

Subámonos a la bici en la ciudad



Recomendaciones para la iniciativa política en favor de la
bicicleta en el ámbito Municipal

Enero 2015. Documento promovido por:



La bicicleta no es un medio de desplazamiento más. Es un vehículo que, a diferencia de los demás, cumple una función social en cuanto que favorece una ciudad saludable en todos los aspectos: sanitarios, medioambientales, económicos y de sociabilidad.

También se consigue con la bicicleta una ciudad más segura si se protege de manera adecuada a su conductor, dándole un trato preferente en políticas de tráfico e infraestructura vial, y se desincentiva el uso de vehículos a motor privados.

El uso de la bicicleta en la ciudad beneficia a todos

El ámbito local ha llevado la iniciativa con el impulso de la bicicleta. Es muy extensa la relación de los planes y programas realizados en las localidades de nuestro país. Sin embargo quedan muchas grandes ciudades, así como medianas y pequeñas localidades que aún no han puesto en marcha Planes Directores Ciclistas y que por tanto se han quedado atrás en el impulso de la bicicleta.

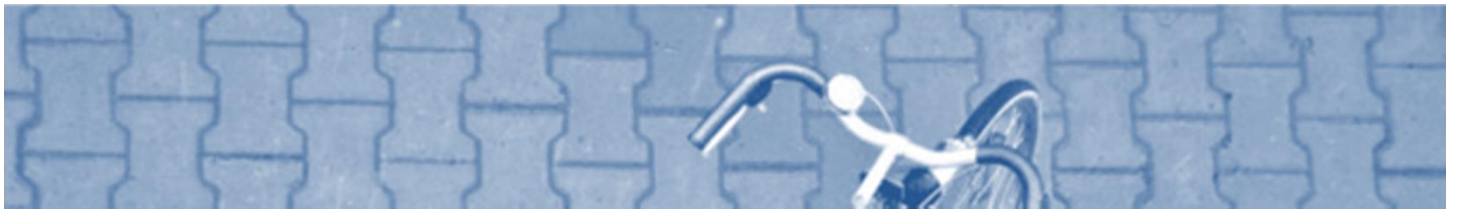
¿Por qué es necesario el impulso de la bicicleta?

Actualmente nadie pone en duda las virtudes de la bicicleta y los beneficios de su uso. Con su presencia las calles se vuelven más humanas y transitables. En los últimos años varias ciudades españolas han tomado medidas para sacar del centro los vehículos motorizados y recientemente la Ley 6/2014, que modifica la Ley de Tráfico, autoriza a los ayuntamientos a restringir el acceso a determinados vehículos por motivos medioambientales. La contrapartida es un mayor espacio para ciclistas y peatones. Las bicicletas comienzan a ser habituales en las calles y entre todos estamos recuperando espacios urbanos para la convivencia.

Los beneficios ambientales, económicos y sociales del uso de la bicicleta como medio de desplazamiento y ocio han sido reconocidos por distintas instituciones públicas europeas, las cuáles en reiteradas ocasiones han exhortado a las administraciones públicas a promocionar e incentivar de forma activa este vehículo como parte imprescindible de cualquier estrategia de transportes que aspire a la sostenibilidad ambiental. Esto implica una mayor equidad y recuperación del espacio público para la totalidad de la ciudadanía.

En el ámbito Municipal, las medidas en favor del uso de la bicicleta además están intrínsecamente relacionadas con los Planes de Calidad del Aire, utilizando medidas combinadas de disminución del tráfico motorizado particular, con medidas de fomento de vehículos a motor de bajas emisiones contaminantes.





Ventajas individuales y colectivas de la bicicleta en los desplazamientos cotidianos



La bicicleta contribuye claramente a un medio ambiente urbano más humano, tranquilo, sano y habitable. Para desplazarnos en bicicleta consumimos 50 veces menos energía que para hacerlo en coche. Una bicicleta está al alcance de cualquiera. Moverse en bicicleta es un ejercicio de carácter aeróbico (pausado) que recomiendan médicos y cardiólogos. Menor congestión vial en las ciudades.





Las políticas de movilidad y seguridad vial que vienen desarrollando desde hace tiempo las administraciones locales se orientan a dos objetivos principales: de un lado, la pacificación del tráfico urbano y, de otro, *el fomento de la bicicleta como medio de transporte preferente* y cada vez más integrado en el flujo circulatorio de los vehículos.

La creación de un marco que permitiera el incremento del uso de la bicicleta en sus distintas vertientes (deportiva, recreativa o como medio de transporte cotidiano), haciéndola más segura y debidamente combinada con los sistemas de transporte público, aseguraría a la ciudadanía una movilidad y accesibilidad más fácil y eficaz. El potencial social de la bicicleta es mucho mayor de lo que en nuestro país se ha venido percibiendo en los últimos años. En efecto, la mayor parte de la población está a favor de unas políticas de movilidad alternativas a las que han venido otorgando la hegemonía al automóvil, como se ha registrado en las encuestas realizadas en las ediciones de la Semana de la Movilidad que todos los años se realiza en septiembre auspiciada por la UE y coordinada por el gobierno español.

El uso de la bicicleta genera empleo

Employment Potential (Full-Time Equivalent) with Doubling of Cycling Modal Share

	Bicycle retail + repair	Bicycle manufacturing	Cycling infrastructure	Cycle tourism	Cycle hiring schemes	Cycle logistics	Total
Belgium	2246	723	872	4851	n.a.	n.a.	8692
Bulgaria	1660	2055	346	23470	n.a.	n.a.	27531
Czech Republic	4188	1335	1015	30016	n.a.	n.a.	36554
Denmark	2809	156	773	7937	n.a.	n.a.	11675
Germany	28088	6036	11294	293989	n.a.	n.a.	339407
Estonia	571	18	125	937	n.a.	n.a.	1651
Ireland	667	27	127	3742	n.a.	n.a.	4563
Greece	3955	239	711	8555	n.a.	n.a.	13460
Spain	6391	557	718	28937	n.a.	n.a.	36603
France	5967	3262	1789	90118	n.a.	n.a.	101136
Italy	6335	4757	2149	22894	n.a.	n.a.	36135

En diciembre 2014 la European Cyclists Federation hizo público un estudio en el que analizaron el potencial de creación de empleo que tiene la economía de la bicicleta. Para España cifraron que, duplicando la tasa de utilización de la bicicleta en los desplazamientos diarios se podrían generar **36.603 nuevos empleos**, de los cuales 28.937 empleos se generarían en la industria del turismo en bicicleta. Este estudio revela además, cómo los empleos generados por la economía de la bicicleta son más estables geográficamente y más fácilmente accesible para personas no demasiado cualificadas.



Por todos estos motivos es necesario poner en marcha un proceso que tenga por misión definir la política que deberían impulsar los Municipios, a fin de promover un uso seguro cómodo y atractivo de la bicicleta como parte primordial de una política de transporte integral y sostenible.

A continuación expondremos 10 iniciativas que deberían impulsarse desde el ámbito Municipal para el fomento del uso de la bicicleta:

Observatorio
Municipal de
la Bicicleta



1.- Creación Observatorio Municipal de la Bicicleta.

Su función principal será tener un conocimiento fiel de la movilidad ciclista y sus tendencias (y condicionantes), del marco normativo y estratégico, de buenas prácticas en otras ciudades.



Red de Ciudades por la Bicicleta

2.- Red de Ciudades por la Bicicleta

Formado por Ayuntamientos regidos por miembros de todos los partidos políticos es sinónimo de una ciudad que desarrolla o planifica las mejores prácticas en la aplicación de políticas favorables a los modos dulces de movilidad: la bicicleta y el caminar.



**Ordenanzas
Municipales**

3.- Marco Normativo, Ordenanzas.

Una pieza clave para el fomento del uso de la bicicleta es una necesaria revisión del Marco Normativo porque el ordenamiento jurídico es la herramienta fundamental para dar efectividad a los principios y directrices del fomento del uso de la bicicleta.



4.- Integración de la bicicleta.

Es necesario analizar en profundidad los factores clave para la integración de la bicicleta en la movilidad. Es básico sentirse seguro, tener claras las normas, sentir el recorrido como cómodo, poder aparcar la bicicleta en lugar seguro y sentirse respetado.



5.- Infraestructuras y bici pública.

Es necesario promover un Plan de Infraestructuras ciclistas que por un lado armonice las características técnicas y que garantice la seguridad y la comodidad de las mismas. Además, la introducción del concepto de ciudad 30 se está demostrando como muy beneficiosa para el llamado del tráfico. Los sistemas de bicicleta pública se están caracterizando por ser grandes impulsores de la bicicleta en la ciudad.



6.- Intermodalidad.

Sólo sistemas de transporte puerta a puerta pueden superar la excesiva dependencia del automóvil de la sociedad. Los componentes de la cadena de transporte deben estar conectados para asegurar la movilidad. Por tanto es necesario proponer acciones tales que lleven a conseguir una ágil, efectiva y cómoda intermodalidad de la bicicleta con los medios de transporte público.

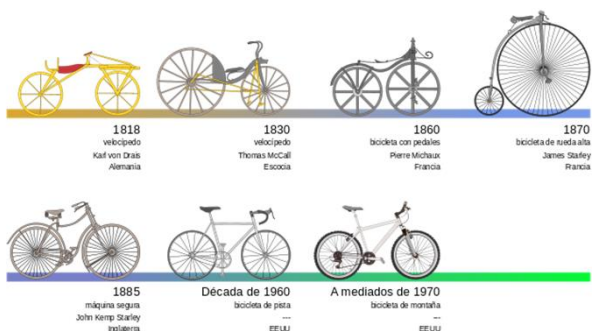


7.- Promoción y Formación.

Hace falta promoción directa e indirecta y apoyar por todos los medios el uso de la bicicleta, el transporte público y los traslados a pie. Del mismo modo es deseable que se favorezca la formación para aprender a ir y circular en bici, a conocer las normas de circulación responsable y segura.

8.- Economía de la bici.

La economía que mueve la bici no se agota en la fabricación y alquiler o venta de bicicletas y complementos, o en las actividades asociadas al ciclismo deportivo y al cicloturismo. Distribución comercial de la última milla, bicimensajería, desarrollo de apps, entidades biciamigas, alojamientos para ciclistas, alimentos para ciclistas, así como demanda creciente de ingenieros y urbanistas (y otros profesionales) especializados en movilidad sostenible. Por todo ello, es necesario un Plan de apoyo y desarrollo de l sector, que debería ser considerado estratégico para la ciudad.





9.- Movilidad forzosa.

El gran caballo de batalla en el fomento del uso de la bicicleta está relacionado con la movilidad forzosa, en los desplazamientos diarios al trabajo, a la Universidad y al colegio. Los Ayuntamientos deberían embarcar en sus planes de movilidad ciclista, tanto a los centros educativos, como las Universidades y a las Empresas. Solicitándoles y trabajando junto a ellos en sus propios Planes de Movilidad Activa.



10.- Participación Social

Consideramos indispensable que la metodología de elaboración de esta estrategia cuente con la participación activa de los agentes sociales, económicos e institucionales interesados. Por ello es esencial que en Plan Director Ciclista esté presente una representación de los distintos sectores de la sociedad involucrados en la inserción de la bicicleta como vehículo clave en una movilidad sostenible.



Recomendación final:

Las 10 recomendaciones expuestas , nos llevan a una conclusión final: sería deseable que desde el ámbito Municipal, la iniciativa política en favor de la bicicleta se sustanciara en la elaboración de un **Plan Municipal de la Bicicleta** que contemple estos y otros muchos aspectos.





Mesa Nacional de la **Bicicleta**



Representantes:

RFEC: César Acosta

ACP: Alfonso Triviño, Secretario General

ConBici: Manuel Martín, Director Técnico

AMBE: Carlos Núñez, Secretario General

Ciclojuristas: Francisco Bastida Freijedo

Con el apoyo de:



Red de Ciudades por la Bicicleta

