

INTERVENCIÓN PLENO

Por una Red Ciclista para 2021

CC Príncipe de Asturias – 5 de febrero 2019, 18h

Hoy en día, nadie discute de la importancia de tener una buena red de transporte público como forma de promover su uso. Tampoco, de la creación y mejora de las aceras y el espacio peatonal para desplazarse andando, pero parece que nos entra la duda cuando pensamos en cómo hacer para que moverse en bicicleta sea una realidad diaria al alcance de todo el mundo.

La promoción de la bici forma parte del compromiso que asumió la ciudad de Madrid desde la firma de la carta de Aalborg o carta de las ciudades, allá por el 1994, en el marco de la cumbre de Río.

En aquella firma se plasmaba la voluntad de las ciudades en equipar la accesibilidad de la bici a los desplazamientos a pie y al transporte público. La razón era evidente:

- su sencillez en el manejo,
- su eficiencia en cuanto a consumo energético, de espacio público y número de personas transportadas en un determinado intervalo de tiempo,
- su versatilidad y agilidad
- y sus posibilidades de uso.

Todo ello, hace que deba presentarse como un vehículo lo suficientemente atractivo y permeable a todas las capas de la población. Junto con la marcha a pie y el uso del transporte público, reducimos el consumo de recursos y espacio público, limitamos las emisiones contaminantes, disminuimos los niveles de ruido y, económicamente, nos beneficia. Por separado o en combinación, constituye el modo más eficiente para lograr una ciudad sostenible y satisfacer la práctica totalidad de los desplazamientos en una ciudad.

Pero para que esto sea posible, hemos de actuar atendiendo a las características físicas y de tránsito de la bicicleta y que toda la población sea receptora de una política pública que incentive su uso. Es decir, integrar la bicicleta con medidas que logren la necesaria equidad en la movilidad.

Como podemos ver en muchas ciudades de nuestro entorno, gracias a una completa Red Ciclista de carriles exclusivos y protegidos, y a una inversión continuada en su mejora y mantenimiento, la bici es utilizada indistintamente por escolares, mujeres, mayores, jóvenes, personas con diferentes capacidades y de distinto estatus económico..., de camino al colegio, al cine, al trabajo, al centro de salud, a la universidad, al mercado, de copas, a la estación de tren..., cargando mercancía o llevando mascotas, o a un bebé, o a dos a un niño, a dos, a tres, etc., es decir, el conjunto de la población cuenta con ella en sus tareas cotidianas. Es lo que llamamos normalizar el uso de la bicicleta.

La propuesta que presentamos impulsa la que el propio Ayuntamiento de Madrid diseñó en el Plan Director de Movilidad Ciclista del 2008, actualizado en 2017. La creación de una Red Ciclista suficientemente densa y completa para que la bici se presente como una verdadera alternativa de transporte, con capacidad real de satisfacer gran parte de los desplazamientos de los vecinos y vecinas de Madrid.

Ya lo declaró la entonces Delegada de Gobierno de Obras y Espacios Públicos y concejala del PP, Paz González, en el Pleno de aprobación del primer Plan Director de la bicicleta, allá por el 2008:

“Difícilmente se podrá usar la bicicleta dentro de la ciudad si la bicicleta no dispone de un espacio pensado para ella que incentive y facilite su circulación. De ahí los 575 kilómetros de carriles bici previstos en el plan que conforman una auténtica red mallada de viales ciclistas en el interior del municipio y que nos convertirá en la tercera capital con más carriles bici de Europa, después de Berlín y de Londres”

Para acto seguido asegurar que

“formará parte consustancial de las políticas municipales a impulsar para introducir de manera definitiva el lenguaje de la bicicleta en el sistema de movilidad de nuestra ciudad”

No es objeto de este acto recrearnos en aquellas actuaciones equivocadas y algunas claramente anticiclistas, que ha habido en estos últimos 10 años, ni de denunciar los incumplimientos en la acción de gobierno o de los compromisos electorales. Tan solo queremos plantear una apuesta de futuro a toda la ciudad de Madrid a través de aquellas personas que tienen o van a tener responsabilidades políticas.

Valoramos la creación, las esperadas ampliaciones y las decisiones que aseguran el buen funcionamiento del servicio público Bicimad, los cambios en la ordenanza de movilidad que propician entornos más calmados, las zonas de bajas emisiones o las sucesivas áreas de restricción de vehículos contaminantes que se han ido creando en estos últimos años y que alivian el espacio público y la contaminación de la zona. Pero, a pesar de configurar escenarios más favorables para el desarrollo de la bici, estas medidas son claramente insuficientes si no se complementan con la creación de infraestructura pensada y adaptada a la bicicleta: una Red Ciclista

En vuestras manos tenéis una propuesta clara de promoción generalizada de la bici, suficientemente argumentada, desarrollada y apoyada por numerosas asociaciones y colectivos, con un alto respaldo popular según todas las encuestas y procesos de participación ciudadana, que cuenta con el necesario soporte científico y un encaje claro en sucesivos planes europeos de promoción de la bicicleta.

La Red Ciclista debe ser coherente, con trazados directos que eviten los rodeos, segura, confortable, atractiva, sencilla de transitar, continua, homogénea, de fácil interpretación y que no genere incertidumbre. Actuará fundamentalmente en ejes principales y empleará una tipología igual o similar a la de Santa Engracia que evite conflictos con los peatones y segregue aquellos factores claramente disuasorios para la práctica ciclista u otras movilidades activas, como la excesiva contaminación, el peligro del incumplimiento de las distancias de seguridad de los vehículos de motor y sus atascos, el hostigamiento o el estrés. Es decir, una Red compuesta por carriles bici exclusivos y suficientemente protegidos del resto del tráfico.

Proponemos los 2 primeros años de mandato municipal para crear una mínima red ciclista que anticipe la Red Básica que describe el Plan Director aprobado por la totalidad de los grupos políticos, que catapulte y consolide el uso de la bici en los dos años siguientes. Sin salir de nuestro territorio nacional, muchas ciudades nos llevan la delantera: Vitoria, Zaragoza, Sevilla, Barcelona, San Sebastián, Valencia ¿Qué le pasa a Madrid?

No es una propuesta que vaya contra nadie ni contra nada, al contrario. Es una apuesta por la eficiencia, la salud y el aprovechamiento de nuestros recursos y que está por encima de colores políticos como ha podido demostrarse, por ejemplo, en ciudades de fuera: Copenhague y Londres o de dentro: Vitoria y Sevilla.

No parece muy razonable seguir empleando a diario vehículos de 1000 y 2000 kilos para abordar trayectos que pueden satisfacerse de un modo más sencillo y menos invasivo. Los automóviles pueden ser útiles pero la razón de sus desplazamientos debe compensar el enorme gasto de recursos que precisan, los efectos sobre la salud y el impacto contra el medio ambiente y el espacio público.

Inducir un comportamiento tiene su efecto directo en el cambio de hábitos. Lo hemos podido comprobar en estos últimos 70 años con la construcción de carreteras y calles pensadas en ser transitadas por coches. Por eso, si cambiamos el patrón de nuestras actuaciones y hacemos atractivo, seguro y eficaz que las personas vayan andando o en bici, la gente irá andando o en bici y la vida urbana tendrá mayores cotas de seguridad, bienestar, salubridad, vitalidad, desarrollo humano y prosperidad.

Recuperemos para nuestras ciudades la escala humana que nunca debieron perder. **Por una Red Ciclista para Madrid en 2021**

Muchas gracias