



**Propuestas de ConBici para los partidos
políticos que se presentan a la elecciones
generales del 9 de marzo de 2008**

AL SECRETARIO/A DE ORGANIZACIÓN DEL PARTIDO

ENERO 2008

Persona de contacto: Antonio Peña 679 412 213 / 933 077 100

ÍNDICE

1. Exposición de motivos.....	3
1.1 Política de movilidad	4
1.2 Ciudades pioneras y cambio de mentalidad	4
1.3 Ventajas de la bicicleta.....	4
2. Propuestas concretas	6
2.1 Elaboración de una estrategia estatal de la bicicleta	6
2.2 Mejorar la seguridad vial de los ciclistas	6
2.3 Garantizar la intermodalidad del ciclismo.....	7
2.4 Creación de una red básica de vías ciclistas de ámbito estatal.....	7
2.5 Ayudas a la financiación de infraestructuras para bicicletas.....	8
2.6 Lucha contra los robos de bicicletas	8
2.7 Medidas de ámbito legislativo	8
2.8 Promoción de la investigación y asesoría sobre el ciclismo	9
2.9 Campañas de promoción del uso de la bicicleta.....	10
2.10 Medidas ejemplarizantes desde la Administración Central, para mejorar la imagen de la bicicleta.....	10
2.11 Ayudas a las entidades ciudadanas que trabajan a favor de la bicicleta.....	10
3. Solicitud.....	11

1. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

AL SECRETARIO DE ORGANIZACIÓN

Don Antonio Peña de Marcos, como Coordinador del Secretariado de ConBici, Coordinadora en Defensa de la Bicicleta, con CIF: G-96.314.323, y domicilio a efectos de notificación en Barcelona (08018), calle de la Verneda, 16-22, comparece y

EXPONE:

ConBici (www.conbici.org) es una coordinadora estatal de 40 asociaciones de defensa de la bicicleta que fomenta el uso de este vehículo como medio de transporte habitual. Llevamos cerca de dos décadas intentando normalizar el uso de la bicicleta en nuestras ciudades y tratando de convertirlas en espacios más habitables.

Con periodicidad bianual desde 1996, organiza el Congreso Ibérico "La Bicicleta y la Ciudad", alternándose la ubicación entre España y Portugal.

ConBici es miembro de la Federación de Ciclistas Europeos (ECF).

A lo largo de estos años hemos organizado múltiples eventos, tanto en el ámbito cicloturista como en el del ámbito urbano, como encuentros estatales de cicloturismo y diversas jornadas de formación. En 2006 recibimos una subvención del Ministerio de Medio Ambiente para diseñar y poner en marcha la campaña "MEJOR CON BICI" (www.mejorconbici.com) y todas las actividades (exposiciones, mesas redondas, bicicletadas) y materiales (carteles, polidípticos) relacionados.

En 2007 hemos organizado una nueva campaña, gracias a otra subvención del Ministerio de Medio Ambiente, para potenciar y mejorar los caminos escolares y fomentar el uso de la bici entre el alumnado de Primaria: "CON BICI AL COLE" (www.conbicialcole.com). La campaña cuenta con un audiovisual, actividades de aula y patio, educación vial, excursiones, exposición, carné ciclista...

Los días 29 y 30 de noviembre DE 2007 ConBici organizó en Barcelona las PRIMERAS JORNADAS DE BICICLETAS PÚBLICAS (www.bicipublica.org) Hubo más de 300 participantes (nacionales y extranjeros) y ponentes de varias ciudades españolas y europeas. Probablemente se organicen unas Segundas Jornadas en Sevilla en 2009.

Tampoco queremos dejar de recordarles que ConBici participa desde el año 1997 en el Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial y ha colaborado con administraciones públicas como el Ministerio de Fomento, tanto en la fase de redacción del PEIT en su apartado sobre modos no motorizados, como en el posterior desarrollo de la Estrategia para estos modos de transporte no contaminante.

1.1 Política de movilidad

La política de movilidad urbana debe contemplar tres objetivos fundamentales:

- El derecho a la movilidad de la ciudadanía.
- La protección de la salud en términos de accidentalidad y contaminación atmosférica y acústica
- El cumplimiento de los acuerdos internacionales respecto al calentamiento global y al cambio climático

Existe un amplio consenso en afirmar que un modelo de movilidad basado en el uso de los transportes públicos, el desplazamiento peatonal y la bicicleta puede asegurar el cumplimiento de los anteriores objetivos.

Para ello es necesario atraer a los usuarios potenciales a esos medios de transporte sostenibles haciendo carriles exclusivos para el transporte público y la bicicleta, creando entornos agradables para andar, calmando el tráfico y otras medidas incentivadoras. Pero eso sólo no basta. Es también necesario limitar el uso del coche particular, incluso gravando su entrada a las ciudades, no aumentando las vías de circulación para estos vehículos contaminantes ni construyendo aparcamientos rotatorios en los centros urbanos.

1.2 Ciudades pioneras y cambio de mentalidad

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. Los últimos años varias ciudades (Barcelona, Sevilla, San Sebastián, Vitoria...) han tomado medidas para sacar del centro los vehículos motorizados, que a cambio se llenan de bicicletas y peatones. Entre todos estamos recuperando espacios urbanos para la convivencia.

Los medios de comunicación (prensa, radio y televisión) dedican últimamente en nuestro país mucha atención al auge de la bicicleta como medio de transporte habitual. Se repite mucho una frase: LAS BICICLETAS CONQUISTAN LA CIUDAD. Es incuestionable que la concienciación ciudadana y el número de usuarios están creciendo de forma notable. Ya son muchas las ciudades de nuestro país que están apostando claramente por la bicicleta: vías ciclistas, aparcamientos para bicicletas, pacificación del tráfico, campañas de sensibilización, servicios de alquiler y préstamos de bicicletas...

1.3 Ventajas de la bicicleta

Hay muchas razones para explicar este cambio de mentalidad y de tendencia, pero la principal está en la misma bicicleta y sus virtudes para los desplazamientos urbanos. Las ventajas individuales y colectivas de realizar los desplazamientos cotidianos en bicicleta son enormes:

- ECOLOGÍA: La bicicleta contribuye claramente a un medio ambiente urbano más humano, tranquilo, sano y habitable: es silenciosa, sólo consume energía humana

y no contamina. Además, el medio ambiente a nivel global también se ve beneficiado porque dejamos de generar una gran cantidad de gases contaminantes y contribuimos, con nuestro esfuerzo y compromiso diarios, a frenar el cambio climático.

- **EFICIENCIA ENERGÉTICA:** Para desplazarnos en bicicleta consumimos 50 veces menos energía que para hacerlo en coche. Por otro lado, con la energía que se emplea en fabricar un coche se pueden hacer de 70 a 100 bicicletas.
- **ECONOMÍA:** Una bicicleta está al alcance de cualquiera, y desde que se alquilan y prestan en muchas ciudades su uso es aún más sencillo y barato. Los costes de adquisición y mantenimiento de un automóvil son 30-40 veces superiores a los de una bicicleta. Si tenemos en cuenta los gastos colectivos de construcción y conservación de las infraestructuras viarias y la regulación de la circulación, para la misma capacidad de transporte la bicicleta requiere una inversión entre 10 y 20 veces menor que el tráfico motorizado. Por último, la vida útil de una bicicleta (con un mínimo mantenimiento) es varias veces superior a la de un CO₂che.
- **SALUD:** Moverse en bicicleta es un ejercicio de carácter aeróbico (pausado) que recomiendan médicos y cardiólogos. Si convertimos este ejercicio en un hábito nuestra salud mejorará notablemente. La bicicleta, además, no contamina y es silenciosa, con lo cual contribuye a una mejor salud individual y colectiva al mismo tiempo.
- **AUTONOMÍA:** la bicicleta es una buena solución cuando las distancias resultan muy largas para hacerlas a pie. Es barata, accesible, fácil de manejar en todas las edades y muy recomendable para niños (mejora autoestima y autonomía) y mayores (independencia y salud).
- **SEGURIDAD:** la bicicleta en la ciudad no es un medio de transporte peligroso en sí mismo ya que no provoca en general grandes daños y contribuye a mejorar la seguridad vial calmando el tráfico: está demostrado que donde crece el uso de la bicicleta se reduce el número total y la gravedad de los accidentes.
- **RAPIDEZ:** en distintas comparativas entre medios de transporte realizadas en varias ciudades de nuestro país se ha comprobado que la bicicleta es, junto a la moto, la que menos tarda en desplazamientos “puerta a puerta” no superiores a 5 kilómetros (el 50% de los desplazamientos urbanos no llegan a estos 5 km).
- **OCUPACIÓN DE ESPACIO:** las bicicletas, tanto en circulación como aparcadas, ocupan un espacio muy inferior al que requieren los CO₂ches. La capacidad de una vía ciclista multiplica por 10 la de una vía para automóviles. En una plaza de aparcamiento para un CO₂che podemos estacionar entre 7 y 15 bicicletas.
- **INTEGRACIÓN SOCIAL:** la bicicleta integra, porque utiliza un ritmo pausado que acerca a las personas, invita al saludo y a la conversación. El CO₂che, al contrario, separa por su velocidad, la contaminación generada (atmosférica y acústica) y el riesgo que entraña para los viandantes y ciclistas urbanos.
- **VERSATILIDAD E INTERMODALIDAD:** la bicicleta es fácilmente transportable (subir a un piso, caminar con ella por un parque) y permite la intermodalidad, es decir, combinar varios medios de transporte: autobús, tren... Estas dos cualidades se han visto mejoradas enormemente con la aparición de las bicicletas plegables.

2. PROPUESTAS CONCRETAS

Por todo ello SUGERIMOS:

Que contemplen entre sus propuestas electorales diferentes medidas que mejoren la calidad de vida en nuestras ciudades (reducción de contaminación y ruidos, calmando del tráfico, mejora de la seguridad, integración social) y que, específicamente, fomenten el uso de la bicicleta como medio de transporte habitual: habilitación de vías para ciclistas donde sea posible y necesario, campañas de sensibilización, aparcamientos para bicicletas, servicios de alquiler y préstamo de bicis (o mejora de los ya existentes), pacificación del tráfico, ampliación de las zonas peatonales, etc.

Más concretamente les animamos a incluir en sus propuestas:

2.1 Elaboración de una estrategia estatal de la bicicleta

Al igual que muchos otros países europeos, España debe disponer de una estrategia estatal de la bicicleta que contemple una actuación global de promoción de la movilidad en bicicleta y que sirva para coordinar las acciones que realizan las diferentes administraciones implicadas.

2.2 Mejorar la seguridad vial de los ciclistas

Si se atiende a las nuevas corrientes e interpretaciones de la seguridad vial, se puede concluir que una de las principales estrategias para mejorar la seguridad vial de los y las ciclistas consiste en aumentar el número de personas que utilizan este vehículo, recuperándolo como un modo normal de desplazamiento y admitiendo que circular en bicicleta es un derecho. Para ello deberían estudiarse actuaciones tales como:

- Crear redes para bicicletas integradas por vías exclusivas para bicicletas o itinerarios alternativos cómodos y seguros para las mismas;
- Modificar el registro y el análisis de datos de la accidentalidad y la movilidad, para lograr una mejor comprensión de los procesos que conducen a los accidentes;
- Pacificar y reducir el tráfico para facilitar el uso de la bicicleta en las ciudades y en las vías interurbanas de rango no principal;
- Evitar la introducción o perpetuación de medidas que, con la pretensión de mejorar la accidentalidad ciclista, penalizan y/o restan normalidad al uso de la bicicleta;
- Cambiar el diseño de los vehículos motorizados para adaptarlos a una mejor convivencia con los/as ciclistas, y seguir desarrollando las homologaciones y criterios para la fabricación de bicicletas seguras;
- Adaptar las normativas para favorecer en el medio y largo plazo conductas más adecuadas a los medios de transporte más vulnerables;

- Habilitar los medios necesarios para facilitar la movilidad ciclista, peatonal y de personas con discapacidad a la hora de atravesar la red de vías rápidas que circunvalan las grandes ciudades que en muchas ocasiones se convierten en barreras más inaccesibles que las propias barreras naturales
- Aprovechar las grandes infraestructuras ferroviarias y de autopistas, que tienen poco desnivel, para adosar con la debida seguridad, vías segregadas para ciclistas
- Establecer una nueva perspectiva de la educación vial que trascienda la circulación y reduzca el nivel de riesgo admitido socialmente;

2.3 Garantizar la intermodalidad del ciclismo

Sólo sistemas de transporte puerta a puerta pueden superar la excesiva dependencia de los medios de transporte contaminantes de la sociedad. Los componentes de la cadena de transporte deben estar conectados para asegurar la movilidad. Las necesidades de los/as clientes están cubiertas cuando el transporte público es intermodal y accesible.

Esto significa facilitar el acceso interno y externo a las estaciones de transporte colectivo y a los trenes, mejorar las posibilidades de transportar la bicicleta en los transportes públicos, instalar en los mismos servicios de alquiler de bicicletas o de bicicletas públicas, poner en marcha campañas de fomento del uso combinado de la bicicleta y el transporte público, con especial énfasis en el ferrocarril, etc.

2.4 Creación de una red básica de vías ciclistas de ámbito estatal

Consideramos necesario enlazar las rutas dispersas e inconexas que actualmente ya existen, y dar un sentido de continuidad a las infraestructuras ciclistas, para que dejen de ser meramente testimoniales y de uso y utilidad limitadas, ligadas al ámbito exclusivamente recreativo, y se conviertan en una infraestructura territorial alternativa a las vías motorizadas y contaminantes.

Se trataría de hacer realidad el acuerdo del Congreso de los Diputados, Proposición no de Ley aprobada por unanimidad por el Pleno del Congreso de los Diputados en 2001 (núm. exp. 162/000263), que insta al Gobierno español a participar, en coordinación con las iniciativas de las comunidades autónomas y las corporaciones locales, en la elaboración de un estudio orientado a la creación de una red de vías ciclistas de ámbito estatal que, entre otros aspectos, contemple el inventario y descripción de todas las vías ciclistas interurbanas, un análisis de la demanda, las posibles interconexiones a escala interestatal, los criterios técnicos de trazado y diseño de las vías que conformen la red, así como la necesaria intermodalidad y la conexión con las vías verdes, las rutas de la red ciclista europea EuroVelo y diferentes rutas turísticas temáticas susceptibles de recorrer en bicicleta (camino de Santiago, Vía de la Plata, Ruta del Cid, Ruta de Don Quijote, etc.).

2.5 Ayudas a la financiación de infraestructuras para bicicletas

La creación de infraestructuras específicas para bicicletas supone en muchas ocasiones una de las actuaciones necesarias a emprender a fin de garantizar unas condiciones seguras y cómodas para los desplazamientos ciclistas. Sin embargo, estas infraestructuras frecuentemente suponen unas fuertes cargas para las débiles economías municipales, lo cual representa un serio obstáculo para su materialización.

Es por ello que el Gobierno central debería proporcionar ayuda técnica y financiera a ayuntamientos, diputaciones y gobiernos autónomos, dirigida a la creación, acondicionamiento o mantenimiento de viario para bicicletas (en especial, para habilitar vías de acceso a los centros urbanos, tramos de conexión interurbana, y estaciones de transporte colectivo).

2.6 Lucha contra los robos de bicicletas

En muchas localidades el robo de bicicletas constituye uno de los principales obstáculos con los que se encuentra el desarrollo de este vehículo como medio de desplazamiento habitual, dado que disuade a muchos/as ciclistas potenciales y lleva a otros/as, como medida de prevención, a utilizar bicicletas en malas condiciones.

Desde el Gobierno central cabría estudiar la articulación de medidas eficaces en la lucha contra los robos, como serían marcar sistemáticamente los cuadros nuevos con un código individualizado que también aparecería en la factura de la bicicleta, y que relacionaría cada bicicleta con su propietario/a, tal y como se realiza en otros países europeos. Esta actuación debería ir complementada con la creación de un registro público de ámbito estatal, en el cual cada propietario/a de una bicicleta podría registrarla voluntariamente en cualquier momento, bien tras comprarla o tras haber sido robada.

2.7 Medidas de ámbito legislativo

- Promover las correspondientes modificaciones en el marco legal urbanístico, dirigidas a exigir la redacción de planes de desplazamientos urbanos en todas las localidades mayores de 50.000 habitantes, orientados a reducir la generación de necesidades de desplazamiento y los desplazamientos en vehículos motorizados, así como a potenciar la marcha a pie, en bicicleta y en transportes colectivos. La ley catalana de la movilidad (Ley 9/2003, de 13 de junio) es un excelente ejemplo de lo que aquí proponemos.
- Promover las correspondientes modificaciones en el marco legal urbanístico, dirigidas a exigir que toda nueva edificación residencial cuente con un espacio de aparcamiento de bicicletas, y que las nuevas edificaciones destinadas a usos no residenciales cuenten con un espacio para el aparcamiento de bicicletas accesible desde el exterior. Revisar el Código Técnico de Edificación.

- Regular la homologación de las bicicletas que se comercializan en el Estado Español, exigiendo que dispongan de los necesarios elementos de seguridad (luces, elementos reflectantes, etc.), sin perjuicio de las condiciones especiales que se establezcan para las bicicletas destinadas explícita y exclusivamente al uso diurno y deportivo.
- Reclamar las acciones necesarias para una reducción del IVA aplicado a la venta y reparación de bicicletas. Recientemente el Gobierno español ha incluido la reducción del impuesto de matriculación para los vehículos menos contaminantes. En consonancia con esta medida, se debería, cuando menos, reducir el IVA a las bicicletas, dado que no emite contaminante alguno durante su tracción. Actualmente la bicicleta soporta un IVA del 16%, casi como si fuera un artículo de lujo. Una política coherente del gobierno de España en materia impositiva supondría pedir a la Comunidad Europea que, dadas las ventajas que la bicicleta presenta como medio de transporte para luchar contra el cambio climático, se le aplicara el IVA reducido del 5%. Entendemos que toda ayuda que reduzca los costes en relación al uso de la bicicleta puede servir de apoyo a esta política y debe ser sostenida por la administración pública.

2.8 Promoción de la investigación y asesoría sobre el ciclismo

Cualquier política pública responsable conlleva habilitar dispositivos de recopilación y análisis de información, que permitan disponer de manera continua y rigurosa de diagnósticos sobre las principales características de los factores y agentes que actúan en el correspondiente ámbito de actuación, y posibiliten evaluar convenientemente la eficacia e impacto de las intervenciones puestas en marcha.

En el Estado Español nos encontramos con una escasez de datos y estudios de todo tipo (sociológicos, psicológicos, históricos, económicos, territoriales, etc.) referentes a la bicicleta, a las características sociológicas, actitudes, comportamientos, opiniones y necesidades de los/as ciclistas, a las condiciones en que se desarrollan sus desplazamientos, a la siniestralidad, a las actuaciones públicas que se llevan a cabo, etc.

Se trataría, pues, de la necesidad de activar una línea de investigaciones a este respecto, tanto para ser desarrollada directamente por la propia administración pública, como para incentivar su realización por parte de otros agentes.

En este mismo capítulo cabría incluir la necesidad de ofertar labores de asesoría técnica sobre todo tipo de cuestiones relacionadas con la movilidad ciclista, ofreciendo recomendaciones de intervención, elaborando materiales y guías de referencia, editando mapas de itinerarios adecuados para las bicicletas, etc.

2.9 Campañas de promoción del uso de la bicicleta

El cambio de las prácticas de los ciudadanos y ciudadanas pasa también por un cambio de mentalidad. Se trataría de comunicar a través de la prensa, radio y televisión, y en paralelo al resto de actuaciones antes mencionadas (y sin las cuales no tendría ningún sentido hacerlo), los beneficios personales y sociales de la bicicleta, combatiendo la imagen de vehículo "peligroso", y tratando de convencer que es la mejor alternativa para un número importante de problemas a los que se enfrentan muchas personas (contaminación, gestión del tiempo, economía, stress, falta de salud, agresividad,...).

Teniendo en cuenta que los hábitos de movilidad que adquieran en la actualidad los niños y niñas -y la gente joven- condicionarán la movilidad del futuro, es importante promover entre ellos y en su entorno familiar y escolar el uso de la bicicleta. Es sabido, además, que a esas edades la bicicleta es una herramienta inigualable para la autonomía personal. Convendría pues generalizar la implantación del "camino escolar" seguro en los entornos de los centros educativos, mediante proyectos participativos en los que la comunidad educativa (y los jóvenes usuarios/as) tuvieran un marcado protagonismo.

2.10 Medidas ejemplarizantes desde la Administración Central, para mejorar la imagen de la bicicleta

Sería de indudable utilidad, de cara a mejorar y normalizar la imagen de la bicicleta, que todos los ministerios y organismos públicos dependientes de la administración del Estado, pusieran en marcha sus correspondientes planes de desplazamiento, que deberían incluir medidas para incentivar la práctica del uso de la bicicleta entre sus empleados/as, y facilitando el acceso cómodo y seguro en bicicleta a sus distintas dependencias, así como el aparcamiento.

En este sentido, también sería importante que los cargos públicos de la administración estatal utilizaran lo más posible y de manera ostensible la bicicleta, a fin de dar ejemplo al resto de los/as ciudadanos/as, como también se hace en otros países de nuestro entorno europeo.

2.11 Ayudas a las entidades ciudadanas que trabajan a favor de la bicicleta

Apoyar a las entidades ciudadanas que trabajan a favor de la bicicleta, significaría, sin duda, una actuación inteligente para garantizar la promoción continuada de este vehículo en nuestra sociedad, en la administración pública y entre los/as representantes políticos/as.

Para ello sería preciso que la Administración central aportara medios suficientes para que el trabajo de estas entidades se pueda realizar en condiciones dignas y con garantías de continuidad.

3. SOLICITUD

POR TODO ELLO SOLICITO:

Que teniendo por presentado este escrito y hechas las sugerencias en él contenida, sea objeto de análisis y se dé el curso que corresponda, al objeto de que se realicen las modificaciones legales oportunas para conseguir los beneficios sociales mencionados.

En Madrid a 27 de enero de 2008

Fdo. Antonio Peña de Marcos, Coordinador del Secretariado de ConBici

Teléfonos de contacto: 679 412 213 / 933 077 100