



## CONCLUSIONES DEL CONGRESO

### **Mesa 1: La integración de la bicicleta en la movilidad urbana. Coordinada por D. José García Cebrian (Con Bici)**

En gran parte de las intervenciones que se produjeron en la mesa se aludió a una cuestión: la realidad en las ciudades del estado español dista mucho del marco normativo actual, por tanto, se constata una divergencia entre la realidad de la movilidad urbana donde el peatón y la bicicleta están recuperando un espacio perdido a lo largo del siglo XX y la realidad del marco jurídico que sigue anclado en la movilidad del siglo pasado, dominada por el automóvil privado. Estamos por tanto ante situación injusta que requiere de una modificación del marco normativo.

La regulación obsoleta de la bicicleta y su integración en la movilidad urbana es amplia y extensa abarcando aspectos inadecuados en relación a su consideración y encuadramiento como vehículo, prioridades de paso, su consideración como vehículo de carga, etc. Por tanto necesitamos reformas normativas donde el marco jurídico afecte a aspectos cuya materia necesita de rango legal, no basta con la regulación en el ámbito de una ordenanza municipal, son necesarias reformas legales de mayor calado.

Ahora bien esta rforma legal debe tener un objetivo ambicioso: no sólo regular el uso de la bicicleta sino que debe fomentar el uso de la bicicleta, así como de los desplazamientos poeatonales, de tal manera que cualquiera de los aspectos que se pretendan normar pasen por la consideración previa del análisis de si la implantación de esa medida fomenta o disuade el uso de la bicicleta. En este sentido fue muy clarificadora la exposición en relación al uso del casco, donde pudimos comprobar como su obligatoriedad conlevó la disminución del uso de la bicicleta, y por tanto la pérdida de de seguridad vial para los ciclistas, ya que con independencia de las posibles provisiones como equipo de protección individual parece evidente que la presencia de ciclistas en las calles es en sí misma una medida de pacificación del tráfico.

Esta nueva ley, además de tener como objetivo el fomento de la bicicleta como medio de transporte urbano, debe regular los distintos usos de la bicicleta en sus diferentes modalidades: ciclismo deportivo , ciclismo turístico y ciclismo urbano.

También debe distinguir los ciclistas dependiendo de su edad. En este sentido el representante de “peatones de sevilla” apuntó algunas precisiones en relación a la convivencia de peatones y ciclistas, estableciendo un mayor grado de permisividad en las zonas peatonales para los ciclistas menores de 12 años, y más restricciones para los ciclistas mayores. En general, a la hora de elaborar esta nueva legislación es preciso tener en cuenta en todo momento que la promoción de la bicicleta como mmedio de transporte en la ciudad no debe dañar la seguridad de los peatones.

Algunos aspectos que debe contener la ley de fomento del uso de la bicicleta: son los siguientes:

- Distinguir entre vehículos motorizados y no motorizados., estableciendo una discriminación positiva a favor de los primeros.
- Distinguir entre los diferentes tipos de ciclismo, con especial consideración del urbano.
- Distinguir entre los diferentes tipos de ciclistas por su edad.
- Sus prohibiciones, obligaciones o recomendaciones deben considerarse teniendo en cuenta que su establecimiento fomente el uso de la bicicleta que es un objetivo de la ley.
- Su régimen sancionador tendrá presente el principio de proporcionalidad considerando las enormes diferencias entre la bicicleta y el resto de los vehículos en peso, velocidad, masa, etc.
- Su carácter debe ser interdisciplinar regulando aspectos de diferentes disciplinas jurídicas en el ámbito laboral, mercantil, fiscal, régimen local, transportes, comercio, etc; para de esta manera dar cobertura a una política integral de fomento, donde reivindicaciones históricas y programas exitosos en otros países tengan cabida.

Por último y no menos importante es la posibilidad de articular esta propuesta mediante una iniciativa legislativa popular a las Cortes generales como planteó el representante de la Red de Ciudades por la Bicicleta.

## **Mesa 2: En bicicleta hacia una nueva cultura de la movilidad. Coordinada por D<sup>a</sup>. Pilar Rivero (Con Bici)**

Variadas fueron las conclusiones que obtuvimos tras la exposición de diferentes temas que afectan a la bicicleta y forman parte de la nueva cultura de la movilidad, y más concretamente de la “nueva cultura de la bicicleta”.

No cabe duda de que la presencia de la bicicleta se ha incrementado en nuestra sociedad. Diversas manifestaciones apoyan esta presencia como experiencias educativas (el Día Metropolitano de la Bici en el Parque del Alamillo – Sevilla- el programa “Paseando al Cole: el Camino Escolar a Pié y en Bici), experiencias reivindicativas (masas críticas o bici críticas en las ciudades), experiencias cicloturistas (personas aventureras que viven la vida en bicicleta, incluso en sus vacaciones), etc.

Sin embargo, no es sencillo promover su uso entre personas que viven inmersas en la “cultura del coche”. Numerosos prejuicios y mitos se lo impiden (lejanía de la vivienda al lugar de trabajo, falta de aparcamiento, lentitud, peligrosidad, etc.). Dichos mitos son fácilmente contestables con un discurso positivo y una publicidad favorable, ambos dirigidos a las emociones, convenciendo, siempre, de que la bicicleta es un vehículo seguro. No obstante, tener una visión objetiva de la realidad ayuda a superar las situaciones de riesgo que el ciclismo urbano presenta.

Es fácil ver, que, a pesar de que este vehículo supone la igualdad social de todas las personas, existen todavía prejuicios de género y apreciamos un uso mayoritario entre la población masculina. Hemos concluido que, si queremos que circulen más mujeres en bici por las calles, debemos preguntarles a ellas, ya que generalmente son más reacias a asumir riesgos y exponerse a situaciones de inseguridad física.

Recordemos, asimismo, que con el mencionado incremento de bicicletas en las ciudades, lamentablemente, también aumentan los robos. Los candados ofrecen cierta seguridad, pero no absoluta, por lo que puede ser interesante empezar a exigir un sistema de marcaje y registro en caso de que nuestro vehículo sea sustraído. Ahora mismo comprobamos que tanto los usuarios de la bicicleta (Fubicy) como los empresarios (Bicitronic) empiezan a ofrecernos un servicio que puede ayudarnos en este aspecto.

### **Mesa 3: Elementos para una nueva movilidad en bicicleta. Coordinada por D. Manuel Calvo Salazar (Consultor medioambiental)**

El debate se centró en dos temas, por un lado la naturaleza y el papel en el fomento de la movilidad en bicicleta de los sistemas de bicicleta pública y, por otro, la integración de las políticas de fomento en los entornos metropolitanos con especial énfasis en los sistemas de intermodalidad.

Ambos temas fueron debatidos casi simultáneamente de manera que pudimos llegar a las siguientes conclusiones:

- Los sistemas de bicicleta pública requieren de unos requisitos mínimos para ser exitosos. En el hipotético caso de que tengan el suficiente éxito, son sistemas que están abocados a sufrir condiciones de saturación por lo cuál deben ser considerados como sistemas complementarios. De esta manera, debe fomentarse el uso de la bicicleta propia. La bicicleta pública debe ser propuesta como un servicio de un valor muy estimable, pero siempre en una estrategia global de fomento de la bicicleta.
- Considerar a los sistemas de bicicleta pública como elementos de fomento en sí mismos es un error. Ello puede desembocar en el fracaso de estos sistemas, lo que resulta contraproducente a la implementación de otras políticas, bien sea porque la instalación de sistemas de bicicleta pública es gravosa y detrae recursos de otras iniciativas más interesantes, o bien por la mala prensa que generan las infraestructuras cuando éstas no tienen el suficiente uso. En ese sentido se hizo un llamamiento a denunciar la inútil instalación de sistemas de bicicleta pública, con cargo a la orden de incentivos de ahorro y eficiencia energética, totalmente insuficientes en número y en ciudades donde no existe ninguna o pocas iniciativas de fomento general del uso de la bicicleta como medio de transporte.
- En lo relativo a la intermodalidad, se discutió ampliamente la idoneidad de centrar las campañas de intermodalidad entre la bici y el transporte público únicamente en la reivindicación sobre la reserva de espacios dentro de los autobuses o trenes para transportar la bicicleta convencional.
- A este respecto hubo algunas voces discrepantes sobre esta alternativa, dado que parece que no constituye una solución global a los problemas de transporte en las áreas metropolitanas y de fomento generalizado de la intermodalidad entre la bici y el transporte público. Se habló de que la apuesta del movimiento ciclista debería ser triple: primero, asegurar un espacio mínimo para transportar la bicicleta en los vagones o autobuses; segundo, incorporar criterios de intermodalidad en los centros nodales, de manera que éstos sean plenamente accesibles en bici y que fuera fácil, seguro y barato aparcar la bici en dichos centros; y tercero, animar a todos aquellos que tuvieran que adoptar soluciones de intermodalidad bici – transporte público a utilizar todos los medios instrumentales al alcance, haciendo especial hincapié en el caso de la bicis plegables o la instalación de consignas seguras.
- En lo relativo al transporte metropolitano y la bicicleta, también se hicieron algunos comentarios sobre la longitud y las condiciones de los viajes metropolitanos en bici, concluyendo que era complicado generalizar los viajes de más de 5 a 8 kilómetros y que estas cifras de longitud, además, dependían también, hasta en un 30% de su longitud, de la percepción individual, y las condiciones paisajísticas y meteorológicas en las que tenía lugar el viaje.