

# Pedaleo a la francesa

Por: **Pablo León** | 02 de febrero de 2012



“Un plan de fomento de la bicicleta le cuesta al estado menos que tres kilómetros de carretera”, según las estimaciones del ministro de transporte de Francia, Thierry Mariani. El político galo presentó, la semana pasada, el [Plan National Vélo](#), un documento de 31 páginas en el que se detallan las propuestas que deben llevar al país a realizar 10 de cada cien recorridos diarios en bicicleta en 2020. Actualmente, y eso que uno de sus emblemas es el Tour, solo un 3% de la movilidad es sobre dos ruedas. Una cifra muy pobre si se tiene en cuenta que la mitad de los recorridos que realizan los franceses no superan los 5 kilómetros, según un estudio encargado por el ministerio a un comité de sabios. El texto comienza con un análisis de la situación y estudia, con cifras y estadísticas, los beneficios/problemas que puede provocar la bicicleta y su integración en la ciudad. Una de las primeras propuestas que hace es la transversalidad de la bici porque **apostar por los pedales implica un cambio total en la movilidad de cualquier ciudad.**

Construcción de infraestructuras; desarrollo de normativa específica, como [gira si está rojo](#); fomentar la intermodalidad; aumentar la seguridad con un [bicicódigo](#) o matrícula; favorecer, con medidas fiscales, la adquisición/posesión de una bicicleta; trabajar la imagen de los pedales con campañas y, por el camino, imponerse como destino europeo de cicloturismo. Actualmente, según el propio ministro, **la bicicleta ahorra al estado francés 5.600 millones de euros en materia de sanidad.** Si los ciclistas llegaran al 10%, unos 10.000 millones; una cifra mucho menor que la costarían las medidas detalladas en el plan. Eso sin contar la reducción de efectos de gases efecto invernadero.

Una de las propuestas más originales que plantean es la de **incentivar económicamente a las empresas que fomenten la movilidad ciclista entre sus empleados**; pagarles para que hagan a sus trabajadores ir en bicicleta. La idea, que se aplica en Bélgica, es pagar por kilómetro realizado una cantidad similar a la que tiene estipulada Bruselas, 0,21 euros por kilómetro pedaleado; unos 200 euros por cada trabajador al año. “Pretendo que el Estado trabaje para equiparar bicicleta y coche lo antes posible”, anunció el ministro en París en la primera reunión que tuvo con el grupo de trabajo que se formó en julio y que está liderado por Philippe Goujon, representante del conservador UMP, el partido de Sarzozy, en el distrito XV de París.

Para algunos representantes del colectivo ciclista, el 10% les sabe a poco. Aunque algunas ciudades al norte de los Pirineos ofrecen impresionantes cifras de pedaleantes (Estrasburgo roza el 15%) la mayoría, lideradas por París, no superan el 3%. La Unión Europea pretende que en 2020 el 15% de la población europea utilice la bicicleta para sus desplazamientos cotidianos. Igual Francia no llega a esa cifra sin embargo, está colocando los engranajes para acercarse a ella. Mientras tanto, en España [se retocan leyes de protección ambiental y de calidad del aire](#) para “adaptarlas a objetivos más realistas”, según el ministro Arias Cañete. Se hace una enmienda a la totalidad de las políticas realizadas hasta ahora. En lugar de gestionar los problemas de contaminación de las ciudades, con Madrid como campeona, se corrige la ley para adaptarla a la realidad española. El ministerio de medio ambiente ha muerto. Y ningún grupo de trabajo gubernamental está pensando en movilidad ahora mismo; con la crisis tienen bastante. Si se quiere pedalear para ir al trabajo, habrá que irse a Francia.

