

« **Imagen de la Semana: 'Cercanías Castilla-La Mancha'** »

El abono joven se extiende hasta los 22 años... para la generación de 1989 »

La promoción de la bici, a debate en el Círculo de Bellas Artes

Adri Fernández | 30 de Enero de 2010



El pasado miércoles 27 tuvo lugar en el Círculo de Bellas Artes una serie de ponencias sobre el uso y la promoción de la bicicleta en nuestra ciudad, enmarcadas dentro del **Club de Debates Urbanos**. Se trataba de reunir los diferentes puntos de vista de proyectistas, administración y usuarios. Las conclusiones fueron unánimes: **la bicicleta en Madrid está en auge, y debe ser una pieza más en la movilidad urbana**; por este motivo es imprescindible el buen entendimiento y el impulso de todas las partes implicadas.

Sin embargo, el debate profundizó mucho más, y se completó con las intervenciones del público. Os contamos las principales claves que se expusieron:

Alfonso Sanz, de **GEA21**, explicó las directrices principales del **Plan Director de Movilidad Ciclista**, actualmente en ejecución. Para el desarrollo del Plan es necesario el buen funcionamiento de las tres partes implicadas.

En la parte política, se observa bastante indecisión y falta de claridad. Las posiciones son muy distantes entre los escalones políticos, con cambios constantes de trayectoria. **Es imprescindible un impulso político intenso** para vencer las resistencias que surgen por todas partes.

Entre los técnicos el apoyo tampoco es unánime; en un proyecto tan transversal se encuentran posturas entusiastas, escépticas y contrarias. Una situación que también se da en la ciudadanía: **el apoyo pleno de los grupos ciclistas choca con la oposición de los vecinos a pequeña escala**, especialmente cuando se tocan temas concretos como los aparcamientos.

La indecisión política sale a flote cuando se trata de insertar el Plan dentro de la ordenación urbana. Un ayuntamiento que acaba de ampliar la M-30 ahora demanda el uso de la bicicleta. Entonces... ¿Cual es el rumbo? **Esta falta de directrices tiene como origen la ausencia de un Plan de Movilidad Urbana** para Madrid, que provoca que todas las decisiones del Plan Ciclista tengan que estar muy argumentadas pero carezcan de una base.

El urbanista **Gianni Rondinella**, investigador de **TranSyT** y participante en **Unibici**, expuso casos y ejemplos de otros países. Es frecuente que se tome como ejemplo aquellas ciudades muy avanzadas como Copenhague o Amsterdam. Sin embargo, **no es posible comparar ciudades con distinto reparto modal**, y propone una clasificación de ciudades en base a este aspecto: las hay starters (<10% uso de bici), climbers y champions (>20%)

Madrid, con una cuota del 0,5%, está a la cola de Europa en uso de bicicleta. **Aún sufrimos los cambios en pro de la movilidad motorizada** que surgieron a lo largo del S.XX. Es preciso actuar con medidas "fuertes" de infraestructura como carriles y parkings, pero también deben ir acompañadas progresivamente de medidas "soft" en normativa, facilidades de compra, etc. **También hay que convertir a la bici en aliado del transporte público**, aprovechando las ventajas que aporta cada medio en los trayectos intermodales.

Las acciones complementarias, como restricciones al aparcamiento, zonas de bajas emisiones, etc. son claves en una política de movilidad sostenible, y benefician indirectamente al uso de la bicicleta. **Los proyectos transversales son mucho más efectivos que la suma de actuaciones aisladas**. Se ha observado que los efectos mas relevantes vienen de políticas integradas con otras áreas: no sólo bici, no sólo transporte, no sólo infraestructura.

Una política pro-bici, por tanto, debe ser push-pull, de modo que al mismo tiempo que se facilita el uso de la bici y el transporte público, se acompañe de restricciones en el uso del coche.



Seguidamente, **Antonio Lucio** nos expuso su experiencia desde la **Fundación Movilidad**. Con el fin de analizar el desarrollo de la bicicleta pública en Madrid, la Mesa de la Movilidad (que reúne a todos los organismos relacionados) alcanzó una serie de conclusiones sobre este aspecto.

La **bici pública** es necesaria si se quiere normalizar el uso de la bicicleta en Madrid. Se acelera el número de usuarios y permite alcanzar la masa crítica necesaria para un cambio en los hábitos de movilidad. La presión generada en la ciudadanía fuerza a la administración a hacer cambios en las calles y en la normativa.

También es necesaria la bici pública para reforzar la política de apoyo al transporte público, y a la disuasión del tráfico motorizado. La bici pública supone un complemento ideal del transporte público, liberando a éste en los periodos de congestión y alcanzando toda la ciudad: es una competencia inteligente.

La implantación de bici pública debe ir acompañada de medidas que reduzcan la percepción del riesgo producida por el vehículo privado. Se hace necesario por tanto una red básica de vías ciclistas, medidas de calmado de tráfico y una normativa de coexistencia. Tampoco hay que olvidar los costes de implantación que lleva consigo un sistema de bicicleta pública, costes que pueden integrarse dentro de la financiación del transporte público. Además, su implantación debe facilitar el uso de la bicicleta particular, lo que realiza aún más la importancia del Plan Director.

El alquiler de bicicletas es por tanto un elemento estratégico global, más allá de la importancia que tenga por sí misma. Su ritmo de implantación debe ir acorde con el proceso de integración de la bicicleta en la ciudad. Nuevamente surge la importancia de políticas transversales; así como la implicación de sectores estratégicos, como las universidades.

El último ponente en intervenir fue **Iñaki Díaz**, de **Pedalibre**, quien nos expuso el punto de vista del usuario habitual de la bici urbana. El principal problema es la sobrevalorada imagen y promoción pública y privada del coche como elemento de status, libertad individual, y pieza básica de la movilidad urbana. Está demostrado que el coche no es eficaz en la ciudad, pero la gente piensa lo contrario y lo sigue eligiendo porque le dá un cierto prestigio social.

El coche cuenta con casi todo el espacio urbano, lo que supone una respuesta institucional al status comentado antes: "el coche es bueno, yo le doy más sitio para que lo uses". La ciudad actual es de los coches, y la bici no tiene cabida.

Parece que algo iba a cambiar con el lanzamiento del Plan Director, pero puede que sólo sean buenas palabras, y que en el fondo no se crea en el cambio. Nuevamente, faltan directrices políticas: ¿Queremos más bicis o más coches?

Basta ver las **infraestructuras realizadas** para ver que se está arrinconando a la bici, restando espacio en las aceras y fomentando un conflicto bici-peatón antes inexistente, mientras el coche sigue campando a sus anchas. Estas aceras bici deficitarias se hacen al amparo del Plan Director en todas las nuevas actuaciones; se vende una ganancia de espacio no motorizado, cuando en realidad no es así.

¿Y qué debe hacer la administración? Aclarar su política, y aprovechando la autoridad moral que le compete, aplicar políticas push-pull que puedan realmente forzar un cambio real en las pautas de movilidad. Que se prestigie la bicicleta y se desprestigie al coche, para que el ciclista no sea alguien raro o marginal, cuyo estatus social no se encuentre degradado. Puede haber casos de coexistencia o de segregación, pero si hay segregación, que ésta sea digna. Que no se arrincone a la bici a un espacio marginal, para evitar una imagen degradada que la bicicleta no se merece.



Un ejemplo de segregación marginal. García Noblejas

También te puede interesar:

- [24 horas en bicicleta para conocer Madrid](#)
- [Se presenta el Foro Social Madrileño de la Bicicleta](#)
- [La bicicleta es \(o puede ser\) un medio de transporte \(1\)](#)

[Bicicleta](#) Ecología y sostenibilidad, Legislación
 2 comentario | Compartir en: [Facebook](#) [Twitter](#) [LinkedIn](#) [Google+](#)