



Collado Villalba, 11 de septiembre de 2017

Distinguida Corporación local:

Como cada año, **los próximos días 16 a 22 de septiembre se celebrará la Semana Europea de la Movilidad**, que culminará con el Día Mundial sin Automóviles. Esta campaña, auspiciada por la Comisión Europea, es una excelente oportunidad para que las administraciones locales de la Sierra Noroeste de Madrid promuevan en sus municipios la **circulación cotidiana en bicicleta** y otros tipos de ciclos [1]. Este uso habitual de la bicicleta en las ciudades ha aumentado en las últimas décadas, demostrando que conlleva numerosas ventajas:

Sanitarias: La Organización Mundial de la Salud estima que las personas que utilizan la bicicleta cotidianamente tienen un **10 % menos de mortandad** que el resto de la población [2]. Esta institución, junto con muchas otras autoridades sanitarias, recomienda reemplazar los traslados cortos en automóvil con el “transporte activo” diario, y señala la **importancia de las políticas de circulación para fomentar los traslados urbanos en ciclos** y a pie, mediante el desarrollo de infraestructuras seguras, la creación de espacios verdes y la promoción de cambios de hábitos [3].

Sociales: Las bicicletas y otros ciclos son más asequibles que los vehículos de motor, permitiendo una **movilidad más amplia e igualitaria**. Los ciclos proveen a los colectivos con menos ingresos de un medio de transporte urbano independiente, barato... y eficiente: la bicicleta consume menos y es tan rápida como el coche en los desplazamientos en la ciudad [4]. Los ciclistas benefician también a otros usuarios de las vías, al **disminuir el riesgo de accidentes, congestiones y otras molestias derivadas del tráfico**. Los ciclistas pueden compartir infraestructuras con los peatones más fácilmente que otros tipos de vehículos, favoreciendo a los peatones en general y a las personas con movilidad reducida en particular. Asimismo, el uso habitual de la bicicleta permite que haya más interacciones sociales, promoviendo el arraigo y la integración locales. En suma, **la presencia de más bicicletas en un barrio supone un entorno más seguro y agradable** para los vecinos.

Económicas: **Las dotaciones para ciclos son sensiblemente más baratas** que las necesarias para los automóviles. Y aquellos vehículos dañan mucho menos que los coches la red viaria: no hacen baches en el asfalto, no gastan los bordillos, no borran la pintura, no obligan a soterrar vías. En torno a la bicicleta se genera una **industria más local** que la del automóvil, con la consiguiente creación de empleos. Esto es cierto en general, especialmente para las reparaciones y la venta de accesorios, pero los municipios del noroeste de Madrid, además, se encuentran en una **ubicación privilegiada para promover el cicloturismo**, una actividad económica que en la UE supone 44.000 millones de € anuales [5]. Por si esto fuera poco, la circulación ciclista disminuye la dependencia de combustibles fósiles, mejorando la **soberanía energética de los municipios**.

Ambientales: **Las bicicletas queman calorías, no gasolina:** los ciclos no precisan de combustibles fósiles para circular, de manera que **contribuyen a evitar el efecto invernadero y el cambio climático**, además de repercutir notablemente en una mejor salud para el conjunto de la sociedad y los ecosistemas. La movilidad ciclista también evita emisiones al mejorar el flujo del tráfico durante la circulación, y al reducir la demanda de materiales necesarios para contruir y mantener coches. Por la misma razón, también **reduce la generación de residuos**.



Por todas estas razones, muchas ciudades españolas han iniciado la integración de la bicicleta en sus políticas de movilidad, y las punteras (como Sevilla, Zaragoza, Vitoria-Gasteiz, o Donostia-San Sebastián) han modificado sus ordenanzas de tráfico para dar más facilidades a la circulación ciclista. **Desde Bicisierra queremos animarles a que unan su Ayuntamiento a esta corriente** que consideramos virtuosa, e invitarles a que aprovechen la Semana Europea de la Movilidad para adoptar medidas que favorezcan el uso habitual de la bicicleta y otros ciclos. Les proponemos las siguientes:

- **Instalación de aparcamientos** para bicicletas en lugares estratégicos, preferiblemente del modelo *Universal* o “U-invertida”, recomendado por el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía [6].
- **Creación de infraestructuras** específicas, como: pistas-bici, elementos laterales de separación en la calzada, marcas en el pavimento, plataformas avanzadas de espera para los ciclistas en los semáforos...
- Implantando un **sistema de bicicleta pública**.
- Llevando a cabo **campañas de información y concienciación** sobre las ventajas de la movilidad ciclista
- Favoreciendo la **integración con el transporte público**, a través de la instalación de estacionamientos junto a paradas de autobús y tren, y permitiendo el acceso o el transporte de bicicletas en los autobuses urbanos.
- Instalando **puntos de reparación de bicicletas** fijos, que cuenten con las herramientas básicas para realizar tareas de mantenimiento y reparación.
- **Modificando la ordenanza municipal** de tráfico, para:
 - pacificar el tráfico, limitando a 30 km/h la circulación en todas las vías urbanas de una sola dirección o dos direcciones con un carril por sentido;
 - permitir al ciclista circular por el centro del carril en vías de un solo carril por sentido, (facilitando el adelantamiento a otros más veloces cuando sea posible);
 - convertir las vías de sentido único en doble dirección para ciclos;
 - permitir a los ciclistas rebasar por la derecha o por la izquierda a una fila de coches parados en un atasco o semáforo.

[1] Más información sobre la Semana Europea de la Movilidad disponible en el [sitio web oficial](#).

[2] [Health economic assessment tools \(HEAT\) for walking and for cycling](#) (2014), p. 18.

[3] [Action Plan for implementation of the European Strategy for the Prevention and Control of Noncommunicable Diseases 2012–2016](#) (2012), p. 6.

[4] [En bici, hacia ciudades sin malos humos](#) (2000), p. 11.

[5] [The EU cycling economy. Arguments for an integrated EU cycling policy](#) (2016), p. 11.

[6] [Manual de aparcamientos de bicicletas](#) (s.a.), p. 15 y ss.