



## **APORTACIÓN DE CONBICI A LA COMISIÓN DE RECONSTRUCCIÓN**

ConBici ([Coordinadora Estatal en defensa de la Bicicleta](#)) y las asociaciones que la integran vienen desarrollando desde hace décadas una actividad continuada en defensa de la bicicleta como medio de desplazamiento en nuestro país con plenas garantías. Desde el confinamiento, debido a las primeras amonestaciones efectuadas a ciclistas que se desplazaban a sus actividades laborales esenciales, hemos podido evidenciar hasta qué punto la bicicleta no es considerada con la seriedad y relevancia adecuada por las instituciones como lo es en otros países con legislaciones más avanzadas, donde la cultura del desplazamiento caminando o en bicicleta es manifiesta.

Es por ello que nos dirigimos a esta comisión para plantear nuestras reivindicaciones más básicas con el fin de ser tenidas en cuenta a la hora de planificar los 4 ejes que aborda esta comisión: el reforzamiento de la sanidad pública; la reactivación de la economía y la modernización del modelo productivo; el fortalecimiento de los sistemas de protección social, de los cuidados y la mejora del sistema fiscal.

Antes de la pandemia COVID, queremos recordar que nos hallábamos en un escenario de declaraciones de emergencia climática respaldadas por OMS. (1) En este sucinto llamamiento a favor de las intervenciones urgentes se insta a la adopción de medidas que frenen el cambio climático y mejoren la salud, por ejemplo, reduciendo el número de muertes por cáncer y enfermedades respiratorias y cardiovasculares provocadas por la contaminación atmosférica (que en la actualidad superan los siete millones de personas al año).

El informe de Lancet Countdown 2019 sobre la salud y el cambio climático se expresaba así: “el progreso actual es insuficiente y, a pesar de la incipiente transición mencionada, los indicadores publicados en el informe del Lancet Countdown para 2019 describen un mundo con graves dificultades para lidiar con un aumento de las temperaturas, que está ocurriendo a una velocidad mayor respecto de aquella a la que los gobiernos son capaces o están dispuestos a responder. Muchas oportunidades están siendo perdidas.” (2)

Es evidente que el escenario post-COVID 19 nos sitúa en una de esas oportunidades cruciales para abordar estos 4 ejes de la comisión, introduciendo conceptos para nada baladíes como la manera en que la administraciones aseguran el derecho a la protección de la salud, el derecho a los desplazamientos seguros y no contaminantes de las personas incluyendo la perspectiva de accesibilidad a la diversidad, de género y de economía de cuidados. Alrededor de estos aspectos invisibilizados giran parte de las soluciones a los graves problemas ambientales en nuestras ciudades arrasadas por modelos urbanísticos desarrollistas. Que las personas se desplacen por motivos personales, laborales o de ocio no es lo mismo que transportar mercancías desde su origen a su destino. Hasta ahora el

gobierno ha aplicado políticas de transporte de mercancías por encima de las necesidades reales de las poblaciones. Los desplazamientos de las personas (y de algunas mercancías también) deben ser asegurados y favorecidos de la manera más natural, la mayoría de una manera activa para favorecer el ejercicio físico y preferentemente con 0 emisiones de gases de efecto invernadero. Y en ese aspecto, la bicicleta es un medio de transporte eficaz y eficiente en los desplazamientos diarios que asegura mucha efectividad en los objetivos globales de salud poblacional que se deben abordar en esta reconstrucción.

Por tanto, instamos a la comisión a incluir este documento en la base de las propuestas y aplicar con valentía las medidas que las asociaciones civiles de la bicicleta solicitamos.

## **MEDIDAS QUE PROPONEMOS**

### **Impulso a un sistema de gobernanza para la movilidad activa**

Las administraciones públicas han cambiado en los últimos cinco años conceptos como tráfico por movilidad y protección ambiental por transición ecológica, sin embargo, no han integrado el derecho a la movilidad como criterio para la gestión de las políticas.

Por ello, solicitamos la creación de la Oficina General de la Bicicleta, impulsora y coordinadora de las acciones de impulso de la bicicleta por las administraciones públicas, y punto de referencia en la Administración General del Estado. Facilitando así la incorporación de competencias en materia de movilidad activa (a pie y en bicicleta) en organismos como el Ministerio de Transportes, Movilidad Sostenible y Agenda Urbana.

### **Medidas económicas de incentivación de Economía Sostenible**

Solicitamos la puesta en marcha de al menos **7 instrumentos de los 6 ejes** de actuación descritos en la [Estrategia Estatal de la Bicicleta](#) para que la reactivación económica vaya encaminada hacia una economía más sostenible impulsada por una movilidad sostenible y evitando recuperar niveles de movilidad tóxica pre-covid19.

Con preferencia seleccionamos para su dotación presupuestaria inmediata los siguientes instrumentos según numeración en el propio documento de la Estrategia con la puesta en marcha de un Plan de financiación 2020-2040 equivalente al solicitado por ANFAC por valor de 54.000 millones.

- Eje 1 Promoción y fomento de la bicicleta
  - 2 Programa de formación en movilidad ciclista
  - 3 Programa “En bici al trabajo”
    - **Apoyo a compra de bicicletas o flotas de bicicletas eléctricas**
    - **Planes de incentivación de movilidad al trabajo en bicicleta**
  - 7 Programa de integración de la bicicleta en espacios naturales

- Eje 2 Seguridad y regulación de la bicicleta
  - 8 Programa de refuerzo de la seguridad vial ciclista
    - **Limitación de la velocidad en vías urbanas**
- Eje 3 Impulso de la movilidad en bicicleta
  - 17 Programa de intermodalidad bicicleta-transporte público
- Eje 4 Desarrollo del turismo en bicicleta
  - 19 Red de rutas y destinos ciclables
    - **Apoyo al Cicloturismo para este verano**
- Eje 5 Iniciativas empresariales sobre la bicicleta
  - 24 Programa de desarrollo de la ciclo-logística
    - **Campaña de impulso de ciclo-logística**
    - **Ayudas a la compra de cargo-bikes, con partida especial**
    - **Rebajas impositivas o fiscales**
    - **Reducción de tasas o apoyo a la creación de pequeñas empresas del sector**

### **Adecuación de entornos escolares**

La infancia ha visto muy afectada su salud durante la etapa de confinamiento del estado de alarma y consideramos vital una vuelta al cole lo más saludable posible. El trabajo realizado en el grupo "[Seminario Movilidad e Infancia](#)" con el apoyo del Centro Nacional de Educación Ambiental dependiente del Ministerio para la Transición Ecológica, y que se describen en [www.entornos Escolares.es](http://www.entornos Escolares.es) pretendía culminarse como una PNL, pero consideramos que es ahora cuando tenemos la oportunidad de hacerlo realidad.

Solicitamos que se incluyan en el proceso de reconstrucción, bien como normativa o bien como directriz estatal, con su correspondiente dotación presupuestaria, al menos 7 de las 10 medidas que se han trabajado, y que se describen y justifican en (3), con el objetivo de que se puedan materializar para el comienzo del curso escolar.

- (1) <https://www.who.int/globalchange/global-campaign/cop21/es/>
- (2) [https://els-jbs-prod-cdn.jbs.elsevierhealth.com/pb/assets/raw/Lancet/Hubs/climate-change/TL\\_Countdown\\_ExecutiveSummary\\_Spanish.pdf](https://els-jbs-prod-cdn.jbs.elsevierhealth.com/pb/assets/raw/Lancet/Hubs/climate-change/TL_Countdown_ExecutiveSummary_Spanish.pdf)
- (3) [https://www.miteco.gob.es/es/ceneam/grupos-de-trabajo-y-seminarios/movilidad-infantil/pnl-entorno-escolares-proteccion-salud\\_tcm30-498507.pdf](https://www.miteco.gob.es/es/ceneam/grupos-de-trabajo-y-seminarios/movilidad-infantil/pnl-entorno-escolares-proteccion-salud_tcm30-498507.pdf)

# REFORMAS LEGISLATIVAS NECESARIAS

**Ley de Transporte y Movilidad Sostenible** que ampare:

- (1) **Urbanismo de proximidad.** Campañas de información y formación sobre la gestión social y técnica de la movilidad, para que no se quede en promocionar los modos de transporte activos y en medidas técnicas e inteligentes y para que se cree conciencia social.
- (2) **Promoción de modos activos.** Discriminación positiva a favor de los modos de desplazamiento/transporte activa. Obligatoriedad de planes de movilidad para empresas a partir de 400 empleados y apoyo con beneficios fiscales a la promoción del uso de bicicletas como medio de transporte y/o movilidad al trabajo y a los centros escolares, etc.
- (3) **Promoción a la actividad económica de la bicicleta.** Plan de apoyo y beneficios al sector económico de la bicicleta, ciclogística, distribución comercial y mensajería en bicicleta. Impulso del turismo sostenible. Conexiones interprovinciales, permitir mediante la modificación de la Ley de costas que los primeros metros puedan ser ciclables.
- (4) **Planes Renove, Move, para bicicletas.** Inclusión de las bicicletas de pedaleo asistido en los planes de ayudas a la movilidad eléctrica. Ayudas específicas para las bicicletas y triciclos de pedaleo asistido para el transporte de mercancías (ciclogística). Fomento mediante incentivos a la movilidad laboral sostenible.
- (5) **Infraestructuras ciclistas.** Desplegar una red básica estatal de vías ciclistas, como ya se aprobó en una [PNL 162/000263](#) en el Congreso de los Diputados en 2001.
- (6) **Intermodalidad.** Garantizar la intermodalidad en transporte público con infraestructuras y descuentos incentivadores. “derecho a transportar las bicis en el tren como equipaje” (ver art. 56. [Ley asturiana 12/2018](#) de transporte y movilidad empezando por establecer un número de plazas para bicis mínimas en todos los trenes, también en los ya construidos).
- (7) **Entornos escolares.** Medidas especiales en entornos escolares. Implementar medidas de la Proposición No de Ley de Entornos Escolares seguros y saludables
- (8) **Calmando de tráfico por salud. Restricciones inmediatas de tráfico** en caso de ruido o contaminación por encima de los niveles que la OMS considera nocivos, y en aquellos puntos con siniestros de tráfico, incluso los leves.
- (9) **Agencia de la bicicleta** (Oficina Estatal de la bicicleta u Observatorio Estatal de la bicicleta) como órgano coordinador y supervisor de todos estos apartados.

Con respecto a la Dirección General de Tráfico, consideramos imprescindible que el transporte sostenible tenga mayor presencia en el Consejo Superior de Tráfico y Movilidad Sostenible y para ello hemos solicitado la modificación **de su Reglamento** para poder equilibrar los componentes del pleno, actualmente totalmente desequilibrado hacia el automóvil.

Nueva **Ley de Tráfico, Circulación, Vehículos y Seguridad Vial**, que englobe todos los reglamentos e instrucciones actuales, dando amparo legal a nuevos modos de transporte, con normas que potencien y prioricen la movilidad sostenible y dentro de esta la activa, así como normas y medidas de calmando de tráfico. Que incorpore los **derechos del peatón** recogidos en la carta europea del peatón del Parlamento Europeo de 1986 ([ver](#)) y contemple los **derechos ciclistas** como ya lo está haciendo Suiza en su constitución, así como la normativa de **accesibilidad universal**, en especial la

recogida en la orden  
([https://www.boe.es/diario\\_boe/txt.php?id=BOE-A-2010-4057](https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2010-4057)).

VIV/561/2010.

Normativas que se deberían complementar con las anteriormente descritas y con otras principales modificaciones que consideramos necesarias de la **Ley de Seguridad Vial** y los respectivos **Reglamentos Vehículos, Circulación y Conductores**, así como **del Real Decreto de medidas urbanas**.

En definitiva, son necesarias medidas más contundentes que garanticen la seguridad de los colectivos más vulnerables: peatones, ciclistas y usuarios de VMP.

Desde ConBici buscamos impulsar el concepto general de que el tráfico en las ciudades no se tiene que concebir única y exclusivamente desde el punto de vista de vehículos, características y límites. El concepto de normas de circulación debería ir englobado en una visión general de las ciudades como lugares para vivir, desarrollarse y relacionarse como personas y ser lugares de encuentro, intercambio y no ser diseñadas con las vías circulatorias como elemento principal, como ha venido siendo hasta ahora.

Consideramos imprescindible considerar las ciudades, en primer lugar, como lugares donde viven personas y desde esta perspectiva, primar la calidad de vida frente a priorizar y resolver la necesidad de movilidad privada.

Reducir los niveles de contaminación claramente relacionados con el transporte y promocionar o potenciar modos de movilidad más sostenible es algo que debería tenerse también en cuenta y estar claramente diferenciado en las normas y clasificaciones de vehículos existentes en la actualidad cambiando no sólo su contenido sino también sus criterios.

Así como tener en cuenta las aportaciones al Anteproyecto de Ley contra el Cambio Climático que recojan la movilidad activa, el cómputo a las emisiones globales de la vida útil del vehículo y el papel de la ciclo-logística en los recorridos de última milla.