



Propuesta para la hoja de ruta de la UE en la Estrategia de Movilidad Sostenible y Conectada

ConBici, como coordinadora estatal en España que agrupa a más de 60 asociaciones de usuarios de la bicicleta, quiere aportar una visión algo diferente de la planteada en la hoja de ruta de la UE hacia una movilidad sostenible y conectada.

Consideramos que la movilidad hay que plantearla desde un nuevo paradigma, un transporte más sostenible no es suficiente para dar respuesta a lo que las personas requieren. La movilidad tiene unos sujetos, un motivo, unos medios, unos condicionantes y unos efectos o impactos

- **Los sujetos** son los diversos colectivos sociales: de diferente edad (infancia/juventud/madurez/edad avanzada), género (hombres/mujeres/no binarias), capacidad (económicas, psicofísicas, etc.), hábitat (urbano, suburbano, rural), actividad (productiva, cuidados, cívicas...). Cuando no se diferencian los sujetos, terminan proponiéndose medidas para hombres, adultos, activos en sistema productivo, capaces (económica y funcionalmente), con automóvil... y olvidándose de los demás colectivos y (sus necesidades) que son la inmensa mayoría
- **Los motivos u objetivos:** acceder a los diversos bienes, servicios y actividades de un territorio (empleo, formación, compras, relaciones sociales, atención sanitaria, ocio, turismo, etc.). La movilidad no puede ser sólo transporte y desplazamiento (aunque sea sin impacto), si estos resultan insuficientes, insatisfactorios...para acceder al destino, sólo hay movimiento, pero no movilidad
- **Los medios** (para alcanzar los objetivos): el urbanismo de proximidad, las tecnologías de la información y la comunicación (telefonía, internet...), los modos de transporte... Los modos de transporte son sólo uno de los medios para que la movilidad alcance sus objetivos. Cuando las distancias son amplias y el poblamiento disperso no hay desplazamiento activo ni transporte público que pueda dar respuesta eficiente a las necesidades de viaje de muchas personas.

- **Unos condicionantes:** accesibilidad/conectividad, costo económico, distancia/tiempo, transporte público de calidad origen/destino, seguridad (real y percibida), una representación social de los medios...
- **Unos efectos o impactos:** contaminación, ruido, siniestralidad, embotellamientos, expulsión de otros usos del espacio público.

Una hoja de ruta sobre movilidad debería contemplar todos estos elementos. Si no contempla todos los colectivos, puede que esté dejando inmobilizados a infancia, personas de edad avanzada, personas con movilidad reducida, ciertas mujeres o personas trabajadoras de barrios periféricos con mala conectividad y transporte público.

Si sólo hace que los autos sean no contaminantes, no evitará los atascos y la expulsión de otros colectivos y usos de la vía pública.

Si no reduce la movilidad obligada en un diseño urbano zonificado (que separa residencia, trabajo, ocio...) no va a lograr el aumento del uso del transporte público.

La hoja de ruta de movilidad debería, en primer lugar, buscar el objetivo o motivo del viaje, para todos los colectivos sociales **en equidad**, y hacer que el viaje sea **satisfactorio y eficiente** (viajar y llegar bien) además de limpio, saludable y sostenible.

Cabría diferenciar entre desplazamiento local (urbano), interurbano regional e internacional. El local debe ser principalmente en modos activos (a pie y en bicicleta) y por tanto requiere de entornos próximos multifuncionales (ciudad de los 15 minutos) y con transporte público, donde **el automóvil quede reducido a su mínima expresión** y ello para el 2030. El transporte supralocal debe contar con una buena red de transporte público interconectado e intermodal, limpio, accesible y seguro, con un **billete único** para todas las redes, que permita el transporte de la bicicleta como equipaje y **que sea más eficiente y económico que el auto privado**. Pero también el transporte interurbano tiene que garantizar que las conexiones entre las poblaciones puedan realizarse en bicicleta de forma segura.

Tanto el transporte público como privado han de funcionar con energías limpias (eléctrica o hidrógeno, obtenidas de fuentes renovables), y ello para el 2030, pues esperar al 2050 supondrá superar el cambio climático crítico.

Esta hoja de ruta de la movilidad necesariamente ha de ser **disruptiva** respecto a lo realizado hasta el momento, ha de plantear un intenso **plan de reconversión del sector del automóvil para reducir drásticamente su producción** y sólo con fuentes de energía limpias, reorientando su saber hacer hacia otras producciones sostenibles.

La movilidad sostenible supone desarrollar otras capacidades, ocupaciones y servicios como por ejemplo:

- Planificador de ciudades compactas, saludables, accesibles y vialmente seguras (visión cero para 2030),
- Experto en movilidad activa y formador ciclista para adecuar las ciudades y guiar el desarrollo de destrezas personales para la circulación ciclista segura.
- Gestores de planes de movilidad urbana sostenible, de planes de transporte al trabajo, de programas tipo “caminando y pedaleando a la escuela”, de logística y distribución sostenible...
- Servicios de transporte público de calidad, a demanda, flexibles e interconectados...
- Servicios de ferrocarril de media y larga distancia para pasajeros y mercancías que tanto potencial tienen aún en Europa.

La bicicleta tendrá que jugar un papel fundamental e imprescindible, por su ventajas indiscutibles en numerosos aspectos más allá de la movilidad sostenible, como son economía, versatilidad, eficiencia, equidad y salud, que deberá quedar plasmado en la Estrategia Europea de la Movilidad. Para ello será necesario que dicha hoja de ruta incluya:

- La elaboración por parte de la UE de una Estrategia Europea de la bicicleta.
- La creación de una oficina europea de la bici que coordine y promueva las iniciativas y medidas de promoción ciclista, e incluya un observatorio de la misma. Incluir un foro de participación de actores ciclistas. Gestionada de forma democrática y participada, que tenga en cuenta las necesidades tanto de ciclistas como de potenciales ciclistas. Que desarrolle un sistema de evaluación del impacto de las políticas públicas ciclistas.
- El desarrollo de una estrategia de seguridad vial ciclista con un enfoque de visión cero, donde la responsabilidad de tal seguridad recaiga sobre todo el sistema.
- Considerar el ciclismo como movilidad en igualdad de condiciones al resto de modos y diseñar una red ciclista europea partiendo y ampliando la red EuroVelo y teniendo la consideración de TEN-T. Una red ciclable que permita la conexión de todas las poblaciones en el territorio de la UE y con un fuerte impulso al cicloturismo.
- Un programa que incluya el fomento de la bicicleta como modo de transporte orientado a que alcance todo su potencial en la contribución a la sostenibilidad en el transporte.
- Programas de financiación para grandes inversiones en infraestructura segura y de calidad que permitan conectar las poblaciones con vías ciclables.
- La adecuación del entorno urbano y vial, y su reglamento de tráfico para garantizar la plena seguridad vial (visión cero) de los usuarios de la bici y una ciclabilidad del 100% en todas las ciudades y poblaciones.

- Reparto de mercancías sostenible. Estrategias e incentivos para ciclogística. Establecer programas de ayuda y financiación para la compra de bicicletas de carga.
- La sensibilización, comunicación y formación para que toda persona capaz quiera y desarrolle las destrezas para circular en bici. Con el desarrollo de programas educativos desde la infancia hasta la vejez, incluidos en el ámbito escolar, laboral, social...
- La capacitación de expertos ciclistas para asesorar, gestionar y evaluar las políticas, programas y medidas que permitan que el ciclismo vehicular alcance todo su potencial.
- Regular la intermodalidad bici + transporte público, donde la bicicleta sea considerada como equipaje. Recuperar este derecho en los Convenios internacionales de Viajeros.
- El condicionamiento de las subvenciones y ayudas a los estados a que no sirvan para generar una demanda de transporte privado a motor y por el contrario que incluyan medidas de transporte activo y saludable.