

## Ponencia de ConBici en la Comisión de Seguridad Vial

### Agradecimientos y contenido de nuestra presentación.

Desde ConBici queremos agradecer la invitación a participar en esta comisión de Seguridad vial y poder expresarles nuestro punto de vista y nuestras propuestas para ayudar a construir la estrategia de seguridad vial 2021-2030 y, a la par, realizar un cambio legal orientado a erradicar la siniestralidad vial sin reducir el derecho a la movilidad. Entendemos la movilidad más por sus objetivos: el acceso de las personas a los bienes y servicios que ofrece un territorio y no sólo por uno de sus medios: los modos de transporte.

En ConBici somos personas diversas, tenemos una amplia experiencia en la movilidad en bicicleta, en muchos casos profesionales del sector en varios aspectos técnicos. Además nos hacemos preguntas, viajamos, leemos y buscamos respuestas. Por eso, más que traer soluciones únicas, tenemos propuestas, preguntas, dudas, intuiciones, y por qué no decirlo, algunas críticas constructivas, que nos gustaría compartir.

Desde ConBici consideramos a la bicicleta como una aliada en la crisis sanitaria, parte de la solución ante la crisis medioambiental y con un gran potencial en la crisis sistémica socioeconómica, y, sin embargo, sentimos que se le/nos ponen más trabas que facilidades. Nos sorprende ver cómo en España no se están aplicando las medidas de los países y ciudades vialmente más seguras y de mayor calidad de vida. No parece que estemos aprendiendo de las mejores iniciativas y nos da la impresión de que la mayoría de nuestros expertos consultados ven el tráfico y la seguridad vial desde la perspectiva del retrovisor. Nuestro punto de vista es diferente.

Nuestra preocupación no queda reducida a la protección de la comunidad ciclista, como sujeto vulnerable del tráfico, sino que aspira a una mejora sustancial de la calidad de

**ConBici**, Coordinadora estatal en defensa de la Bicicleta .



vida urbana y de la movilidad saludable, en beneficio del conjunto de la sociedad, automovilistas incluidos, pero sobre todo, de los colectivos más vulnerables en el espacio público. Por eso nuestras propuestas no se quedan en mejoras para la bici, sino que pretenden un cambio de enfoque en la forma de entender la seguridad vial.

A continuación, vamos a hacer una presentación de ConBici, compartir nuestras dudas e inquietudes sobre el actual modelo de seguridad vial e intentar indagar con ustedes otras vías. Después nos centraremos en la bicicleta, intentando mostrar nuestra posición ante algunas de las ideas, en ocasiones mitos, más comunes sobre la bici, y abrir o reforzar frentes para que la bici pueda contribuir de una forma significativa e importante a la movilidad sostenible y a la calidad de vida urbana, y pedirles reforzar al Grupo Interparlamentario por la Bicicleta. Para acabar, concluiremos exponiendo algunas de nuestras expectativas para que esta comisión de Seguridad vial se convierta en una gran impulsora de los cambios profundos en la calidad vial.

## ¿Qué es y qué hace ConBici?

ConBici es la Coordinadora en Defensa de la Bici, surge de un primer encuentro cicloturista en el año 1985 y se constituyó formalmente en 1992. Reúne a casi 70 colectivos y asociaciones que defienden la bicicleta en toda España, personas usuarias y entidades colaboradoras. Pertenece a la [Federación Europea de Ciclistas](#), la organización de referencia a nivel europeo e internacional, de la que les recomiendo consultar cualquiera de sus informes.

ConBici desde su estructura fundamentalmente voluntaria: apoya, representa y defiende ante entidades públicas y privadas los derechos y los intereses de las personas que utilizan la bicicleta como medio de transporte o de forma diversa, pero también de aquellas que potencialmente la incorporarán a su movilidad, con el fin de lograr implementar medidas, normativas, infraestructuras y todo aquello que fomente una cultura ciclista diversa. En conclusión, proponemos la bicicleta como una herramienta que contribuye a la mejora de la calidad de vida de la población y a un sistema social más justo, más equitativo y como un medio de transporte utilizable y cómodo para un gran porcentaje de la población.

¿Cómo vemos la seguridad vial actual? ¿cómo nos gustaría que se entendiera?, y ¿qué objetivos pensamos que debería pretender?

Consideramos que la seguridad vial va, o debería ir, de personas: de salvar vidas pero sobre todo de contribuir a su calidad de vida en el espacio público. Ninguna persona debería sufrir daños para su integridad física por el hecho de estar o desplazarse en el espacio público.

Que el objetivo no vaya más allá de sobrevivir al tráfico (a motor) nos parece un enfoque pobre. Nuestra aspiración es alcanzar un alto grado de satisfacción, no sólo en el acto o modo de desplazarse, sino, sobre todo, de llegar a los destinos donde satisfacer nuestras necesidades e intereses o las de aquellas personas que requieren cuidados.

Si hablamos de circulación segura (en los medios de transporte) o de movilidad segura (orientada al acceso), el término “segura” es un adjetivo, lo sustantivo es poder desplazarse y llegar. Y tenemos la intuición/sospecha de que en nuestra sociedad hay muchos grupos sociales que no pueden (o no se atreven a) deambular, desplazarse o llegar en condiciones dignas a sus destinos. Nuestras ciudades no están permitiendo la movilidad autónoma de la infancia, las personas mayores presentan una alta siniestralidad, en las vías se ve un porcentaje muy pequeño de la población con movilidad reducida o con capacidades diferentes del “individuo tipo” (varón, adulto, sin mermas en sus capacidades, con actividad asalariada y con automóvil).

Además, España parece estar entre los estados europeos con menor uso de la bicicleta como modo de transporte. Nos preguntamos si la seguridad vial no debería primero asegurar ese derecho al desplazamiento activo y autónomo. Las personas expertas consultadas están aportando algo de luz proponiendo un sistema de formación en ciclismo urbano que genere autonomía o la pacificación de los entornos escolares y las ciudades. Seguro que podrían seguir esclareciendo sobre este tema.

Hay datos que indican que España ha sido modélica en un rápido descenso de la siniestralidad vial mortal, aunque también que esta mejora se ha estancado en los últimos 5 años. ¿Qué está pasando?

También hemos leído en prensa, -pues todavía no tenemos acceso al borrador, aunque sí hemos sido invitadas a participar en su elaboración- que el próximo plan de seguridad vial 2021-2030 pretende reducir las muertes (y siniestros graves) en la vía pública a la mitad de los ocurridos en 2019 ó 2020. Si hacemos cuentas, parece ser que nuestro gobierno está haciendo un plan para que la próxima década puedan morir unas 7.500 personas directamente en siniestros viales (y unas 5 veces más con graves lesiones de por vida). Hemos leído que el Parlamento sueco, en 1999 acordó una “visión cero” en siniestralidad vial, porque la única cifra de muertos éticamente aceptable en un plan es “cero”. ¿No deberíamos aspirar a erradicar las muertes por tráfico en la próxima década?

¿Cuántas muertes son aceptables en el tráfico? Nos parece evidente que si no aspiramos a cero siniestros viales graves no los alcanzaremos. Porque las medidas para reducir los siniestros seguramente no serán las mismas que las que buscan eliminar/erradicar dicha siniestralidad. Sabemos que la prevención no es accidental (casual) sino que ha de ser planificada. No logramos comprender los límites reales para no aspirar a cero siniestros graves: ¿la economía, la velocidad, la libertad de ir en coche?. Con todo respeto, nos parece una burla, el dejar una generación perdida y no pretender los cero siniestros graves hasta 2050.

Decía Joan Olmos, que detrás de cada siniestro vial, además de las personas implicadas directamente, hay una responsabilidad técnica y política. Quién diseñó o quien consintió un modelo de ciudad, de vía, de regulación del tráfico, es corresponsable en el siniestro. En esta línea va eso que llaman de “sistema vial seguro”. A buen seguro, la normativa de tráfico y su regulación tiene una alta incidencia en evitar tanto daño personal y social.

Nuestra sorpresa crece cuando cada vez aparecen más noticias en prensa señalando que las muertes prematuras y la pérdida de años en salud es muy superior (más de 9 veces) debidas a la contaminación atmosférica (sólo en España unas 21.000 muertes prematuras al año, según el Instituto de Salud Global - ISGlobal) y el ruido del tráfico, que a

las colisiones y atropellos. Al parecer hay “accidentes” de tráfico y también enfermedades del tráfico y estas son mucho peor que aquellas. Si en prevención de riesgos laborales se atiende a accidentes y enfermedades laborales, nos preguntamos por qué ante los riesgos viales, las enfermedades viales (por ruido y polución) quedan fuera de su campo de acción.

*“Nuestra aspiración es alcanzar una salud vial plena.”*

Parece que la casuística de la siniestralidad vial está cambiando, ahora empiezan a preocupar más a nuestras autoridades los sujetos vulnerables del tráfico. Tras un relativo éxito en reducir siniestros automovilísticos, aflora la visibilidad de que la infancia (como pasaje en automóviles más que caminando), personas muy mayores caminando, personas con movilidad reducida, ciclistas y motoristas, y principalmente en ciudad, crecen en las estadísticas de siniestralidad grave. ¿Qué está pasando?, nos preguntamos. Cuando vemos que el número de siniestros viales totales no ha dejado de crecer desde hace años, aunque su gravedad general sí está bajando, parece apuntar a que la protección no funciona. Por tanto, las personas vulnerables son las que siguen cayendo a falta de una buena prevención, a no ser que dejen de estar o circular por el espacio público, como en el caso de la infancia. Es por eso que muchas de las medidas pretenden imponer la responsabilidad en esos colectivos y esconden un carácter restrictivo proteccionista sin capacidad para priorizar la movilidad activa.

Tampoco terminamos de comprender si en torno al 30% de la siniestralidad mortal laboral ocurre en el tránsito, por qué no se les aplica la ley de prevención de riesgos laborales, que establece una prioridad en las medidas: En primer lugar eliminar los factores de riesgo y, si no se puede, al menos minimizarlos. Luego vendría la protección colectiva y, en último lugar, la protección individual (los EPIs). Nos parece un criterio más razonable para aplicar a la seguridad vial, actualmente más centrada en los EPIs (reflectante, cinturón, etc.) que en erradicar los principales factores de riesgo (volumen del tráfico, velocidad y distracciones).

Hemos oído en repetidas ocasiones que la seguridad vial empieza cumpliendo “el código de circulación”. Pero hemos leído que en el 50% de los siniestros graves no consta que haya infracción del tráfico. ¿Qué podemos pensar de un reglamento de tráfico que permite un 50% de heridos graves? O dicho de otra manera, aún en el supuesto de que

todas las partes cumplieran las normas de tráfico ¿cuántos de ustedes dejarían que menores a su cargo fueran solos por las vías urbanas?. Nos parece que la ley y reglamento de tráfico son muy mejorables y no parece que las modificaciones que se están haciendo sean, ni de lejos, las necesarias, ni con el enfoque más apropiado.

Llevamos casi 100 años adaptando las ciudades al coche, creando una cultura del uso del coche que hizo territorios más dependientes y prisioneros de él, aludiendo a esa falsa idea de libertad que propugnan los anuncios libres de tránsito y de ciudades saturadas. Ya es hora de revertir el proceso y recuperar la ciudad para las personas, incluyendo a la infancia en particular y a todos los colectivos vulnerables en general.

Es hora de recuperar el espacio público y recortar los privilegios de uso abusivo que ha ido acaparando el coche, que no derechos, y empoderar a los modos de transporte más sostenibles. Nuestro principal objetivo es conseguir que todas aquellas personas que quieran moverse en bicicleta puedan hacerlo con seguridad y no aparquen la idea (o la necesidad) por el peligro que supone la calzada actualmente.

Para ello, necesitamos un cambio radical de conceptos en urbanismo, en infraestructuras y en legislación.

No terminamos de creernos que puedan compartir el mismo espacio tráfico a motor y personas vulnerables, no todo es cuestión de educación y sanción. Porque ¿cuál es la medida a aplicar a las personas mayores de 65 años que caminan, educación o sanción? Ya hemos visto que hay quien gana y quién pierde.

Sin ser las más expertas, pensamos que la siniestralidad es multifactorial y las medidas que se están aplicando van orientadas solamente hacia algunos de esos factores pero no sobre todos. Muchas veces se aplican medidas a los síntomas más que a la raíz del problema, como por ejemplo las campañas para llevar casco en vez de bajar la velocidad de las vías. Las medidas que abordan **solo** algunos factores de riesgo, tras un éxito inicial, no logran tener un efecto sinérgico y acaban por tocar techo de modo que, por más insistamos en las mismas medidas, estas pierden eficacia hasta que se estancan; como ha ocurrido en estos últimos 5 años. Si seguimos igual será cada vez más difícil reducir los siniestros y, desde luego, eliminarlos. Debemos cambiar de estrategia. No obstante, parece que hay una

machacona insistencia en intentar mejorar un sistema vial obsoleto, inseguro en sus fundamentos, en lugar de optar por construir uno nuevo que proporcione calidad y bienestar.

Nos preocupa que dada la importancia social, ambiental y también económica de la seguridad vial, las medidas aplicadas sean tan escasamente evaluadas. Parece una visión ampliamente compartida que el factor humano está detrás de la mayoría de siniestros (entre un 70 y 90%) y la consecuencia lógica parece que hay que actuar sobre la conducta a través de la educación/formación y del control/sanción. ¿Cuál es la eficacia máxima que pueden alcanzar estas respuestas por sí mismas? ¿Es esta la orientación de la actual ley de tráfico y de la propuesta de estrategia de seguridad vial 2021-2030?

Nos sorprende que países mucho más seguros vialmente apuesten por un cambio de modelo orientado a reconocer que el error **es** humano por lo que habría que centrar el interés en conseguir un sistema vial que **impida**, que haga imposible, que una conducta humana inapropiada derive en un siniestro grave. En países como Dinamarca, Alemania o los Países Bajos, la ley es particularmente implacable con el conductor. Por ejemplo, en los Países Bajos, si la víctima tiene más de 14 años, el automovilista es estrictamente responsable en un 50% (independientemente de la culpa) y se presume responsable del otro 50%. Y si una víctima tiene menos de 14 años, entonces solo se aplica la responsabilidad objetiva, es decir, ¡el conductor tendrá que compensar a la víctima independientemente de la culpa!

Pensamos que está en manos de sus señorías el lograr que esta nueva etapa normativa y estratégica ponga las bases de un sistema vial orientado a la calidad de vida de toda la ciudadanía en su uso y disfrute del espacio público vial.

En definitiva, se trata de cambiar el modelo de movilidad y accesibilidad a partir de propiciar una nueva concepción y un nuevo reparto del espacio público. Estos serían los fundamentos de una política de seguridad vial con el horizonte de alcanzar cero víctimas.

Para continuar debatiendo sobre estos y otros temas, desde abril de 2020 ConBici reactivó el espacio del Grupo Interparlamentario por la Bicicleta asumiendo la Secretaría del mismo e invitando a representantes del Senado, del Congreso y del ecosistema ciclista a crear consensos sobre las propuestas y necesidades que hagan posibles los cambios

necesarios y la aplicación de políticas que tengan un efecto motivador en la movilidad activa (a pie y en bicicleta) y en la movilidad sostenible combinada con los sistemas públicos de transporte como verdaderos aliados de la Seguridad Vial.

## Propuestas para un cambio de enfoque de la seguridad vial.

Desde ConBici pensamos que tanto la estrategia de seguridad vial 2021-2030 como una nueva ley de tráfico y seguridad vial deberían recoger:

1. El **objetivo**: “Que los diversos colectivos sociales puedan estar en, y circular por, el espacio público en condiciones de salud para toda la población y alcanzar cómodamente sus destinos.”

Su pretensión no puede quedar en reducir muertes y heridas graves por el tráfico, ha de integrar: la calidad de vida del (y en el) espacio público vial, el transporte saludable (limpio, silencioso y que permita otros usos sociales).

La finalidad ha de ser el favorecer que las personas puedan acceder a los bienes y servicios que les ofrece el territorio y no fomentar el privilegio enmascarado de derecho de transitar en automóvil privado. Es más, debe garantizarse la no, o la menor, dependencia del automóvil y ello pasa por destinos próximos (ciudad compacta, multifuncional, diversa...), accesibilidad universal, y transporte público de calidad. Esta reivindicación se ha de hacer extensible al mundo rural, que si bien somos conscientes de la mayor dependencia del uso del coche privado, no significa que no se puedan o deban adaptar recorridos saludables, confortables y seguros y también entre núcleos más dispersos.

Queda claro pues, que la seguridad vial trasciende a la gestión del tráfico para integrar también la planificación territorial, el diseño urbano, la organización del tiempo, el uso de las TICs (teletrabajo, administración



electrónica...), la gestión del transporte (que reduzca la dependencia del automóvil), así como las normativas educativas (educación para la movilidad), laborales (planes de transporte al trabajo), ambientales (calidad acústica y atmosférica), salud (estilos de vida saludables: modos de desplazamiento activo, etc.). Dicho de otro modo, la mera gestión del tráfico es incapaz de alcanzar una visión cero.

## 2. El marco conceptual y metodológico.

El sistema vial seguro, inspirado en la Visión cero (Suecia, 1997) y la seguridad vial sostenible (Holanda, 1997) que reconozca que:

- **El error es humano y no se puede eliminar por eso todo el sistema vial debe ser capaz de compensar que dichos errores** (sean despistes o infracciones) **no deriven en siniestros graves.**
- **Hay que erradicar y no sólo reducir la siniestralidad vial grave.** Lo mejor es enemigo de lo bueno y lo que sirve para reducir siniestros no basta para eliminarlos. Pero además, si la contaminación, ruido, estrés y otros factores inherentes del tráfico matan más que las colisiones y atropellos, la seguridad vial debe reconvertirse en salud vial y ampliar su campo de acción a estas enfermedades del tráfico.
- **Prevenir** (evitar el siniestro) **es mejor que sólo proteger** (reducir sus daños). Cabe aplicar la jerarquía de principios de la prevención de riesgos laborales: **primero** eliminar el riesgo, **si no se puede**, reducirlo y aplicar medidas de protección colectiva, **y sólo en último lugar**, la protección individual (los EPIS: reflectante, casco, cinturón de seguridad....).
- **Aplicar medidas basadas en evidencias**, dentro de los objetivos marcados. No se trata de cuántos coches pueden circular con menor riesgo, sino garantizar que todas las personas puedan o no alcanzar sus destinos en condiciones satisfactorias. Las normas deberían estar orientadas a favorecer la seguridad y no la fluidez del tráfico. Regular la circulación de los vehículos a motor con el objetivo prioritario de favorecer la seguridad de los usuarios vulnerables de las vías. Muchos de los atropellos a ciclistas se consideran

homicidios imprudentes, cuando deberían ser considerados homicidios (sin adjetivo que le reste gravedad).

- **La educación y la sanción por sí solas tienen una capacidad limitada en erradicar la siniestralidad vial**, pues pretenden incidir en la conducta y son pocas las personas que intencionalmente buscan la violencia vial, así que, en los países vialmente más seguros se busca que sea el sistema **en su conjunto** el que evite que conductas impropias puedan derivar en siniestros graves.
- **Los indicadores han de contemplar los colectivos “inmóviles” que están excluidos del uso y disfrute autónomo de las vías** y de los modos de transporte activo y público (estos colectivos son: la infancia, las personas mayores, las personas con movilidad reducida y con diversidad funcional). La dependencia al coche, por otro lado, supone la exclusión de aquellas personas que no pueden acceder a uno.
- **Debemos tratar las fuentes de los problemas y no sus manifestaciones.** Si la intensidad viaria (IMD), la velocidad y compartir la vía vehículos de diferente peso y velocidad es lo que más mata, habrá que actuar sobre el **por qué hay tanto tráfico, por qué la gente corre**, y segregar los vehículos a motor de los modos de desplazamiento activo, reduciendo aquellos a unas pocas vías, diferenciadas según su uso (de paso, distribución o acceso al barrio/destino). Planteamientos urbanísticos, como el concepto de supermanzana que además tienen origen en nuestro país, ya se aplica en Barcelona y en Vitoria y está siendo reproducido en otras ciudades del mundo, puede ser una respuesta rápida y económica a este desequilibrio territorial. La idea de la supermanzana pretende agrupar manzanas de unos 400 o 500 metros y redirigir el tráfico rodado al perímetro de estas, evitando así el tránsito de paso, recuperando verde urbano y ganando espacios de estadia.
- Solicitamos que se realice un **estudio del impacto de género y en la infancia** del reglamento de circulación y de la Ley de tráfico. Aunque las normas no sean de nueva redacción, y por tanto no estén obligadas a ello,

consideramos que sí es ético pedirlo dado el nivel de cambios que se están produciendo en la sociedad y los requerimientos de adaptación.

- **Desmontar mitos y teorías caducas, no basadas en evidencias.** No todas las personas disponen de coche (casi  $\frac{1}{3}$  de los hogares y más del 40% de las mujeres no disponen de ellos).
- **El entorno urbano o metropolitano y las carreteras son dos territorios con diferentes lógicas y como tales han de ser tratados.** Las vías urbanas no son carreteras, son espacios de convivencia, actividad social y económica, a los que cabe acceder pero no sacrificar al tráfico continuo.
- **El sistema vial seguro no se va a lograr mejorando un sistema inseguro.** Supone un cambio de paradigma y por tanto de las preguntas que busca responder, los objetivos y métodos que plantea.

### 3. Los medios.

La seguridad vial pasa principalmente por fomentar la movilidad saludable de las personas para acceder con equidad y satisfacción a los destinos. Y esto, simple y llanamente, supone **reducir el tráfico a motor**: reducir el número de viajes y las distancias recorridas. Para ello cabe actuar en los siguientes frentes:

- **Proximidad.** Contra el transporte y sus impactos la mejor medida es la creación de cercanía ([Antonio Estevan, 2001](#)). Por tanto, la mejor medida de *seguridad vial* es la ordenación del territorio, los usos del suelo y la planificación territorial y urbana orientada al diseño de ciudades compactas y mixtas, de integración funcional. El referente sería la ciudad de los 15 minutos.
- **Accesibilidad y desplazamientos activos.** El diseño urbano y vial es básico para favorecer los desplazamientos activos, que son los más seguros y los que menos peligro generan. La accesibilidad universal, la jerarquización de vías y calles para separar tráfico de paso del de destino y de las calles de uso y disfrute peatonal, libres de tráfico.
  - Hay que aplicar islas de seguridad/salud: los itinerarios peatonales accesibles, los entornos escolares saludables, las zonas de bajas emisiones

o las zonas acústicamente saturadas son medidas que se pueden y se deben extender a la totalidad del entorno urbano.

- El traspaso de viajes motorizados a activos mejora la seguridad y salud vial. Pasado cierto umbral, cuantas más bicis circulan más segura es la circulación del tráfico, pues lo pacifica y las personas que conducen un vehículo a motor actúan con más prudencia.
- **Intermodalidad.** La circulación metropolitana es mucho más dependiente del coche que la intraurbana por estar peor atendida por el transporte público, en parte porque no es viable en entornos extensos, dispersos y zonificados. La alternativa al coche pasa por acercar destinos y, de no ser posible, por una buena intermodalidad, incluyendo bici + transporte público.
- **Reconversión del sector del automóvil.** Si bien el automóvil genera empleo y renta, sus impactos negativos anulan sus beneficios. Además las alternativas de transporte sostenible generan más empleo y una mejor distribución de la renta generada. Por eso se requiere una reconversión justa y urgente del sector del automóvil.
- **La gestión de la organización, del tiempo y el uso de las TIC pueden reducir el número de viajes.** El teletrabajo, la jornada intensiva, la flexibilidad horaria o la administración electrónica pueden reducir el número y peligrosidad de los desplazamientos. Los planes de transporte al trabajo pueden resultar muy positivos.

Todo ello ha de ser amparado por un cambio normativo al más alto nivel. Lamentablemente la mayoría de nuestros expertos en seguridad automovilística parecen anclados en el modelo centrado en la conducta y lejos del enfoque del sistema vial seguro de visión cero (aunque utilicen su terminología) y los cambios han de basarse en evidencias de los países y ciudades con mayor calidad de vida vial.

#### 4. La bici como modo de transporte.

Seguramente sus Señorías lo que esperaban de ConBici es que habláramos de las bicis y, evidentemente, es un tema de alto interés para nosotras. Sin embargo, estamos convencidas de que en un entorno de ciudad amable, próxima, diversa, multifuncional, la

**ConBici**, Coordinadora estatal en defensa de la Bicicleta .

bici jugaría un papel mucho más importante en las necesidades de desplazamientos que si introducimos medidas concretas para la bici sin cambiar el modelo de ciudad y de movilidad y tráfico.

España tiene el dudoso honor de ser uno de los países europeos en que menos se usa la bici como modo de transporte. Ello no parece atribuible tanto al clima, la orografía o incluso a la cultura y tradición ciclista como a la política urbanística y de tráfico desde mediados del siglo XX. El modelo de planificación territorial, el diseño urbano y la legislación de tráfico y transporte han sido muy restrictivas para la potencial contribución de la bici a satisfacer las necesidades de transporte, necesariamente de corta distancia.

La bici es el vehículo más eficiente en distancias cortas (hasta 6 km en entornos urbanos), y cuando las distancias aumentan solo continúa siéndolo si se combina con un transporte público de calidad.

La (persona) ciclista precisa de un entorno agradable y seguro o será muy difícil que pueda alcanzar todo su potencial, que podría estar en torno a la mitad de los viajes que actualmente se realizan en automóvil.

La bici es un modo de transporte muy seguro, sin embargo la coexistencia con el vehículo a motor (de mucha mayor masa y velocidad) la convierte en una práctica de riesgo. Nuestra apuesta no es por cargar sobre la víctima de la violencia vial (tanto institucional como de conductores) sino por cambiar las reglas del tráfico para que den preferencia y alta seguridad a la ciclista.

Cómo es fácil que sus señorías nos quieran interpelar por el tema del casco, el seguro, la matriculación, la indisciplina ciclista, la educación ciclista, la responsabilidad/sanción de la infracción, la circulación por las aceras, el pedelec, o sobre el trato de los llamados VMP, etc. vamos a exponerles brevemente nuestra posición.

- **El casco.** La bici es un modo de transporte seguro, el principal riesgo viene de la coexistencia en la vía con el tráfico a motor (más pesado y veloz). La imposición del casco ciclista supone hacer recaer sobre la víctima su autoprotección y dejar libre la violencia vial. No cuestionamos que el casco salve vidas, pero su obligación mata

más que salva. Vamos a explicarnos: el casco es obligatorio en muy pocos países del mundo y en ninguno con un alto número de usuarios. En los pocos países que se ha evaluado su eficacia el resultado es que el número de siniestros graves apenas se había reducido en cambio muchos usuarios de la bici habían dejado de usarla. Pasarse al coche supone más contaminación letal, vida más sedentaria, más riesgo de siniestros graves y en consecuencia años de vida perdidos, más que los resultantes de los siniestros ciclistas. La Federación Europea de Ciclistas es claramente contraria a su obligatoriedad y si muchos expertos lo aconsejan, se debe a un análisis muy focalizado: el casco protege de lesiones craneoencefálicas en colisiones inferiores a 45-50 km/h. (que es para lo que están homologados los cascos ciclistas). Obligar al uso del casco es optar por una medida de protección fácil que responsabiliza a la víctima pero no previene los accidentes. En resumen, la postura de ConBici es eliminar la obligatoriedad del casco para ciclistas cuando se utiliza como modo de transporte.

No hay estudios que avalen la efectividad “neta” de los cascos en ciclistas. En cambio, el fomento de la bici hasta alcanzar una cierta masa crítica reduciría la siniestralidad mucho más que la obligación del casco y mejoraría la salud colectiva. Tener una vida activa a diario evita el sedentarismo, la obesidad y mejora la salud cardiovascular. Estos beneficios son mayores que el riesgo de tener un accidente. Las multas y el casco obligatorio desincentivan el uso de la bicicleta. La mayoría de los países del mundo **recomiendan** el uso del casco ciclista pero no lo obligan. Sería un atraso en la legislación española penalizar al ciclista por el incumplimiento de una medida que no garantiza la protección real del ciclista.

- **Las Bicis somos tráfico.** ConBici defiende que la bici es un medio de transporte y las aceras no el lugar para la circulación de vehículos, bicicletas incluidas. Entendemos que haya usuarios de la bici que por temor razonable al tráfico pretenden ir por la acera. La solución evidentemente no es multar por ir por la acera, sino convertir la calzada en un espacio tan cómodo y seguro que la gente en bici prefiera ir por ella. Es más, la acera bici debería reconvertirse en carril bici sin restar espacio peatonal. Otra cosa son las calles y zonas de preferencia peatonal que se podrían extender a amplias zonas urbanas; en ellas abogamos porque se pueda circular en doble sentido respetando la prioridad de las personas que estén o

caminen por las mismas o caminar con la bicicleta cuando la densidad peatonal así lo recomiende.

- **Las redes de carriles bici.** Desde ConBici nos posicionamos favorablemente a todas las medidas que contribuyan a la debida seguridad y comodidad de todas las personas que quieran circular en bicicleta por considerar que es la base de la transformación de la ciudad hacia una ciudad amable. Existe un amplio consenso técnico en la construcción de carriles bici o vías de preferencia ciclista que aún no cuenta con una legislación fuerte respecto al tipo de solución en materia de infraestructura que se debe implementar en cada calle y ciudad, por más diferentes que sean. No obstante, aún hoy en España hay una gran diversidad de criterios aplicados de manera arbitraria, dando como resultado malas prácticas en la creación de carriles bici u otras infraestructuras no destinadas al vehículo a motor. En muchos casos es la inexistencia de esta infraestructura o su diseño inadecuado y la ausencia de un calmado de tráfico real, los factores que influyen en el hecho de que en nuestro país aún sea la bicicleta una opción minoritaria, a pesar de las grandes ventajas que aporta a toda la ciudadanía. Por tanto, nos parece muy importante contar con una normativa técnica estatal para el diseño de infraestructuras ciclistas de calidad con mínimos de obligado cumplimiento, que unifique criterios constructivos, de trazado, de señalización y que priorice la bicicleta.
- **La matriculación de las bicis como medida** (muchas veces la única) de evitar robos o favorecer su recuperación no ha funcionado y se eliminó en el siglo pasado. Además, entraría en conflicto con la libertad circulatoria de vehículos dentro de la Unión Europea en el espacio Schengen (¿qué hacemos con aquellas personas que visitan nuestro país en bicicleta y no poseen una matrícula?) y añadiría una gran complejidad a la administración sin aportar nada, ya que estamos hablando de vehículos carentes de motor y por lo tanto exonerados del pago del IVTM. Por no mencionar la complejidad de cómo se gestionarían sanciones a menores de edad. Así que más parece una medida de control y para favorecer la sanción de ciclistas. Por ello, ConBici está en contra de la obligatoriedad de matricular las bicis.
- **Seguro.** Es cierto que en algunas ocasiones el ciclista genera daños a transeúntes (o incluso a vehículos). La ausencia de seguro no le exime al ciclista de su

responsabilidad civil e incluso penal. También en alguna ocasión una imprudencia del peatón ha supuesto lesiones en el ciclista y no por ello los peatones deben tener seguro civil. En algún caso de los pocos países donde se impuso la obligatoriedad del seguro resultó más cara su gestión que los beneficios que aportaba y terminó retirándose. Por ejemplo, el caso de Suiza, de los pocos países que tenía obligatoriedad de seguro de Responsabilidad Civil retiró la medida, ya que la gestión del seguro no compensaba las indemnizaciones que se pagaban a través del mismo y la mayoría de población tenía seguros que cubrían la Responsabilidad Civil en los hogares. ConBici cuenta con un seguro voluntario para las personas asociadas.

- **Infracciones y multas.** También entre la comunidad ciclista se dan conductas infractoras, pero en general la gravedad de las mismas y su peligro para terceros es muy inferior a la misma infracción cometida por un auto. Desde ConBici defendemos que la sanción debe ser proporcional al peligro generado y que no puede ser la misma cuantía para una bici que para un coche. No defendemos la infracción a las normas de tráfico, aunque insistimos que estas son muy mejorables, pero una infracción no puede derivar en un siniestro grave. En Holanda, en caso de siniestro, el automovilista no puede alegar infracción del ciclista en su defensa, la razón expresada allí por los jueces es “todo el mundo sabe que el ciclista se salta las normas de tráfico y el automovilista ha de preverlo y aumentar su precaución ante la presencia de un ciclista.” El sistema legal recoge excepciones, por ejemplo, al cruce en ciclo semafórico rojo y eso permite que de forma generalizada la responsabilidad sea de quien ejerce el daño.
- **Educación ciclista.** Circular en bici entre el tráfico motorizado requiere de ciertas destrezas y de una confianza y sensación de seguridad que no todas las personas que van en bici poseen. Por eso, ConBici es partidaria de la educación vial ciclista y de la formación ciclista y está probando y difundiendo un método de calidad: el método “una bici más”; e incluso impulsando en el INCUAL su reconocimiento como cualificación profesional, como ya sucede en países de nuestro entorno, y esperamos que esta comisión lo apoye. También consideramos de interés promover los planes de transporte al trabajo que incluyan la bici, así como programas de manejo y circulación ciclista en el entorno escolar con prácticas en condiciones reales de tráfico. Hay que conseguir que quien quiera aprender a ir en bici cuente



con profesionales debidamente capacitados, pero en ConBici tenemos muy claro que en ningún caso habría que obligar a tener una formación ciclista como requisito previo para poder circular en bici. Entendemos que el uso de la bicicleta es seguro (incluso el inexperto es de bajo riesgo) y debe ser la regulación del tráfico a motor la que evite que suponga un peligro para el uso ciclista. En esta línea, abogamos para que en las autoescuelas se insista mucho más cuál ha de ser el comportamiento de un automovilista ante la presencia de ciclistas.

- **Pedelec y e-bikes.** La bici siempre ha sido un vehículo de tracción humana. Pero a veces tiene un límite a la distancia, el tiempo invertido o el esfuerzo requerido. Sin embargo, con las bicicletas eléctricas (pedelecs), cada vez más presentes en Europa, que pueden viajar a una velocidad constante de 25 km/h, independientemente del clima, el terreno o la salud, hay más incentivos para seguir pedaleando. Y esto puede significar un gran revulsivo en la manera en la que nos movemos, ya que este tipo de bicis permitiría seguir contribuyendo de todos los beneficios en salud y medio ambiente que aporta la bicicleta. No obstante, algunos estudios apuntan a un riesgo de siniestralidad 3 ó 4 veces superior a la bicicleta convencional, normalmente relacionado con el uso de personas noveles en vías poco adaptadas. Por ello, hay que conseguir definir muy bien los casos en los que son equiparables a ciclomotor y en cuáles una funcionalidad contribuye a su usabilidad.
- **Vehículos de Movilidad Personal (VMP):** Desde ConBici nos oponemos a que se meta en el mismo grupo los vehículos de transporte urbano individual (VMP), es decir sin pedaleo alguno, con la bicicleta. La bicicleta es un modo de transporte activo y saludable que debe diferenciarse de otros modos de transporte individual eléctrico no activo. Su regulación debe ser específica y entendemos que deberá circular preferentemente por las calzadas urbanas.

## 5. ¿Cómo pensamos que debería ser tratada la bici tanto en la estrategia de seguridad vial 2021-2030 y en una necesaria nueva ley de circulación y seguridad vial?

La bici es el modo de transporte más eficiente en entornos urbanos, es saludable y favorece la calidad de vida urbana y puede contribuir a mitigar el cambio climático ocasionado por el transporte. Además, los servicios ciclistas (formación, cicloturismo, promoción ciclista, diseños viales ciclistas, planes de transporte ciclista a la escuela y el trabajo, ciclogística, mecánica y mantenimiento, agencias municipales de la bici...) presentan una gran capacidad de generación de actividad económica y empleo.

En España está muy lejos de alcanzar todo su potencial (que podría alcanzar a un trasvase de cerca del 50% de los viajes en automóvil privado que son de menos de 5 km) pero para ello ha de darse una serie de medidas y condiciones que debería contemplar la ley y la estrategia.

Es importante diferenciar lo que sería el entorno urbano/metropolitano de la carretera, y aquellas otras medidas de carácter genérico:

### a) Medidas genéricas.

- La seguridad vial no se puede alcanzar sólo con medidas de seguridad vial, hacen falta medidas de transporte, de movilidad y de planificación y diseño urbano que reduzcan la dependencia del automóvil.

### b) En el entorno urbano:

- Reducción de la dependencia del automóvil. Seguramente la mejor estrategia de seguridad vial sea la ciudad de los 15 minutos, que permita a una mayoría de la población llegar a los servicios básicos (sanitarios, educativos, laborales, culturales, parques, áreas de ocio y deporte, comercios de barrio...) en modos activos. La planificación urbana debe contemplar esta organización de las actividades económicas, socioculturales y públicas

- Pacificación del tráfico motorizado en toda la ciudad, nunca superior a 30 km/h. Incluso en avenidas que es donde más siniestros se producen. La ciudad ha de recuperar su función de estancia y convivencia, y acotar muy mucho la circulación motorizada de paso.
- Los entornos y caminos escolares han de venir acompañados de unos entornos próximos a las escuelas seguros y saludables.
- Generalizar para todas las medianas y grandes empresas y para los polígonos empresariales, los planes de transporte al centro de actividad que incluya la bici como opción, haciendo los ajustes viales necesarios para que los accesos ciclistas (y peatonales) sean cómodos y seguros, incluyendo la intermodalidad.

En resumen, para proteger a los ciclistas de la violencia vial no se puede legislar limitando al ciclista. Las principales causas de siniestros están claramente identificadas y son el exceso de velocidad, la gran cantidad de vehículos a motor en las calles y las distracciones.

El sistema seguro es el sistema que evita los errores humanos. La vida de las personas ciclistas depende en demasiadas ocasiones de la **actitud del conductor de vehículo de motor** y de la **falta de infraestructuras seguras que debe proveer la administración**.

Finalmente, decir que no solo basta con educación y legislación, también hacen falta medidas físicas que minimicen los riesgos de los incumplimientos y las distracciones. La normativa ser explícita ante la **responsabilidad del conductor y de los daños que cause con independencia de las infracciones que haya podido cometer la víctima**.

Muchas gracias por su atención,

Laura Vergara Román

Presidenta de ConBici



## Anexo I

### Fuentes.

[Declaración de Estocolmo](#).<sup>1</sup> Cumbre Mundial de Seguridad vial 2020.02

[La exposición a contaminantes ambientales causa al menos 21.000 muertes al año en España](#)<sup>2</sup>

[Un estudio muestra las ciudades europeas con mayor mortalidad relacionada con la contaminación del aire](#)<sup>3</sup>

[Burden of proof – How vehicle-first laws curb cycling levels](#)<sup>4</sup> (Carga de la prueba: cómo las leyes de vehículos primero frenan los niveles de ciclismo)

### Datos de interés

**Publicación en la web de la Dirección General de Tráfico de la siguiente información:**

Informe "[Las principales cifras de la Siniestralidad Vial. España 2019](#)"<sup>5</sup>

[Anuario Estadístico de Accidentes 2019](#)<sup>6</sup>

Series históricas de accidentes 1993 a 2019 ([aquí](#)), y tablas estadísticas de accidentes del año 2019 ([aquí](#)).

1

<https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-spanish.pdf>

2

<https://www.isglobal.org/-/la-exposicion-a-contaminantes-ambientales-causa-al-menos-21-000-muertes-al-ano-en-espa-1>

3

<https://www.isglobal.org/-/un-estudio-muestra-las-ciudades-europeas-con-mayor-mortalidad-relacionada-con-la-contaminacion-del-aire>

<sup>4</sup> <https://www.bikecitizens.net/presumed-liability-shrinks-cycling-levels/>

5

[http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/publicaciones/principales-cifras-siniestralidad/Las\\_principales\\_cifras\\_de\\_la\\_siniestralidad\\_vial\\_Espana\\_2019.pdf](http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/publicaciones/principales-cifras-siniestralidad/Las_principales_cifras_de_la_siniestralidad_vial_Espana_2019.pdf)

6

<http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/publicaciones/anuario-estadistico-de-accidentes/Anuario-estadistico-de-accidentes-2019.pdf>

**ConBici**, Coordinadora estatal en defensa de la Bicicleta .

[Aportaciones de Francisco Meirinhos<sup>7</sup>](#)

## Otras reflexiones

Como en otras cosas en el comportamiento de las masas, las consecuencias de un modo de actuar retroalimenta ese modo, eso es lo que hace que las tendencias a lo largo del tiempo sean tan difíciles de parar. Una estrategia equivocada desde hace décadas, que ha favorecido discriminatoriamente al desplazamiento en automóvil privado, haciendo peligroso usar otros medios más vulnerables como a pie, en bicicleta, ciclomotor, o haciendo ineficientes a otros, como el autobús por su poca agilidad en los atascos, hace que las personas que usaban dichos medios de desplazamiento, dejaran de usarlos y pasarán al automóvil, con lo que la circulación se vuelve más peligrosa para los vulnerables, y menos fluida para el autobús. Las personas que se incorporan a la movilidad, por los motivos anteriores, lo hacen directamente al automóvil. A un gran número de menores se les lleva al colegio en coche, y cuando se aproximan a la edad adulta, su interés principal es tener un coche. Es la manera en la siempre se han movido y es difícil concebir otras formas de transportarse. El uso del automóvil retroalimenta su incremento de uso.

Una estrategia adecuada podría detener esta tendencia. Hacer la circulación más segura para los medios más vulnerables, propiciará que algunas personas dejen el coche y pasen a usar esos medios, con lo que la circulación será más segura. Menos coches hará el tráfico más fluido, mejorando los tiempos de viaje del transporte público e intermodales, que lo hará atractivo para que otras personas dejen el coche y pasen al transporte público. Con lo que habrá menos coches y la circulación será más segura y fluida, y se retroalimenta continuamente la tendencia.

## Unas frases para meditar:

Una persona usuaria de la bicicleta que abandona la bicicleta por el riesgo en la circulación, puede convertirse en un automovilista más, que, como ser humano que es, aumente el riesgo en la circulación, tanto para otros automovilistas como para ciclistas.

Un ciclista que pudo ser, y no lo fue por el riesgo en la circulación, puede ser un automovilista más que aumente el riesgo en la circulación.

---

<sup>7</sup> <https://drive.google.com/file/d/1TR4dzO5hi45eU9q3gFulyQy--mqoISkU/view?usp=sharing>

