



ConBici en la Jornada RCxB on-line Normativa 28 de Abril de 2020

Desde ConBici nuestras propuestas legislativas son múltiples y diversas con distintos enfoques. Hemos presentado alegaciones a la clasificación de vehículos, al borrador de decreto de medidas urbanas pero también al anteproyecto de ley contra el cambio climático, todas ellas encaminadas a poner en valor el papel fundamental de la bicicleta en las ciudades: su aportación real a la salud poblacional, la calidad del aire y la menor dependencia energética y de recursos. Por eso debe ser prioritaria en la pirámide de reparto modal.

Muchas de las reclamaciones están orientadas a que todas las personas de forma independiente a la edad y condición tengan **garantizada al máximo la seguridad**, en su circulación por las calzadas y otras vías de las ciudades. La reducción clara, generalizada y real de los límites de velocidad es imprescindible. Pero la regulación de la nueva tipología de vehículos y sus limitaciones en potencia o aceleración y su velocidad máxima también es muy importante, por los problemas de previsibilidad, en las zonas de vías exclusivas o de calmado de tráfico.

La limitación generalizada 30 será clave en cuanto al concepto, pero no se puede quedar ahí, deberá ir acompañada de otras medidas que la garanticen y, según el urbanismo de las calles, podrían ser necesarias medidas físicas para un límite real de la velocidad o de otro tipo de medidas.

Nuestras ciudades han de apostar por espacios compartidos en el que tengan cabida todas las formas de movilidad. En estos momentos de urgencia queremos que se priorice en especial la movilidad obligada al trabajo y a la escuela, que serán clave para evitar una involución y para conseguir un cambio modal. Para ello los ayuntamientos tienen **muchas potestades** que pueden acometerlas de forma diferenciada de unos municipios de otros.

- A través de la delimitación de zonas de bajas emisiones, entornos 20 o supermanzanas, que permitan zonas estanciales y el calmado del tráfico (ciudades 8-80) y a través de vías de unión con limitación de velocidad que permitan la circulación ciclista conectada en toda la ciudad.
- Limitar la circulación en los entornos escolares y liberar espacio para el acceso a pie o en bicicleta animará a las familias a permitir más autonomía infantil, ahora coartada por el peligro y caos circulatorio, y permitirá mejorar la salud de la infancia, no solo en la calidad del aire, también abordar desde otra óptica la problemática de obesidad infantil. Esperemos no volver a ello en la vuelta al cole, aquí también hay urgencia y nos gustaría que se incorporen en las normativas las propuestas de entornos escolares

- Pueden poner en marcha planes de apoyo y beneficios al sector económico de la bicicleta, ciclogística, distribución comercial, mensajería y paquetería en bicicleta serán también pilares fundamentales.
- Fomentar los aparcamientos para bicicletas en los principales puntos de destinos y de forma preferente a los aparcamientos para coches.

Es importante que los departamentos técnicos dispongan de herramientas, directrices ya estandarizadas o formación para la gestión de estas medidas, (elaboración de planes directores para la bicicleta o PMUS) y que vengan, a ser posibles, recogidas en un marco legal de orden superior.

Por otra parte reclamamos la actualización urgente de la normativa estatal adaptada al siglo XXI del que ya llevamos consumidos 20 años. Tenemos recogidas (y entregadas a las autoridades competentes) las modificaciones necesarias para la Ley de tráfico y también para los Reglamentos de Circulación y Vehículos, imprescindibles para dar amparo legal a las ciudades que sí de verdad quieren apostar por la bicicleta.

Son un ejemplo: el poder llevar personas en remolques, poder llevar más de una silla para menores por bicicleta, sanciones proporcionales al dolo, circulación por el centro de la calzada, cambios de sentido, etc. Los ayuntamientos están atados a la normativa estatal.

También reclamamos a las autoridades competentes la formación en la conducción ciclista, con una cualificación profesional reglada que permita abordarla de forma estandarizada en las escuelas y es algo que aunque todavía no esté regulado, los ayuntamientos podrían impulsar. Será fundamental de cara a la edad de menores con permiso para circular solos por la calzada.

Hemos solicitado al Consejo Superior de Tráfico y Movilidad Sostenible que se reforme el reglamento para modificar la composición del Pleno del consejo, totalmente desequilibrada en movilidad sostenible, incorporando a representantes de asociaciones de usuarios de la bicicleta como movilidad urbana (también a asociaciones ecologistas, de peatones y vmp)

También estamos reclamando un impulso fuerte para cicloturismo, con la puesta en marcha de una red ciclable conecta a nivel estatal, también integrada con la red Eurovelo y coordinada en señalética y conexiones por las comunidades limítrofes y que permita atraer a las personas hacia un cambio de modalidad de turismo, que se está demandando también desde otras organizaciones y desde muchos países de la UE.

En definitiva impulsar una economía más sostenible que está por desarrollar.

Los ayuntamientos tienen mucho que aportar para facilitar la llegada de estos turistas en alternativas de alojamiento, intermodalidad en el transporte público y coordinación con la diputaciones en la conexión de las vías verdes y vías ciclables así como sus correspondiente mapas y guías.

Agradecemos la oportunidad que nos brinda este foro para animar a los responsables políticos y técnicos a impulsar todas estas líneas de trabajo expuestas así como reflejarlo en las correspondientes partidas presupuestarias necesarias.