

En España**POR UN MARCO LEGAL Y BUENAS INFRAESTRUCTURAS PARA
LOS CICLISTAS**

El pasado 15 de Julio se reunió el Grupo de Trabajo de Ciclistas en la sede central de la Dirección General de Tráfico (DGT) para **tratar sobre los posibles cambios legislativos o de infraestructuras** necesarios para alcanzar el objetivo de un millón más de ciclistas para 2020 sin aumentar su tasa de mortalidad.

A la reunión con la DGT acudieron representantes de Conbici, de la Asociación de Ciclistas Profesionales, de la Federación Española de Municipios y Provincias, de la Real Federación Española de Ciclismo, de la Red de Ciudades por la Bicicleta, del Ministerio de Fomento y de las Comunidades Autónomas de Valencia y Cataluña.

Desde el Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la DGT se presentaron los **objetivos y principales líneas de actuación en relación al colectivo ciclista dentro del Plan Estratégico de Seguridad Vial 2010-2020**. Su directora, Anna Ferrer, expuso las líneas estratégicas del plan, así como las reformas legislativas necesarias para consolidar el uso de la bicicleta en España y aumentar en 1.000.000 de ciclistas más en 2020 sin que se incremente por ello su tasa de mortalidad.

Cambios en la legislación

Desde Conbici se señala que **los ayuntamientos que desean tomar medidas a favor de la bicicleta se encuentran con normas estatales que les impiden desarrollar políticas de fomento adecuadas a la Ley**, especialmente las referidas a la convivencia entre peatones y ciclistas en zonas peatonales.

La ley general regula que “ningún tipo de vehículo podrá circular por las zonas peatonales”. En la práctica, esa redacción referida a los vehículos motorizados dificulta para la plataforma que se permita, como en ciudades de toda Europa, el tránsito de bicicletas por las “cada vez más amplias zonas peatonales en los centros urbanos”. Por ello, sugieren introducir en ese párrafo la expresión “vehículos motorizados” para salvar complicadas situaciones jurídicas “como la que ahora vive Sevilla en espera de un fallo del Tribunal

División Difusión y Comunicaciones

Supremo que en caso de ser negativo (...) pondría en precario las avanzadas ordenanzas probici de otras ciudades como Barcelona o San Sebastián”.

Siendo para Conbici éste el más urgente problema que se debe resolver, también aluden a otros cambios necesarios, como **los remolques o accesorios que posibilitan el transporte de personas u objetos propulsados por una bicicleta** y que la ley ahora no autoriza explícitamente.

Sobre la última reforma de la Ley de tráfico se recordó los cambios que afectan a los ciclistas:

- **No se podrán quitar puntos a los ciclistas.**
- A pesar de que se han eliminado varias infracciones que pueden quitar puntos, se mantiene la **retirada de 4 puntos por adelantar un ciclista sin respetar la distancia de seguridad.**
- **Pasa a de Grave a Leve la infracción por no llevar el alumbrado o los elementos reflectantes**, única infracción que afecta a ciclistas.

Sobre la **reforma del Reglamento General de Circulación (RGC)**, desde la DGT se anunció la creación de un nuevo Título dedicado exclusivamente a las bicicletas con la intención de “dar más libertad a los ayuntamientos”.

Para Conbici, en este título se podrían incorporar muchas de las medidas consolidadas en Europa, como las **calles en contrasentido**, que permiten como en Holanda, Bélgica, Alemania o Francia que las bicicletas puedan circular por las direcciones prohibidas de las calles en zonas 30; la autorización de todo tipo de **accesorios prácticos como remolques, sillitas, etc.**; la señalización de carreteras con un **uso intensivo de ciclistas**, etc.

Propuestas

Desde la plataforma ciclista valoran muy positivamente la postura de la DGT, cuyas ideas básicas de las reformas legislativas resumen en la **disminución de la velocidad de los vehículos motorizados** cuando se aproximen a ciclistas en carretera y el fomento del uso de la bicicleta en ciudad.

ConBici propuso varias medidas, destacando la **regulación a 30 km/h en toda la ciudad y a 40, 50 o más en sus vías arteriales** y el derecho del ciclista a circular por el centro del carril en las ciudades. Desde la DGT se apuntó que el **uso del casco** no sería considerado en la presente reforma de la Ley, quedando su uso voluntario en las vías urbanas.

Siempre según la información de Conbici, se habló de la Ordenanza Municipal de Circulación Tipo, respecto a la que la DGT redactará en convenio con la FEMP y resto de colectivos y en la que "son conscientes que la bicicleta debe tener la importancia que merece su creciente uso en toda España".

Infraestructuras y medidas de fomento

Sobre el programa "*Mejorar la capacitación y aptitudes de los ciclistas y resto de usuario*", ConBici se ofreció para **crear una "Escuela Española de Circulación de Bicicleta"** que aprovecharía las numerosas experiencias y metodología que sus grupos ya han puesto en práctica en diversas ciudades españolas tanto para adultos (**biciescuelas**) como en centros docentes (**campañas Con bici al cole y Con bici al instituto**) y cree que acompañado de **mayor formación a los automovilistas** en las autoescuelas podría aumentar el número de ciclistas y su seguridad si además también crece el número y calidad de las infraestructuras ciclistas.

En cuanto a campañas de comunicación ConBici pidió "encarecidamente" que el casco no sea el protagonista de estas campañas y que desaparezca incluso de cualquier imagen y que sí lo sea el **concepto de ciclista como ciudadano responsable, moderno y comprometido**, con mensajes y montajes audiovisuales atractivos con estéticas e iconos actuales donde se prestigie la figura del ciudadano ciclista más que se le aleccione.

Desde ConBici se le solicitó a Fomento que rescate la "**Estrategia de Promoción de los Modos Saludables**", prevista en el Plan Estratégico de Infraestructuras del Transporte (PEIT) en el que ConBici colaboró muy activamente.

Los programas "Promover el desplazamiento en bicicleta como modo de movilidad eficiente" y "Mejorar el conocimiento sobre las circunstancias actuales de movilidad del colectivo de ciclistas y el impacto del entorno en la accidentalidad" completaban los ejes de la estrategia propuesta.

Fuente: [ConBici](#)

Abril de 2011