



Los colectivos de ciclistas urbanas/os del País Vasco Biziz Bizi, Kalapie, Bizikleteroak, Gurrpil Artea y Balazta solicitamos a las administraciones responsables y competentes en materia sanitaria, de movilidad, sostenibilidad, seguridad ciudadana, medio ambiente y hacienda que, **para hacer frente a la crisis del Covid-19**, destinen **urgentemente** esfuerzos y partidas presupuestarias para poner en marcha las **medidas necesarias que posibiliten a la ciudadanía una estancia y una movilidad con las máximas garantías de seguridad sanitaria y vial**.

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Recientemente Red de Ciudades por la Bicicleta ha emitido un comunicado con un **plan de choque para impulsar el uso de la bicicleta** en ciudades y territorios para hacer frente a la crisis del Covid-19. En las siguientes líneas, hemos adaptado y ampliado con consideraciones particulares este texto para hacerlo extensible a todo nuestro territorio. El objetivo del mismo es describir la situación actual de la movilidad ciclista con relación a la pandemia del coronavirus y proponer algunas medidas concretas, con el objetivo de poder valorar su viabilidad con las personalidades políticas representantes que puedan liderar el cambio.

La crisis sanitaria del coronavirus está obligando a realizar cambios drásticos y de carácter urgente en la movilidad urbana y metropolitana, con reducciones en el número de desplazamientos y con nuevos criterios de distanciamiento físico para garantizar la salud. Esto implica un nuevo paradigma a considerar en la gestión de la movilidad de los próximos meses y años. Estos cambios se están ejecutando en el resto de países y ciudades, muchas de ellas muy cercanas, como por ejemplo, Francia, donde se está ejecutando un plan integral y de urgencia para posicionar la bicicleta como vehículo principal del país para combatir la Covid-19.

A día de hoy se desconoce cuánto tiempo habrá que mantener cierto grado de distanciamiento físico, por lo que favorecer la movilidad en medios individuales, como la bicicleta, permitirá un retorno a la actividad de la forma más ordenada y aislada posible. De hecho, el propio Ministerio de Sanidad recomienda desplazamientos andando o en bicicleta, que son los que mejor garantizan el distanciamiento interpersonal recomendado.

Cabe destacar que la Covid-19, pandemia que afecta especialmente al sistema respiratorio, está incidiendo con una mayor gravedad en los territorios con un aire más contaminado, hecho que corroboran ya diversos estudios científicos y universidades de todo el mundo (p.ej, Universidad de Harvard, Universidad de



Aarhus, Universidad de Siena y Universidad de Bolonia). Por tanto, parece sensato recomendar evitar a toda costa recuperar las tasas de uso previo del vehículo privado motorizado, causante en gran medida de la contaminación que teníamos en nuestras ciudades.

Por otro lado, la recuperación de la crisis sanitaria estará acompañada por una importante crisis económica y social. Por tanto, nuevamente el transporte público y, muy especialmente, la movilidad activa, tendrán un papel indispensable porque se trata de los modos de transporte más económicos y accesibles para todas las personas.

Sin embargo, el transporte público, para garantizar las distancias de seguridad interpersonal, ha visto muy reducido su aforo (2 personas por 6 m<sup>2</sup>) durante el confinamiento. Este hecho hará que muchas personas cambien su forma de desplazarse, con el consiguiente peligro del repunte del uso masificado del vehículo privado y motorizado. Es por ello que, en los casos que las personas usuarias habituales del transporte público busquen una alternativa para desplazamientos a corta distancia, la mejor opción es hacerlo andando o en bicicleta, resultando a media distancia (menores de 8 km) la bicicleta la opción más eficiente.

Aunque la bicicleta es el vehículo más eficiente, seguro, económico y ecológico, no es comúnmente considerada como una opción para las personas con miedo a circular por la calzada. Por ello, creemos que es imprescindible implementar vías seguras para atraer al mayor número de personas a la utilización de este modo de transporte y que así el transporte público pueda quedar disponible para quienes realmente no tienen otra alternativa. Creemos asimismo, que la fluidez del tráfico de vehículos individuales motorizados no puede ser una prioridad por encima de la seguridad y salud de la ciudadanía. Es más, este modo de transporte debe ser limitado, especialmente en lugares de alta concentración de residentes, desincentivando su uso paulatinamente.

Respecto a los peatones, las aceras inferiores a 2,5 m. no garantizan el distanciamiento recomendado entre personas. Es por ello que vemos necesario un análisis del reparto del espacio público, para ampliar y ensanchar temporalmente aceras para los peatones.

Ante esta situación, **urge** trabajar para garantizar: a) las estancias y acumulación de grupos de personas en la vía pública (esperas en el exterior de comercios y paradas de transporte público, así como ante el paso de cebrada de los semáforos), y



b) la movilidad de la ciudadanía de forma segura, tanto en el transporte público como de forma activa (andando o en bicicleta).

A continuación, resumimos las bondades de la bicicleta en general, y en especial para esta situación de pandemia creada por el Covid-19:

- Es un modo de **transporte individual más eficiente para evitar contagiarse del Covid-19** ya que facilita el **distanciamiento físico**,
- Es un modo de movilidad activa que **genera salud física y emocional** a la persona que lo utiliza, muy importante en estos tiempos de confinamiento y sedentarismo,
- Si las personas que lo pueden usar lo hacen, posibilitan una **menor ocupación en el transporte público**,
- Para el transporte de mercancías y e-commerce, la **ciclo logística** se está demostrando estos días como la más **eficiente y eficaz**, en especial para el comercio de proximidad.

Es por ello que proponemos la puesta en marcha urgente de las siguientes medidas:

## **MEDIDAS BÁSICAS RECOMENDADAS PARA GARANTIZAR LA SEGURIDAD SANITARIA Y VIAL DE LA CIUDADANÍA:**

### **Sobre las vías ciclistas:**

- **Reducción de la velocidad máxima en áreas urbanas a 30 km/h.** Se debe implantar obligatoriamente y con carácter urgente la ciudad30 en todos los pueblos y ciudades de la Comunidad Autónoma Vasca. Habría que incluir la implantación de zonas residenciales pacificadas de velocidades máximas de 20Km/h. La velocidad es causa de un gran número de accidentes y agrava las consecuencias de éstos. Evitarlos debe ser el objetivo principal de las administraciones y más ahora con la carga de trabajo que tienen los servicios de urgencias.
- **Implementar vías ciclistas en zonas urbanas e interurbanas.** En aquellas calzadas con más de un carril de circulación y que carezcan de una vía ciclista, acondicionar de manera económica y acotar el carril, normalmente el de la derecha, preferentemente, para la circulación de bicicletas, con pintura, conos, u otro tipo de segregación y muy urgentemente en las calles más utilizadas para los desplazamientos a polígonos industriales o grandes centros de trabajo. **Una vez pase el periodo de crisis económicas, estas vías deben acondicionarse y ejecutarse como definitivas.**



- **Convertir los carriles bici bidireccionales en unidireccionales** en aquellas calles que tengan estos carriles a cada lado.
- **Extremar la vigilancia en las vías ciclistas** para que se respeten y no estén invadidas por vehículos estacionados de forma indebida lo que dificulta y aumenta el riesgo para ciclistas.

#### **Sobre la semaforización:**

- **Modificar los intervalos semafóricos** o incluso desactivar algunos, para proporcionar y devolver la prioridad a peatones y ciclistas, reduciendo los tiempos de espera para que la distancia de seguridad pueda ser respetada, sin olvidar que detener a peatones y/o ciclistas en medianas imposibilita mantener las distancias recomendadas.
- **Desactivar los semáforos con pulsador** o mantenerlos en fase ámbar ya que presionar botones con los dedos es una vía de transmisión del virus.

#### **Sobre el reparto del espacio público:**

- **Ampliar el espacio de peatones y ciclistas.** Principalmente en aquellas calles cuyas aceras y/o vías ciclistas no permitan mantener las distancias de seguridad y tengan polos de atracción como comercios, entidades bancarias, paradas de transporte público, etc., siendo necesario cerrarlas al tráfico motorizado en aquellas donde no se puedan cumplir las medidas para peatones. Además, habrá que tener en cuenta que cuando reabran los negocios de hostelería necesitarán más espacio para ubicar los veladores a distancias adecuadas.

#### **Sobre la bicicleta pública:**

- **Mantener activos los servicios de bicicleta pública** (en los municipios que dispongan de ellos), desinfectándolos con frecuencia y obligando a usuarios a utilizar guantes y/o recomendando lavarse las manos al llegar a destino.

#### **Sobre los aparcamientos seguros para bicicletas:**

- **Aumentar la disponibilidad de aparcamientos** para bicicletas en aquellos puntos que lo requieran sin restar espacio peatonal.
- **Ceder los aparca bicicletas itinerantes** utilizados en acontecimientos con grandes aforos (los ayuntamientos que dispongan de ellos) a las empresas que los necesiten para facilitar los desplazamientos en bicicleta a su personal.



## Sobre el impulso económico al sector:

- Solicitar urgentemente al Gobierno Central la **reapertura de todos los talleres de venta y arreglo de bicicletas**, para dar servicio a todas las personas que la utilizan en los desplazamientos autorizados.
- **Impulsar y favorecer la ciclologística** para los repartos de paquetería, la compra de proximidad y los servicios municipales.
- **Incentivos económicos** por la utilización y adquisición de bicicletas. Dado que ahora más que nunca la bicicleta se ha convertido en un vehículo fundamental, se debe facilitar su adquisición, con ayudas directas, rebajas del IVA, exenciones fiscales a las empresas que faciliten bicis a su personal, etc.
- **Incentivos fiscales** para todas las personas que se desplacen en bici a sus lugares de trabajo, y a todas las empresas que adapten sus lugares de trabajo en destino con instalaciones adecuadas para ciclistas (aparcamientos cubiertos y seguros, vestuarios con taquilla y duchas, adquisición de una flota de bicicletas para sus trabajadores, etc.).

Finalmente, mencionar que **algunas de éstas medidas solo y únicamente pueden ser prácticas y efectivas en el caso de que se ejecuten en un periodo muy corto durante el proceso de confinamiento, antes del 10 de Mayo**. Se deben ejecutar de tal manera que durante el desconfinamiento ya se hayan reacondicionado vías, reduciendo el espacio para el vehículo motorizado (automóvil/moto), y se haya acondicionado para peatones y ciclistas. **Un retraso en la implementación de las mismas va a ocasionar que volvamos a una situación aún peor de la que veníamos, con un uso masificado del automóvil**, situación no deseable y que debemos evitar por todos los medios.

Con el fin de acometer las medidas básicas recomendadas en este documento, instamos al Gobierno Vasco a ejecutar los siguientes pasos:

1. Incorporar estas medidas y propuestas en el plan de acción que está elaborando el Gobierno Vasco para el desconfinamiento para que se ejecuten lo antes posible, de forma muy urgente.
2. Creación de un grupo de trabajo urgente entre el Gobierno Vasco, Diputaciones y Ayuntamientos para la puesta en marcha de las medidas de forma ordenada y coordinada. Los colectivos que redactamos este documento nos ponemos a disposición de las instituciones para aportar nuestro granito de arena y años de experiencia en este sentido, si así lo considerasen oportuno.



3. Implantar un plan de acción a medio plazo para impulsar una estrategia de la bicicleta con un doble objetivo:
  - a. Creación de una red de vías ciclistas (bidegorris) que conecten las principales ciudades de la Comunidad Autónoma Vasca, ciudades y pueblos, y pueblos entre sí, y que a su vez, esta red sea útil para completar la red europea cicloturista europea EUROVELO.
  - b. Que la bicicleta se convierta en el motor principal para reactivar la economía de la movilidad a través de venta de bicicletas, ciclologística, sector turístico (cicloturismo), ...

Os rogamos una reunión telemática de urgencia para conocer vuestra valoración a éstas propuestas, así como mostrar nuestra entera disposición para trabajar conjuntamente en la implementación de estas medidas en el plan de desescalado y estrategias de movilidad del Gobierno Vasco a medio plazo.

Agradeciendo de antemano vuestra atención, os saludan:

Kalapie: Hiriko Txirrindularien Elkartea (<http://kalapie.org> [kalapie@kalapie.org](mailto:kalapie@kalapie.org) 650070692)

Biziz Bizi: Asociación de Ciclistas Urban@s de Bilbao (<https://www.bizizbizi.org> [info@bizizbizi.org](mailto:info@bizizbizi.org) 667462123)

Gasteizko Bizikleroak Ciclistas urban@s Vitoria-Gasteiz ([info@bizikleroak.org](mailto:info@bizikleroak.org) 649396043)

Gurpil Artea Elkartea ([gurpilarte@gmail.com](mailto:gurpilarte@gmail.com) 675705191)

Balazta: Bidasoako Bizikletaren Aldeko Elkartea (<http://balztabidasoaes.blogspot.com> [balazta2016@gmail.com](mailto:balazta2016@gmail.com))