

Elecciones al Parlamento Europeo 2019 – Encuesta de la ECF y Propósito de Compromiso de los Partidos Políticos

Fabian Küster, Senior Policy Officer; James Armstrong, Policy Assistant.
f.kuester@ecf.com; policy@ecf.com

Motivo de la Encuesta:

Desplazarse en bicicleta puede influir significativamente en cómo se desarrollen en el futuro las ciudades y regiones Europeas. La buena noticia es que el potencial de crecimiento de la movilidad ciclista es enorme. Con un 27% de reparto modal para la bicicleta, los holandeses se desplazan en bicicleta cuatro veces más que la media del resto de europeos. Si lográramos desbloquear este potencial y replicarlo en todo el continente, limpiaríamos el aire que respiramos, descarbonizaríamos el transporte, tendríamos millones de personas físicamente activas y crearíamos cientos de miles de nuevos trabajos.

La ECF (Federación Europea de Ciclismo) ha reunido en la denominada EUCS (Estrategia ciclista Europea) las aportaciones de más de 1000 organizaciones e individuos interesados.

A partir de una sistemática revisión de las áreas políticas en las que la UE tiene competencias, la EUCS establece cómo la UE podría actuar para potenciar la movilidad ciclista.

El Parlamento Europeo, en el pasado, ha sido un fuerte defensor de la movilidad ciclista. Por ejemplo, durante 2018, el Parlamento votó a favor de exigir 8 espacios dedicados a la bicicleta en cada tren nuevo y renovado en Europa. ¿Serás un defensor de la movilidad ciclista si eres elegido como MEP (Miembro del Parlamento Europeo)?

Rellena, por favor, nuestra encuesta y firma el compromiso *Ciclismo para todos (Cycling for all)*

Nombre:

Apellido:

País:

Agrupación política en el parlamento Europeo:

Q1 ¿Crees que la UE debería establecer un objetivo para incrementar el número de desplazamientos realizados en bicicleta?

Desplegable (Dropdown):

A pesar de las iniciativas de los ministros europeos del parlamento Europeo y de la Comisión de Regiones para marcar objetivos de cambio de reparto modal y un marco coherente de apoyo al uso de la bicicleta en Europa, la UE no tiene actualmente la intención de incrementar los niveles de movilidad ciclista y no ha hecho todavía progresos significativos en el desarrollo de una estrategia europea para el uso de la bicicleta.

- a) Sí, la UE debería marcar el objetivo de crecimiento de uso de la bicicleta en un 50 % para 2030.
- b) Sí, la UE debería marcar el objetivo de crecimiento de uso de la bicicleta en un 100 % para 2030.
- c) La UE debería comprometerse a aumentar el uso de la bicicleta sin marcar un objetivo
- d) No, la UE no debería comprometerse a aumentar el uso de la bicicleta en absoluto.
- e) No sé.

Q2 ¿Debería la UE hacer obligatorio el Sistema Inteligente de Asistencia de Velocidad (ISA) en todos los vehículos nuevos para que sean lo más seguros posible para peatones y ciclistas?

Desplegable:

ISA es una tecnología ya instalada muchos coches de gama alta que ayuda a los conductores a mantenerse por debajo del límite de velocidad. El vehículo usa la tecnología GPS o sensores de cámaras para conocer el límite de velocidad en la carretera.

Investigaciones sugieren que el ISA puede reducir todos los accidentes mortales en carretera entre un 21% y un 46% anual, dependiendo del tipo de ISA instalado. Esta reducción es muy superior a la conseguida cuando se introdujo la ley de obligatoriedad de los cinturones de seguridad.

- a) Sí, pero el sistema ISA debería limitarse a dar información al conductor a través del acelerador cuando el coche se acerca al límite de velocidad.
- b) Sí, el sistema completo ISA que limita la velocidad del coche al límite de velocidad
- c) No, es suficiente un sistema de información que genere un aviso al conductor de que está conduciendo por encima del límite de velocidad.
- d) No, no es importante desplegar esta tecnología en todos los vehículos a motor.
- e) No sé.

Q3 ¿Debería la UE invertir un porcentaje superior de su presupuesto de transporte en proyectos ciclistas a lo largo del siguiente Marco de Financiación Multianual (2021 – 2027)? La inversión entre 2014 y 2020 será alrededor del 1.5%

Desplegable :

El 8% de la población utiliza la bicicleta como su forma habitual de transporte en la UE, y solo el 1.5% de los 100.000 millones del presupuesto de transporte se invierte en proyectos ciclistas.

- a) No, el 1.5% es suficiente.
- b) Sí, el 3%
- c) Sí, al menos el 10%
- d) No, la UE debería invertir menos en proyectos ciclistas.
- e) No sé.

Q4 ¿Debería la UE tener estándares o guías de calidad de las infraestructuras ciclistas ?

Desplegable:

Actualmente la UE no tiene unos mínimos comunes de estándares de calidad de infraestructuras ciclistas. Algunos Estados Miembros no tienen una adecuada regulación de las infraestructuras ciclistas en lo referente a visibilidad, señalización y otras métricas.

Una de las consecuencias es que un número considerable de financiación europea se gasta en infraestructuras que no son seguras para el uso ciclista (Ej: poca visibilidad entre ciclistas y conductores en los cruces) o para crear barreras para el uso de la bicicleta (Ej: autovías que rompen la continuidad de rutas ciclables que conectan el extrarradio con el centro de la ciudad)

- a) Sí, obligatoriedad para todas las nuevas infraestructuras de transporte en toda Europa

- b) Sí, pero solo obligatorio para las nuevas infraestructuras de transporte financiadas.
- c) Sí, pero como guías no vinculantes.
- d) No, los Estados Miembros saben cómo diseñar buenas infraestructuras ciclables.
- e) No sé.

Q5 ¿Deberían clasificarse las bicicletas de asistencia eléctrica como bicicletas convencionales o como vehículos a motor?

Desplegable:

Más del 95% de todas las bicicletas de asistencia eléctrica vendidas en Europa son del tipo Pedelec-25 (Bicicletas asistidas eléctricamente solo cuando pedalean, con una potencia máxima de apoyo de 250W y un límite de velocidad de 25km/h)

Actualmente, los Estados Miembros las consideran como bicicletas convencionales. Los vehículos a motor requieren un seguro de responsabilidad, una licencia y un registro del vehículo. Requerir esto para las bicicletas tipo Pedelec-25 tendría un efecto negativo en el número de personas que se desplazan en este tipo de bicicletas.

- a) Los Pedelec-25 deberían tratarse como una bicicleta convencional.
- b) Los Pedelec-25 tienen un motor de apoyo y deberían por esto clasificarse como vehículos motorizados.
- c) No sé.

Preguntas personales:

QA ¿Con qué frecuencia te desplazas en bicicleta?

- a) Al menos una vez al día.
- b) Algunas veces por semana.
- c) Alguna vez al mes o menos.
- d) Nunca.
- e) No sé.

Desplegable:

Esta misma pregunta fue planteada en 2013 en el Eurobarómetro 406. El resultado de la encuesta fue que el 12% de los ciudadanos de la UE usan la bicicleta al menos una vez al día.

QB ¿Usarías la bicicleta si las condiciones fueran mejores y más seguras?

- a) Sí, mucho más.
- b) Sí, un poco más.
- c) No.
- d) No sé.

QC ¿Apoyarías la formación de una comisión o grupo parlamentario de trabajo para el ciclismo en el próximo Parlamento Europeo?

Desplegable:

La ECF ha trabajado mano a mano con muchos MEPs en el último periodo parlamentario, y nos han resaltado que sería de gran valor la organización de un grupo de trabajo informal en temas relacionados con el ciclismo en el periodo 2019-2024. Este grupo recogería las iniciativas de los MEPs promoviendo una más amplia alianza alrededor de la bicicleta y de la prominencia del ciclismo dentro del parlamento.

- a) Sí
- b) No
- c) Necesito más información

Compromiso “Ciclismo para todos” “Cycling for All”:

“Me comprometo a apoyar la causa del ciclismo durante el periodo parlamentario Europeo 2019-2024, con el objetivo de incrementar el número de personas desplazándose en bicicleta, promoviendo el cicloturismo y mejorando las condiciones de las carreteras para los ciclistas, en términos de seguridad, infraestructuras, accesibilidad y experiencia de usuario”