



Movilidad activa: por una sociedad más saludable.

Andando, la Red de Ciudades que Caminan, la Red de Ciudades por la Bicicleta y ConBici, principales organizaciones de peatones y ciclistas de España, proponen un plan de acción para hoy con visión de futuro.

Nuestros pueblos y ciudades se han diseñado en torno a los vehículos de motor, haciéndolas inseguras, poco atractivas y difíciles de transitar a pie o en bicicleta.

Está ampliamente aceptado que la movilidad activa (a pie y en bicicleta) es mejor para nuestra economía, nuestro medio ambiente, y nuestra salud y bienestar. A pesar de esto, el caminar y el uso de la bicicleta no se han promovido como requieren los tiempos actuales, tanto por unas inversiones insuficientes e inconsistentes como por la falta de coherencia y liderazgo político en España.

Las organizaciones firmantes invitamos a los diferentes niveles de la administración (estatal / autonómica / local) a ejercer una política y acción decidida favor de los modos activos que garantice la seguridad y comodidad del andar e ir en bicicleta en los desplazamientos cotidianos y también en los de ocio. Si bien hay buenos ejemplos en algunas administraciones locales, falta una acción de estado: la oportunidad de transformar nuestra sociedad exige no solamente una visión clara sino también una acción clara.

Como alianza de las principales organizaciones peatonales y de ciclismo de España convergemos para presentar una visión ambiciosa del futuro y proponer algunos primeros pasos.

Sabemos lo que se puede lograr y queremos ayudar a que esto suceda hoy.

Nuestra visión de un mañana próximo

Debemos poder vivir, trabajar y jugar en lugares que sean saludables, vibrantes y en los que caminar y circular en bicicleta sean las opciones naturales para los desplazamientos cortos, y en combinación con el transporte público para recorridos medios y largos.

Cada núcleo urbano cuenta con una red de rutas peatonales y de vías seguras para bicicletas que conecta toda la ciudad, sus barrios y su periferia.

Cada comunidad tiene acceso a los espacios verdes próximos, y está conectada por redes peatonales y de ciclistas libres de tráfico motorizado.

Cada parada de transporte público es atractiva para quienes se desplazan a pie o en bicicleta, y tiene instalaciones que priorizan estos modos. El transporte público interurbano facilita el transporte del usuario con su bicicleta.

La infancia camina y pedalea hasta la escuela, el parque, su casa... con seguridad y confianza, adquiriendo habilidades esenciales para la vida como su autonomía.

Cada habitante tiene oportunidades para iniciarse y mejorar en la práctica de los desplazamientos a pie y circular en bicicleta con mayor seguridad a través de programas en escuelas, lugares de trabajo y comunidades locales.

¿Y que necesitamos para que esto ocurra?, 8 medidas para la acción

Lograr este objetivo requiere de una clara y decidida política y estrategia de apoyo a la movilidad activa (y de reducción de la movilidad pasiva). Deberá reflejar los resultados de la revisión de dicha estrategia y nutrirse también de los ingresos por contaminación, algo que requiere una acción más amplia y transversal de la administración y que llevará su tiempo.

Para conseguir esta visión de la movilidad activa en la ciudad, hay que tomar diversas medidas, que requieren la correspondiente financiación y de una acción coordinada entre las diversas administraciones. Si se toman en conjunto, comenzarían la transformación de nuestras calles y carreteras y desencadenarían un cambio social más amplio.

Velocidad: límite genérico de velocidad de 30 km/h. para la mayoría de las vías en áreas urbanas y 60 km/h. para las vías rurales, para hacer que nuestras calles y carreteras sean más seguras para todos. Nuestro objetivo: visión cero víctimas.

Espacio: adoptar y garantizar la aplicación de los mejores estándares en diseño de infraestructuras viales existentes para crear entornos seguros y atractivos a la par que espacios que inviten a personas de todas las edades y capacidades a caminar y circular en bicicleta.

Seguridad: revisar el Reglamento de circulación para garantizar la seguridad de las personas que caminan y ciclistas, particularmente en cruces e intersecciones.

Aceras accesibles: las aceras son espacios peatonales y no para circular ni estacionar. Han de cumplir la normativa de accesibilidad en especial en relación a los Itinerarios peatonales accesibles en todas las aceras, con un mínimo de 1,80 m. de anchura libre de obstáculos contribuyendo a crear calles más seguras y atractivas.

Capacitación: proporcionar capacitación para circular con seguridad en bicicleta en la escuela primaria y secundaria, incorporando una cultura de caminar y circular en bicicleta a lo largo del currículum escolar.

Salud: obesidad y envejecimiento de la población española tensionan el sistema sanitario por lo que promocionar y privilegiar los desplazamientos activos (a pie y en bicicleta) son parte de la solución con un coste relativamente bajo en comparación con otras soluciones más gravosas para las arcas públicas, sin olvidar patologías de tipo mental, cardiovascular o las asociadas a la calidad del aire.

Energía: en un país con una alta dependencia en los combustibles fósiles, apostar por los modos activos se convierte más que en una necesidad en una obligación. En combinación con el transporte público pueden convertirse en una buena alternativa al uso del automóvil.

Vida urbana: recuperar el derecho a ciudad pasa por volver a poner el foco en el ciudadano y en facilitar los desplazamientos a pie y en bicicleta por delante del motorizado. Ciudades menos contaminadas, más amables, más humanas, más

resilientes, más saludables, más felices y más inteligentes son aquellas que priorizan la movilidad activa de manera inequívoca. La ciudad es la solución y no el problema.

Texto basado en el manifiesto *Moving the nation (06/2018)* de *Bicycle Association, We are cycling UK, Ramblers at the heart of walking, British Cycling, Living Streets* y *Sustrans*