

LA ACCESIBILIDAD DE LA BICICLETA

En un futuro Plan Estratégico de Accesibilidad de Madrid, garantizar el derecho a emplear la movilidad activa sostenible, debe ser un objetivo fundamental



Carril bici en Sevilla

La accesibilidad es la cualidad para que cualquier persona, incluso aquellas que tengan limitaciones en la movilidad, en la comunicación o el entendimiento, pueda llegar a un lugar, objeto o servicio. **Garantiza el cumplimiento del principio de igualdad de oportunidades y no discriminación** según se recoge en nuestra constitución.

Es, por tanto, *“la condición que deben cumplir los entornos, procesos, bienes, productos y servicios, así como los objetos o instrumentos, herramientas y dispositivos para ser comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas en condiciones de seguridad y comodidad y de la forma más autónoma y natural posible”*. (Definición de accesibilidad universal. [Ley 51/2003](#) de 2 de diciembre, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad).

La accesibilidad se debe alcanzar en distintas áreas: la arquitectónica, si nos referimos a edificios; la de comunicación, en relación con la información individual y colectiva; la digital, como facilitadora en el acceso a las TIC y contenidos en internet; la urbanística, referida al medio urbano o físico o la de movilidad, cuando hablamos de medios de transporte.

El derecho a la movilidad sostenible

La movilidad, en la futura [ley de movilidad sostenible](#), será considerada, por primera vez, como un derecho y un elemento de cohesión social del estado de bienestar en la próxima Ley de Movilidad Sostenible. Serán las administraciones públicas las encargadas de facilitar el ejercicio de este derecho sin discriminación y en igualdad de oportunidades.

De esta manera, la movilidad activa sostenible deberá facilitarse y desarrollarse en todo su potencial.

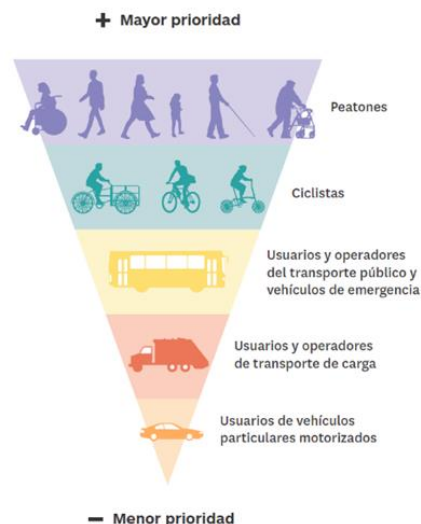
La bicicleta como medio de transporte accesible

Ya en la Cumbre del Clima de Río de Janeiro de 1994, en la llamada Carta de las Ciudades Europeas o Carta de Aalborg, se resumieron los compromisos de las ciudades firmantes en materia de sostenibilidad y fue el origen de las Agendas XXI locales. Entre las ciudades firmantes, no podía faltar Madrid.

En dicha carta, en el apartado a la movilidad urbana puede leerse:

*"Nosotras, las ciudades, nos hemos de esforzar por mejorar la accesibilidad y por mantener el bienestar y los estilos de vida urbana, reduciendo el transporte. Sabemos que para que una Ciudad sea sostenible es indispensable reducir la movilidad forzada y dejar de fomentar el uso innecesario de los vehículos motorizados. **Daremos preferencia a los medios de transporte respetuosos con el medio ambiente (en particular, los desplazamientos a pie, en bicicleta o en los transportes públicos) y situaremos en el centro de nuestros esfuerzos de planificación una combinación de estos medios**".*

Con esta declaración se sientan los pilares de la movilidad sostenible: a pie, en bici y en transporte público, y se pone en valor la movilidad activa frente al resto.



Fuente: Adaptación de ITDP, 2014

En este tiempo, Madrid ha experimentado importantes avances en hacer más accesibles los desplazamientos en transporte público colectivo, por ejemplo facilitando la entrada a los autobuses a través de las plataformas bajas o la instalación de escaleras mecánicas y ascensores en el metro. En cambio, en la movilidad a pie, a pesar de que es práctica habitual el rebaje de bordillos cuando se interviene en la vía pública o la incorporación de pavimento podotáctil, queda mucho por hacer: aún sufrimos las aceras estrechas, su invasión de coches, terrazas o motos, tiempos semafóricos inadecuados, rodeos, etc.

Pero es la movilidad ciclista la que merece capítulo aparte. **Si ya es complicado y un riesgo inasumible para la mayoría de las personas desplazarse en bicicleta, hacer este medio accesible para las diversas capacidades es, hoy por hoy y en esta ciudad, un sueño.** Y no es por la falta de potencial que tienen los ciclos para el desplazamiento.

Según una encuesta a nivel nacional del Reino Unido que publicó Wheels for Wellbeing en 2017, la mayoría de los ciclistas con discapacidad (69%) dijeron que **desplazarse en bici les resultaba más fácil que caminar**, lo cual tiene su lógica en cuanto a que reduce la tensión en las articulaciones, ayuda al equilibrio y alivia las dificultades respiratorias.



Opinion poll on what would encourage more disabled people to cycle

Item	Overall Rank
Ensuring cycling infrastructure is inclusive and meets the needs of disabled cyclists (e.g. step-free, wide lanes)	1st
Introducing subsidies to make non-standard cycles less expensive	2nd
Introducing legislation that legally recognises cycles as mobility aids (e.g. like wheelchairs and mobility scooters)	3rd
Creating hire and loan schemes for non-standard cycles	4th
An information campaign to make disabled people more aware of cycling opportunities in their area	5th

Y, como es común en todos los estudios que plantean medidas para la promoción de la bicicleta, **la infraestructura ciclista inclusiva**, (p.e.: carriles bici anchos con firme uniforme), junto con **ayudas en la adquisición de ciclos** o una **legislación favorable**, aparece como fundamental para la promoción del ciclismo inclusivo.

Jason Harris, fundador de la tienda 3ike en Madrid, especialista en bicicletas adaptadas, refiere que, entre sus clientes (50% con algún grado de discapacidad), son la falta de carriles bici de calidad, junto con la mala pavimentación de muchos de los existentes, su estrechez y, en ocasiones, hasta los pivotes que se instalan para evitar que aparquen los coches, algunas de las causas que impiden a los actuales usuarios de bicicletas adaptadas, una movilidad cotidiana.

[El testimonio de Phil, ciclista de 60 años, originario de Preston](#) es muy gráfico en lo que se refiere a la ayuda que le ofrece la bicicleta a su movilidad:

"Uso mi bicicleta como una especie de bastón rodante cuando camino y puedo recorrer distancias muy largas sin dolor. Por lo tanto, clasifico mi bicicleta como una ayuda para la movilidad. Sin embargo, es muy difícil que esto se reconozca en ciertas situaciones, por ejemplo, en parques u otros grandes lugares al aire libre. Todo lo que ven es una bicicleta".



Todo esto desmonta el argumento por el que a veces se contrapone, por desconocimiento o por intereses espurios, el desarrollo ciclista con la movilidad accesible. **La bicicleta ayuda precisamente a eliminar o paliar las barreras que reducen la distancia deseada, provocan dolor y causan problemas de salud.** No son pocas las opiniones que preferirían ir en bici a ir andando, por la mayor facilidad y por ese efecto positivo en la salud.

[En Cambridge, el 26% de los desplazamientos de las personas con discapacidad son en bicicleta](#) lo que demuestra el gran poder que tiene una ciudad para promover hábitos saludables de movilidad entre TODA la población

[El ciclismo adaptado llega incluso a posibilitar el cumplimiento de gestas o desafíos impensables de hacer de otro modo.](#)

Por todo ello, no es extraño que [Wheels for Wellbeing](#), organización benéfica galardonada que apoya a personas con discapacidad, haga campaña para que **los ciclos sean reconocidos como ayudas a la movilidad**; que **la infraestructura ciclista sea totalmente inclusiva** y que las personas con discapacidad tengan **acceso a establecimientos de ciclismo inclusivo donde encontrar información, sesiones al aire libre y ciclos adaptados.**

Desde hace un año, Madrid dispone de un Manual de Infraestructura Ciclista que es complemento del Plan Director de Movilidad Ciclista (PDMCM) aprobado en 2008 y actualizado en 2017. En este manual se contempla la circulación de ciclos de mayores dimensiones, siendo asimilables a todo un abanico de ciclos aptos de ser usados también por personas con algún grado de discapacidad: bicicletas reclinadas, triciclos, tándems, semitándems o handbikes, etc. y se fijan las dimensiones (“recomendables”) que deberían tener las vías ciclistas.

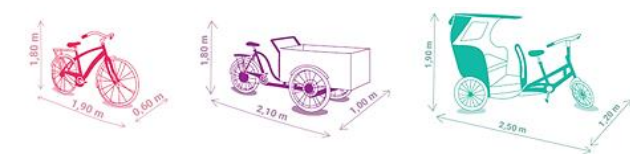


Tabla 8. Dimensiones básicas de bicicletas.

VEHÍCULOS	ALTURA (m)	LONGITUD (m)	ANCHO (m)
Bicicleta urbana	1,80	1,90	0,60
Bicicleta de carga	1,80	2,10	1,00
Triciclo	1,90	2,50	1,20

Tabla 9. Síntesis de dimensiones de las vías ciclistas.

		1 SENTIDO (m)	1 SENTIDO + ADELANTAMIENTO (m)	2 SENTIDOS DE CIRCULACIÓN (m)
Sin circulación de triciclos	Mínima	1,60	1,80	2,40
	Recomendable	1,80	2,00	2,60
Con circulación de triciclos	Mínima	1,80	2,10	2,70
	Recomendable	2,00	2,30	3,20

La propia ordenanza de movilidad sostenible en su artículo 177.2, concede a *“las personas con problemas de movilidad funcional que se desplacen en sillas de ruedas motorizadas, handbikes, triciclos o dispositivos similares”*, posibilidad incluso de utilizar la acera a velocidad moderada no superior a 5 km/h, así como la utilización del resto de vías ciclistas (art. 134.2).

Disponemos, por tanto, de un marco legal y técnico, además de diversas publicaciones existentes en el ámbito internacional como la [Guía de Ciclismo Inclusivo](#) de Wheels for Wellbeing y una vasta experiencia probada en infinidad de ciudades, [para implementar una red ciclista protegida de vías ciclistas inclusivas](#)

Cumpliríamos así con el objetivo fundamental del PDMCM08+: la **“Equidad Ciclista, entendida como la promoción de la movilidad ciclista para el conjunto de la ciudadanía, atendiendo las necesidades de todos”**

Madrid forma parte de la **Red de Ciudades Amigables con las Personas Mayores** y adquiere el compromiso de promover el envejecimiento activo, la salud y la participación social para mejorar la calidad de vida. Este colectivo, como otros muchos y sin que sea nombrado explícitamente como colectivo con discapacidad, comparte la misma necesidad que estos: una adaptación urbana para que puedan ejercer su derecho a la movilidad.

Pero Madrid deja mucho que desear: ni siquiera se ha podido implantar proyectos como [En Bici Sin Edad](#) que tiene entre sus fines el envejecimiento activo, la calidad de vida, la salud y el bienestar de las personas mayores y con movilidad reducida, como sí ha sido posible en otras ciudades como Barcelona, San Sebastián, Zaragoza o poblaciones más pequeñas como Tarrasa, Corella o [Elche](#), entre otras.



Carril bici de Sta. Engracia. Incluso en un carril no conectado pero protegido, es aprovechado por personas con movilidad reducida para sus desplazamientos

El Plan Estratégico de Accesibilidad de la ciudad de Madrid (PEAUM)

Recientemente el Ayuntamiento de Madrid se ha puesto en contacto con Pedalibre para invitarnos a participar en una primera reunión para tratar un futuro PEAUM, que esperamos que no sea la última. **Un plan de estas características no sería completo si no contemplara la movilidad ciclista de las personas con discapacidad.**

Parafraseando al pedagogo Francesco Tonucci, propongamos una nueva filosofía de gobierno que adopte a **las personas con discapacidad, mayores o niños como parámetro de valoración**, de proyección y de cambio en la ciudad y desarrollemos en todo su potencial la movilidad activa como fuente de salud y responsabilidad social. De este modo, todas las personas, independientemente de su género, edad y capacidades podremos disfrutar con garantías, de los beneficios de esta movilidad.

Abril 2022