



ASAMBLEA DE MADRID

A LA MESA DE LA ASAMBLEA DE MADRID

Doña Mónica García, Portavoz del Grupo Parlamentario Más Madrid, D. Juan Lobato Gandarias, Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, y Doña Carolina Alonso Alonso, Portavoz del Grupo Parlamentario de Unidas Podemos, al amparo de lo dispuesto en el artículo 205 y concordantes del Reglamento de la Cámara, presentan la siguiente **PROPOSICIÓN NO DE LEY** para su debate en el **Pleno** de la Asamblea de Madrid.

Madrid, 19 de mayo de 2022

Dña. Mónica García Gómez

D. Juan Lobato Gandarias

Dña. Carolina Alonso Alonso

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En un contexto de crisis sanitaria, climática y socioeconómica, la bicicleta surge como una aliada y parte de la solución a graves problemas como la contaminación o el sedentarismo. Las políticas públicas de movilidad en todos los países han implementado su uso. Sin embargo, el estatus de la movilidad ciclista cuantificada en las Encuestas Domiciliarias de Movilidad (EDM) de la Comunidad de Madrid (CM) en 1996, 2004 y 2018 es consistentemente paupérrimo. Los viajes en bicicleta suponen el 0,5% del total de los viajes. El uso de este modo se mantiene constante en todas las coronas de transporte y durante los últimos 22 años. Desde la última EDM18, poco o nada ha cambiado. Pero tenemos una gran oportunidad. Los viajes diarios en bici son más accesibles para más cantidad y tipologías de personas que los viajes en coche. Lo es para la gran mayoría de economías familiares, capacidades personales y distancias de viaje. La potencial tasa de utilización del uso de la bici en personas con discapacidad es incluso mayor que la del coche. En la Comunidad de Madrid, según el EDM18, solo el 20% de los viajes diarios son de más de 10 km. Y de todos los viajes al trabajo que hacen los madrileños en coche o moto solo el 12% son de más de 10 km. Y aquí tenemos la gran oportunidad: cualquier persona con un estado de salud medio y capacidad física normal puede recorrer hasta 10 km en bici en un entorno urbano, como nos corroboran diferentes estudios en toda la Unión Europea, más rápido que a pie y en transporte público y en el mismo tiempo que en coche. Esta PNL propone un reto realista y las herramientas necesarias para cumplirlo: conseguir que la bicicleta represente el 10% de todos los viajes en el reparto modal de la CM en 2030.

El desarrollo de la movilidad ciclista en la región puede ser, si desde la política decidimos hacerlo posible, una de las palancas de mayor impacto en la transición ecológica con la que España está comprometida y en la que Madrid ha de ser punta de lanza. Una palanca fundamental para cumplir el Acuerdo de París de reducir un 45% las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) en 2030 y lograr la neutralidad climática en 2050. Siguiendo este camino, no solo contribuiremos a detener el fatal calentamiento global que ya está deteriorando la cotidianeidad de los madrileños, sino que además conseguiremos grandes mejoras en nuestra salud pública, nuestros entornos urbanos, un ecosistema de

transporte más eficiente y equitativo y ahorros económicos para instituciones, empresas y ciudadanos que permitirán impulsar la economía madrileña y el desarrollo social de nuestra Comunidad.

Este reto ya se propuso en muchas grandes conurbaciones europeas, en algunas hace casi medio siglo y en otras más recientemente. Y todas ellas han reforzado su apuesta por la bici con la llegada de la pandemia de la que estamos, esperemos, empezando a terminar de salir. ¿Y por qué esta apuesta transversal, en ciudades pequeñas y grandes, gobernadas por todo tipo de signo político? Algunos datos:

- En Holanda, una infraestructura ejemplar de carriles bici protegidos del tráfico propicia que sus ciudadanos pedaleen de media casi 1.000 km al año. El país calcula que las mejoras de salud de sus ciudadanos directamente atribuibles al uso de la bici generan ahorros del 20% de la factura sanitaria nacional.
- Un carril bici mueve ocho veces más personas que un carril para coches de la misma anchura, aliviando los atascos y dejando más espacio para peatones, árboles y espacios estanciales. Recordemos que hoy $\frac{3}{4}$ partes del espacio público en nuestras ciudades está dedicado al coche, que solo se utiliza para $\frac{1}{3}$ de los desplazamientos.
- La bici permite ahorros muy significativos para las familias, ya que la compra y mantenimiento de un coche cuesta de media 335€ al mes en España. La mayor parte de este dinero acaba fuera de España, ya que el 80% de los coches y casi todo el combustible son importados. Al prescindir del coche o usarlo menos utilizan su mayor renta disponible en la economía local, impulsándola y creando empleo.
- Estudios en Europa y América concluyen que en las calles en las que se mejoran las condiciones de peatonalidad y ciclabilidad aumentan las ventas del comercio local.

Para alcanzar el reto de conseguir el 10% del reparto modal en bici en la Comunidad de Madrid para 2030 presentamos una serie de herramientas que se vertebran en torno a un concepto sencillo y comprobado: para que la gente use la bici hace falta disponer de

una red de carriles bici cómodos, atractivos y de diseño uniforme, protegidos físicamente del tráfico automotriz y formando una malla tupida en las principales vías, que comuniquen las diferentes poblaciones entre sí y centros origen-destino de desplazamientos, especialmente las estaciones de transporte público, centros educativos, laborales, culturales, etc. La infraestructura exclusiva para la bicicleta es imprescindible para el uso habitual de la bici, no es opcional.

Por todo ello, los Grupos Parlamentarios Más Madrid, Socialista y Unidas Podemos presentan la siguiente:

PROPOSICIÓN NO DE LEY

La Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid a:

1. Que se elabore un Plan Regional de Movilidad Ciclista cuyo objetivo mínimo sea que, en el reparto modal de viajes en la comunidad, la bici represente un 10% en 2030.
2. Constituir una mesa de trabajo permanente con todos los actores vinculados al sector de la movilidad ciclista y su uso intermodal en el ámbito de la Comunidad de Madrid (CM)
3. Realizar un plan de carriles bici protegidos del tráfico motorizado asegurando condiciones óptimas para la ciclabilidad teniendo en cuenta la orografía y el trazado directo, cuyo calendario de implantación priorice la conexión de las localidades de mayor población y más cercanas entre sí.
4. Poner en marcha todas las acciones de coordinación necesarias con el Estado y otros organismos titulares de vías y espacio por los que han de discurrir vías ciclistas.
5. Desarrollar un plan de ayudas y/o cofinanciación a los municipios para la construcción de redes de carriles bici.
6. Desarrollar un programa de incentivos para empresas, instituciones y particulares que promueva la movilidad ciclista al trabajo.
7. Desarrollar a corto plazo un programa del Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM) para fomentar la intermodalidad transporte público / bici pública,

generando un sistema tarifario único en todos los sistemas de bici pública de la CM con tarifas ventajosas para los usuarios de bicis públicas que realizan viajes intermodales y cuyos pagos se realicen a través de la tarjeta transportes del CRTM.

8. Fomentar la intermodalidad metropolitana con un programa específico tren/bici, creando a medio plazo un sistema de bici pública único en toda la CM al que se incorporen todos los municipios cuando empiecen a ofrecer el servicio o, si ya lo tienen, cuando su sistema llegue al punto de obsolescencia operativa y tenga que ser renovado.
9. Que el CRTM incluya en toda planificación de transporte la movilidad activa a pie y en bici, incluyendo en sus informes técnicos la implementación de las infraestructuras pertinentes.
10. Que la CM introduzca normativa sobre aparcamiento para bicis estableciendo un mínimo obligatorio de entre el 5% y el 10% del espacio de parkings en centros laborales, educativos, comerciales y de ocio existente, así como en nuevos desarrollos residenciales.