

USO DE LA BICICLETA

La bicicleta, como modo de movilidad en la Ciudad, ofrece un transporte de puerta a puerta al mismo tiempo rápido y eficaz, tanto individual, social como ambientalmente. Pero su promoción tiene también un efecto de transformación del espacio urbano que propicia el florecimiento de la Ciudad; la bicicleta es una varita mágica que genera múltiples beneficios, que se pueden presentar de la siguiente manera:

A. BENEFICIOS URBANOS

Uso del espacio público

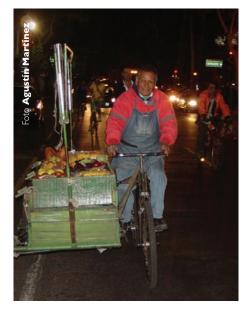
El uso del espacio por la bicicleta es mucho menor que el usado por el automóvil: el área requerida para una bicicleta estacionada es 10 veces menor al de un automóvil, y mucho menor en movimiento. Hoy sino el silencio de la escasez de motores, el 20% de los viajes en automóvil privado las sombras de árboles, la gente en banmonopolizan más del 90% del espacio pú- quetas anchas y los niños, los viejos, las blico en las ciudades mexicanas, y constituyen más del 95% del parque vehicular.

Congestión

Hoy el valor social del tiempo consumido en los viajes equivale a aproximadamente modos de movilidad al alcance de toda la público, 4:09). un 3% del PIB, además de que este costo lo asumen sobre todo los usuarios de los autobuses y microbuses, que son usados por las personas con menos recursos (el aumento del costo operacional de estos autobuses puede ser hasta de 16%, reflejado en tarifas). La circulación en bicicleta mantiene fluido el tráfico de las ciudades y previene o reduce la congestión, y utiliza mucho más eficientemente la infraestructura vial y de estacionamientos (el aporte a la congestión vial de una bicicleta es del 5% de la de un automóvil motorizado).

Accidentes

La bicicleta es una amenaza insignificante para los demás en términos de seguridad vial, lo cual reduce los terribles daños sociales e individuales de los atropellamientos, evaluados en aproximadamente 2% del PIB (3.4 personas mueren diariamente en la Ciudad por accidentes de tránsito).



Calidad del espacio urbano

El uso de la bicicleta mejora el entorno urbano donde vive la gente, y potencia la calidad de los espacios públicos, porque al bicicletero no le gusta el ruido, la contaminación o las calles anchas y solitarias, mujeres, los hombres, y los animales conviviendo en el espacio público.

Equidad

población, ya que amplía el radio de actividad de todas las personas, en especial las más vulnerables, y coadyuva al acceso equitativo a los espacios urbanos. Pero además genera espacios urbanos accesibles y amables para todas las personas, haciendo público el acceso a satisfactores sociales que hoy solamente se pueden conseguir en algunos lugares de la ciudad o pagando altas tarifas en desarrollos y establecimientos privados. Restringir el uso del automóvil particular y promover modos de transporte no motorizados y públicos deriva en beneficios para los que menos tienen y los más vulnerables, que son además, los que menos contribuyen a la generación de externalidades negativas para la sociedad.

B. BENEFICIOS INDIVIDUALES

Tiempo de desplazamiento

Los tiempos de desplazamiento puerta a puerta en bicicleta son más bajos que cualquier otro modo de transporte para distancias de hasta 15 kilómetros, ya que no le afecta la congestión y no tiene problemas de estacionamiento. En 4 ejercicios de carreras multimodales en Brasil y México entre 2001 y 2007, la bicicleta resultó 70% más rápida que el automotor privado (los resultados combinados fueron: bi-Caminar y usar la bicicleta son los únicos cicleta, 2:10; automóvil, 3:39; transporte



El uso de la bicicleta mejora la salud física y mental, y reduce el riesgo de enfermedades como la obesidad y la diabetes, así como de infartos: el uso de la bicicleta por sí sola eleva la esperanza de vida promedio en 1 a 2 años, además de mejorar sustancialmente la calidad de vida. El costo exclusivamente de salud por las emisiones de gases contaminantes como el CO, los NO,, el O³ y los PM,, se ha calculado de 3 pesos por litro de gasolina, equivalente hasta el 2% del PIB.

C. BENEFICIOS AMBIENTALES

Emisiones de contaminantes

Reduciríamos la mitad las emisiones contaminantes y los gases de efecto invernadero por movernos. El uso de la bicicleta no supone ninguna carga para las reservas de combustibles fósiles y no amenaza ni la ladas de PM, al año. Además, el uso de la de CO, al año. bicicleta no amenaza ni la naturaleza ni el paisaje, es silenciosa y limpia.

Gases de efecto invernadero

Los gases de efecto invernadero generan una elevación en la temperatura del **Presupuesto público** planeta. Los motores de los automóviles Hoy un gran porcentaje del presupues-

80,000 toneladas de CO al año; y 100 tone- ría un ahorro de 2.4 millones de toneladas gastado para transporte y vialidad.

D. BENEFICIOS FINANCIEROS PARA LA INVERSIÓN

aportan un 17% del total de los gases de to público de inversión está dirigido al invernadero producidos por el ser huma- transporte y la vialidad, sobre todo para no en México, pero además el transporte movilidad motorizada privada y pública. es el sector de mayor crecimiento de emi- En el caso de la bicicleta, se requieren basiones. Una hora de uso de coche en la jas inversiones para obras de infraestrucciudad, genera unos 2 kg de CO₃. En contura vial y para su mantenimiento, puesto traste, la bicicleta es el vehículo con maque no son necesarias grandes obras que www.designioeditores.com

naturaleza ni el paisaje, es silenciosa y lim- yor eficiencia energética, puesto que su aumenten el flujo de vehículos. El costo pia, y genera cero emisiones a la atmósfera. uso no supone ninguna carga para las rede un estacionamiento para bicicleta es En caso de que la bicicleta alcance el 5% servas de combustibles fósiles, y muchas de aproximadamente 5% del costo de uno de los viajes totales, se prevén los siguien- veces su utilización implica sacar de cir- para un automóvil motorizado. En Holantes ahorros en términos de emisiones a la culación un vehículo automotor. Nada da, para el 29% de viajes en bicicleta se atmósfera: 5,000 toneladas de NO al año; más un 5% de uso de la bicicleta implica- invierte nada más el 6% del presupuesto



Texto Xavier Treviño Cuidado editorial Areli Carreón Diseño: Agustín Martínez Monterrubio









HOJA DE HECHOS / No. 4 / JUNIO 2008







PROGRAMAS INSTITUCIONALES DE PROMOCIÓN

Es facultad de los gobiernos en todos los niveles, implementar programas específicos para la promoción de la bicicleta, paros, legales y operativos necesarios.

Cierres dominicales

Establecimiento de zonas libres de circula- de familia en el paseo. ción de automóviles los domingos en ave-

venientes de vehículos de motor circulanaceptación.

Paseos periódicos en bicicleta que congreguen muchos participantes, a fin de **Programa En bici a la escuela** mefacilitar el uso de la bicicleta en las calles y dar señales de que el apoyo a este medio de movilidad es real y necesario. También para acudir a la escuela. En el caso de prira lo cual deberá otorgarse apoyos financie- se deben convocar y organizar paseos es- marias se podrán realizar eventos anuales colares a los museos de interés académico donde con apoyo del gobierno, los niños cercanos a los lugares de estudio, fomen- se transporten en bicicleta acompañados tar la participación de maestros y padres por sus padres y maestros, con protección

nidas y áreas centrales de las ciudades, en **Día sin auto y una semana de la** se promoverá la movilidad en bicicleta melos que se invitará a la gente a vivir la ca- **movilidad** que permita una vez al año diante rutas seguras a la escuela, además lle en bicicleta, patines o a pie. Se podrán restringir el uso del automóvil en toda de cursos y pláticas sobre el uso de la bicomplementar los cierres con una buena la Ciudad, así, las personas puedan dar- cicleta. También se podrá apoyar con ruoferta de eventos culturales, para lograr se cuenta lo que es una ciudad sin auto- tas seguras a los lugares de reunión, como objetivos como la actividad física, la conmóviles. Este método es adicional, pues se bibliotecas, museos, parques, cines, bavivencia cívica y la utilización de la calle puede aprovechar la experiencia europea res, restaurantes, plazas públicas mercacomo lugar de esparcimiento y fomento de de vincular con el día sin auto, una sema- dos, papelerías, centros comerciales, a fin actividades culturales al aire libre. Resul- na de la movilidad, para debatir y discu- de promover el uso de la bicicleta por parta muy importante este tipo de eventos, tir el tema en foros organizados por los go- te de niños y estudiantes y crear una culporque permiten que la gente aprenda a biernos locales u organizaciones civiles. tura de la bicicleta.

usar la bicicleta en la calle, sin los inconbicicletas en parques, bibliotecas, esdo. Ejemplos de estos cierres son el caso cuelas, centros históricos, estaciones de de las ciudades de Guadalajara y México, metro y otros puntos con demanda potenasí como de Bogotá y Quito, en el caso de cial. El programa Bicipumas de la UNAM, América Latina, todos con mucho éxito y es en este sentido, un ejemplo clave para reproducir en otros lugares, aprendiendo de sus experiencias.

diante el cual se promoverá el uso de la bicicleta por parte de niños y estudiantes y rutas seguras. En el caso de estudiantes de secundaria, bachillerato y universidad,

Funcionarios en bicicleta

Uso de la bicicleta por parte de servidores públicos e instalación de equipamiento de apoyo en los inmuebles del Gobierno del Distrito Federal, que se establecerá como ejemplo para la Ciudad de que es posible desplazarse a trabajar en bicicleta.



INFORMACIÓN Y CAPACITACIÓN PARA **EL USO DE LA BICICLETA**

Para comenzar a utilizar de manera adecuada la bicicleta en las calles, es necesario tener una mínima habilidad para su manejo, además, existe mucha información que se deberá poner a disposición de las personas, por lo que se proponen las siguientes acciones vinculadas con la difusión y capacitación:

Cursos de manejo de la bicicleta en las calles, de manera que los ciclistas puedan conocer y utilizar las normas y recomendaciones de seguridad y tránsito. Asimismo, estos cursos podrán incluir clases de reparación y mantenimiento básico de bicicletas, sus derechos y responsabilidades como peatones y ciclistas así como conocimiento del Reglamento La organización de campañas es crucial para de las escuelas, es posible la incorpora- ciones son: ción de tal entrenamiento en el currículo escolar y por medio de campañas fue- Campañas itinerantes de motivación y ra de la escuela.

cleta con la prevención de problemas de salud como la obesidad o la diabetes. Para Campañas de concientización ciudadana, te del sector salud local y federal.

Elaborar y poner a disposición de los ciudadanos, información útil al usuario colos usuarios expertos de la bicicleta.





de Tránsito y el Código Penal. En el caso aumentar el uso de la bicicleta. Algunas op-

promocionales en oficinas, escuelas y universidades, que incluyan rutas seguras, Vincular los beneficios del uso de la bicieventos y renta de bicicletas por un día.

ello, es clave la incorporación de campa- de promoción de la seguridad vial de maneñas de información y prevención por par- ra conjunta con organizaciones de la sociedad civil, mediante diversos mecanismos de comunicación, a fin de promover un cambio de hábitos y mensajes sobre medio ambiente, además de campañas de educación vial y aplimo mapas y manuales con consejos prácti- cación de la ley. Esto ayudará a revalorar socos para andar con seguridad en bicicleta. cialmente la imagen de la bicicleta como vehí-Esto permitirá difundir información sobre culo de movilidad de la ciudad del futuro. Se movilidad en bicicleta que sólo dominan podrá asimismo incluir figuras públicas reconocidas que promuevan el uso de la bicicleta.





INCENTIVOS PARA EL USO DE LA BICICLETA

El gobierno también puede apoyar la generación de incentivos para el uso de la bicicleta, en muchos casos, de los cuales se plantean algunos ejemplos:

- Impulsar beneficios y facilidades a los trabajadores del gobierno que se transporten en bicicleta. El apoyo podrá ser con áreas de resguardo de bicicletas, acceso a regaderas y casilleros, pero también beneficios extra como prestaciones o re-
- Créditos y apoyos para compra de bicicletas, dirigidos a potenciales usuarios, promoviendo acuerdos con responsables y propietarios de establecimientos y empresas.
- Incentivos fiscales y exención de impuestos en el caso de establecimientos mercantiles que impulsen programas para el uso de la bicicleta, cambio de domicilio más cercano al trabajo por parte de trabajadores, o de trabajo vía Internet.
- Bonos fiscales a los promotores y constructores que realicen medidas de apoyo al uso de la bicicleta.



