



Colectivo Pedalea

Informe 2011: Un año perdido para la bicicleta en Zaragoza

Sobre el desarrollo del plan Director de la Bicicleta y la ejecución del presupuesto municipal.

Antecedentes

En los últimos años, la ciudad de Zaragoza ha vivido un espectacular aumento en el uso de la bicicleta, tanto en su vertiente lúdica como, especialmente, como medio de transporte. Las políticas de promoción emprendidas desde el ayuntamiento han contribuido notablemente a este aumento. Las medidas más destacadas han sido las siguientes:

- ✓ **Plan Director de la Bicicleta.** Aprobado en 2010 con consenso político y participación ciudadana, es la “hoja de ruta” que recoge las medidas a tomar para promocionar la bicicleta en Zaragoza hasta 2025.
- ✓ **Ordenanza de peatones y bicicletas.** También se aprobó con consenso político y social en 2009. Actualiza la normativa de circulación de bicicletas en lo que es competencia municipal. Introduce elementos innovadores y muy positivos para promocionar la bicicleta, por lo que ha sido tomado como referencia para otras normativas en toda España.
- ✓ **Construcción de infraestructuras.** El número de vías ciclistas se ha multiplicado en los últimos años, se han construido carriles bici útiles dentro de la ciudad consolidada y, con altibajos, los criterios de construcción se han actualizado y adaptado a las necesidades de los usuarios.
- ✓ **Pacificación del tráfico.** La Ordenanza estableció la limitación de velocidad a 30 km/h en todas las vías de un solo carril por sentido. En 2010 se señalizaron estas vías en toda la ciudad, aunque la deficiente calidad de la pintura hace que a fecha de hoy esta señalización esté muy deteriorada. Apenas se han tomado otras medidas complementarias para hacer efectivo este calmado del tráfico.
- ✓ **Bicicleta Pública.** El servicio “Bizi” funciona con gran aceptación, tiene 1300 bicicletas, 130 estaciones y creciente demanda. Ha contribuido a visibilizar la bicicleta en la ciudad, aunque presenta limitaciones y fallos de gestión que en algunos aspectos son graves.
- ✓ **Observatorio de la Bicicleta.** Creado en 2008, es el órgano de participación ciudadana en torno a la bici. Ha servido para fraguar consensos e impulsar medidas positivas, pero no se reúne desde diciembre de 2010.
- ✓ **Otros:** el centro de promoción de la bicicleta *La Ciudad de las Bicis*, la posibilidad de acceder con la bicicleta al tranvía (ahora con horario limitado) o con bici plegada al autobús, varias campañas de divulgación, presencia creciente de la bici en los medios de comunicación y en la propia publicidad institucional como imagen de ciudad.

El Colectivo Pedalea, durante todo este tiempo, ha impulsado la puesta en marcha de estas medidas con un espíritu de colaboración, haciendo aportaciones o críticas, y denunciando las deficiencias cuando ha sido necesario, siempre desde la convicción de que la bici es un elemento que mejora la vida en la ciudad y que transforma la sociedad a mejor.

En ese sentido, a finales de 2010, Pedalea elaboró un detallado Informe sobre la “Red Ciclista” zaragozana que analizaba metro a metro el estado, la seguridad y la utilidad de todos los tramos de vías ciclistas construidos hasta entonces (que son exactamente los mismos que a día de hoy, por cierto). En ese informe, considerábamos conveniente hacer un seguimiento, a poder ser anual, del grado de ejecución del Plan Director de la Bicicleta. A ello nos disponemos en el presente Informe.

Objeto de este informe

Analizar lo que se ha avanzado en cada una de las líneas estratégicas de promoción de la bici que señala el Plan Director de la Bicicleta de Zaragoza (en adelante PDBZ).

Comprobar en qué se ha invertido el presupuesto municipal destinado en 2011 a promoción de la bicicleta.

Cumplimiento del Plan Director de la Bicicleta

El PDBZ define, en su apartado 11.1.2, las líneas estratégicas a seguir, y enumera los programas a implantar para el desarrollo de cada una de ellas. Las citamos a continuación, señalando las actuaciones llevadas a cabo en 2011 por el Ayuntamiento para impulsarlas:

A. Infraestructuras

A1. Ampliación de la red ciclable. En 2011, dicha red ha aumentado en 0.03 km (**30 metros**), los correspondientes al remate del carril bici del Coso Bajo. El carril bici paralelo a la primera fase del tranvía entró en servicio a finales de 2010 y así fue computado en las cifras oficiales, y el de la segunda fase aún no está en uso.

A1.1. Pacificación de calles secundarias. No se ha llevado a cabo **ninguna actuación**, pese a que la señalización horizontal colocada en 2010 se ha deteriorado notoriamente, como consecuencia de la mala calidad de la pintura.

A2. Corrección y mejora de la red ciclable. La única actuación ha sido el mencionado remate del carril bici del Coso Bajo (30 metros).

A3. Mantenimiento de la red ciclable. No se ha llevado a cabo **ninguna actuación**. A las deficiencias añadidas en el Informe de 2010 hay que añadir que numerosos separadores de caucho de los carriles bici han sido destrozados por los vehículos, sin que hayan sido repuestos, además del empeoramiento de algunas conexiones de carril bici, como el cruce Goya – Gran Vía o el acceso al Parque Labordeta

A4. Plan de refuerzo de aparcabicis. No tenemos constancia de que se hayan comprado aparcabicis nuevos. Se han reubicado algunos y se han instalado algunas decenas que quedaban sin colocar de años anteriores.

A5. Fomento de la intermodalidad. Se autorizó en un principio a transportar bicicletas en el tranvía, pero ante la gran ocupación que presenta, esta autorización ha sufrido restricciones horarias.

B. Normativa y Seguridad

B1. Difusión de la Ordenanza. No se ha llevado a cabo **ninguna actuación**. Continúan en circulación algunos folletos emitidos en 2010.

B2. Aplicación de medidas de protección de bicicleta contra robos. El ayuntamiento ha anunciado varias veces su participación en el proyecto de Registro Nacional de Bicicletas impulsado por la Red de Ciudades por la Bicicleta. El funcionamiento de este **Registro** todavía no ha sido concretado; en Zaragoza se realizó una prueba repartiendo 10 “kits de marcaje”.

B3. Impulso del seguro voluntario para ciclistas. No se ha llevado a cabo **ninguna actuación**. El ayuntamiento ha anunciado que negocia con la empresa concesionaria del Bizi el ofertar un seguro para los usuarios del servicio.

C. Educación

C1. Concienciación y formación. No se ha llevado a cabo **ninguna actuación**.

D. Promoción

D1. Comunicación y difusión para toda la sociedad. La bicicleta ha aparecido asociada a la imagen de ciudad en algunas campañas institucionales, como la de “yo soy ciudadano”. Se ha firmado un convenio para el mantenimiento y gestión del Centro de Promoción de la Bicicleta “*La Ciudad de las Bicis*”.

D2. Medidas de promoción para colectivos específicos. No se ha llevado a cabo ninguna actuación.

D3. Promoción de Zaragoza como ciudad sostenible. Es difícil evaluar este “programa”. Podemos reseñar que Zaragoza ha obtenido el **premio *Semana Española de la Movilidad Sostenible 2011***, sin duda por lo realizado en años anteriores, en lo que respecta a la bicicleta.

E. Modelo participativo

E1. Impulso al papel del Observatorio de la Bicicleta. El Observatorio **no se ha reunido** en todo el año 2011. La última sesión fue el 16 de diciembre de 2010.

E2. Impulso al papel de la Oficina de la Bicicleta. La Oficina **no ha modificado sus condiciones:** continúa sin estar presente en el organigrama municipal, sus directrices e informes siguen sin ser necesariamente atendidos más que como sugerencias por el resto de instancias municipales, y no ha cambiado de ubicación física: en un quinto piso sin ascensor, lejos del contacto ciudadano.

E3. Detección de la opinión ciudadana sobre la bicicleta. Carecemos de información para analizar lo que el ayuntamiento ha realizado en este sentido.

Bicicleta pública

La consideramos aparte, ya que curiosamente esta medida de promoción de la bicicleta no está recogida como una de las líneas estratégicas del plan Director.

Durante este año, se pusieron en servicio 30 estaciones y 300 bicicletas más, con lo que actualmente hay 1300 en servicio. Esta ampliación se realizó a través de una subvención del Ministerio de Fomento, concretamente del IDAE.

Ejecución del Presupuesto

La siguiente tabla refleja las partidas relacionadas con la bicicleta que contenía el presupuesto municipal de 2011, su cuantía y la cantidad ejecutada.

Número de la partida	Denominación	Cuantía presupuestada	Ejecutado a 31-12-11
442 60904	Construcción de carriles bici	398.425 €	0 €
440 22670	Observatorio y programas sectoriales del Plan Director	41.202 €	0 €
241 48951	Convenio Centro de Promoción de la Bicicleta	63.000 €	63.000 € (*)

(*) A 18 de enero de 2012, fecha de conclusión de este informe, esta cantidad está sin ingresar. En diciembre de 2011 se hizo efectivo el pago correspondiente a 2010, que era de la misma cuantía.

Conclusiones

El balance de lo realizado por el ayuntamiento de Zaragoza en promoción de la bicicleta en 2011 es realmente desolador: cero euros de inversión, y apenas un par de ideas relativamente nuevas (el Registro y el seguro para usuarios del Bizi), sin concreción pero anunciadas repetidamente. Tan sólo el mantenimiento del Centro de Promoción ha continuado la línea emprendida en ejercicios anteriores, aunque con unos retrasos en el pago de la subvención que han complicado sobremanera su gestión.

A la vista de lo analizado en este Informe, podemos concluir que **2011 ha sido un año perdido para la bicicleta en Zaragoza**. Después de algunos ejercicios en los que se han tomado medidas serias y decididas, y algunos más (antes) en que se comenzaron a dar algunos tímidos pasos, habría que retroceder hasta el siglo XX para encontrar un año con inversión CERO en bicicleta.

Es necesario recordar que, ni siquiera en los años de más inversión ciclista (entre 2007 y 2010), el presupuesto destinado a bicis representó cifras relativamente importantes (el pico fue en 2009, algo menos de 3 millones de euros, la mayoría con cargo al *Plan E* del gobierno central), y mucho menos si lo comparamos con los resultados obtenidos. En estos años, y con esos modestos presupuestos, la bicicleta ha constituido uno de los factores de cambio en esta ciudad.

Consideramos que **la situación económica municipal no debe ser excusa** para eliminar la bicicleta por completo de los presupuestos. Las políticas eficientes de movilidad, como la promoción de la bicicleta, benefician a mucha población y constituyen un factor de cohesión social, por lo que deben quedar fuera de los “recortes” (si es que éstos han de producirse), al igual que otras áreas como la sanidad, la educación o los servicios sociales.

El propio Plan Director de la Bicicleta, en su Memoria Económica, indica que “la política de fomento de la bicicleta no requiere de grandes gastos pero debe ser firme y coordinada con todos los agentes implicados”. Desde Pedalea consideramos que este Plan Director está para cumplirlo, incluso en esta consideración.