

PROYECTO DE DECLARACION

El Honorable Senado de la Provincia de Buenos Aires vería con agrado que el Poder Ejecutivo, declare a la bicicleta como medio de transporte sustentable por excelencia en la Provincia de Buenos Aires, incentivando su promoción, difusión, adaptación de infraestructuras y uso masivo, además de considerar al transporte no motorizado como política pública de gobierno para el desarrollo sustentable de la Provincia.

FUNDAMENTOS

El crecimiento desordenado de las ciudades y la motorización de los desplazamientos fue generando una notable degradación y disminución de calidad de vida en las aglomeraciones humanas y espacios urbanos.

Altas concentraciones de habitantes por kilómetro cuadrado, grandes infraestructuras, avances de edificaciones sobre los espacios verdes y públicos, transporte saturado, mala calidad del aire, saturación de los servicios públicos, primacía del transporte individual sobre el público colectivo, entre otros, definen situaciones que perjudican la salud y el ambiente. En consecuencia, diversas alternativas se plantean para mejorar indicadores sociales, ambientales, económicos, culturales, etc. tratando de reducir el número de automóviles en los cascos céntricos y priorizando la situación del peatón.

Una de las principales causas que han surgido de la evaluación y diagnóstico sobre el deterioro que sufre la ciudad y los centros urbanos, como así también sus habitantes, se encuentra en el sistema de transporte y en los espacios de uso social colectivo que deben reconvertirse para una movilidad sustentable.

La utilización del transporte automotor privado como medio de circulación por crecientes cantidades de personas en las ciudades, más los habitantes de las periferias que también viajan a la ciudad con sus automóviles, han generado un enorme grado de saturación en todo el espacio público y el tránsito.

Hay que tener en cuenta que, actualmente, el transporte es una de las principales fuentes de emisión de gases contaminantes y de efecto invernadero en el mundo.

El aumento del número de vehículos a motor y de la distancia recorrida, genera un gran volumen de gases que afectan la calidad del aire y perjudican la salud de las personas, sobre todo en las ciudades.

Otro aspecto que debe considerarse con relación al tráfico de vehículos a motor en la ciudad es el ruido, ya que ocasiona alrededor de un 80% de la contaminación sonora en las zonas urbanas.

La construcción y utilización del espacio público durante decenas de años se hizo privilegiando al transporte motorizado e individual. En la actualidad podemos notar a simple vista las repercusiones de ese tipo de decisiones y políticas públicas implementadas en el pasado como consecuencia del avance de la sociedad industrial y el consumismo.

Sin duda alguna, durante muchos años las ciudades fueron planificadas para los vehículos motorizados y no para el peatón, tampoco para el transporte público de pasajeros, ni para las bicicletas, etc.

No sólo el espacio público y las antiguas políticas fueron favoreciendo al transporte automotor e individual, sino además generaron la degradación y pérdida del espacio y principalmente una disminución de la calidad de vida de los ciudadanos.

El automóvil produce efectos contaminantes por la gran cantidad de gases de efecto invernadero (GEI's) emitidos por medio de la incineración del combustible fósil, la degradación del espacio público por su gran demanda de infraestructura, los humos negros, el smog, el gran espacio que ocupa, los congestionamientos viales que provoca, la inseguridad del tráfico, la quita del espacio para el peatón y el transporte público de pasajeros como los taxis, remises y autobuses, la contaminación sonora.

En este marco, como consecuencia del predominio del automóvil privado como modo de transporte en nuestras ciudades y el papel marginal que se le ha ofrecido a la bicicleta, al peatón y a los servicios públicos de transporte; se han ido generando una serie de factores que condicionan la circulación, en especial del ciclista, como son la aparición de barreras urbanas artificiales derivadas de la construcción de infraestructuras para vehículos motorizados. Un segundo condicionante es el de la seguridad vial en su doble faceta: la peligrosidad que generan estos y el consiguiente riesgo que supone circular en bicicleta al ser, junto a los peatones, los elementos más vulnerables del tráfico. La contaminación atmosférica, el ruido y lo que pudiera llamarse la "contaminación térmica" (o exceso de calor existente en torno a los vehículos motorizados), pueden resultar determinantes para la práctica ciclista.

Hace unos años las ciudades comenzaron a notar estas problemáticas y emprendieron políticas sustentables para mejorar el acceso a la vía pública y disminuir los índices de contaminación urbanas.

Entre una de las políticas públicas más destacadas en las principales urbes del mundo se encuentra la promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte público y sustentable.

El Distrito Federal de México, Bogotá, Madrid, Andalucía, San Pablo, Curitiba, Chile, Panamá, Brasilia, Lima, Berlín, Tokio, etc., constituyen algunos ejemplos de planes de movilidad sustentable.

En la última década en la Argentina se triplicó la venta de bicicletas y muchas ciudades establecen planes de creación y adaptación de infraestructuras, adecuación de normativa y promoción de su uso.

El impulso a considerarla medio de transporte público y sustentable trae indudables beneficios como los siguientes:

SALUD

Frente a los medios de transporte motorizados e individuales, y a las costumbres sedentarias que se encuentran en las grandes ciudades, los estudios clínicos y epidemiológicos señalan que este ejercicio es claramente beneficioso y proporciona una gran protección no sólo ante las enfermedades cardiovasculares, sino también ante las enfermedades del aparato respiratorio y otras asociadas a la obesidad. Con lo cual promover el uso de la bicicleta significa promocionar la salud y el bienestar en la sociedad.

El ejercicio moderado genera muchos beneficios físicos y mentales:

- Mejora la regulación del azúcar en la sangre, y previene las altas presiones sanguíneas.
- Compensa la absorción del colesterol perjudicial.
- Refuerza el sistema inmunológico.
- Fortalece el corazón, los músculos, los huesos y los tendones.
- Reduce el riesgo de padecer diabetes, fragilidad ósea y enfermedades cardiovasculares.
- Reduce el estrés, las tensiones, la ansiedad y las formas benignas de depresión.

AMBIENTE

La bicicleta no produce contaminación atmosférica, porque no emana gases de efecto invernadero (GEI's). No produce contaminación sonora por ruidos y no genera residuos como aceites y ácidos corrosivos.

Disminuye el consumo de combustibles fósiles y además consume menos energía, agua, combustible y materiales en su producción y mantenimiento.

Sin duda alguna, la promoción de su uso constituye un ingrediente importante de políticas públicas para el desarrollo sustentable, la calidad ambiental y de vida.

ECONOMÍA

La bicicleta es un medio de transporte muy económico, tanto por lo que se refiere a su adquisición como a su mantenimiento. Es asequible para todas las personas y no necesita combustible.

Desde el punto de vista social, su uso es accesible para amplios sectores de la población, favoreciendo la integración social y la disminución de gastos en la salud pública, como también la mejora del medio ambiente.

En cuanto al gasto comparativo necesario para ofrecer una buena infraestructura, existe un enorme diferencial entre la bicicleta y los vehículos motorizados. Las ciclovías son menos costosas.

TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL

Una disminución en el número de automóviles que circulan en la ciudad y un aumento del uso de la bicicleta, mejoraría la fluidez del tráfico y se podrían solucionar muchos problemas de congestión.

La bicicleta no es un medio de transporte peligroso, aunque las circunstancias actuales del tráfico motorizado unido a la falta de infraestructuras específicas que permitan un uso seguro de la bicicleta en la ciudad (carril-bici, pista-bici, ciclovía, etc.), pueden hacer que su utilización resulte arriesgada.

Las estadísticas demuestran que un mayor uso de la bicicleta disminuye los accidentes de tránsito de una manera importante y agiliza el tránsito del transporte público de pasajeros dentro de las aglomeraciones urbanas.

AUTONOMÍA Y RAPIDEZ

La bicicleta es fácil de manejar para casi todas las edades y condiciones físicas. La condición física y mental requerida para desplazarse en bicicleta se conserva hasta edades muy avanzadas. Estadísticas en países con fuerte presencia ciclista, indican que personas mayores de 65 años recorren diariamente casi 3 km. en bicicleta.

En cuanto a la rapidez, el ciclista suele necesitar poco tiempo de acceso a su bicicleta y se ve menos afectado por la congestión del tráfico. Se ha comprobado que para distancias de hasta 4-5 km. la bicicleta es el medio de transporte más rápido en los desplazamientos urbanos "puerta a puerta".

OCUPACIÓN DE ESPACIO PÚBLICO

La bicicleta necesita menos espacio que el automóvil, tanto en su área de desplazamiento como en la superficie de estacionamiento o guardado.

Se calcula que mientras una bicicleta en movimiento necesita 8 metros cuadrados, al automóvil le hacen falta 8-10 veces más. En cuanto al estacionamiento la discusión es mucho más sencilla; en el espacio de una plaza de estacionamiento cabrían hasta 20 bicicletas, pero colocándolas con cierta holgura y comodidad, caben 10-12 unidades.

Impulsar a la bicicleta como transporte público y facilitar la infraestructura para ello incorporaría al espacio público a cientos de ciudadanos, cumpliendo objetivos sociales y ambientales que benefician a todos los habitantes de las ciudades o centros urbanos; todo lo cual amerita la declaración que se propicia solicitando, de esta manera, el acompañamiento de este Honorable Cuerpo a la presente propuesta.