



OFICINA ESPAÑOLA DE LA BICICLETA

A/A-Antonio Pérez Peña

Leída con atención su entrevista y viendo el interés de este nuevo organismo de la “OFICINA DE LA BICICLETA” en trabajar en el “impulso del uso de la bici”, en nombre de la “Fundación ADO Moure Pro Deporte” no puedo menos que ponerme a su disposición y entera disponibilidad para aportar nuestro granito de arena en todos aquellos aspectos que puedan contribuir a GARANTIZAR LA SEGURIDAD VIAL DE TODAS AQUELLAS PERSONAS QUE HACEN USO DE LA BICICLETA y de los peatones, siendo ésta nuestra máxima aspiración y propósito desde hace muchos años; venimos trabajando en distintos proyectos SERIOS cuya única finalidad es evitar ciclistas muertos o heridos en las carreteras del territorio español, teniendo en cuenta las ALARMANTES cifras que venimos sufriendo en los últimos años y que parecen pasar desapercibidas para los responsables de las administraciones públicas. Esperamos y deseamos de todo corazón que este nuevo proyecto contribuya a mejorar esta situación.

Sr. Toño Pérez, encontrará todo nuestro apoyo y nuestra capacidad de colaboración sin fisuras de ningún tipo, pero déjeme que exponga algunas consideraciones con las que no estamos en todo de acuerdo después de leer su entrevista, y teniendo en cuenta el amplio bagaje que nos ampara en este tema durante tantos años y después de innumerables reuniones con responsables públicos y políticos.

Nosotros somos partidarios de **COMPARTIR** las carreteras que nos permite utilizar la legislación vigente, no de **SEGREGAR**. Las vías son de USO PÚBLICO, y así están definidas. La legislación actual regula perfectamente cómo deben circular vehículos a motor y ciclistas por las vías de uso público, estableciéndose un catálogo de sanciones para unos y otros en función de las infracciones que cometan (1,5 m de separación en adelantamientos, no consumo de alcohol por los conductores, prohibición de circular por autovías y autopistas los ciclistas, no hacer uso de cascos o auriculares, etc.). **Si se cumple la normativa legal o, en su caso, se hace cumplir por las autoridades competentes, todos podemos CONVIVIR y DISFRUTAR.**

Interpretamos que **SEGREGAR** es **SEPARAR** a ciclistas de conductores por barreras físicas debido a que **FRACASAMOS**, o mejor dicho, **FRACASAN** en la aplicación de las normas; es decir, como sociedad “avanzada” las administraciones **NO SON CAPACES DE HACER CUMPLIR LAS LEYES**, y ante este fracaso hay que optar por segregar y “abandonar el Estado de Derecho” (qué barbaridad), optando por **AUMENTAR DESMESURADAMENTE Y SIN MOTIVO ALGUNO EL GASTO PÚBLICO** cuando **NO ES NECESARIO** para construir carriles-bici.

Señores, segregar es sinónimo de APARTHEID, un sistema que consistía en **CREAR LUGARES SEPARADOS** para los **DIFERENTES GRUPOS** que habitaban en un mismo territorio o sociedad, en **NO MEZCLARSE** como única solución para poder convivir en paz.

¡La bicicleta te da vida! ¡úsala!



Los ciclistas venimos sufriendo VIOLENCIA VIAL desde hace demasiados años ya, concretada en ATROPELLOS CON ABANDONO DEL LUGAR DEL SINIESTRO POR PARTE DE ALGUNOS AUTOMOVILISTAS, CONSTANTES SITUACIONES DE RIESGO EN ADELANTAMIENTOS DURANTE NUESTRAS RUTAS, ATROPELLOS POR CONDUCTORES BAJO INFLUENCIA DE BEBIDAS ALCOHÓLICAS O DROGAS, EXCESO DE VELOCIDAD O CONDUCTAS TEMERARIAS, INSULTOS INDISCRIMINADOS EN REDES SOCIALES POR CONSIDERARNOS UN “ESTORBO”, ETC. ETC.

En nuestra labor diaria como Fundación sólo pedimos que se **APLIQUEN LAS NORMAS QUE YA EXISTEN(Ley de Seguridad Vial y Código Penal principalmente), fíjense que barato sale, con eso es más que suficiente; y para esto no hay que hacer grandes inversiones que podrían dedicarse tan solo una parte de ellas a CONTUNDENTES y REITERADAS CAMPAÑAS DE INFORMACIÓN que se prolonguen en el tiempo hasta que calen en la sociedad, para conseguir que los automovilistas sobre todo sepan que en una bicicleta va una vida humana que también tiene TODO EL DERECHO DEL MUNDO A DISFRUTAR de las infraestructuras del Estado.**

Niños, jóvenes y adultos son atropellados casi IMPUNEMENTE en nuestras carreteras por conductores homicidas a los que no se les aplica un HOMICIDIO DOLOSO, sino una simple IMPRUDENCIA; trabajen ustedes con jueces y fiscales para transmitirles esta sensibilidad y que la muerte o heridas de deportistas y usuarios de bicicletas no se queden en simples cifras económicas en los juzgados.

En cuanto a la construcción de carriles-bici a que alude Sr. Toño Pérez:

- La experiencia dice que la gran mayoría nunca o casi nunca llegaron a usarse y cayeron en un completo abandono.
- No todas las ciudades pueden albergar un trayecto más o menos continuo o seguro.
- El coste de llevarlo a cabo es completamente desmesurado.
- Las barreras de separación siempre constituyeron un peligro sobre todo para los ciclistas.
- Cuánto tiempo habría que esperar para poder ver unas infraestructuras a pleno rendimiento en la mayoría de nuestras ciudades, si es que el proyecto y la ilusión no se quedan por el camino como tantas veces?.
- Y con las ciudades o villas que no reúnan condiciones que haremos....tendremos que cambiar de residencia los ciclistas tal vez.
- De cuántos kms “segregados” dispondrá un ciclista de ruta aficionado o un joven cadete o junior que quiera prepararse para competir ?; qué seguridad le ofrecerán las administraciones o los organismos como la “Oficina de la Bicicleta” a la que usted representa, a todos aquellos ciclistas de ruta cuyas jornadas de entrenamiento transcurran por distintas carreteras de la provincia ?.
- No sería mejor invertir una mínima cantidad del dinero que requieren los carriles-bici en limpiar y hacer más transitables los arcenes (que ya existen en la mayoría de carreteras), para que los ciclistas ocupen el menos espacio posible de los carriles.

¡La bicicleta te da vida! ¡úsala!



Durante décadas, tanto desde las administraciones como desde los diferentes actores vinculados con la movilidad y la seguridad vial de los colectivos vulnerables, se han dedicado una gran cantidad de recursos para crear la conciencia social de que las bicicletas y peatones son un estorbo para los demás usuarios, por lo cual tienen que ser apartados de la circulación y llevados explícitamente a la utilización de carriles bici o de peatones específicos diseñados en vías urbanas e interurbanas cuando sea posible y sino, incluso recomendarles a los usuarios ciclistas que se queden en casa.

Pues bien, es incuestionable que todos los ciudadanos gozamos del derecho y la facultad para utilizar en igualdad de condiciones la vía pública tal como se contempla en la legislación vigente.

Siendo así ¿por qué y cuál es el motivo por el que desde las propias instituciones se fomenta la exclusión de las bicicletas en cuanto a la utilización compartida con los demás vehículos de esas vías públicas dando prioridad al automóvil?.

Si a todos los efectos normativos y legales la Bicicleta está considerada un vehículo, éstase encuentra sujeta a las normas específicas descritas en el código de circulación al igual que los demás vehículos con las OBLIGACIONES Y DERECHOS determinados en dicha norma.

Si este es un derecho fundamental contemplado en la constitución, ¿por qué se nos trata de cercenar este derecho, haciéndonos creer ahora que van a invertir gran cantidad de recursos en crear infraestructuras “carriles bicis” y solo con esta gran inversión se garantiza nuestra seguridad?.

El futuro de nuestra seguridad no puede depender solo de la construcción de carriles bicis, sino que es exigible que todos los usuarios de las vías públicas estén “obligados a cumplir la ley”.

Esta receta ha sido utilizada en todo el mundo, también en España está suficientemente contrastada.

¿Qué es la sensación de control en la vía?

Con esa definición los responsables de Tráfico cuando se implantó el **carne por puntos** tratan de explicar lo que consideran que ha sido uno de los **grandes logros de la puesta en marcha del sistema del permiso por puntos** en España, como fue el cumplimiento de las normas que no se respetan. Es lo que se denomina un sistema de vigilancia y disciplina del tráfico dirigido a la masa general de conductores. Ese es el mensaje, la estrategia: la importancia del cumplimiento de las normas.

¿Qué hay que hacer para generar la SCV?

La **sensación de control en la vía tiene que ver con el cumplimiento de las leyes de tráfico**, de forma que el conductor sepa que está siendo vigilado y que tendrá que responder por su infracción en el mínimo espacio de tiempo. Las herramientas son una ley, en este caso **la del carne por puntos**, un centro estatal para el tratamiento de las denuncias automatizadas (como las de los radares fijos) y una gestión rápida y eficaz del procedimiento sancionador. El éxito se consigue cuando en el plazo máximo de un mes en el 80 % de los casos se produce la denuncia de una infracción en la carretera, se le notifica al conductor, este la paga y se restan los puntos que correspondan.

¡La bicicleta te da vida! ¡úsala!



¿Con el carné por puntos el que la hace la paga?

¿Con qué se corresponde el sistema de fiscalización eficiente que ha hecho que se cumplan las normas? «Pues al final concluimos que es el sistema de vigilancia y disciplina del tráfico en el que la masa general de conductores que circulan por las carreteras saben que el que la hace la paga, y además la paga rápido». La frase es de Ramón Ledesma, subdirector general de ordenación normativa de la DGT cuando se implantó el permiso por puntos, quien destacó que otro de los objetivos fue «**imponer multas cumplibles**», para que el conductor **asuma que cometió un error y lo pague cuanto antes**.

EL PROBLEMA ES QUE ESTE SISTEMA NO SE HA UTILIZADO PARA PROTEGER A LOS COLECTIVOS VULNERABLES: CICLISTAS-PEATONES

Para finalizar, después de tantos años de trabajo y experiencia, llegados a este punto con unas cifras de ciclistas muertos y heridos del todo INACEPTABLES, no pedimos, sino EXIGIMOS, que las administraciones y organismos simplemente HAGAN CUMPLIR LAS LEYES, CASTIGUEN LAS CONDUCTAS HOMICIDAS y vuelquen sus esfuerzos en EDUCAR, CONCIENCIAR, y a los que no entiendan esto SANCIONAR, para el que la haga que la pague, Y todos, peatones, ciclistas y automovilistas interioricen que las vías son de USO PÚBLICO y todos podemos convivir con unas garantías de seguridad;

Sinceramente pensamos que la solución no está en segregar y abrir más una brecha que ya existe, separándonos a los ciclistas de los demás como si fuésemos ciudadanos de segunda clase.

Atentamente

Carlos Moure Castro

Fundación ADO Moure Pro Deporte

El futuro de nuestra seguridad no puede depender solo de la construcción de carriles bicis,

Ourense 3 de Junio del 2022

¡La bicicleta te da vida! ¡úsala!



**SI TU NO ME RESPETAS,
YO ME PROTEJO
DENUNCIANDOTE**

Fundación ADO
Moure
Pro-Deporte

Vida al Ciclista

1,5m

POR NUESTRA SEGURIDAD

<http://denuncias.fundacionadomoure.com>

**¿Has grabado una
infracción de tráfico?**

**Puedes enviarnos tus
fotos o vídeos**

Ayúdanos a mantener las
carreteras seguras

Fundación ADO
Moure
Pro-Deporte

<http://denuncias.fundacionmoure.com>

Vida al Ciclista

1,5 m

(conductor, recuerde
que puede rebasar la
línea continua cuando
adelante a un ciclista si
la visibilidad lo permite)

iLa bicicleta te da vida! ¡úsala!