

LA DECLARACIÓN DE ÁMSTERDAM

“El derecho de usar la bicicleta”

Nosotros, los participantes de la Conferencia Mundial sobre la Bicicleta “Vélo Mondial 2000”, reunidos en Ámsterdam en junio del año 2000, proclamamos que todas las personas (incluidos los niños) deberían tener el derecho de usar la bicicleta cuando quieran. Declaramos que el uso de la bicicleta requiere una mayor aceptación y promoción por parte de todas las organizaciones pertinentes y de todos los gobiernos del mundo, haciendo un llamamiento para que se adopten medidas en este sentido.

Ventajas

El uso de la bicicleta aporta muchas ventajas, tanto para el individuo como para la sociedad y el medio ambiente.

El uso de la bicicleta como modo de transporte particular, ofrece un transporte de puerta a puerta que es al mismo tiempo rápido y eficaz:

- la bicicleta ofrece una disponibilidad inmediata y su mantenimiento resulta relativamente barato;
- el tiempo de desplazamiento en bicicleta es previsible; al ciclista no le afecta la congestión del tráfico;
- el uso de la bicicleta ofrece autonomía, independencia y libertad, siendo una actividad emancipadora;
- al ser el ciclismo una forma de ejercicio, mejora la salud física y mental;

En la cambiante sociedad de hoy día, la bicicleta ofrece una forma de transporte flexible:

- el uso de la bicicleta mejora el tráfico que soportan las ciudades al prevenir o reducir su congestión;
- el uso de la bicicleta permite ampliar el radio de acción de las personas, independientemente de que sean jóvenes o de edad avanzada, ricos o pobres, hombres o mujeres;
- el uso de la bicicleta ahorra espacio y dedicarle espacio e infraestructuras es rentable desde el punto de vista urbanístico;
- desplazarse en bicicleta ahorra tiempo y promueve el desarrollo de la economía local;
- un mayor uso de la bicicleta significa posibilita generar nuevas oportunidades de empleo, una mayor creación de puestos de trabajo y un mayor nivel de salud pública;

El uso de la bicicleta mejora el entorno donde vive la gente y dinamiza nuestras ciudades:

- la bicicleta es un medio de transporte silencioso, limpio y sostenible;
- el uso de la bicicleta es respetuoso con la naturaleza y el paisaje;
- los usuarios de la bicicleta son una amenaza insignificante para los demás;
- el uso de la bicicleta no supone ninguna carga para las reservas de combustibles fósiles.

Oportunidades y potencial

Es cierto que las nuevas tecnologías están llevando el mundo entero a las salas de estar de las familias. La aldea global existe, pero es principalmente virtual y de hecho, la mayoría de las actividades de la gente todavía conllevan desplazamientos.

La distancia no parece ser un impedimento para elegir aquellos lugares a los que uno puede viajar. Sin embargo, en todo el mundo, los viajes que efectúa la mayoría de la gente son cortos. La gran mayoría de los viajes se dan dentro de la propia ciudad o municipio: entre un 60% y un 90% de los viajes son inferiores a 6 ó 7 kilómetros. En muchas ciudades y pueblos, ir a pie y en bicicleta son los modos de transporte más usados. Esto es así ahora y prevemos que seguirá siendo así durante mucho tiempo.

Hay muchos lugares en los que el uso que se hace de la bicicleta como parte del transporte local puede ser incrementado.

- .- Comparado con el transporte a pie, usar la bicicleta aumenta de forma considerable el área que puede cubrir una persona, así como su capacidad de transportar cargas, a la vez que posibilita ganar tiempo para otras actividades.
- .- Aproximadamente la mitad de todos los viajes en automóvil son de menos de 7,5 kilómetros, media hora en bicicleta. El ciclismo es una alternativa realista para un 50% de estos cortos viajes en coche.

Dentro de las grandes ciudades y en las rutas interurbanas, la bicicleta puede aumentar el potencial del transporte público.

- .- De cara al individuo, al ofrecer un acceso eficaz al transporte público;
- .- De cara a los operadores del transporte público, que al reconocer a los ciclistas como “alimentadores”, aumentan la zona de captación de las estaciones y de las paradas.

En las situaciones en las que las plazas de aparcamiento cercanas al origen o destino de los viajes sean limitadas, las bicicletas ofrecen una alternativa de transporte fácil para llegar a los aparcamientos y para salir de ellos.

Condiciones

Las circunstancias pueden variar sustancialmente de un país a otro. Sin embargo, si se desea implementar el uso de la bicicleta y si se quiere asegurar que tal uso sea atractivo y seguro, deben satisfacerse algunas condiciones universales:

- .- una condición básica en muchos países es una mayor disponibilidad de bicicletas fiables, seguras y de precio asequible;
- .- hacer que el uso de la bicicleta sea más atractivo requiere que se destine espacio y se adopten medidas para facilitar tanto los desplazamientos como el estacionamiento de las bicicletas;
- .- es conveniente quitar aquellas barreras u obstáculos que impidan un discurrir cómodo y continuo de las bicicletas, siendo igualmente necesario eliminar las amenazas planteadas por el tráfico de vehículos a motor.

- en las situaciones que presentan una especial peligrosidad por la intensidad del tráfico motorizado, es indispensable proteger a los ciclistas.

También es importante asegurar que la bicicleta tenga un lugar dentro del sistema global y la política de tráfico y transportes.

- Esto precisa de una mayor atención por parte de la planificación llevada a cabo por los urbanistas para asegurar que la mayoría de los viajes puedan tener lugar dentro de un área que se pueda recorrer en bicicleta. Por lo tanto, es necesario evitar la baja densidad y estimular un uso mixto del suelo en las zonas urbanas.
- Esto exige una política de planificación de transporte que considere que la bicicleta tiene un valor y una funcionalidad iguales a los de otros modos de transporte.
- Esto requiere que se diseñe la infraestructura de tal manera que, siempre que sea posible, se eviten los conflictos derivados de la distinta velocidad entre los ciclistas y otros medios de transporte. Dependiendo de la situación, esto implica la separación de los distintos tipos de tráfico y/o la regulación de la velocidad del tráfico motorizado.
- La educación de todos los usuarios de la vía pública y la aplicación de las leyes de tráfico son los elementos finales de una política de transporte compatible con el uso de la bicicleta.
- Hay que conceder una atención especial a hacer posible que los niños puedan desplazarse en bicicleta de manera autónoma.

Llamamiento a la acción

Nosotros, los participantes de “Vélo Mondial 2000”, hacemos un llamamiento a los representantes y funcionarios de los gobiernos a todos los niveles, a las industrias relacionadas con el mundo de la bicicleta y a las organizaciones nacionales e internacionales, para que:

- reconozcan el derecho de todos los sectores de la población, incluidos los niños, a desplazarse en bicicleta;
- reconozcan el potencial del tráfico en bicicleta a la hora de elaborar políticas y proyectos;
- establezcan las condiciones para que el uso de la bicicleta se vuelva más atractivo;
- habiliten partidas presupuestarias para la financiación de proyectos que sean compatibles con el uso de la bicicleta;
- aborden temas relacionados con el uso de la bicicleta;
- establezcan alianzas estratégicas con las partes implicadas pertinentes.

Pedimos que los gobiernos y las instituciones redacten su correspondiente Plan Director Ciclable (PDC) antes de la finalización de Agosto de 2003. Estos PDC deben contemplar los objetivos a alcanzar para el año 2010. Estas metas deben ser ambiciosas y realistas; tendrán que ser mensurables y habrá que vigilar su cumplimiento. Además, los PDC deberán:

- definir las políticas para aumentar el uso de la bicicleta y tomar en cuenta las condiciones señaladas anteriormente;
- estimular a las autoridades locales y regionales y a los demás organismos pertinentes;
- definir los papeles y las responsabilidades de las partes implicadas;

.- proporcionar un apoyo y una financiación para las políticas y los programas.

Los participantes hacemos un llamamiento a las organizaciones internacionales y a los gobiernos para que se cree una plataforma para establecer, a nivel internacional, un sistema de puntos de referencia (*benchmarking*) y un intercambio de conocimientos sobre el tráfico en bicicleta. Asimismo, pedimos que se declaren claramente los beneficios potenciales del ciclismo cuando se redacten tratados internacionales sobre la calidad de vida, el medio ambiente, la salud pública y la erradicación de la pobreza, tales como los de Kioto o Hábitat II.

Los delegados al Vélo Mondial y las organizaciones que representamos haremos público este llamamiento a la acción y promoveremos su puesta en práctica. Nos comprometemos a contribuir con nuestros conocimientos, nuestra experiencia y nuestras redes para ayudar a garantizar la realización de las reivindicaciones del llamamiento a la acción.

Aseguraremos que nuestras experiencias estén disponibles para formar parte del contenido de los catálogos sobre políticas actuales relativas a la bicicleta y sobre la situación en las vías públicas. En la medida de lo posible, nosotros y las organizaciones que representamos vigilaremos hasta qué punto los planes y las buenas intenciones se plasman en acción y, en última instancia, en un mayor uso de la bicicleta. Se evaluarán los resultados provisionales en la próxima Conferencia Mundial sobre la Bicicleta.

Respuestas a este llamamiento

Emplazamos a las organizaciones a las que se dirige este llamamiento a informarnos de su respuesta. Para ello, se establecerá una página web especial. Se difundirá un anuncio dentro de cuatro semanas en la página web de Vélo Mondial 2000 (www.velomondial2000.nl). Acogeremos con sumo agrado su informe.

Vélo Mondial 2000, Amsterdam, 22 de junio de 2000