



Asociación de Ciclistas Urbanos **GACETILLA DE PRENSA**

Dudas sobre la efectividad de una medida

NO SOLO BICING

El Gobierno porteño implementaría el Sistema de Transporte Público de Bicicleta (TPB) sólo en zonas turísticas del Microcentro, afectando la credibilidad del mismo. Además de desaprovechar el “Bicing” como herramienta para la intermodalidad, la Asociación de Ciclistas Urbanos (ACU) entiende que la medida puede servir de excusa a las autoridades por la falta de respuesta a los reclamos de los actuales ciclistas, como el mantenimiento de las vías ciclistas, la resolución de conflictos en áreas de intenso tránsito y la guarda de bicicletas en garajes comerciales. Piden que se convoque a la ComBici

Para mayor información de prensa contactarse al (011) 15-5116-4112

Buenos Aires, 22 de Agosto de 2008

En nuestra ciudad, el uso de la bicicleta viene aumentando sin interrupción desde hace más de quince años. Relevamientos realizados por la Asociación de Ciclistas Urbanos, están indicando que cerca del 10% de los traslados se realizan en bici.

Este crecimiento se produjo en un contexto cultural y normativo hostil con la actividad. En él se inserta el proyecto de Sistema de Transporte Público de Bicicleta (TPB). Creado mediante la Ley 2586 de la Legislatura porteña, tiene entre sus objetivos promover el uso de la bicicleta como medio de transporte, garantizando el derecho a la movilidad, respetando el medio ambiente y reduciendo los niveles de congestión del tránsito.

Las bicicletas estarían disponibles en "estaciones de distribución / estacionamiento", que se ubicarían en lugares de trasbordo o destino (centros educativos, polideportivos, estaciones ferroviarias, fluviales, de ómnibus, etc.), y el usuario contaría con un abono de alquiler anual.

La ACU, aprobó y apoyó la Ley del “Bicing”, planteando al momento de su promulgación algunos aspectos a contemplar con su reglamentación:

- **tener en cuenta las singularidades de nuestra comunidad, evitando el concepto "llave en mano o paquete cerrado", que sólo afectaría a la credibilidad del sistema.**
- **quienes conduzcan el proceso deberán tener claro el concepto de transporte público del TPB, evitando reducir la experiencia a la actividad turística y a sus usuarios en "promotores publicitarios".**
- **la tarifa debe ser promocional y no discriminatoria. El "carné" debería habilitar un tiempo mínimo de viaje gratuito (p.ej.: primera media hora).**
- **el condicionamiento de contar con una infraestructura apropiada, debe ser impulso y complemento de las propuestas que desde ACU y otros grupos de interés plantearon con anterioridad.**
- **itinerarios y destinos, deben integrarse a la Red Ciclovitaria actual y futura, solucionando los conflictos con otros modos.**

La reglamentación citada habría pasado del Ministerio de Desarrollo Urbano al área de Hacienda sin la participación de los usuarios.

Los ciclistas, desconfían de un *“proyecto etapable que permita una progresiva ampliación a partir de “éxitos iniciales” obtenibles en áreas de dificultad acotada (sic)...que permitan la “visibilidad del sistema” limitando su conflictividad”*, destinado a *“una población objetivo (turistas) para impulsar el uso del sistema... que necesita un efecto “vitrina” (sic)*, tal la Visión Estratégica del Informe Técnico de la Dirección General de Transporte del GCABA.

Pero la ACU resalta que el déficit de personal técnico capacitado en ciclismo urbano, sumado a la falta de convicción de los funcionarios políticos en la potencialidad del transporte en bicicleta, convertirá al “Bicing” en mobiliario urbano.

Y su puesta en marcha puede ser la excusa para que *“Haciendo el TPB”* se posterguen realizaciones como el mantenimiento de las vías ciclistas actuales, los proyectos de integración, el control del estacionamiento automotor sobre ciclovías y carriles, la reglamentación de tarifas en garajes comerciales y la implementación de guarderías de bicicletas en edificios municipales.

Por último la Asociación de Ciclistas Urbanos reclama la convocatoria a la Comisión Asesora de la Bicicleta en el Tránsito (COMBICI), como dispositivo de participación y monitoreo, y génesis de la futura Oficina de la Bicicleta.

ASOCIACION de CICLISTAS URBANOS