

Proyecto Cantabria Conbici. Índice

1. Introducción

2. Estructura de la Asociación

2.1. Nivel Nacional

2.2. Nivel Regional

3. Objetivos

3.1. Generales

3.2. Específicos

4. Metodología

4.1. Funcionamiento de la Asociación

4.2. Metodología en los Proyectos

5. Líneas de actuación

5.1. Infraestructuras

5.2. Intermodalidad

5.3. Sensibilización

5.4. Urbanismo

5.5. Difusión de la asociación

6. Incidencia Social

7. Actividades y Proyectos

8. Recursos

9. Temporalización

10. Síntesis

11. Anexos

1. Introducción.

Cantabria ConBici es una asociación asamblearia con el objetivo general de promover un cambio de cultura más equilibrada con el entorno natural y una sociedad con unas relaciones humanas más justas y constructivas. Nuestros intereses nos han llevado a centrarnos en promover y defender el uso de la bicicleta, como medio de transporte urbano y forma de ocio no deportivo. Surgió por la urgencia de hacer llegar a las instituciones las necesidades de los ciclistas urbanos, una preocupación general por la movilidad sostenible y la idea de desarrollar ciudades con mayor calidad de vida. Este proyecto también ha servido para generar un cauce de participación ciudadana en la vida pública y como lugar de encuentro de las personas aficionadas a la bicicleta.



Este proyecto lleva funcionando dos años y medio, con mucha ilusión y con un desarrollo de actividades muy completo. La Asociación Cantabria Conbici se ha constituido en un momento de cambio, en nuestras ciudades y pueblos observamos que los modelos de movilidad basados en el uso del vehículo privado generan muchos problemas. Comienza una nueva manera de entender las ciudades, unas ciudades más humanas, que faciliten las relaciones entre las personas, más agradables para pasear y vivir, más verdes y menos contaminadas. Todo debe pasar por equilibrar los espacios públicos con los espacios dedicados al coche y reorientar la movilidad otorgando la preferencia a los peatones, ciclistas y al transporte público.

Movidos por la necesidad de aportar nuestras ideas, a lo largo de este tiempo hemos mantenido reuniones constantes con diferentes Instituciones para animarles a dar estos cambios y presentarles medidas concretas para llevarlas a cabo. Manteniendo un espíritu colaborativo y constructivo con el fin de avanzar hacia un modelo de movilidad más racional y sostenible.



2. Estructura de la Asociación.

2.1. Ámbito Nacional.

Cantabria Conbici forma parte de una red de 56 asociaciones que se encuentran relacionadas a través de una coordinadora nacional llamada "Conbici". Esta estructura lleva funcionando desde 1993 y está en constante crecimiento y expansión. Cuenta con un secretariado permanente, grupos de trabajo y una oficina técnica que nos sirve de apoyo a todas las asociaciones locales. También forma grupos de trabajo entre otras entidades con la DGT, Ministerio de Fomento o RENFE. Esta estructura nos permite nutrirnos de la experiencia de personas que llevan trabajando muchos años por la movilidad sostenible, en continuo contacto por las redes que permite internet y coordinando acciones mediante asambleas semestrales, donde se realizan cursos y se comparten las experiencias de cada grupo local.

2.2. Ámbito Regional.

Desde un principio, nuestro grupo local, formado por 5 personas, adoptó la misma estructura que la coordinadora nacional, estableciendo grupos de trabajo para los diferentes ámbitos de actuación, realizando reuniones para compartir y contrastar opiniones y llevando a cabo la toma de decisiones de forma asamblearia. Tratando de consensuar los programas y posiciones que defendemos.

Como toda asociación tenemos una Junta directiva con su presidente, vicepresidente, tesorero, secretario y vocal, pero al funcionar de forma asamblearia el organigrama es horizontal. Nuestros estatutos están redactados de forma que representan valores medioambientales, educativos, de inclusión social, enmarcándolos en la defensa de la movilidad sostenible y la promoción de la bicicleta como medio de transporte.

A día de hoy somos más de 100 socios y 15 personas están implicadas en el desarrollo de nuestros planes y actividades. Nuestro proyecto crece de forma progresiva siendo capaces de abarcar más campos, desarrollar más proyectos y de difundir nuestros valores ante más personas, grupos y entidades.



3. Objetivos.

3.1 Objetivos Generales.

- Contribuir a la defensa del medio ambiente, así como a la conservación y mejora del entorno urbano y de la calidad de vida, tratando de alcanzar un equilibrio entre la actividad humana y los diferentes ecosistemas naturales.
- Potenciar la movilidad sostenible, sensibilizando a la sociedad y las instituciones de su importancia y ofreciendo alternativas para conseguirla.
- Defender un modelo de ciudad más humano, más limpio, con más y mejores espacios públicos que dinamicen y faciliten las relaciones entre personas
- Promover un cambio social basado en la participación ciudadana, creando un cauce para la misma.
- Crear tejido social, promoviendo actividades abiertas a toda la comunidad y colaborando con los comercios, asociaciones e instituciones públicas

3.2. Objetivos Específicos.

- Promover el uso de la bicicleta como modo de transporte sostenible.
- Mejorar y ampliar las infraestructuras ciclistas existentes.
- Sensibilizar a la sociedad de las ventajas que supone el uso diario de la bicicleta.
- Promocionar la seguridad vial y fomentar la prevención de accidentes de tráfico.
- Colaborar con asociaciones e instituciones en el fomento del uso de la bici potenciando valores como la salud, educación, respeto, integración y sostenibilidad.
- Crear un punto de unión entre todos los amantes de la bici para compartir planes e ideas.
- Promover salidas de cicloturismo.
- Promover el uso combinado de la bici con otros medios de transporte (autobús, tren, barco, etc ...)

- Actuar como portavoz de los usuarios de la bici de la Comunidad Autónoma de Cantabria en foros, organismos, comisiones, etc. de ámbito local, autonómico y estatal.
- Defender los intereses de los usuarios de la bicicleta como medio de transporte cotidiano, así como de los peatones y, en general, de todos aquellos que opten por medios de transporte urbano e interurbano no contaminantes.
- Estudiar y elaborar propuestas tendientes a potenciar el uso de dichos medios de transporte.
- Promover el desarrollo e implantación de Planes de movilidad sostenible.
- Propiciar la participación de Cantabria ConBici en las comisiones autonómicas de Ordenación del Territorio, de Urbanismo, de Transporte, etc.
- La promoción del uso de la bici por la población como modo de transporte habitual.
- Conseguir el reconocimiento del pleno derecho a circular en bici en un espacio vial seguro y la puesta en práctica de las acciones consecuentes.
- Promocionar hábitos de vida saludable a través del uso de la bicicleta como actividad física.



4. Metodología de Trabajo.

4.1. Funcionamiento de la Asociación.

El trabajo parte siempre del diagnóstico que obtenemos del modelo de movilidad y ciudad existente, así como una evaluación continua del mismo para el diseño y seguimiento de las actividades propuestas. Nos situamos en los modelos de investigación – acción, con una vocación de transformación social.

En nuestras reuniones discutimos los objetivos a conseguir y consensuamos las actividades y acciones prioritarias para alcanzarlos. Estos encuentros están abiertos a todos los miembros de la asociación para escuchar todos los puntos de vista. Posteriormente se organizan grupos de trabajo más reducidos que elaboran los proyectos.

Apertura Social.

Una de nuestras características es la apertura social, buscamos la colaboración y el trabajo en red con otras asociaciones e instituciones, creando sinergias que den más fuerza a los proyectos.

Hemos trabajado con diferentes entidades, manteniendo líneas de colaboración permanentes. Con administraciones públicas, como la Consejería de Medio ambiente a través del grupo de trabajo de desarrollo del Plan de Movilidad Ciclista de Cantabria. Con el Ayuntamiento de Santander mediante la Concejalía de Movilidad sostenible y Concejalía de Salud, además del programa la “Noche es Joven”. Asociaciones ecologistas tales como “Arca”, “Plataforma antitérmicas de Torrelavega”, organizaciones conservacionistas como “Fundación Naturaleza y Hombre”, gestoras ambientales como “Ambientalia”, federaciones de asociaciones como “Acanto” y de vecinos “FECAV” y no menos importante con comercios del sector de la bicicleta.

Esta apertura nos permite incorporar la experiencia de otros grupos con una trayectoria más amplia a través de la red nacional Conbici y otros colectivos con objetivos compartidos.

A través de lo descrito con anterioridad participamos en actividades a nivel local, regional y nacional, buscando y apoyando un cambio progresivo en los hábitos de movilidad de las personas.

4.2. Metodología en los Proyectos.

En el marco de todos los proyectos se incluyen los distintos criterios generales de sostenibilidad, en el ámbito medio-ambiental, social, económico y en la organización del trabajo. Destacamos:

- Cuidado y respeto al medio, poniendo límites a la huella ecológica humana.
- Responsabilidad en el uso, producción, consumo y gestión de los recursos.
- Promoción del desarrollo humano.
- Cuidado, cooperación, consenso en relaciones sociales y personales.
- Responsabilidad socio económicas de instituciones y entidades.
- Promoción y práctica de la participación y deliberación ciudadana.
- Imagen corporativa coherente y rigurosa.
- Cooperación interinstitucional.

Trabajo en red.

El trabajo en red forma parte de nuestra metodología de forma transversal, de esta manera nuestros proyectos ganan en riqueza, consiguiendo una perspectiva más completa y logrando objetivos más ambiciosos.

Cercanía y Diálogo

La cercanía con la gente y el diálogo son herramientas fundamentales a la hora de desarrollar nuestras propuestas, buscando contrastar y debatir nuestras ideas con cuantos más y diferentes puntos de vista.

Participación social

Además utilizamos estrategias para favorecer la implicación de todos los miembros de la comunidad, organizando propuestas abiertas a todos los grupos de edad, favoreciendo las relaciones intergeneracionales. Tenemos un especial interés y sensibilidad por las nuevas generaciones, nuestros niños y niñas tendrán un papel relevante en los cambios necesarios que precisa nuestro entorno, de ahí que muchos de nuestros proyectos buscan su participación y sensibilización.

Diversión y educación.

A la hora de llevar a cabo las actividades buscamos unir lo lúdico, formativo y la convivencia, generando espacios de comunicación que favorezcan el desarrollo personal y una predisposición positiva hacia un modelo más sostenible.



Rigurosidad

La rigurosidad de nuestras propuestas es alta, estudiadas y justificadas a fondo, bien presentadas, etc. Esto nos permite dar una imagen seria de nuestra asociación y ganarnos el respeto de aquellas entidades con las que colaboramos.

Amplia difusión.

Como punto final resaltar la importancia de la difusión de los proyectos e ideas de Cantabria Conbici. A través de notas de prensa, buscamos la presencia en los medios, tanto la radio como la prensa escrita local nos han dado un espacio para difundir nuestros fines y modelos. La cartelería es cuidada y distribuida de forma amplia, obteniendo un refuerzo a la difusión de los medios de comunicación. También aprovechamos todas nuestras actividades para repartir trípticos de difusión de nuestra asociación y promoción del uso de la bicicleta.



5. Líneas de actuación.

La movilidad sostenible desde un punto de vista global es nuestro principal criterio a la hora de trabajar. Sobre cualquier proyecto defendemos la convivencia de todos los medios de transporte en base a eficiencia energética, seguridad, aprovechamiento de espacio público, contaminación y ahorro económico, instamos a que gocen de más importancia y por este orden los peatones, ciclistas, usuarios del transporte público y por último el vehículo privado.

“CAMINAR ES LA PRIMERA COSA QUE UN NIÑO QUIERE HACER Y LA ÚLTIMA QUE UNA PERSONA MAYOR DESEA RENUNCIAR. CAMINAR ES EL EJERCICIO QUE NO NECESITA TENER GIMNASIO. ES LA PRESCRIPCIÓN SIN MEDICINA, EL CONTROL DE PESO SIN DIETA, Y EL COSMÉTICO QUE NO PUEDE ENCONTRARSE EN UNA FARMACIA. ES EL TRANQUILIZANTE SIN PASTILLAS, LA TERAPIA SIN UN PSICOANALISTA, Y EL OCIO QUE NO CUESTA UN CÉNTIMO. Y ADEMÁS, NO CONTAMINA, CONSUME POCOS RECURSOS NATURALES Y ES ALTAMENTE EFICIENTE. CAMINAR ES CONVENIENTE, NO NECESITA EQUIPAMIENTO ESPECIAL, ES AUTO REGULABLE E INTRÍNECAMENTE SEGURO. CAMINAR ES TAN NATURAL COMO RESPIRAR.”

John Butcher, Fundador del Walk21, 1999

5.1. Infraestructuras.

Esta línea de actuación está relacionada con las infraestructuras necesarias para conseguir que la bicicleta sea un medio de transporte habitual. Colaboramos con las administraciones públicas para asesorarles sobre los proyectos que desarrollan. Desde nuestra experiencia aportamos el punto de vista del usuario de la bicicleta, y el criterio sostenible para facilitar la convivencia entre los diferentes modos de transporte. Trabajamos sobre planos, detectamos puntos negros de seguridad y priorizamos trayectos. También presentamos las necesidades de nuevos viales o actuaciones, así como los puntos a modificar en los ya existentes.

En relación a los aparcas bicis decir que especificamos los criterios a seguir para su instalación y que modelos son los más adecuados. Del mismo modo asesoramos a la concejalía de movilidad de Santander la localización prioritaria de los mismos.

5.2. Intermodalidad.

Nos encontramos ante la combinación de la bicicleta con diferentes medios de transporte colectivo. Trabajamos por facilitar la integración de la bicicleta con el tren, el autobús y el transporte marítimo de la bahía. Esta línea de actuación está siempre presente cuando nos reunimos con las administraciones públicas, consideramos que llevamos un fuerte retraso con respecto a otros países europeos.

5.3. Sensibilización.

Es muy importante trabajar en el cambio de mentalidad y animar a la gente a que pruebe la bicicleta como medio de transporte. El trabajo de sensibilización es muy amplio, abarca el trabajo en colegios, campañas de tráfico, de medio ambiente, etc. Realizamos marchas de todo tipo para fomentar el uso de la bici, repartimos trípticos donde se explican las ventajas de su uso de forma diaria y participamos en jornadas para hacer llegar a la población la importancia de la movilidad sostenible y sus claves.

Al igual que en las anteriores líneas de actuación colaboramos con distintas entidades que compartan nuestros objetivos como administraciones públicas, empresas y asociaciones ecologistas. Uniendo nuestros recursos logramos un mayor impacto de nuestros proyectos.

5.4. Urbanismo.

La planificación de un núcleo urbano así como su crecimiento es la base para un modelo de vida sostenible. Condiciona de forma muy importante las relaciones entre las personas y con el espacio que nos rodea. Durante muchos años el urbanismo ha adoptado al vehículo privado como única opción de movilidad. Llevamos 5000 años haciendo ciudades y solo en los últimos 60 años las hacemos en función del coche, no habiendo ninguna ciudad que haya conseguido solucionar sus problemas de movilidad en función de este.

Desde Cantabria Conbici presentamos alegaciones a los diferentes proyectos que siguen un modelo urbanístico que da prioridad a los coches frente a la calidad de vida de los ciudadanos.

5.5. Difusión de la asociación.

Para conseguir nuestros objetivos es muy importante conseguir que mucha gente conozca nuestra asociación y las ideas que defendemos. También es importante para ganar socios y que nuestro proyecto sea apoyado por una mayor cantidad de gente.

Uno de nuestros principales medios de difusión es internet, desde el primer día contamos con una página web (www.cantabriaconbici.org), actualizada semanalmente. También estamos presentes en las redes sociales, plataformas muy útiles para dar a conocer nuestras actividades e interactuar con los ciudadanos.

Gracias a la presencia pública de Cantabria Conbici, los medios de comunicación hacen eco de nuestras actividades, tanto en la prensa escrita como la digital. La radio también nos brinda con frecuencia oportunidad para opinar sobre temas de actualidad relacionados con la bicicleta y aprovechamos para promocionar la movilidad sostenible.



Otra forma de difusión es la cartelería, para cada evento elaboramos cuidados carteles que distribuimos por los principales centros de ocio, de salud, deportivos, culturales y administrativos.

Por último destacar, la importancia del boca a boca, intentamos hacer cambios en los círculos más próximos. Dialogando con amigos, familiares y los participantes en nuestras actividades, animándoles a participar en nuestra asociación y ha moverse de una manera más sostenible.

6. Incidencia Social.

En primer lugar destacar nuestra contribución a la mejora del entorno:

- Reduciendo la contaminación del aire y acústica en nuestras ciudades.
- Buscando una ordenación del territorio más racional basada un urbanismo más respetuoso con el medio ambiente y con las personas.
- Ganando espacio públicos que faciliten las relaciones y el desarrollo humano.

Nuestras propuestas contribuyen de manera importante en la salud individual y colectiva de los ciudadanos. Entendiendo la salud de una forma global, la práctica de ejercicio físico regular es clave para el bienestar físico y mental de los individuos. No debemos olvidar que cada vez un porcentaje mayor de nuestros niños tienen sobrepeso, una forma de reducirla es fomentar sus desplazamientos de forma activa, ganando en salud y en autonomía.

La reducción de partículas contaminantes emitidas por el uso del vehículo privado en las ciudades es responsable de graves enfermedades asociadas al sistema cardiovascular, la reducción de estas emisiones tendría un efecto muy positivo sobre nuestros organismos.

Creamos alternativas de ocio y de desarrollo personal, generando un espacio de encuentro donde se proponen actividades abiertas a toda la ciudadanía tratando de generar afición por la bicicleta.

Generamos procesos de formación y oportunidades de cambio en la comunidad, con actividades de sensibilización, ponencias, charlas, etc. Desde una posición de responsabilidad social tratamos de aportar nuestras ideas sobre sostenibilidad.

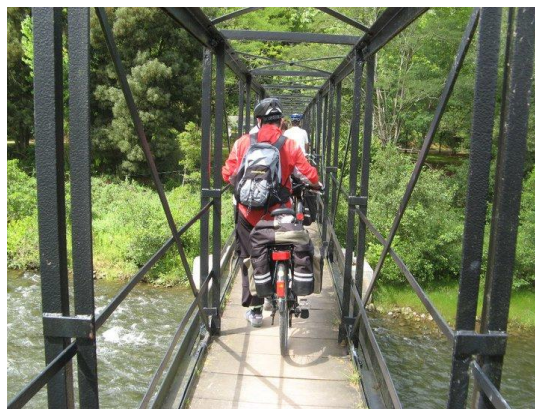
Formamos tejido social a través de nuestros proyectos y promovemos la participación de comercios, asociaciones e instituciones. Avanzar a hacia un modelo sostenible debe implicar a todos los estamentos de la sociedad, una sensibilización global y en red tiene más fuerza. Desde Cantabria Conbici ponemos toda la energía necesaria para participar en un cambio, hacia un modelo de sociedad más sostenible.

7. Actividades y Proyectos.

7.1. ACTIVIDADES

7.1.1. Marchas Cicloturistas.

Uno de nuestros objetivos es la promoción del uso de la bici como forma de ocio saludable, fomentamos el cicloturismo como una forma de conocer nuestro entorno de una forma respetuosa y profunda, el hecho de ir en bici te acerca más a la realidad de los sitios, ves los pueblos y los ecosistemas con otros ojos, te permite relacionarte con los vecinos y disfrutar de un día en compañía de personas con las que compartes una ilusión por otra manera de ocupar el tiempo libre.



Para cumplir este objetivo programamos salidas abiertas a todo el mundo, buscando recorridos sin grandes dificultades físicas, bajos kilometrajes y que tengan pocos coches, así mismo llevamos un ritmo muy tranquilo que permita el disfrute de todos haciendo paradas cada poco tiempo para hacer fotos o reponer fuerzas.



Procuramos usar el tren como forma de transporte a nuestros puntos de salida, una de nuestras preocupaciones es la movilidad sostenible y por ello evitamos el uso del vehículo privado. Estas salidas tienen una frecuencia de unos 15 días siempre teniendo en cuenta la climatología, son anunciadas a través de nuestra página web y de las redes sociales.

Rutas realizadas:

- Santander – Mortera – Santander.
- Vía Verde del Pas.
- Ruta costera de Pontejos – Pedreña.
- Rutas por el Valle de Cabezón de la Sal.
- Los Corrales de Buelna – Suances.
- Astillero – Cabárceno - Sarón
- Canal de Castilla.

7.1.2. Marcha Tweed Ride – Bicicletas clásicas.

En muchos países viene surgiendo con fuerza un nuevo movimiento ciclista que une el amor por las bicis clásicas y el ciclismo urbano con la ropa elegante de corte también clásica. Es el denominado Tweed Cycling en referencia a dicho tejido que es el preferido para salir a pedalear.



Este movimiento nació en la zona de sastrerías de Saville Row en Londres (1996) y se expande a muchos puntos del globo como Chicago, San Francisco, etc. Por supuesto el tejido por excelencia es la lana y las modernas fibras o lycras no tienen cabida en su imaginario. Lo divertido es salir a dar un paseo mostrando tanto las máquinas restauradas como la ropa chic. Y de alguna manera mostrar al público en general como la bicicleta ocupaba una parte importante en el modo de vida en sociedades no muy lejanas. Y como el mal uso del concepto “desarrollo” nos ha llevado a abandonar estos hábitos.

En Santander con motivo de los baños de ola pensamos que era la ocasión ideal para realizar una marcha de este tipo. En colaboración con la Concejalía de Movilidad Sostenible y la de Festejos nos pusimos mano a la obra. Se trata de una actividad divertida y llamativa que busca despertar el interés de la ciudad por la bicicleta. El auge de este medio de transporte en las ciudades cada vez es mayor y ha creado diferentes movimientos urbanos que ensalzan la bicicleta como icono cultural.

La marcha comenzó con un té a las 5, en Juan de Herrera donde acudieron 50 participantes ataviados con trajes de época y bicicletas urbanas de diferentes épocas, tras un agradable paseo llegamos al Sardinero donde se realizó un concurso para elegir a las personas más elegantes las bicicletas más antiguas.



La actividad tuvo un éxito inesperado, cumplimos los objetivos y esto nos ha llevado a repetir esta marcha durante este año. Además cave destacar que esta actividad es la primera vez que realiza en nuestro país, con lo que muestra nuestra labor de innovación.

7.1.3. Campaña “Cambia tu ciudad, pásate a la bici”.

Dentro del marco de colaboración de Cantabria Conbici con la Concejalía de Movilidad del Ayuntamiento de Santander, se diseñó y se puso en marcha la campaña “Cambia tu ciudad pásate a la bici”. Entendimos que tras la construcción de nuevos tramos de carril bici por el municipio, había que animar a gente a usarlos. Diseñamos un cartel que fue distribuido por las marquesinas de los autobuses municipales, en él se hablaba de las ventajas de la bicicleta y anunciaba las tres marchas urbanas organizadas. Se Utilizo un diseño actual y novedoso que llamara la atención de los viandantes.



En el diseño de las marchas se busco crear una visión lúdica de la bicicleta, con aire festivo. Abierta a todo el mundo pero buscando de forma intencionada a las familias, tratando de que niños y niñas interioricen la bici como algo divertido. El Ayuntamiento contrato a una empresa que gestionara el evento y nosotros participamos como colaboradores durante el recorrido. La salida era en la Grúa de piedra y tras circular por los carriles bici acabamos en el Parque de la Vaguada de las Llamas. Para generar ese aire festivo se colocaron globos de colores en las bicicletas y la música nos acompañó al inicio y final del recorrido.



Las marchas se realizaron en sábado para que pudieran asistir la mayor cantidad posible de gente, se realizaron dos desde la Grúa de piedra y una desde el colegio S.M. Micaela. Para ganar un plus de motivación al final de las marchas se realizaba un sorteo de materiales entre los participantes.

7.1.4. Día de la salud.

En colaboración con la Concejalía de Salud y de Movilidad Sostenible, participamos en el Día de la Salud realizando una toma de contacto con los usuarios de la bicicleta de Santander.

Se trato de unir el concepto de una movilidad sostenible y la importancia para la salud de llevar un estilo de vida sano, que incluya ejercicio y una alimentación equilibrada.

Contamos con dos puntos de información, uno en el Sardinero y otro en los Jardines José María Pereda, estaban colocados estratégicamente cerca de los carriles bici para facilitar el encuentro con los usuarios de los mismos. Cada puesto contaba con cajas de fruta y trípticos con información sobre el uso de la bici en la ciudad y sus ventajas. Cada usuario recibió un avituallamiento sano y aprovechamos para hablar de las necesidades para poder incrementar el uso de la bici por la ciudad, se observo la necesidad de construir más carriles bici y el miedo a circular por la calzada como el mayor problema.



Fue un proyecto muy interesante ya que nos permitió establecer diálogos tanto con los usuarios de la bicicleta como con peatones, conociendo de cerca sus necesidades y sus problemas. Era nuestra primera experiencia en este sentido y observamos la necesidad de seguir esta línea de trabajo, la cercanía con la gente y el diálogo como herramienta para conocer las opiniones de los ciudadanos.

7.1.5. Con bici al Cole. “100 Aniversario S.M. Micaela”Marcha.

Las actividades de sensibilización más importantes deben comenzar por los más pequeños, ellos serán los responsables de los cambios que precisa nuestra sociedad en el futuro. Para caminar hacia un modelo más sostenible y humano tenemos que mostrarles que existen otras formas de relacionarnos con nuestro entorno y en este proyecto en concreto, otra manera de desplazarnos.

A través de un miembro de la asociación nos llegó la petición de poner en marcha un proyecto con vocación de transformación social y especial interés en la promoción del uso de la bicicleta. El Colegio de la Congregación de las Adoratrices celebraba su centenario en la ciudad de Santander y con ese motivo quería devolver a la ciudad un proyecto con la intención de mejorar el entorno.

En este contexto fijamos un amplio abanico de actividades de sensibilización que desembocarían en una gran bicicletada que se desarrollaría durante un sábado y que recorrería toda la ciudad. Era muy importante que las actividades planteadas no se quedarán en un simple marco teórico, para los alumnos es clave una parte práctica que les implique y les haga partícipes del proyecto. También debíamos programar



actividades diferentes para los distintos grupos de edad ya que el colegio contaba con unidades de infantil, primaria y secundaria.

Para implicar a toda la comunidad educativa se envió una carta a las familias explicando el proyecto y pidiendo su colaboración, especialmente citándolas para el sábado señalado como el gran día de la bici. En distintas reuniones se presentó al claustro el proyecto y se les entregó material para poder desarrollar alguna sesión de sensibilización en clase, este material era sencillo y estaba basado en las ventajas del uso de la bicicleta en el medio urbano. En general la propuesta tuvo buena acogida especialmente en aquellas personas más concienciadas con la conservación del medio ambiente y la necesidad de cambiar algunos de los patrones de desplazamiento que mantenemos.

A continuación presentamos las actividades desarrolladas.

Infantil y Primaria.

En estas etapas fue fundamental la colaboración de los profesores, funcionó especialmente bien en los cursos inferiores. Se elaboró un cuadernillo para completar y colorear, en este se repasaban las partes de la bici, señales, había cuentos, etc. Esta parte que podríamos considerar teórica fue completada con un circuito de educación vial montado en el gimnasio. El circuito contaba con sus señales, viales, semáforos, etc. y los niños y niñas montados en triciclos, bicis con ruedines y de más vehículos autopropulsados, disfrutaron aprendiendo a circular. En los cursos superiores de primaria se consideró inviable la realización durante las clases de actividades prácticas sobre bicicletas, por motivos organizativos y de seguridad.

Secundaria.

En esta etapa se inició el trabajo con una sesión de sensibilización en la hora de tutoría. Con el material entregado y un guión de preguntas los profesores la desarrollaron sin problemas. Como inicio de la misma se presentaba un video titulado "Al instituto en bici" del BACC (Bicicleta club de Cataluña), organización con una gran experiencia en este tipo de proyectos que nos envió material para desarrollarlo en nuestro colegio.

Como refuerzo práctico durante una hora de educación física se realizó un taller de mecánica y de conducción. En colaboración con una tienda de Santander, se organizó un taller muy instructivo donde los alumnos y alumnas trabajaron en equipo para solucionar esta eventual avería. Para estas clases los alumnos traían sus propias bicicletas al instituto y las custodiábamos en el gimnasio, en todas las clases tuvimos hasta 10 bicicletas por lo que pudimos realizar grupos pequeños y todos participaron activamente. Tras la parte mecánica hicimos algunos juegos de habilidad para mejorar el control sobre la bicicleta.

Muchos de los alumnos decían que les encantaría ir con la bici al colegio, estas palabras animan a realizar estas actividades y a te hacen pensar que si se dieran las condiciones adecuadas, le realidad de otros países europeos, en relación al uso de la bici podría verse aquí.

Para ofrecer una visión diferente del uso de la bici, invitamos a José María Lahidalga, un cicloturista torrelaveguense que realizo un gran viaje con su bici, la ruta de la seda, desde Torrelavega a Pekín. Nos enseñó sus experiencias y todos los países y culturas que conoció, los chicos atendieron con interés y se quedaron impresionados con el gran viaje de Chema.

Gran Bicicletada.

Durante el sábado se programo un día de la bicicleta. Desde las 11 de la mañana distintas actividades.

- Circuito de educación vial: Construimos una enorme rotonda en el centro del patio con cuatro carriles entrado y de salida, en ella los chicos aprendieron a circular respetando los pasos de cebra, los stops y los cedas al paso.
- Circuito y juegos de habilidades: Con conos se preparo un circuito con curvas cerradas, zig-zig, pequeños saltos, etc. Con el fin de mejorar la técnica de conducción. También se hicieron juegos de carreras lentas y conducir con un objeto en la mano, siempre con el fin de ganara en habilidad en el manejo de la bici. Por último se hizo una actividad para aprender a manejar los cambios.
- Taller de Mecánica: Dos voluntarios de Cantabria Conbici enseñaron a los asistentes los arreglos básicos, revisión de frenos, pinchazos, regular la altura del sillín, etc. Este punto es muy interesante ya que aumenta la autonomía de los usuarios de la bici en su día a día.



Marcha cicloturista

En colaboración con el Ayuntamiento se organizo una marcha urbana en bici desde el colegio dentro de la campaña "Cambia tu ciudad pásate a la bici". Se invito a todos los ciudadanos a compartir ese día de fiesta en el colegio y reivindicar el uso de la bici como medio de transporte saludable y sostenible. Acompañados por la por la policía, unos



150 participantes de todas las edades fuimos desde Cazoña al Parque de las Llamas pasando por la calle Castilla y por el carril bici desde la Grúa de piedra hasta el citado parque. Una vez finalizada la marcha se realizó un sorteo de materiales ciclistas entre los participantes. Fue impresionante la resistencia de niños de 5 años que después de estar toda la mañana andando en bici por el colegio llegaron hasta el parque de las Llamas. Ver a los niños y niñas divirtiéndose sobre las bicicletas anima a realizar estas actividades.

Surge la pregunta, en que momento se deja de ver este divertido medio de transporte como algo útil e importante en el día a día, creemos que el miedo de los padres y la falta de cultura ciclo-urbana hace que los adolescentes pasen de ese interés por el uso de la bici a dejarla abandonada en un garaje acumulando polvo.

7.1.6. Operación Ring – Ring.

La Operación Ring-Ring fue una actividad propuesta por la asociación “Cantabria Con Bici”, como buena práctica y medida de promoción del uso de la bicicleta en la ciudad de Santander.

El proyecto “Operación Ring-Ring” está inspirado en la actividad del mismo nombre realizada desde 1.999 por otros colectivos de la Coordinadora “ConBici” como por ejemplo “Plataforma Carril Bici de Córdoba”, “Amics de la bici” y “Asociación para la promoción de la bicicleta” de Barcelona o “Biziz bizi” de Vizcaya. Con “Operación Ring-Ring” se pretende hacer el camino más agradable a todas las personas que utilizan la bicicleta como medio de transporte a la par que se suministra información sobre las infraestructuras ciclistas en la ciudad, las recomendaciones sobre como circular de forma segura en bici por Santander y se recogen las ideas, sugerencias y quejas de los ciudadanos que se acercan a los puntos de información instalados por la ciudad.



La actividad se desarrolló dentro de la semana europea de la movilidad 2.010 que tuvo como lema central: **“Movilidad, Salud y Seguridad: Muévete con Inteligencia y Vive Mejor”**

La Semana Europea de la Movilidad es la plataforma ideal para informar a los ciudadanos sobre las medidas que están llevando a cabo en Santander para conseguir un futuro más verde y saludable, y mostrando al mismo tiempo lo que los ciudadanos pueden hacer por su propia salud y la de sus conciudadanos. Dentro de estas medidas,

la promoción del uso de la bicicleta como vehículo de transporte en las ciudades es un punto fundamental.

Para desarrollar la misma situamos dos puntos de información, uno en los jardines José María Pereda y en el Sardinero. Buscamos el dialogo con los peatones y ciclistas, ha estos últimos se les repartió un desayuno saludable y la prensa diaria. También se les regaló un timbre, este regalo es una herramienta fundamental para transformar la bicicleta en un vehiculo de transporte, nos permite avisar a otras y bicis y peatones de nuestra presencia, permitiendo reducir los accidentes y sustos variados. Al igual que el día de la salud lo más importante fue el intercambio de impresiones con la comunidad ciclista y la recogida de sus impresiones, estas fueron remitidas por escrito a la concejalía de movilidad junto a una evolución del evento. En total se repartieron 350 timbres a pesar de que la climatología fue adversa, lo cual fue un éxito para ser la primera edición de este proyecto.

7.1.7. Decabike.

Decathlon Santander se puso en contacto con Cantabria Conbici para colaborar en su Día de la bicicleta, evento denominado Decabike. Se organizaba una marcha que partía de La Albericia y acababa en el Parque de las Llamas, allí se realizarían diversas actividades relacionadas con la bicicleta y nosotros propusimos la realización de un taller de movilidad sostenible y educación vial para los más pequeños.

Tras balizar un espacio libre de gente montamos un circuito con pasos de cebras, stops, cedas el paso, etc. En grupos de 8 niños primero hacíamos El taller de movilidad sostenible y luego pasaban al circuito, de forma que los grupos iban rotando.



7.1.8. Marcha urbana + Concierto de Mario San Miguel

La asociación se puso en contacto de forma informal con el técnico municipal responsable del programa de ocio “La noche Es Joven”, a través de una entrevista a pie de calle le expusimos nuestra colaboración para realizar alguna actividad dentro de su proyecto. Tras este contacto inicial pensamos en que propuestas podían encajar en “La noche es Joven” y que a la vez estuvieran relacionadas con nuestros objetivos. Nuestra propuesta fue realizar una marcha en bici para acudir a un evento organizado por la

Concejalía de Juventud, una forma de utilizar la bici como forma de desplazamiento y un evento reivindicativo.

Mantuvimos una reunión con el responsable del programa y buscamos un evento que encajara bien con la marcha en bici. Se eligió el Concierto de Mario San Miguel y el ejército del amor”, la marcha en bici saldría una hora antes del evento y tras dar una vuelta por las calles de Santander acabamos en el Colegio de Numancia, allí fue el concierto y el fin de fiesta de La edición de la Noche es Joven.

A la marcha acudieron 60 personas y fue la actividad mejor valorada por los participantes del programa. El año que viene seguiremos buscando cauces de colaboración con esta institución.



7.1.9. Festival contra el cambio climático

La fundación Naturaleza y Hombre se puso en contacto con nuestra organización para ayudarles y asesorarles en la organización de una marcha cicloturista en las inmediaciones de Liérganes.

Esta actividad estaba encuadrada dentro un festival contra el climático, con charlas, talleres y conciertos. Buscamos un recorrido con pocos coches y sin muchas dificultades físicas, fuimos desde la Cavada a Riotuerto, regresamos a la Cavada y fuimos poco a poco hasta Liérganes donde acabamos el recorrido.



Salimos desde Santander en tren 25 personas y en la Cavada se nos unieron otros 20, la marcha fue un éxito de participación y la ruta nos acercó a la naturaleza del bajo Miera.

Completamos nuestra colaboración con una charla sobre el uso de la bici y la planificación de las ciudades. En el salón de proyecciones del Fluviariun expusimos las bases de la movilidad sostenible, la contribución a la mejora del entorno y el papel que la bicicleta juega en todo este proceso. Para concluir visualizamos un reportaje de Ecologistas en Acción sobre el mismo tema

7.1.10. Ponencias.

Desde un punto de vista de promoción del uso de la bicicleta entendemos fundamental dar a conocer a la sociedad las ventajas de este medio de transporte y nuestro punto de vista como usuarios. Una Forma de hacerlo institucionalizadamente es la participación en Jornadas relacionadas con nuestra área de trabajo, la movilidad sostenible.

Desde nuestra constitución, Cantabria Conbici se ha ido convirtiendo progresivamente en un referente regional como asociación que defiende el uso de la bicicleta. Se ha conseguido a base de trabajo, con reuniones permanentes con distintas entidades y estando pendiente de la actualidad en materias de urbanismo y transporte, dando nuestra opinión en los medios de comunicación. Nuestra posición ha provocado que fuéramos invitados a diferentes eventos:

Jornada de movilidad ciclista.

Organizada por la Consejería de Medio ambiente del Gobierno de Cantabria. Nuestra ponencia titulada “Perspectiva Ciclo- Urbana en Santander” analizaba la realidad de la movilidad ciclista en dicho municipio, valorando los diferentes proyectos realizados y presentado las propuestas que entendemos que se deben acometer para conseguir un mayor uso de este medio de transporte. También analizamos los mitos que existen alrededor de la bicicleta como medio de transporte y los problemas que causa la dependencia del vehículo privado en nuestras ciudades y pueblos.

X Jornadas Acanto de patrimonio Cultural y Natural.

Desde la Federación de Asociaciones Acanto se nos invito a participar en sus décimas Jornadas. En esta ponencia hicimos hincapié en la transformación que han vivido las ciudades a costa del vehículo privado y las consecuencias que tiene para los ciudadanos. Reflexionamos sobre el modelo de ciudad que queremos, pensada para el coche o para las personas, hablamos de ganar espacio público, de reducir el ruido y la contaminación, hablamos de la prioridad de los peatones, bicicletas y el transporte público, etc. También aprovechamos la ponencia para hablar de las ventajas de la bici y las medidas necesarias para su promoción.



7.2. PROYECTOS

Como otra gran línea de actuación de la asociación está la de canalizar las diferentes reivindicaciones que desde el colectivo de ciclistas se vienen pidiendo a lo largo del tiempo e intentar desde un punto de vista constructivo conseguir mejoras en las condiciones de uso de la bicicleta como medio de transporte.

7.2.1. Intermodalidad.

La intermodalidad es la INTERcomunicación entre MODOS de transporte. Por ejemplo, coger la bicicleta para ir a la estación y allí coger el tren. Las posibilidades de intermodalidad son tantas como medios de transporte hay, si existe interconexión entre ellos.

La intermodalidad entre la bicicleta y los medios de transporte público (tren, bus, metro, tranvía...) permite evitar los poco sostenibles recorridos en automóvil que causan tantos perjuicios tanto medioambientales (contaminación acústica y atmosférica), sociales (accidentes y sus terribles consecuencias) y de costes a la colectividad, entre otros.

Desde Cantabria ConBici, además de apoyar a la coordinadora nacional Conbici en sus reivindicaciones ante RENFE y el Ministerio de Fomento, hemos promovido la mejora de la intermodalidad en nuestra región con las siguientes propuestas:

- **Autorización para el transporte de bicicletas en el funicular entre el Río de la Pila y General Dávila**

En un primer momento, el transporte de la bicicleta en el funicular del Río de la Pila estaba prohibido, por lo que desde la asociación se iniciaron las pertinentes reclamaciones al Ayuntamiento de Santander para eliminar esta restricción, aportando soluciones a una de las mayores problemáticas de la capital cántabra, el transporte vertical.

Los argumentos presentados desde Cantabria ConBici fueron escuchados y valorados positivamente desde el Ayuntamiento de Santander y a día de hoy hay un espacio habilitado para el transporte de bicicletas en el funicular.

- **Propuestas para mejorar la combinación Bus + Bici**

A este respecto, se han expuesto a las distintas autoridades soluciones existentes en otras ciudades como la incorporación de portabici en los autobuses o la habilitación de espacios en el interior de los mismos para 2 o 3 bicicletas.

Siendo conscientes de la especial problemática con la orografía de la ciudad de Santander respecto al uso de la bicicleta, desde la asociación se ha insistido muy especialmente en que este tipo de soluciones serían muy eficaces en líneas “clave” que permitieran salvar las mayores alturas de la ciudad.



Portabicis en autobús municipal de la ciudad de la ciudad Seattle, E.E.U.U.

- **Tarjeta sin contacto Transportes de Cantabria**

La Tarjeta sin Contacto TC es una tarjeta inteligente que permite su utilización en el transporte público de viajeros en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Cantabria.

Desde la asociación Cantabria ConBici se ha solicitado a las distintas autoridades que se amplíe la cobertura de esta tarjeta a los sistemas de bicicletas y públicas.

- **Transporte marítimo de la bahía**

Desde Cantabria ConBici creemos que el transporte marítimo de la bahía es el medio de transporte más eficaz para trasladarse entre los municipios de Marina de Cudeyo, Ribamontán al Mar y Santander. Por ello, hemos establecido contactos con la empresa concesionaria de dicho servicio para transmitirles las necesidades de los usuarios de la bicicleta de cara a optimizar la intermodalidad en el entorno de la bahía.

7.2.2. Urbanismo.

Para conseguir una ciudad más sostenible y habitable, los desarrollos urbanos basados en las personas y en el espacio público son el nuevo modelo de expansión y construcción sostenible.

Para cualquier persona la movilidad es más que un derecho, una necesidad inevitable. La distancia que recorre una persona para realizar sus tareas cotidianas se ha visto incrementada en los últimos años, de unos 7 kilómetros diarios en los años 80, hasta los 20 actuales, debido a desarrollos urbanísticos que han adoptado al vehículo privado como nexo de unión entre el hogar, el centro de trabajo y los centros de ocio. En base a esto, las zonas de expansión de las ciudades se han convertido en zonas residenciales, faltas de planificación de servicios como líneas de transporte urbano,



centros de salud, mercados, colegios y zonas de esparcimiento, condenando a los ciudadanos a adoptar el coche como la única opción de desplazarse en un tiempo razonable.

En estos momentos, para muchas personas, mileuristas o parados, adquirir o mantener un coche supone un esfuerzo inabordable o demasiado caro. Mileuristas para desplazarse al trabajo, parados para buscar nuevas oportunidades, en definitiva cualquier persona, debe asumir el coste de la gasolina, el mantenimiento del vehículo, seguro, revisiones, impuestos y el gasto más elevado, su compra. Todo esto para que la ciudad por pequeña que sea no se convierta en grandes distancias.

De esta manera, defendemos el fomento de los servicios urbanos de transporte, el teletrabajo, aparcamientos disuasorios, la construcción de carriles bici en las principales vías de tráfico, los planes de calmado de tráfico mediante zonas 30, las peatonalizaciones y un desarrollo urbanístico que ponga a menos de 10 minutos andando, en bicicleta o en autobús cualquier servicio que necesite una persona.

Para las empresas, de cualquier tamaño, fomentar el abandono del uso irracional de coche implica ventajas en cuanto al aprovechamiento del espacio. Por ejemplo, un coche aparcado en la calzada ocupa unos 10 metros cuadrados de espacio público, ya puede ser debajo de casa, cerca del trabajo, del cine, del supermercado, de la farmacia etc. Es decir, cada persona que usa el coche cotidianamente necesita realizar un uso del suelo público equivalente a tantos aparcamientos necesite usar en sus desplazamientos, por no hablar del ancho de los viales para soportar en determinados momentos grandes flujos de tráfico, lo que nos lleva a que el 30% del espacio de la ciudad se destina al uso del coche. Este espacio puede ser revertido mediante peatonalizaciones, como las calles del centro, del cual se aprovecharían todos los comerciantes, al llenar las calles de gente, por ejemplo la Avenida Bilbao a su paso por el centro de Muriedas o la Avenida de la Concordia, o los residentes, consiguiendo una zona más tranquila y libre de gases y ruidos para vivir.

Esto sin duda debe ir acompañado de la construcción de parkings para residentes y la construcción de aparcamientos disuasorios en las entradas de la ciudad para conseguir menos coches circulando por el centro de las ciudades.

Para una gran empresa que adopte un plan de movilidad en su centro de trabajo, implica que el espacio privado de los aparcamientos que dejen libre los trabajadores que acudan en autobús, coche compartido, tren o bicicleta, puede ser ocupado por nuevas infraestructuras, dotaciones, de manera que se puede aumentar la productividad o mejorar las condiciones de trabajo, por espacio, adecuación, etc.

Asumir por todos un modelo de transporte sostenible y cambiar el modelo de hacer ciudad es cada día más urgente. Llevamos 5000 años haciendo ciudades y solo en los

últimos 60 años las hacemos en función del coche, no habiendo ninguna ciudad que haya conseguido solucionar sus problemas en función de este

7.2.3. Planes de Movilidad

Una herramienta para actuar sobre los hábitos de transporte de las personas son los Planes de Movilidad Sostenible. Tras observar su lugar de aplicación, ya pueden ser ciudades o centros de trabajo, de estudio o de ocio, y evaluando este mediante criterios de desarrollo sostenible, se permite en todos los casos, la reducción de las emisiones contaminantes, la mejora del tráfico urbano e interurbano, la disminución del riesgo de accidentes “in itinere”, la liberalización de espacio cercano al área de actuación y además un ahorro en el gasto individual destinado al transporte.

En el mes de enero de este año, la asociación presentó al Director de Gestión del Hospital Marqués de Valdecilla una propuesta de Plan de Movilidad Sostenible para Trabajadores, buscando actuar sobre los hábitos de movilidad y transporte de estos, cambiando el uso del vehículo privado como forma de ir al trabajo por otros modos más sostenibles y eficientes. Para conseguir esto es necesario que tanto el transporte público como la bicicleta o desplazarse andando sean opciones fáciles, seguras, cómodas, económicas y atractivas.

El Hospital Universitario Marqués de Valdecilla está formado por varios edificios, generando un centro de trabajo ubicado en la entrada-salida de Santander, desde donde se distribuye el tráfico de la ciudad. Es a su vez, la empresa más importante de la región, más reconocida y mejora valorada por los ciudadanos de Cantabria, la cual produce unos 10.000 desplazamientos diarios entre trabajadores y visitantes.

Dentro de los anexos se encuentra el documento completo presentado por la Asociación a la Dirección del Hospital, que recoge el conjunto de actuaciones dirigidas a la implantación de hábitos de transporte más sostenibles – caminar, bicicleta, transporte público, coche compartido – es decir, de modos de transporte que hagan compatibles la movilidad, la cohesión social y la defensa del medio ambiente, garantizando así una mejor calidad de vida para los ciudadanos.

7.2.4. Infraestructuras

En determinadas circunstancias la construcción de nuevas infraestructuras ciclistas son necesarias para la promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte.

Desde nuestra asociación estamos en continuo contacto con las diferentes administraciones, colaborando en los procesos productivos y dando el punto de vista del usuario de la bicicleta.

Como actuaciones a destacar enumeramos las siguientes:



7.2.4.1 Alegaciones al plan parcial de La Remonta

La Remonta es un reto, una oportunidad para los santanderinos de demostrar a todos en qué modelo de ciudad creemos y como queremos que sean nuestros barrios en el futuro.

La asociación Cantabria Conbici no es ajena a esta realidad y como un ciudadano más mostramos nuestra opinión y trasladamos nuestras propuestas para mejorar el plan parcial que definirá la ordenación de tan valioso lugar.

Podríamos discutir sobre si los usos que se le van a dar a la parcela serían los más adecuados, pero creemos que ese tiempo ha pasado y hay que centrarse en que el plan parcial sea el que realmente quieren los vecinos. El mejor para todos.

Nuestras propuestas como asociación se centran en aspectos relacionados con la movilidad sostenible y de manera expresa sobre movilidad ciclista. Pero nuestra sensibilidad nos hace mostrar nuestras sugerencias sobre otros diversos temas que pueden desembocar en una mejor calidad de vida para los vecinos.

En líneas generales nos parece que el avance del plan parcial “La Remonta” no es para nada ambicioso. Se basa en un modelo urbanístico caducado y fracasado. Centrándose en la movilidad en vehículo privado. Todo gira en torno al coche. Los viales y plazas de aparcamiento están sobredimensionados. Es más de lo mismo.

Por eso uno de los principales objetivos y criterios especificado en los requisitos de planificación no se cumple. Este objetivo que tanto echamos en falta y que en todo momento se contradice es el siguiente:

*“Usar un **modelo de movilidad sostenible** para crear una nueva estructura viaria rodada, ciclista y peatonal que complemente y mejore la del resto de la ciudad, y que al mismo tiempo desincentive el uso del vehículo privado, y que sirva también para transformar en vías urbanas las actuales carreteras que bordean el ámbito.”*

7.2.4.2 Alegaciones al plan de ordenación ferroviaria

La asociación Cantabria Conbici entiende y comparte el interés de la administración por el mejor uso del espacio público, facilitar la movilidad de los ciudadanos y adaptar las infraestructuras a las ciudades de nuestros días. En el entorno de la bahía de Santander consideramos que hasta la fecha de hoy las personas como peatones y como ciclistas no son tenidas en cuenta en estos grandes proyectos que diseñan infraestructuras que mejoran la movilidad de los usuarios y a la vez suponen barreras arquitectónicas insalvables para las personas como peatones y ciclistas.

Por eso uno de nuestros principales objetivos es conseguir unir los municipios de Camargo y Santander para que cualquier persona sea capaz de desplazarse desde los dos núcleos urbanos, cosa que en la actualidad se presenta realmente difícil.

Por eso aprovechamos el plan de integración ferroviaria para que en los espacios que queden inutilizados y en otros que en la actualidad se encuentran impracticables se reconviertan para uso y disfrute de peatones y ciclistas.

7.2.4.3 Informe carril bici Santander

Como otra de nuestras actuaciones esta el instar a la conservación y mejora de las infraestructuras existentes. Por ello se presento ante el ayuntamiento de Santander un informe detallado de lo que a nuestro juicio se presenta muy mejorable de las actuaciones en materia de movilidad ciclista que se han venido ejecutando en el ayuntamiento de Santander.

7.2.4.4 Participación en el plan de movilidad ciclista de Cantabria

La consejería de Medio Ambiente del Gobierno de Cantabria está elaborando el plan de movilidad ciclista de Cantabria. Desde Cantabria Conbici estamos participando en el grupo de trabajo con la consultoría encargada de la redacción proponiendo actuaciones y dando el punto de vista del usuario de la bicicleta.

7.2.4.5 Propuesta de infraestructura ciclista para el centro de Santander

En el municipio de Santander creemos que se ha producido un incremento en el número de desplazamientos diarios en bicicleta. Esto es debido a la unión de diferentes factores.

Desde nuestro punto de vista para que se produzca una verdadera explosión como la de otras ciudades en España y en Europa es necesario llevar a cabo una serie de medidas de incentivación. Una de ellas es actuar en el centro de la ciudad como zona con determinados problemas en los que respecta a la movilidad, con grandes centros de trabajo, comerciales, de ocio, etc.. Esto puede servir como ejemplo para la periferia y de alguna manera ser un punto de inflexión en el lento proceso de crecimiento de la movilidad ciclista en Santander.

7.2.4.6 Aparcabicis

Uno de las medidas para fomentar el uso de la bicicleta es la creación de puntos de aparcamiento seguro cubriendo la mayor parte de las ciudades y principalmente en los puntos de especial importancia.

Desde nuestra asociación hemos presentado diferentes documentos tanto al gobierno de Cantabria como al Ayuntamiento de Santander proponiendo lugares para la instalación de Aparcabicis que faciliten el uso de la bicicleta como medio de transporte.

6. Incidencia Social.

En primer lugar destacar nuestra contribución a la mejora del entorno:

- Reduciendo la contaminación del aire y acústica en nuestras ciudades.
- Buscando una ordenación del territorio más racional basada un urbanismo más respetuoso con el medio ambiente y con las personas.
- Ganando espacio públicos que faciliten las relaciones y el desarrollo humano.

Nuestras propuestas contribuyen de manera importante en la salud individual y colectiva de los ciudadanos. Entendiendo la salud de una forma global, la práctica de ejercicio físico regular es clave para el bienestar físico y mental de los individuos. No debemos olvidar que cada vez un porcentaje mayor de nuestros niños tienen sobrepeso, una forma de reducirla es fomentar sus desplazamientos de forma activa, ganando en salud y en autonomía.

La reducción de partículas contaminantes emitidas por el uso del vehículo privado en las ciudades es responsable de graves enfermedades asociadas al sistema cardiovascular, la reducción de estas emisiones tendría un efecto muy positivo sobre nuestros organismos.

Creamos alternativas de ocio y de desarrollo personal, generando un espacio de encuentro donde se proponen actividades abiertas a toda la ciudadanía tratando de generar afición por la bicicleta.

Generamos procesos de formación y oportunidades de cambio en la comunidad, con actividades de sensibilización, ponencias, charlas, etc. Desde una posición de responsabilidad social tratamos de aportar nuestras ideas sobre sostenibilidad.

Formamos tejido social a través de nuestros proyectos y promovemos la participación de comercios, asociaciones e instituciones. Avanzar a hacia un modelo sostenible debe implicar a todos los estamentos de la sociedad, una sensibilización global y en red tiene más fuerza. Desde Cantabria Conbici ponemos toda la energía necesaria para participar en un cambio, hacia un modelo de sociedad más sostenible.



7. Recursos.

La base de nuestro proyecto son los recursos humanos, voluntarios que además de sus ocupaciones profesionales dedican parte de su tiempo a sacar adelante las actividades y asistir a las actividades organizadas por la asociación. Comenzamos un grupo de 5 personas y de forma progresiva se fue sumando gente, en la actualidad unas 15 personas colaboran activamente en la consecución de los objetivos de Cantabriaconbici. Cada persona en función de sus conocimientos e intereses aporta su granito de arena a la asociación.

A nivel económico nuestros recursos son escasos, tenemos una cuota anual de 6 euros. Escogimos un precio simbólico que no impidiera a nadie formar parte de la asociación por motivos económicos, señalar que los menores de 16 años no deben pagar nada. El dinero recaudado se utiliza para pagar la cuota de la Coordinadora Nacional Conbici y especialmente para cartelería, material fungible y merchandaising.

Contamos con la colaboración de la Coordinadora de ONG que nos deja su sede como lugar de reunión, tenemos reservada una sala los miércoles segundos de cada mes. También disponen de una sala para ruedas de prensa y presentaciones que podemos utilizar. Solicitando con antelación contamos con unas instalaciones muy adecuadas a nuestras necesidades.



8. Temporalización.

La asociación tiene una reunión mensual, en ella se analiza la actualidad, se revisan todos los proyectos en marcha y se estudia la necesidad de poner en marcha nuevos grupos de trabajo. También se aprovecha para discutir sobre nuestras posiciones, intercambiando ideas y logrando consensos. Estas reuniones están abiertas a todos los socios y en ellas se fijan los puntos a seguir.

El Desarrollo de un proyecto precisa más tiempo y dedicación, para ganar en funcionalidad se organizan grupos de trabajo de 2 o 3 personas. Estos grupos mantienen las reuniones necesarias para sacar adelante el trabajo, existiendo una gran flexibilidad a la hora de realizarla en función de las posibilidades de cada persona.

Lo más importante es adecuarse a los ritmos que lleven los proyectos. Hay una fase de inicio donde se observa la necesidad de realizar una determinada acción, una fase de desarrollo donde se crea el proyecto y por último, una fase de conclusión donde se presenta al grueso de la asociación y se pone en marcha.

El ritmo del trabajo lo marcará el plazo para su puesta en marcha, al disponer de pocos recursos humanos y materiales nos centramos en aquellas actividades que precisan una respuesta más urgente, realizando en algunos casos reuniones extraordinarias para tratar temas que no pueden esperar. Los proyectos fijados con mucha antelación permiten un desarrollo más pausado y una temporalización más amplia, como caso de la semana de la movilidad o el calendario de actividades cicloturistas.

En síntesis, realizamos actividades a lo largo de todo el año, proyectos a largo plazo y actuaciones urgentes que dependen de la actualidad.



9. Evaluación de los proyectos.

Entendemos la evaluación como un proceso global que permite una revisión continúa de nuestros objetivos, proyectos, metodología, con el fin de conseguir de mejorar nuestros procesos. Abarca una evaluación inicial valorando el contexto, una evaluación del proceso que nos permite reconducir los proyectos y una evaluación final que busca aspectos de mejora para subsiguientes propuestas.

Tenemos que destacar la importancia de nuestra participación en las evaluaciones globales realizadas por la Coordinadora Conbici a nivel nacional, participando en las asambleas generales y aportando nuestros puntos de vista. Este hecho nos permite conocer la realidad de lo que se hace en otras provincias y las acciones a nivel estatal.

Herramientas de Evaluación:

- Análisis por parte de la junta directiva y de los socios, del entorno social y medio ambiental.
- Análisis del desarrollo de los proyectos por parte de la junta directiva, los socios y los grupos de trabajo.
- Dialogo con los ciudadanos con los a través de las diferentes actividades realizadas.
- Análisis compartido con las instituciones y entidades con las que colaboramos.

Aspectos Positivos y Objetivos alcanzados.

- Destacar que en tan solo dos años nos hemos convertido en la referencia regional en el ámbito de la movilidad en bicicleta.
- Colaboración positiva con gran cantidad de asociaciones e instituciones.
- Conseguir una participación cada vez mayor de los ciudadanos en marchas cicloturistas y actividades relacionadas con este medio de transporte.
- Participación en el plan de movilidad ciclista de la Consejería de medio ambiente.

Aspectos a mejorar.

- Conseguir una mayor participación en el diseño de los carriles bici para mejorar su seguridad y su eficacia. Tanto a nivel local como regional.
- Conseguir un proyecto que incluya una infraestructura ciclista por el centro de Santander y por el Barrio Castilla-Hermida.
- Profundizar en el planes de zonas 30
- Avanzar en los objetivos del plan de movilidad sostenible de Santander.

- Buscar nuevas herramientas para animar a un cambio de modelo de ciudad por parte de los políticos responsables.
- Buscar una mayor presencia en otros municipios a través de nuevos socios que quieran desarrollar proyectos de movilidad sostenible.
- Proponer nuevas campañas



10. Síntesis.

Cantabria Conbici después de dos años y medio de recorrido esta consiguiendo de forma progresiva sus objetivos. Empezó como un sueño de unos pocos y se ha ido convirtiendo en una realidad, nuestras inquietudes y sentimientos han sido canalizadas a través de este proyecto. Nos mueve el convencimiento y el afán de que un mundo mejor es posible, la movilidad sostenible afecta directamente a la calidad vida de las personas. Ampliando espacios públicos, reduciendo la contaminación y favoreciendo las relaciones personales.

Hemos logrado un importante reconocimiento gracias a nuestra presencia social, nuestro dinamismo, buen criterio y cercanía con el ciudadano.

Somos conscientes de que las políticas en pro de la movilidad sostenible son difíciles a corto plazo, pero para adelantar estos procesos, hacen falta valentía, audacia, equilibrio, dialogo y esfuerzo. Ahí es donde nuestro proyecto estará presente para colaborar y dar un empujon siempre que sea necesario.

Estamos ante una iniciativa de largo alcance, somos conscientes de que la concienciación progresiva de las personas en temas medioambientales juega a nuestro favor pero tenemos que ser capaces de acelerar ese proceso. Hasta ahora hemos ido realizando numerosas actividades de sensibilización y propuestas en diferentes ámbitos. En los próximos años continuaremos con la misma energía desarrollando nuevos proyectos y manteniendo los actuales.

Nuestras próximas líneas de trabajo son:

- Ampliar nuestro radio de actuación a más municipios de la región.
- Colaborar con los diferentes entes sociales de nuestro municipio (Asociaciones de vecinos, comerciantes, empresas de transporte...)
- Reclamar las infraestructuras que son imprescindibles para el desarrollo de la movilidad ciclista.

Para finalizar, la bicicleta es un elemento dinamizador de las ciudades que impulsa un desarrollo global de estas, solo aquellas que sean valientes y apuesten definitivamente por una movilidad sostenible serán capaces de conseguir lugares habitables en los que prime la calidad de vida de las personas.

“Cada vez que veo a un adulto sobre una bicicleta, no pierdo la esperanza para el futuro de la humanidad.”

Helbert George Wells



10. Anexos.

- Notas de prensa.
- Alegaciones.
- Documentos.
- Propuesta de Infraestructura ciclista para el centro de Santander.
- Apariciones en medios de comunicación.