

## MOCIÓN

**Que presenta el concejal portavoz del Grupo Municipal Adelante Málaga, Eduardo Zorrilla, a la Comisión del Pleno de Ordenación del Territorio, Movilidad y Seguridad, relativa a la creación de una red de aparcabicis en la ciudad de Málaga.**

Ante la situación de emergencia climática en la que nos encontramos surge la necesidad de apostar por medios de transportes no contaminantes, ni atmosférica ni acústicamente, por lo que el fomento del uso de la bicicleta es indispensable. Para ello, junto a una normativa adecuada, la creación de una red de carriles bici y la expansión de la bicicleta pública de alquiler hacia todos los barrios, procede la instalación de aparcabicis en número suficiente y en los lugares adecuados para que las personas usuarias de la bicicleta puedan desplazarse con comodidad, de forma práctica y con la confianza de que su vehículo se queda estacionado con la seguridad necesaria.

Málaga cuenta con diversos puntos para el aparcamiento de bicicletas a lo largo de la ciudad, pero en una dotación insuficiente. Además, la ordenanza de Movilidad que impulsa el equipo de gobierno y que en la actualidad se encuentra en fase de exposición pública, presenta una regulación limitante para el aparcamiento de bicicletas, que reduce las posibilidades y puede desincentivar su uso. En concreto, el artículo 33.3 establece la prohibición de estacionar bicicletas sobre *“aceras, paseos y demás zonas destinadas a los peatones”*. A la vez que fija la excepcionalidad de poder aparcarlas en estos espacios *“en los casos excepcionales que sean señalizados (...) siempre que no signifiquen un obstáculo que perjudique o entorpezca el tránsito de los peatones”*.

Esta regulación tan estricta, teniendo en cuenta la ausencia de parrillas aparcabicis en muchos puntos de alta demanda, en numerosos barrios y en toda la almendra del centro histórico de la ciudad, complica a muchos usuarios poder decantarse por el uso de la bicicleta para sus desplazamientos cotidianos.

La contundencia con la que legisla el equipo de gobierno, junto a las medidas sancionadoras que prescribe en el punto 33.4, que incluyen hasta la retirada del vehículo, va a contribuir a desincentivar el uso de la bicicleta, lo que iría en contra de un objetivo estratégico para avanzar en la movilidad sostenible, si no se instalan en número suficiente y en ubicaciones adecuadas nuevos puntos para el aparcamiento funcional y seguro de bicicletas.

Aunque es cierto que el artículo 33.5 alude a que el Ayuntamiento *“fomentará la instalación de aparcamientos para bicicletas”* y cita diversos lugares de interés, consideramos preciso un compromiso más concreto por parte del equipo de gobierno, así como la necesidad de adopción de acuerdos claros, con un horizonte temporal y la fijación de un número concreto de unidades de aparcabicis para instalar en base a

estudios de la demanda, así como a la necesidad de habilitar cauces de participación con los colectivos para la instalación de estas infraestructuras.

Y entendemos necesario el compromiso por parte del área de Movilidad en la realización de una revisión y ampliación anual de los puntos de aparcamientos habilitados en la ciudad, orquestando mecanismos de consulta y participación con los colectivos sociales del ámbito de la movilidad. También es necesario que el mapa de aparcamientos de bicicletas geo-localizados que está publicado en el portal de datos abiertos en la web municipal, se actualice periódicamente, pues en la actualidad siguen constando aparca bicis que ya no existen, como los que existían en la Alameda, mientras que faltan algunos nuevos. También es necesario que se vayan actualizando conforme se vayan añadiendo los nuevos puntos.

Es necesario ampliar el número de aparcabicis existente, extenderlos a todos los barrios y que estén presentes en todos los edificios que presten servicios públicos, institucionales, instalaciones deportivas, centros educativos, parques, equipamientos municipales, zonas comerciales y de ocio, áreas de oficinas y centros de trabajo, polígonos y espacios públicos de mayor afluencia. Además de en las estaciones o paradas de transportes públicos, con objeto de favorecer la intermodalidad.

La conclusión de la necesidad de avanzar en la instalación de aparcabicis viene respaldada, además, por los resultados de la encuesta de satisfacción sobre las condiciones de movilidad ciclista realizada por la Federación de Asociaciones de Consumidores y Usuarios (FACUA) en diez capitales de provincia españolas, ya que en relación a la disponibilidad de aparcamiento para bicicletas Málaga obtiene un suspenso, al lograr solo 47 puntos sobre 100, lo que la relega al tercer lugar por la cola en el ranking en relación a este aspecto estratégico.

Son fundamentales los criterios para la instalación de los aparcabicis, ya que cuanto mejor sea su ubicación más uso se le dará. Las asociaciones de usuarios propugnan para que se instalen en un lugar altamente visible para el público, evitando áreas aisladas y espacios escondidos, ya que las localizaciones con mucha gente disuaden de posibles robos. Y es clave que los aparcabicis se encuentren cerca del destino de los usuarios y de las zonas de gran afluencia pública y de desplazamientos en estos vehículos.

A este respecto, resulta sumamente interesante el estudio realizado por investigadores del grupo NEO de la UMA, mediante el que han diseñado, usando la inteligencia artificial como aliada, un mapa guía de estacionamiento de bicicletas al servicio de los gestores municipales de las ciudades. Este grupo científico ha creado cinco algoritmos bio inspirados, con los que calcularon nuevos mapas con localizaciones concretas, señalando sus ventajas objetivas y determinando el mejor tipo de algoritmo que deberían usarse en el futuro para actualizarlos.

En este sentido, el manual para el diseño de aparcamientos para bicicletas del IDEA (Instituto para la Diversificación y el Ahorro de la Energía) dependiente del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio del Gobierno de España conviene que un buen aparcamiento de bicicletas estimula la demanda, por lo que recomienda diseñarlos siempre con un 25% más de superficie en previsión a una futura ampliación. Siempre tiene que haber suficientes plazas de aparcamiento: mejor algunas de más, que algunas de menos.

Otra alternativa que merece ser explorada es el fomento de la instalación de aparcabicis en comunidades de vecinos. En la ciudad existen edificios de viviendas en comunidades con amplias zonas comunes o espacios adecuados que es factible habilitar como aparcamientos cerrados para bicis. Desde el Ayuntamiento de Málaga se podría ayudar a financiar las obras de cerramiento, instalación de puertas automáticas con código personal, los módulos de aparcabicis y demás elementos necesarios mediante una línea de subvenciones, ya que es una acción de interés público que redundará en la mejora de la accesibilidad, la movilidad sostenible y la eficiencia energética.

Además, está claro que disponer de una bici con acceso rápido, cómodo y seguro frente a posibles robos o desperfectos la convierte en un medio de transporte apetecible para su uso cotidiano. En cambio, si tenemos la bici en el trastero, la terraza o un rincón incómodo se vuelve molesto sacarla para utilizarla en el día a día o puede ser fuente de problemas de convivencia entre vecinos si tienen que utilizarse zonas comunes estrechas como ascensores o escaleras.

El propio Plan Director de Bicicletas de Málaga, integrado en el Plan General de Ordenación Urbana, prevé la necesidad de reserva de plazas de aparcamientos para bicicletas en cualquier nueva urbanización, tanto residencial como destinada a otros usos, especialmente aquellos que pudieran suponer una mayor demanda por parte de los usuarios potenciales de la red ciclable. En toda edificación residencial de más de una altura sobre rasante y al menos con 2 viviendas debe ser obligatoria la reserva de un habitáculo, cerrado y protegido, destinado a aparcamiento de bicicletas. Sus dimensiones mínimas deben ser de 2,10 m de profundidad por 1,85 m de anchura (3,95m<sup>2</sup>) y de 2 m de altura para el aparcamiento de 2 bicicletas. La puerta de acceso debe tener una anchura mínima de 90 cm y una altura mínima de 1,90 m. Dicho espacio debe situarse donde se permita un acceso lo más directo posible desde el exterior. Igualmente, la superficie se verá ampliada en 2 m<sup>2</sup> por cada vivienda extra que contenga el edificio sobre las 2 mínimas de partida. Cita así, por ejemplo, que en un bloque de siete plantas y 28 viviendas en total, el recinto para bicicletas debería medir unos 56 m<sup>2</sup>. Del mismo modo, toda rehabilitación o reforma en profundidad de un edificio residencial existente debe tener en cuenta el criterio anterior y, en su caso, exponer razonadamente los motivos por los que no es posible atender dichos requerimientos, proponiendo alternativas para el acceso de las bicicletas a las viviendas (por ejemplo, instalación de un ascensor montacargas). Finalmente, el plan

recomienda que, en las edificaciones de aparcamiento de nueva construcción, con independencia de su titularidad y gestión, se debe reservar para bicicletas un 20% de las plazas previstas para coches.

También estipula que para los equipamientos educativos, culturales y deportivos, así como centros públicos sanitarios o administrativos, la reserva de plazas se establecerá en función de la demanda efectiva, con un mínimo exigible del 20% del aforo, de modo que, por ejemplo, para un instituto de enseñanza secundaria con 500 alumnos, deben preverse al menos 100 plazas de aparcamiento de bicicletas. Preferentemente estas plazas de aparcamiento deben disponer de techado simple para la protección en caso de lluvia y, de acuerdo con las especificaciones recogidas en el plan, deberán contar con soportes para el anclaje efectivo y seguro de las bicicletas.

Entendiendo que estas estipulaciones no se están cumpliendo, consideramos necesario que se tomen medidas al respecto para garantizar su consecución y el avance del uso de la bicicleta entre la población para los desplazamientos cotidianos y para el alumnado de los centros educativos.

Por ello, desde Adelante Málaga presentamos para su aprobación los siguientes

## **ACUERDOS**

1º.- El Pleno del Ayuntamiento de Málaga encomienda al equipo de gobierno a ampliar la red de puntos de aparcamiento para bicicletas, con la instalación de nuevas parrillas de aparcabicis a lo largo de todo el municipio, hasta garantizar su existencia en todos los edificios que presten servicios públicos, institucionales, instalaciones deportivas, centros educativos, parques, equipamientos municipales, zonas comerciales y de ocio, áreas de oficinas y centros de trabajo, polígonos y espacios públicos de mayor afluencia. Además de en lugares que favorezcan la intermodalidad con otros medios de transporte y siempre atendiendo a las garantías de seguridad.

2º.- El Pleno del Ayuntamiento de Málaga insta al equipo de gobierno a la realización de un estudio técnico de la demanda, incorporando los mecanismos que brindan las nuevas tecnologías, que sirva de base para fijar la ubicación y el número necesario de nuevos puntos de aparcabicis en el municipio, para ello requerirá y tendrá en cuenta las aportaciones de los colectivos sociales vinculados al fomento de la movilidad sostenible, las asociaciones vecinales y de comerciantes de la ciudad.

3º.- El Pleno del Ayuntamiento de Málaga insta al equipo de gobierno a la actualización progresiva de la geolocalización en la web municipal de los aparcabicis existentes en el municipio, indicando el número de plazas disponibles en cada uno de los puntos.

4º-. El Pleno del Ayuntamiento de Málaga encomienda al equipo de gobierno a la creación de una línea de subvenciones, con una dotación suficiente, dirigida a la cofinanciación en favor de las comunidades de vecinos de la ciudad para acometer obras relativas a la adecuación de espacios para el aparcamiento de bicicletas dentro de las zonas residenciales.

5º-. El Pleno del Ayuntamiento de Málaga insta a garantizar la existencia en todos los centros educativos públicos del municipio de espacios para el aparcamiento de bicicletas hasta cubrir un mínimo de plazas correspondiente al 20% del aforo del centro.

Fdo. Eduardo Zorrilla Díaz  
Concejal Portavoz del Grupo Municipal de Adelante Málaga

09/11/20