

La combinación de la bicicleta con el tren no es un capricho de unos pocos usuarios del transporte público colectivo. Es una necesidad para muchos trabajadores que acuden en transporte público a los polígonos o a su puesto de trabajo en la ciudad, y es una necesidad también para aquellos que viajan por el medio rural sin coche. De sobra es conocido en todo el mundo desarrollado que la conjunción de bicicleta y transporte público colectivo es, la mayor parte de las veces, la única alternativa ventajosa al automóvil particular y ningún gestor, funcionario o político debe menospreciar el papel de ambos en la movilidad del futuro.

Sin embargo, la actitud de los gestores de Renfe Operadora, Adif y el propio Ministerio de Fomento queda muy lejos de las facilidades con las que en otros países europeos se da esta combinación de medios de transporte ecológica y eficiente.

En estos últimos 15 años en los que la bicicleta se ha ido cada vez haciendo un medio de transporte más utilizado en nuestro país, las políticas de Renfe, Adif y de Fomento no sólo no han evolucionado en consonancia, sino que en muchos casos han ido a peor. El ejemplo más flagrante de esto fue la compra de los trenes de media distancia TRD 594, donde se impide categóricamente el acceso con bicicletas y la pérdida de tres de los seis espacios portabicicletas, que tienen los trenes de media distancia serie 598, comprados posteriormente.

Los ejemplos europeos son muchos y diversos, pero el caso francés es modélico y un posible referente para seguir en nuestro país; el 80-90% de los trenes en Francia admite bicicletas como equipaje de mano: de forma gratuita en los trenes de cercanías y regionales, o pagando 10 € en los trenes de larga distancia. Incluso los trenes de alta velocidad ofrecen espacios para el transporte de bicicletas.

En consecuencia,

SOLICITAMOS:

Un cambio integral en la política de Renfe Operadora respecto al transporte de bicicletas. Ello conllevaría:

a) La consideración del transporte de bicicletas como un derecho del viajero, y no como una carga para la compañía, al igual que existe el derecho a transportar grandes equipajes, carritos de bebé o discapacitados físicos, todo ello dentro de unas condiciones que hagan compatible dicho derecho con la comodidad de los restantes viajeros, y dentro de las lógicas disponibilidades de espacio en los trenes.

b) El establecimiento de una cuota de plazas para transporte de bicicletas en todos o en la mayoría de los trenes, considerando como mínima deseable en el caso de los trenes regionales la de cinco bicicletas por cada 100 plazas sentadas, adecuando si es necesario, en un tiempo razonable, las unidades que no disponen de dicho espacio. Igualmente, todas las unidades de nueva incorporación al parque, incluidas las de alta velocidad y larga distancia, deben venir de origen con un espacio reservado a tal efecto.

c) La garantía de que en un plazo medio de tiempo en todas las líneas abiertas al tráfico de viajeros (incluidas Medias Distancias y Largo Recorrido) exista al menos una circulación, o un porcentaje mínimo de circulaciones que admitan bicicletas todos los días del año.

d) Igualmente instamos a Renfe Operadora a que, de mutuo acuerdo con ADIF, dote a las 1.704 estaciones repartidas por todo el territorio nacional de aparcamientos de bicicletas, de un diseño y ubicación adecuados, en sus instalaciones.

e) Actualmente son 38 estaciones las que dan acceso a una vía verde, por lo que solicitamos a Renfe Operadora que todos los trenes, que circulen o vayan a circular por dichas estaciones, dispongan de un espacio reservado para el transporte de bicicletas, dada las evidentes sinergias que se pueden derivar del ferrocarril y las vías verdes.