

El cicloturismo y el transporte público



***experiencias,
problemas,
posibilidades***

**Ponencia de Juan Merallo Grande para la Jornada Técnica
"Integración de modos alternativos en el transporte público"**

Madrid, 19 de febrero de 2002

El cicloturismo y el transporte público (experiencias, problemas, posibilidades...)

Juan Merallo Grande

Asociación Cicloturista Pedalibre de Usuarios de la Bicicleta

Campomanes, 13, 2º izq. 28013 Madrid

<http://teleline.terra.es/personal/pedalib/>

pedalibre@terra.es

Parece primordial lograr el cambio modal del automóvil a la intermodalidad bici+transporte público. Así como sobre distancias cortas se pueden considerar independientes el uno del otro, sobre distancias medias y largas, la bicicleta y el transporte público son claramente complementarios y nunca competitivos. De hecho, bicicleta y transportes públicos tienen en común una imagen más humana del desplazamiento.

Permitiendo a los ciclistas acceder en condiciones al Metro, a los autobuses o al tren, se aumenta su autonomía, reforzando la dimensión social del transporte público, proporcionando a los usuarios una nueva alternativa al automóvil.

Sin embargo, los ciclistas encontramos serios problemas a la hora de llevar nuestras bicicletas en estos medios de transporte.

Se podría decir que el transporte público sólo es atractivo para el ciclista si es realmente intermodal y accesible para la bicicleta, además de que los componentes de la cadena de transporte deben estar conectados para asegurar una auténtica y competitiva movilidad.

¿Qué es el cicloturismo?

Cicloturismo, etimológicamente hablando, es hacer turismo en bicicleta. Más explícitamente lo podríamos entender como un recorrido en bicicleta de uno o varios días, que transcurre normalmente por zonas de interés paisajístico, rural o medioambiental.

Viajar en bicicleta tiene múltiples ventajas: físicas, medioambientales, económicas. La bicicleta es el vehículo terrestre más sostenible y respetuoso con el medio ambiente. Este hecho, ligado a los múltiples beneficios sociales, económicos y ambientales que trae consigo el ciclismo, está provocando que cada vez sean más las administraciones que en Europa promueven el uso de la bicicleta, ya sea desde un punto de vista recreativo, como de medio de transporte para moverse por las ciudades. El creciente interés por el llamado "turismo verde" ha llevado a muchos responsables turísticos a considerar las ventajas del bajo impacto ambiental asociado a los viajes en bicicleta. El cicloturismo cubre más que el mero transporte, es en sí el medio y el fin.

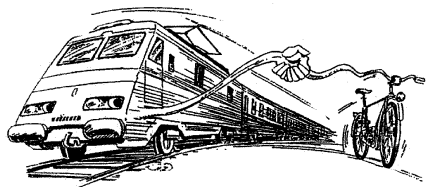
Beneficios medioambientales del cicloturismo:

- La bicicleta no hace ruido ni genera humos.
- Los ciclistas no necesitan (de hecho no desean) las facilidades del turismo masivo, que van en detrimento del medio ambiente por sus meras dimensiones. Asimismo prefieren los transportes públicos al medioambientalmente ineficaz vehículo privado.
- Los ciclistas tienen un estrecho contacto con el patrimonio natural y cultural de la región visitada, así como con sus gentes.
- El aparcamiento de bicicletas requiere tan sólo un 10% del espacio que ocupa un coche aparcado.
- Pedalear no consume combustibles fósiles ni necesita fuentes de energía externas.

* * *

La resolución de la UE en materia de bicicleta

Me parece importante ahondar en la Resolución A 2-183/86 de la Bicicleta como medio de transporte, publicado en el año 1987 en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas por su relación con el tema que se está tratando.



En las consideraciones previas, en su punto C, nos indica: "Considerando que, en relación al fomento del transporte en bicicleta a nivel europeo, se ha de prestar atención en particular a la armonización de las normas, las disposiciones en materia de seguridad y la cooperación con las compañías de ferrocarril en el ámbito del turismo".

Una vez hechas las consideraciones, en su punto 1, nos indica: "Constata que la bicicleta es un medio de transporte barato, economizador de energía, ecológico y sano en comparación con los demás medios, es decir, el automóvil privado y los medios de transporte público como el autobús, el tranvía y el ferrocarril y que por ello **también puede contribuir, en particular en combinación con los transportes públicos, a descongestionar el tráfico urbano y a reducir el nivel de contaminación acústica y atmosférica**".

Los puntos 17, 18, 19 y 20 son del siguiente tenor literal:

"17. Pide a la Comisión que tome las medidas oportunas para conseguir que las compañías de ferrocarriles, las administraciones de aduanas y las compañías de seguros de los Estados miembros concierten, también con vistas al fomento del turismo, sus acciones a fin de eliminar cualquier obstáculo para la admisión de bicicletas en el transporte público internacional;

18. Invita además a la Comisión a estudiar a fondo los problemas relativos al transporte de las bicicletas en los medios de transporte públicos urbanos y extraurbanos;

19. Pide a los responsables del transporte público, especialmente de los ferrocarriles, pero también, por ejemplo, de los transbordadores, que fomenten el tráfico combinado con la bicicleta, sobre todo facilitando la accesibilidad de los ciclistas a sus estaciones y mejorando las posibilidades de transporte, de estacionamiento y de alquiler (a ser posible junto con posibilidades de reparación);

20. Pide a los responsables de la planificación urbanística y, en particular a las autoridades locales, que presten atención a la combinación de la bicicleta con otros medios de transporte público urbano;"

Por otra parte está pendiente una directiva comunitaria incluida en el denominado “paquete ferroviario”, que supondrá una modificación sustancial del modelo de explotación de ferrocarriles hoy existente en nuestro país, según una información de la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.

* * *

Medios para transportar bicicletas hasta los lugares de ocio

El transporte es uno de los principales ingredientes del turismo. De hecho es en sí una de las mayores industrias del mundo.

Los cicloturistas somos unos grandes consumidores de transporte. La mayor parte de las veces no podemos ir en la propia bicicleta al lugar elegido para hacer un viaje o una ruta de un día. Necesitamos una combinación con otros medios de transporte que nos lleven hasta el lugar desde el cual iniciaremos nuestra excursión.

Hay múltiples medios de transporte en los cuales llevar la bicicleta: tren, Metro, autobús, coche, avión, barco...

Buena parte de los cicloturistas somos sensibles al deterioro del medio ambiente, quizás por el alto conocimiento del entorno que adquirimos en nuestros viajes. Por ello, el automóvil no nos parece el mejor medio para desplazarnos y utilizamos, siempre que ello es posible, otros métodos alternativos, especialmente el ferrocarril; por ello se le dará a este medio una especial importancia en esta ponencia.

El automóvil, la alternativa menos agradable

El automóvil, además de exigir costosas infraestructuras que repercuten directamente en los impuestos, supone una aportación elevadísima en la contaminación no solo ambiental, sino acústica: los automóviles son los causantes del 50 % de las emisiones de CO₂ en la Unión Europea.

Su apropiación de la vía pública es evidente: no sólo exigen la totalidad del espacio para circular, sino que demandan más y más infraestructuras. Además, el transporte en automóvil genera peligro no sólo para sus ocupantes, sino para otros automovilistas y para elementos más débiles, como son los peatones y los ciclistas.

Pero además de tener un impacto sobre la calidad del aire, también la tienen sobre la calma física, la falta de ejercicio, etc.

Tampoco es cierto que sea fácil llevar las bicicletas en el automóvil: algunos modelos más seguros (como el modelo francés de llevarlas en la parte de atrás), están prohibidos por la legislación española. Llevarlas en el interior supone en la mayoría de los casos desmontarlas, lo que resulta incómodo. El modelo de llevar las bicicletas en la baca – el más utilizado y único legal en España – es muy poco aerodinámico y no exento de serios riesgos por desprendimiento.

La bicicleta como equipaje acompañado en el transporte público

Compañías aéreas

Aunque existe el derecho a llevar 20 kg de equipaje, cada compañía tiene su propia política con respecto a la bicicleta. Algunas te exigen que la embales, otras que le quites los pedales y gires el manillar, y otras te la llevan tal cual sin necesidad de desmontarla o embalarla.

Será imprescindible, en cualquier caso, desinflar las ruedas para evitar reventones debido a la diferencia de presión en altura dentro de la bodega de equipajes.

Ferrocarril

Antecedentes:

En los trenes de RENFE el transporte de bicicletas experimentó un profundo avance en 1993 con la publicación de la circular 5 (viajeros), párrafo 5. Si bien el transporte de bicicletas se perdió en los trenes de Largo Recorrido con la supresión del servicio de facturación de equipajes, la publicación de dicha circular permitió y sigue permitiendo el transporte de bicicletas en trenes de Cercanías y en un buen número de Regionales.

Cercanías: Los servicios de Cercanías están gestionados de modo relativamente autónomo, por regiones, por lo que resultaría demasiado largo enumerar las condiciones para cada una de ellas. Como regla general, los trenes de cercanías admiten una bicicleta por plataforma, dos en caso de apuro. Según los trayectos y los horarios, la permisividad es mayor o menor. De todos modos, el interventor tiene la última palabra.

Regional: Los tres tipos básicos de trenes regionales son: unidades UT440 (las más antiguas), con furgón grande, los “camellos” (592), con furgón pequeño y mediano en los extremos del tren, y los que se emplean para

Regional Exprés, con furgón (444). En todos ellos caben un buen número de bicicletas colocadas ordenadamente.

Es importante la matización de que, tanto en Cercanías como en Regionales, si se observara la presencia de viajeros con bicicletas, aun en períodos o líneas no autorizados, y ello no implicara molestias al resto de los viajeros, se permitirá su transporte.

Largo recorrido: Admiten la bicicleta como equipaje, bajo las siguientes circunstancias:

- Al viajar en litera o coche cama, advirtiéndolo al comprar el billete.
- Sólo será posible la admisión de bicicletas cuando se adquiera el departamento en la modalidad “familiar”, es decir, constituyendo un grupo todos los viajeros que ocupen el departamento.
- En literas la bicicleta ha de ir embalada y situada en el espacio que hay debajo de las literas inferiores. Máximo de dos bicicletas por departamento.
- Por último, las líneas de ferrocarriles regionales (FEVE, FGC, FGV y Eusko Trenbideak) tienen sus propias normas.

Principal carencia de la normativa estatal

La norma deja al ciclista a merced del interventor, pero éste a su vez está claramente mediatizado por la norma. Dicho lo cual, la susodicha norma no facilita el trabajo de los interventores, por lo que hay que reconocer la difícil tarea que les ha tocado afrontar a estos empleados, que generalmente tienen una actitud positiva hacia los ciclistas.

Esa falta de claridad en la norma llevó a la Junta Arbitral de Consumo de Asturias a entender que si bien no había normativa que explícitamente considerara a la bicicleta como equipaje, tampoco existía normativa que no la considerara como tal, por lo que dicha Junta entendió que prevalece la consideración de la bicicleta como equipaje. Derecho que llevó a la Junta Arbitral de Valencia a recomendar a RENFE y a otras compañías ferroviarias a hacer un serio esfuerzo para encaminar sus políticas hacia la prestación de un servicio de cada vez mayor demanda social.

Autorización

En la actual normativa de RENFE, en un tren regional pueden ir hasta cinco bicicletas sin problemas. Para más de cinco es necesario pedir permiso, ya que es posible que en el tren que se vaya a utilizar esté prevista una gran afluencia de viajeros.

La autorización para un tren regional se solicita llamando a un teléfono de Regionales RENFE, no haciendo falta para uno de cercanías. Estos permisos es conveniente pedirlos, al menos, tres días antes del viaje.

Embarcar las bicicletas

Sobre la acomodación de las bicicletas en trenes con furgón, si caben en un solo furgón se debe utilizar el de cola, y sólo se emplearán los dos furgones cuando no quepan todas las bicicletas en uno solo.

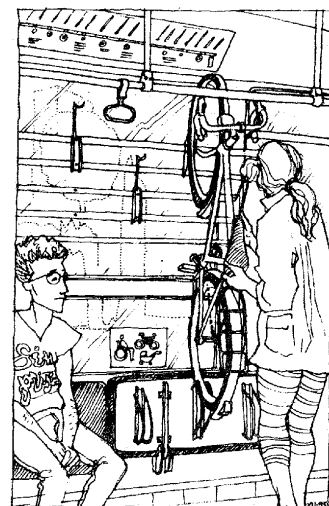
Si el furgón no estuviese abierto, hay que ponerse en contacto con el interventor del tren.

En los furgones grandes (UT440 y 444), conviene colocar en paralelo las bicicletas, a ambos lados, dejando un pasillo central para permitir el paso. En los furgones pequeños o medianos (592), las bicicletas van mejor en posición vertical, apoyando la rueda delantera contra la pared, y sujetándolas con pulpos. De este modo caben cinco bicicletas en cada lado, lo que hace un total de 20 bicicletas en todo el tren.

Tanto la subida como la bajada del tren hay que hacerla rápidamente, sin molestar a los demás pasajeros, pero con serenidad.

En cuanto a la seguridad de las bicicletas en el tren es cosa del ciclista; RENFE no se hace responsable. Por lo tanto, es interesante candar las bicicletas para evitar robos.

Llevar una bicicleta en un apartamento de literas es francamente complicado: la bicicleta ha de ir desmontada (incluso los pedales), metida en una bolsa y “encajada” debajo de la litera inferior, encontrándose con un molesto hierro (que no tiene utilidad alguna, según nuestras constataciones) que hace que el cuadro quede asomando. Muy diferente es en Cercanías o Regionales, donde no hay que desmontarla, resultando mucho más sencillo.



Otras ventajas del ferrocarril

Según el resultado de un estudio europeo, el ferrocarril es el medio de transporte más seguro en la UE: 0,04 muertes por 100 millones de personas, frente a los 1,1 de la carretera.

Atendiendo a los criterios de ocupación de superficie, consumo energético, tiempo de viajes y costes, queda de manifiesto, según estudios realizados por el profesor Bouwman, de la Universidad de Gronigen (Holanda), que el sistema de transporte óptimo es aquél que combina bicicleta y ferrocarril.

Hablando del futuro

La solución casi definitiva a los problemas que se vienen dando actualmente del transporte de bicicletas en los trenes, vendrá dado con la implantación de lugares habilitados para el transporte de bicicletas y otros equipajes voluminosos (cochecitos de niño, carros de la compra, etc.), además de espacios polivalentes compartidos con otros clientes, como las personas con minusvalías físicas.

Habría que replantearse la negativa tendencia actual de sustituir los electrotrenes 432 y 444, y los automotores diesel 592 y 593 –entre otros– por los TRD serie 594, donde no existen espacios y hay normativa expresa que prohíbe el transporte de bicicletas.

Asimismo parece preocupante el gran aumento de inversiones en grandes líneas y el estancamiento (si no disminución) en Regionales. Los ciclistas preferimos inversiones en el transporte a una escala más humana, como puedan ser las líneas de Regionales o Cercanías, a otras del tipo del AVE, que sólo comunican grandes núcleos urbanos.

Metro

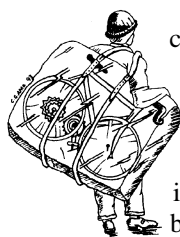
La práctica totalidad de redes de Metro en nuestro país permiten llevar la bicicleta. La red pionera en este sentido fue Barcelona, siendo la que, ahora mismo, mejores condiciones de horario ofrece al ciclista. Sería demasiado extenso reflejarlas todas ellas, debido a la diversidad y complejidad de normas de las distintas ciudades que tienen Metro.

De manera representativa, voy a mostrar los puntos de la normativa de Metro de Madrid. Las propuestas de mejoras de esta normativa prefiero incluirlas dentro del apartado “La promoción”, que se encuentra más adelante, por tratarse allí el tema del Metro más extensamente.

Normativa del transporte de bicicletas en el Metro de Madrid

1. Los viajeros podrán transportar una bicicleta los sábados, domingos y festivos en el horario comprendido entre las 6 y las 16 horas.
2. Sólo se permitirá una bicicleta por viajero y billete.
3. El acceso a las estaciones se realizará exclusivamente por los vestíbulos atendidos por el personal de la estación, el cual, tras comprobar la preceptiva validación del título de transporte, facilitará el acceso por el portón. Igualmente se facilitará la salida de las estaciones por los citados portones.
4. Podrá impedirse el acceso con bicicleta cuando se produzcan circunstancias que así lo aconsejen, tales como aglomeraciones, averías y otras incidencias.
5. Los trayectos en tren se realizarán en el interior de los coches en la zona más próxima a las cabinas de conducción, permitiéndose dos bicicletas por coche.
6. No se permite conducir la bicicleta en las instalaciones de Metro (pasillos, andenes, etc.)
7. No está permitido el uso de las escaleras mecánicas y pasillos rodantes portando la bicicleta.
8. El viajero portador de la bicicleta será responsable de la custodia y cuidado de la misma, evitando en sus desplazamientos cualquier molestia al resto de los usuarios. Metro de Madrid no se hace responsable de los desperfectos o pérdidas que puedan sufrir las bicicletas y declina toda responsabilidad por los perjuicios que el transporte de la bicicleta pueda ocasionar a terceros.
9. Esta normativa podrá ser modificada si así resulta conveniente para una mejor prestación del servicio público atendido por el Metro de Madrid.

Autobús



En la actualidad el transporte de la bicicleta en el autobús deja mucho que desear. Cada compañía tiene su propia política, la mayoría de ellas gravante para el ciclista, que debería poder llevar la bicicleta como equipaje y no pagar un extra si no excede el peso reglamentado. Hay compañías que, en ocasiones, ni siquiera pagando te aseguran que vayas a poder meter la bicicleta, lo que disuade bastante a la hora de utilizar este medio de transporte.

Existen varias compañías que te permiten llevarla previo pago de entre 3 y 6 euros. Pero igualmente te indican que hables con el conductor. En caso de no haber sitio en el maletero, la bicicleta se queda fuera.

Algunos consejos para llevar la bicicleta en el autobús, bajo las actuales circunstancias, son:

- No ir más de cinco ciclistas en el mismo autobús, en caso contrario el conductor empieza a poner inconvenientes.
- Procurar tomar el autobús en el punto de partida. Hacerlo a mitad de recorrido supone encontrarse ya los maleteros sin espacio suficiente para las bicicletas.
- Llegar puntualmente. Se podrán colocar bien las bicicletas y se encontrará espacio.
- Embalar la bicicleta con una bolsa grande, un poncho o similar.

Barco

La totalidad de las compañías permiten llevar las bicicletas en las bodegas de los barcos, pagando una cantidad por cada bicicleta.

* * *

El papel de las compañías de transporte

Pero ¿quién ha de dar el primer paso? ¿Los ciclistas deben llenar los trenes y autobuses para que las compañías empiecen a darse cuenta del potencial cliente que pueden conseguir? ¿O deben ser estas compañías las que pongan las mayores facilidades posibles para así atraer esta clientela? Desde mi punto de vista, el potencial cliente ciclista ya existe y sólo una muy pequeña parte ha considerado la posibilidad de utilizar transportes públicos para sus desplazamientos de ocio, debido al enorme número de inconvenientes que han encontrado, que les hace más cómodo el transporte por automóvil. Por lo tanto, deben ser las compañías quienes deben intentar equilibrar la balanza a su favor.

Teniendo en cuenta lo que se avecina (EuroVelo, Vías Verdes, Red Básica Española de Vías ciclistas), las compañías, tanto públicas como privadas, deberían tomar la iniciativa, haciendo campañas que ofrezcan a la presumible enorme cantidad de nuevos clientes una oferta atractiva, antes de que éstos comiencen las actividades de ocio utilizando el automóvil, actitud modal que sería difícilmente reversible.

Dichas campañas deberían articular unas categorías apropiadas de intermodalidad para cada tipo de viajes (de un día, de fin de semana o viajes vacacionales), por tener cada uno de ellos unas especiales peculiaridades en cuanto al recorrido y a la necesidad de asegurar un destino con garantías para la vuelta.

La información

La información sobre la accesibilidad de las bicicletas en los medios de transporte ha sido prácticamente nula, y sólo en los últimos tiempos se atisban tímidas pinceladas por parte de algunas compañías públicas. Esta situación nos ha dado a entender que, hasta ahora, estas compañías pretendían sólo "cumplir" con los ciclistas, pero sin tomar seria conciencia del tremendo potencial de clientes que estaban perdiendo.

Esta falta de desinformación ha sido una de las razones por las que el acceso de bicicletas ha sido muy pequeño y sólo ha ido creciendo poco a poco por la información que las asociaciones ciclistas, con sus limitados medios, hemos intentado proveer, además de por el ejemplo práctico de quienes sí hemos venido utilizando el servicio, que hemos sido bombardeados por preguntas de potenciales usuarios que se sorprendían al vernos con la bicicleta en el tren, Metro, etc.

Las compañías han utilizado, en muchas ocasiones, la escasa afluencia de ciclistas a estos servicios para argumentar que no tenía sentido la ampliación de horarios o las mejoras estructurales. El argumento de las asociaciones ciclistas de todo el Estado español han ido encaminadas en el sentido opuesto: si la gente no conoce el servicio, no lo podrán utilizar y si lo llegan a utilizar y es de mala calidad, no repetirán.

En este sentido, hay que felicitar algunas iniciativas, como la de RENFE, poniendo señales específicas de bicicletas en algunos furgones de regionales, o la muy reciente del Consorcio Regional de Transportes de Madrid, incluyendo logotipo y reseña informativa en la última edición del plano del Metro. Son estos algunos ejemplos, junto con los folletos de rutas ciclistas de Madrid y Valencia, que esperamos continúen y consigan poco a poco un cambio de hábitos modales.

La promoción

En este apartado me limitaré a comentar los ejemplos de Metro de Madrid, que pueden muy bien ser extrapolables a otros ámbitos.

Tras la fantástica idea del Consorcio Regional de Transportes de Madrid de publicar un folleto de rutas en bicicleta desde estaciones de Metro, los usuarios hemos visto un importante aumento de ciclistas en la línea 9, así como en el recorrido de las rutas promocionadas, por lo que valoramos de manera muy positiva el proyecto.

Sin embargo, notamos cuáles pueden haber sido los defectos que no han permitido que la iniciativa haya tenido un éxito completo. Para ello paso a comentar algunas apreciaciones que pudieran ser de utilidad.

Debido, principalmente, a la tremenda dependencia que hay en cuanto al uso del automóvil, un enorme número de ciclistas han optado por llevar sus bicicletas en este medio, dejándolo en el aparcamiento de la estación de Rivas-Vaciamadrid y comenzando allí sus rutas en bicicleta, utilizando, paradójicamente, el folleto editado por el Consorcio.

Varios miembros de Pedalibre nos entrevistamos, mientras hacíamos una de las rutas del folleto, a preguntar a un buen número de ciclistas que hacían la misma ruta sobre su método de transporte para llevar las bicicletas. Desgraciadamente los que utilizaron el coche eran mayoría, por lo que no se había conseguido el cambio modal que se pretendía, al menos totalmente, si bien ya se ha dicho que hemos notado un aumento de ciclistas también en Metro.

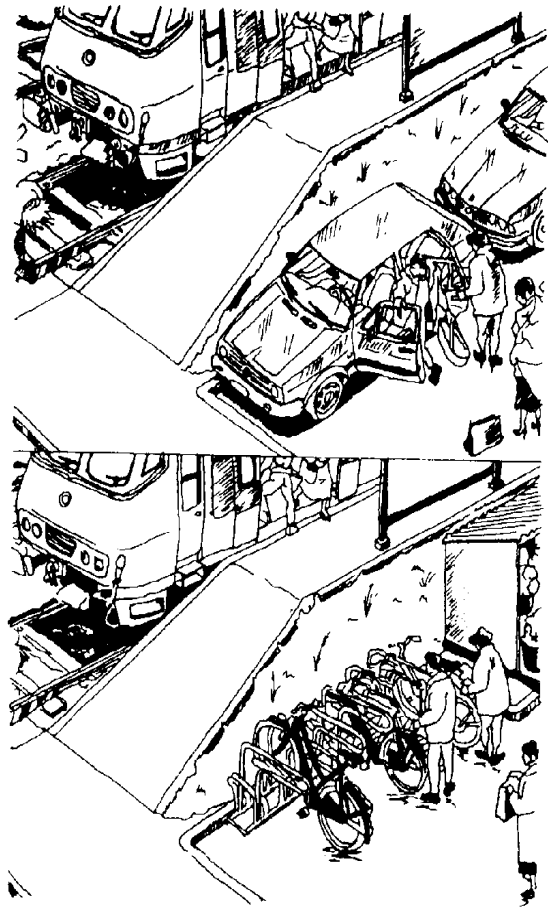
Por lo tanto, pienso que habría que replantearse algunas cuestiones para el futuro:

- *Recorridos de futuras rutas:* En primer lugar, sería deseable que se continuara con la iniciativa de las rutas de la línea 9 en otras líneas de Metro. Por ejemplo, en la Casa de Campo. Habría que procurar que estas futuras rutas no fuesen circulares (las que vuelven al mismo sitio), sino lineales (que llevan de un punto a otro distante), así el ciclista se verá obligado a ir en transporte público y descubrirá las bondades de este medio. Al ciclista habrá que motivarle con argumentos que cualquier ciclista pueda entender, como el de que la sensación de una ruta lineal es más satisfactoria, pues se siente de manera efectiva la noción de distancia, cosa que no ocurre cuando se vuelve al mismo lugar. Un ejemplo de ruta lineal a gran escala, en la que el ciclista se ve obligado a ir y venir en transporte público, es el Camino de Santiago. Nadie en su sano juicio va a volver desde Santiago a Roncesvalles en bicicleta, por el camino ya recorrido, para recoger el coche. En este caso, los ciclistas van y vienen en medios de transporte. De acuerdo, es un caso extremo, pero a menores escalas sigue siendo absurdo recorrer el mismo camino de vuelta, cuando dos estaciones de tren y/o metro nos brindan la ocasión de ver nuevos paisajes y sentir “en el mapa” que hemos hecho una distancia apreciable, que nos hemos desplazado “de hecho”.

Nótese la particularidad de que los aparcamientos para automóviles de las estaciones, que “en teoría” sirven para disuadir a la ciudadanía a dejar su coche e ir en transporte público en días de diario, cumple el efecto contrario en fin de semana, al potenciar el uso del automóvil por tener un lugar gratuito y accesible para dejarlo.

Digo “en teoría”, en el anterior párrafo, porque parece contradictorio disuadir a la ciudadanía a dejar el automóvil, cuando, por otro lado, se realizan continuas macroinfraestructuras viarias que atraen más vehículos privados. Pero esa es otra cuestión.

- *Ampliación del horario de acceso con bicicletas:* Otra incidencia que hemos notado en los ciclistas de la línea 9 es la hora de comienzo para realizar las rutas. Muchos ciclistas, a no ser en verano para evitar el calor, no gustan de madrugar el fin de semana para sus actividades de ocio, pues lo han estado haciendo durante toda la semana para ir a trabajar. Por ello llegan mayoritariamente entre las 11,30 y las 13 horas para iniciar su ruta, quedándoles la duda de si podrán llegar al destino antes de las 16 horas (horario en el que termina el acceso de bicicletas a Metro) en el caso de entretenerse más de lo debido o tener una avería. Ante esta duda, prefieren ir en automóvil, cuya circulación está liberada de horarios restrictivos. Por ello habría que ampliar el horario de acceso de la bicicleta en Metro a todo el fin de semana y horarios valle en los días de diario, o al menos, como en RENFE, supeditarlo a la disponibilidad de espacio según la ocupación. En RENFE esto no está ocasionando conflictos conocidos. De hecho el propio ciclista es autoselectivo, pues se siente francamente incómodo si la ocupación es alta, prefiriendo esperar otro convoy menos saturado.



- *Escaleras mecánicas y ascensores:* Consideramos que la actual reglamentación que prohíbe llevar las bicicletas en las escaleras mecánicas debe ser revisada.
En primer lugar, las escaleras se usan de hecho por los ciclistas, pese a esa prohibición, por lo inviable de llevar las bicicletas colgadas al hombro durante tramos tan largos de escalera.
En segundo lugar, consideramos que es más peligroso llevarlas del hombro que en las escaleras mecánicas (mayor riesgo de caerse y golpear a otros usuarios).
En tercer lugar, este uso de hecho nos está demostrando ser totalmente viable, pues se permite el paso a usuarios que circulan por la izquierda de la escalera, sin ningún impedimento.
Por último, tenemos el ejemplo de Cercanías, donde está permitido y no hay problema alguno.
Simplemente habría que informar a los ciclistas del método para llevar las bicicletas en las escaleras mecánicas: Todo se basa en apretar la maneta de los frenos durante el recorrido, con lo que la bicicleta se ancla totalmente a la superficie. Además puede ser aún más anclada torciendo 90 grados la rueda delantera para que apoye totalmente en el peldaño. Se podría poner un sencillo pictograma explicativo de este procedimiento (como en las estaciones holandesas), junto al resto de pictogramas ya existentes.
Por ello, pensamos que el artículo de referencia de la actual normativa podría ser cambiado al siguiente: "Se permitirá llevar la bicicleta en las escaleras mecánicas cuando no haya una gran afluencia de viajeros y siempre apretando fuertemente la maneta de los frenos".
En la reglamentación se debería permitir explícitamente llevar las bicicletas en los ascensores.
Para ello sería importante que los futuros ascensores a construir en las nuevas estaciones fueran de un diseño y tamaño apropiado que permita llevar las bicicletas.

Argumentos que animen al cicloturista a usar el transporte colectivo

- El ciclista ve limitado su radio de acción al desplazarse en coche al inicio de su ruta, pues deberá regresar en la bicicleta al mismo lugar donde la inició (rutas circulares o rutas de ida y vuelta), mientras que, aprovechando la red de transporte público, podrá hacer rutas lineales, más enriquecedoras, menos aburridas, más completas.
- El uso intermodal puede llevar puerta a puerta: se puede ir a la estación en bicicleta; luego se coge el tren, autobús..., para acabar en bicicleta de la estación de destino al lugar de ocio.
- Se evita conducir durante los atascos.
- Se aumenta la seguridad del ciclista.
- Existe más comunicación entre los participantes en la excursión, al no tener que ir uno de ellos conduciendo y pendiente de la carretera, a la vez que se puede descansar de manera efectiva antes y tras el esfuerzo realizado durante el ejercicio. Según estudios hechos en Alemania, la inmensa mayoría de cicloturistas de fin de semana viajan en grupo (*Bracher y Linden, Congreso Velocity 97*).

* * *

Responsabilidad de la Administración

La planificación del transporte público por parte de la Administración está actualmente pensada como algo marginal que sólo cubre una ligera parte de las necesidades de movilidad, que en ningún caso dan cobertura absoluta a todas las actividades de la ciudadanía que no utiliza el automóvil, lo que es a todas luces discriminatorio.

Parece, por lo tanto, primordial que los poderes públicos hagan mayor hincapié en una efectiva promoción de los transportes públicos, invirtiendo en su modernización y ampliación, en detrimento de las infraestructuras para automóviles, infraestructuras que hace ya tiempo vienen demostrando que generan más dependencia del propio automóvil y, en consecuencia, un mayor abandono de los otros medios alternativos de transporte.

Asimismo se deben unificar las normativas en cuanto al transporte de bicicletas, especialmente en relación a los autobuses, procurando que prive la atención al público frente al interés lucrativo que existe en la actualidad.

El acceso a las estaciones, intercambiadores de transporte, etc., se realiza por el propio viario de la ciudad, por lo que será responsabilidad de las administraciones públicas estudiar la mejora de las condiciones generales de circulación para bicicletas por las ciudades. Esto no significa necesariamente hacer carriles exclusivos para bicicletas (si bien en algunos casos serán imprescindibles) sino, sobre todo, políticas de calmado de tráfico, que hagan más segura la conducción ciclista hasta estos puntos.

Un caso aparte es el del acceso a los aeropuertos, pues éstos suelen ser por vías rápidas prohibidas a los ciclistas, por lo que en estos casos deberían crearse vías específicas para ciclistas y/o mejorar la accesibilidad en Metro y autobuses que llevan al aeropuerto.

* * *

Hacia una verdadera intermodalidad

Tras todo lo expuesto, la llamada intermodalidad (el *intercambio* entre un *modo* de transporte y otro) se conseguiría principalmente con:

- Equipamientos para bicicletas instalados dentro y alrededor de las estaciones (señalización, rutas, rampas en escaleras, etc.)
- Acceso de las bicicletas a los trenes, incluyendo trenes de alta velocidad, así como al resto del transporte público, combinado con integración de precios y billetes.
- Adaptación del material a las necesidades de los ciclistas, con espacios exclusivos o, donde eso no sea posible, con espacios polivalentes.
- Acceso viario eficaz hasta los terminales de transporte.
- Información clara y accesible sobre las posibilidades de la combinación, y sobre los derechos y deberes del ciclista.
- Escuchar la opinión de los ciclistas a la hora de definir el diseño de nuevo material, tanto móvil como estático, para revertir las tendencias que llevan a hacer un diseño excesivamente volcado hacia algunos tipos de viajeros.
- Que los ciclistas puedan, a su vez, participar en la elaboración de las normas, al ser dichos ciclistas los mejores conocedores de sus peculiares necesidades.
- Retomar la facturación de bicicletas como equipaje para distancias largas, procurando que la bicicleta viaje con el ciclista. Esto es especialmente importante en los autobuses donde, una vez adquirido el billete y en previsión de una alta ocupación en el momento de realizar el viaje, se pudiera facturar la bicicleta con varios días de antelación: la empresa transportista sería la encargada de almacenar el equipaje hasta la llegada del viajero.
- Los autobuses, especialmente los de recorrido provincial que no disponen actualmente de espacio alguno para llevar las bicicletas, deberían adaptar una plataforma en la parte trasera, como se hace en otros países europeos, de tal manera que las bicicletas puedan ir en batería, tantas como entren en el ancho del autobús. La plataforma debería llevar una protección lateral, para evitar daños en las bicicletas.

* * *

Bibliografía

- "Bicicleta para la ciudad, bicicleta para viajar", *Antonio González* (Asociación Cicloturista Pedalibre de Usuarios de la Bicicleta).
- "La creación de una Red Básica de Vías Ciclistas en España". *Grupo de Trabajo de Infraestructuras de ConBici (Coordinadora Ibérica en Defensa de la Bici)*.
- "La ciudad-garaje", *Antonio Cánaves Martín*.
- "An environmental assesment of the bicycle and other transport systems", *Mirjan E. Bouwman*.
- "Transporte de bicicletas en trenes de RENFE: Logros actuales ante un futuro incierto", *Colectivo Valencia en Bici*.
- "La bicicleta transportada", *José Manuel Díaz Selas*, Colectivo Biziz Bizi (II Congreso Ibérico "La bicicleta y la ciudad", La Coruña).
- "Monográfico Bicicleta y Transporte Colectivo" Revista *Sin Prisas*, número 18 (A. Sanz y A. Vivar).
- "Le vélo et le transport public en France: des façons d'aller plus loin", *Charles Gautier* (Congreso Velo-City 97, Barcelona).