

# **La bicicleta como llave del éxito en el esquema intermodal del siglo XXI**

*Documento de texto como acompañamiento y ampliación de la información de la Ponencia presentada en las VIII Jornadas Estatales en Defensa del Ferrocarril. 2 y 3 de noviembre de 2007. Barcelona*

*Juan Merallo (CON BICI)*

La Coordinadora ConBici [www.conbici.org](http://www.conbici.org) reúne a **40 asociaciones de ciclistas en España** (con grupos miembros en la práctica totalidad de las autonomías españolas), defendiendo y promoviendo el uso habitual de la bicicleta como medio de transporte y de ocio. Tiene un grupo de trabajo llamado “Grupo de Trabajo sobre Transporte de ConBici”, que trata de integrar a la bicicleta con otros medios de transporte colectivos, especialmente el ferrocarril. Es por ello que en el ámbito de ConBici se llame a este grupo “Bici+Tren”.

## **Concepto de Intermodalidad**

La intermodalidad es el uso combinado de varios medios de transporte durante un trayecto con origen y destino. Optimiza la cadena de transporte ofreciendo en cada uno de sus eslabones el medio de transporte ideal para cada caso. Como consecuencia se logra una mejora en la escala social del transporte (costes, atascos, energía, medioambiente).

## **Principios generales de bicicleta e intermodalidad**

- Permitiendo a los ciclistas acceder en condiciones a los medios de transporte público:
  - se aumenta su autonomía
  - se refuerza esa dimensión social del transporte público
  - se da a los usuarios una alternativa al automóvil
  
- Un transporte público atractivo para el ciclista ha de ser:
  - intermodal, yendo con la propia bicicleta en otros medios de transporte o aparcando en sus instalaciones.
  - accesible, permitiendo un acceso sencillo tanto a dichos medios de transporte (sin rampas altas) como a las instalaciones donde se encuentran (torniquetes amplios, bordillos rebajados, etc.)
  - informativo, mostrando de forma clara y accesible las posibilidades de transportar la bicicleta, así como del coste y condiciones del servicio, y sobre los derechos y deberes de los ciclistas
  - participativo, en el que los ciclistas puedan dar su opinión sobre los defectos del servicio, aportando sus mejoras para un mejor servicio
  
- Esa conexión permite además:
  - descongestión del tráfico motorizado
  - reducción de los niveles de contaminación atmosférica
  - mayor eficiencia en la gestión de la energía

## **Incidencia positiva del transporte intermodal en los supuestos inconvenientes del transporte en bicicleta**

- **Disminución del cansancio físico:** el ciclista puede optar por utilizar el transporte en bicicleta únicamente en aquellos trayectos adecuados a su

capacidad física, combinando con otros medios de transporte en trayectos que superen su capacidad.

- **Menores inconvenientes del riesgo de avería:** el riesgo de avería sigue existiendo, no obstante, ante una avería, el usuario tendrá la opción de llegar en otro medio de transporte hasta su destino. No existirá una necesidad real de arreglar la avería cuando se produzca (especialmente cuando ésta es grave) y se podrá acudir a un lugar especializado para reparaciones de bicicletas.
- **Mayor autonomía ante condiciones climáticas adversas:** el usuario tendrá la tranquilidad de que, ante un cambio en las condiciones climáticas, podrá llegar a su destino en otro medio de transporte y con su bicicleta. De este modo el usuario no tendrá que someterse a la conducción en condiciones climáticas incómodas, que pueden resultar peligrosas, ni a dejar la bicicleta aparcada en el lugar donde se encuentre al producirse el cambio en condiciones del clima y, por tanto, asumir el consecuente riesgo de robo.
- **Disminuye el riesgo de robos:** para fomentar el transporte intermodal, se habilitarán aparcamientos en lugares estratégicos de la ciudad para el intercambio modal, estos aparcamientos dispondrán de algún tipo de sistema de seguridad evitando el riesgo de robo e incrementando la confianza y seguridad del usuario.
- **Mayor autonomía** el desplazado obtendrá máxima eficacia y eficiencia en desplazamientos cortos, medios y largos.

## **Bicicleta y su interconexión con medios de transporte colectivos**

### **Autobús**

Sin normativa común entre compañías. Por regla general se genera un fuerte rechazo de los operarios y conductores ante la falta de costumbre de ver introducir bicicletas en las bodegas del autobús. Hay que tener mano para hacerles ver que no es para tanto. La ventaja del autobús es que llega a casi cualquier localidad, cosa que el tren no hace, y cada vez menos con el progresivo cierre de estaciones y líneas de regionales.

Sería necesaria una normativa común que impida la disuasión del acceso de las bicicletas en los autobuses, en la que la bicicleta sea considerada como equipaje. Muy clarificador es la siguiente respuesta del Área de Transportes Interurbanos a un usuario ante la pregunta de éste acerca del acceso de bicicletas:

*“En respuesta a su reclamación/consulta le comento que el tema que nos plantea es algo que, efectivamente, no está regulado y dependería del tipo de autobús que preste el servicio en la línea y las circunstancias en cada momento. El Reglamento de Viajeros del Transporte Interurbano de la Comunidad de Madrid lo único que señala en su artículo 2, es que se podrá llevar equipaje de hasta 30 Kg en aquellas líneas que, por sus características, dispongan de vehículos con bodega, y no aclara si la bicicleta puede ser considerada equipaje o no.”*

### **Metro**

Las condiciones varían según las ciudades, siendo la peor Madrid. En Europa es muy generalizada la entrada de las bicicletas en el Metro, sobre todo porque en realidad no se

da mucho dicho acceso, al no verse necesario, debido principalmente a las buenas condiciones exteriores de movilidad ciclista.

Desde Amics de la Bici (ConBici, Barcelona) se hizo un completo estudio a finales de 2004 sobre las condiciones existentes para el transporte de bicicletas en las redes de Metro de varias ciudades europeas. Muestro a continuación las conclusiones de dicho estudio:

1. La mayoría de los Metros de Europa aceptan bicicletas (15 entre 18 lo hacen)
2. Cuando se aceptan bicicletas, en la mayoría de ciudades es gratis (en 10 de 15)
3. No está normalmente autorizado llevarlas en horas punta (así es en 9 de 15 ciudades)
4. Menos de la mitad de las ciudades permiten el uso de las escaleras mecánicas con la bicicleta (pero 7 de las 15 lo hacen)
5. Casi todas las ciudades permiten el uso de los ascensores con ella (11 de las 15)

### **Avión**

Cada compañía tiene su propia política de equipaje, variando la carga máxima y tamaños permitidos, así como posibles precios. Se da con exceso que las condiciones dentro de cada compañía varían según la persona que te atiende, no siendo posible tener acceso a las condiciones escritas al respecto para su inmediata aclaración y reclamación.

***Desde ConBici consideramos el avión como una de las últimas opciones a seguir, dado su alto impacto medioambiental.***

### **Barco**

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

### **Ferrocarril**

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.

#### *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:* Hay muy distintos tipos regionales. Algunas unidades admiten un buen número de bicicletas, como puedan ser la serie 440, la 444, la 432, la 470, la 448, la 593 ó la 592. En algunas como la 596 y la 598, existe espacio, pero es bastante reducido. En otros, como los TRD (serie 594), directamente no se pueden meter bicicletas.

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 necesidad de avisar. 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.

## Mejorar el acceso ciclista al ferrocarril

### *Señalización*

- Deben estar perfectamente señaladas las áreas destinadas a las bicicletas, tanto en el exterior como en el interior
- Poner instrucciones claras y concisas para nuevos usuarios y señalar usos asumidos, con determinación de preferencias
- Las odiosas comparaciones extranjeras, pero que nos pueden ser muy útiles: Poner los logos más grandes, para que se vean desde lejos cuando llega el tren, haciendo más ágil la entrada y, por tanto, aminorando la espera del tren para el acceso de las bicicletas. Es necesaria una señalización completa de todos los usos multimodales en un mismo espacio.

### *Espacios para bicicletas en los trenes*

#### ***Sin espacio específico, pero posible uso compartido:***

- Asientos abatibles (debería ir señalizado su posible uso para bicicletas). Se pueden utilizar para colocar bicicletas las puertas que no se abren en determinadas líneas, destinos y tipos de trenes.
- En cualquier caso no estamos hablando de sitios específicos y eso puede crear problemas y conflictos si no hay una adecuada regulación.
  
- En algunos países se han tomado en serio esto y han conseguido unos clientes fieles y decididos a utilizar el ferrocarril tanto como les sea necesario.
- En España las cosas no se están haciendo bien, no hay uniformidad y las cosas se hacen de forma inadecuada
- Puesto que el mercado de transporte de bicicletas es más bien estacional, un compartimento multiuso es una buena solución: Skies en invierno y bicicletas en verano. Carritos de bebé todo el año. Habría que estudiar, por lo tanto, diseño de espacios flexibles, que se puedan adecuar a las necesidades tanto de equipajes, como de alternativa equipajes-asientos, en función de la demanda.

### *Accesibilidad*

- Para una auténtica integración de la bicicleta en un ámbito intermodal es necesario facilitar la accesibilidad de éstas, no sólo a los trenes, sino también a las estaciones.
- En ocasiones no hay otros medios y es necesario usar las escaleras, tienen que ser accesibles

### *Aparcamiento*

- Accesibilidad es también poder aparcar tu bicicleta de manera segura para luego coger un medio de transporte público.
- Es un derroche de espacio público el de un aparcamiento para coche, que la mayoría de las veces es ocupado por un sólo ocupante.

- Servicio de guardería de bicis en interior en sitios tan dispares como Munster, Alemania, y Bogotá, Colombia.
- En Munster tienen incluso en la estación un servicio de lavado de bicicletas ¿Así quien no utiliza la intermodalidad bici+tren?  
Está localizado en lo que llaman la Fahrrad Station (estación de bicicletas).  
Es el parking subterráneo de la Estación. Esta en pleno centro de la ciudad, caben 3.300 bicis. Fue construida en 1998. Tiene también taller de reparación.
- En España hay algún ejemplo de buena gestión de aparcamientos. En el caso de Palma y de Gijón los aparcamientos están en el interior de los recintos del ferrocarril. Mientras no haya una masificación de bicicletas, este sistema en el interior es preferible, por seguridad y por equidad (que usen los aparcamientos quienes pagan el título de transporte).
- Cercanías tiene pensado poner cerca de 3.000 núcleos de aparcamiento en las estaciones de su competencia. En la prueba piloto de Azuqueca de Henares, se llenaron los aparcabicis en cuanto se instalaron, pese a que tenían algunos defectos de ubicación (instalados en el exterior, en un lugar poco frecuentado, sin techado). El resultado es que hubo robos. Cabe la esperanza de que se haya aprendido con la experiencia.
- Si los aparcamientos están ubicados en el exterior o en zona no techada, entonces se debe poner un techado.

## **Transporte de bicicletas en ferrocarril: un mercado rentable**

### *Bicicleta=Oportunidad*

Hay que ver a la bicicleta como una oportunidad, no como un enemigo, o como un problema.

Por ejemplo, la empresa Die Bahn (la RENFE alemana) tiene un servicio de alquiler “instantáneo” de bicicletas en algunas ciudades alemanas como Berlín, Frankfurt, Colonia o Munich. El sistema requiere una llamada telefónica (por un móvil por ejemplo) y dar los datos personales y número de tarjeta bancaria. En ese momento al usuario se le suministra una clave que libera la bicicleta más cercana a su ubicación de su amarre. Los amarres para recoger bicicletas se encuentran localizados en muchos puntos de la ciudad, posteriormente la bicicleta puede ser “devuelta” en cualquier lugar de la ciudad, no tiene por qué ser en alguno de los puntos establecidos de amarre, sino en cualquier poste, baranda, etc. Mucho éxito, más del que se esperaba.

La idea es muy buena, pues el transporte público se adelanta a la posibilidad de que algunos usuarios no tengan bicicleta y le proporcionan una para asegurar un desplazamiento puerta a puerta que sea competitivo con respecto al automóvil. Mientras tanto, en las estaciones de ferrocarril de nuestro país, lo que se ven son modelos de coches en exposición en los vestíbulos (promoviendo la competencia). Es incomprensible como una momentánea inversión (la recaudación por parte de la compañía de automóviles que paga por dicha exposición) se vuelve luego contra el ferrocarril. No me imagino propaganda a favor del uso del ferrocarril en un concesionario de automóviles.

Hay otros muchos ejemplos de buenas prácticas como esta, como los del Consorcio de Transportes de Sevilla y su alquiler gratuito de bicicletas a los usuarios del abono transporte, con un éxito tremendo que les ha llevado ya por dos veces a ampliar la flota.

### *La bicicleta como parte importante del impulso de la economía ferroviaria*

La legislación de la UE ha estimulado la privatización, así ocurrió con la Ley del Sector Ferroviario en España. No sólo RENFE, sino el resto de compañías ferroviarias europeas operan basándose en objetivos comerciales. Los argumentos de interés general (como los medio ambientales) han pasado a ser una herramienta más de marketing. El establecimiento de un servicio de transporte de bicicletas tiene pues que ser mostrado como rentable para las compañías ferroviarias.

#### *¿Puede ser rentable el transporte de bicicletas?*

Muchos viajeros no usan el ferrocarril si no hay accesibilidad para las bicicletas. Por lo tanto, ofrecer el nuevo servicio de una manera adecuada, podría captar a nuevos clientes que pasarían a utilizar el ferrocarril no sólo cuando llevan bicicletas. El cálculo de la relación coste-beneficio sería positivo para las compañías, abriendo un mercado de nuevos clientes. En un estudio de marketing, las compañías podrían preguntar si los usuarios de este servicio viajarían en tren si no se ofreciera el servicio en cuestión.

#### *Algunos ejemplos*

Una encuesta de la Agencia de Tráfico de Denver descubrió que de los 2.300 usuarios diarios de su sistema de bicicleta-parrilla-buses, la mitad no había utilizado el transporte colectivo anteriormente; un 27% dijo que si no fuera por el acceso al sistema en bicicleta estarían viajando en automóvil solos.

Un estudio de Vancouver descubrió que un 30% de los usuarios de los casilleros para bicicleta nunca habían utilizado el transporte colectivo anteriormente.

Una encuesta en Toronto (1999) reveló que casi la mitad (48%) de los ciclistas recreativos decían que la distancia era la razón principal por la cual no viajaban al trabajo en bicicleta, lo que puede ser claramente solucionado con una debida gestión intermodal de apoyo a la bicicleta. Un 84% dijo que ocuparía bicicleta-transporte colectivo, si hubiese estacionamiento seguro para la bicicleta.

Un estudio de rentabilidad (*Return on Investment Study*) de programas de bicicletas-parrillas-buses (bikes-on-buses, o BOB) reveló que uno de cada cuatro usuarios BOB no había utilizado el transporte colectivo anteriormente. Un 72% ocupaba el sistema BOB para viajar al trabajo, un 83% de aquellos durante cuatro o más días la semana. Un 80% viajaba menos de una milla después de bajar del bus.

#### *¿Pagar por viajar con una bicicleta en ferrocarril?*

Para determinados tipos de tren y determinados trayectos puede ser asumible para el ciclista pagar alguna cantidad por llevar su bicicleta. Esto se podría estudiar en líneas donde se les debe ofrecer un nuevo espacio a las bicicletas, perdiéndose ese espacio para actuales viajeros en líneas de medio y largo recorrido con mucha masificación de viajeros a pie. Sería necesario estudiar si la atención a este segmento del mercado pudiera implicar pérdidas de otros clientes en según qué líneas, así como el precio que los ciclistas estarían dispuestos a pagar por dicho servicio. En cualquier caso, el beneficio para las compañías debería provenir principalmente del incremento de ingresos procedentes de la venta de billetes de nuevos pasajeros con bicicleta.

#### *Especial incidencia en el cicloturismo*

Desde ConBici y la ECF tenemos un absoluto convencimiento de que un servicio de transporte de bicicletas de calidad abriría un mercado de nuevos clientes para las compañías ferroviarias, con especial incidencia en el cicloturismo. El éxito de los llamados "furgones de bicicletas" en algunos países europeos indica que hay un mercado considerable para vacaciones en bicicleta. Si bien en los meses menos

propensos al cicloturismo (los más fríos) podría haber mayor coincidencia de uso del ferrocarril entre viajeros convencionales y ciclistas (especialmente en los fines de semana) no es menos cierto que esta apertura hacia los ciclistas daría un importante empuje al cicloturismo de otras temporadas, en el que, especialmente en primavera y verano, los cicloturistas usarían el ferrocarril en cualquier día entre semana, para sus rutas de media y larga distancia, fidelizando a este sector de forma más continuada.

## **Cicloturismo y ferrocarril, una conjunción implacable**

### *Cicloturismo como fuente de ingresos*

El cicloturismo es uno de los sectores que más rápidamente está creciendo en la economía europea, con muchos miles de ciclistas que hacen de esta actividad no sólo un modo de ocio, sino un modo vacacional en sí mismo.

La necesidad de llevar las bicicletas en los trenes es un asunto de tal relevancia, que el debate ha llegado al Parlamento Europeo. Pese a eso, un buen número de operadoras ferroviarias aún no han tomado conciencia de ello, e incluso el sector empresarial de la bicicleta (tanto en el campo de la venta, como en el de la fabricación) tampoco parece saber lo que está perdiendo en este campo.

### *El caso suizo y canadiense*

El balance de los dos primeros años de la Red de Bicicletas Suiza (*Swiss bicycle network*) trajo consigo los siguientes datos:

- 200 millones de kilómetros pedaleados.
- 600.000 pernoctaciones en distintos alojamientos turísticos.
- 130 millones de euros recaudados.

El transporte en bicicleta representa alrededor del 0,5% de los clientes en la SBB (compañía suiza de ferrocarril) y el 0,3% de la DB (su homóloga alemana). Esto supone una fuerte tendencia de crecimiento y una importancia comercial alta.

Québec (Canadá), una región amigable a los ciclistas, con vías exclusivas y facilidades para el acceso de las bicicletas a los medios de transporte colectivo, fue en 2002 anfitrión de 190.000 cicloturistas. Gastaron en promedio 112 dólares canadienses diarios, comparado con otros turistas quienes gastaban 52 dólares diarios. Los ciclistas se quedaron un promedio de 6,5 noches, comparado con otros turistas que promediaban 3,1 noches. Datos similares existen para zonas europeas, como la ruta del Danubio, que surca varios países centroeuropeos.

Nuestro país es un enorme mercado turístico y está desaprovechando este auge del cicloturismo (que tendría una especial incidencia en nuestro país por nuestra buena climatología, riqueza cultural y gastronómica y diversidad de paisajes) que necesita del ferrocarril tanto para el acceso al inicio y final de las rutas, como a los puntos intermedios que conectan zonas de interés. Gracias a los numerosos destinos que son accesibles todavía en tren, las compañías tienen un buen punto de partida para ganar este mercado.

Somos conocedores de que el cambio no podría ser de un día para otro, pero, no obstante, eso no debería impedir la implementación de mejoras específicas cuanto antes, debido a los beneficios económicos revertidos.

### *Algunas otras consideraciones:*

- Los cicloturistas usan el tren más que el resto de turistas en Alemania: el 41,8% eligen el tren como sistema de transporte para el viaje de vuelta.
- Tanto para vacaciones largas como para viajes de corta distancia, los cicloturistas quieren viajar con sus propias bicicletas. Por lo tanto, el alquiler de bicicletas y las bolsas para bicicletas pueden ser complementarios y no alternativos a la bici como equipaje acompañado.
- No se puede dejar espacio para un número menor a diez bicicletas en cada composición de ferrocarril. Según estudios hechos en Alemania, la inmensa mayoría de cicloturistas de fin de semana viajan en grupo (*Bracher y Linden, Congreso Velocity 97*).

### *Encuesta europea entre ciclistas*

En una reciente encuesta enviada desde ConBici a los grupos de la Federación de Ciclistas Europeos, se constata que las dos principales razones para no venir a España a realizar rutas cicloturistas son, por un lado la obligatoriedad del casco para ciclistas en vías interurbanas y, por otro y principalmente, la falta de accesibilidad de las bicicletas en los trenes españoles.

Al ser preguntados por las condiciones de la intermodalidad bici+tren en España, el 65% de los que la conocían contestaron que les parecía mala., el 23% regular y el 12% buena.

Asimismo, más del 80% de los encuestados decía no recomendar venir a visitar España en bicicleta mientras no cambien las condiciones actuales de accesibilidad de las bicicletas en los trenes.

Todo ello en contraste con la opinión de alrededor del 95% que consideraba que España es un país muy interesante para visitar en bici, ante sólo el 5% que dijo que igual que los demás países y nadie contestó que no lo fuera.

Parece obvio que estamos perdiendo un mercado y que ese mercado se está yendo a otros países más accesibles y menos restrictivos para los ciclistas.

## **Historia legislativa europea relacionada con la intermodalidad de la bicicleta+ferrocarril**

Considerando que uno de los objetivos de la Unión Europea es el libre movimiento de personas y bienes dentro de la UE, es un tanto irónico que se vayan reduciendo las posibilidades de llevar la bicicleta en los trenes. Si la UE trata de reducir el impacto negativo del transporte sobre la sociedad, promoviendo alternativas al coche privado, también debería promover la combinación medioambientalmente favorable de bicicleta más tren, tanto en recorridos estatales, como interestatales.

### **Resolución A 2-183/86 de la Bicicleta como medio de transporte**

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;"*

### **Resolución no legislativa de septiembre de 2005 sobre “Orientaciones básicas para la sostenibilidad del turismo europeo”**

Punto 50 de la Resolución no legislativa de septiembre de 2005 sobre “Orientaciones básicas para la sostenibilidad del turismo europeo”:

*"El transporte es esencial para el turismo, especialmente en el caso de las islas y las regiones más remotas en general, ambas como contribución a la calidad de la cadena de servicios en términos de accesibilidad a los destinos. El Parlamento puso de relieve la necesidad de promover los desplazamientos combinados de tren + bici y considera la red "Eurovelo" una buena base para ello. También solicitó a las empresas de ferrocarriles que permitan llevar las bicicletas en los trenes, incluyendo los trenes de largos recorridos y transfronterizos, como es el caso de la red francesa TGV".*

### **“Obligaciones y derechos de los pasajeros internacionales de ferrocarril”. Enero 2007**

En esta resolución aprobada por el Parlamento Europeo se concretaban dos puntos de sumo interés en lo relacionado a la bicicleta:

*“Todos los trenes, incluidos los trenes transfronterizos y de alta velocidad, deberán prever una zona especialmente designada para que los viajeros puedan llevar a bordo cochecitos de niños, sillas de ruedas, bicicletas y equipamiento deportivo.”*

Asimismo, en el anexo II bajo el epígrafe: *“Información mínima que debe ser proporcionada por las compañías de ferrocarril y vendedores de billetes”*, se incluye *“Accesibilidad y condiciones de acceso para bicicletas”*.

En España esto se está incumpliendo, por cuanto esa información no es hoy en día accesible. Asimismo, ni sus empleados, y la mayor parte de los expendedores de billetes menos que nadie, saben cuáles son esas condiciones reales de acceso para bicicletas.

Si es cierto que deja a ciertos estados miembros, sin especificar cuáles, un tiempo de adaptación a esta nueva normativa.

Sin embargo, el jarro de agua fría ha venido hace muy pocos días, cuando se nos ha informado desde la ECF que la Comisión Europea y los Estados miembros rechazaron dicha resolución. A cambio estuvieron de acuerdo en un texto que permita poder transportar bicicletas en algunos trenes internacionales y trenes de alta velocidad. Increíble. Van a intentar que se pueda meter bicis en los AVE y no en los trenes de toda la vida. Se les ve el plumero.

### **Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre «El fomento del transporte transfronterizo en bicicleta»**

En el se dictan una serie de consejos para conseguir una adecuada promoción de la accesibilidad de las bicicletas en estos trenes.

### **La bicicleta como equipaje en los trenes de larga distancia de la Unión Europea**

Este es el título de un documento editado por la Federación de Ciclistas Europeos en el año 2006.

En él, la compañía ferroviaria española RENFE queda un lugar francamente malo. La número 30 de las 32 analizadas. Sólo se salva del último lugar por tener información, aunque sólo en español en la web, el único factor en el que consigue un punto. Cero en todo lo demás.

### **Adecuación de propuestas europeas a la realidad española**

Adecuando a la realidad española las conclusiones del “Documento de posición sobre el transporte de bicicletas en los trenes internacionales” de la Federación de Ciclistas Europeos, un sistema integral para viajar con bicicleta en nuestro país debería seguir los siguientes requisitos:

- El sistema debe ser claro y comprensible para los/as clientes/as. El sistema tarifario y el manejo de las bicicletas deben estar estandarizados.
- Llevar la bicicleta consigo debe ser tan o más sencillo como llevarla en otros medios competitivos con el ferrocarril (coche, autobús, avión).
- El material rodante de los trenes debe estar diseñado para llevar un número determinado de bicicletas, y por lo tanto previamente conocido por los usuarios, interventores y expendedores de billetería, evitando así sorpresas al acceder al tren.
- El diseño de este material rodante debe permitir al viajero o viajera subir y bajar la bicicleta sin causar ningún retraso. Este requisito afecta el diseño de las zonas de entrada del tren, la altura de la plataforma y la distribución del espacio para equipajes a lo largo del tren, predominando varios pequeños espacios repartido en toda la unidad, antes que uno grande.
- Debería establecerse un acuerdo entre los distintos operadores ferroviarios sobre el nivel de servicios y los precios.
- La información sobre las posibilidades de transporte de bicicletas debería ser fácilmente accesible.
- Los billetes para pasajeros/as y para bicicletas deberían expedirse en la misma ventanilla.
- Los sistemas de reserva deberían incluir las posibilidades del transporte de bicicletas y la posibilidad de elegir la reserva del asiento del ciclista lo más cercano posible al lugar donde se encuentran las bicis.

### **España: PEIT (Plan Estratégico de Infraestructuras del Transporte)**

En el PEIT se incluyó una sección dedicada a los modos no motorizados. En la concreta sección sobre la bicicleta encontramos un párrafo específicamente dedicado a la intermodalidad:

*“Garantizar la intermodalidad del ciclismo*

*Sólo sistemas de transporte puerta a puerta pueden superar la excesiva dependencia del automóvil de la sociedad. Los componentes de la cadena de transporte deben estar conectados para asegurar la movilidad. Esto significa facilitar el acceso interno y externo a las estaciones de transporte colectivo y a los trenes, mejorar las posibilidades de transportar la bicicleta en los transportes públicos, instalar en los mismos servicios de alquiler de bicicletas o de bicicletas públicas o poner en marcha campañas de fomento del uso combinado de la bicicleta y el transporte público.”*

### **Estrategia Estatal de Promoción de Modos no Motorizados**

Se encuentra en estos momentos en la fase de redacción dicha Estrategia, encargado por el Ministerio de Fomento, como parte del PEIT. En él parece ser que se va a incluir una sección dedicada a la intermodalidad.

### **Conclusiones**

Por lo tanto, considerando la creciente demanda para llevar bicicletas en el ferrocarril y otros medios de transporte colectivo, las resoluciones de la UE en materia de accesibilidad de bicicletas en los trenes internacionales y la obvia sinergia y el respeto medioambiental que generan una adecuada intermodalidad, especialmente la de la bicicleta+tren, se reclama al Ministerio de Fomento:

- Se promueva firmemente una normativa común y la accesibilidad de las bicicletas a otros medios de transporte colectivo, especialmente al ferrocarril, como un modo de desplazamiento y turismo que minimiza el impacto negativo de las actividades turísticas sobre la sociedad.

- Se encargue un estudio sobre las posibilidades de implementar un sistema eficaz para el transporte de bicicletas en ferrocarril en nuestro país, que tenga en cuenta las lógicas diferencias estructurales de todas las unidades de negocio, siendo de obligado cumplimiento para todos los nuevos trenes que se adquieran y se contemple una progresiva adecuación de los trenes existentes. Los objetivos de este estudio deberían incluir: los potenciales de mercado, las condiciones, las soluciones técnicas, los procedimientos, así como el impacto sobre el turismo y la economía regional.

Bibliografía:

**Federación de Ciclistas Europeos/as.** Documento de posición sobre el transporte de bicicletas en los trenes internacionales

**Juan Merallo Grande.** *El cicloturismo y el transporte público (experiencias, problemas, posibilidades...).* Jornadas Intatme, Consorcio Transportes de Madrid.

**Lake Sagaris.** *Integrando viajes en bicicleta en las redes de transporte (Buses, Metro, Trenes) en Santiago, Chile. 2006*

**Ruedas Redondas (Málaga).** *Intermodalidad. 2006*

**Marco Danzi (Federación de Ciclistas Europeos).** *Bicycle carriage on Long-Distance Trains in the European Union. 2006*

**Miguel González Márquez.** *La bicicleta en los trenes de RENFE. 2006*