

Elmundo.es

16.07.09

La ciudad 'pincha' en bici

España es el único país de la UE que no tiene un plan nacional de la bicicleta

MIGUEL G. CORRAL

Los peores enemigos de la bicicleta en el medio urbano no son los coches, sino los prejuicios en contra, escribía en el año 2000 Margot Wallström, vicepresidenta de la Comisión Europea, cuando era comisaria de Medio Ambiente. Quizá en esa frase resida el motivo por el que la Vuelta Ciclista a España arrancará el próximo 29 de agosto en Assen, Holanda, capital mundial de la bicicleta con 15.000 kilómetros de carriles bici y más bicicletas que habitantes en todo el país.



OFICINA DE TURISMO Y CONGRESOS DE HOLANDA

Si se quieren evitar los prejuicios hacia este medio de transporte limpio y normalizar su uso es necesario utilizar las experiencias de otros lugares donde su implantación es todo un éxito. «El 26% de todos los

desplazamientos en Holanda se hacen en bicicleta y el 60% si se trata de trayectos de menos de 7,5 kilómetros», comenta Ria Hilhorst, responsable de la política de bicicletas del Ayuntamiento de Amsterdam, durante las jornadas 'Holanda y España juntos en Bicicleta' organizadas en junio por la Embajada de los Países Bajos, la Fundación Movilidad y la Asociación Pedalibre. «Por poner ejemplos, el 20% de los holandeses hacen la compra en bicicleta y el 40% de los usuarios del tren la usan para llegar a la estación».

Holanda cuenta con una política nacional de la bicicleta desde el año 1997. Pero ya en los años 80 se impulsaron las conocidas como áreas 30, en las que los vehículos no podían circular a más de esa velocidad, y en los 90 se comenzaron a crear los barrios sin coches. Sin embargo, en España la realidad es muy diferente. «En casi todos los países de la UE de los 15 existen planes estatales de fomento de la bicicleta», afirma Juan Merello, miembro de ConBici, la coordinadora estatal de defensa de la bicicleta. «Pero España no tiene una política nacional».

La urgencia por reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en el sector de los transportes ha llevado a los ministerios de Fomento y Medio Ambiente y Medio Rural y Marino a aprobar el pasado mes de abril la Estrategia Española de Movilidad Sostenible, en la que hay referencias a la bicicleta. Sin embargo, no se trata de un documento vinculante que los gobiernos autonómicos y ayuntamientos deban cumplir. De hecho, algunas de las principales ciudades españolas ya cuentan con planes estratégicos de movilidad que incluyen a este medio de transporte. Y, aunque la bicicleta puede ser una buena alternativa para la movilidad ciudadana en tiempos de crisis, algunas de ellas no están llevando a cabo sus planes de fomento de la bici.

«La bicicleta se ha incorporado de un modo consistente a las políticas urbanas en la mayoría de las capitales europeas. [...] Su reconocimiento como medio de transporte, además de sus funciones recreativas y deportivas, se debe traducir en la creación de condiciones cómodas y seguras para su utilización cotidiana». Estas frases tan alentadoras para quienes defienden la bicicleta para el transporte urbano son la introducción del Plan Director de Movilidad Ciclista de Madrid, una de las ciudades españolas más agresivas para los desplazamientos en este medio de transporte y cuyo Ayuntamiento acaba de rechazar la implantación de un sistema de bicicletas públicas alegando falta de fondos por la crisis. La capital tiene 62 kilómetros de carriles bici y está construyendo 12 más, pero están casi todos en la ronda de circunvalación de la M-40 y tienen un uso más deportivo que de transporte.

Madrid no es el único caso de falta de respaldo a la movilidad sostenible. «Desde 2001 llevamos peleando por que crezca la bicicleta como opción a nivel nacional y ha habido algunos avances. Pero

en la última reunión de la coordinadora con el nuevo ministerio de Fomento de José Blanco nos han informado de que no es una prioridad y no van a apostar por desarrollar la movilidad en bici como se hace en toda Europa», cuenta Merallo. «Existe un Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte realizado por Fomento en 2004, pero no se cumple en relación al programa de viandantes y bicicletas», asegura Alfonso Sanz, experto en movilidad de GEA 21 y autor de una veintena de planes de movilidad para ciudades españolas.

Sin embargo, hay ciudades que van por buen camino y están desarrollando proyectos interesantes para impulsar el uso de la bici. «La batuta en España la llevan Sevilla, San Sebastián, Zaragoza y Barcelona», dice Merallo. «En la capital andaluza ha crecido el uso de la bici un 700% en dos años». «Y en San Sebastián se ha triplicado su uso en los últimos años», añade Sanz.

Este crecimiento ha sido posible gracias al apoyo de las administraciones locales que han decidido apostar por la creación de carriles bici o de sistemas de bicicletas públicas. Pero las asociaciones de usuarios de la bicicleta no creen que se deba actuar sólo en este sentido. «Todas esas medidas están muy bien, pero antes de gastar tanto dinero en ellas es conveniente crear planes directores de fomento del uso de la bici, campañas de concienciación de los conductores de vehículos a motor o cursos de educación vial en las escuelas infantiles», dice Merallo.

PACIFICAR EL TRÁFICO

Incluso los activistas de Barcelona, una de las ciudades que más esfuerzos ha hecho por fomentar el uso de la bicicleta, apuntan en esa dirección. «Los carriles bici sirven para proteger al ciclista en vías de más de dos carriles donde es muy difícil pacificar el tráfico, pero lo fundamental para que la bici funcione como medio de transporte urbano es calmar el tráfico de vehículos a motor, concienciar a los conductores y diseñar una buena educación vial en los colegios», afirma Albert García, portavoz de la Coordinadora Catalana de Usuarios de la Bicicleta. «En Europa los niños aprenden a respetar las bicis en las escuelas», dice Alfonso Sanz, «y en España hay siete ministerios que tienen medidas que afectan a la bicicleta y el de Educación no está entre ellos».

En Europa hay ejemplos de actuaciones dirigidas a reducir la velocidad de los vehículos a motor que se podrían adaptar a las ciudades españolas que de verdad quieran apostar por la bicicleta. «Holanda tiene mucha calidad y una gran variedad en sus infraestructuras viales», asegura Sanz. Una de ellas, que consiste en construir las aceras en zigzag y situar las plazas de aparcamiento en lados alternos cada ciertos metros, supone una de las mejores opciones para pacificar el tráfico en calles pequeñas y facilitar la circulación de las bicicletas. «De esta forma los vehículos no pueden circular en línea recta y están obligados a reducir la velocidad».

Además de las administraciones públicas, las empresas también tienen una importante responsabilidad. En este campo los holandeses también llevan la delantera mundial. «Queremos reducir la huella ecológica de nuestra empresa. Además, en Holanda te tachan de anticuado si no fomentas el empresariado verde», dice Pieter Noorman, de Rabobank. «Damos un subsidio para que la gente viva cerca del banco y también si usa la bici para ir a trabajar. Somos el banco de la bicicleta y por ello estamos orgullosos de patrocinar un equipo de ciclismo que participará en la Vuelta a España».

BICICLETA PÚBLICA

'Bicing' sí, pero sólo si está bien hecho

Barcelona fue la primera ciudad española en contar con un servicio de bicicletas públicas como el que tenían capitales como Copenhague o París. Fue una iniciativa acogida con entusiasmo y en sólo tres meses ya llegaba a los 60.000 inscritos en el sistema público de alquiler. Tras dos años de funcionamiento, ya son 190.000 usuarios.

Sin embargo, este sistema también tiene una cara amarga. «El Bicing es un concepto devorador. No se busca la promoción de un medio de transporte, sino el negocio de las grandes empresas de publicidad que lo montan, como Clear Chanel o JCDecaux», asegura Albert García, portavoz de la Coordinadora Catalana de la Bicicleta. «No se ha contratado personal cualificado y no se ha contado con los sectores sociales activos con la bici y el resultado es un servicio de mala calidad que tiene

descontento al 75% de sus usuarios, según una encuesta», dice Miquel, propietario de la tienda de bicis urbanas Espai bici. «Cada bicicleta pública cuesta 3.000 euros al sistema público y no se ha conseguido que la gente deje su coche en casa, porque su uso ha descendido menos del 2%», cuenta Miquel.

La mensajería ecológica que entrega certificados de ahorro de emisiones

A PIÑÓN FIJO / BICIMENSAJEROS

Cada vez más empresas incorporan la bicicleta para moverse por la ciudad, no sólo por motivos ambientales sino también por utilidad. Es el caso de la bicimensajería madrileña A piñón fijo. «Hay trayectos en los que tardamos menos en bici que en coche», dice Iván Lapausa, socio de A piñón fijo.

Además, la empresa emite a sus clientes habituales un certificado realizado por el Departamento de Medicina de la Universidad de Alcalá de Henares con la reducción efectiva de CO2 que han tenido respecto a si hubieran usado una mensajería motorizada. «Al final de cada temporada hacemos un recuento de las direcciones de cada cliente, obtenemos la cantidad de CO2 que le ha ahorrado al planeta con sus envíos y le entregamos un certificado», añade Lapausa.

www.apinonfijo.com

TELEPIZZA

Luis Pombo: «Algunas tiendas hacen más del 80% de los repartos en bici»

Algunas grandes empresas también han apostado por la bicicleta como opción para la movilidad urbana. Telepizza cuenta ya con una flota de 150 vehículos limpios para hacer sus repartos por las calles de las principales ciudades.

«En Barcelona, entre el 60% y el 70% de las tiendas hacen los repartos cercanos en bici. Incluso hay sucursales que la usan para el 80% o el 90% de los trayectos», dice Luis Pombo, director de ventas de Telepizza para Cataluña y Baleares. Algunas tiendas han pasado de tener una flota de 20 motos a contar con cuatro motos y más de 15 bicicletas. «Hay dos modelos: la bicicleta clásica y otras con un pequeño motor de apoyo, pero por lo general los repartos en bici no superan los tres kilómetros de ida y vuelta», dice Pombo. «Da una imagen saludable de la empresa y además nos permite reducir los costes y la peligrosidad».

TRIXI BARCELONA

Una empresa de bicitaxis con más de 50.000 pasajeros cada temporada

No todas las ciudades son amigas de la bicicleta. La empresa de bicitaxis Trixi tiene una sede en Barcelona con siete años de antigüedad y acaba de abrir otra en la capital. «En Madrid es complicado», dice Gerald Caspari, uno de los socios de Trixi, «el Ayuntamiento no ve la necesidad de estos vehículos y no concede las licencias».

La empresa de bicitaxis ofrece rutas turísticas por los barrios barceloneses por los que no se puede acceder en coche por precios entre los seis y los 18 euros. «Pero también llevamos a señoras mayores al médico o a gente a la playa. Funcionamos de marzo a septiembre y llevamos unos 50.000 pasajeros al año», cuenta Caspari. En total la empresa da empleo a 30 personas.

Las máquinas cuentan con un pequeño motor de asistencia al pedaleo, ya que con pasajeros pueden

alcanzar los 400 kilos.

<http://trixi.com>