

ANÁLISIS Y PROPUESTAS SOBRE LA INTERMODALIDAD BICI-TREN EN EL SERVICIO DE CERCANÍAS DE SEVILLA (RENFE)

1.- INTRODUCCION Y OBJETIVOS

En los últimos meses RENFE viene realizando una campaña de difusión de la norma de admisión de bicicletas en los trenes de Cercanías del núcleo de Sevilla, incluyendo cartelería visible en las estaciones de Cercanías, así como grabaciones emitidas periódicamente por megafonía. También hemos tenido noticias de apercibimientos verbales en ruta por parte de los interventores.

Este escrito tiene por objetivo analizar las causas e implicaciones de dicha limitación de acceso a las bicicletas en el contexto actual de avance de la movilidad sostenible en el área metropolitana de Sevilla, así como realizar una serie de propuestas para mejorar la integración de la bicicleta y el tren en el famoso “cóctel de movilidad sostenible” propugnado desde la Delegación de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Ayuntamiento de Sevilla, y en general desde todas las instancias medioambientales, incluidas las administrativas, sociales y académicas.

Entendemos que una empresa con vocación de servicio público como RENFE no debe ni puede ser ajena a este “movimiento verde” al que nos apremian cada vez más los datos sobre el Cambio Climático. Por otra parte, RENFE se encuentra en una posición inmejorable para ejercer un liderazgo en la intermodalidad entre el transporte público y otras formas de movilidad no contaminantes como son las bicicletas; circunstancia que creemos podría aprovechar no sólo en el sentido de aumentar la cifra de clientes (existe un cierto número de ciclistas que no se deciden a montar su bici en el tren por respeto a la prohibición o miedo a la posible sanción) sino en el de dotarse de la mejor publicidad que en estos momentos se puede tener: la publicidad verde o ecológica.

Como clientes (algunos diarios, otros de fin de semana y otros potenciales), esperamos de RENFE que sepa adaptarse a las circunstancias actuales y a la nueva demanda que está provocando el presente cambio del paradigma de movilidad en busca de un transporte más sano y sostenible.

2.- CAUSAS

a) La fuerte apuesta del Ayuntamiento de Sevilla por el incremento de la cuota de medios de transporte sostenibles en el reparto porcentual de la movilidad cotidiana, que ha incluido la construcción de una completa red de carriles-bici por toda la ciudad así como la instalación de miles de aparcamientos para bicicletas, ha derivado en un fuerte incremento de uso de la bicicleta que ha desbordado todas las previsiones y que ha multiplicado por 8 el número de usuarios de este medio de transporte, incluidos los ciudadanos del área metropolitana que cada día se trasladan a trabajar a

la capital. Entendemos que este “efecto llamada” a formas de transporte más sostenibles y baratas, que además de mejorar el medio ambiente del área metropolitana al disminuir las emisiones de CO2 también permite descongestionar las vías de circulación motorizadas, ha incrementado notablemente el número de pasajeros que desean transportar su bicicleta hasta y desde la capital en sus desplazamientos cotidianos a su centro de trabajo o de estudios. Lo cual ha impulsado a RENFE a hacer efectivas las limitaciones horarias de acceso de bicicletas que estaban vigentes desde tiempo atrás pero que, salvo en contadas ocasiones, no se estaban llevando a efecto.

b) Por otro lado el servicio de Cercanías de RENFE se encuentra inmerso en un proceso de renovación de su flota ferroviaria con la sustitución de los antiguos trenes por los modernos trenes modulares CIVIA, cuya composición es diferente y también lo es la asignación de espacios para las bicicletas. Además estos trenes disminuyen el número de plazas sentadas respecto al modelo anterior, lo cual significa un mayor número de pasajeros de pie y por tanto una posible mayor interacción con las bicicletas que van siendo transportadas a bordo. A todo ello se une que, con la excepción del módulo A3 (WC y plataforma para bicicletas y sillas de minusválidos) que es de piso bajo, el resto de accesos al tren CIVIA suponen actualmente -y en espera de la ejecución del proyecto que supondrá recrecer los arcones de las estaciones de cercanías- salvar una altura que para personas de movilidad reducida o en general para personas que buscan comodidad en el acceso, convierte la entrada a la plataforma para bicicletas del módulo A3 en la más usada. Algunos de los pasajeros que acceden por ella pasan posteriormente a otros vagones, pero otros se quedan en la citada plataforma restando espacio destinado para las bicicletas.

c) La inexistencia de consignas seguras para bicicletas en las estaciones, ni de aparcamientos vigilados para bicicletas, obligan a que la única opción de intermodalidad bici-tren posible sea la de transportar la bicicleta en el tren.

3.- PROPUESTAS

En nuestra opinión, la mera prohibición no es una solución satisfactoria a la situación. En su lugar, es preciso estudiar y adoptar soluciones alternativas que no constriñan el incipiente incremento de la modalidad sostenible basado en la intermodalidad con el tren de cercanías. Con ese ánimo, realizamos aquí una serie de propuestas (muchas de ellas importadas de otros lugares donde funcionan de forma satisfactoria) en el deseo de que sean sometidas a consideración de RENFE y, en su caso, adoptadas.

Queremos hacer patente nuestro convencimiento de que los conflictos que se están produciendo por la masificación de pasajeros en las unidades que circulan a determinadas horas punta de entrada y salida de los trabajos no se debe al transporte de bicicletas en los trenes sino a la inadecuación de la oferta y la demanda. Por lo que hacer efectivas las restricciones de acceso de bicicletas no creemos que vaya a resolver el problema.

Somos conscientes de que algunas de estas propuestas podrían conllevar un cierto esfuerzo

económico por parte de RENFE por lo que aceptaríamos de buen grado que se estudiara un sobrecoste en el billete o abono mensual para pasajeros que transportan bicicletas (no plegables, se entiende, ya que éstas son consideradas comúnmente como un mero equipaje de mano). Aunque también existe la opción de considerarlo como una inversión, abundando en el asunto de la publicidad verde antes citado.

Nuestras propuestas son las siguientes:

- 1) Optimizar el espacio destinado a bicicletas mediante la **instalación de ganchos** como los existentes en algunos trenes de media distancia.
- 2) Incrementar el espacio destinado a las bicicletas. Se nos ocurren varias posibilidades para ello:
 - a) Modificar la composición modular de los trenes CIVIA de forma que incorporen **un segundo módulo intermedio A3 de plataforma baja**, a la vez que alentar a los pasajeros a respetar ese espacio para bicicletas y sillas de minusválidos cuando exista un número suficiente de ellas. No necesariamente afectaría a todos los que circulan en horas punta, tal vez bastaría con algunos de ellos; en este sentido, podríamos hablar de “trenes de bicicletas” y “trenes normales” según su composición.
 - b) Sustituir algunas de las plazas fijas de asientos por **asientos abatibles** que en caso de necesidad, puedan servir para albergar las bicicletas.
 - c) Admitir un mayor número de bicicletas por plataforma, siempre que estén debidamente colocadas para no estorbar el paso de los pasajeros.
 - d) En los trenes que no son del modelo CIVIA, habilitar un espacio destinado específicamente a las bicicletas como el que llevan los trenes de la línea C3 que comunican Sevilla con Cazalla y El Pedroso.
- 3) Ofrecer otras posibilidades de intermodalidad que no pasen necesariamente por el transporte de bicicletas en los trenes. En este sentido cabe ofrecer dos servicios (en el Anexo A aportamos fotografías de las infraestructuras existentes en estaciones de Cercanías de Amsterdam):
 - a) **Aparcabicis vigilados** en exterior, ya sea directamente por el personal de seguridad de la estación o indirectamente mediante videovigilancia.
 - b) **Consignas para bicicletas**. Pueden ser individuales o simplemente un habitáculo con enganches para candar las bicicletas. Entenderíamos que las individuales fueran de pago.
- 4) RENFE podría publicitar e incentivar el uso de **bicicletas plegables**, cuyo transporte en los trenes es prácticamente inocuo. En la búsqueda proactiva de un posible mayor negocio con la captación de nuevos clientes, tal vez sería posible ofertar en condiciones ventajosas algún modelo de bicicleta plegable (preferiblemente aquellas que ocupan menos espacio una vez plegadas, como el

modelo inglés Brompton, cuya patente ha caducado recientemente y está siendo imitado por fabricantes asiáticos; u otras de fabricación española) e incluso, como operación publicitaria, establecer un “Plan Renove” ofreciendo descuentos en la compra de dichas bicicletas plegables a cambio de la recogida de bicicletas no plegables que podrían ser destinadas a países en vías de desarrollo o, convenientemente puestas a punto, alimentar el fondo de bicicletas para el punto 7 que expondremos más adelante.

5) En cuanto a la línea C3 que comunica la capital con la Vía Verde de la Sierra Norte, habría que eliminar la incertidumbre de los pasajeros en fines de semana, pues no saben con cuántos ciclistas van a encontrarse en la estación o en el tren y si su número hará imposible subir al tren por las limitaciones existentes. Podría estudiarse un sistema de reserva previo pago, lo cual sustentaría los costes de una posible ampliación del espacio reservado para bicicletas en los trenes de esa línea que circulan en fines de semana.

6) Establecer un acuerdo con SEVICI, similar al que tienen la Universidad de Sevilla y otras empresas públicas, por el cual RENFE avalaría a sus clientes frecuentes (por ejemplo aquellos que hayan adquirido al menos 6 abonos mensuales en los últimos 12 meses) de forma que no tuvieran que satisfacer el pago del preceptivo depósito de garantía. Un nuevo pasajero con abono de SEVICI es una bicicleta menos a bordo del tren. Este acuerdo con SEVICI, por otro lado, debería incluir un aumento de plazas de bicicletas en los puntos de alquiler limítrofes con las estaciones de Cercanías.

7) También podría estudiar RENFE un plan “tren+bici” similar al “bus+bici” que con tanto éxito ha implantado el Consorcio de Transporte de Sevilla para los usuarios de los autobuses metropolitanos. Todo ello con el ánimo de reducir la necesidad de transportar las bicicletas a bordo del tren. Este sistema podría alimentarse del “Plan Renove” expuesto en el punto 4.

4.- CONCLUSIONES

Los usuarios de bicicleta queremos resaltar a RENFE nuestra condición de CLIENTES (reales y potenciales) en el convencimiento de que es posible adecuar la oferta a la demanda de forma que no se limite la expansión de un modelo sostenible de movilidad basado en la intermodalidad entre transporte público y medios personales no contaminantes. Creemos que el presente documento ofrece bastantes opciones para no tener que prohibir la entrada de bicicletas en los trenes en ningún horario, ofreciendo alternativas convincentes. Confiamos en el espíritu constructivo, la vocación de atención al cliente y la visión de futuro de RENFE para resolver los conflictos actuales, y quedamos a su disposición para cualquier aportación que desde la comunidad ciclista podamos hacer.

Nota: El presente documento no supone postura oficial de ninguna de las organizaciones cuyos logotipos aparecen en estas páginas (postura que únicamente puede emanar de las asambleas o de sus órganos ejecutivos); tan solo recoge las conclusiones del grupo de trabajo creado ex-profeso para estudiar soluciones al conflicto creado con la limitación efectiva del transporte de bicicletas en los trenes de Cercanías del núcleo de Sevilla.

ANEXO A

APARCAMIENTOS Y CONSIGNAS PARA BICICLETAS EN LAS ESTACIONES DE CERCANIAS DE AMSTERDAM

En Holanda, el sistema que mas usa la gente es el aparcamiento de bicicletas en la estación de tren, porque además ahorra espacio en los trenes, que es lo que más encarece el servicio. De hecho, en Holanda, todas las estaciones de tren tienen un aparcamiento libre en la calle y una consigna de bicis dentro de la estación, que es de pago. Además se pueden llevar las bicis en el tren, pagando también.



La fotografía adjunta corresponde a una gran estación de cercanías en Holanda. Es muy ilustrativa del éxito que tienen esas iniciativas (el edificio que pone "fietsenstalling" es una consigna para bicis; hay muchas mas bicis dentro que las que se ven fuera, en el aparcamiento libre).



Esta otra foto es de una pequeña estación de cercanías. En ese caso hay un aparcamiento libre (techado para protegerlo de la lluvia) y una consigna, que son esas pequeñas puertas que se ven y que tienen cada una una llave que se alquila por horas, días o incluso meses. En cada cubículo cabe una bici.