

FICHA DE FORMACIÓN

Hilo Negro



192



OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE

Usemos los pies, la bicicleta y el tren

Tras reconocer al fin la grave crisis energética y climática en la que nos encontramos, en diciembre de 2020 la UE fijaba como objetivo esencial del sistema multimodal de transporte reducir las emisiones de gases con efecto de invernadero en un 90% en 2050 respecto a 1990, pero esta ambiciosa modificación se queda en palabras huecas si no se acompaña de medidas. Los objetivos de cero emisiones para 2050 sólo podrán conseguirse en el ámbito del transporte con una fuerte disminución del transporte por carretera y el fomento de la marcha a pie, los desplazamientos en bicicleta y el transporte en tren convencional, que es el que mueve viajeros y mercancías con un menor consumo energético.

La Agencia Europea del Medio Ambiente señala que caminar, andar en bicicleta y utilizar el transporte público colectivo siguen siendo las opciones de movilidad más ecológicas, mucho más que los patinetes o los automóviles eléctricos, que requieren de un alto

consumo de minerales caros y escasos, además de consumir energía de origen fósil, según el informe publicado el pasado 3 de febrero de 2020.

Proponemos como tarea esencial del sistema multimodal de transporte conseguir, con la mínima movilidad posible, la accesibilidad a los bienes, servicios y contactos con las demás personas, basándose en el tren, la marcha a pie y los desplazamientos en bicicleta, como columna vertebral, y con la carretera y los modos aéreo, marítimo y fluvial, como modos complementarios y ocasionales. Todo ello con una organización del territorio que facilite la comunicación a través del transporte colectivo sostenible o vivir cerca del centro de trabajo, estudio, salud y de las administraciones públicas de bienestar social. La sociedad precisa de una red básica ferroviaria mallada, extensa, coherente, consistente, accesible y con prestación de servicios de transporte ferroviario asequibles para todas las personas, incluidas las

que tienen menor poder adquisitivo: líneas férreas de doble vía, electrificadas, con tráfico mixto de personas y mercancías, velocidades medias de 165 km/h, estaciones en el centro de las ciudades, estaciones al menos en las cabeceras de comarca del mundo rural, intercambiadores modales en las aglomeraciones urbanas, plataformas intermodales en puertos, puertos secos y nodos logísticos, más servicios de trenes de cercanías, de trenes regionales, de trenes de grandes distancias, de trenes nocturnos internos e interestatales y de trenes de mercancías que tan abandonados han estado durante décadas.

La liberalización de las mercancías ferroviarias no trajo ningún beneficio y tampoco lo traerá la de viajeros y por ello debe revertirse, cambiando el enfoque competitivo por criterios sociales, un planteamiento colaborativo entre las empresas públicas ferroviarias europeas, volcando los esfuerzos en los ODS, la reducción de emisiones y la movilidad sostenible.

Movilidad bici en tren: situación en Europa

No siempre es fácil encontrar un tren donde puedas llevar tu bicicleta. Existe una cierta reticencia de las compañías ferroviarias en Europa con respecto al transporte de bicis. Teniendo en cuenta que los países europeos se encuentran entre los principales destinos de ciclismo del mundo, parece algo incoherente esta postura.

Cada vez hay menos espacio para bicis en los trenes. Ya sea en Francia o en las líneas internacionales europeas, la llegada de las líneas de alta velocidad en los 90 redujo el espacio dedicado al equipaje por una cuestión de rentabilidad.

A bordo del Thalys, que une Francia con Bélgica, Alemania y los Países Bajos, se ha eliminado el área de bicicletas. Sólo se aceptan bicicletas desmontadas y almacenadas dentro de los límites de los lugares disponibles. En TGV Lyria, que proporciona el enlace entre Francia y Suiza, las condiciones de transporte son igual de drásticas. Por otro lado, las bicicletas simplemente no son aceptadas en el ICE, el tren de alta velocidad alemán. En este contexto, es difícil viajar en tren con su bicicleta. Incluso cuando se desmonta, la bicicleta no siempre cabe en una bolsa homologada.

Las líneas regionales sí tienen cierta capacidad y permiten viajar entre ciudades y pueblos con tu bici por un precio ajustado. Incluso hay viejos furgones de correos que han sido renovados y usados como vagones para bicicletas, pudiendo llevar entre 40 y 50, como es el caso del Tren Vélo Loire y del Jumbo Vélo:

Cada tren puede transportar un total de 50 a 83

bicicletas:

- Se ofrecen 33 espacios para bicicletas de acceso gratuito por tren. Están distribuidos por todo el tren. Puede acceder a estos espacios si viaja con una bicicleta estándar.
- Un espacio dedicado con 17 espacios para bicicletas por tren, con un agente para ayudar a subir y bajar las bicicletas. Su ubicación está indicada por un letrero Train Loire à Vélo en el andén. Si viajas con una bicicleta atípica (tándem, remolques, etc.) debes acudir a esta zona como prioridad.

Sin embargo, esto no soluciona el problema en los grandes desplazamientos, y el turismo en bicicleta se ve perjudicado por ello.

Desde el SUB de CGT, consideramos que la bicicleta debe ser un medio a potenciar al mismo tiempo que el ferrocarril. Para que vayan juntos es necesario hacerlos compatibles y por eso se hace necesario favorecer espacios dentro de los trenes para que el viajero vaya acompañado de su bicicleta. Debe ser una prioridad para Renfe y Adif.

RENFE

- 1.- Hacer que sea gratis el transporte de bicicletas en todos los trenes (ahora hay trenes en que no lo es)
- 2.- Versatilidad en el interior de los trenes para albergar bicicletas.
- 3.- Potenciar el uso de la bicicleta como el modo más ecológico de transporte, junto al de ir andando. Con campañas que animen a ser los que se utilicen.
- 4.- Capacidad suficiente en los trenes de viajeros para el transporte de bicicletas, adaptando los vehículos ferroviarios con furgones aptos para el desplazamiento íntegro de bicicletas y accesorios (bolsas, alforjas, etc.)
- 5.- Normativa común estatal en todos los núcleos ferroviarios de cercanías y Media Distancia y operadoras ferroviarias.
- 6.- Facilitar los viajes con bicicletas en Larga Distancia y AVE.
- 7.- Facilitar información veraz y contrastada sobre la posibilidad de viajar con bicicletas y trenes disponibles para ello.

ADIF

- 1.- Facilitar el acceso de bicicletas a las estaciones de viajeros y habilitar aparcamientos seguros
- 2.- Adaptación de las infraestructuras para el acceso a andenes y trenes
- 3.- Información actualizada de vías de acceso con bicicletas a elevadores, andenes y espacios de ocio, descanso y/o restauración ◀◀

