



Ocupa menos espacio, no contamina, es saludable, no produce ruido...

LA BICI BAJA **LOS** **HUMOS** A LA CIUDAD

¿Es la bicicleta una alternativa real al tráfico en las congestionadas y contaminadas ciudades españolas, como desea el Ministerio de Industria?

La Unión Europea y ayuntamientos, como San Sebastián, Madrid, Sevilla o Barcelona, así lo creen, y también algunos miles de ciudadanos que han cambiado coche por bici para ir a su trabajo u ocio ganando tiempo y salud, y evitando contaminar.

Juan M. MENÉNDEZ

Fotos: Paul Alan PUTNAM. Infografía: Dlírios

Un estudio de la Comisión Europea titulado “En bici. Hacia ciudades sin malos humos” estima, en base a la experiencia de Graz (Austria), que si un tercio de los desplazamientos en coche se hiciese en bici se ganaría un 39% de tiempo en los trayectos, se ahorraría un 30% en su coste y bajaría un 25% la contaminación.

Para Josu Benaito, responsable de Movilidad en Ayuntamiento de San Sebastián –ciudad que apostó fuerte por la movilidad en bicicleta–, “*es el modo más ágil de desplazarse en ciudad. Además, no necesita ningún combustible, no emite contaminantes y es muy saludable para quien la utiliza y para el resto de la ciudadanía*”. Y así parece entenderlo

el Plan de Ahorro Energético de Miguel Sebastián, ministro de Industria, cuando plantea promocionar el uso de la bicicleta como medio de transporte eficiente.

En su “Elogio de la ciudad y de la bicicleta” (El País), Joan Subirats –catedrático de Ciencia Política– escribía: “*Nos queda ahora la recuperación de la bici como gran alternativa de movilidad urbana y sostenible*”, y José Montilla, presidente de la Generalitat, señaló en el II Congreso Catalán de la Bicicleta su intención de regularizar “*su normalización como medio de transporte*”.

Según la Comisión Europea, el 30% de los viajes en automóvil son inferiores a 3 kilómetros y el 50%, a 5. “*En esa franja, la bicicleta puede sustituir ventajosamente al coche para una parte importante de la demanda*”, según la Comisión. Así lo confirman el Bicing en Barcelona, que ha reducido un 4% el

uso del automóvil, y la realidad de San Sebastián con 10.000 desplazamientos al día en bicicleta, cuyo alcalde, Odón Elorza, plantea “alcanzar un 7% para los desplazamientos en bici en 2009”.

En A Coruña, una ‘carrera’ realizada en 2006 desveló que en viajes puerta a puerta –incluido el camino al vehículo, recorrido, busca de aparcamiento...–, la bici es más rápida –tardó la mitad– y barata que el coche, superado también por taxi, moto y autobús. Los datos de Bilbao (2007) son similares: taxi y bici se imponen, con velocidades de 10,6 y 8,2 km/h, por 6 km/h del coche, ‘ganándole’ por 8 y 5 minutos en igual recorrido.

Los casos particulares refrendan los estudios. Pascuala Peñas, en Lorca (Murcia), gana en bici entre un 40 y 60% de tiempo en desplazamientos urbanos; Enrique Gracia, analista informático en Zaragoza, tarda en sus 14 kilómetros de ida y 16 de vuelta “unos 45 minutos. En coche tardaría 30-35 si no hay atascos, pero he llegado a tardar casi 60 con atasco”. Y Juan José Martínez, ingeniero de Almería, ‘ahorra’ entre 5 y 25 minutos en su trayecto al trabajo.

CAMBIO CLIMÁTICO. “La satisfacción cuando piensas en tu aportación a la solución del Cambio Climático es reconfortante”, señala Pascuala Peñas. Paco Segura (Ecologistas en Acción) explica que “en cuanto a contaminación, la cuenta es clara: cada bicicleta es un coche menos y se reduce toda la que ese coche emitiera. La prueba de que es una alternativa real al tráfico en ciudad es dar una vuelta por Dinamar-



“NO HAY QUE IR VESTIDO DE DEPORTISTA PARA MONTAR EN BICI EN CIUDAD, VAMOS VESTIDOS DE FORMA ELEGANTE Y ES CÓMODO”

(JUAN MERALLO. PEDALIBRE)

ca u Holanda, donde el 30% de la población circula habitualmente en bicicleta. Somos partidarios de la utilización de la bicicleta en el tráfico por cientos de razones: por la crisis energética, el cambio climático, la contaminación y por motivos de salud, porque circular a diario en bici es saludable...”

La Comisión Europea calcula que si un tercio de los ciclistas se pasase al coche, costaría 250.000 €/año por contaminación, 10.000 € por ruido y 485.000 € por consumo adicional por atascos... a una ciudad. Para Ignacio Ramos (Fundación Movilidad), “el cambio de medios de transporte motorizados a la bicicleta contribuiría a disminuir el consumo de energía (el transporte es el sector que más energía consume en España, 39% del total)”, energía proveniente en su mayoría del petróleo, para el que España depende al 100% de importaciones.

LIMPIA Y SEGURA. Un estudio de la Comisión Europea, fijó el riesgo de accidente por circular en coche particular en 100. En comparación, la bici se queda en riesgo 2, por delante de tren (3) y autobús (9). Además, tomando como base 100 el coche particular, en un desplazamiento igual en personas/kilómetros, la bici tiene un valor 0 en contaminación y consumo de energía primaria, y 8 en consumo de espacio. Y es, como dice Enrique Gracia, “un medio de hacer una actividad física suave-moderada y mantenerse en forma, es aprovechar el trayecto para relajar la mente y hacer ejercicio. Ir en coche a trabajar es

BICING EN BARCELONA, PUNTA DE LANZA

El Bicing, alquiler de bicicletas del Ayuntamiento de Barcelona, ha sido un auténtico ‘boom’ y responsable, al menos en parte, de la recuperación de la bicicleta como medio de transporte. De hecho, otros treinta ayuntamientos trabajan para poner en marcha servicios de préstamo de bicis. Cuando comenzó (marzo 2007), las previsiones más optimistas cifraban en 75.000 el número de usuarios del servicio; hoy son 155.000 y eso que el abono ha subido a 24 €/año (comenzó en 6). Un clima propicio, 128 kilómetros de carriles-bici y 400 paradas son claves de un éxito tan grande que algunos temen que pueda ‘matar’ al Bicing. De hecho, Aristóbulo De Juan, director general de Clear Channel, gestora del Bicing, apuntó recientemente que es “un servicio complementario al resto del transporte público” y anunció que este “ganará en calidad” en 2009.

LAS CIFRAS DEL BICING

- Coste abono: 24 €/año.
- Coste uso: 0,30 € (1/2 h. gratis).
- Usuarios: 155.000
- Estaciones: 400
- Bicicletas disponibles: 6.000
- Accidentes: 20 (en 2007)
- CO₂ no emitido: 2.880 toneladas
- Tiempo medio uso: 15 min.



JUAN MERALLO

Viaje de Alovera a Madrid combinando bici y transporte público

“La bici puede ser parte de la solución”

En 1991, Juan Merallo (45 años y funcionario del Ayuntamiento de Madrid) dejó su trabajo como comercial. Iba con el coche a todos lados, todos los días. Se dio cuenta de que el coche no es idóneo para circular por ciudad por razones prácticas –es difícil circular y aparcar, caro, peligroso...- y medioambientales –contamina mucho para desplazar a una sola persona, hace mucho ruido...- “*así que vendí el coche, me compré una bicicleta y comencé a usarla para los desplazamientos cotidianos por Madrid, donde he vivido hasta 2004*”. Ahora vive en Alovera (Guadalajara), y se traslada a trabajar a Madrid. Este es su viaje diario

- Sale de su casa, en Alovera (Guadalajara) y recorre en bici 2,5 km. hasta la estación de Cercanías de Azuqueca de Henares (8 minutos).

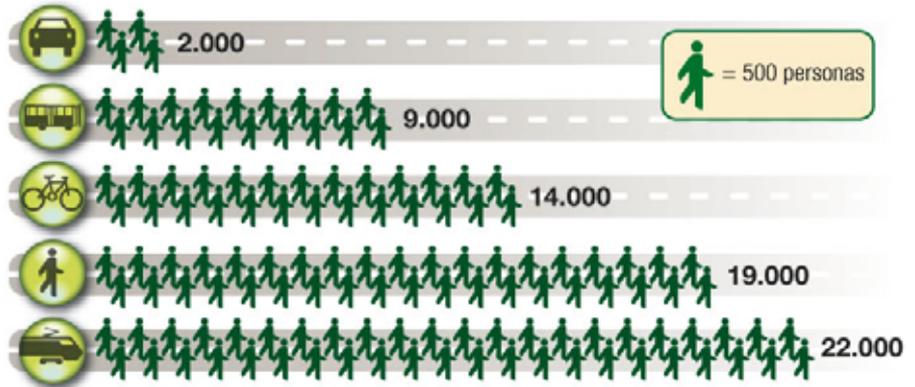
- Mete en el tren su bici plegable hasta la Estación de Atocha, en Madrid (45 minutos).

- Circula de nuevo en bicicleta hasta su trabajo en la calle Concepción Jerónima (10 minutos) o en Metro si no lleva la bici plegable porque la ha dejado aparcada en la estación de Azuqueca).

“La bicicleta no es un modo de desplazamiento universal (no lo puede hacer absolutamente todo el mundo), pero tampoco lo es el automóvil, que además genera problemas de contaminación, ruido y ocupación de espacio público que sufrimos en nuestras ciudades –explica-. La bicicleta puede ser parte de la solución para erradicar problemas tan serios”.

EN BICI CABEN MÁS

Número de personas que circula cada hora por un espacio de 3,5 m. de ancho en medio urbano



(Fuente: Comisión Europea. “En bici, hacia ciudades sin malos humos”).



➤ Algunos ganan tiempo; para otros, la bici es una alternativa que mejora su salud y evita contaminar.

perder el tiempo en el camino”.

El ‘consumo de espacio’, un bien cada vez más escaso, también alcanza cifras espectaculares –3 millones €/año-. Y es que circular en bicicleta multiplica por siete las personas que marchan por un espacio de 3,5 metros de ancho (un carril), mejor incluso que en autobús, ya que la relación espacio utilizada/personas transportadas es mejor.

EXCUSAS Y EJEMPLOS. ¿Por qué no se utiliza más la bicicleta en la ciudad? Para Josu Benaito “las restricciones provienen de problemas de seguridad (sin itinerarios seguros es muy difícil extender su uso), y sobre todo de mentalidad”. “Los peores enemigos de la bicicleta no son los coches –decía Margot Wallström, ex-Comisaria Europea de Medio Ambiente-, sino los prejuicios”.

Argumentos para no usar la bicicleta como cuestas, frío, lluvia o el “hace calor y sudo” se ‘desmontan’ con hechos; en Berna (Suiza), con muchas calles con pendientes del 7%, el 15% de los desplazamientos se realiza en bici; el 33% en la fría Västerås (Suecia) y ciu-

dades meridionales como Parma o Ferrara (Italia) tiene índices de uso del 19 y 31%, respectivamente, superando a Ámsterdam (20%). “Los únicos elementos climáticos que tienen verdadera influencia disuasoria –reconoce la CE– son chaparrones y un sol de justicia”.

Para Juan Merallo (Asociación Cicloturista Pedalibre de Usuarios de la Bicicleta), “pedalear a ritmo normal no es más extenuante que andar y, al sofocarte menos, apenas pasas calor. También puede buscar calles con más sombra y arbolado. Y para gente con serios problemas de sudor, una bicicleta con asistencia al pedaleo puede ser una solución”. “Si no vas muy deprisa –explica Enrique Gracia, que va a diario a su trabajo en Zaragoza en bici-, no llegas sudado. Hasta 3-4 kilómetros no sueles empezar a sudar. O te puedes cambiar: yo voy en camiseta y al llegar me cambio la parte de superior”.

Llevar chaqueta, ropa elegante, ordenador o maletín tampoco es inconveniente. “En el Reino Unido hay ministros que se desplazan en bicicleta” –recuerda Josu Benaito, que alude al conservador David Cameron o al alcalde de

SEGÚN LA COMISIÓN EUROPEA, EL 30% DE LOS RECORRIDOS EN AUTOMÓVIL SON INFERIORES A 3 KMS Y EL 50%, A 5 KMS



LA CARRERA DE LOS MEDIOS



TIEMPO (en minutos)



COSTE (en euros)

	Hasta vehículo	Desplazamiento	Velocidad (km/h)	Buscar y aparcar	Hasta destino	Total	Tarifa	Combustible	Amortización	Total
Bici	0'	11'	14,50	1'	0'	12'	-	-	0,05	0,05
Taxi	2'	11'	14,31	0'	0'	13'	4,47	-	-	4,47
Moto	3'	12'	10,88	0'	1'	16'	-	0,13	0,70	0,83
Atobus	4'	15'	10,42	0'	0'	19'	0,93	-	-	0,93
Coche	2'	15'	11,50	5'	2'	24'	-	0,36	2,50	2,86
A pie	0'	30'	5,60	0'	0'	30'	-	-	-	-

(Recorrido Pl. María Pita-Ventorrillo (A Coruña). 20 septiembre 2006. 10:30 a 12:30h).

PASCUALA PEÑAS,

Propietaria de una agencia de Publicidad en Lorca

“En coche tardo un 40% más”

Hace cuatro años, Pascuala Peñas (47 años y propietaria de una agencia de publicidad en Lorca, Murcia) cambió el coche por la bici. Por su trabajo realiza a diario numerosos desplazamientos urbanos en un radio de 6 kilómetros. “En coche tardaría un 40% más, sobre todo contando el aparcamiento. El transporte público sería una solución aceptable si sólo hiciera 1 ó 2 recorridos. Además no cubre todos trayectos transversales, por lo que tardaría un 50/60% más que en bici”.

Respecto a inconvenientes para no utilizarla, por ejemplo el uso de falda y tacones, Pascuala dice que “desde que visité Ámsterdam, me convencí de que nada es imposible. Ponerme tacones y falda nunca ha sido un inconveniente”. También resta importancia a otras dificultades (“antes de adquirir el hábito vemos más de las que realmente existen y cuando probamos y nos liberamos de prejuicios, nos molesta prescindir de la bicicleta”), como transportar maletín y documentos al trabajo: “Equipé la bici con una cesta delantera que es suficiente para llevar mi maletín y otros objetos, y para pequeñas compras diarias. Si mi trabajo exigiera transportar objetos más voluminosos, compraría otra bicicleta de carga. Al supermercado voy una o dos veces a la semana con el Seat ‘600’ y hago la compra pesada”.



Londres, Boris Jonson—. Puede ser un problema de mentalidad” “Se puede quitar chaqueta y corbata y ponérselas al llegar. El portátil o maletín puede ir en el transportín”, afirma Enrique Gracia. “En los países de centro y norte de Europa, se usa la bicicleta de manera masiva y habitual para desplazarse. No hay que ir vestido de deportista para montar en ciudad, muchos vamos vestidos de forma elegante en bici y es cómodo”, explica Merallo.

MOVILIDAD CICLISTA SOSTENIBLE.

Alfonso Sanz, redactor de los planes de Movilidad Ciclista de San Sebastián y Madrid, señala que “la bicicleta es una de las alternativas al tráfico actual de la ciudad, pero dentro de políticas combinadas de estímulo al modo peatonal, ciclista y transporte colectivo y de disuasión para controlar el uso abusivo del coche. Sin una política integral es impensable que la gente salga a pedalear por la calle”.

“La gente, cuando va en coche, percibe al ciclista como un estorbo –denuncia Paco Segura (Ecologistas en Acción)–, le hace frenar o ir despacio... Y es gente que no ocupa espacio, no contamina, no pone en peligro a los demás...”, y pide un cambio cultural: “No basta con promocionar el uso de la bici: hacen falta medidas restrictivas, con estímulos positivos a los vehículos que evitan contaminar y negativos a los que causan problemas”.

“Para mucha gente –dice Juan Merallo–, la bicicleta es una alternativa en

ciudades de Europa y España, pero ayudaría mucho si las administraciones acometieran planes integrales de movilidad sostenible, donde peatón, ciclista y usuario del transporte público colectivo, por ese orden, fueran actores principales. Otros modos, al despilfarrar recursos y contaminar más, serían secundarios”.



➤ Grandes aparcamientos para bici junto al transporte público son fundamentales.

Según Josu Benaito, “las ciudades se están preparando para la bicicleta. Algunas con convencimiento han realizado una apuesta decidida para que la bicicleta pueda ser un modo de desplazamiento urbano. Si no hay facilidades para el desplazamiento seguro a las principales zonas comerciales, laborales, educativas..., la bicicleta no se transforma en alternativa real para viajes urbanos.”

“El desplazamiento más adecuado para la bicicleta –explica Benaito– es entre 1 y 4 kilómetros, de 5 a 30 minutos. Por debajo, es aconsejable andar y para superiores a 5 km, combinar con transporte público”. Según Paco Segura (Ecologistas en Acción), “el coche tiene la ventaja del ‘puerta a puerta’. Si la bici pu-



► Los chaparrones y el sol 'de justicia' son los únicos inconvenientes para el uso de la bici, según la UE.

JUAN MARTÍNEZ,

Ingeniero de Caminos de Almería

"Me ayuda a mantener la forma"



Juan José Martínez es ingeniero de Caminos. Tiene 55 años y una atrofia muscular en los gemelos "que no me impide llevar una vida normal, pero mis fuerzas son limitadas. El uso continuado de la bici me ayuda a mantenerme en forma", explica. Desde los 14 años "siempre he usado la bici para ir a clase, a la Universidad... Cuando empecé a trabajar en Almería, el trabajo estaba cerca y me desplazaba andando".

A diario cruza Almería completa para recorrer los 3 kilómetros desde su casa al trabajo, y tarda, "incluido el empleado en sacar y guardar la bici, de 15 a 20 minutos, depende del tráfico, la prisa y el calor. En coche -explica- puedo tardar igual en el trayecto si no hay tráfico, pero en hora punta puedo perder hasta 20 minutos adicionales. Además, tardo 5 minutos más para aparcar. Con la bici gano entre 5 y 25 minutos por trayecto".

Suele ir vestido de manera formal. "Sólo he recibido comentarios agradables y divertidos por ir en bici con chaqueta. Está bien visto. Hace diez años había mas prejuicios".

"LA GENTE PERCIBE AL CICLISTA COMO UN ESTORBO QUE HACE FRENAR... Y ES UN USUARIO QUE NO OCUPA ESPACIO, NO CONTAMINA, NO PONE EN PELIGRO A OTROS..."

(PACO SEGURA. ECOLOGISTAS EN ACCIÓN)

LOS MÁS 'VERDES'

Desde el punto de vista ecológico, para un desplazamiento idéntico en personas/kilómetro hay medios de transporte más eficientes y limpios.

Base: 100
(coche sin catalizador)

	Coche	Coche (catalizado)	Bus	Bici	Tren
Uso de espacio	100	100	10	8	6
Consumo energía	100	100	30	0	34
CO ₂	100	100	29	0	30
NO _x (óxidos nítrógeno)	100	15	9	0	4
Hidrocarburos	100	15	8	0	2
CO	100	15	2	0	1
Contaminación total	100	15	9	0	3
Riesgo accidente	100	100	9	2	3

(Fuente: Comisión Europea "En bici, hacia ciudades sin malos humos").

QUEMAR COLESTEROL

Según Demoscopia, el 57% de los españoles usaría más la bici si supiera que resulta positivo para su salud (bajada de peso y colesterol, menos problemas de espalda y articulaciones...). El estudio "Ciclismo y Salud" (Universidad de Colonia) señala que 1 hora en bici 'quema' de 600 a 800 kilocalorías, según la intensidad, pero que 10 minutos diarios producen mejoras importantes en el sistema muscular, circulatorio y articulaciones y que 20 -lo que tardan muchos en ir al trabajo- ayuda 'bastante' a las mujeres de 30-45 años en la reducción del estrés y del metabolismo y beneficios posturales y anti-edad en mayores de 60 años.

diera entrar en el transporte público -ya es posible, según horario, en Cercanías y Metro, pero el autobús es la asignatura pendiente...- tendría esa ventaja y se haría en ella la 'última milla' de los anglosajones". Pero falta algo. "Cuando se utiliza la bicicleta como un vehículo más -dice Alfonso Sanz-, deben existir grandes aparcamientos para ella en las estaciones de transporte público."

Para Josu Benaito "es más sencillo hacer transformaciones de este tipo en ciudades medias, pero también en las grandes es posible y muchas (Amsterdam, Berlín, Copenhague, Estocolmo, Londres, París o Viena) han puesto manos a la obra. Si la ciudad no es muy grande tal vez lo más adecuado sea no hacer una red específica, e introducir medidas de tranquilización de tráfico". Por ejemplo, Friburgo (Alemania), de 1976 a 1992, peatonalizó el centro urbano y duplicó la presencia de ciclistas; Estrasburgo pasó del 8 al 12% al prohibir circular automóviles particulares en el centro y abrir itinerarios ciclistas (70 km); y Londres prepara un sistema de transporte en bici 'inspirado' en Barcelona con 500.000 viajes en bici en 2016.

En España, Barcelona ha impulsado la reintroducción de la bicicleta en la ciudad. Sevilla es un ejemplo de cómo pasar, en dos años, de una presencia tímida a una auténtica eclosión de ciclistas gracias a su red de 80 kilómetros y un servicio público de préstamo de bicis. Madrid está a punto de estrenar su Plan de Movilidad Ciclista, con 575 km. de vías ciclistas...

Un apunte de Alfonso Sanz anima al optimismo y al uso: "La presencia de mayor número de ciclistas redundará en la seguridad de los mismos, al dejar de ser un elemento extraño en la circulación". ♦