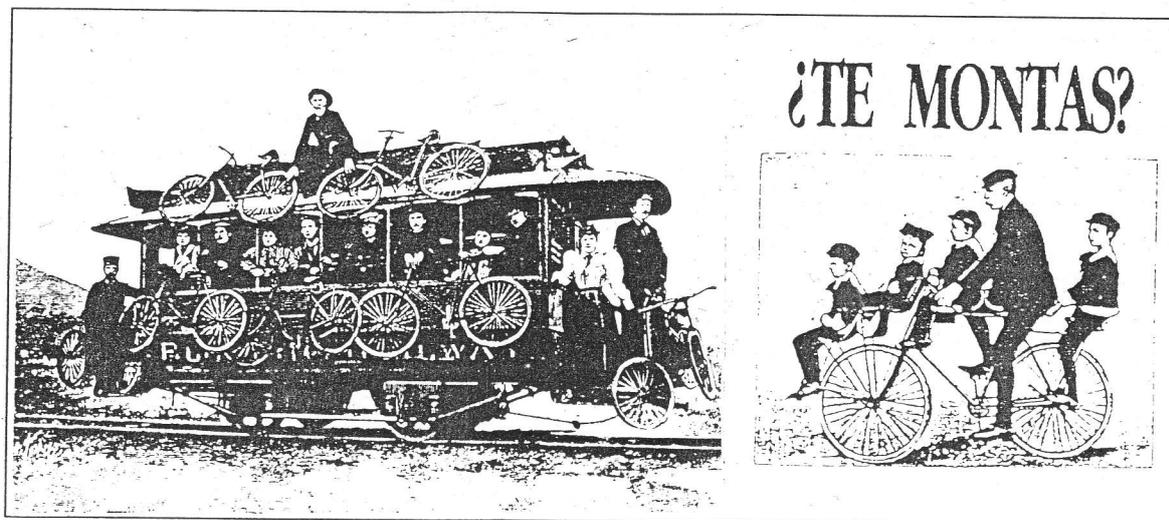


LA INTERMODALIDAD “BICI+TREN”

“Pues todos los problemas imaginables del transporte de viajeros y mercancías estaban ya debidamente resueltos con el ingenio del ferrocarril...” *Agustín García Calvo*

- De su razón de Ser-



La importancia de la combinación bici+tren para la sostenibilidad de Valencia y su área metropolitana es bien patente. La bici proporciona una serie de ventajas en la movilidad urbana y el tren en la interurbana que se complementan compitiendo plenamente en precio, seguridad, tiempo, contaminación y ocupación del espacio con el automóvil privado. El ferrocarril, más eficiente que el coche desde el punto de vista energético, de la accidentabilidad o de la ocupación del territorio, extiende el radio de acción del ciclista en el medio interurbano, mientras que la bici permite una mejor distribución y accesibilidad -especialmente urbana- al usuario del tren. Teniendo en cuenta que la ocupación del espacio es una de las mayores desventajas del transporte en automóvil, Josep Gavaldà i Esteve comparaba desde el punto de vista del territorio, las ventajas de la accesibilidad bici+tren frente al modelo automovilístico:

“La accesibilidad total (es decir de puerta a puerta o de cualquier punto -1mx1m- del territorio a cualquier punto del territorio) sólo es alcanzable si el principio y el final del desplazamiento se hacen a pie -o en bicicleta- (...). Por tanto, la gente que coge el coche también anda ¿Pero cuánto? Siendo benévolo podemos estimar que la gente que coge el coche está dispuesta a andar hasta 100-300 metros (una evidencia de esto es la política de aparcamientos para residentes del Ayuntamiento de Friburg (Alemania) : Si se sitúan estos a más de 200 metros de las viviendas, la gente empieza a preferir utilizar el transporte público o la bicicleta). Sin embargo, aquellos que utilizan el transporte público parecen asumir que andar hasta 800 metros entra dentro de lo normal, y a los que se desplazan a pie desde principio a fin no les supone ningún problema desplazarse en promedio hasta dos kilómetros.”

Gavaldà insistía en que con un pequeño cálculo matemático nos convenceríamos de que no tiene sentido la accesibilidad total en automóvil a todo el territorio y de que es más lógico hacerlo mediante el sistema bici+tren:

“La accesibilidad total para un territorio de superficie S, hecha posible mediante un retículo cuadrado similar a lo que es el Ensanche de Barcelona, da como resultado un índice de ocupación del territorio de esta forma:

$$I_{ocp}\% = S_v/S \times 100 = 4rs-s/4r \times 100$$

donde S_v es la superficie que ocuparían las vías y r el radio de acción de los medios autónomos (no motorizados) que permiten la accesibilidad total (a pie y en bicicleta).

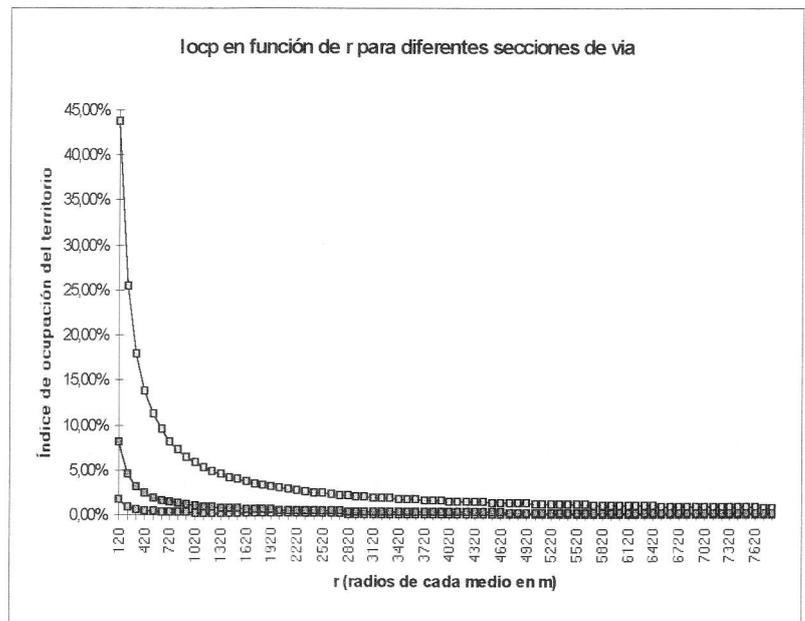
Hemos representado el I_{ocp} en función de los metros que el peatón o ciclista esta dispuesto a recorrer después de abandonar el transporte motorizado.

Aplicada la formula a una gráfica, las diferentes hipérbolas corresponden a secciones de vías de 60, 10 y 2 metros, desde la superior a la inferior, que vienen a ser aproximadamente las secciones de una autovía, una doble vía de tren y un *carril-bici*.

Salta a la vista que *el modelo automovilístico* (con el “incómodo” trayecto inicial de 120 m a pie para su ocupante) no podrá jamás lograr la accesibilidad total en todo el territorio, *ocupa casi la mitad de este ¡Sólo para las vías!*

Ni siquiera el tren logra la accesibilidad total, si los trayectos finales se realizan a pie, *aunque no si se combina con la bicicleta, que tiene típicamente un radio de acción de hasta 8 km.*

Si la elección fueran los carriles-bici, lograríamos una accesibilidad total en todo el territorio ocupando mucha menos proporción de este.



El hecho relevante es que el bici+tren no sólo puede lograr la accesibilidad total en todo el territorio ocupando una parte razonablemente pequeña de este, sino que además es plenamente competitivo en tiempo con el modelo automovilístico actual.”

Vemos pues, que para espacios densamente poblados como son las áreas metropolitanas, sería más lógico desarrollar una densa red ferroviaria complementada por otra de carreteras secundarias y *pistas-bici*, que la actual política de construcción de más y más cinturones y autovías metropolitanas.

Vistas las ventajas que tiene el sistema bici+tren, también abriría que esperar un gran interés por parte de los poderes públicos por facilitar el intercambio modal de estos dos medios de locomoción ecológicos. Ahora bien, nada de esta lógica parece formar parte de los gestores de los ferrocarriles, ni de los responsables de transportes de las diferentes administraciones públicas.

- **La respuesta a la presión ejercida por el movimiento biciecologista-**

Como en otros aspectos de las políticas de transporte en favor de la bici, no se pueden entender las posibilidades actuales del transporte intermodal bici+tren en el área metropolitana de Valencia, si no seguimos las lógicas de acción de las compañías ferroviarias (movidas por lo que ellas entienden que les es rentable económica o socialmente hablando) y las respuestas o propuestas del movimiento de defensa y promoción de la bici en España y Valencia.

Sin embargo, esta vez parece que la relación causa efecto de la que hasta ahora hemos hablado, se hubiera invertido; el movimiento biciecologista -por lo menos a principios de los 90- parece que respondía más a las políticas de la administración que al revés. Y ello fue así, porque se partía de una situación relativamente buena para la intermodalidad bicitren, que se fue degradando paulatinamente. A pesar de ello, la respuesta ciudadana fue lo suficiente fuerte como para frenar ese proceso.

“Compárese la libertad del ciudadano que, al pasar, se monta en su tren, que es el de todos, y que en él disfruta de un tramo de su vida mortal como cualquiera y acaso un poco más gozoso, con la condena del conductor de un auto, a quien con pretexto de libertad personal, se le ha convertido en chófer y mecánico” Agustín García Calvo

- Años 80, etapa inicial del movimiento biciecologista-

En 1982 diferentes asociaciones de cicloturistas, tras el primer Encuentro de cicloturistas del Estado español y la creación de la coordinadora CON BICI, deciden realizar una campaña a nivel nacional pidiendo a la compañía RENFE medidas favorecedoras del transporte Bici+tren. Además de diferentes cartas enviadas a las distintas jefaturas de RENFE se convocaron concentraciones en las estaciones de distintas ciudades con el fin de entregar hojas de peticiones colectivamente. A través de la lectura de una carta enviada por el club cicloturista Pedalibre de Madrid y de otra firmada conjuntamente por la Colla cicloturista Lluna Plena, la Colla cicloecologista Més Lluny y el grupo Biciexcursionista de Valencia se puede ver la situación en la que se encontraba la combinación bici+tren:

- Estaciones: Se piden medidas de acceso y aparcamiento en estaciones.
- Trenes de Cercanías: Se pide la posibilidad de transportar bicis en trenes de cercanías como equipaje de mano. Sólo era posible en contados trenes de Cercanías y en los Regionales que admiten facturación de equipajes.

PUBLICIDAD



TENFE

MEJORA TU TREN DE VIDA

TEN FE EN RENFE

PORQUE TENEMOS LAS NARICES ENTRE CEJA Y CEJA Y PORQUE NOS GUSTA TIRARNOS EL MODO DE VEZ EN CUANDO TENFE LE QUIERE PRESENTAR SU NUEVO SERVICIO DE F(R)ACTURACION NASAL DE PAQUETERIA INGUINAL. ENVIE SU BICI A CUALQUIER PUNTO DE LA GEOGRAFIA NACIONAL CON NUESTRO NUEVO SERVICIO. CONFIEENOS SU BICI. NOSOTROS SE LA F(R)ACTURAMOS Y SI NO LLEGA, PRESENTENOS SU QUEJA Y NOSOTROS LE PRESENTAREMOS A NUESTRO FORZUDO EQUIPO DE F(R)ACTURADORES NUSALES Y DE PAQUETERIA INGUINAL QUE LE ATENDERA CON PLACER.

UN SERVICIO QUE PONEMOS A SU SERVICIO. Y NO SE OLVIDE QUE...

- SE RUEGA BAJAR LA TAPA DESPUES DE UTILIZAR EL SERVICIO.
- NO DEBE HACER USO DEL SERVICIO EN LAS PARADAS.
- PARA AGUA PISAR PEDAL.



- Trenes de largo recorrido: Se pide la posibilidad de llevar bicis como equipaje facturado en trenes de largo recorrido -hasta la actualidad no permitidos-tipo Intercity, Talgo, Electrotren, Ter y Corail.

También se pide mayor agilización del sistema de facturación de equipajes y mayor calidad en el transporte y almacenaje de las bicis *facturadas*. En aquél entonces sólo facturaban equipajes (y por lo tanto bicicletas) los Expresos.

En 1987, a partir de mayo, se pone un servicio de modo experimental y por dos escasos meses, un proyecto bici+tren en trenes de cercanías de Madrid con ganchos en los furgones. Es el resultado de la petición de diálogo de *CON BICI* a través de la *Federación Española de Ciclismo* entidad que para RENFE parecía tener más categoría a la hora de dialogar. Respecto a la experiencia quedaron muchas lagunas en tanto que los billetes para las bicis no estaban informatizados y muchos no se expidieron por falta de conocimiento de los taquilleros. Falta de información que afectó también a los posibles usuarios, en tanto muchos madrileños desconocían el servicio, y los que lo conocían no encontraban convenientemente señalizados los trenes y furgones que permitían el servicio.

En septiembre 1987 el *colectivo cicloturista ETES*, interpone un recurso arbitral en Sevilla denunciando el incumplimiento por parte de RENFE, del Reglamento de Policía de Ferrocarriles del 8 de septiembre de 1878 (todavía en vigor) al no autorizar el transporte de las bicicletas en trenes de cercanías (Curiosamente, y a pesar del claro incumplimiento que la propia compañía hace del mismo, todavía está expuesto un extracto de las disposiciones referentes a los viajeros y equipajes en algunos trenes de cercanías y regionales). La junta arbitral de Andalucía no quiso entrar a fondo y archivó el expediente por considerar que RENFE había subsanado el error cometido contra los denunciantes, al devolverles el recargo de 500 ptas con el que se les había penalizado por llevar las bicis. Años después el *Col.lectiu València en Bici* también intentaría la vía judicial con resultados parecidos que más adelante veremos.

En 1989 en un comunicado de prensa, distintos grupos *bicicleteros* de Cataluña denunciaban un progresivo aumento de las dificultades para el transporte de bicis en los trenes. Ello se debía a que el transporte de bicicletas sólo era contemplado como equipaje facturado, y a que en el servicio de paquetería se estaba llevando a cabo un proceso de abandono, con vistas a suprimirlo (cosa que finalmente ocurrió en 1996).

-Años 90, madurez del movimiento biciecológico y primeros resultados satisfactorios-

Desaparecidos los distintos grupos valencianos, el recién creado *Col.lectiu València en Bici* reemplaza de nuevo la tarea de defender y promocionar el uso de la bici. Y lo que se produce no es una continuación de la labor desempeñada por el movimiento *bicicletero* anterior, pues no había conexión alguna, sino que se comienza de nuevo, desde cero, desde las realidades que se ofrecían en esos momentos.

La primera realidad vino dada por el requisamiento por parte del jefe de la Estación del Norte de Valencia, de dos bicicletas que al parecer de RENFE no estaban correctamente aparcadas. Esta fue la chispa que obligó a *Valencia en Bici* ha convocar para el día 14 de abril de 1991 una manifestación de protesta en la Estación del Norte. El acto consistió en hacer unas pintadas de protesta en el suelo de la entrada a la estación, y tras sacar 30 billetes con destino al Cabañal, intentar subir en un tren, lo cual fue impedido. Tras ello, los manifestantes procedieron a reclamar en "Atención al viajero" el

retorno del dinero del billete. Lo grave del asunto, estuvo en que anteriormente existió un *biciaparcamiento* como deja ver la carta que *Valencia en Bici* envió a la gerencia de Cercanías de Valencia, el 23 de mayo del 1991:

“Respecto a la inexistencia de un aparcamiento para bicicletas en la estación de Valencia-Término, carencia que, como ustedes saben, nos ocasiona problemas constantemente, les agradecemos estén estudiando su futuro desarrollo (...) Por ello, y para facilitarles su trabajo, les podemos informar que dicho servicio existía en la zona de aparcamiento lateral de la estación hasta fechas recientes, momento en el cual la nueva concesionaria lo retiró por graciosa y unilateral decisión (...) Por ello, y mientras se hace realidad la futura y esperada remodelación que ustedes tienen prevista, nos atrevemos a sugerirles que bastaría con obligar a la empresa a reponer los amarres retirados; o, en su defecto, instalarlos en otro lugar de su amplio patio de carruajes, adecuación que estamos seguros no supondrá una grave merma en el presupuesto de la compañía (...) Sugerencias todas, que les ofrecemos confiando en que serán tomadas en cuenta con el interés y celeridad que la actual campaña de atención al viajero pregona, seguros como estamos de que dicha campaña obedece a una voluntad real de mejora, y no a una práctica de mera hipocresía publicitaria.”



A raíz de estos hechos, RENFE tras consultar al *colectivo* instaló en un lado de la explanada de acceso al edificio de la estación, unos aparcamientos modelo “universal”. Estos aparcamientos sin embargo, no fueron como se pidió, convenientemente señalizados y sufrieron además durante su existencia, una invasión por parte de las motos. En 1995 con la remodelación de la estación debido a las obras de la línea 5 del metro desaparecieron de la explanada. A partir de 1996 el *colectivo* empezó a interesarse por el restablecimiento de los *biciaparcamientos*

.Los responsables de RENFE fueron dando largas, y todavía a fines de 1997 no está claro si volverán a reubicarse.

A partir de ese abril de 1991 la presión a través de los medios de comunicación fue constante.

También fue constante la presión ejercida mediante el uso de las hojas de reclamaciones de que dispone tanto RENFE como FGV (Ferrocarriles de la Generalitat Valenciana) y que se hicieron individualmente o colectivamente especialmente a lo largo de 1991 y 1992, cuando el cabreo general de los usuarios del ferrocarril y la bici fue más alto.

Fue un año antes, en 1990 cuando le tocó el turno a FGV. Esta compañía tuvo el honor de ser la primera en inaugurar la campaña de reclamaciones: "A la vuelta de un viaje ciclonaturalista, un grupo de ciclistas de *Valencia en Bici* confluyó de noche y cansado en la estación de Bétera. Allí tras intentar subir las bicis al trenet de vía estrecha se recurrió a la solución del pataleo por escrito".

En noviembre de ese mismo año, *Valencia en Bici* envió un informe donde se pedía el transporte de bicis en los trenets.

En diciembre, *Valencia en Bici* convocó entre los asociados y a través de la cartelera Turia una excursión (que sirvió a su vez de asamblea extraordinaria) a Albal. En la convocatoria se invitaba a los asistentes a intentar llegar -pues no estaba permitido- hasta la ermita de Santa Ana utilizando el trenet. La movilización se saldó con el encuentro de más de 25 personas. De estas, cuatro tuvieron que hacer el trayecto desde Valencia en bici y nueve tuvieron diferentes dificultades para hacerlo en tren: Unas al ser obligadas al pago de un recargo por exceso de equipaje y otras, a bajar a mitad de trayecto.

Aun así, la convocatoria tuvo bastante éxito y desconcertó a FGV que inició entonces unas conversaciones, que no llegaron a buen término hasta la publicación el 7 de julio del 91 de un artículo en cartas al director del diario Levante titulado "La bici y las nuevas mejoras en el metro". En dicho artículo se exponía la situación de arbitriariedad a la que estaban sometidos los usuarios del bicitren (a los que se cobraba un suplemento por exceso de equipaje de 250 ptas y siempre sometidos al juicio del interventor) y se proponían medidas para acondicionar el material ferroviario al transporte de bicis. Dos días después, apareció la noticia en prensa de que FGV iba a iniciar con carácter de prueba un nuevo servicio para transportar bicicletas los domingos y festivos pagando un suplemento de 100 pesetas. Dicho proyecto, sólo se haría permanente, en tanto no se diesen problemas entre los usuarios del FFCC.

El 28 de octubre de ese mismo año, la Gerencia de Cercanías RENFE de Valencia, para no ser menos, sacó una circular al público en la que se permitía sábados y domingos el transporte de bicicletas en unas líneas y horarios que la verdad, resultaban limitados e intempestuosos.

1992 iba a ser el peor año para la bici en RENFE. Aún así, empezó con el apoyo del diario Las Provincias (en otros temas como el "carril-bici" tan críticos) que en un artículo decía lo siguiente: "Al grupo ecologista-Agró/Colectivo Valencia en Bici les está costando Dios y ayuda conseguir que RENFE les permita subir sus bicicletas en los vagones. Se ve que los directivos de RENFE no viajan y no han salido más que en excursiones (en autobús) a Andorra con la falla, porque en prácticamente la totalidad de Europa esto es un uso habitual."

En abril de 1992 FGV anuncia la prórroga del servicio bicitren con algunas mejoras:

- Reducción del billete suplementario de la bici de 100 a 25 pesetas (hubo quejas por parte de *València en Bici*). Este billete estaba destinado según FGV a cubrir el seguro de las bicicletas.
- Ampliación del horario a sábados por la mañana hasta las 12 horas.
- Colocación en algunas estaciones de las poblaciones del área metropolitana de aparcamientos para bicis con el modelo "universal" sugerido por *València en Bici*.

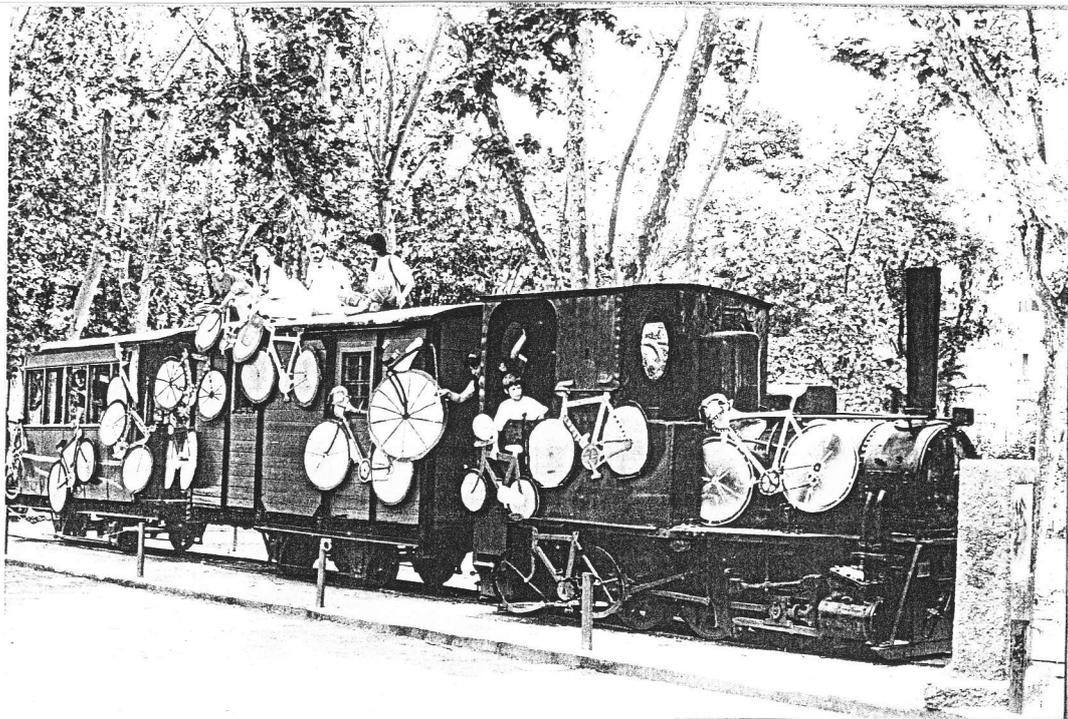
Mientras tanto, en RENFE se aceleraba el proceso de eliminación de la facturación de equipaje (única modalidad permitida para el transporte de bicicletas) o de los trenes que hasta entonces la permitían. Situación que se iba denunciando desde CON BICI a la opinión pública. Fue la nueva normativa de facturación en trenes de Largo Recorrido, la gota que colmó el vaso de la paciencia de los *bicicleteros*, obligando a que por fin los diferentes grupos locales comenzasen a actuar en bloque bajo la coordinadora CON BICI. Esta normativa de Semana Santa del 92 que anuló la facturación de equipajes en los trenes, se saldó con una serie de movilizaciones en el mes de mayo en Barcelona, Zaragoza, Gijón y Valencia, y una normativa dos meses después, que si bien restableció la facturación de equipajes, mermó y penalizó considerablemente la facturación de las bicicletas. Los escritos en diarios prosiguieron a nivel nacional y *Valencia en Bici* organizó en el mes de junio dos acciones que consistieron en viajar a Silla y días después a Castellón, con bicis de cartón en trenes de cercanías no autorizados. Ambas, bastante llamativas, fueron reflejadas en la totalidad de los diarios valencianos: *El País*, *Las Provincias*, *el Levante* y *Diario 16*. A finales de junio “se invita” desde CON BICI a la presidenta de RENFE, *Mercé Sala*, a entrevistarse. El cabreo era máximo entonces.

Y fue tal, que en julio, aprovechando la celebración de los IV Encuentros Estatales de ciclistas urbanos y cicloturistas, 150 *bicicleteros* pararon durante un cuarto de hora un tren regional en la estación de Monforte de Lemos (Lugo).

El 18 de septiembre de 1992 aparece en la revista editada por RENFE “Líneas de tren” la siguiente noticia: “Ante la creciente demanda de ciclistas y excursionistas, la Une de Regionales está estudiando la posibilidad de admitir bicicletas como equipaje de mano en función del material rodante.”

Un mes después, el 18 de octubre, aparece una circular de la Une de Regionales reglamentando el transporte de bicicletas como equipaje de mano. Según dicha circular sólo es permitido el transporte de bicicletas en trenes regionales con furgón ampliado. Debido a la casi inexistencia de estos en las líneas Regionales de Levante, en la práctica no supuso ningún avance para los usuarios valencianos.





El 92 acabó pues, con la noticia en prensa de que *Acció ecologista-Agró* concedía el "Premi Residu" a RENFE por impedir el transporte de bicis en los trenes.

Marzo 1993, CON BICI prepara una posible reunión con la presidenta de RENFE **Mercé Sala**. Se pedirá entre otras medidas, el cumplimiento de la normativa de la Une de Regionales de octubre de 1992 en lo que se refiere a la señalización de los trenes y furgones con el pictograma de una bici.

8 de junio 1993, tres miembros del *col.lectiu València en Bici* deciden viajar en bici+tren a la Eliana en día laborable. Con motivo de dicha decisión el interventor paró el tren durante 10 minutos hasta que consiguió hacerles bajar. El hecho denunciado en los diarios Levante y Las Provincias se justificó en que "la tarifa general de viajeros de la extinta FEVE en vigor hasta que se apruebe la de FGV considera la bicicleta como equipaje y por lo tanto no sometida a ninguna norma que prohíba su transporte en días laborables". Esta acción, no consiguió de FGV, más que la protesta del Sindicato Ferroviario por las acusaciones que *Valencia en Bici* había vertido sobre el interventor.

Fue el primer paso para que se decidiera explorar la vía jurídica: El 29 de julio, *Valencia en Bici* presentó una denuncia ante la inspección de transportes por los hechos ocurridos el 8 de junio. Además se inició un proceso a través de la Comisión de Consumo de la junta arbitral de transportes que se resolvería el 2 de noviembre. En dicha resolución quedó reflejado sintéticamente lo siguiente:

- A pesar de que queda manifiesto que las compañías ferroviarias incumplen la ley de policía de ferrocarriles de 1878 en lo referente a la obligación de llevar tantos furgones de equipajes como máquinas tractoras tengan los trenes: "La configuración del actual material rodante autopropulsado, no parece permitir su cumplimiento en tanto que no es posible distinguir entre la máquina tractora y el vehículo de pasaje".
- No hay nada que legalmente en vigor pueda justificar que la bicicleta es un equipaje. En todo caso la bicicleta ha sido tratada por RENFE, FEVE y FGV como equipaje por excepción. Por lo tanto los usuarios deberán atenerse a lo que quieran legislar las compañías ferroviarias.
- Sin embargo, teniendo en cuenta el auge de la demanda social que existe entorno a este tipo de transporte, se insta a las compañías ferroviarias a tomar medidas que faciliten el transporte bici+tren.

La resolución vino a dejar las cosas como estaban, dejando a RENFE y FGV fortalecidas jurídicamente. La única concesión al movimiento biciecológico fue la asunción de la necesidad de un paulatino cambio en favor de la intermodalidad bicitren. No obstante, la resolución no pareció muy objetiva en lo referente al apartado sobre la obligación de llevar furgón de equipajes en los trenes. La razón dada para que esa norma no se cumpliera no tiene más fuerza moral que el "interés" de ambas compañías. Interés claramente manifestado cuando el representante de RENFE en el juicio declaró "Si el furgón no resulta rentable porque no hay mercancías, no resulta rentable conservarlos". En junio, *Valencia en bici* envía una carta a la Gerencia de Cercanías en la que se reitera la necesidad de lugares adecuados y señalizados para transportar las bicis, ampliación de los horarios a días laborables en horas "valle", la inclusión de un anagrama indicador-bici en los horarios de trenes o en todo caso la exposición al público de la normativa vigente.

Pero había poco que hacer a nivel local con una compañía hasta entonces de decisiones verticalizadas (a pesar de la nueva cultura de empresa propulsada por su nueva presidenta) como RENFE.

- **Presente del transporte intermodal bici+tren en el área metropolitana de Valencia**

Desde la circular de septiembre de 1993 la situación del transporte de bicis en los trenes que cubren el área metropolitana de Valencia quedó como sigue:

- En las líneas que cubre la compañía RENFE, el transporte de bicicletas no ofrece graves problemas en tanto que se pueden transportar en todas las líneas a cualquier hora de cualquier día de la semana. Tengase en cuenta que en la circular que así lo permite, queda manifiesto que a pesar de existir unos horarios y líneas restringidos, el transporte de bicicletas será autorizado si ello “no implica o pueda implicar molestias al resto de los viajeros”. No obstante, hay que tener en cuenta el problema que en algunas líneas y en determinados horarios la ocupación de los trenes es muy alta: Líneas como la C1 Valencia-Gandía y sobre todo la C2 Valencia-Xàtiva pueden dar problemas a la hora de la combinación bicitren.
- En las líneas que cubre FGV la situación es manifiestamente insatisfactoria. Desde la normativa de abril de 1992 la situación no ha mejorado sino que incluso ha empeorado. En 1996 además de subir el precio de los billetes, FGV también aumentó al doble el precio del billete de la bici. Lo único positivo fue la ridícula ampliación de los horarios de los sábados, que ha pasado de las 12 horas como límite a las 14 horas actuales. Y todo ello a pesar de que *València en Bici* mantuvo a finales de 1996, una entrevista con un responsable de la Dirección General de Transportes de la COPUT. En esa reunión se expuso la importancia de los biciaparcamientos en las estaciones del Metro, para así posibilitar la intermodalidad en horas punta. También se habló de las posibilidades comerciales del bicitren en horas “valle”. Para ello se propuso la combinación bicitren en horas “valle” entre las estaciones metropolitanas y las de entrada-salida a la ciudad de Valencia (Sant Isidre, Beniferri, Palmeretes). La idea pareció interesar al responsable de la COPUT pero hasta el momento no ha habido respuesta alguna sobre el asunto.
- En lo que se refiere a publicitación de los servicios; ha habido cierta mejora pero todavía muy lejos de lo que supondría una clara apuesta por la combinación bicitren. En el caso de RENFE, donde la circular que especifica el transporte de bicis no ha salido todavía del despacho de “Atención al viajero” de la estación del Norte de Valencia, el *col.lectiu València en Bici* decidió repartir 1000 fotocopias de dicha circular donde se subrayaba la posibilidad de llevar las bicis fuera de los horarios permitidos. Tal vez por la amenaza que suponía esto o por otras razones, la gerencia de Cercanías editó unos carteles que están expuestos en todas las estaciones del área metropolitana. En estos carteles junto a otras normas se hace constar la posibilidad de transportar bicis en los trenes y la necesidad de consultar los horarios. Sin embargo, esta medida publicitaria tiene dos lecturas, por un lado avisa de la posibilidad de transportar bicis, pero por otro la restringe a unos horarios pues la posibilidad de utilizar otros, implica una atenta lectura de la normativa por parte del usuario. En FGV sin embargo, la circular referente al transporte de bicicletas se expuso desde el primer momento al público en todas las estaciones. Esta circular, con el tiempo, ha sido sustituida en algunas estaciones de superficie por otra de mayor vistosidad que atrae más la atención de los posibles usuarios.

- Con relación a una política que favorezca la intermodalidad en base a la oferta de aparcamientos en las estaciones; los logros han sido menores que en lo referente al transporte: La Dirección comercial de Cercanías Madrid contestaba el 14 de diciembre de 1995 a una carta de CON BICI con un listado de estaciones dependientes de Cercanías que tenían aparcamientos para bicis. En la zona de Valencia se contaba con dichos aparcamientos en 25 estaciones. El éxito de tales aparcamientos al margen de la cantidad de usuarios de la bici que pueda haber en dichas localidades, está determinado por las características de los amarres y por la ubicación de los mismos. En lo que se refiere a los amarres, sólo con verlos y olvidándose incluso de si están perfectamente ubicados, se puede entender el estrepitoso fracaso del que son objeto. En el caso de las estaciones en superficie de los Ferrocarriles de la Generalitat Valenciana, lo que parece que más a fallado es la ubicación de los mismos allí donde se han puesto. La política de Park&Ride de ambas compañías ha ido hasta ahora encaminada a cubrir las posibles necesidades de los usuarios bicitren del área metropolitana. Sin embargo, salvo algunas excepciones, no es en el área metropolitana sino en Valencia ciudad donde existe un mayor uso de la bici como medio de transporte y un movimiento *bicicletero* lo suficientemente organizado. Es aquí pues, en Valencia-ciudad donde se deberían dar los mayores esfuerzos en lo concerniente al Park&Ride, y no sólo por lo que se acaba de exponer, sino también porque la bici es en Valencia-ciudad el modo de transporte más competitivo respecto al transporte público e incluso el automóvil privado. Y todavía no es así a pesar de que el *colectivo Valencia en Bici*, con ocasión de las obras de la línea 5 del metro, celebró una reunión con la Jefa de Terminal de la Estación del Norte, **Josefina Díaz** y con el Director Comercial de FGV, **Jorge Beltrán**. Con esta reunión celebrada en marzo de 1995, se quiso que ambas compañías ferroviarias asumiesen una política seria de Park&Ride en el núcleo de intercambio modal que iba a representar la Estación del Norte y la estación del metro de la calle Játiva. A lo largo de 1996 se insistió a ambas compañías sobre la importancia histórica del momento, pero todavía a finales de 1997 no está claro siquiera si se van a restablecer los aparcamientos de la Estación del Norte, y si FGV piensa poner aparcamientos para bicis dentro de las estaciones subterráneas de metro.