

Las ciudades inteligentes se montan en **sus bicis**

Muchas ciudades se ven afectadas por la congestión del tráfico. Así, en las zonas urbanas densamente pobladas la forma más rápida de moverse es, a menudo, la bicicleta. Philippe Legrand, Presidente del ISO/TC 149/SC 1 *Bicicletas y subcomponentes principales*, explica cómo las normas pueden ayudar a las ciudades a pedalear hacia la felicidad urbana.

Una ciudad adecuada para las personas es principalmente una ciudad accesible, donde la movilidad es posible para todos. Tristemente, las grandes metrópolis como Nueva York, Londres o Tokio son a menudo caóticas, con multitudes de personas, calles congestionadas y una atmósfera contaminada.

La congestión del tráfico representa un problema económico importante debido a la cantidad de horas de trabajo perdidas cada día en los atascos y a los altos precios de los carburantes. En Ciudad de México, por ejemplo, una de las más afectadas por la afluencia de tráfico, la velocidad media de los vehículos es de 4 km/h durante las horas punta. En nuestras vertiginosas sociedades, donde cada minuto cuenta y el tiempo es dinero, la lucha diaria para sobrevivir está dejando a la gente agotada, exhausta y de mal humor.

La bicicleta puede constituir una solución. Y es que, un número creciente de ciudades de todo el mundo están luchando por convertirse en ciudades con bicicletas como parte de una estrategia general para elevar su perfil ecológico. Un ejemplo, en Copenhague (Dinamarca), la mayoría de los ciclistas prefieren este medio de transporte para llegar rápidamente a su destino, lo que supone para la ciudad un ahorro de 90.000 toneladas de emisiones de CO₂ al año.

La bicicleta es la solución

Las ciudades con bicicletas son ciudades orientadas a las personas. Muchas ciudades modernas de todo el mundo reconocen que proporcionar un espacio para el ciclismo crea entornos eficientes y atractivos para vivir, con los beneficios que ello conlleva en términos de paisajes urbanos agradables, uso económico del suelo, facilidad para moverse y un estilo de vida saludable.

Tomemos una ciudad de tamaño medio como Annecy, Francia, donde el 50% de los recorridos se encuentran dentro de un radio de 3 km. Para distancias tan cortas, la bicicleta es de lejos el medio de transporte más rápido y logra que los habitantes atraviesen la ciudad en 15 minutos exactos. Y, además, constituye un ejercicio diario ideal.

Lejos del ruido y la contaminación del tráfico motorizado, la bicicleta aporta innumerables beneficios a nuestras sociedades estresadas, como un estilo de vida más saludable, una actividad de ocio agradable y un medio ambiente sostenible. Las bicicletas también son asequibles porque, a diferencia de los coches, incluso el segmento más pobre de la población puede permitirse una.

Asimismo, los ciclistas tienen gran flexibilidad, ya que pueden cambiar rápidamente de ciclistas a peatones. Además, también crea una situación idónea para que las personas se relacionen y visiten comercios locales, lo que fomenta un sentido de comunidad e impulsa el pequeño comercio.

El estacionamiento también constituye otra ventaja, ya que se trata de un vehículo de dos ruedas. En Annecy, por ejemplo,

los ciclistas pueden aparcar cerca de su destino, a menudo de forma gratuita, gracias a más de 3.500 aparcamientos para bicicletas, aunque esas instalaciones de estacionamiento no son posibles en todas las ciudades.

Pedalear para la salud

Pero, con mucho, el mayor beneficio es nuestra salud. No sólo es un buen ejercicio físico que ejercita simultáneamente el corazón y los músculos; también es una gran manera de recuperar la sensación de bienestar. Practicado con regularidad, a baja velocidad, el ciclismo mejora gradualmente la capacidad pulmonar y el tono muscular, y alivia el estrés. Y después de todo este esfuerzo, también favorece un mejor descanso.

Pedalear un poco cada día reduce igualmente el riesgo de enfermedades más graves, como cáncer, diabetes o enfermedades cardiovasculares, e incluso Parkinson y Alzheimer. Pero, ¿cómo hacemos para que el ciclismo sea una tendencia general y un modo de transporte deseable?, ¿cómo convertimos nuestras ciudades en lugares donde montar en bicicleta sea una simple extensión de caminar?

Hasta ahora, sólo se han dado respuestas parciales a estas preguntas. Uno de los obstáculos importantes para el desarrollo del ciclismo urbano como un modo eficiente de transporte es, sin duda, la creencia profundamente arraigada de que *una bicicleta no es para el transporte, sino para el deporte*. Las grandes competiciones de ciclismo, como el Tour de Francia o los Juegos Olímpicos, han sellado la imagen deportiva del ciclismo, lo que equivale en la mente de la mayoría de la gente a esfuerzo y fatiga. ►►

Aparcamiento de "bicicletas de ciudad" en Viena, un plan de alquiler público que permite a los visitantes ver los lugares de interés de la capital utilizando este medio de transporte



BICICLETA

NORMAS ISO



En Copenhague, el uso de la bicicleta como medio de transporte supone para la ciudad un ahorro de 90.000 toneladas de emisiones de CO₂ al año

► El robo de bicicletas es también un azote importante que limita el desarrollo de este modo de transporte, ya que los ciclistas regulares se lo piensan bien antes de reponer su bicicleta y los que piensan en comprarla por primera vez se desaniman. De hecho, un estudio francés del instituto de investigación científica IFRESI-CNRS mostró que hasta un 25% de los ciclistas desistieron de reemplazar su bicicleta después de un robo. Y aquellos que lo hicieron recurrieron a bicicletas de segunda mano baratas, un mercado *turbio* impulsado, en parte, por los ladrones.

Sin embargo, a pesar de los desafíos obvios, se espera que la industria mundial de la bicicleta supere los 57.000 millones de euros en 2019, impulsada por el entusiasmo por la actividad recreativa y el ejercicio, la creciente congestión del tráfico y el aumento de los precios del combustible. Japón es uno de los países que disfruta de esta eclosión. En 2010, vendió poco menos de 9,5 millones de bicicletas para un mercado estimado en 116.600 millones de yenes (mil millones de euros). Del mismo modo, el mercado de bicicletas eléctricas que surgió en América del Norte y Europa Occidental como una opción de transporte valiosa se ha disparado hasta el 25%.

Alimentar el entusiasmo por la bicicleta

La clave para fomentar altos niveles de ciclismo es contar con la infraestructura adecuada, lo que incluye carriles y aparcamientos para bicicletas. Pero también una serie de campañas de comunicación para promover el ciclismo, educar a los niños y atraer a grupos que no suelen montar en bicicleta. Este tipo de iniciativas son importantes en la construcción de una cultura de la bicicleta en las ciudades donde no existía.

Pero el deseo de moverse por una ciudad a pie o en bicicleta no llega solo, y debe ser favorecido por un entorno urbano adecuado para las personas que las anime a desplazarse a pie o en bicicleta. No es de extrañar entonces que parte del "PlanNYC de la ciudad de Nueva York para una Nueva York mejor y más ecológica" implique una mejora general del entorno público e incluya un plan para crear una completa red de carriles bici. Naturalmente, las distintas ciudades necesitan estrategias diferentes, pero hay principios generales que son válidos en todo el mundo.

Un aparcamiento adecuado para las bicicletas también es decisivo a la hora de ayudar a las personas a decidirse por la bici. Tener una bicicleta en un lugar cómodo, pero seguro, es la mejor manera de hacer que la gente la use de forma automática, en particular para los desplazamientos locales a las tiendas y a otros servicios. Hasta el momento, éstos suelen encontrarse en áreas con mucho tráfico, como puntos de tránsito entre los diferentes modos de transporte (tren, autobús, metro y aparcamientos), pero

también se necesitan aparcamientos para bicicletas en zonas residenciales y viviendas, lugares de trabajo, tiendas, escuelas, instalaciones públicas y lugares de entretenimiento. Pero los aparcamientos de bicicletas también plantean problemas de protección antirrobo. Por tanto, debe ser posible amarrar el cuadro de la bicicleta de forma segura a un objeto fijo, es decir, un soporte para bicicletas. Una planificación urbana adecuada que tenga en cuenta a los ciclistas e incluya aparcamientos para bicicletas de fácil acceso en los proyectos de construcción desde el inicio puede ayudar a que la gente vuelva a sentarse en el sillín.

Numerosas ciudades de todo el mundo han demostrado que el aumento de la infraestructura para el ciclismo requiere políticas y medidas de apoyo cuidadosamente seleccionadas. Por ello, en su informe de 2012 a las autoridades francesas, el ISO/TC 149/SC 1 propuso aumentar la cuota modal de la bicicleta en un 1% al año para alcanzar el 10% en 2020 cambiando las reglas de urbanismo, creando redes de carriles para bicis seguros y fáciles de recorrer en las ciudades y sus alrededores, así como mejorando la calidad de las bicicletas y los equipos de ciclismo.

La seguridad ante todo

Entonces, ¿qué tiene que ver ISO con las ciudades que fomentan el uso de la bicicleta? Pues lo cierto es que bastante. Las bicicletas

deben ser unos vehículos cómodos, seguros y que promuevan la salud. En los últimos años, sin embargo, las bicicletas de baja calidad han dado como resultado una vida útil más corta del producto y un preocupante número de accidentes. Por ello, se pone especial énfasis en la seguridad de los usuarios.

Las normas para las bicicletas han recorrido un largo camino desde que ISO publicó su primera serie sobre seguridad de la bicicleta —la ISO 4210— en la década de 1980, seguida un año más tarde por la ISO 8098 sobre los requisitos de seguridad de las bicicletas para niños. Uno de los objetivos del ISO/TC 149/SC 1, el comité que elaboró estas normas, es centrarse en las consideraciones de seguridad, evitando específicamente los componentes para bicicletas ensambladas, que están recogidos en otras normas.

El establecimiento de normas de seguridad es la contribución de ISO al desarrollo de la bicicleta como un modo eficiente de transporte para el deporte, el ocio y el turismo. Como Presidente del ISO/TC 149/SC 1, mi prioridad es impulsar el consenso de todo el mundo para asegurar que estas normas se utilicen realmente y no se las deje *dormidas* en el fondo de un cajón. En el ámbito técnico, también debemos ir al ritmo de las necesidades cambiantes de los consumidores, las autoridades y la industria teniendo en cuenta los últimos avances para hacer que los ciclistas sean un elemento permanente de nuestros nuevos paisajes urbanos. ●

