

La situación de los trenes españoles respecto a las bicicletas dentro del marco europeo

IX Jornadas Estatales en Defensa del Ferrocarril

Canfranc 7,8 y 9 Noviembre 2008

Diego J. Colás
Coordinadora Con Bici



La situación de los trenes españoles respecto
a las bicicletas dentro del marco europeo

Canfranc 2008

Bicycle Carriage on Long Distance Trains in the European Union

European Cyclist Federation,
2006



¿Por qué este estudio?

Objetivos

Enfoque

Metodología

Resultados

Visión general del mercado europeo

Trenes

Evaluación y perspectivas

**La situación de los trenes españoles respecto
a las bicicletas dentro del marco europeo**

Canfranc 2008

¿Por qué este estudio?

¿Por qué este estudio?

- **El uso de la bicicleta como medio de transporte se está volviendo muy popular en Europa.**
- **El cicloturismo, como vector económico, es uno de los sectores que está creciendo más rápidamente.**
- **La intermodalidad bicicleta más tren es un tema vital para el desarrollo del uso de la bicicleta en Europa.**

¿Por qué este estudio?

- **Se ha producido un significativo descenso en la oferta y número de bicicletas transportadas en trenes de larga distancia. Menos de un 10% de los trenes europeos de larga distancia permiten el transporte de bicicletas.**
- **Operadoras e industrias del ferrocarril no han considerado este tema como se merece.**
- **Es preciso estimular un debate muy profundo en estos aspectos.**

**La situación de los trenes españoles respecto
a las bicicletas dentro del marco europeo**

Canfranc 2008

Objetivos

Objetivos

- **Ofrecer una perspectiva, así como una evaluación, del mercado actual.**
- **Presentar las condiciones más relevantes para el desarrollo del transporte de bicicletas en los trenes de larga distancia.**
- **Trabajar escenarios de desarrollo para las políticas y tecnologías operadas.**

**La situación de los trenes españoles respecto
a las bicicletas dentro del marco europeo**

Canfranc 2008

Enfoque

Enfoque

- **Productos y servicios que permiten el transporte de bicicletas en trenes de larga distancia dentro de la Unión Europea, Suiza y Noruega.**
- **Ni la bicicleta contratada, como equipaje o desmontada es considerada.**
- **Los servicios regionales de tren no se consideran.**
- **Las infraestructuras en las estaciones tampoco son considerados.**

**La situación de los trenes españoles respecto
a las bicicletas dentro del marco europeo**

Canfranc 2008

Metodología

Metodología

- **32 Operadores ferroviarias que ofrecen servicios de larga distancia.**
- **El estudio se centra en cuatro categorías**
 - **Oferta transporte**
 - **Adquisición de billetes y reservas**
 - **Canales de venta**
 - **Información web**

Metodología

- **Cada operadora es evaluada de acuerdo a 16 indicadores.**
- **Agrupados en tres áreas principales**
 - **Transporte**
 - **Disponibilidad en todas las categorías de trenes.**
 - **Disponibilidad en todos los servicios ferroviarios**
 - **Disponibilidad en los trenes de alta velocidad**
 - **Disponibilidad en algunos servicios internacionales**
 - **Disponibilidad en servicios nacionales**

Metodología

- **Cada operadora es evaluada de acuerdo a 16 indicadores.**
- **Agrupados en tres áreas principales**
 - **Venta**
 - **Disponibilidad de reserva de espacio sin obligatoriedad**
 - **Disponibilidad de billetes en expendedores automáticos**
 - **Disponibilidad de billetes online**
 - **Disponibilidad de reservar en expendedores automáticos**
 - **Disponibilidad de reservar online**
 - **Disponibilidad de transporte gratuito**
 - **Disponibilidad de billete internacional**

Metodología

- **Cada operadora es evaluada de acuerdo a 16 indicadores.**
- **Agrupados en tres áreas principales**
 - **Sitio Web**
 - **Disponibilidad de búsqueda de horarios y opción de búsqueda de condiciones.**
 - **Disponibilidad de información online.**
 - **Disponibilidad de información on line en Inglés.**
 - **Disponibilidad de enlazar con páginas de pasajeros.**

Metodología

- **Para cada indicador se dan tres valores 1, 0 o n (no se opera).**
- **Los valores de área son el peso aritmético de los valores numéricos.**
- **La oferta de transporte duplica el peso de las otras áreas.**
- **Los valores finales son el resultado de sumar los valores de área.**

**La situación de los trenes españoles respecto
a las bicicletas dentro del marco europeo**

Canfranc 2008

Resultados

La situación de los trenes españoles respecto a las bicicletas dentro del marco europeo

Canfranc 2008

Resultados (total entre 4 y 2)

Country	Company	A	B	C	D	E	Carriage	F	G	H	I	J	K	L	Sale	M	N	O	P	Website	Total
UK	Gner	1	1	1	n	1	2,00	n	n	1	o	1	1	o	0,60	n	1	1	o	0,67	3,27
CH	SBB	1	o	n	1	1	1,50	1	1	1	1	o	o	1	0,71	o	1	1	1	0,75	2,96
UK	HullTrains	1	1	n	n	1	2,00	n	n	n	o	o	1	o	0,25	n	1	1	o	0,67	2,92
UK	Midlands	1	1	1	n	1	2,00	n	n	n	o	o	1	o	0,25	n	1	1	o	0,67	2,92
UK	Virgin Trains	1	1	1	n	1	2,00	n	n	n	o	o	1	o	0,25	n	1	1	o	0,67	2,92
AT	OeBB	1	o	n	1	1	1,50	1	1	o	o	o	o	1	0,43	1	1	o	1	0,75	2,68
FR	SNCF	1	o	1	1	1	1,60	o	o	o	o	o	1	o	0,14	o	1	1	1	0,75	2,49
NL	NS	1	o	n	1	1	1,50	o	1	1	o	o	o	1	0,43	o	1	o	1	0,50	2,43
DK	DSB	1	o	n	1	1	1,50	1	1	o	o	o	o	1	0,43	1	1	o	o	0,50	2,43
PL	PKPIC	1	o	n	1	1	1,50	o	o	o	o	o	o	1	0,14	1	1	1	o	0,75	2,39
DE	DB	o	o	o	1	1	0,80	1	1	o	1	o	o	1	0,57	1	1	1	1	1,00	2,37
BE	SNCB	1	o	n	1	1	1,50	o	o	o	o	o	o	1	0,14	o	1	1	o	0,50	2,14
CZ	CD	1	o	1	1	1	1,60	1	o	o	o	o	o	1	0,29	o	1	o	o	0,25	2,14
IR	CIE	1	o	n	1	1	1,50	o	o	o	o	o	o	o	0,00	o	1	1	o	0,50	2,00

La situación de los trenes españoles respecto a las bicicletas dentro del marco europeo

Canfranc 2008

Resultados (total entre 2 y 1)

LU	CLF	1	0	n	1	1	1,50	0	0	0	0	0	0	1	0,14	0	1	0	0	0,25	1,89
SK	ZSSK	1	0	n	1	1	1,50	0	0	0	0	0	0	1	0,14	0	1	0	0	0,25	1,89
IT	IG	1	0	n	1	1	1,50	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0	1	0	0	0,25	1,75
DE	Interconnex	1	1	o	n	1	1,50	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0	1	0	0	0,25	1,75
EE	GoRail	1	0	n	1	n	1,33	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0	1	0	0	0,25	1,58
SI	SZ	0	0	o	1	1	0,80	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0	1	1	0	0,50	1,30
NO	NSB	0	0	n	o	1	0,50	1	1	0	0	0	0	0	0,29	0	1	1	0	0,50	1,29
FI	VR	0	0	o	n	1	0,50	0	1	0	0	0	0	0	0,14	0	1	1	0	0,50	1,14
HU	MAV	0	0	n	1	o	0,50	0	0	0	0	0	0	1	0,14	1	1	0	0	0,50	1,14
IT	Trenitalia	0	0	o	1	o	0,40	0	0	0	0	0	0	1	0,14	0	1	1	0	0,50	1,04

La situación de los trenes españoles respecto a las bicicletas dentro del marco europeo

Canfranc 2008

Resultados (total entre 1 y 0)

CH	Cisalpino	o	o	o	1	n	0,50	n	n	n	n	n	o	n	0,00	o	1	1	o	0,50	1,00
LV	LDZ	o	o	n	1	o	0,50	o	o	o	o	o	o	o	0,00	o	1	1	o	0,50	1,00
PT	CP	o	o	o	o	o	0,00	o	o	o	o	o	o	o	0,00	o	1	1	o	0,50	0,50
SE	SI	o	o	o	o	o	0,00	o	o	o	o	o	o	o	0,00	o	1	1	o	0,50	0,50
UK	Eurostar	o	o	o	o	o	0,00	o	o	o	o	o	o	o	0,00	o	1	1	o	0,50	0,50
ES	RENFE	o	o	o	o	o	0,00	o	o	o	o	o	o	o	0,00	o	1	o	o	0,25	0,25
FR	Thalys	o	o	o	o	o	0,00	o	o	o	o	o	o	o	0,00	o	o	o	o	0,00	0,00
GR	OSE	o	o	o	o	o	0,00	o	o	o	o	o	o	o	0,00	o	o	o	o	0,00	0,00

La situación de los trenes españoles respecto a las bicicletas dentro del marco europeo

Canfranc 2008

Visión general del mercado europeo

VISIÓN GENERAL DEL MERCADO EUROPEO (UE+Noruega+Suiza)

- **Oferta de transporte**
 - **El transporte de viajeros es una cuestión nacional.**
 - **Los servicios de larga distancia son ofertados por operadoras de ámbito nacional.**
 - **Las organizaciones ferroviarias son reflejo de las operadoras y/o los gobiernos nacionales.**

VISIÓN GENERAL DEL MERCADO EUROPEO (UE+Noruega+Suiza)

- **Oferta de transporte (Consecuencias)**
 - **El transporte de bicicletas está permitido en menos del 10% de los servicios.**
 - **Existen diferentes reglas y criterios para el transporte de bicicletas.**
 - **Los fabricantes de trenes no han desarrollado sistemas correctos para el transporte de bicicletas.**
 - **La oferta de transporte de bicis está basada en decisiones emocionales.**

VISIÓN GENERAL DEL MERCADO EUROPEO (UE+Noruega+Suiza)

- **Billetes y reservas**
 - **Ámbito nacional (pasajeros).**
 - **No son vendidos a través de internet ni por otras compañías (pasajeros).**
 - **Se ha creado un Billeto Internacional de Bicicletas (vendido y aceptado sólo por diez operadoras europeas).**

VISIÓN GENERAL DEL MERCADO EUROPEO (UE+Noruega+Suiza)

- **Billetes y reservas**
 - **Otras operadoras han creado otros billetes internacionales pero válidos sólo en trenes internacionales y no hasta el destino final.**
 - **Interrail, Eurodominio y Eurail no consideran el transporte de bicicletas.**

VISIÓN GENERAL DEL MERCADO EUROPEO (UE+Noruega+Suiza)

- **Canales de Venta**

- **Muy pocas compañías (Reino Unido) ofrecen transporte gratuito de bicicletas con reserva obligatoria.**
- **Billetes y reservas no están disponibles en expendedores automáticos o a través de internet.**
- **No es posible adquirir un billete o una reserva para bicicletas para un otro país.**

VISIÓN GENERAL DEL MERCADO EUROPEO (UE+Noruega+Suiza)

- **Información Web**
 - www.railpassenger.info
 - No hay una base de datos europea oficial
 - HAFAS database

**RESULTADO: Incluso cuando se oferta el
transporte de bicicletas, la información es a
menudo insuficiente, incompleta o incorrecta.**

La situación de los trenes españoles respecto a las bicicletas dentro del marco europeo

Canfranc 2008

Trenes

Trenes (transporte de bicicletas)

- **Eliminación progresiva de los coches de equipaje; coches para bicicletas sólo disponibles en algunos trenes nocturnos.**
- **Espacios multifunción donde pueden acomodarse bicicletas (PKP intercity).**
- **Unidades enfocadas al transporte de ejecutivos. Espacios para bicicletas reformados.**

Trenes alta velocidad (transporte de bicicletas)

- **SNCF 4 espacios para bicicletas.**
- **CD tres enganches verticales.**
- **DB en 1994 adquirió ICE-2 e ICE-T con espacio para bicicletas hasta el año 2002.**

Trenes alta velocidad (transporte de bicicletas)

- **DB-Autozug y Trenitalia, vagones para el transporte de automóviles.**
- **Thalys valora la creación de infraestructuras para bicicletas en la modernización de su flota.**

Las infraestructuras para el transporte de bicicletas no dependen del tipo de tren sino de la actitud de las operadoras.

**La situación de los trenes españoles respecto
a las bicicletas dentro del marco europeo**

Canfranc 2008

Evaluación y perspectivas

Evaluación y perspectivas

- Desde el punto de vista del consumidor...
 - La oferta es pobre tanto cualitativa, como cuantitativamente.
 - Dificultades en la compra de billetes.
 - Dificultades en el acceso a la información.
 - Los servicios internacionales son el punto débil de la oferta ferroviaria.

**SE DESINCENTIVA LA INTERMODALIDAD
BICICLETA Y TREN**

Evaluación y perspectivas

- **Desde el punto de vista de las operadoras...**
 - **No han investigado ni analizado la intermodalidad bicicleta+tren.**
 - **Ciertas facilidades para el transporte de bicicletas vienen de acciones espontáneas de los empleados o de reacciones desorganizadas frente a presiones externas.**
 - **En muy pocos casos hay una planificación.**
 - **Muchas ven el transporte de bicicletas como un problema.**

Evaluación y perspectivas

- **Una oportunidad, nunca un problema**
 - 1. Unificar la oferta**
 - 2. Ampliar la oferta**

Las soluciones van dirigidas a las operadoras.

Un marco normativo a nivel europeo salvaguardaría los derechos del viajero y facilitaría una rápida implementación de las medidas propuestas

Evaluación y perspectivas

Oferta de transporte

- **Espacio modular y flexible con la posibilidad de ser rápidamente transformado de acuerdo con la demanda.**
- **El transporte de bicicletas es un mercado estacional, podría incrementar el índice de capacidad de los trenes.**
- **Mínimos requerimientos técnicos parecen factibles y razonables para hacer la flota ferroviaria europea compatible con el transporte de bicicletas.**

Evaluación y perspectivas

Oferta de transporte

- **Debería tomarse como norma que el transporte de bicicletas fuera técnicamente posible en todos los trenes y permitido en aquellos en que el índice de carga lo hiciera razonable.**
- **Debería fomentarse en las operadoras la mejora del sistema de venta y la reducción del número de clientes insatisfechos.**

Evaluación y perspectivas

Billetes y reservas

- **Acuerdo entre operadoras sobre los billetes para bicicletas (de bajo impacto económico).**
- **Creación y aceptación de un Billeto de Bicicletas Europeo (EBT) válido en todos los trenes que acepten bicicletas.**
- **Interrail y Eurodomino deberían ofrecer gratuidad o descuentos en el transporte de bicicletas.**

Evaluación y perspectivas

Billetes y reservas

- **La política de reservas de espacios para bicicletas debería ir de la mano de políticas de reserva de asientos para viajeros (obligatorio-obligatorio, posible-posible).**
- **Las operadoras deben fomentar la reserva de espacio para bicicletas ofertado de forma gratuita.**
- **Facilidades para los viajeros con bicicletas debido a retrasos.**

Evaluación y perspectivas

Canales de venta

- **Los billetes deberían estar disponibles en expendedores automáticos, manuales y a través de internet.**
- **La Unión Europea debería apoyar y exigir bases de datos que permitan la emisión de billetes y reservas de carácter internacional.**

Evaluación y perspectivas

Información Web

- **Motor de búsqueda de horarios (“transporte de bicicleta”).**
- **Información sobre billetes y reservas.**
- **Railpassenger.info podría ser la base de una plataforma común de información.**
- **Información sobre ofertas especiales e incentivos para el transporte de bicicletas en larga distancia.**

Evaluación y perspectivas

Una oportunidad, nunca un problema

- **Integración de cadenas de movilidad**
 1. **Integración vertical interna (regional, larga distancia, Alta Velocidad).**
 2. **Integración horizontal externa (entre operadoras).**
- **Oportunidad de mercado.**
- **Herramienta de promoción.**

De un viaje a Canfranc...

**...en aquel tren
descubrí el ferrocarril,
la necesidad de conversar por conversar
y que los sueños aquí,
como casi todas las cosas,
se fabrican,
se utilizan
y se arrojan al vertedero,
sin contemplaciones.**

