



Alegaciones de ConBici al Anteproyecto de Ley por la que se modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.

<https://www.mitma.gob.es/el-ministerio/buscador-participacion-publica/anteproyecto-de-ley-por-la-que-se-modifica-la-ley-382015-de-29-de-septiembre-del-sector-ferroviario>

https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/audienciainfopublica/recursos/apl_20211221-ta.pdf

1- Puesta en contexto de las alegaciones	1
2- Fundamentos para alegar	2
3- Qué pedimos añadir a la Ley	4

1- Puesta en contexto de las alegaciones

Desde ConBici proponemos fortalecer la alianza entre el sector del ferrocarril y la movilidad en bicicleta, reforzando ambas para la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, los acuerdos de reducción de emisiones de los acuerdos Fit For 55 y los objetivos de la Estrategia Estatal de la Bicicleta.

En nuestro país y por múltiples circunstancias ha aumentado considerablemente el uso cotidiano de la bicicleta en los desplazamientos urbanos e interurbanos. Paralelamente hay un incremento de ciclistas que eligen la opción intermodal con el transporte ferroviario, tanto para trayectos pendulares en Cercanías, como para acceder a itinerarios más alejados en trenes de Media y Larga Distancia a la hora de realizar viajes y excursiones cicloturistas.

España además, cuenta con numerosas y fantásticas rutas a las que se puede acceder en tren, destacando la iniciativa Vías Verdes de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles y Caminos Naturales del Ministerio de Agricultura y que suponen la fijación de población en la España Vacía y un impulso económico al sector del turismo sostenible, tanto nacional como extranjero en auge permanente.

La última Proposición no de Ley sobre medidas para impulsar la intermodalidad de la bicicleta y el tren. ([161/003676](#)), presentado el 20/09/2018 en la comisión de fomento del Congreso de los Diputados en la que se instaba a Renfe a tener en cuenta la intermodalidad del tren y la bici especialmente a la hora de la adquisición de sus nuevos trenes, y se aprobó por unanimidad.

Sin embargo, consideramos, a través del contraste con otras compañías ferroviarias y por la propia experiencia del día a día, que **la intermodalidad del tren con la bicicleta que hoy presta Renfe a sus clientes (especialmente en Media y Larga Distancia) requiere de una profunda revisión** para responder a los retos del futuro inmediato en cuanto a la movilidad sostenible se refiere y en tanto a la adaptación que una parte de sus clientes, y a los que representamos, demanda. Estimamos que ello es claramente factible a tenor de la realidad práctica que nos ofrece el ejemplo de otros países de nuestro entorno geográfico y socioeconómico.

Por otro lado, ante la liberalización de algunas líneas de alta velocidad las nuevas operadoras se han encontrado un espacio en el que no necesitan ofrecer ese servicio, puesto que no hay competencia. Sin embargo, la oportunidad de regular para generalizar la intermodalidad tiene el potencial de que las compañías lo vean como una oportunidad para diferenciar y garantizar un buen servicio Intermodal.

La arbitrariedad del servicio actual va más allá de la norma y es que recae en la voluntad última y parcial del revisor o interventor, lo que hace que los derechos de los viajeros se vean vulnerados.

En media y larga distancia las bicicletas han de viajar desmontadas, con las dificultades que muchas veces supone el embalar una bicicleta, quedando totalmente fuera del concepto “intermodal” para pasar a ser el transporte de un medio de movilidad personal, no funcional.

La ECF (European Cyclist Federation) inició en enero de 2020 una campaña de mejora de la regulación europea de los derechos de los pasajeros de tren, para que tenga en cuenta las necesidades de los ciclistas. Garantizando que en el futuro tengan un espacio reservado para un mínimo de 8 bicicletas en todos los trenes nuevos o renovados.

Finalmente el parlamento Europeo ha aprobado en Abril de 2021 ([enlace](#)) **Más espacio en los ferrocarriles para bicicletas.** *Con objeto de avanzar hacia una movilidad más sostenible y ofrecer alternativas cómodas, todos los trenes deberán contar con espacios y bastidores específicos para bicicletas, con al menos cuatro plazas para bicicletas en cada convoy.*

El uso de dichas plazas debe de estar claramente definido y priorizado para que las bicicletas puedan ser transportadas sin desmontar, y con las facilidades oportunas para poder disponer de dichas plazas.

Aunque esta norma será de obligado cumplimiento hasta 4 años después de su entrada en vigor, no se debería desaprovechar la oportunidad de actualización que ofrece esta reforma.

2- Fundamentos para alegar

- La [Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada](#) del MITMA, recoge en su **Eje 1 Movilidad para todos: ... se plantea revisar las obligaciones de servicio público (OSP) aplicando *critérios de coordinación e intermodalidad*; Fomentar la intermodalidad de los itinerarios no motorizados (Vías Verdes, Caminos Naturales, etc.) con el transporte público, especialmente con el ferrocarril, y permitir el acceso a todos los trenes con bicicletas o facilitar aparcamientos seguros.**
- La directiva Europea a transponer en esta modificación de la Ley (DIRECTIVA 2012/34/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 21 de noviembre de 2012 por la que se establece un espacio ferroviario europeo único <https://www.boe.es/doue/2012/343/L00032-00077.pdf>) recoge las siguientes directrices:
 - (2) El aumento de la integración del sector del transporte en la Unión es un elemento esencial de la realización del mercado interior, y los ferrocarriles son vitales para que el sector del transporte de la Unión **se dirija hacia la consecución de una movilidad sostenible.**
 - (27) El acceso no discriminatorio a las instalaciones de servicio y el suministro de servicios relacionados con el ferrocarril en estas instalaciones debe permitir que las empresas ferroviarias ofrecer **mejores servicios a los usuarios**, tanto de pasajeros como de mercancías.
 - (38) Fomentar un **uso óptimo de la infraestructura ferroviaria** reducirá el coste del transporte para la sociedad.
 - (40) La aplicación de sistemas adecuados de cánones a la infraestructura ferroviaria, junto con iniciativas paralelas en otras infraestructuras de transporte y operadores en competencia, deben dar como resultado un equilibrio óptimo entre los diferentes modos de transporte sobre una base sostenible.
- La directiva Europea a trasponer en el Reglamento REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2017/2177 DE LA COMISIÓN explícita en su apartado 4º <https://www.boe.es/doue/2017/307/L00001-00013.pdf>
 - (4) La transparencia de las condiciones de acceso a las instalaciones de servicio y a los servicios ferroviarios conexos, así como a la información sobre las tarifas, es una condición necesaria para permitir que todos los candidatos accedan a las instalaciones de servicio y a los servicios que se prestan en ellas sobre una base no discriminatoria. Negociar descuentos ocultos con los candidatos individualmente en vez de aplicar unos principios comunes atenta contra el principio de acceso no discriminatorio a las instalaciones de servicio y a los servicios ferroviarios conexos. ...
- Comunicación CE sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril ([enlace](#)) COM/2021/40 final 20210202

6) Transporte de bicicletas a bordo de los trenes

La Comisión acoge favorablemente la norma por la que, de aquí a 2025, los procedimientos de licitación para el nuevo material rodante y las grandes obras de mantenimiento para los trenes en circulación incluyan requisitos para las plazas reservadas para el transporte de bicicletas. Las empresas ferroviarias deben establecer el número adecuado de plazas reservadas para bicicletas después de efectuar consultas públicas. En principio, no deberían ser menos de cuatro plazas. Los Estados miembros tendrían la posibilidad de solicitar un número superior (a cuatro) de plazas reservadas para el transporte de bicicletas. Esta disposición favorecería soluciones de viaje ecológicas y multimodales. Es particularmente positivo que la disposición sea obligatoria, incluso para los servicios regionales exentos.

- La hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte del Libro Blanco del Transporte en Europa, aboga por una política de transportes competitiva y sostenible en materia de tránsito modal a opciones no contaminantes. Y la intermodalidad es una herramienta para que podamos cumplir con ese 60% de reducción de emisiones, a partir del desplazamiento de la cuota modal del transporte en vehículos privados contaminantes a otro tipo de vehículos. En el apartado 31 se explicita:

Una proporción mayor de desplazamientos realizados con transporte colectivo, combinada con unas obligaciones de servicios mínimos, permitiría incrementar la densidad y frecuencia del servicio, generando con ello un círculo virtuoso para los modos de transporte público. La gestión de la demanda y la ordenación territorial pueden reducir los volúmenes de tráfico. Una parte integrante de la movilidad urbana y del diseño de infraestructuras debe centrarse en facilitar los desplazamientos a pie y en bicicleta.

- El actual articulado de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, define como **fin de la propia Ley** en su artículo 2:

*c) Facilitar el desarrollo de la política europea común de transporte ferroviario, favoreciendo la interconexión y la interoperabilidad de los sistemas ferroviarios y la **intermodalidad de los servicios de transporte.***

Y define intermodalidad en su artículo 98 como:

*“Intermodalidad (I): contabiliza el número de enlaces con otros medios de transporte, existentes dentro de la estación o en el entorno más próximo a los accesos a la estación...Alcanza a los medios de transporte siguientes: taxis, autobuses urbanos, autobuses interurbanos y de larga distancia, **bicicletas** y motocicletas, vehículos privados, coches de alquiler, metro, tranvías u otros ferrocarriles, aeropuertos y estaciones marítimas.”*

3- Qué proponemos añadir a la Ley

En aras de coherencia con la Estrategia del Ministerio, con la necesidad de trasposición de las directrices Europeas y la necesidad de fomentar y proteger la intermodalidad bicicleta-tren, solicitamos añadir en los siguientes artículos (o en otros si se considera más conveniente) referencias explícitas a:

- Facilitar el transporte de bicicletas en los trenes y el acceso de las bicicletas a las estaciones de trenes con la obligación de garantizar el acceso con bicicleta a todos los trenes, con la posibilidad de reserva y con tarifa integrada o un costo definido de forma previa que evite la actual ambigüedad de criterios y los consecuentes perjuicios para las personas usuarias.
- Obligatoriedad de implantación de infraestructuras de aparcamiento seguro de bicicletas en las estaciones de ferrocarril y en los principales nodos de comunicación o en función de la clasificación de la estación.
- Obligatoriedad de implantación o integración con servicios de préstamo de bicicletas desde las estaciones de tren para realizar la última milla del desplazamiento en las estaciones como principales centros de destino.

Nuestras demandas han sido ya trabajadas en sesión conjunta de ConBici, con RENFE, ADIF y Red de Ciudades por la Bicicleta. Ver Anexo I del [documento](#)

Por ejemplo, sugerimos:

Incorporar dentro del **Artículo 2. Fines de la ley.**

o) garantizar la intermodalidad y permitir el acceso a todos los trenes con bicicletas, así como facilitar aparcamientos seguros

Añadir en el **Artículo 62. Derechos de los usuarios.**

(5) Las personas usuarias tendrán garantizada la posibilidad de reserva de plaza para bicicleta y todos los trenes deberán tener un 10% de plazas reservadas o al menos 8 plazas disponibles para su reserva.

Añadir en el **Artículo 44. Servicios complementarios y auxiliares.**

5. Obligatoriedad de servicio de aparcamiento de bicicletas y/o servicio de préstamo de bicicleta en función de la clasificación de la estación

Añadir en el **apartado 19 del ANEXO I servicios auxiliares:**

- f) aparcamientos seguros para bicicletas
- g) servicio de préstamo de bicicletas