

Más viajeros, más trenes, menos emisiones

Bases para doblar el número de viajeros por ferrocarril en España



Junio 2021

Manifiesto

Existen cada vez más evidencias sobre la necesidad de reducir el impacto de nuestra forma de vida en la tierra, y una de las principales formas de conseguirlo es cuestionar un modo de vida excesivamente asociado al uso del coche. En este contexto, el ferrocarril vuelve con fuerza después de casi un siglo en el que ha primado el automóvil como modo de transporte hegemónico.

A través del ferrocarril, disponemos de un excelente instrumento para conseguir una movilidad de cero emisiones con un sistema que, además, es socialmente inclusivo, de bajo consumo energético y que opera con total seguridad para los viajeros. Este documento se presenta en este 2021 en el que Europa festeja el año del ferrocarril, y se produce en un momento en el que se da una agenda europea que resulta muy favorable para este modo de transporte.

El tren es hoy el modo de transporte que puede y debe articular al máximo nuestra movilidad. El objeto de este documento es el de proponer una estrategia, a modo de programa de acción, para conseguir que España se dote de un verdadero plan de servicios ferroviarios con el objetivo de doblar el número de viajeros en esta década. Para lograrlo no es necesario construir nuevas infraestructuras, sino que hemos de conseguir que éstas funcionen mejor.

En los últimos años, con un gran esfuerzo inversor, se ha construido en nuestro país mucha infraestructura nueva, la red de alta velocidad, 3.400 km de nueva doble vía electrificada apta para velocidades muy altas, configurándose como la red más vasta de Europa en este segmento. Pero al mismo tiempo, España es uno de los países con menor densidad de circulación de trenes por km de vía, siendo además la red ferroviaria española de muy buena calidad: “en España no sobran vías, sino que faltan trenes”.

La red convencional también posee una gran capacidad de transporte que hoy está desaprovechada. Multiplicar la oferta en diferentes segmentos de servicios para conseguir que los españoles tomen el hábito de usar el tren, no sólo en los ferrocarriles urbanos o suburbanos de grandes ciudades, como Madrid y Barcelona, sino en el resto de ciudades y territorios, y para que conseguir que satisfagan sus necesidades de movilidad fuera de la ciudad con el uso del ferrocarril, además de un objetivo necesario, es un propósito totalmente viable.

Por otro lado, la planificación del servicio ferroviario de los últimos 20 años ha estado orientada a conectar todo con Madrid, no a conectar la escala regional, entre regiones o por corredores. Más que vertebrar a España, lo que ha hecho el AVE es vertebrar España con Madrid. Hay pues un gran vacío de servicio ferroviario en la mayor parte del país que debe rellenarse con un adecuado esquema de servicio.

La estadística de viajeros de Renfe en la última década muestra claramente un estancamiento a la baja en cercanías, una estabilización en media distancia y un aumento en larga distancia. Todo el crecimiento se ha concentrado en la larga distancia. Se corre el riesgo que Renfe se convierta en un mero operador de alta velocidad, en vez de un operador ferroviario o de movilidad global.

La experiencia acumulada en una década de traspaso de la planificación ferroviaria de servicios regionales a las regiones en Francia, Alemania u Holanda ha permitido doblar las demandas. En España, los servicios ferroviarios regionales no han sido transferidos a las regiones. La excepción ha sido Cataluña, donde la experiencia de gestión regional de líneas suburbanas y de regionales ha sido muy positiva. Además, existen hoy muchas voces pidiendo la recuperación de los servicios nocturnos dentro de España y con nuestros países vecinos, Portugal y Francia.

Por último, el país debe tener preparado un plan de contingencia para dar respuesta a un posible shock petrolero. Hay que pensar en un esquema de servicio ferroviario que pueda aumentar gradualmente su oferta con cierta celeridad, y de una forma confiable, para proporcionar el transporte que eventualmente la automoción podría no ser capaz de prestar en los próximos años.

A partir de estas consideraciones, un grupo de profesionales del sector del transporte ha elaborado un documento que se desarrolla basándose en el siguiente Plan de Acción:

- Organización de servicios: Se debe aprovechar la amplia red de alta velocidad en ancho internacional y sus variantes en ancho ibérico para diseñar un esquema de servicios cadenciados regionales y de larga distancia. Se debe promover la creación de una red regional de servicio ferroviario en cada comunidad autónoma. El criterio general del plan de servicios ferroviarios debe ser el de la cadencia y la correspondencia.
- Gobernanza ferroviaria: Se propone traspasar a las comunidades autónomas que lo deseen la competencia de planificación del servicio ferroviario regional y de cercanías, con la dotación económica correspondiente y con la obligación de cumplir unos mínimos estándares de calidad de servicio. El Estado se reserva la planificación de los servicios de larga distancia. Renfe debe integrarse plenamente en los consorcios metropolitanos de transporte allí donde los hubiere.
- Integración de servicios: Los servicios de cercanías de una ciudad se deben integrar con los servicios regionales de la comunidad autónoma articulándose como una única red, sobre cualquiera de los anchos estándar, métrico o ibérico.
- Nudos de intercambio: La estación debe configurarse como un nudo intermodal de intercambio con tranvía, metro o autobús. Así mismo, se necesita coordinación horaria entre el ferrocarril y los diferentes servicios que alimenten el nudo, al menos en todas las estaciones de poblaciones de más de 50.000 habitantes.
- Integrar la bicicleta: Las estaciones deben dotarse de amplios aparcamientos de bicicletas, y también debe ser factible subir bicicletas al tren, muy especialmente en trayectos regionales

y de larga distancia. Se deberá aprobar una estrategia que haga posible la integración de la bicicleta en la cadena de transporte con el ferrocarril.

- Sistema tarifario: Se propone un sistema de tarifas inspirado en el modelo suizo: se potenciará la adquisición de un abono anual, trimestral o mensual de transporte, habrá coordinación tarifaria de los servicios de Renfe en los segmentos de cercanías y regional con todos los sistemas tarifarios metropolitanos, los menores de 16 años deben poder viajar por un precio simbólico.
- Criterios de calidad de servicio: se debe potenciar la variable confort en el ferrocarril. Los viajeros no deben ir de pie fuera de las horas pico, en los tramos más congestionados. Se propone un servicio mínimo en cualquier estación de la red de Renfe en España de 4 viajes diarios por sentido, habiendo además parada en todas las estaciones y apeaderos con servicio pasante. Es necesario un plan específico de servicio ferroviario entre España y Francia,.
- Compra de trenes: Si se pretende doblar la demanda, hay que pensar en casi doblar la flota de trenes, y una necesaria adecuación de los andenes para garantizar una mejor accesibilidad.
- Actuaciones sobre la infraestructura: No siempre hay que acometer costosas obras de ampliación de la infraestructura para aumentar la capacidad. Con frecuencia, basta un análisis crítico de los horarios para mejorar. Si bien se proponen algunas pequeñas inversiones en infraestructura para electrificar la totalidad de la red o en su defecto implantar trenes con pila de hidrógeno, y se debe continuar con la construcción de apartaderos de 750 m para trenes de mercancías.
- La dotación de personal: se propone que Renfe emprenda un proyecto de contratación de personal para apoyar en tareas complementarias. En un país con una tasa de paro enormemente elevada y de difícil solución a corto y medio plazo, la creación de empleo socialmente útil y personalmente gratificante debería ser un objetivo prioritario.
- Participación ciudadana y de administraciones locales: se precisa que Renfe y Adif practiquen una política de puertas abiertas y que dialoguen regularmente con su entorno.
- Transición energética y Objetivos de Desarrollo Sostenible: Renfe debe revisar su enfoque institucional y cambiar la forma en que se presenta ante la sociedad. Además, debe alinearse con la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y la reducción de emisiones acordada en París, objetivos compartidos con el gobierno español y la Unión Europea.

Firmantes:

Equipo Barcelona

- Manel Ferri
- Jordi Fuster
- Cristina Jimenez
- Jordi Julià
- Álvaro Nicolás
- Pau Noy
- Daniel Pi

- Rubén Carbonero (Logroño)

Entidades que apoyan el manifiesto (relación provisional):

