

Barcelona, octubre 2021

La PTP reivindica en la recuperación y reimpulso de los trenes de largo recorrido desde Barcelona



En la última década se han reducido y eliminado prácticamente todos los servicios de largo recorrido que salían de la Estación de Francia, dejando unos servicios diurnos insuficientes, e inexistentes de noche

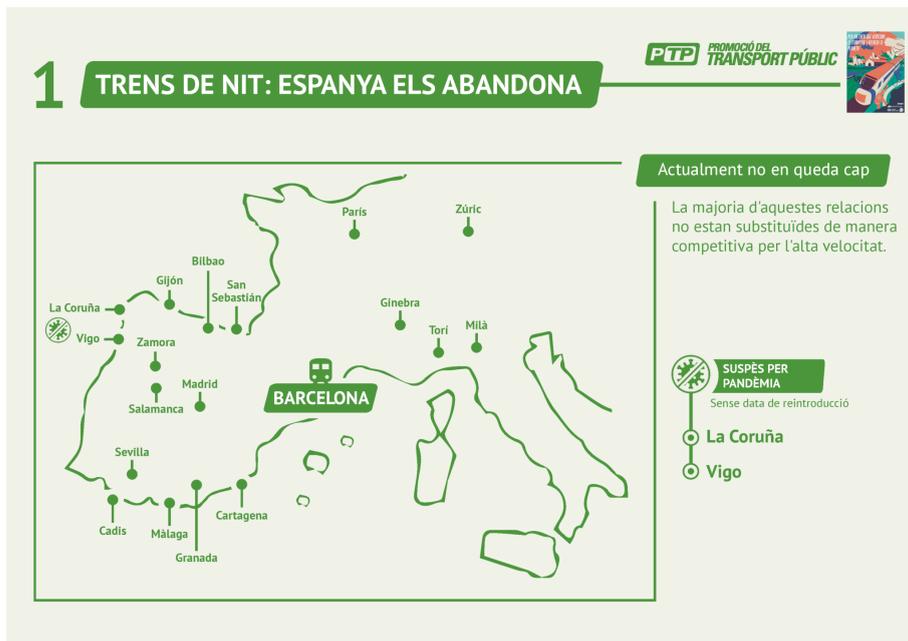
Europa hace una clara apuesta por los trenes nocturnos, incluyendo conexión con Barcelona en 2024 con la operadora austriaca OBB

Cuando ofrecemos buen servicio y frecuencias en trayectos menores de cuatro horas, la demanda pasa prácticamente en su totalidad al ferrocarril, como en el caso de Barcelona - Madrid

Desde la PTP pedimos una apuesta clara y decidida por parte de las empresas ferroviarias para situar los trenes nocturnos e internacionales como un elemento clave de política de futuro

Este jueves 21 de octubre, la PTP ha realizado la presentación de su **propuesta de recuperación de los trenes de noche** con una rueda de prensa enmarcada dentro de la [semana de reivindicación del ferrocarril de proximidad, convocada por la Coordinadora Estatal miedo el Tren Social, Público y Sostenible](#) bajo el lema "Por un ferrocarril que vertebré el territorio y enfríe el planeta".

La rueda de prensa ha tenido lugar en la Estación de Francia, una estación que históricamente ha sido el punto de conexión con Francia y el resto de Europa, haciendo posible tomar un tren y estar al día siguiente en muchas ciudades de Europa.



Destinos perdidas

En la última década se han reducido y eliminado prácticamente todos los servicios de largo recorrido que salían de la estación, dejando unos servicios diurnos insuficientes, e inexistentes de noche. La excusa, en muchos casos, fue la llegada de la Alta Velocidad (AV), considerando innecesarios estos servicios. Sin embargo, gran parte de los mismos no queda cubierto por el AV, dejando sin más alternativa que viajar en vehículo privado o avión.

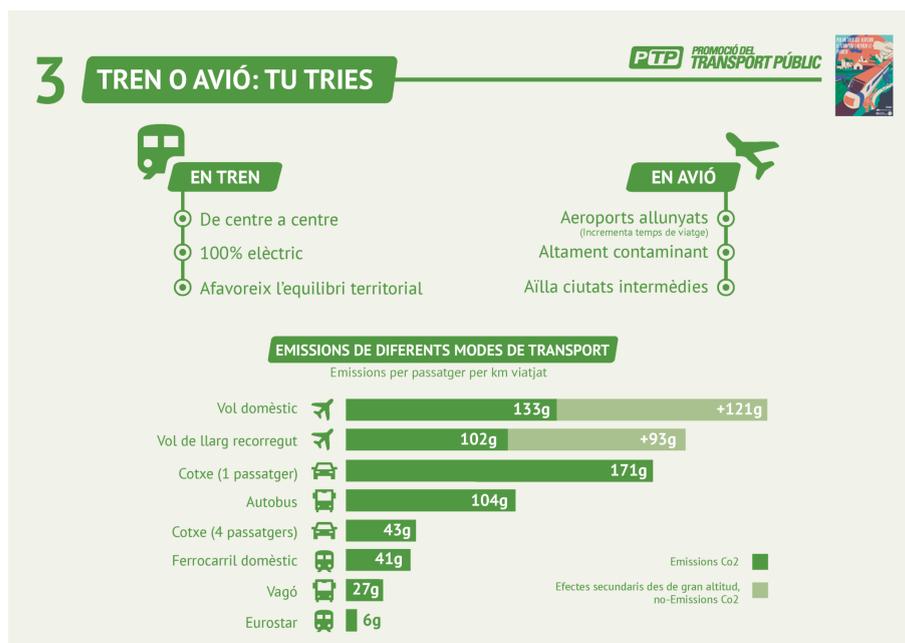
Esta situación, sin embargo, parece que es un caso particular de nuestro territorio ya que a nivel Europeo hay una clara apuesta por los trenes nocturnos.



Situación de los trenes nocturnos en Europa

OBB, el operador austriaco, se ha convertido en el referente en el tema de los trenes nocturnos. Se ha creado una red con 25 ciudades de 5 países diferentes, realizando los trayectos en trenes modernos, cómodos y que respetan la privacidad de los viajeros, una de las situaciones más incómodas para el usuario a la hora de considerar la opción de "dormir con un extraño". Se ha llegado a un acuerdo para crear toda una nueva red y ampliarla hasta 2.024, llegando incluso a Barcelona. **Esto quiere decir que tendremos antes trenes austriacos que de FGC, RENFE o SNCF.**

Suspender servicios ferroviarios como los mencionados hace que los viajeros terminen eligiendo el avión, pero qué pasa cuando comparamos ferrocarril y transporte aéreo?



Ventajas del uso del tren vs el avión

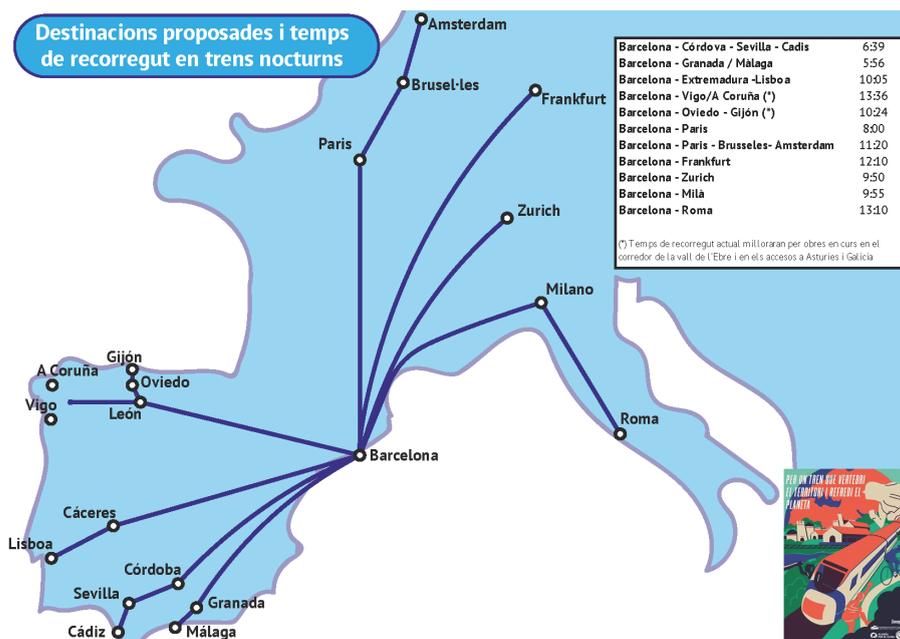
- El ferrocarril, a diferencia del avión, realiza **servicios de centro a centro de la ciudad** y evita el tiempo y coste del trayecto hacia el aeropuerto, que normalmente se encuentra totalmente descentralizado de la ciudad.
- **Lucha contra el cambio climático.** El ferrocarril es un servicio prácticamente 100% eléctrico, siendo uno de los modos de transporte menos contaminantes. Mientras que en tren tenemos emisiones de 41 gCO₂ / pax-km (6g en un tren tipo Eurostar), con un vuelo doméstico estamos emitiendo 133 gCO₂ / pax-km, sumando 121 en caso de gran altitud.
- **Equilibrio territorial.** Un trayecto en tren, aunque tenga un origen y un destino, también da cobertura a poblaciones intermedias, creando así un servicio que beneficia a muchos más usuarios.

En trayectos de radio corto, entendiéndose como tal viajes menores a las 4h, cómo sería el caso del Barcelona Madrid, **es evidente que cuando ofrecemos un buen servicio y unas frecuencias dignas la demanda se va hacia el tren.** Desde la PTP planteamos que todas aquellas destinos donde podamos llegar en tren en menos de cuatro horas se apueste de forma clara por la mejora de sus frecuencias:



Relaciones menores de 4h

Planteamos además, una serie de destinos entre 8 y 14h de Barcelona como trenes nocturnos:

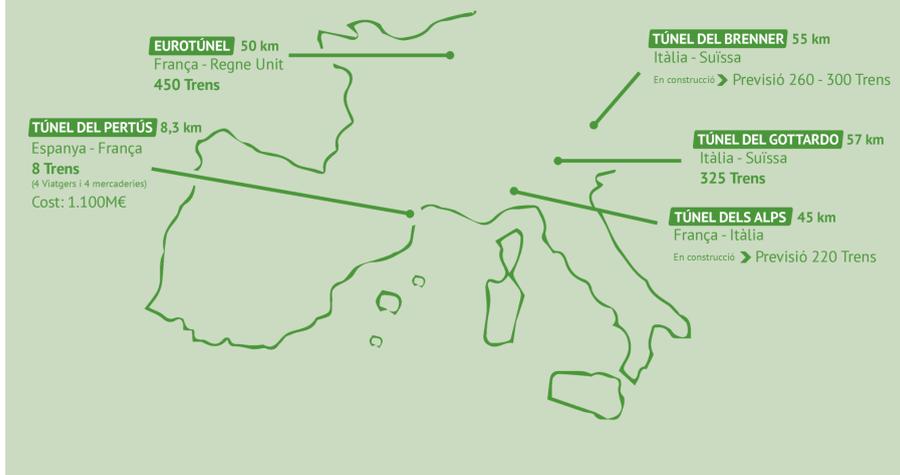


Relaciones de trenes nocturnos

Por último, destacamos que en nuestro territorio es muy habitual hacer grandes inversiones que no se aprovechan. Hablamos del caso del túnel del Pertús que conecta España y Francia por la Junquera, con un coste de 1.100 M €, que tiene sólo 8 circulaciones diarias, 4 por sentido: dos de pasajeros y dos de mercancías. Si esta situación la comparamos con el resto de Europa vemos que nuestra situación es una anomalía:

4 LA CONNEXIÓ AMB EUROPA INAPROFITADA

PTP PROMOCIÓ DEL TRANSPORT PÚBLIC



Circulacions per túneles en Europa

Así pues, desde la PTP pedimos que haya una **apuesta clara y decidida por parte de las empresas ferroviarias (Renfe, SNCF, incluso FGC) para situar los trenes nocturnos e internacionales como un elemento clave de política de futuro**. Hay que crear y poner los transportes internacionales en el centro y abandonar, por parte de RENFE, la visión centralista y, por parte de FGC, pasar de las "buenas intenciones" a las "acciones".

Pedimos también a las administraciones, gobierno de la Generalitat y del Estado, que crean en el ferrocarril y el propicien a nivel político, pidiendo a las empresas públicas que hagan un impulso hacia este tipo de servicios, **garantizando las partidas presupuestarias e inversiones necesarias**.

Recordemos que la PTP apoya la movilización convocada por [Fridays for Future para este viernes por una movilidad más sostenible y con menos emisiones](#), y participará con la reivindicación explícita de recuperación de los trenes nocturnos.