

Más viajeros, más trenes, menos emisiones

Bases para doblar el número de viajeros por ferrocarril en España

Junio 2021

Documento base

Más viajeros, más trenes, menos emisiones

Bases para doblar el número de viajeros por ferrocarril en España

“Equipo de Barcelona”

Junio 2021

Documento base



Índice de contenidos

Introducción.....	3
Objetivos.....	3
1. Generales.....	3
2. Específicos.....	4
Diagnóstico	5
Programa de acción	7
1. Organización de servicios	7
2. Gobernanza ferroviaria.....	7
3. Integración de servicios.....	8
4. Nudos de intercambio.....	8
5. Integrar la bicicleta.....	8
6. Sistema tarifario	9
7. Criterios de calidad de servicio	9
8. Compra de trenes.....	10
9. Actuaciones sobre la infraestructura	10
10. La dotación de personal.....	11
11. Participación ciudadana y de administraciones locales.....	11
12. Transición energética y Objetivos de Desarrollo Sostenible.....	11
Anexos	13

Introducción

Cada vez existen 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 atajar el modo de vida asociado al uso del coche. En este contexto, el ferrocarril vuelve con fuerza después de casi un siglo en el que se primó el desarrollo del automóvil como modo de transporte que se quiso que fuera hegemónico. Ahora soplan nuevos vientos en Europa y el ferrocarril resurge con fuerza en sus diversas opciones, pero siempre con el calificativo de transporte de emisiones cero o casi cero. En España tiene emisiones cero porque toda la energía eléctrica que consume el ferrocarril, en cualquiera de sus modalidades, larga distancia, regional, suburbano o urbano, proviene con energía eléctrica 100% renovable certificada. 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.

El tren es hoy el modo de transporte que puede y debe articular al máximo nuestra movilidad. Hay una multitud de datos y hechos que lo indican, se puede desarrollar y documentar tan ampliamente como sea necesario, y se pueden plasmar en otros documentos. Si bien, éste se propone desbrozar un objetivo concreto y a la vez plausible para España: doblar el número de viajeros por ferrocarril. Para ello se propone un programa de acción basado en una serie de objetivos y una diagnosis.

Objetivos

1. Generales

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 existe una agenda europea que resulta muy favorable para este modo de transporte.

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**. 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 la mayoría de sus secciones adolecen de un pobre servicio. Como se ve en los anexos en la comparativa europea, España es uno de los países con menor densidad de circulación de trenes por km de vía, con el dato, que además agrava la comparación, que la red ferroviaria española es de muy buena calidad. La frase que queda como repaso de las principales cifras del ferrocarril es que **“en España no sobran vías, sino que faltan trenes”**.

Pero 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. El ferrocarril, que en España está electrificado en la inmensa mayor parte de su oferta, proporciona un transporte de gran capacidad, con muy buenas condiciones de precio y confortabilidad, con emisiones cero, con una energía que es independiente del petróleo y de su costoso sistema de importación, de bajo consumo energético -el 10% de un coche, el 30% de un autobús- y también con cero accidentes.

Es necesario señalar que una forma de mejorar la visión que la opinión pública tiene del ferrocarril es la de valorar las aportaciones positivas que proporciona a nuestro país, publicando anualmente la contabilidad económico-ambiental del sistema de transporte español desagregada por modos. Además de los clásicos parámetros de la explotación, como captación, oferta y demanda, deben añadirse en el inventario nuevos

parámetros que ahora resultan muy estratégicos, como los ahorros en emisiones de CO₂, en energía, accidentes y horas de congestión, así como en la mejora de la equidad social, etcétera. Es muy importante subrayar la cuestión de la equidad social porque en España la mitad de la población, por diversas razones, no tiene acceso al uso del coche. Pero toda la población, la que tiene acceso al coche y la que no, puede subirse a un tren.

Por último, si queremos que de verdad exista una política de transporte sostenible en España, deben reducirse significativamente los vuelos domésticos peninsulares y también los viajes en coche de largo recorrido, éstos, cuantitativamente, mucho más numerosos que los del modo aéreo. No tiene sentido que en el país con la red de alta velocidad más extensa de Europa continúen existiendo vuelos y desplazamientos en coche de centenares de km que incrementan el cambio climático y derrochan una valiosa energía que debemos importar, en corredores en los que el ferrocarril puede prestar un servicio de calidad. Como ejemplo, en el corredor Barcelona-Madrid, a pesar de la gran mejora de la oferta ferroviaria que se ha producido en una década, el ferrocarril aún no alcanza la mitad de los viajes, el 45%, frente al 26% del avión y el 23% del automóvil. Estas son cifras que nos deben llevar a la reflexión.

Así, el documento se centra en formular una propuesta de servicios que es posible prestar sobre la infraestructura ferroviaria actual. Para lograrlo no es necesario construir nuevas infraestructuras, hemos de conseguir que funcionen mejor.

2. Específicos

Como se ha anunciado con anterioridad, el principal objetivo de este documento es establecer un plan de acción estratégico para doblar el número de viajeros en ferrocarril en el 2030. A pesar de que la irrupción de la pandemia de la COVID ha supuesto una reducción de la movilidad motorizada, y que esta reducción se va a consolidar parcialmente en el futuro, debido a la irrupción del teletrabajo y la teleconferencia, el trasvase que se prevé en este documento desde los modos no sostenibles hacia el ferrocarril puede compensar este efecto con creces, y de hecho, doblar el número de usuarios.

Este objetivo se estructura en una propuesta de crecimiento para cada segmento de servicio ferroviario en España, según la siguiente argumentación:

- Segmento de Alta velocidad, AVE, Alvia, Altaria y Euromed: se propone el objetivo de doblar en una década el tráfico, una propuesta que tiene en cuenta la extensión prevista de la red en los próximos 4 años, con extensiones ya en construcción que sumarán más de 1.500 km, y la apertura a la competencia entre operadores ferroviarios en los principales corredores. El resto de marcas comerciales de larga distancia de Renfe también van a beneficiarse de esta situación
- Segmento de Larga distancia convencional: se propone aumentar un 30% el uso de estos servicios a través de la promoción de este segmento con el conjunto de medidas propuestas en este documento.
- Segmento de Media Distancia: se marca como objetivo un aumento del 150%, a través de la creación de redes regionales ferroviarias entrelazadas en toda España. El objetivo, aunque ambicioso, parte de unos números muy bajos, con lo que el margen de mejora es mayor.
- Segmento de Cercanías: en este capítulo se propone aumentar el pasaje un 50% en Madrid, doblar demanda en Barcelona y, para el resto de los diez servicios de cercanías existentes, se propone un incremento de viajes del 150%, cifra razonable a la vista de la baja cifra actual de viajeros.
- Servicios Feve: se propone triplicar la cifra de viajeros, objetivo que aparece como posible teniendo en cuenta su bajísima captación actual.

- Servicios Nocturnos: se indica como objetivo multiplicar por 10 los tráficos para recuperar la posición que este segmento tenía hace unos años. Se trata del mismo objetivo que el propuesto en Francia.

En forma de cuadro, esto sería:

Objetivo 2030			
Segmento de actividad	% sobre 2018	Viajeros 2030	%
AVE	100%	67.212.000	7,0%
Alvia, Altaria Euromed	30%	11.737.700	1,2%
Talgo + Intercity (Convencionales)	30%	3.884.400	0,4%
Productos turísticos	100%	61.200	0,0%
MD	150%	82.172.500	8,5%
cercanías Madrid	50%	382.500.000	39,6%
cercanías Barcelona	100%	234.000.000	24,2%
Resto cercanías	150%	158.095.000	16,3%
Renfe Métrico	300%	24.520.000	2,5%
Nocturnos	1000%	2.827.000	0,3%
TOTAL	86%	967.009.800	100,0%

Diagnóstico

Nota preliminar: en el anexo aparece suficiente información como para sustentar el diagnóstico que se formula.

Con carácter general, el ferrocarril sólo ocupa un lugar central en la agenda de los ciudadanos en las cercanías de Madrid y Barcelona, en los servicios regionales de Cataluña, en los servicios Avant, en los corredores que unen Madrid con las capitales de provincia y en el eje del Mediterráneo entre Alicante y Barcelona, además del servicio de metro y tranvía de Barcelona, Madrid, Bilbao y Valencia.

La red AVE fue concebida para conectar Madrid con las capitales de provincia. Fuera de estas líneas radiales, sólo se reivindican los corredores Mediterráneo y Atlántico, aunque en este último caso hay disparidad de opiniones sobre su posible recorrido (por Castilla o por la costa cántabra) y las funciones que debe cumplir. Pocos defienden un verdadero eje Atlántico entre Coruña y Hendaya por la costa, entre otras cosas, debido a la complicada orografía de la costa que casi obligaría a construir un nuevo ferrocarril, si se desea que alcance unas mínimas velocidades.

En el resto de servicios, salvo en el caso de alguna relación puntual, la población vive normalmente de espaldas al ferrocarril fuera de los recorridos urbanos. En España existe una pobre captación de viajeros interurbanos por ferrocarril por habitante. No es ajena a esta cuestión tanto el problema de la concentración de la población en la costa como el de la España vaciada. Pero hay casos que llaman la atención por lo inverosímil de la situación, como el de Cenicero, en la Rioja, pueblo prominente, y con estación ferroviaria nueva, por la cual pasan trenes regionales sin efectuar parada.

En muchos lugares de España, desde hace al menos 30 años, el ferrocarril ha pasado a ser algo anecdótico, defendido por románticos y ecologistas, pero no por los representantes locales, más preocupados por la llegada del AVE y el soterramiento de las vías, que por el servicio. 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. 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. Los datos expresados en viajeros-km indican la misma tendencia que para viajeros.

Medido en términos de viajeros, mientras cercanías representaba en 2006 el 90% del tráfico, ahora representa el 87%. Larga distancia pasó del 3% al 7%. Pero cuando la demanda se mide en viajeros-km, que es el indicador que más fielmente mide lo que en realidad sucede en el transporte, se produce un vuelco. En 2006 cercanías representaba un 43% ya ahora un 32% y larga distancia representaba entonces un 41% y ahora un 58%. Por su parte Media Distancia perdió cuatro puntos, bajando del 16% al 12% a pesar de haber aumentado mucho la oferta de trenes Avant.

De forma absoluta, mientras que en viajeros-km Cercanías perdió un 5%, Larga Distancia aumentó un 87% y Media Distancia perdió un 1%. Así se ve como **todo el crecimiento se ha concentrado en la larga distancia**. Si se analizan los datos por tipo de tracción y no por clase de producto, se ve cómo mientras la MD convencional se reducía un 24%, la MD en alta velocidad aumentaba un 147% y, a su vez, la Larga Distancia convencional se reducía en un 25% pero en alta velocidad aumentaba un estratosférico 471%. Si esta tendencia no se invierte, visto que en los próximos años se van a inaugurar más de 1.000 km de AV, 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.

Además, el país se debe preparar para lo que algunos científicos anuncian como la posible próxima pandemia, esta vez la de escasez de energía, debido a las dificultades de continuar suministrando todo el petróleo que la humanidad usaba antes de la COVID. En ese hipotético escenario, el sector que lleva las de perder es el del transporte, ya que éste representa el 43% del consumo energético primario de España y, de él, el 99% depende del petróleo, puesto que sólo el 1% está electrificado, representado por el ferrocarril urbano e interurbano. 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 no será capaz de prestar en los próximos años.

Aunque las estadísticas no lo muestran directamente, España tiene un elevadísimo porcentaje de viajeros viajando en líneas electrificadas. En el caso de CCAA como la catalana, prácticamente el 100%, exactamente el 99,96%. Fuera de ella no hay datos globales pero la cifra podría superar el 95% del total del pasaje. Este dato permite al ferrocarril español partir en una posición muy ventajosa en el objetivo de reducir las emisiones climáticas del transporte en nuestro país. Se añade a este dato el hecho que toda la electricidad del ferrocarril proviene de fuentes renovables, con lo cual, cada viaje que se hace en un tren español eléctrico, que representan el 95% de sus recorridos, tiene una contribución climática nula.

A diferencia de otros países, la gobernanza ferroviaria en España está fuertemente centralizada, con la peculiaridad que las autoridades territoriales se comportan como meros clientes de infraestructuras, no como promotores de redes regionales estructurantes de transporte. Bastantes de ellos solo aparentan mostrar interés por conocer cuando el AVE llega a su ciudad para conectarse con Madrid. A pesar del cambio de nombre de Ministerio de Fomento por el de Ministerio de Transporte, este organismo parece seguir siendo una repartidora territorial de inversiones, sin haber logrado aún una planificación territorial ni de movilidad. Así, **con las inversiones, en España, se hace política partidista territorial, no política de planificación territorial, ni de transporte**.

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 en una experiencia que no ha reportado los efectos positivos que se esperaban debido a una deficiente transferencia y gestión institucional. Hay que recordar también, que las transferencias a los gobiernos

regionales, al inicio del periodo democrático, de líneas que antaño se encontraban en situación crítica, tienen una muy buena valoración, y ha conducido a la revitalización de estos servicios y a un auge en la demanda ciertamente espectacular en Cataluña, Euskadi, Valencia y Baleares. Globalmente, la experiencia de gestión regional de líneas **exclusivamente** suburbanas y regionales ha sido muy positiva.

Por último, existen hoy muchas voces pidiendo la recuperación de los servicios nocturnos diagonales dentro de España y con nuestros países vecinos, Portugal y Francia. Relaciones como las de Barcelona-Galicia-Asturias; Madrid-Galicia; Madrid a Burdeos, París o Lisboa, Barcelona-Madrid-Lisboa se deben sumar a las relaciones nocturnas desde Valencia, Barcelona o Madrid con Europa, etc. En este sentido, se echa en falta la firma de Renfe en la declaración de intenciones del 8 de diciembre de 2020 en favor de la creación de una red de servicios ferroviarios nocturnos que ligue las principales capitales y ciudades europeas, que ha sido auspiciada por los 4 operadores ferroviarios centro-europeos: SNCF, DB, SBB y ÖBB.

Programa de acción

1. 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 servicio de larga distancia y regional cadenciado que atraiga viajeros, los fidelice y que prestigie el uso del ferrocarril en España.

Además, desde la administración del Estado, en colaboración con las administraciones de las CCAA, se debe promover la creación de una red regional de servicio ferroviario en cada CCAA, coordinada con las regiones vecinas cuando sea necesario (ejemplos claros, La Rioja con Navarra y Euskadi, o Cantabria con Galicia y Euskadi).

El criterio general del plan de servicios ferroviarios es el de la cadencia y la correspondencia en los nodos principales con toda la red regional, con servicios cada hora, cada 2 horas, cada 3 horas, cada 4 horas, pero no mayor de 4 horas.

2. Gobernanza ferroviaria

Sobre la base del mantenimiento del operador ferroviario público Renfe, siguiendo los exitosos modelos alemán, francés u holandés, **se propone traspasar a las CCAA que lo deseen la competencia de planificación del servicio ferroviario regional y de cercanías**, con la dotación económica correspondiente que tendrá criterio finalista. Pero la asunción de la capacidad de ordenar la gestión de estos servicios deberá llevar aparejada la obligación de cumplir unos mínimos estándares de calidad de servicio.

El esquema de servicios ferroviarios en España, una vez implementado el modelo propuesto, sería el siguiente:

- a) El Estado se reserva la planificación de los servicios de larga distancia, en formato diurno y nocturno, en las diferentes gamas de velocidad, además de las mercancías.
- b) Se transfieren a las CCAA que lo deseen la planificación de los servicios regionales de ferrocarril, que son aquellos que discurren íntegramente dentro de una CCAA.
- c) Los servicios regionales la transferencia de los cuales no sea reclamada por una CCAA, continuarán a cargo de la Administración del Estado.
- d) El Estado asegura, en colaboración con las CCAA, la coordinación de aquellos servicios que, aún teniendo un claro carácter regional, deban sobrepasar las fronteras de la región para dar servicio en

municipios de tamaño medio de la región contigua (ejemplos, Lérida-Monzón, Tortosa-Vinaroz, Móra d'Ebre-Caspe, pero hay muchos más) y para integrar y enlazar las redes entre sí.

e) Cuando no existan servicios regionales por tratarse de CCAA de poca extensión, estas CCAA podrán plantear al gobierno del Estado planes de servicio ferroviario regional y los podrá llevar a cabo directamente si hay acuerdo de la administración del Estado.

f) En tanto que operador de transporte de proximidad, Renfe debe integrarse plenamente en los consorcios metropolitanos de transporte.

3. Integración de servicios

Los servicios de cercanías de una ciudad se deben integrar funcionalmente con los servicios regionales de la CCAA constituyendo una única red, sobre cualquiera de los anchos, estándar, métrico o ibérico.

También se debe promover la integración del ferrocarril de Larga Distancia, Regional y Cercanías con el transporte local, aspecto éste que se desarrolla en un punto específico de este documento.

En el anexo 3 se presentan cuatro ejemplos de organización de nuevos esquemas de servicio ferroviarios regionales en Aragón, Murcia/Alicante, Corredor del Ebro y Corredor mediterráneo.

4. Nudos de intercambio

Para alcanzar el objetivo perseguido de doblar el número de viajeros hay que pensar siempre en cómo se puede alimentar la captación ferroviaria. Por ello, debe facilitarse enormemente la intermodalidad, es decir, **acceder en tranvía, metro o autobús a las estaciones urbanas** debe ser fácil desde el punto de vista físico. La estación se debe configurar como una instalación que tiene sus puertas permanentemente abiertas a todos los viajeros que accedan en modos sostenibles y, al contrario, en las ciudades se debe dificultar el acceso en coche a la estación.

Por eso ADIF debe incrementar sus ingresos consiguiendo que circulen más trenes, no atrayendo más coches a sus estaciones. Hay que pensar que el objetivo de doblar el número de viajeros formulado en este documento va a suponer, en primera aproximación, que ADIF va a doblar sus ingresos por tráfico de trenes.

Así mismo, igual que se exige **coordinación horaria** en los nudos entre los diferentes sistemas ferroviarios, se necesita que el mismo nivel de coordinación exista entre el ferrocarril y los autobuses que alimentan el sistema, al menos en todas las estaciones de poblaciones de más de 50.000 habitantes.

5. Integrar la bicicleta

A parte del acceso directo a pie, el sistema de transporte no motorizado que proporciona un mejor acceso a las estaciones es la bicicleta, por eso en toda Europa hace años que se ha entendido que la bicicleta es la aliada natural del ferrocarril. Debido a ello, **las estaciones deben dotarse de amplios aparcamientos de bicicleta**, de 500, 1.000 o 2.000 plazas según tamaño poblacional, diseñando un adecuado programa de P&R para las dos ruedas. Los aparcamientos de coches deben reducirse al mínimo para cubrir las necesidades de PMR, emergencias, etc.

También debe ser fácil subir una bicicleta al tren, muy especialmente en trayectos regionales y de larga distancia en los que hoy existen múltiples inconvenientes para hacerlo. Se debe conseguir, aunque sea con un cupo reducido, que la bicicleta pueda subirse a los trenes de larga distancia y alta velocidad sin tener que desmontarla, ya que resulta ridículo que hoy sea más sencillo subir una bicicleta como equipaje al avión que montarla a bordo de un tren de alta velocidad. Deben estudiarse criterios de autoregulación de su uso,

apelando a la responsabilidad del viajero que debe observar cuando es el momento adecuado para subir su bicicleta al tren y cuando no lo es (caso de los Ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya).

Por tanto, de la misma manera que se pide la integración de Renfe con los servicios de transporte metropolitano, también se deberá aprobar una estrategia que haga posible la integración de la bicicleta en la cadena de transporte con el ferrocarril.

6. Sistema tarifario

Se propone un sistema de tarifas inspirado en el modelo suizo, que se basa en los siguientes puntos:

- a) **Se potenciará la adquisición de un abono anual, trimestral o mensual de transporte.** Disponer de este abono dará derecho a disfrutar de un descuento de, por ejemplo, el 50% en todos los viajes. Pensando sobre todo en las empresas, se creará también la figura del abono especial con tarifa plana: se paga un tanto anual, trimestral o mensual y el portador del documento puede viajar sin coste adicional por toda la red de Renfe y por cualquiera de las redes de transporte del país.
- b) Habrá **coordinación tarifaria** de los servicios de Renfe en los segmentos de cercanías y regional con todos los sistemas tarifarios metropolitanos.
- c) En la red de servicios regionales y de cercanías, **el precio de un viaje entre dos estaciones no dependerá del tren escogido.** Tendrá el mismo precio para todos los viajes entre dos mismos puntos. Se exceptúa de esta regla los servicios de alta velocidad y asimilados para los que hace falta reserva de billete. La idea es que todo viaje para el que no sea necesaria una reserva tendrá un precio igual para todos los servicios. Es el modelo que se aplica en países como Suiza. Con esta medida se propone acabar con el disparate que un precio entre dos ciudades distantes 50 km pueda llegar a tener 3 valores diferentes según que el tren sea más o menos veloz, aunque las diferencias de velocidad sean muy poco relevantes.
- d) Fuera de la red de alta velocidad no regional y de larga distancia, los **billetes serán billetes abiertos**, con una duración de 24 horas desde su adquisición. Los billetes de ida y vuelta tendrán una validez temporal superior, entre 3 días y una semana.
- e) **Los menores de 16 años deben poder viajar por un precio simbólico.** Se debe crear el producto de viaje de grupo familiar adaptándolo a los diferentes segmentos de servicio. Por razones de precio, para muchas familias la opción del viaje en tren, frente a la del coche, desaparece cuando hay que mover a la familia.

7. Criterios de calidad de servicio

Para la captación de mayor demanda es necesario introducir la variable confort en el ferrocarril. Por ello, los servicios ferroviarios se deben diseñar bajo el principio de que los viajeros no deben ir de pie en trayectos de cercanías con tiempos de viaje superior al de un viaje en metro, 20 min, y en los regionales, no superior a 30 min.

A parte de aspectos claves, como la ergonomía de los asientos, el tejido y la climatización, es necesario que no se superen en ningún caso los 4 pax/m², la creación de espacios seguros con trenes mono-habitáculo y sistemas de seguridad y alerta, la señalización adecuada de los servicios a bordo y en las estaciones. La instalación de wifi gratuito en todos los trenes, enchufes y conectores, etcétera. Además hay que aportar servicios de valor añadido en las estaciones que permitan minimizar los tiempos de espera.

Se marca un mínimo servicio en cualquier estación de la red de Renfe en España de 4 viajes diarios por sentido (se toma como estándar mínimo de servicio en una línea regional de baja demanda como es la Pobl de Segur explotada por FGC).

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. En casos de vía única, una simple modificación de los horarios permite doblar o incluso triplicar el número de circulaciones.

Todas las estaciones y apeaderos con servicio pasante en los que actualmente no se efectúa parada se deben abrir al servicio. Se debe instituirse el concepto de parada a la demanda, una modalidad que está funcionando satisfactoriamente en líneas de baja demanda operadas por FGC.

Plan específico de servicio ferroviario entre España y Francia, cadenciado y no necesariamente directo. Carece de sentido que, por ejemplo, mientras que entre Figueras y Barcelona haya 34 servicios diarios y entre Perpiñán Y Montpellier haya 19 servicios diarios, en ambos casos por sentido, sólo existan entre 2 y 4 servicios entre Perpiñán y Figueras. SNCF y Renfe deben coordinarse para conseguir un espacio ferroviario común en el marco de la Euroregión catalano-occitana, con un plan integrado de servicio por los ejes de Portbou, Túnel del Portús (AV) y Puigcerdà.

Más equilibrada se encuentra la situación en la frontera Hendaya-Irún con 6 servicios, respectivamente, entre la frontera y Burdeos y San Sebastián. En el caso de la frontera mediterránea la solución es que algunos trenes de Renfe lleguen a Perpiñán y que algunos de SNCF a Figueres-Vilafant, además de aprobar el cambio a ancho estándar entre Portbou y Figueras para que los trenes de la SNCF alcancen Figueres. Mientras el cambio a ancho estándar no se generalice en España, Figueras debe convertirse en el nodo de intercambio Cataluña-Francia.

8. Compra de trenes

Si se pretende doblar la demanda, hay que pensar en casi doblar la flota de trenes, por lo que hay que idear un plan de compras quizás financiado con fondos no ordinarios (como los fondos Next Generation). La compra de nuevos trenes ha de marcar el punto **necesario en la adecuación de los andenes** para garantizar una mejor accesibilidad al tren y a la vez aumentar la capacidad de transporte en determinados servicios de cercanía, como por ejemplo los de Barcelona, en los que el tiempo de encoche y desencoche al tren es crítico.

Igualmente, se debe abrir el debate sobre la modernización del material móvil con trenes de dos pisos para hacer posible que en las zonas de mayor demanda, cercanías de Madrid y Barcelona, todos los viajeros viajen sentados siempre, como sucede en bastantes ciudades de Europa. Ejemplos recientes de ellos son la compra de trenes Omneo de CAF de 2 pisos para cercanías de París.

9. Actuaciones sobre la infraestructura

Se propone adicionalmente algunas pequeñas inversiones en infraestructura.

- a) **Plan para electrificar en 2030 la totalidad de la red de Renfe y Feve** o, alternativamente, sustitución de material móvil por trenes con pila de hidrógeno verde en las vías no electrificadas sobre las cuales discurre, como se ha indicado, muy poco tráfico de pasajeros.
- b) Se debe **continuar con la construcción de apartaderos de 750 m para trenes de mercancías** en las vías únicas porque aumenta de una forma general la capacidad en este tipo de líneas.

10. La dotación de personal

Cuando se hace la comparación entre la dotación de personal ferroviario de España con países de nuestro entorno, como Francia, Italia, Alemania, Suiza o los Países Bajos, **llama la atención la pobre dotación de personal de Renfe**. No hay agentes de atención al cliente, no hay personas de acompañamiento en el acceso al tren, excepto en el exclusivo segmento de la alta velocidad, el personal de información es escaso cuando no inexistente, el personal de venta de billetes tiene un alto grado de externalización, etc... Cuando un cliente viaja en el sistema Renfe tiene la impresión de ir sólo. Pero esto no sucede en los trenes y estaciones de SNCF, DB, SNCB, TI, SBB, ÖBB o NS, por no decir lo que ocurre en Japón, el país probablemente con la mejor dotación ferroviaria del mundo, en el que las estaciones y andenes están llenos de empleados que ayudan a los viajeros o que complementan con tareas auxiliares el trabajo del personal con más responsabilidad en la ejecución de los servicios.

Mientras el número de empleados de Renfe ha tenido un discreto aumento del 1,8% en el período 2013-2019, el número de viajeros-km aumentó en un 20,8%, con una tasa de crecimiento que es diez veces más rápido que la del empleo, lo cual significa que la productividad ha tenido una fuerte alza.

Visto este gap en la dotación de personal, la fuerte alza de la productividad observada y vista la enorme cifra de 4.000.000 de personas desempleadas en España, parece lógico proponer **que Renfe emprenda un proyecto de contratación de personal para apoyar en tareas complementarias** y para luchar contra la sensación de desamparo que a menudo tienen los viajeros durante su viaje. Este programa especial de contratación debería apoyarse en personas que cobran algún tipo de subsidio y que Renfe completaría hasta conformar un sueldo digno. **El potencial de crear miles de empleos es muy importante.**

11. Participación ciudadana y de administraciones locales

Otra característica que diferencia el sistema ferroviario de nuestro país del de países de nuestro entorno es la falta de participación, no solamente de los usuarios, sino también de las instituciones locales. Muchos ven en Renfe una caja negra con la que es extremadamente dificultoso intercambiar información sobre el servicio de una forma fluida. Por citar nuestro país vecino, en Francia tanto las comunidades locales como los grupos de usuarios tienen reuniones con una elevada periodicidad con las estructuras de la SNCF, a nivel regional y nacional.

Para conseguir que el ferrocarril en nuestro país pase a ser un producto de uso normal para la población, también **se precisa que Renfe y Adif practiquen una política de puertas abiertas y que dialoguen regularmente con su entorno**. Por ello, deben dictarse criterios para poner en marcha esta política pública.

12. Transición energética y Objetivos de Desarrollo Sostenible

Renfe y Adif, las dos empresas que prestan el servicio ferroviario en todo el territorio español, tienen una actividad que de forma estructural es 100% sostenible, pero ésta no es la imagen que las marcas transmiten. La misma página web de Renfe se declara ser *“líder de transporte ferroviario de viajeros y mercancías y referente en el sector de la movilidad en España. Estamos comprometidos con un transporte seguro, eficiente y de calidad, adaptado a las necesidades y demandas de nuestros clientes”*. En esta declaración no aparece la palabra sostenible, ni conceptos como transición energética, transporte de muy bajas emisiones o gran contribuyente a la lucha contra el cambio climático, ni nada que haga pensar en la relación entre la actividad empresarial y el momento político que en estos momentos vive Europa.

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), con la reducción de emisiones acordada en París y debe explicar, desde el inicio de su hilo narrativo, que su trabajo

está íntimamente relacionado con estos objetivos, que son los del gobierno español y los de 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):



Más viajeros, más trenes, menos emisiones

Bases para doblar el número de viajeros por ferrocarril en España

Junio 2021

Documento base

Anexos