



MÁS VIAJES EN TREN, MENOS EMISIONES

**BASES PARA DOBLAR LA DEMANDA DEL
FERROCARRIL EN ESPAÑA.**

ÍNDICE



3 Introducción

9 Diagnóstico

4 Objetivos

12 Plan de Acción

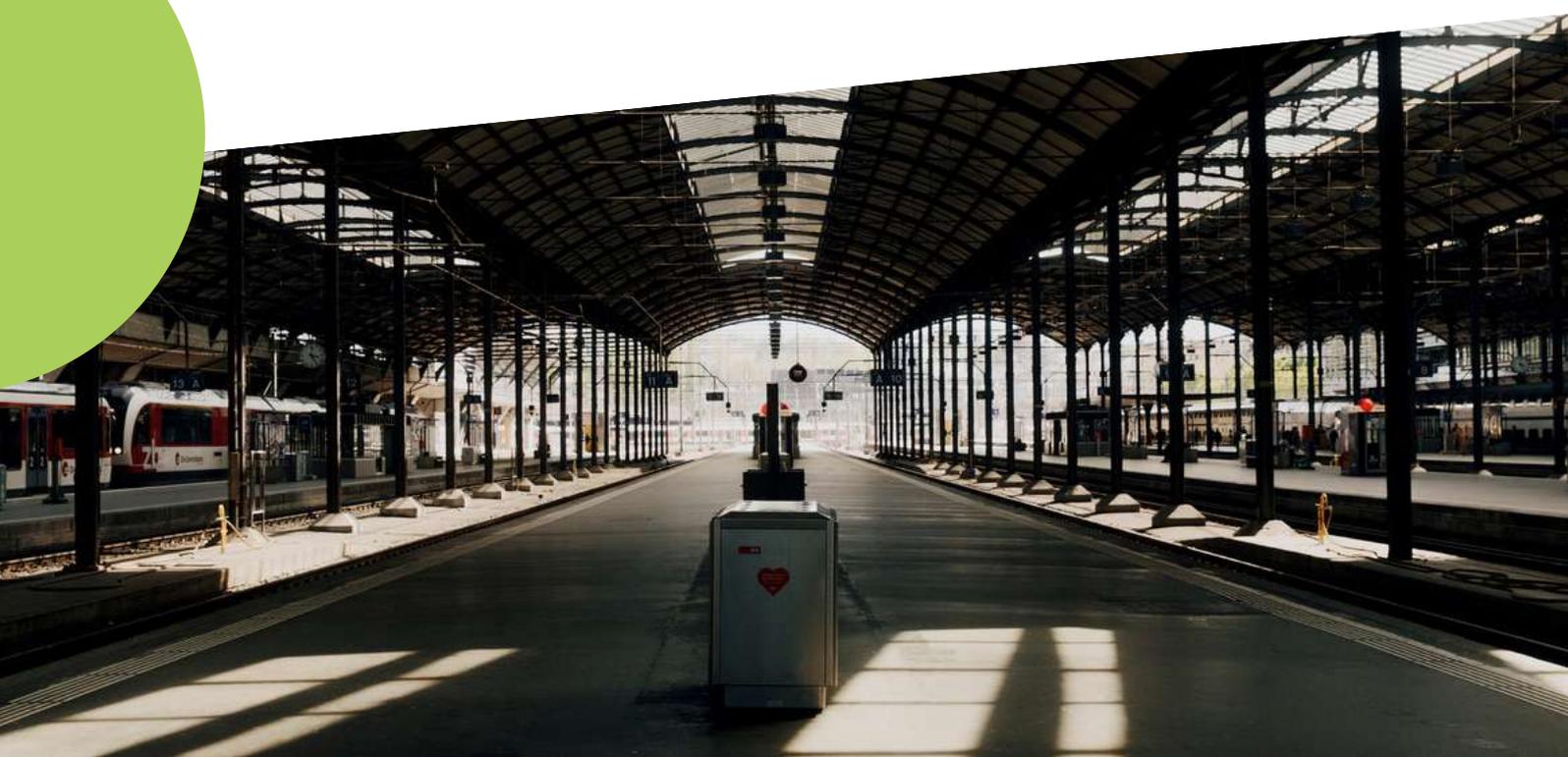




INTRODUCCIÓN

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 disminuir drásticamente el 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 hegemónico. Ahora soplan nuevos vientos en Europa y el ferrocarril resurge con fuerza en sus diversas opciones, ofreciendo una posibilidad de transporte baja en emisiones. En España toda la energía eléctrica que consume el ferrocarril, en cualquiera de sus modalidades —larga distancia, regional, suburbano o urbano— es energía eléctrica certificada 100% renovable. El ferrocarril se convierte así en un excelente instrumento hacia una movilidad con menos emisiones, menor consumo energético y más inclusiva y segura para sus ocupantes frente a otros modos.

Por ello, 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 puede plasmar en otros documentos. Si bien, este documento se propone desbrozar un objetivo concreto y a la vez plausible para España: **doblar el número de personas transportadas por ferrocarril**. Para ello se propone un programa de acción basado en una serie de objetivos y una diagnosis.





OBJETIVOS

Este documento se presenta coincidiendo con la celebración en 2021 del Año Europeo del Ferrocarril, momento en el que la agenda europea está promoviendo 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 viajes en esta década**. En los últimos años se ha construido en nuestro país mucha infraestructura nueva, a través de un gran esfuerzo inversor que ha resultado en una red de alta velocidad de 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 agravante de que la red ferroviaria española es de muy buena calidad, por la cual cosa, se está desaprovechando. La frase que queda como repaso de las principales cifras del ferrocarril es que **“en España no sobran vías, sino que faltan trenes”**.





1. GENERALES

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 la ciudadanía tome 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, además de un objetivo necesario, es un propósito totalmente viable. Así cómo es perfectamente viable que satisfagan las necesidades de movilidad fuera de la ciudad gracias al uso del ferrocarril. El ferrocarril proporciona un transporte de gran capacidad, con muy buenas condiciones de precio y comodidad, y siendo el modo de transporte con menores índices de siniestralidad, emisiones contaminantes y consumo energético: corresponde al 10% de un coche o al 30% de un autobús, al ser prácticamente independiente del petróleo.

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, de forma que se puedan comparar. 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 contaminantes atmosféricos, CO₂, energía, siniestralidad, ahorro de tiempo de viaje, mejoras en la equidad social, etc.



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. En el país con la red de alta velocidad más extensa de Europa se realizan una cantidad desmesurada de vuelos y desplazamientos en coche de centenares de kilómetros que contribuyen al calentamiento global, incrementan la contaminación atmosférica, y derrochar una valiosa cantidad de energía importada. Esto sucede en corredores en los que el ferrocarril puede prestar un servicio de calidad, como por ejemplo, en el corredor Barcelona-Madrid, en el que, 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 (45%) frente al 26% del avión y el 23% del automóvil.

Así, este documento se centra en formular una propuesta de los servicios que es posible prestar utilizando la infraestructura ferroviaria actual. Para lograrlo no es necesario construir nuevas infraestructuras, tan solo gestionarlas mejor.



2. ESPECÍFICOS

El principal objetivo de este documento es establecer un plan de acción estratégico para doblar la demanda del ferrocarril en 2030. A la espera de comprobar el impacto definitivo que la pandemia va a producir en la movilidad motorizada, es necesaria igualmente una disminución drástica de la misma debido, entre otros motivos, a la emergencia climática y de contaminación ambiental a la que contribuye notablemente. El trasvase previsto en este documento desde los modos no sostenibles hacia el ferrocarril puede ayudar a paliar los efectos negativos de la movilidad motorizada privada mencionados anteriormente.

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:

Se propone el objetivo de doblar el tráfico en una década, 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:

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 usos.

SERVICIOS RED ANCHO MÉTRICO (FEVE):

Se propone triplicar la cifra de usos, 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 la ciudadanía 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 de los servicios 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. Resulta difícil justificar un verdadero eje Atlántico entre A Coruña y Hendaya por la costa, entre otras cosas, debido a la complicada orografía que prácticamente obliga 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 demanda en ferrocarril interurbano 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 así por sus representantes locales, más preocupados por la construcción del AVE y el soterramiento de las vías, que por el servicio prestado. 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.

Las cifras de demanda de Renfe en la última década muestran 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 billetes vendidos.



Si se mide el reparto de la demanda por segmentos, mientras Cercanías representaba en 2006 el 90% del tráfico, ahora representa el 87%. En Larga Distancia pasó del 3% al 7%. Pero cuando la demanda se mide en pasajeros-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% y 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 (MD alta velocidad).

En valores absolutos, 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%.

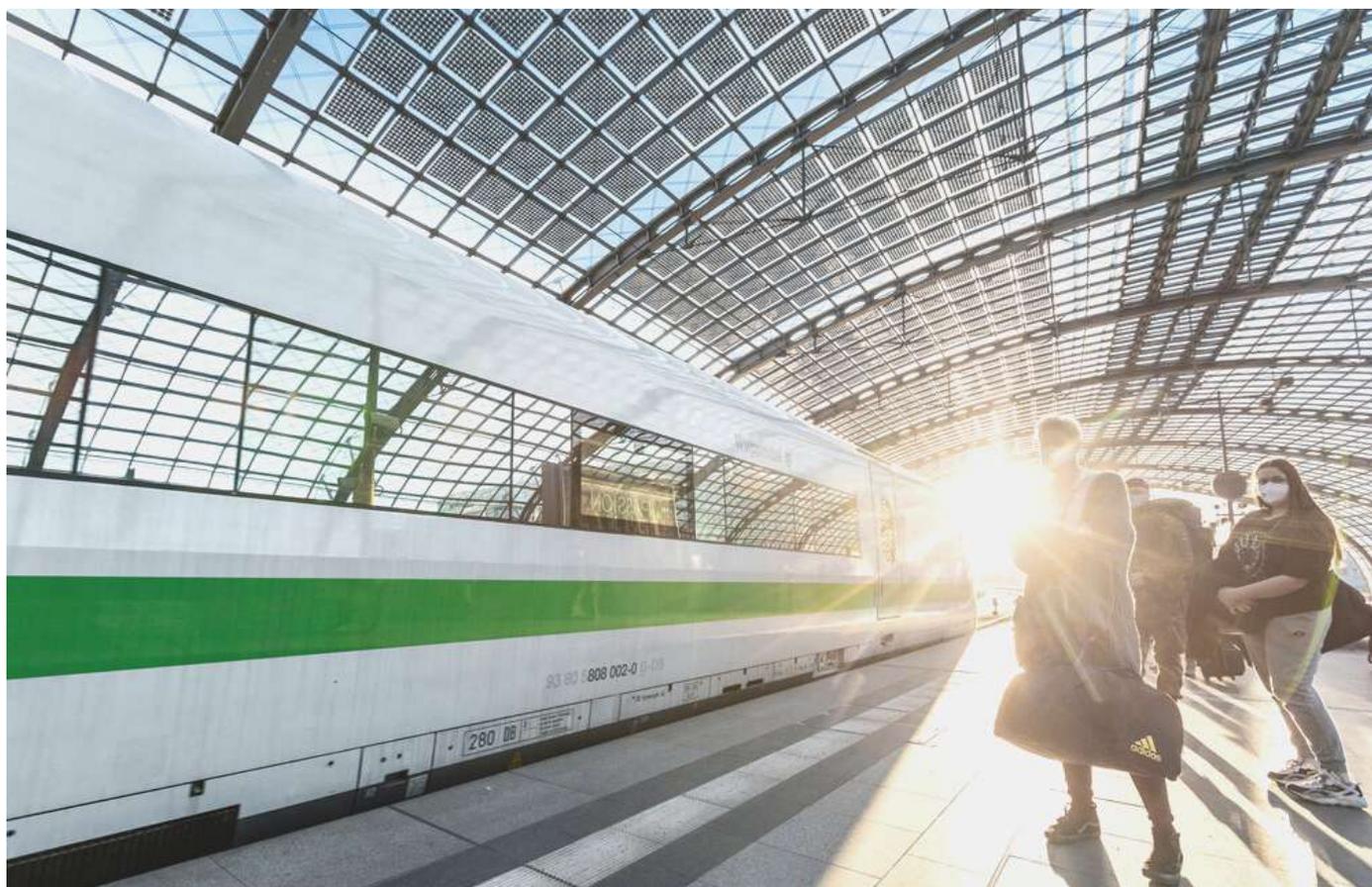
De no invertirse esta tendencia, y ante la próxima apertura de más de 1.000 km de AV, Renfe corre el riesgo de convertirse en un operador casi exclusivo de alta velocidad, en vez de un operador ferroviario o de movilidad global.

Además, el país se debe preparar para lo que la comunidad científica anuncia como otra pandemia, la de la escasez energética, por las dificultades de suministrar 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, pues representa el 43% del consumo energético primario de España, y un 99% del mismo 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, incluso tras su electrificación.



Aunque las estadísticas no lo muestran directamente, España tiene un elevadísimo porcentaje de personas viajando en líneas electrificadas. En el caso de Cataluña, prácticamente el 100% viaja en líneas electrificadas, 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 de que toda la electricidad empleada en el ferrocarril certifica su origen 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 promotoras de redes regionales estructurantes de transporte. Bastantes de ellas solo aparentan mostrar interés por conocer cuándo el AVE llegará a su ciudad para conectarse con Madrid. A pesar del cambio de nombre del 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 en lugar de política de planificación territorial y de transporte.**



La experiencia acumulada en una década de traspaso de la planificación ferroviaria de servicios esenciales a las regiones en Francia, Alemania u Holanda ha permitido doblar la demanda. En España, los servicios ferroviarios regionales no han sido transferidos a sus 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 al inicio del periodo democrático se transfirieron una serie de líneas a los gobiernos regionales; unos servicios que se encontraban en situación crítica y hoy en cambio gozan de muy buena valoración, con un auge espectacular de su demanda 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 transversales dentro de España y con nuestros países vecinos, Portugal y Francia. Relaciones como las de Barcelona - Galicia/Asturias; Madrid - Galicia; Madrid - Burdeos - París o Barcelona - Madrid - Lisboa, a las que se deben sumar las relaciones nocturnas desde Valencia, Barcelona o Madrid con Europa. 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, auspiciada por los 4 operadores ferroviarios centroeuropeos: SNCF, DB, SBB y ÖBB.



PLAN 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 personas usuarias, las fidelice y dé prestigio al uso del ferrocarril en España.

Además, desde la administración del Estado y en colaboración con las administraciones de las CCAA, se debe promover la creación de una red regional por cada CCAA, coordinada con las regiones vecinas cuando sea necesario (por ejemplo, La Rioja con Navarra 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 1, 2, 3 o 4 horas, pero nunca mayor de 4 horas por línea y sentido.

2. Gobernanza ferroviaria

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

Bajo el modelo propuesto, el esquema de servicios ferroviarios en España quedaría así:

a) El Estado se reserva la planificación de los servicios de larga distancia diurna y nocturna en las diferentes gamas de velocidad, además de las mercancías.

b) Se transfieren a las CCAA que lo soliciten la planificación de los servicios regionales de ferrocarril que discurren íntegramente dentro de dicha CCAA.

c) Los servicios regionales cuya transferencia no sea reclamada por una CCAA continuarán a cargo 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, éstas podrán plantear al Estado planes de servicio ferroviario regional y los podrá llevar a cabo directamente si hay acuerdo de la administración del Estado.

f) Renfe debe integrarse plenamente en los consorcios metropolitanos de transporte allí donde ejerza como operador de transporte de proximidad.

3. Integración de servicios ferroviarios

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 duplicar la demanda del tren hay que pensar en formas de alimentar la captación ferroviaria. Por ello, debe facilitarse enormemente la intermodalidad, es decir, **acceder en tranvía, metro, autobús, bicicleta o caminando 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 quienes accedan en modos sostenibles, al mismo tiempo que se disuade el acceso en coche a las estaciones de las ciudades.

Por eso Adif debe incrementar sus ingresos consiguiendo que circulen más trenes, y no atrayendo más coches a sus estaciones. No en vano, el objetivo de duplicar la demanda del tren formulado en este documento va a suponer, en una primera aproximación, que Adif doblará 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

En toda Europa hace años que se ha entendido que la bicicleta es la aliada natural del ferrocarril. Es necesaria la integración de la bicicleta en la cadena de transporte con el ferrocarril, con el objetivo de facilitar y ampliar el acceso al mismo gracias a la intermodalidad entre los diferentes modos de transporte.

Se debe garantizar el acceso físico a las estaciones, mediante redes de vías ciclistas conectadas con las estaciones ferroviarias. Es necesario mejorar la accesibilidad a los andenes, por ejemplo con ascensores accesibles para ciclos, y ofrecer una dotación suficiente de aparcamientos integrados en la propia estación o andén. Se trata de facilitar un acceso cómodo y seguro a los trenes pero también mejorando la ergonomía de los soportes para ciclos en el interior.

Para el éxito de las medidas, se recomienda una integración tarifaria de los servicios, facilidad para realizar la reserva de plaza, así como la integración de otros servicios de préstamo de bicicletas, ciclos, reparación, venta/préstamo de accesorios en las estaciones.

Se deberán facilitar, de acuerdo con el contexto de demanda poblacional, turística y estacional de ciclistas, suficientes plazas para que se puedan transportar ciclos en todos los tipos de trenes, especialmente, larga distancia y alta velocidad, sin tener que desmontarla. Resulta ridículo que hoy sea más sencillo subir una bicicleta como equipaje al avión que montarla a bordo de un tren de alta velocidad. En definitiva, las condiciones de transporte de ciclos en los trenes deben ser justas, transparentes y correctamente explicitadas en todos los canales de información.



6. Sistema tarifario

Se propone un sistema de tarifas inspirado en el modelo suizo, basado 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. También se creará la figura del abono especial con tarifa plana orientado a empresas, quienes por una cantidad anual, trimestral o mensual, 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 los mismos puntos. Se exceptúan de esta regla los servicios de alta velocidad y asimilados para los que hace falta reserva de plaza. La idea es que todo viaje para el que no sea necesaria una reserva mantiene el mismo precio en todos los servicios. 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 y accesibilidad en el ferrocarril. Por ello, los servicios ferroviarios deben diseñarse bajo el principio de que nadie tenga que ir de pie en trayectos de cercanías con tiempos de viaje superiores al de un viaje en metro, de 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 monohabitáculo y sistemas de seguridad y alerta, la señalización adecuada de los servicios a bordo y en las estaciones, así como la instalación de wifi gratuito, enchufes y conectores. Las estaciones deben contar con servicios de valor añadido 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 Poble 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 instituir 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 hay 34 servicios diarios y entre Perpiñán y Montpellier hay 19 servicios diarios, en ambos casos por sentido, sólo existan entre 2 y 4 servicios entre Perpiñán y Figueras. SNCF y Renfe deberán 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 el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia en el marco 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 Cercanías, como por ejemplo los de Barcelona, en los que los tiempos de subida y bajada al tren son críticos.

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, como Cercanías Madrid y Barcelona, todas las personas puedan viajar siempre sentadas, como sucede en bastantes ciudades de Europa. Ejemplos recientes de ello son la compra de trenes Omneo de CAF de 2 pisos para cercanías de París.



9. Actuaciones sobre la infraestructura

Se proponen 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 de débil tráfico, evitando su clausura definitiva.
- b) **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 compara 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 una persona viaja en el sistema Renfe tiene la impresión de ir sola. 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 personal que ayuda a las personas que viajan o que complementan con tareas auxiliares el trabajo del personal con más responsabilidad en la ejecución de los servicios.

Mientras el número de personal de Renfe ha tenido un discreto aumento del 1,8% en el período 2013-2019, el número de pax-km aumentó en un 20,8%, con una tasa de crecimiento diez veces más rápida que la del empleo, lo cual muestra un fuerte aumento de la productividad.

Visto esta diferencia en la dotación de personal, la fuerte alza de la productividad observada y con la enorme cifra de desempleo 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 las personas 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 creación de empleo es muy importante**.

11.Participación ciudadana y de administraciones locales

Otra característica que diferencia nuestro sistema ferroviario del de países de nuestro entorno es la falta de participación, no solamente de quienes viajan, sino también de las instituciones locales. Renfe es percibida como una caja negra con la que es extremadamente difícil intercambiar información sobre el servicio de una forma fluida. Por citar nuestro país vecino, en Francia tanto las comunidades locales como los grupos de personas usuarias tienen frecuentes reuniones 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 el Acuerdo de 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.

13. Medidas de equidad de género

El sector del transporte cuenta con una fuerte presencia masculina, que impone una visión androcéntrica de la movilidad y del sector ferroviario, marginando la perspectiva de la movilidad del cuidado. Con el objetivo de reducir las desigualdades de género se proponen diferentes acciones, empezando por el apoyo paritario a los cuidados, como cambiadores para bebés en los servicios y accesibilidad universal a las estaciones y trenes, así como mejoras en la seguridad, iluminación, servicios específicos de atención, protocolos de actuación en caso de acoso y abordaje de la violencia sexual.

Como acción transversal, se insta a utilizar lenguaje inclusivo en los documentos de Renfe, Adif, empresas y administraciones relacionadas con el transporte ferroviario. Otro elemento transversal es el relacionado con la evaluación: es necesario recopilar y analizar datos atendiendo al sesgo de sexo y género en el sistema ferroviario. Esto ayudará a detectar y visibilizar las posibles barreras que explican que las mujeres no estén accediendo al ferrocarril en determinados contextos y etapas del ciclo vital. También es necesario disponer de datos sobre la incorporación de mujeres en el sistema ferroviario, como trabajadoras y como usuarias.

En general, la formación y promoción de capacidades técnicas para la planificación, desarrollo, ejecución de acciones, proyectos, planes y programas para la movilidad sostenible, deben realizarse desde la perspectiva de género interseccional.

A la vez, se debe garantizar la diversidad en los procesos de participación ciudadana y la alianza colaborativa en las estrategias de movilidad ferroviaria, con entidades que promuevan el feminismo y la equidad como garantía para no solo incrementar el uso del tren, sino que éste sea más inclusivo.

CREADO POR

Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP)

Bicicleta Club de Catalunya (BACC)

Comisiones Obreras (CC.OO.)

ConBici - Coordinadora Española en Defensa de la Bicicleta

ECODES

Ecologistas en Acción

Fundació Mobilitat Sostenible i Segura

Fundación CONAMA

Fundación Ecología y Desarrollo (ECODES)

Fundación Renovables

Greenpeace

Mujeres en Movimiento

revo Prosperidad Sostenible

Unión General de Trabajadores (UGT)

WWF

