

Proposición no de Ley sobre los Trenes Nocturnos. GP Sumar. Mayo 2024

161/000830 A la Mesa del Congreso de los Diputados El Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR, de conformidad con los artículos 193 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente Proposición no de Ley sobre la recuperación y el impulso de los trenes nocturnos, para su debate en la Comisión de Transportes y Movilidad sostenible. Exposición de motivos Aprovechando la pandemia de la COVID-19, en 2020 la operadora Renfe suspendió los servicios nocturnos de los trenes que operaban entre Barcelona y Galicia, Madrid y Lisboa, Lisboa y Hendaya, y Madrid y Galicia como parte de las medidas adoptadas para contener la pandemia. Una vez superada esa fase de contención y confinamiento, la operadora ya ha manifestado que no entra en sus planes el restablecimiento de este servicio, suponiendo el entierro final del ferrocarril nocturno en España. Una excepción, por cierto, en el marco europeo.

Los motivos que aduce la operadora Renfe son «estrictos criterios de rentabilidad comercial», puesto que los trenes nocturnos registraron pérdidas de «25 millones de euros en el último ejercicio», según la operadora. Sin embargo, en julio de 2020 la Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal (AIReF) sentenció en un estudio, previo a la liberalización de la alta velocidad, que «la operación global de las líneas de alta velocidad ferroviaria es rentable en España, aunque sin recuperar la inversión», y que «los resultados globales muestran rentabilidades socioeconómicas entre nulas y mínimas en todos los corredores». Es decir, según los últimos datos, la alta velocidad también es deficitaria. Otro de los argumentos para desechar la vía del tren nocturno es que ya se da este servicio de manera diurna y con mayor rapidez mediante la línea estándar de AVE. Esta premisa es cierta en bastantes ocasiones, pero no con carácter general. Además, ignora que la alta velocidad no cubre buena parte del territorio nacional.

De igual forma existe una competencia directa al tren nocturno: los vuelos low-cost, que ofrecen precios muy bajos y un trayecto mucho más corto en tiempo. Todos los vuelos, convencionales y de low-cost, están fuertemente subvencionados. El coste de operación de la aviación sería mucho mayor si no gozara de las ventajas regulatorias, como exenciones fiscales: el queroseno es de los pocos combustibles fósiles que no está gravado; los billetes de avión internacionales están exentos del impuesto del valor añadido (aunque los vuelos domésticos sí que tributan al 10% de IVA); y las autoridades territoriales proporcionan grandes subvenciones en el uso de las compañías aéreas de los aeropuertos de menor tamaño. Estas ventajas, de las que no goza el transporte ferroviario, entran en clara contradicción con la necesidad de hacer frente a la emergencia climática, la apuesta por la transición ecológica y el compromiso de reducir en 2030 las emisiones netas de gases de efecto invernadero en un 55% respecto a niveles de 1990. La Ley Europea del Clima propone la neutralidad climática de la UE en 2050. Y las cifras, en cuanto a contaminación, se balancean a favor de la alternativa ferroviaria de forma muy clara. En España todos los ferrocarriles se suministran con energía eléctrica 100% renovable certificada, por lo que la contaminación desprendida de cualquier persona que en España se suba a un tren, un metro o un tranvía es cero.

Por su parte, Ecologistas en Acción elaboró un estudio titulado Eliminación de vuelos cortos en España que determinaba que «en lo que se refiere a los impactos en emisiones de las operaciones aéreas prescindibles por disponer de alternativa ferroviaria, el estudio los cifra en 389.700 toneladas de CO₂ en 2019, último año pre-pandémico con un tráfico aéreo normalizado. Asumiendo que el 100% de la demanda de estos viajes aéreos se trasladara al tren, el ahorro neto de emisiones se situaría en 306.125 toneladas de CO₂ o, lo que es lo mismo, una reducción de entre el 30% y el 40% de las emisiones de todo el tráfico aéreo peninsular». Existe el compromiso político, rubricado en el actual pacto de Gobierno y aprobado en el Congreso a través de una Proposición no de Ley sobre la sustitución de vuelos de recorrido corto. Así pues, para descarbonizar el sector del transporte es imperativo el uso del ferrocarril. Una encuesta realizada por Europe on Rail en 2021 muestra que el 70% de la ciudadanía europea estaría dispuesta a elegir un tren nocturno si la oferta fuera «razonable». Por lo tanto, existe una clara demanda que en España no se ve en ningún caso satisfecha por la negativa de Renfe a satisfacerla, aislando la península ibérica del resto del continente. Mientras tanto, en Europa no solo circulan trenes nocturnos con normalidad, sino que diferentes países de la UE están apostando por este modelo, más ecológico y con buenos resultados. El más destacado es la oferta que proporcionan los ferrocarriles austriacos ÖBB con servicio por toda Europa. ÖBB anunció un servicio nocturno entre Zúrich y Barcelona para finales de este año. Comboios de Portugal ha solicitado licencia de circulación a ADIF para hacer el servicio de noche entre Lisboa y Madrid. En el caso de Francia, los nocturnos unen las ciudades de París con Niza, Cerbère, la Tor de Querol y Hendaya. Pero hay también casos novedosos como el proyecto de European Sleeper, una cooperativa belgo-holandesa que conecta múltiples ciudades europeas (Bruselas Ámsterdam-Berlín-Praga) y que prevé llegar a Barcelona en 2025 desde Ámsterdam con paso por Bruselas.

España está totalmente al margen de esta apuesta europea para el impulso del transporte ferroviario nocturno de pasajeros, porque además en España hay varios trayectos en ferrocarril entre 800 y 1.200 km que pueden ser servidos con trenes nocturnos. La demanda existe. Las ventajas del tren nocturno, como se dice, es que el viaje dura solo una hora, treinta minutos para dormirse y treinta más para despertarse, permite ahorrar dos noches de hotel, el 15% de la población europea tiene miedo a volar, el viaje en tren es infinitamente más confortable que en avión y sus emisiones son cero.

En definitiva, España tiene una asignatura pendiente con el tren nocturno, tanto en las relaciones en su interior como en las conexiones internacionales con Lisboa, París, Bruselas, Milán, Zúrich, Frankfurt y Ámsterdam. Por todo ello el Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR presenta la siguiente Proposición no de Ley «El Congreso insta al Gobierno a:

1. Declarar la Obligación de Servicio Público para los trayectos de ferrocarril nocturnos con el objetivo que la operadora Renfe o cualquier otra pueda realizar estos servicios.
2. Realizar un plan de recuperación de los trayectos nocturnos en ferrocarril que conectarían con Portugal y con Francia, a través de Hendaya/Irún y a través de El Pertús en la línea de alta velocidad. Si llega el caso, el gobierno podrá convocar un concurso internacional para llevar a cabo dicho plan.
3. Inventariar la reducción de emisiones que supondría la estimulación de los trayectos nocturnos de larga distancia respecto a los vuelos nacionales».

Palacio del Congreso de los Diputados, 17 de mayo de 2024.—**Júlia Boada Danés y Fèlix Alonso Cantorné**, Diputados.—Aina Vidal Sáez, Portavoz del Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR.