

FEVE, el Gran Descenso desde su integración en Renfe. Problemas y soluciones

En el breve resumen estadístico que presentamos de los servicios que antiguamente prestaba FEVE se visualiza claramente el auténtico desastre que conllevó la desaparición de esta compañía y su dilución dentro de Renfe.

La antigua FEVE tenía bajo su control los servicios ferroviarios de viajeros y mercancías que discurrían por 1.250 km de vías en ancho métrico de toda España, pero con una mayoría del 95% en la cornisa cantábrica.

Mientras los guarismos de todo el ferrocarril en Europa van hacia arriba, los de la antigua FEVE van hacia bajo. Hacia el cero absoluto. Vamos a verlo.

Servicios de cercanías

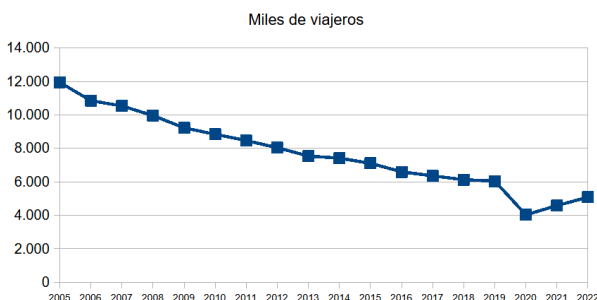
A pesar de la enorme capilaridad de la red de cercanías de ancho métrico en el norte de España, sus servicios sólo alcanzaron en 2019, año de referencia antes de la pandemia, 6,4 millones de viajeros, cuando en 2005 transportaba el doble, 12 millones de viajeros. Medidos sus tráficos en viajeros-km, el descenso registrado es en la misma proporción, el 50%, de 200 millones a 100 millones de viajeros-km.

La oferta ha caído de forma muy moderada de 6,5 M a 6 M trenes-km, lo cual significa que, grosso modo, la oferta se ha mantenido. El problema no recae en una reducción de oferta, sino en una reducción de la calidad. En ancho métrico los usuarios de Renfe piensan que se da un mal servicio y lo manifiestan cambiando su forma de transportarse.

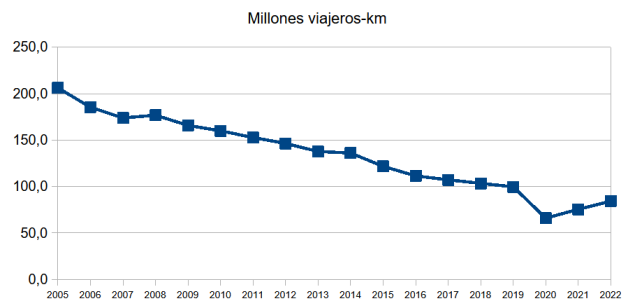
A modo comparativo, la línea de cercanías R3 de Barcelona, que llega hasta el Pirineo y cruza la frontera, hasta la Tor de Querol, en Francia, por sí sola, alcanzó en 2023 la cifra de 7,3 millones de viajeros, a pesar que discurre toda ella en vía única por una zona de baja densidad demográfica.

Lo normal sería que las cercanías de FEVE tuvieran entre 20 y 30 millones de viajeros, entre 3 y 5 veces más que ahora. Eso sería la normal, y si se hiciesen bien las cosas, con inversión sostenida durante dos décadas, cercanías de vía métrica alcanzaría sin problemas 50 millones de viajeros.

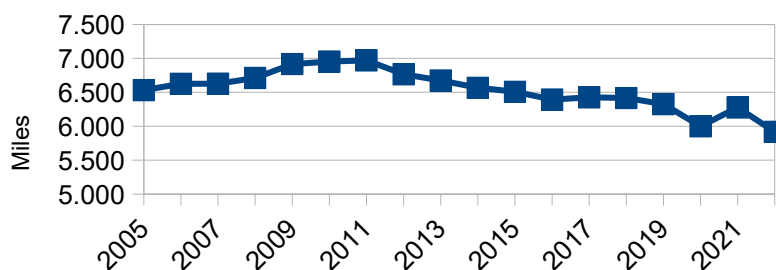
Evolución Feve Cercanías



Evolución Feve Cercanías



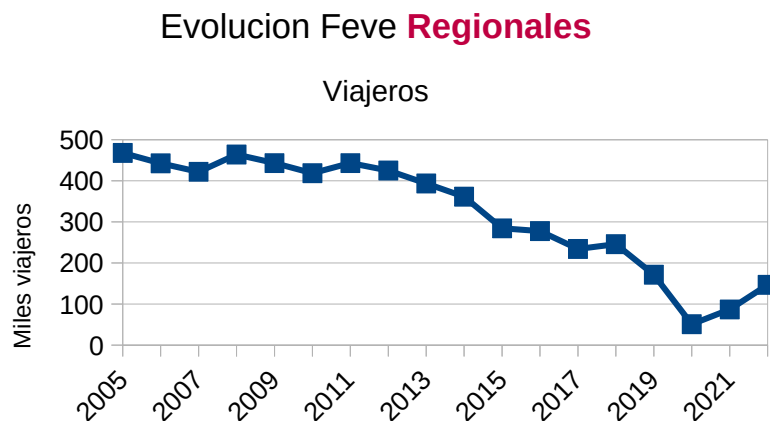
Evolución Feve Cercanías
Trenes-km



Servicio Regionales

Si en cercanías los antiguos servicios de FEVE presentan resultados catastróficos, en el área de regionales sus resultados muestran que se encuentran al borde de la extinción, de 470.000 viajes en 2005 a sólo 150.000 en 2022.

Para que pueda evaluarse la gravedad de la situación, sólo la línea regional Lleida- la Poble de Segur, gestionada desde 2006 por FGC, que discurre por el territorio más despoblado de Cataluña, tiene hoy más viajeros, 450.000 en 2024, que los que tenía la red de regionales de FEVE en 2008 y tres veces más que en 2022.



Servicio de Mercancías

Literalmente, el transporte de mercancías de la antigua red Feve de vía métrica ha desaparecido. No hay servicio alguno. Esto, en una red que transportaba en el pasado centenares de miles de toneladas de mercancías, es gravísimo.

Avance de propuestas

Hay un gran potencial de crecimiento en la red métrica de la antigua Feve, porque discurre por territorios poblados o muy poblados y presenta una enorme capilaridad con multitud de estaciones. Pero los antiguos servicios de Feve necesitan una hoja de ruta, para salir del agujero en que ahora está metida, que copie las mejores prácticas de la gestión ferroviaria en Europa.

En el acto de presentación del plan de servicios regionales ferroviarios de Asturias, 23.01.2025, 19,30 h, sala de prensa del diario la Nueva España, c. Leopoldo Calvo Sotelo, 7, Oviedo, la AIF desarrollará ideas como las siguiente

1. Disolver la antigua Feve para incorporarla a Renfe ha supuesto un error funesto. Hay que devolver a FEVE su identidad, recuperar su estructura corporativa. La desaparición de FEVE dentro de Renfe ha sido como si alguien propusiera transferir al Estado los servicios de cercanía y de metro de, por ejemplo, los Ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya. Va contra el sentido de los tiempos, contra los principios europeos y contra el principio de acercar el servicio al gestor de proximidad.
2. Implicar a los gobiernos regionales de Galicia, Asturias, Cantabria y Euskadi en la gestión de estos servicios de proximidad, de cercanías y regionales.

3. El gobierno debe presentar en tres meses un plan urgente de revitalización de los servicios de cercanía de FEVE y para los servicios regionales, reforzando el corredor Ferrol-Bilbao, con propuestas como las que próximamente presentará la Alianza Ibérica por el ferrocarril. Partiendo de lo existente, la mejor idea es ir creciendo hasta poder proporcionar un servicio transversal con buenas prestaciones –no alta velocidad, ni altas prestaciones, sino buenas-- y que los residentes en la cornisa cantábrica puedan confiar en él. Pero no para ir de un extremo a otro, segmento en el que no hay ni habrá demanda, sino dentro de cada comunidad autónoma como servicio regional.
4. La AIF propone establecer cuatro tipos de servicio: cercanías, regionales con muchas paradas, regionales con paradas en núcleos principales (8.000 hab) y regionales entre capitales o grandes nodos: Ferrol – Oviedo – Santander - Bilbao, con enlace a San Sebastián a través de ET. Se estima una demanda potencial para estos servicios regionales entre 6 y 12 millones de viajeros al año, es decir, entre 30 y 50 veces más que la actual y exigua demanda.

23 de enero de 2025

Más información

info@alianzaferrocarril.org

www.alianzaferrocarril.org

Tel 624 34 41 40