

Campaña de integración



Por un ferrocarril eficiente e integrado

**Propuesta estratégica de reforma del modelo ferroviario en España
superando la separación artificial entre Renfe y Adif**

El modelo actual y sus límites

La separación de 2005 ha cumplido su ciclo y hoy frena la modernización y la agilidad de nuestra red:

Modelo actual

Separación radical:

Adif y Renfe operan como entidades completamente inconexas

Consecuencias:

Multiplicación de cúpulas burocráticas, transpaso mútuo de culpas en retrasos e ineficiencia en el diseño del servicio diario.



Propuesta

Estructura unificada:

Cooperación estratégica bajo un solo grupo corporativo público del Estado

Consecuencias:

Toma de decisiones rápida, optimización conjunta, cuentas transparentes que respetan rigurosamente la competencia exigida por la UE.

El tren habla con la vía

Un ferrocarril moderno requiere que la infraestructura (vía/catenaria) y el material rodante (los trenes) operen en total sincronía:

- **Sincronización total:** Planificación de obras y mantenimiento preventivo coordinado con los horarios reales de los pasajeros.
- **Centros de control unificados:** Resolución de emergencias y retrasos en minutos, no en discusiones de competencias cruzadas.
- **Optimización tecnológica:** El diseño de los trenes y la adaptación de las vías se conciben como un único reto.

Modelos de éxito en Europa



Alemania (DB)

Deutsche Bahn mantiene un holding integrado con extio rotundo. Vías, trenes y estaciones bajo una misma estrategia de país.



Francia (SNCF)

SNCF unificó su gestión en 2014 para competir. Hoy su modelo integrado es referente europeo.



Italia (FS)

El grupo integrado Ferrovie dello Stato Italiano opera con eficiencia óptima y compite agresivamente en mercados exteriores.

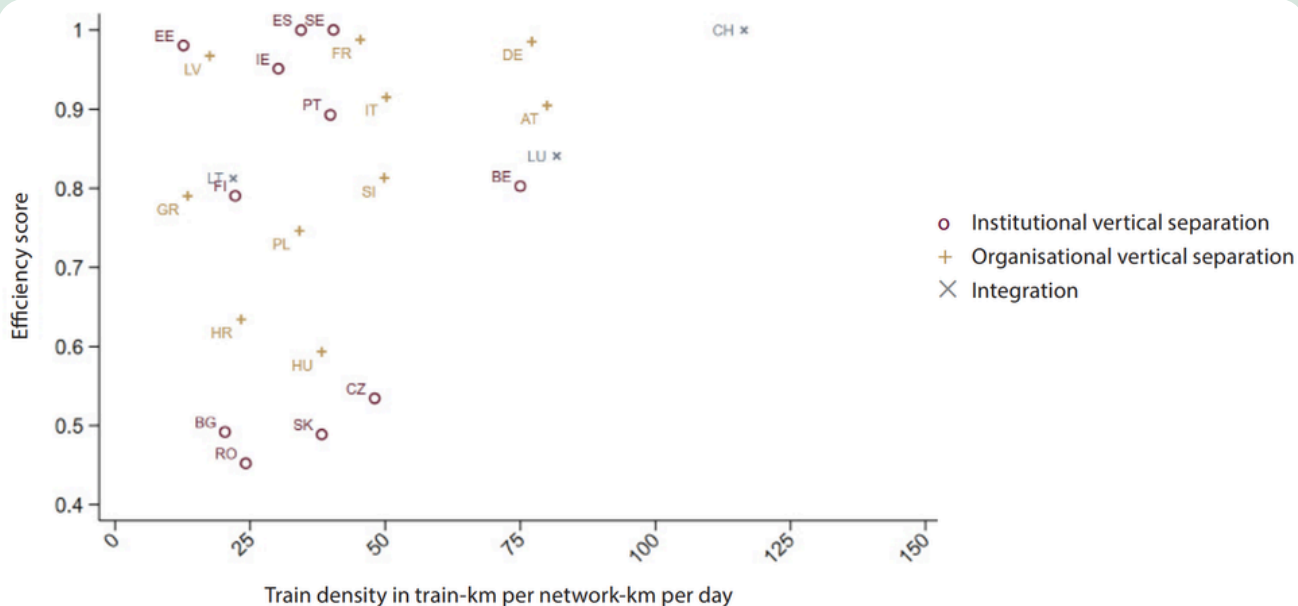


Reino Unido (GBR)

Tras el caos y sobrecostes de la privatización fragmentada se crea "Great British Railways" para reunificar vía y operación.

¿Qué dicen los estudios?

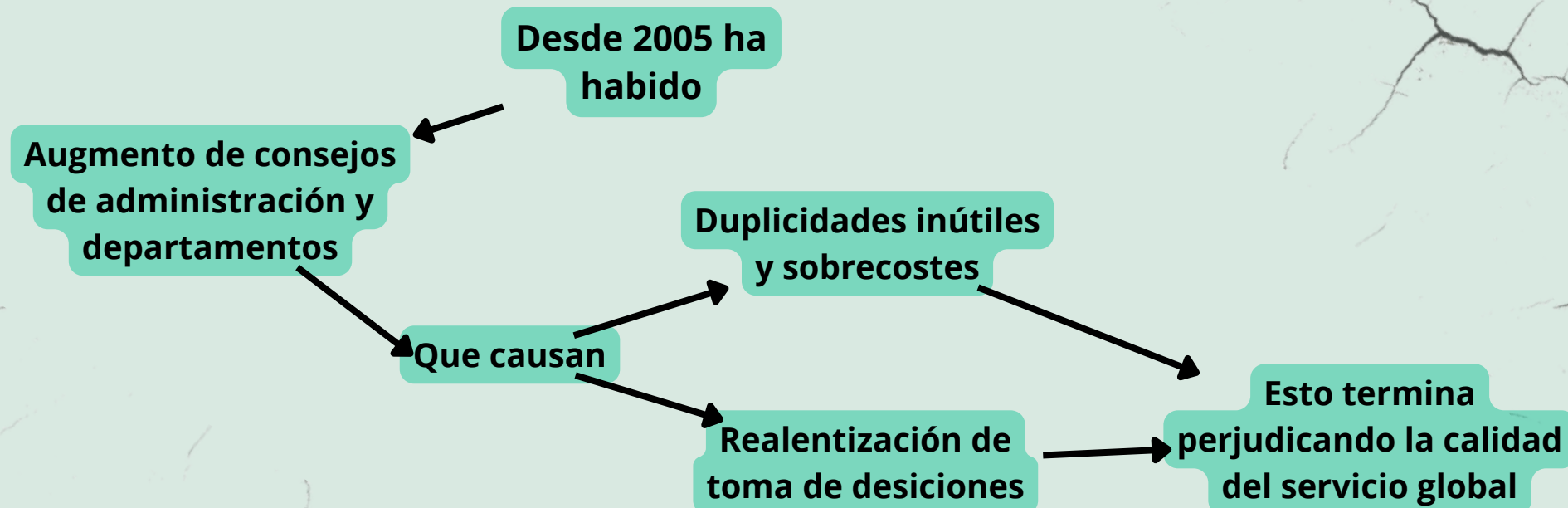
Los estudios europeos determinan que una integración completa (como Suiza o Lituania) tiene una eficiencia media de **0.88 sobre 1** y la media más alta de tren/km (73) en comparación a países con infraestructura y servicio ferroviario separado con una eficiencia media de **0.76 sobre 1** y una media de **35 trenes/km**



Source: E.CA Economics based on data from Ait Ali and Eliasson (2022), Fitzová (2022) and IRG.

Mientras las potencias europeas actúan como un único “bloque con músculo”, el sistema español sufre retrasos por la factura administrativa de sus dos mayores firmas

El coste de la fragmentación



Beneficios del cambio

El Pasajero Primero

Un interlocutor único para quejas, incidencias y mejoras. Estaciones y trenes pensados de forma conjunta para el ciudadano

Competitividad

Más potencia técnica y solvencia financiera para competir y ganar contratos en el mercado ferroviario internacional

Equilibrio de Inversiones

La reunificación administrativa generará sinergias y economías de escala que permitirán destinar fondos directamente a la red más castigada

Sostenibilidad Real

Un ferrocarril ágil y sin retrasos atrae más conductores y viajeros de avión hacia el tren, reduciendo emisiones drásticamente

Desde la Alianza Ibérica por el Ferrocarril lo tenemos claro

El tren comunica con la vía. El modelo de separación institucional ha multiplicado la burocracia perjudicando el servicio al ciudadano

Hablemos de futuro

Por un ferrocarril público, unificado,
eficiente y sostenible

alianzaferrocarril.org

info@alianzaferrocarril.org

@AlianzaTren