

El futuro de la movilidad en Europa y en España

Jornadas online

1, 8 y 15 de febrero - 18:00

Inscríbete:

<http://transicionverde.es>



MÁS VIAJES EN TREN, MENOS EMISIONES”,

Barcelona 16 de febrero de 2022



MÁS VIAJES EN TREN, MENOS EMISIONES

BASES PARA DOBLAR LA DEMANDA DEL
FERROCARRIL EN ESPAÑA.

Barcelona

16 de febrero de 2022

PTP PROMOCIÓN DEL
TRANSPORTE PÚBLICO



GREENPEACE



CONAMA

Obacc
Bicicleta Club de Catalunya



UGT

Unión General de Trabajadoras y Trabajadores



FUNDACIÓN
MOBILITAT
Sostenible i segura



ecodes
tiempo de actuar



Contexto

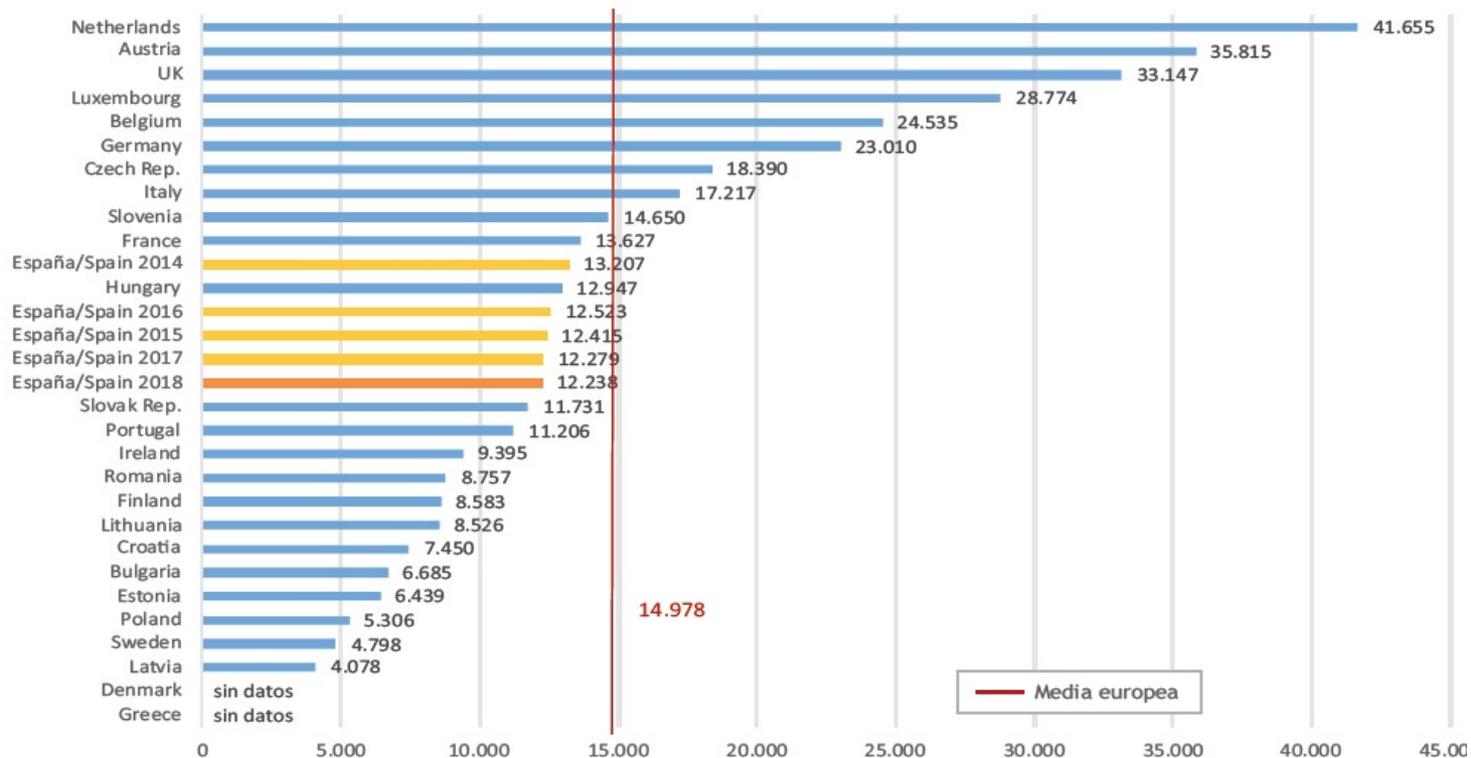
- Necesidad de reducir rápidamente **las emisiones climáticas**
- El transporte **consume el 45% del total energía**, debe importarse casi al 100%
- El transporte es el sector con el **consumo energético específico más alto**
- Modo ferroviario: movilidad **cero emisiones, inclusivo, sostenible, seguro**
- **Se necesitan pocas nuevas infraestructuras....**
- ... pero un **mucho mejor funcionamiento** y rendimiento de las existentes
- **2021, Año Europeo del Ferrocarril**

En España no sobran vías, sino que faltan trenes...

- 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.
- Al mismo tiempo, España es uno de los países con **menor densidad de circulación de trenes por km de vía**, siendo además la red ferroviaria española de muy buena calidad.

En España no sobran vías, sino que faltan trenes...

*Número medio de trenes circulados por cada kilómetro de la red
Unidad: trenes.kilómetro año por kilómetro de red (trenes.km año/kilómetro de red). (2018)*

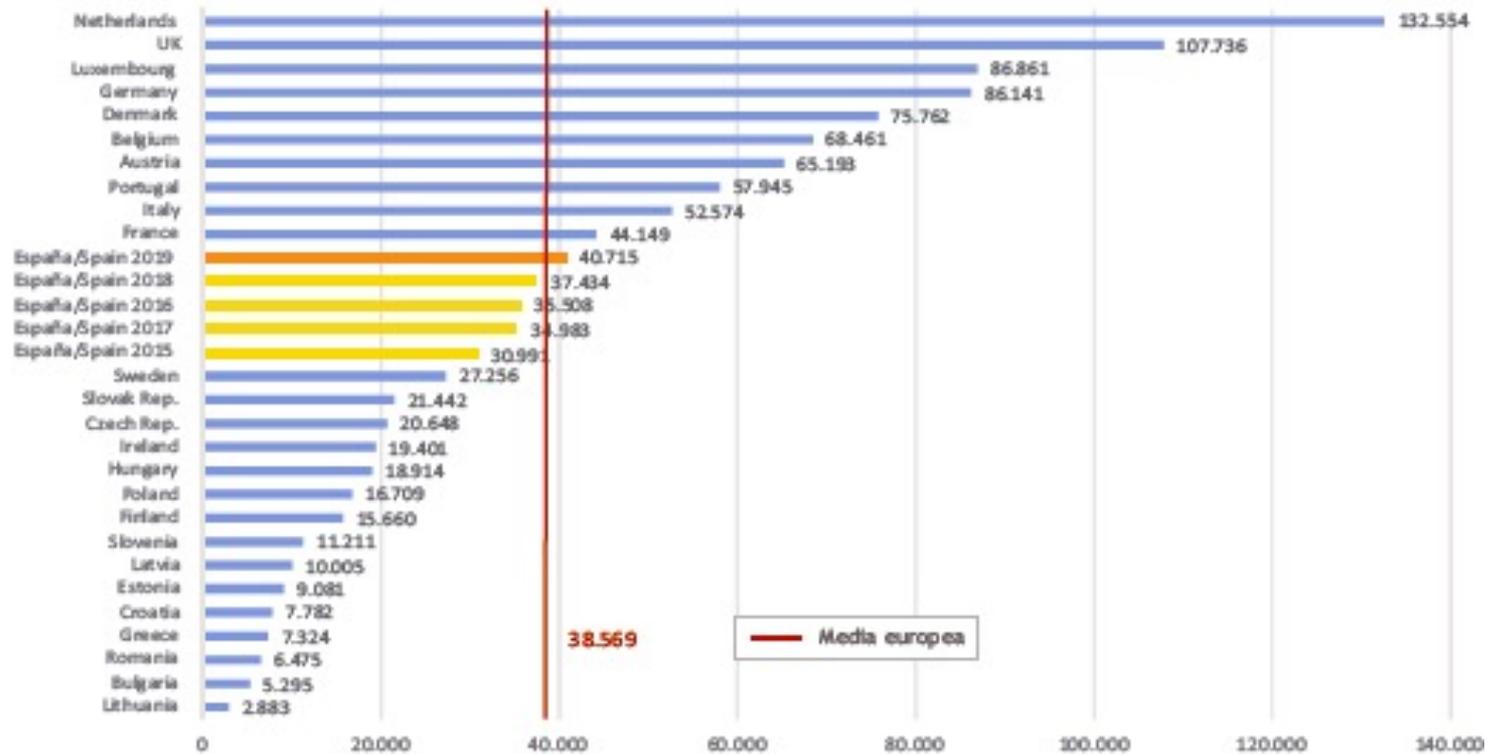


Fuente: UIC. 2019

En España no sobran vías, sino que faltan trenes...

Número de viajeros en ferrocarril por kilómetro de red (viajeros/kilómetros de red) (2019)

Unidad: número medio de viajeros por kilómetro de red



Fuente: UIC. 2020

Análisis de los datos existentes

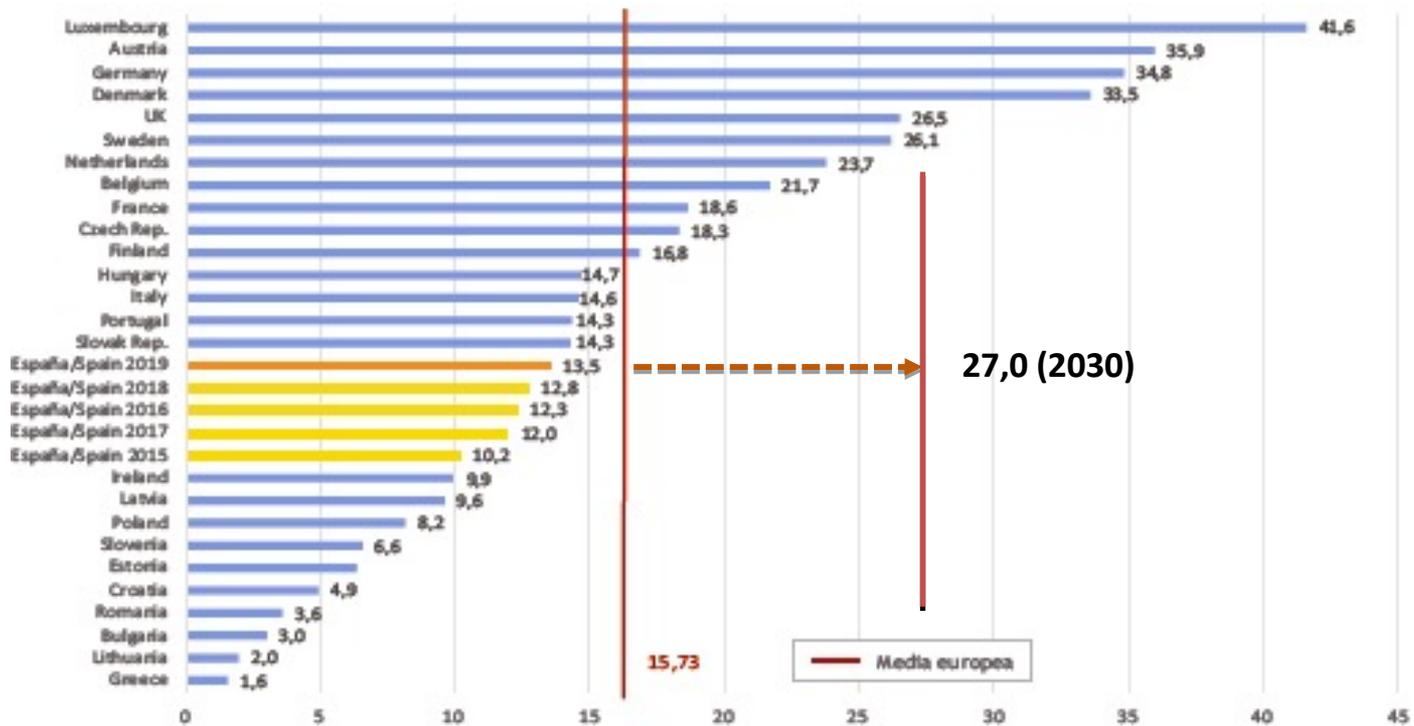
- La red convencional posee una gran capacidad de transporte hoy desaprovechada.
- La planificación del servicio ferroviario de los últimos 20 años ha estado orientada a conectar todo con Madrid, no a conectar la escala regional, entre regiones o por corredores. **Más que vertebrar España, el AVE vertebrar España con Madrid.**
- **Gran vacío de servicio ferroviario en la mayor parte del país.**
- La estadística de viajeros en la última década muestra claramente un **estancamiento a la baja en cercanías, una estabilización en media distancia y un aumento en larga distancia**, segmento que concentra todo el crecimiento.
- **Riesgo de focalización sobre los servicios de alta velocidad**, donde se está creando la competencia, en lugar de tener una visión de movilidad global, que contemple todos los servicios ferroviarios.
- En España, **la competencia de los servicios ferroviarios cercanías/regionales no ha sido transferido a las regiones excepto en Cataluña**

Contexto en la UE

- Experiencia Europea de **éxito del traspaso de la planificación ferroviaria a las regiones en Francia, Alemania u Holanda**, que ha permitido doblar las demandas.
- Política de **substitución de vuelos cortos por conexiones ferroviarias de alta velocidad**. Informe Greenpeace
- **Recuperación en Europa de los servicios nocturnos** que podría extenderse a España y nuestros países vecinos, Portugal y Francia.
- **Plan de contingencia** para dar respuesta al cambio climático y un no descartable shock energético.
- **El ferrocarril está en la agenda política europea**, no sucede así en España

Cómo quedaría el ferrocarril español con este plan

Viajes anuales en ferrocarril (Larga y Media Distancia y Cercanías) por habitante (2019)
Unidad: número de viajes por habitante



Fuente: UIC. 2020

Objetivos del Pla

Doblar la demanda en 2030

Pasaje 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%

Legenda:

% de crecimiento objetivo del pasaje a 2030 sobre 2018

Pasaje objetivo a 2030

% del pasaje del servicio sobre el total de pasaje

Plan de Acción, 13 objetivos

1. Organización de servicios: Un plan de servicios ferroviarios basado en la **cadencia y la correspondencia en los nodos principales** con toda la red regional.



Alta Velocidad

Un caso de éxito



Cercanías

La respuesta a la nueva movilidad urbana.



Regionales



Nocturnos

2. Gobernanza ferroviaria:

3. **Se propone traspasar a las comunidades o regiones que lo deseen la competencia de planificación del servicio ferroviario regional y de cercanías,** con la dotación económica correspondiente y con la obligación de cumplir unos mínimos estándares de calidad de servicio. El Estado se reserva la planificación de los servicios de larga distancia.

AVEC LIO
TRAIN
SNCF
OCCITANIE

#RêvezOsezBougez avec les
offres proposées



¿Qué pasa con la liberalización?

Una red ferroviaria europea plenamente integrada y liberalizada.

[Ver detalle](#) 

4. Nudos de intercambio:

5. **La estación debe configurarse como un nudo intermodal de intercambio con tranvía, metro o autobús.**

4. Así mismo, se necesita coordinación horaria entre el ferrocarril y los diferentes servicios que alimenten el nudo, al menos en todas las estaciones de poblaciones de más de 50.000 habitantes.



5. Integrar la bicicleta: Las estaciones deben dotarse de amplios aparcamientos de bicicletas, y también debe ser factible subir bicicletas al tren, muy especialmente en trayectos regionales y de larga distancia. **Se deberá aprobar una estrategia que haga posible la integración de la bicicleta en la cadena de transporte con el ferrocarril.**



<https://laptrinhx.com/utrecht-s-new-space-efficient-three-level-bicycle-parking-facility-1601061921/>



© Alvaro Nicolás

6. **Nuevo Sistema tarifario**: Se propone un sistema de tarifas inspirado en el modelo suizo: se potenciará la adquisición de un abono anual, trimestral o mensual de transporte, habrá coordinación tarifaria de los servicios de Renfe en los segmentos de cercanías y regional con todos los sistemas tarifarios metropolitanos, los menores de 16 años deben poder viajar por un precio simbólico.

sbb travelcards & tickets



GA Travelcards.

With the GA Travelcard for 1st or 2nd class you are always ready to travel. You can enjoy unlimited



seven25 Travelcard.

Below 25 and enjoy being out and about at night? Then the seven25 Travelcard is just



Regional travelcards.

There are around 20 regional transport and fare networks in Switzerland. SBB is involved



Junior Travelcard & Children's Co-Travelcard.

Do you often travel with children



Annual bike pass.

The annual bike pass allows you to transport your bicycle on Swiss public transport for a

<https://www.sbb.ch/en/travelcards-and-tickets/railpasses/ga.html>

7. Criterios de mínimo de servicio y de calidad: se propone un **servicio mínimo de 4 viajes diarios por sentido en todas las estaciones ferroviarias de España**, además con opción de parada en todas las estaciones y apeaderos con servicio pasante

Potenciar la variable confort en el ferrocarril. Ejemplos: **los viajeros no deben ir de pie fuera de las horas pico, en los tramos más congestionados;**

Es necesario un plan específico de servicio ferroviario entre España y Francia para **acabar con la “anomalía española”**. Francia tiene 150 servicios diarios con Bélgica, Alemania, Suiza e Italia

Pero sólo 2 con España



8. Compra de trenes: Si se pretende doblar la demanda, hay que pensar en **casi doblar la flota de trenes**, y una necesaria **adecuación de los andenes** para garantizar la accesibilidad.



9. Actuaciones sobre la infraestructura: 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. Si bien se proponen algunas pequeñas inversiones en infraestructura: **proseguir con la electrificación de la totalidad de la red**, y continuar con **eliminación de los cuellos de botella**, por ejemplo, con la **construcción de apartaderos** para trenes de mercancías.



<https://www.trenvista.net/noticias/adif-quiere-electricar-toda-la-red-convenional/>

10. Mejora en la dotación de personal: se propone paralelamente 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.** En un país con una tasa de paro elevada y de difícil solución a medio plazo, la **creación de empleo socialmente útil y personalmente gratificante** debería ser un objetivo prioritario.



11. Renfe y Adif deben practicar una política de puertas

abiertas 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, como las hacen las empresas ferroviarias de nuestros países vecinos.



12. Transición energética y Objetivos de Desarrollo Sostenible:

revisar el enfoque institucional y presentación ante la sociedad de los servicios ferroviarios. Estos deben alinearse con la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y la reducción de emisiones acordada en París, objetivos compartidos con el gobierno español y la Unión Europea.



13. Reducir la brecha de género en el ferrocarril



Muchas gracias por su atención

Manel Ferri Tomàs

mferri1960@gmail.com