

Sexta reunión del Grupo de Expertos en Operaciones Ferroviarias

El pasado 15 de abril, de manera virtual, tuvo lugar la sexta reunión del Grupo de Expertos en Operaciones Ferroviarias, GEOF

Responsables de la operación ferroviaria de Metro de Bilbao, Euskotren, ETS, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), Ferrocarriles de la Generalitat Valenciana (FGV), Serveis Ferroviaris de Mallorca (SFM), Metro de Málaga, Metro de Granada y Renfe Operadora, con el apoyo técnico de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, han puesto en común experiencias y planes en torno a la situación de pandemia producida por el COVID-19.

El eje central de la reunión giró en exponer experiencias y posibles medidas a implementar ante dos horizontes temporales de referencia sobre los que los operadores trabajan: un corto plazo en el que se van a mantener las distancias entre personas en el sistema. Y ahí se tendrá ya que ajustar la demanda en una situación sin precedentes: con caídas que se sitúan en el 90%, con servicios reducidos en los que se ajusta la plantilla disponible y a la vez conteniendo costes para la movilidad esencial. Preocupa especialmente el tratamiento en el interior de los trenes. El segundo horizonte y eje también de la reunión fue abordar las acciones en el medio plazo. Lo que es seguro es que se desescalará o reescalará la oferta, para volver a dar en un momento dado el 100% de la capacidad, y en ese contexto surgirán distintas tendencias contrapuestas: una, la recuperación de la demanda perdida, y por otra parte recuperar la confianza o pérdida registrada porque el coche está generando más confianza y seguridad. Se impone una nueva forma de convivir con nuestro entorno, y ante ello los operadores trabajan y estudian para determinar ¿qué vamos a hacer para mantener el atractivo y para garantizar la salubridad? Son grandes retos, que en base a análisis, estudios, conocimiento de experiencias internacionales, y el desarrollo de la experiencia diaria están diseñando planes y medidas que se están elevando a las autoridades competentes.

“Tren sanitario”; los operadores trabajando por el obligado cumplimiento de la distancia social

Los operadores han configurado tanto: de acuerdo a normativa referida a distancia social, a las capacidades y estándares del material rodante y a la demanda existente lo que han denominado “Tren sanitario”. Este concepto se asienta en análisis y estudios realizados, tanto desde cálculos de carga, histórico por tramos, así como desde la geometría y la matemática. Los resultados muestran unas ocupaciones que oscilan entre el 22% y el 30% en función del estándar de capacidad de los vehículos de cada operador. A corto plazo, la caída de la demanda que se sitúa en una media del 90%, no se han planteado problemas en el servicio a los viajeros. Del mismo modo los servicios se han redimensionado con oferta una horaria que, en términos generales, se sitúa en torno al 60% en horarios punta y el 40% en el resto de tiempos. Esta oferta se vio más reducida, en la fase de confinamiento en la que solo quedó autorizada la movilidad de

servicios esenciales. En esta toma de decisiones de los operadores, han intervenido también la restricción de disponibilidad de agentes del área de producción, bien porque han dado positivo en el virus y se ha requerido tratarlos y confinarlos, o bien porque las operadoras han querido protegerlos y determinar que las personas se quedaran en casa para disponer de un mayor número de efectivos para las fases de recuperación.

El reto para los operadores se plantea en la re-escalada, los expertos están estudiando y analizando la situación, siempre en coordinación con sus Autoridades de Transporte regionales y siguiendo las directrices y Reales Decretos del Gobierno. Desde el análisis matemático, el trabajo de proyecciones sobre estudios de carga a tiempo real, el seguimiento de entradas en accesos a estaciones, metropolitanos y operadores ferroviarios diseñan una serie de medidas, algunas ya en curso a modo exploratorio que van desde el vinilado y marcas en interiores y andenes, el rediseño de control de accesos, o el tratamiento para cumplimiento del uso de mascarillas y otros medios de protección. De cara a una salida mayor de la población, los trabajos en curso y análisis, han hecho configurar una serie de medidas que actualmente se están elevando, con el fin de poder llegar a tiempo para poder ser desarrolladas dado que en muchas de ellas conllevan notables recursos, así como articulación legislativa.

Las medidas a adoptar, superan también el ámbito técnico, económico, o legislativo y hacen referencia a la intervención para modificar las pautas de la movilidad de la población, requiriendo cambios en los horarios de entrada al trabajo y al comercio, entre otros. Aplanar las curvas de horas punta, conlleva ineludiblemente la coordinación con las industria, el sector servicios, el comercio entre otros.

El objetivo a medio plazo es, atendiendo a las directrices de la OMS y gubernamentales, recuperar la demanda anterior al estado de pandemia dando un servicio que el ciudadano perciba como seguro y salubre y, con ello tratar de evitar el trasvase hacia el vehículo privado situación que supondría el colapso de nuestras ciudades.

“Sello limpieza”: trenes limpios y seguros.

Además de incrementar la limpieza en su concepto habitual reforzándola con lejía y nuevos productos desinfectantes; limpiando trenes y cabinas de conducción en ocasiones por trayecto o llegada a terminal, los operadores están explorando la totalidad de opciones de nuevos tratamientos de limpieza, algunos de ellos se han implementado ya en algunas instalaciones. Puede señalarse que hay operadores que están llevando a cabo limpiezas del tipo de las que se aplican en quirófanos. Cabe remarcar que los espacios ocupados por los agentes ferroviarios esenciales claves en el mantenimiento del servicio en el periodo de confinamiento, ha sido una prioridad para todas las compañías tanto en limpiezas como en instalación de sistemas de protección.

Desde el tratamiento de virucidas complejos, el uso del ozono, o analizar la viabilidad del uso de lámparas por lámparas ultravioletas, son técnicas en estudio de las que se

están revisando sus beneficios, costes y complejidad de aplicación a sistemas pesados como es el ferrocarril.

Junto a los procesos de limpieza, distribución de elementos de protección e instalación de estructuras de protección, los operadores también han realizado con carácter voluntario el seguimiento de la temperatura de los trabajadores en las áreas de producción; iniciativa que también se está estudiando técnicamente, así como sus costes y necesidades aparejadas, de cara a que pudiera ser extendida al conjunto de los viajeros que accedieran al servicio.

Necesidad de medidas legislativas que propicien el cumplimiento de los requerimientos en este estado de pandemia

Dentro de los análisis y medidas que se están realizando, los operadores contemplan la importancia de la aplicación de medidas legislativas de cara a poder recuperar la demanda en los modos ferroviarios y el movimiento de masas que conlleva.

Los operadores han entrado en contacto con la práctica totalidad de operadores europeos y algunos asiáticos. Las iniciativas que se están planteando son muy dispares, ligadas tanto a sus culturas como a su organización política y técnica. Lo cierto es que en Europa la tendencia son las recomendaciones; si bien los metropolitanos europeos consultados van encaminados a no contemplar el incremento de costes y plantillas para solventar los problemas derivados de la situación actual.

Esta circunstancia conlleva la implantación de medidas legislativas, que aborden temas tan sensibles como la obligatoriedad de la mascarilla en las instalaciones y vehículos ferroviarios, el seguimiento y control de que el mantenimiento de la mascarilla no se incumple, o sobre el control de los flujos de los viajeros guardando las distancias en las instalaciones ferroviarias y en sus accesos. Estas y otras medidas que se van a proponer, conllevan esa revisión por las autoridades competentes en el dictamen de medidas legislativas.

Los operadores analizaron también la medida excepcional y transitoria, de dotar de autoridad a determinados agentes de las compañías ferroviarias.

La necesaria colaboración entre operadores y Fuerzas y Cuerpos de Seguridad Públicos

Tanto para el cumplimiento de los márgenes de demanda actuales que permiten las directrices de las Autoridades de Transporte, como avanzando en un horizonte temporal a medio plazo, los operadores contemplan la necesaria colaboración con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad Públicos como algo fundamental hasta la finalización total del estado de pandemia. Tanto para velar por la seguridad de los viajeros en el sistema, como para coordinar su actividad con lo que ocurre en el exterior a las instalaciones ferroviarias; la entrada a estaciones se produce por emplazamientos

externos al ferrocarril donde el operador no tiene competencias y que igualmente deben ser vigilados.

La colaboración y alianzas en este proceso, va incluso más allá que las que se deben establecer con las Fuerzas y los Cuerpos de Seguridad Públicos. El retorno a la normalidad y de cara a recuperar la fuerte caída de la demanda, conlleva un cambio de pautas de la movilidad que se puede prever trabajando activamente con departamentos de recursos humanos y directivos de empresas industriales, de servicios, comercios, entidades públicas, colegios, etc. que posibiliten diseñar una entrada y salida al trabajo y al colegio de manera escalada. Esta colaboración es igualmente imprescindible.