

# Manifest sobre el Trens AVANT

Els i les sotasignants, usuaris i usuàries habituals del servei de trens AVANT en el trajecte Lleida Pirineus - Camp de Tarragona - Barcelona Sants, davant les dificultats i deficiències amb les quals ens trobem en els nostres viatges, que en comptes de millorar han empitjorat els darrers mesos, arran del canvi dels trens que Renfe va dur a terme el passat mes de setembre de 2019 amb la introducció del servei AV-City, de la incorporació del servei Euromed Barcelona-València a la via del AVE des del mes de gener de 2020, i de l'entrada en funcionament del servei AVLO Madrid-Barcelona, prevista per al mes de març de 2020, hem redactat el següent MANIFEST, que adreçem als responsables de RENFE i ADIF, a les institucions locals i nacionals, als representants polítics i a l'opinió pública en general.

## Qui som?

Calculem que unes 300 persones ens desplaçem diàriament de Lleida i Tarragona a Barcelona mitjançant els trens AVANT que Renfe oferta. El treball habitual a Barcelona és el motiu principal dels nostres desplaçaments. El motiu de l'ús d'aquest servei es basa en que no hi ha alternatives vàlides per desplaçar-se a Barcelona a nivell econòmic i de temps. Per fer-ho, optem majoritàriament per dues modalitats d'abonament: a) *Abono Tarjeta Plus*: abonament unipersonal d'entre 30 (TP/30) i 50 viatges (TP/50), a consumir en 30 dies naturals. b) *Tarjeta Plus 10* (TP/10): abonament unipersonal de 10 viatges a consumir en 8 dies naturals. Això vol dir que el preu per viatge entre Barcelona i Lleida oscil·la entre 11,52€ (TP/50), 12,94€ (TP/10) i 14,64€ (TP/30). Si tenim en compte que poques persones fan més de 40 viatges al mes, i que sovint no esgotem tot l'abonament, cada viatge ens surt per uns 15€. Això implica una despesa anual entre 3.000€ i 5.000€ per persona. A la setmana tots els usuaris d'abonament fem entre 7h i 12h de viatge en tren, comptant les hores anuals prenent una mitjana de 40 setmanes, implica que tots nosaltres passem al tren entre 280h i 480h anuals. Agafant aquesta última xifra, com a usuaris d'aquest servei passem 20 dies l'any assentats en la nostra plaça de tren. Per veure la magnitud d'aquesta xifra, la majoria dels treballadors disposen d'aproximadament d'aquests dies hàbils de vacances en tot un any. En definitiva és com si passéssim les nostres vacances viatjant sense descans.

## Què demanem?

Des de l'inici de la prestació d'aquest servei ens hem anat organitzant per tal de rebre un servei de qualitat a un preu raonable, que faciliti que la nostra feina lluny de la nostra vivenda sigui sostenible. Tot i les reiterades peticions a RENFE i a la classe política, que és qui a fi de comptes gestiona el transport ferroviari, aquestes no només han estat ignorades, sinó que el servei s'ha vist empitjorat els darrers mesos per la implantació dels trens AV-City (model CAF, serie 120 i 121) en substitució dels trens AVE (model Siemens, serie 100) i AVANT (model Siemens, serie 114). Segons sembla, el tren AVE ara presta servei en la línia Barcelona-Paris (els caps de setmana torna a prestar servei en la línia Saragossa-Lleida com abans). Pel que fa als trens AVANT, tenim constància que han anat a prestar servei en la línia Granada-Màlaga, recentment inaugurada, malgrat tenir un nombre d'usuaris molt inferior a la línia Saragossa-Barcelona.

Per aquests motius, volem exposar el següent

## DECÀLEG

- Vibracions.** El principal problema causat per la substitució dels trens és l'excés de vibracions del nou model (popularment conegut com la #CAFetera), especialment en certs trams o a certes velocitats. No es tracta d'una impressió subjectiva, sinó que està avalada per mesures sismogràfiques efectuades el passat mes d'octubre de 2019, que demostren que els nous trens CAF vibren 3 vegades més que els antics AVANT, i 6 vegades més que els AVE (veure Annex). Això es deu al fet que aquests trens estan concebuts per a trajectes amb doble ample de via (com la línia de Galícia d'on sembla que provenen) però no per al trajecte Saragossa-Barcelona, que és tot d'ample europeu. Aquestes vibracions dificulten puguer treballar amb l'ordinador portàtil, llegir o simplement descansar, i provoquen marejos i lumbàlgies als usuaris. Ens consta que després que la premsa i TV3 es fessin ressò d'aquestes mesures, Renfe també va prendre les seves mesures (només en alguns vagons i en els trams mes lents), que fins ara no ha fet públiques. Val a dir que fa uns anys vam tenir el mateix problema, i després de protestar van tornar a posar els trens antics.
- Places.** Malgrat que Renfe ha informat que el canvi vol fer augmentar l'oferta de places, la realitat és que l'AV City ha provocat que en determinats trens com el de les 7:05 i 8:05 del matí, que són els que utilitzem els usuaris habituals, s'hagi reduït el nombre de places disponibles, que poden exhaurir-se uns quants dies abans del viatge.
- Qualitat del Servei.** En general el servei ha empitjorant en tots els sentits. Els nous trens triguen uns 5' més que els anteriors. En alguns casos (com el tren de les 22:00 Barcelona-Zaragoza) la impuntualitat han deixat de ser l'excepció (els retards són habituals). La comoditat també està sota mínims: els seients són incòmodes, i les pudors que provenen dels WC alguns dies són insuportables. Per últim, els nous trens no disposen de vagó-bar ni de wifi, servei que sí tenia abans el primer i darrer tren AVE del dia.
- Preu.** Malgrat la publicitat de Renfe, no es tracta d'un servei *low cost*. Per als usuaris habituals, el preu de l'abonament no s'ha modificat (paguem el mateix per un servei molt inferior). Però fins i tot per als usuaris esporàdics que utilitzen l'AV City la rebaixa és dubtosa: en teoria s'ha passat dels 23,5€ per trajecte (que era el preu de l'AVANT fins fa poc) als 17€ actuals, però això només s'aplica si s'utilitza l'únic tren a/t al dia, la qual cosa implica anar a les 7:05 i tornar a les 22:00 h. Les places *low cost* que s'ofereixen són escasses i s'exhaureixen ràpidament. En la pràctica, per tant, la rebaixa o és mínima o inexistent. L'anunci per part de Renfe del nou servei AVLO Madrid-Barcelona (l'autèntic *low cost*) sembla que només connectarà les grans ciutats, deixant al marge les ciutats mitjanes (com Lleida i Tarragona), afavorint la macrocefàlia i perjudicant l'equilibri territorial. No sembla tampoc que la prevista liberalització del servei, amb l'entrada d'una companyia italiana i de la francesa en aquest trajecte, ens hagi de reportar beneficis pel que fa al preu i la freqüència.
- Horaris i Freqüència.** Els estudis previs a la implantació de l'AVE parlaven d'una freqüència de viatges entre Lleida i Barcelona de mitja hora en hores punta i 1 hora en la resta. La freqüència actual és d'una hora en hores punta i de 2 hores la resta del dia (amb algunes franges amb 4 hores sense trens). En comptes de millorar, s'ha empitjorat. Donat que la majoria dels usuaris ens desplaçem a Barcelona per treballar, trobem a faltar un tren que arribi a l'entorn de les 8 del matí: fins el passat mes de setembre el primer tren arribava a les 8:10 i era puntual; des de llavors arriba oficialment a les 8:15 i sovint ho fa amb endarreriment, la qual cosa fa que arribem tard a la feina, a les classes o a les reunions que tenim. Per això molts usuaris s'han vist obligats a tornar al cotxe, la qual cosa és absurd des del punt de vista de la sostenibilitat ambiental i d'una política racional de transport públic. El mateix succeeix amb el darrer tren del dia: abans sortia a les 21:50, arribava puntualment a les 22:45 i era un tren AVE còmode. Ara surt a les 22:00, arriba oficialment a les 23:05 i en la pràctica gairebé sempre amb endarreriments, es un tren CAF molt incòmode, i de vegades ens trobem que quan arribem el parking de Renfe ja tancat i tenim dificultats per recuperar el cotxe que hem deixat a primera hora del matí.

6. **Abonaments.** El sistema d'abonaments de Renfe és restrictiu. La durada és molt rígida, la qual cosa provoca que si fallem més d'un dia o si ens posem malalts ja no surt a compte. Els abonaments amb major durada o multipersonals son molt més cars. No hi ha abonaments familiars com els oferts en els TGV francesos. Per altra banda, creiem que caldria anar cap a un sistema d'abonaments com el que existeix en alguns països europeus, basats en la zona i no en el kilometratge (que en el cas de Lleida s'incrementa per la desviació a Camp de Tarragona).
7. **Multimodalitat.** A diferència del que succeeix en altres línies (com la línia Girona-Barcelona o en altres zones d'Espanya), els usuaris de l'abonament no podem usar els trens AVE, fins i tot quan aquests van mig buits. Quan hi ha dos trens (un AVE i un AVANT) que surten amb 5' de diferència, fóra més racional permetre que els usuaris AVANT viatgin en AVE. També resulta difícil d'entendre que la línia amb més usuaris i beneficis de Renfe (Madrid-Saragossa-Barcelona) en comptes de disposar els millors trens, utilitzi els pitjors.
8. **Combinat Rodalies.** Des del principi hem reivindicat que els que tenim abonament puguem fruit del bitllet combinat rodalies per desplaçar-nos quan arribem a Barcelona, com succeeix amb l'AVE.
9. **Selecció de seient.** En els trens anteriors els usuaris habituals acostumavem a seleccionar sempre el mateix vagó i seient. Amb els trens actuals és impossible saber la ubicació dels vagons i l'orientació dels seients, que canvien cada dia i no es corresponen als que hem seleccionat en l'aplicatiu, generant moltes incomoditats.
10. **Fidelització.** En conclusió, creiem que RENFE, en comptes de premiar els clients habituals (la fidelització dels quals aporta a l'empresa entre 3000€ i 5000€ anuals per persona), ens castiga amb un constant empitjorament del servei, contra tota lògica comercial. Sembla que RENFE faci exactament el contrari de l'evolució general a Europa pel que fa al transport públic, on es premia als *usuals* i es castiga als *casuals*.

En definitiva, els usuaris i usuàries habituals ens sentim maltractats, i EXIGIM a les autoritats competents les següents mesures urgents:

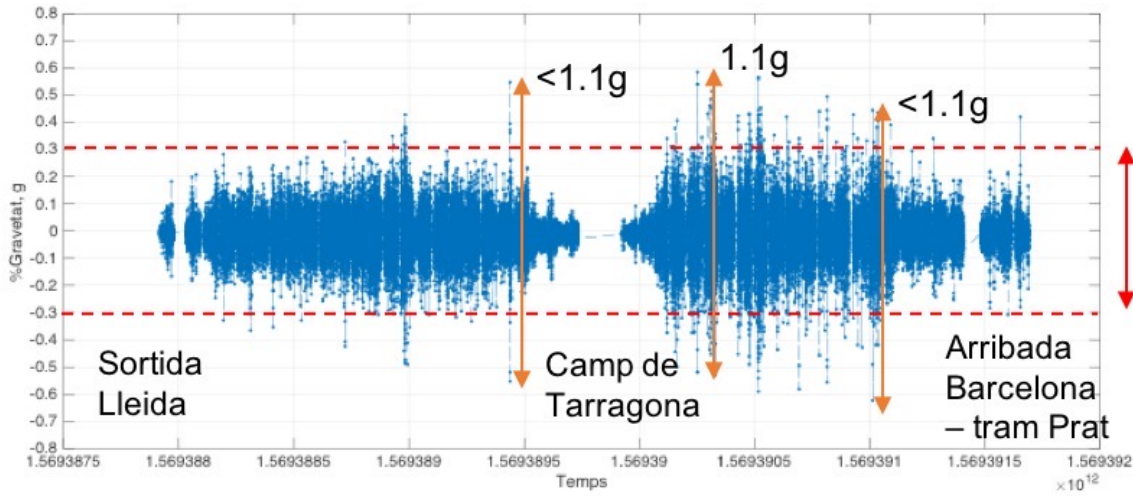
1. Suprimir els trens CAF i reemplaçar-lo pels trens AVE i AVANT anteriors o per uns models equivalents.
2. Repensar el sistema d'abonaments, rebaixant el preu i allargant la validesa, per fer-lo més flexible i atractiu per als usuaris.
3. Crear una comissió mixta RENFE-Institucions-Usuaris que doni resposta a la resta de reivindicacions.

## Postdata

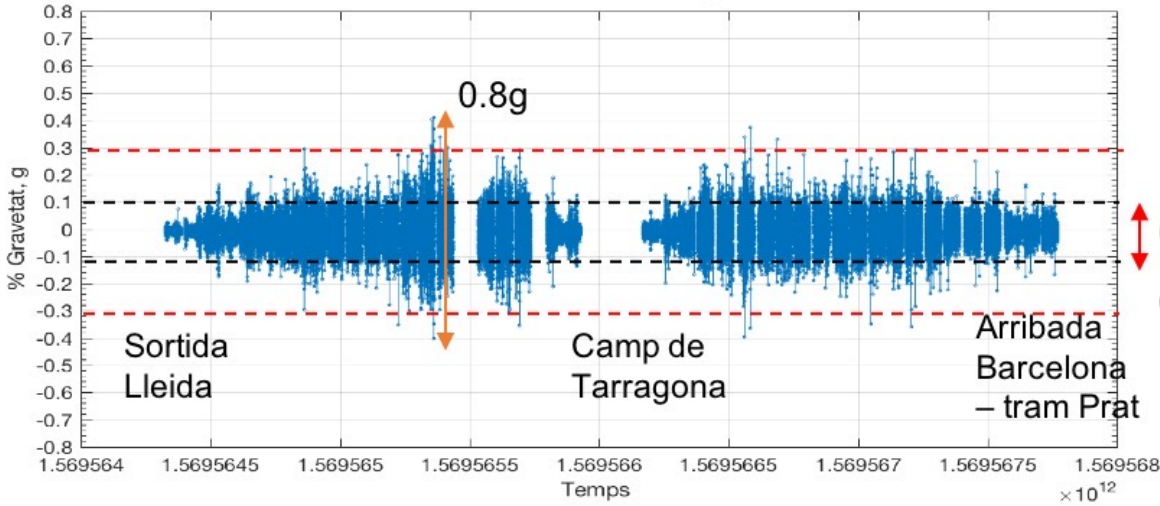
Durant el mes de gener de 2020, sobretot arran del trasllat dels trens Euromed Barcelona-València a la via de l'AVE, s'ha experimentat una degradació progressiva del servei, concretada en constants endarreriments, reducció del nombre de revisors, manca d'informació, manteniment deficient dels trens (numeració de vagons a mà, increment de les pudors i del soroll, espera del tren en llocs allunyat de les vies centrals, etc). Si a això hi afegim la desviació de l'atenció pública cap al nou servei *low-cost* AVLO Barcelona-Madrid, amb enormes recursos d'inversió en publicitat, que no té parada prevista ni a Lleida ni a Tarragona, i del qual podran beneficiar-se'n molts pocs usuaris, la nostra preocupació pel futur del servei AVANT augmenta i les nostres queixes es fan més paleses.

Lleida i Tarragona, 1 de març de 2020.

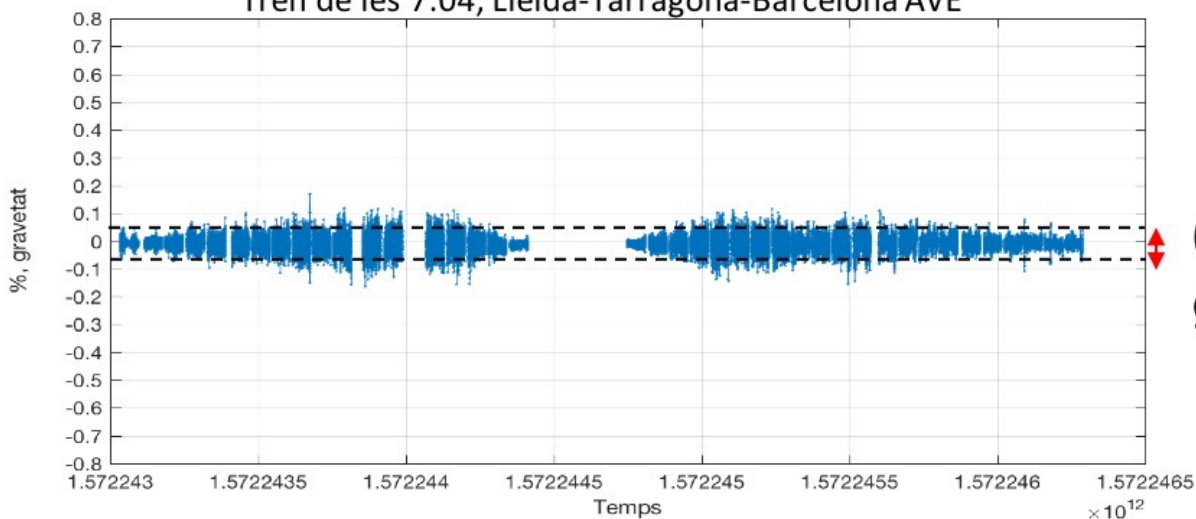
Tren de les 7:04, Lleida-Tarragona-Barcelona CAF



Tren de les 8:05, Lleida-Tarragona-Barcelona



Tren de les 7:04, Lleida-Tarragona-Barcelona AVE



0.6  
g

3 vegades  
més

6 vegades  
més