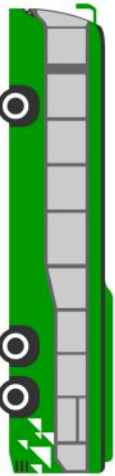
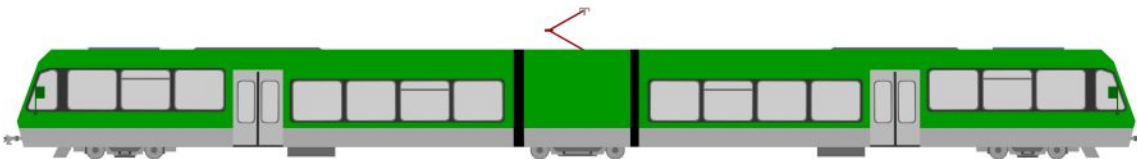


Oportunidades para el desarrollo de las zonas de montaña mediante la potenciación del transporte público



Ricard Riol Jurado
SENADO

Madrid, 15 de diciembre de 2014



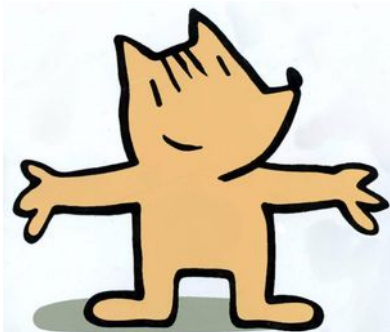
Oportunidades para el desarrollo de las zonas de montaña a través del TP

0. ¿Quiénes somos?

PARA EXIGIR MÁS
PRIORIDAD POLÍTICA
AL DESARROLLO DEL
TRANSPORTE PÚBLICO

PARA DIVULGAR LAS
VENTAJAS DE LA
MOVILIDAD
SOSTENIBLE

PARA DEFENDER
A LOS USUARIOS
DEL TRANSPORTE
PÚBLICO



- **Organización no gubernamental**
- Fundada en 1993, fruto del desencanto olímpico
- Declarada de utilidad pública en 2011 por el Ministerio de Justicia
- *Ha abierto importantes debates o proyectos en España: Euroviñeta, Plan Tren 2020, carriles bus “low cost” en autopista, etcétera.*

Oportunitats per al desenvolupament de les zones de muntanya a través del TP

1. Problemàtica de la mobilitat en zones de muntanya

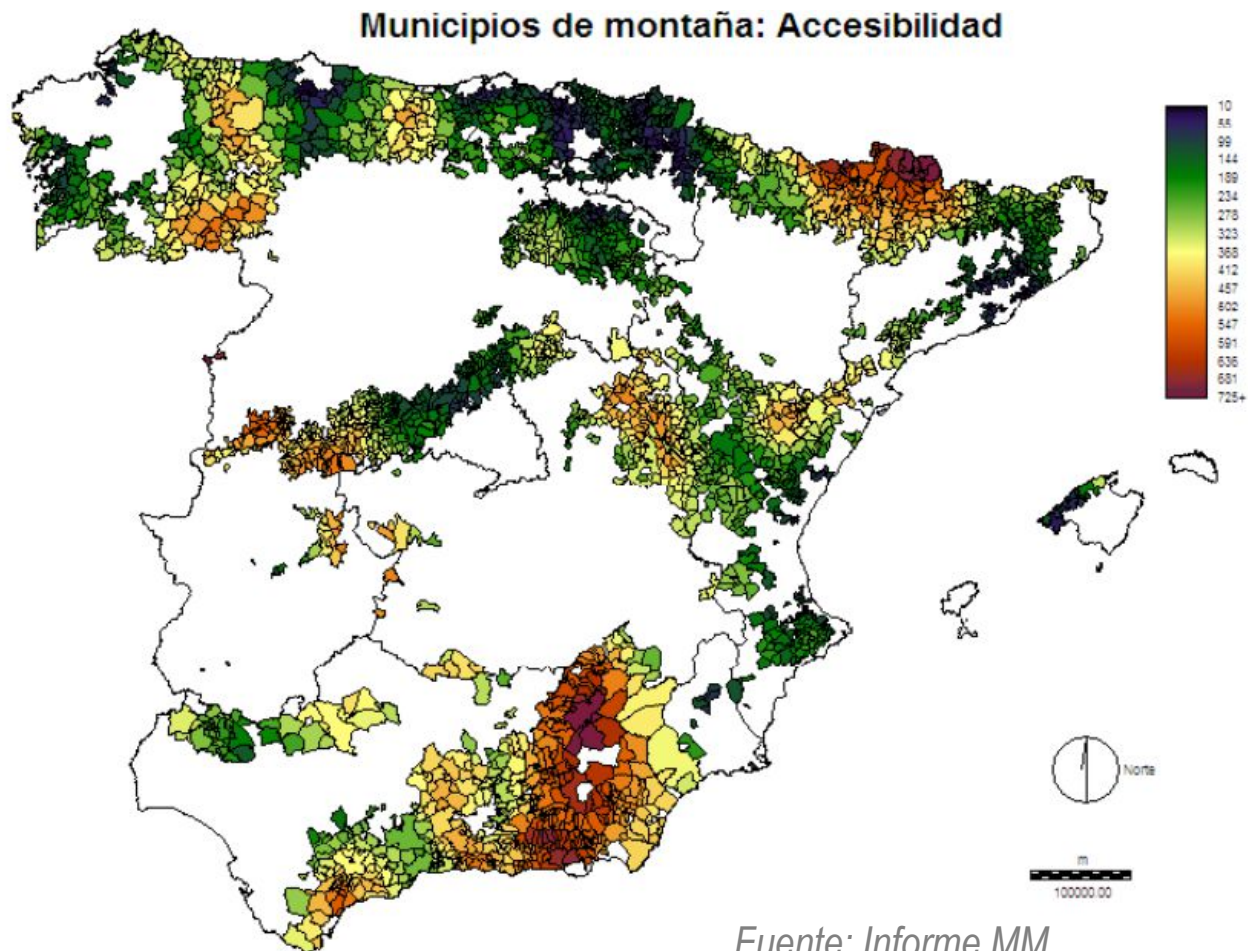
1) Dispersió territorial: dificultat per cobrir el transport col·lectiu amb línies convencionals

2) Dificultat orogràfica: limitant però no exclouent del ferrocarril

3) Escassa població: increment del cost operatiu

4) Col·lectius amb necessitats assistides de mobilitat: gent major, nens, mobilitat reduïda.

5) Escassa cultura del transport públic fora de les grans ciutats.



Fuente: Informe MM

Oportunitats para el desarrollo de las zonas de montaña a través del TP

2. La oportunidad del desarrollo turístico

¿Prescindiré del vehículo privado?

NO

¿Dónde podré circular y aparcar?
¿Cuánto me costará?



SÍ

¿Qué transportes públicos o discrecionales podré usar?
¿Cómo gestionaré el equipaje?
¿Cuánto me costará?



Oportunitats para el desenvolupament de les zones de muntanya a través del TP

2. La oportunitat del desenvolupament turístic

¿Prescindiré del vehículo privado?

NO

¿Dónde podré circular y aparcar?
¿Cuánto me costará?



SÍ

¿Qué transportes públicos o discrecionales podré usar?
¿Cómo gestionaré el equipaje?
¿Cuánto me costará?



Oportunidades para el desarrollo de las zonas de montaña a través del TP

2. La oportunidad del desarrollo turístico

Urbano

Grandes
ciudades

Ciudades
Medias y pequeñas

Redes de transporte público
Servicios de bus turístico
Bus discrecional
Bicicleta
A pie

Rural

costa

interior

Vehículo particular *
Vehículo de alquiler
Salidas chárter (bus discrecional)
Redes de transporte público
Servicios de bus turístico
Servicios discretionales
*Bicicleta **
*A pie **

Oportunidades para el desarrollo de las zonas de montaña a través del TP

3.1. Gestión integral de la movilidad en ámbitos “car-free”> Freiburg



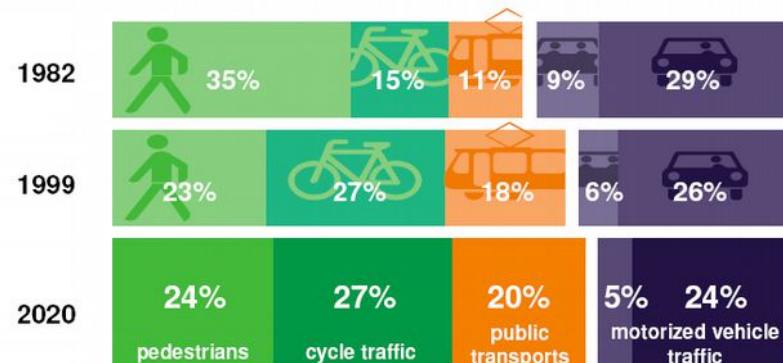
FREIBURG IM BRESGAU (DE)
Capital ecológica de Alemania

- **Arquitectura sostenible: integración del ciclo del agua y del viento**
- **Movilidad sostenible**
- **Política energética**

Oportunitades para el desarrollo de las zonas de montaña a través del TP

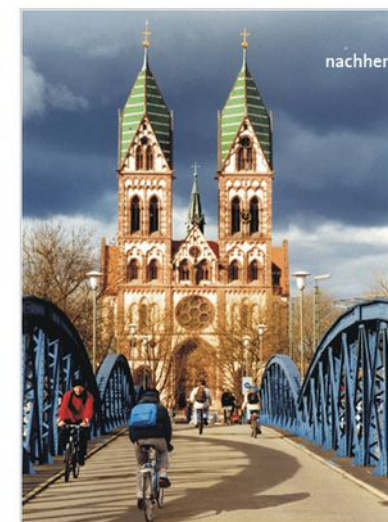
3.1. Gestión integral de la movilidad en ámbitos “car-free”> Freiburg

Sostenibilidad como explotación turística?



Vision:

2050 30 % 30 % 25 % 10 % 5 %



Oportunidades para el desarrollo de las zonas de montaña a través del TP

3.1. Gestión integral de la movilidad en ámbitos “car-free”> Freiburg

El barrio de Vauban

- Origen: 2006, a partir de unas casernas militares desguazadas
- Previsión: 5000 habitantes
- Viviendas sin aparcamientos. Sólo existen 400 plazas de aparcamiento a la entrada del barrio, pero no junto a las viviendas. Las paradas del tranvía están más cerca que los aparcamientos.
- 50 aparcamientos de carga y descarga a 20 minutos dentro del barrio
- Prioridad de aparcamiento para el carsharing
- La calle principal es una zona de juegos
- El precio de venta de los pisos se situó en 370 euros /m²
- Calefacción central con biomasa y apoyo de solar térmica
- Energía fotovoltaica en los tejados.
- No tienen subterráneos
- Carril bici y tranvía hasta el centro
- Tranvía a lo largo del eje central del barrio, dotado de prioridad semafórica en toda la ciudad y conectado con Cercanías
- Autobuses de aportación al tranvía



¡Sólo 85 coches por cada mil habitantes!



Oportunidades para el desarrollo de las zonas de montaña a través del TP

3.2. Gestión integral de la movilidad en ámbitos “car-free”> Zermatt



Zermatt (CH), con 5.751 habitantes, se ha declarado ciudad libre de automóviles. Sólo se puede acceder a pie, bicicleta, tren o coche eléctrico. El último sitio donde aparcar es un Park & Ride situado en Täsch, a 5 km de la ciudad.

Oportunidades para el desarrollo de las zonas de montaña a través del TP

3.3. Gestión integral de la movilidad en ámbitos “car-free”> Hiddensee

Hiddensee (DE), con 1.000 habitantes, es una isla de 19 km² sin coches donde la red viaria está especializada en bicicletas, autobuses y pequeños vehículos eléctricos de mercancías.

Se accede en Ferry desde la isla de Rügen, la mayor de Alemania.



Oportunidades para el desarrollo de las zonas de montaña a través del TP

3.4. Gestión integral de la movilidad en ámbitos “car-free”> Cinque Terre



La Cinque Terre (IT) es una región de cinco municipios (Riomaggiore, Manarola, Corniglia, Vernazza y Monterosso al Mare) con 4.700 habitantes, situada en una zona montañosa de la riviéra italiana. Aunque los coches no están prohibidos, la red viaria no permite una movilidad interna eficiente como sí hace la red ferroviaria, que discurre por numerosos túneles. El turismo es canalizado mayoritariamente por ferrocarril desde Génova y La Spezia. Una red de caminos por parques naturales enlazan estos cinco municipios.

Oportunidades para el desarrollo de las zonas de montaña a través del TP

3.4. Gestión integral de la movilidad en ámbitos “car-free”> La Vall de Núria (FGC)

- Único recinto car-free y con accesibilidad privilegiada en transporte público de Catalunya.
- **FGC Turisme i Muntanya** gestiona con éxito no sólo el transporte sino toda la explotación: pistas de esquí, hotel y restaurante, actividades de ocio, etcétera.
- El acceso se realiza mediante el Cremallera de Núria (cada 30' o 60'), enlazado con los trenes de Cercanías en Ribes de Freser.
- FGC Turisme i Muntanya también gestiona las estaciones de esquí de La Molina, Vallter 2000, Espot i Port Ainé, contribuyendo al desarrollo rural y haciéndolas rentables progresivamente.



Oportunidades para el desarrollo de las zonas de montaña a través del TP

3.5. Gestión (integral) de la movilidad en ámbitos “car-free”> Bulnes, Asturias



Bulnes, situado en el Parque Natural de los Picos de Europa, en Asturias, es el único pueblo español sin carretera ni acceso rodado. Para proteger su singularidad y mejorar su accesibilidad, en 2001 se inauguró el funicular que une las aldeas de Poncebos y Bulnes.

No existe una gestión integral de la movilidad. El acceso al funicular en Poncebos se realiza mayoritariamente en coche. La gestión del funicular es independiente a la explotación turística de la aldea.

Oportunitats para el desarrollo de las zonas de montaña a través del TP

3.6. Gestión (integral) de la movilidad en ámbitos “car-free”> Montserrat

- La abadía de Montserrat se encuentra en un parque natural
- Además de lugar de culto es una zona de gran tradición turística y de deportes de montaña
- No existe restricción automovilística pero sí se cobra el aparcamiento (a cargo de la abadía)
- FGC financió y construyó una nueva línea de tren cremallera en 2003, asociada a un Park & Ride en Monistrol Vila, y a la estación de Cercanías de FGC de Monistrol Enllaç.
- La demanda del cremallera y funiculares supera el millón de pasajeros al año.



Oportunidades para el desarrollo de las zonas de montaña a través del TP

4.1. Ejemplos de redes eficientes > Transporte en la isla de Malta

Movilidad e identidad

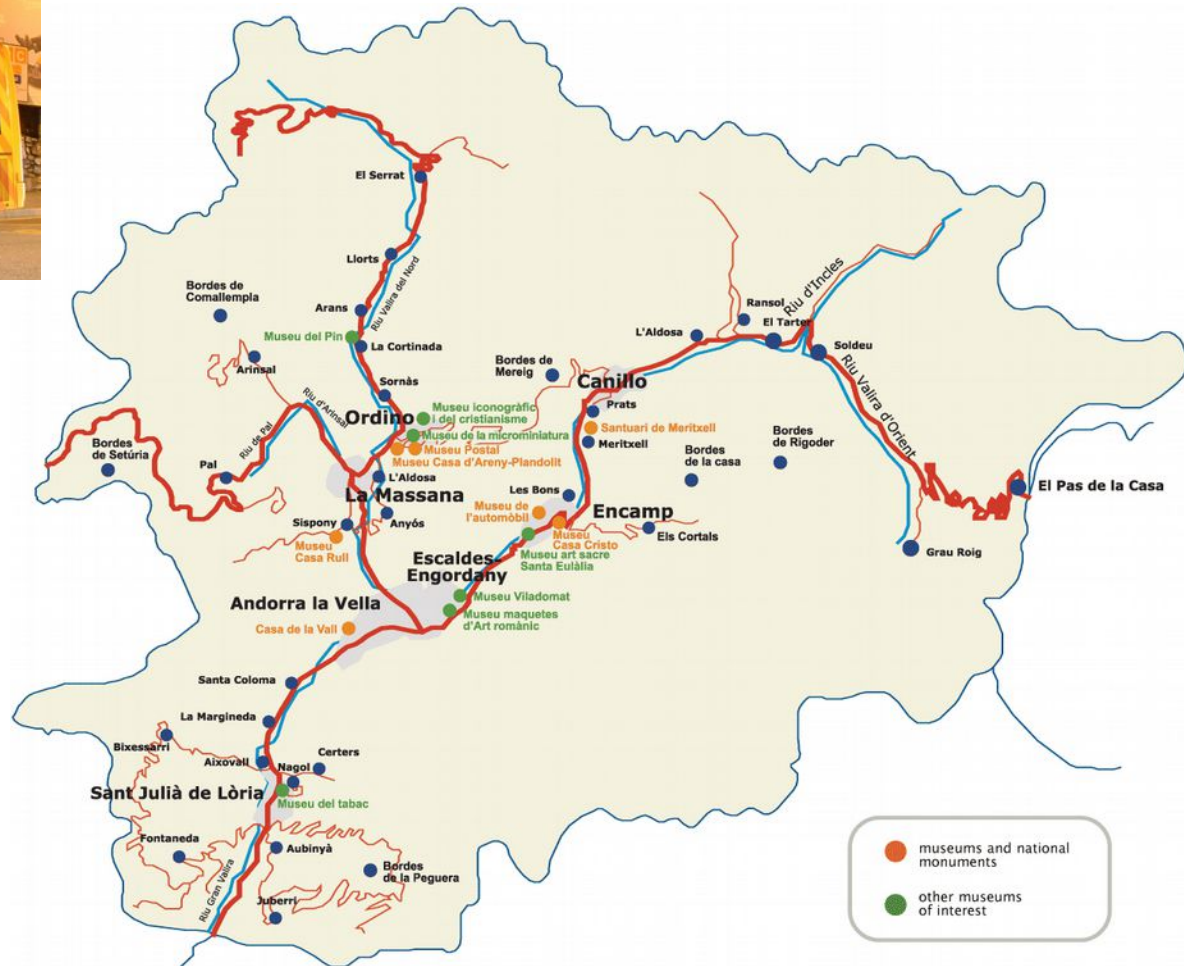


Oportunidades para el desarrollo de las zonas de montaña a través del TP

4.2. Ejemplos de redes eficientes > Toda Andorra conectada



- 76.100 habitantes
- Turistas: 9 millones/año
- 7 parroquias (municipios): Andorra la Vella, Escaldes-Engordany, Encamp, Sant Julià de Lòria, La Massana, Canillo y Ordino.
- Buses cadenciados en todo el país.
- 7 líneas, una de ellas exprés, funcionando cada 15, 20, 30 o 60 minutos.
- Resuelve la movilidad en destino, pero no cubre las grandes demandas de acceso (mov. Internacional).



Oportunidades para el desarrollo de las zonas de montaña a través del TP

4.3. Ejemplos de redes eficientes > Valle de Kleinwalsertal (Alpes Austríacos)

- 5.000 habitantes
- 12.000 plazas hoteleras
- Usuarios del transporte público: 4,3 millones/año.
Bus a la estación de tren de Oberstdorf (DE) y para movilidad interna. Cada 20 minutos y 10 en HP
- Todo el aparcamiento en vía pública es de pago
- El bus está incluido en las pernoctaciones
- Financiación sin tasa turística, pero pagada por hoteleros.
- Sin segundas residencias. Se exigen 240 pernoctaciones/año para ser propietario.



Oportunidades para el desarrollo de las zonas de montaña a través del TP

4.4. Ejemplos de redes eficientes > Ferrocarril cadenciado

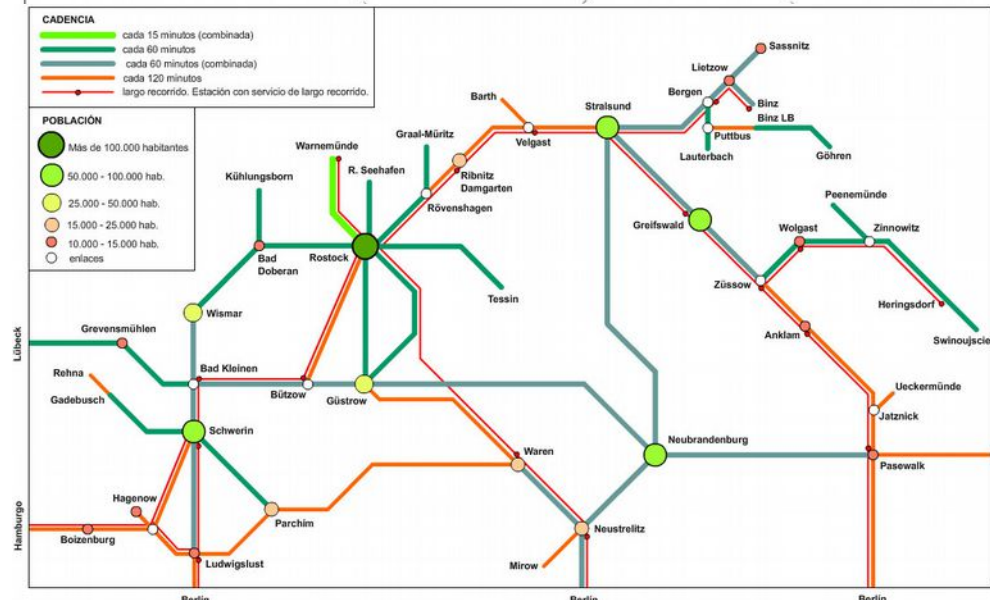
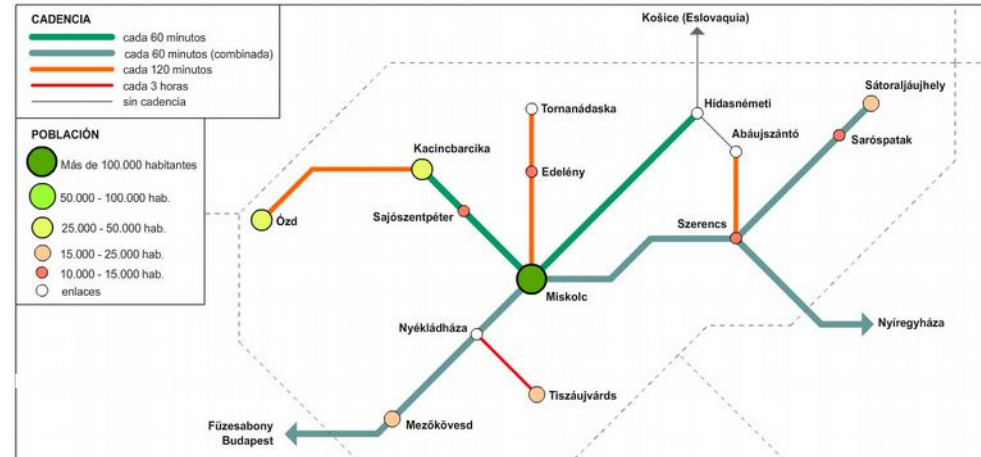
REDES CADENCIADAS INTEGRADAS

Ejemplos regionales:

- Ex FEVE
- provincia de Miskolc, Hungría
- Isla de Cerdeña, Italia
- Todos los länder alemanes en general.
Esp.atención a Mecklemburg-Vorpommern

Ejemplos nacionales

- Marruecos
- Bélgica, Holanda, Dinamarca, Finlandia, República Checa, Portugal y Austria, entre otros países europeos, también tienen cierto grado de integración.



Oportunidades para el desarrollo de las zonas de montaña a través del TP

4.5. Ejemplos de redes eficientes > Tarifas competitivas

LÄNDERTICKET (DE)

- billete válido para una a **5 personas**, al mismo precio o con un pequeño incremento por viajero o con pequeños incrementos
- Competencia directa al vehículo compartido
- Incluye la red ferroviaria cadenciada almenana (excepto trenes IC e ICE) y la mayor parte de las redes de transporte urbano
- número ilimitado de viajes en un día

Los 16 estados alemanes han formado 10 länder ticket.

Condiciones del Länderticket de Berlín-Brandemburgo:

- 29 € (5,8 € por persona)
- Laborables fuera de hora punta: de 09 a 03 am
- festivos: sin restricción



5



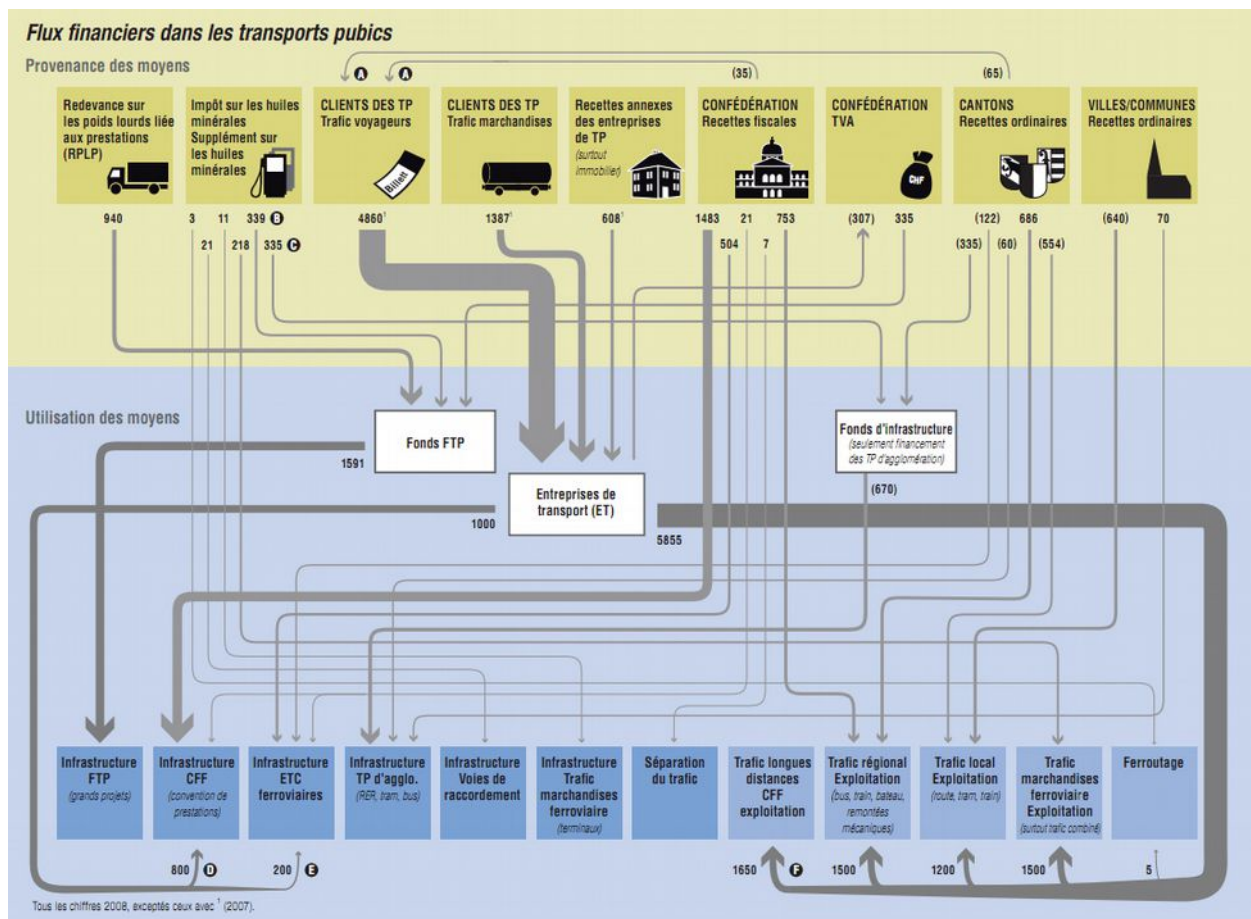
Oportunidades para el desarrollo de las zonas de montaña a través del TP

4.6. Ejemplos de redes eficientes > Financiación

Financiación cruzada del transporte público suizo (2008)

En Suiza se consiguen fondos a partir de 4 fuentes de financiación diferentes:

- Pasajeros y cargadores de mercancías por ferrocarril
- Fondos públicos: Confederación (reasignación del IVA y fondos generales), cantones y ayuntamientos
- Tasa sobre los camiones (RPLP), aprobada en referendo, y precursora de la Euroviñeta
- Impuesto sobre hidrocarburos (en España céntimo sanitario, no destinado al transporte)



Oportunidades para el desarrollo de las zonas de montaña a través del TP

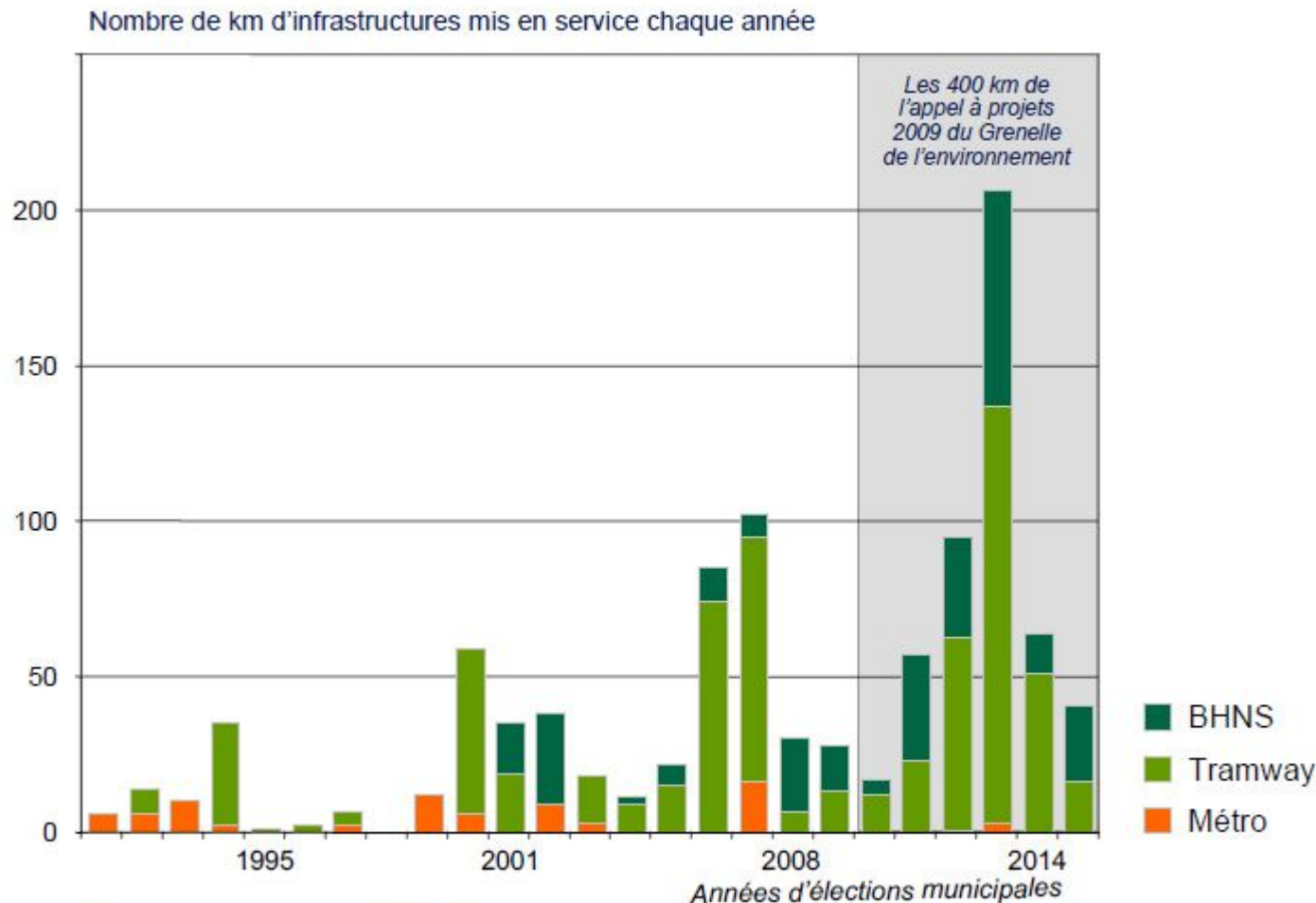
4.6. Ejemplos de redes eficientes > Financiación

LA “GRENELLE” AMBIENTAL es el nombre con el que se conoce un gran acuerdo de 2007 entre el Estado y las administraciones locales, en colaboración con la industria, los sindicatos, las asociaciones profesionales y las ONG, para defender un desarrollo económico en consonancia con la protección del medio ambiente. La “Grenelle” ambiental planteaba una moratoria en la construcción de nuevas autopistas para favorecer el ferrocarril y el transporte público urbano, entre muchas otras medidas.

- Construir 1.500 km de nuevas líneas de tranvía o bus de alto nivel de servicio en 10 años, que se añadan a los 329 km existentes. El objetivo es un cambio modal equivalente a 18.000 millones de viajeros-km recorrido, con un coste de 18.000 millones de euros, de los cuales el Estado francés aportará 4.000 millones.
- En Île-de-France el 70 % de los recorridos se hacen de periferia a periferia. Lanzamiento de un proyecto de circunvalación. prolongación de Meteor y mejora de la línea 13.
- DOM-COM: posicionamiento prioritario de los planes de transporte colectivo. Este programa debía ser objeto a finales de 2008 de una negociación con las autoridades organizadoras del transporte y, más globalmente, con las colectividades territoriales afectadas: definición del programa, modalidades de apoyo del Estado y de las competencias de las autoridades organizadoras (transporte de mercancías, estacionamiento, etc).

Oportunitats para el desenvolupament de les zones de muntanya a través del TP

4.6. Exemples de xarxes eficients > Financiació



Source : base de données TCSP du Certu et appel à projet transports urbains 2009

Oportunidades para el desarrollo de las zonas de montaña a través del TP

4.6. Ejemplos de redes eficientes > Financiación

El “**VERSEMENT TRANSPORT**”. Se trata de una tasa sobre la masa salarial de los trabajadores que pagan las empresas francesas situadas en ámbitos metropolitanos destinada a financiar los servicios de transporte y abaratar las tarifas de los trabajadores.

- Incide por tanto en el doble concepto de fiscalidad ecológica: financiar la movilidad sostenible y favorecer el cambio modal.
- Las empresas con menos de 9 empleados no pagan este tributo durante los tres primeros años de funcionamiento. A partir del 4º año pagan un 25 % del impuesto, del 5º un 50 %, del 6º un 75 % y del 7º un 100 %.

Tributo sobre la masa salarial de los trabajadores	Aglomeraciones de entre 10.000 y 100.000 habitantes y zonas turísticas con menos de 10.000	Aglomeraciones con más de 100.000 habitantes
Sin proyecto de transporte público en vía reservada	0,55 %	0,85 %
Con proyecto de transporte público en vía reservada	1,00 %	1,75 %
Recargo a zonas turísticas	+0,20 %	+0,20 %

- Se ha convertido en la principal fuente de financiación pública del transporte colectivo, tras la recaudación directa por tarifas. En Ile de France ha alcanzado el 40% de financiación, y en Montpellier se ha hecho cargo de todo el déficit operativo.
- Se implantó en los años 70 en todas las áreas metropolitanas mancomunadas
- La tasa tiene en cuenta la densidad de servicios de transporte público y proximidad a los centros metropolitanos, así como la existencia o no de sistemas de transporte público en vía reservada: BHNS, tranvía o metro

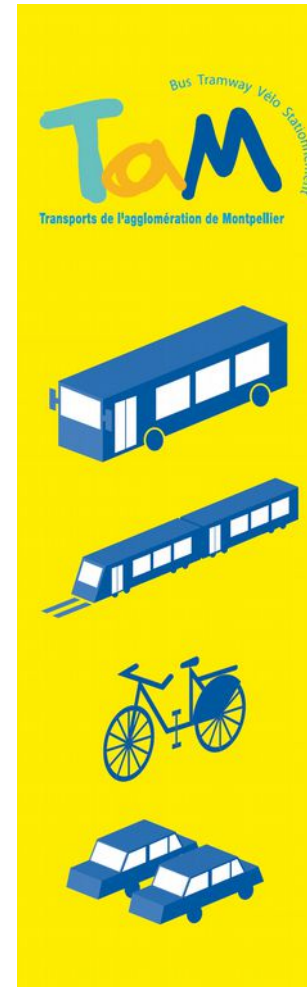
Oportunitats per al desenvolupament de les zones de muntanya a través del TP

4.7. Exemples de xarxes eficients > Política intermodal



Oportunitats per al desenvolupament de les zones de muntanya a través del TP

4.7. Exemples de xarxes eficients > Política intermodal



Oportunidades para el desarrollo de las zonas de montaña a través del TP

5.1. El FC como dinamizador turístico > Ferrocarriles turísticos en Francia

- Amplia tradición en Reino Unido, Alemania, Francia, Suiza, etcétera.
- Francia: más de 32 grandes líneas clausuradas por las autoridades ferroviarias y reabiertas por consorcios o asociaciones de amigos del ferrocarril
- Más de 70 destinos, incluyendo bici-raíles, trenes de vapor, cremalleras, trenes clásicos o simplemente panorámicos.
- Existencia de una regulación y legalización de estas actividades **Union des exploitants de chemins de fer touristiques et de musées (UNECTO)**: www.unecto.fr



Oportunitats para el desenvolupament de les zones de muntanya a través del TP

5.1. El FC como dinamizador turístico > Ferrocarrils turístics en França



Oportunidades para el desarrollo de las zonas de montaña a través del TP

5.2. El FC como dinamizador turístico > Trenes turísticos regulares en España



RÍO ERESMA. Operado por la Asociación de Amigos del FC de Madrid. Colabora: Renfe.
<http://www.trenrioeresma.es/>

TREN DELS LLACS. Operado por Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya. Colabora: ARMF
<http://www.trendelsllacs.cat/>

TREN DE SÓLLER. Operado por la empresa privada Ferrocarril de Sóller S.A. ¡Los únicos!
<http://www.trendesoller.com/>

Oportunitats para el desenvolupament de les zones de muntanya a través del TP

5.2. El FC como dinamizador turístico > Trenes turísticos regulares en España



TREN DEL CIMENT. Operado Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.

<http://www.trendelciment.cat>

TREN DEL MUSEO VASCO DEL FERROCARRIL. Operado EuskoTren. Posible acceso en transporte público por carretera.

<http://www.bemfundazioa.org/>

Oportunitats para el desarrollo de las zonas de montaña a través del TP

5.3. El FC como dinamizador turístico > Potenciación del deporte y la naturaleza

ECORAIL DEL CARDENER

- Funciona algunos domingos sobre el tramo Callús – Mas de Sant Iscle, con 8 km, del ramal de mercancías Manresa – Súria de **FGC**, día en el que no funcionan trenes.
- Permite pedalear sobre raíles con vehículos especiales.
- También se puede viajar sobre un tractor diésel.
- Dificultad para acceder en transporte público.



Oportunidades para el desarrollo de las zonas de montaña a través del TP

5.3. El FC como dinamizador turístico > Potenciación del deporte y la naturaleza

VÍAS VERDES

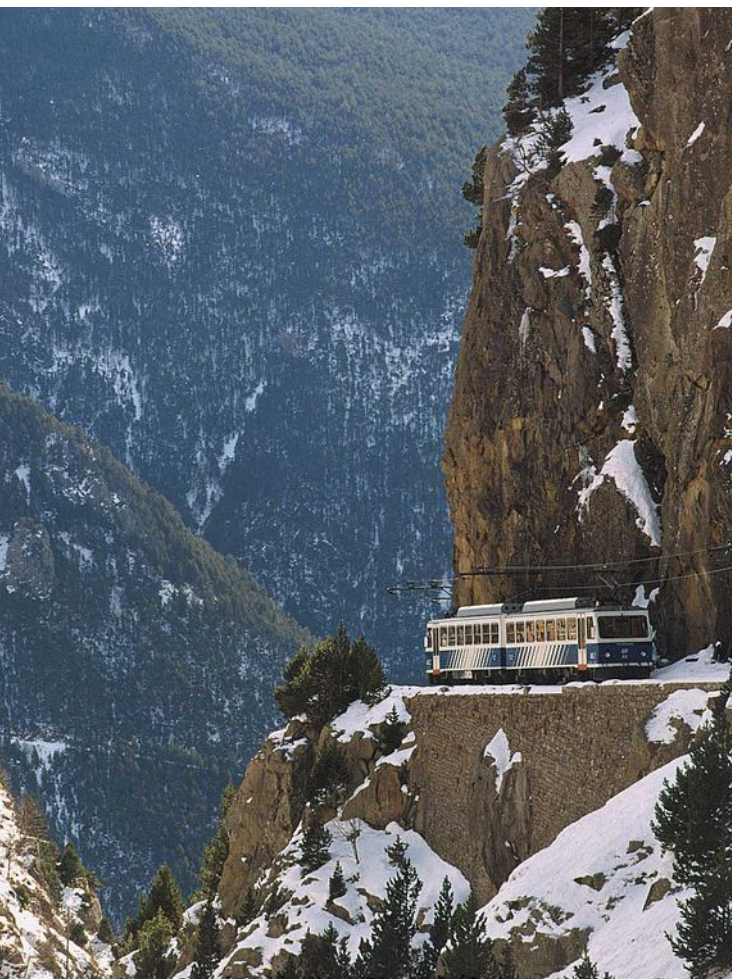
- Oportunidad por desarrollar.
- España y el problema de las consignas. Consigna = maletero del transporte público.
- Algunos operadores de bus permiten el traslado de bicicletas en sus vehículos. Renfe en algunos trenes.
- Se requiere una visión integral del turismo de vía verde: no todos deben de acceder en vehículo privado.
- Posibilidad de alquilar bicicletas “one way”, sólo ida, en un pack incluyendo el acceso en tren / bus
- La realidad: tramos por acondicionar, no alquiler de bicicletas próximas a itinerarios en domingo, etcétera.



Fuente: National Geographic

Oportunitats para el desarrollo de las zonas de montaña a través del TP

6.1. El operador de transporte público como dinamizador turístico



- Billetes combinados de Rodalies Renfe www.rodaliesdecatalunya.cat
- Cremallera de Núria: www.valldenuria.cat
- Cremallera de Montserrat: www.cremallerademontserrat.com
- Bus turístic de TMB: www.barcelonabusturistic.cat
- Trenet turístic de Tarragona: www.tarracotrenetturistic.com
- Skybus: www.sagales.com/vplus/
- Tren dels Llacs: www.trendelsllacs.cat
- Tren del Ciment: www.trendelciment.cat
- Vies verdes (bicicleta): www.viesverdes.cat
- Telefèric de Montjuïc, Funicular de Montjuïc i Tramvia Blau: www.tmb.cat (Secció transports d'oci)
- Red de ciudades AVE, Renfe

Oportunidades para el desarrollo de las zonas de montaña a través del TP

6.2. El operador de transporte público como agente aislado

EL ANTIEJEMPLO

- Sierra de Guadarrama: ámbito con gran potencial turístico, no sólo asociado a la nieve.
- Disposición de una línea ferroviaria espectacular Cercedilla – Cotos
- Rigidez de horarios y tarifas
- Se requiere reserva
- Siempre se cobra la tarifa más cara, ida y vuelta, y no se puede hacer uso de los apeaderos intermedios.
- Se potencia la segunda residencia
- Es una oferta anti “forfait”, sólo incluye transporte
- No cubre toda la demanda en días festivos: sólo siete trenes al día en fin de semana.
- Sin restricciones al vehículo particular



Oportunidades para el desarrollo de las zonas de montaña a través del TP

7.1. Nuestro problema endémico > Más cemento que inteligencia

ESPAÑA NO CUENTA CON UNA ESTRATEGIA DE MOVILIDAD, SÓLO DE INFRAESTRUCTURAS

- España no necesita un AVE por provincia sino una oferta de movilidad para la realidad económica: movilidad obligada y movilidad turística.
- La movilidad mayoritaria se satisface en menos de 60 minutos por trayecto.
- Los esfuerzos inversores en ferrocarril trabajan sobre una red radial pero no sobre los principales vectores de movilidad territorial.
- España no cuenta con un plan de servicios, a diferencia de los países con mayor número de usuarios del ferrocarril.
- Muchas líneas tienen un potencial de demanda no explotado.

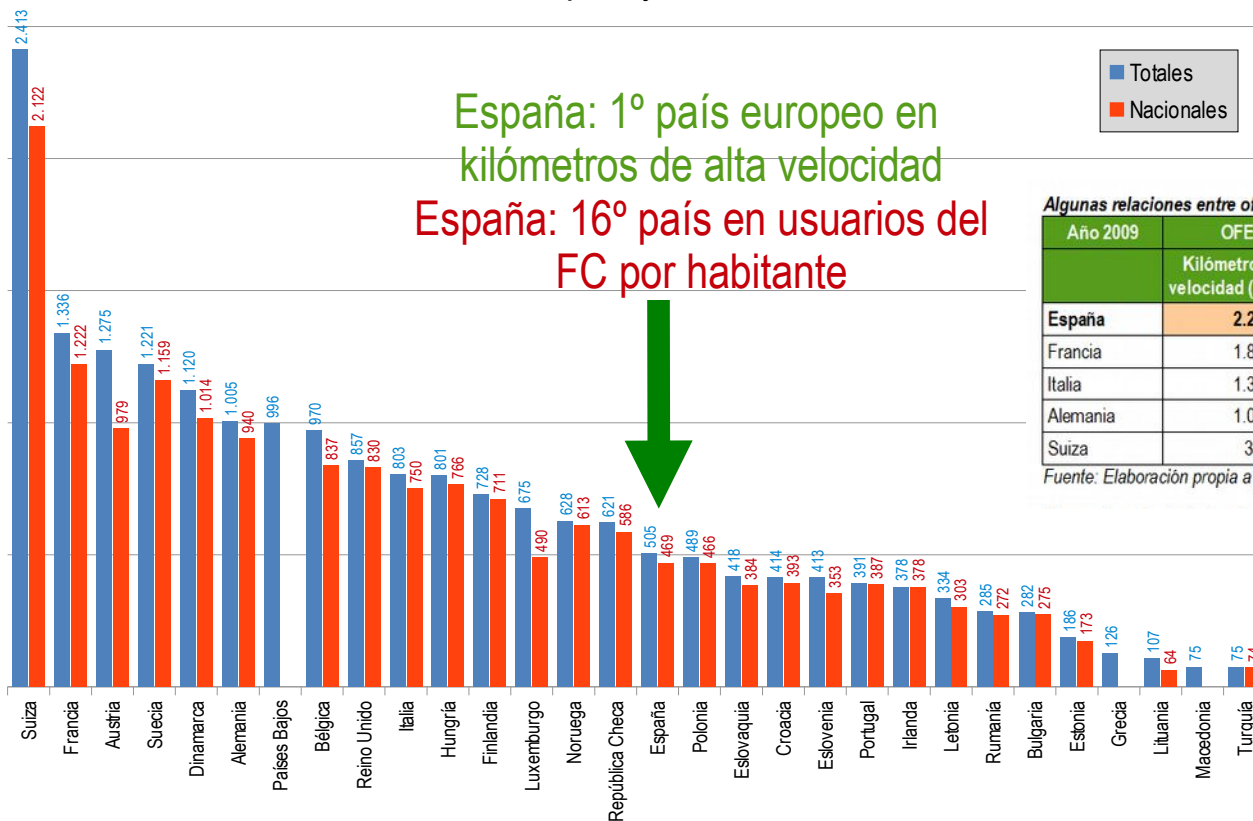


Oportunidades para el desarrollo de las zonas de montaña a través del TP

7.1. Nuestro problema endémico > Más cemento que inteligencia

Media anual de kilómetros viajados en tren por habitante

Kilómetros por viajero. Año 2009



Algunas relaciones entre oferta y demanda en países europeos.

Año 2009	OFERTA	DEMANDA	
	Kilómetros de alta velocidad (>250 km/h)	Km realizados en tren por hab. (año 2009)	Cuota ferroviaria (año 2009)
España	2.200	469 km / hab.	7%
Francia	1.800	1.222 km / hab.	11%
Italia	1.300	803 km / hab.	6%
Alemania	1.030	1.005 km / hab.	9%
Suiza	35	2.122 km / hab.	18%

Fuente: Elaboración propia a partir de Wikipedia y Eurostat.

Oportunidades para el desarrollo de las zonas de montaña a través del TP

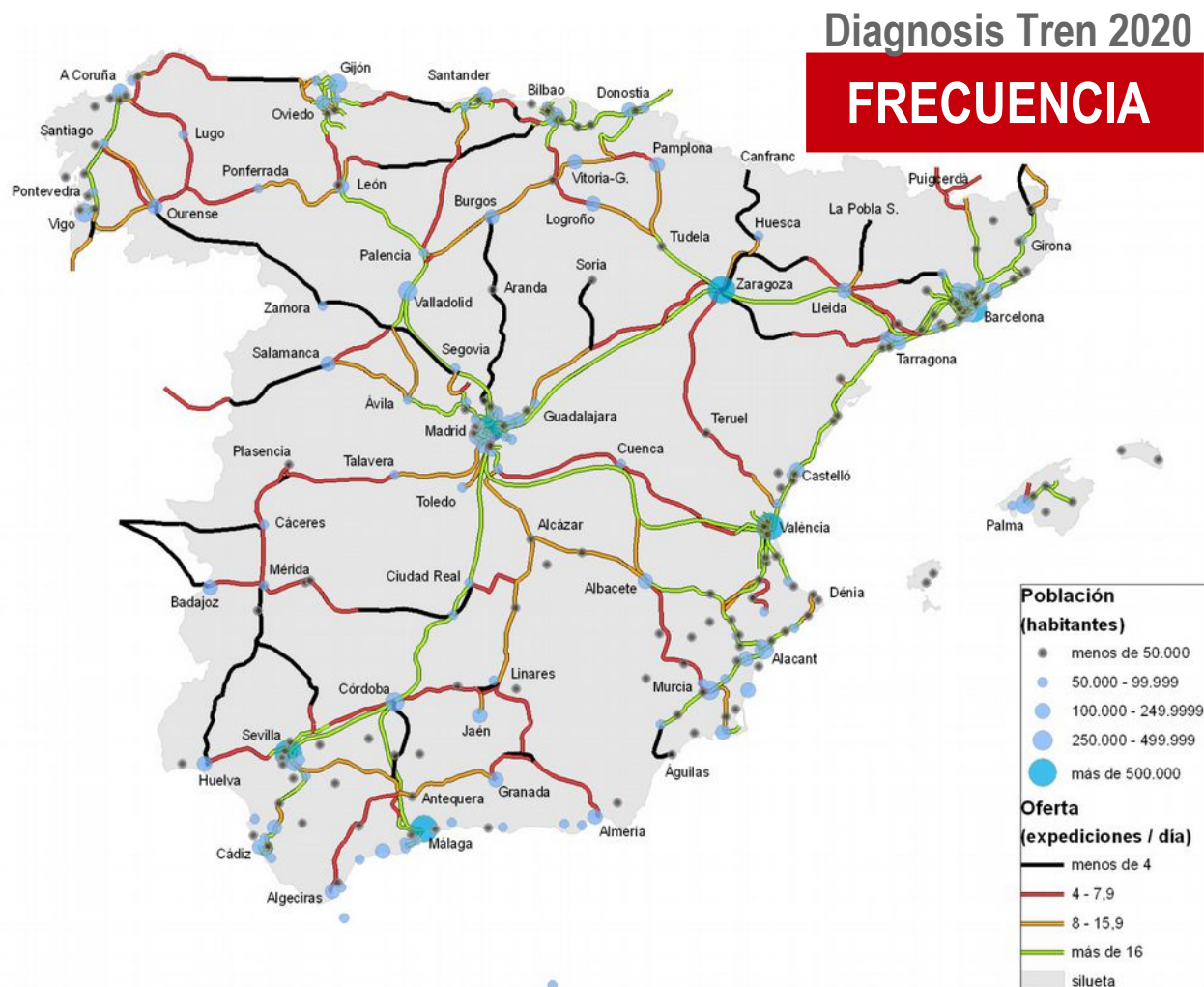
7.2. Nuestro problema endémico > Un FC sin plan de servicios regionales

Se ha estudiado la frecuencia de servicios por tramos de línea, incluyéndose las cercanías, regionales y largo recorrido, con los siguientes resultados:

El 18% de la red ferroviaria ofrece menos de 4 trenes diarios por sentido

El 45% de la red ferroviaria ofrece menos de 8 trenes diarios por sentido; es decir, tiene tiempos de espera superiores a las dos horas.

La frecuencia media ofrecida en toda la red es de 18,72 circulaciones diarias.



Oportunidades para el desarrollo de las zonas de montaña a través del TP

7.2. Nuestro problema endémico > Un FC sin plan de servicios regionales

Se ha tramificado la red en 144 tramos de distancias parecidas entre capitales de provincia y ciudades de más de 10.000 habitantes.

Se han considerado poblaciones a partir de 2.500 habitantes y limitado la población máxima a 400.000 habitantes. La población accesible en los 144 tramos estudiados es de 4.126 habitantes por km, con una variación estándar de 3.012 habitantes por km, lo que da una idea del reparto heterogéneo de la población.



Oportunidades para el desarrollo de las zonas de montaña a través del TP

7.2. Nuestro problema endémico > Un FC sin plan de servicios regionales

PROPUESTA DE ACTUACIONES “PRIMER AÑO” DEL PLAN DE MOVILIDAD FERROVIARIO TREN 2020

- Líneas con más de 5.000 habitantes por kilómetro que actualmente cuentan con muy poco servicio regional
- Líneas competitivas en tiempos de viaje y accesibilidad a sus estaciones



Oportunidades para el desarrollo de las zonas de montaña a través del TP

7.3. Nuestro problema endémico > Existe potencial no utilizado

- Poca demanda → reducción de servicios
- Reducción de servicios → pérdida de competitividad
- Pérdida de competitividad → pérdida de usuarios
- Pérdida de usuarios → incremento del déficit
- Inc.del déficit y mala financiación TP → clausura?

Los operadores de vía métrica han roto este círculo vicioso y han apostado por la movilidad cotidiana en el ámbito rural o menos poblado:

- Han apostado por sistemas ferroviarios cadenciados
- Han modernizado material móvil y creado estructuras de bajo coste
- Se han financiado localmente: el Estado no se implica en la movilidad cotidiana.
- Mayor integración de redes y tarifas con bus/bici...

FGC, FGV Alicante, FGV València, SFM, EuskoTren, ex FEVE...

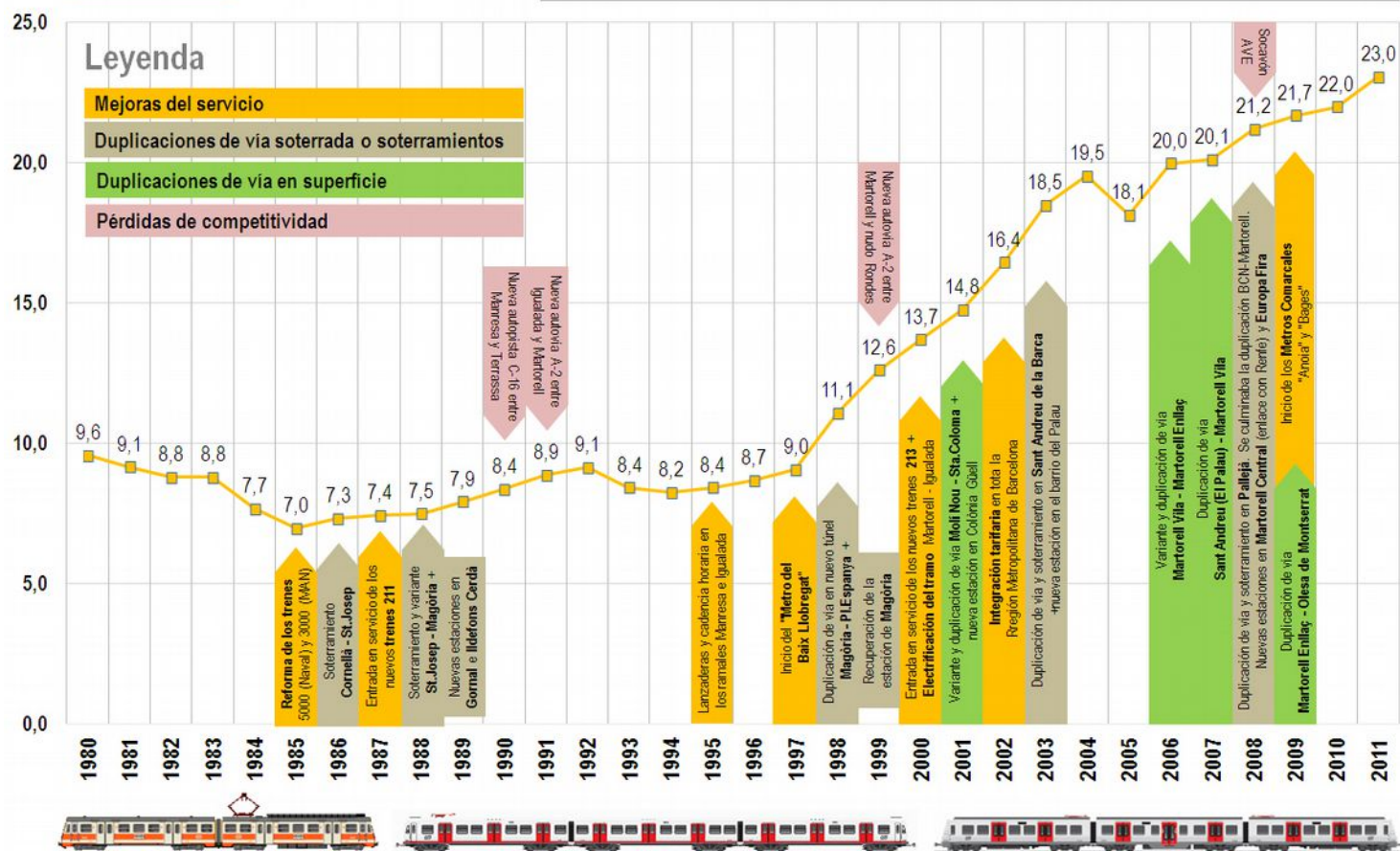


Oportunidades para el desarrollo de las zonas de montaña a través del TP

7.3. Nuestro problema endémico > Existe potencial no utilizado

La Generalitat hace rebrotar el Carrilet de sus cenizas

Millones de viajeros anuales en el Carrilet (1980-2011) tras su traspaso a la Generalitat en 1979



Oportunitats per al desenvolupament de les zones de muntanya a través del TP

7.4. Nuestro problema endémico > El problema en el Pirineo

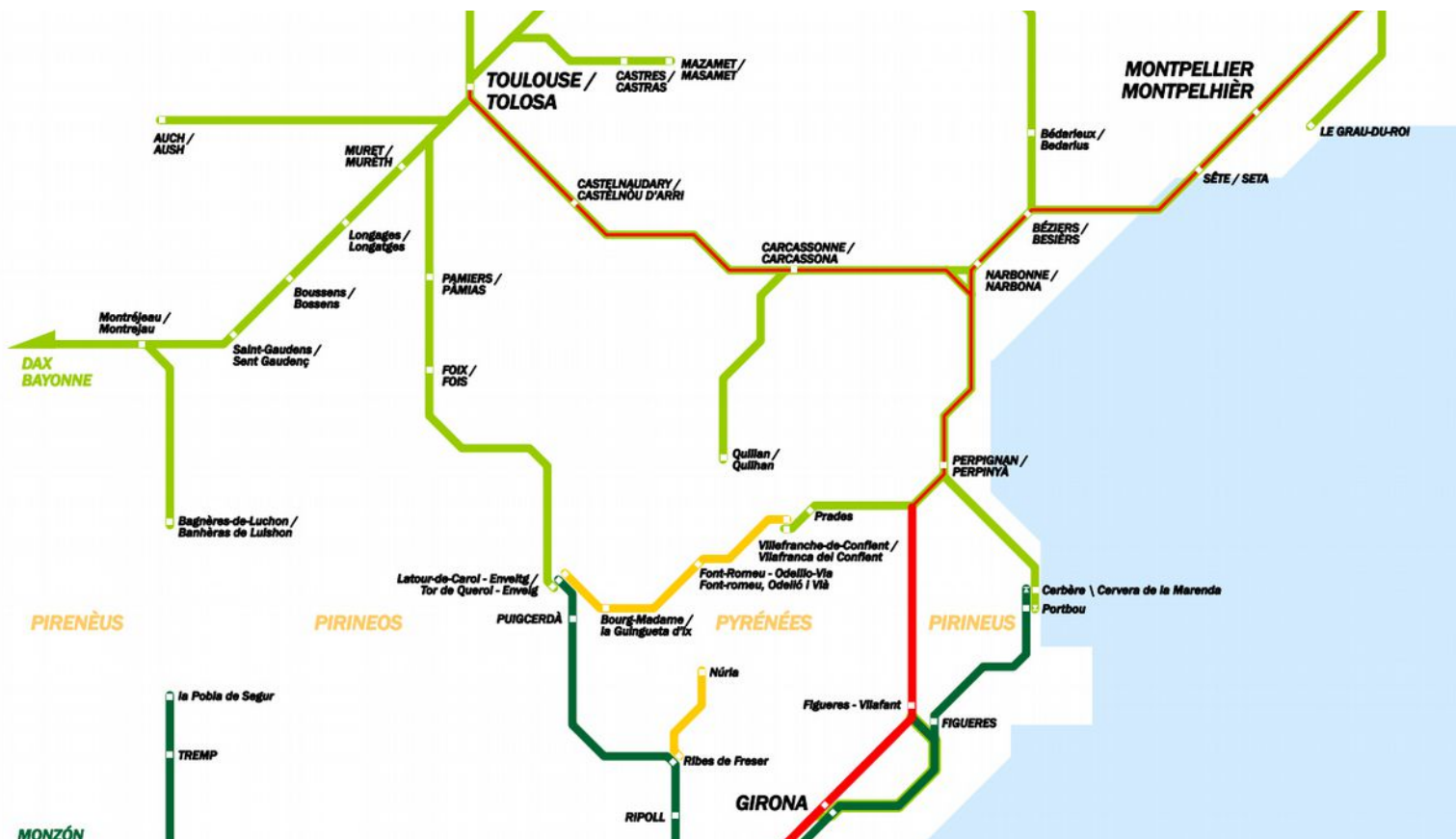
Connections

Information

Ticketing

Comfort

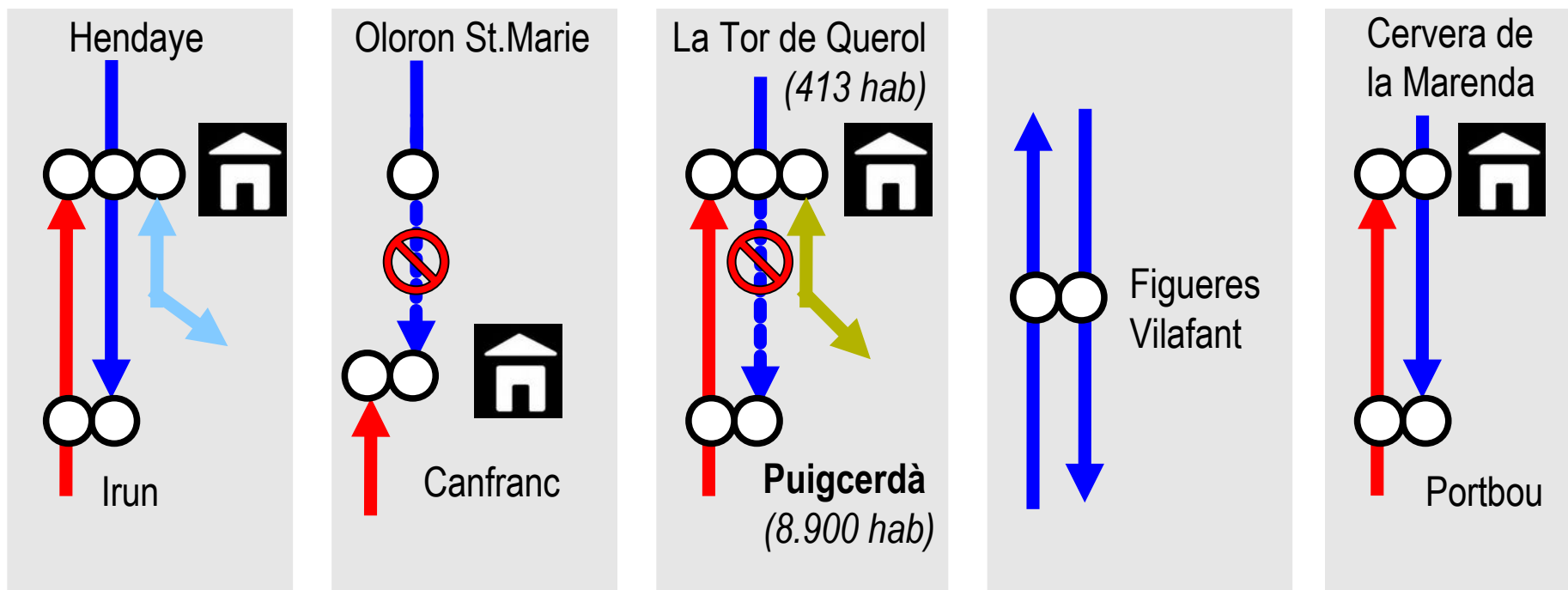
Financing



Oportunidades para el desarrollo de las zonas de montaña a través del TP

7.4. Nuestro problema endémico > El problema en el Pirineo

FRONTERAS EN LA UE: Descoordinación horaria, trenes que vuelven vacíos con prohibición de carga...



- Iberian Gauge
- Standard Gauge
- - - - - Closed connection
- Metric Gauge (Train Jaune SNCF)
- Metric Gauge (Topo. EuskoTren)

Oportunidades para el desarrollo de las zonas de montaña a través del TP

8. Conclusiones

- 1) Uno de los principales problemas de las zonas de montaña y los ámbitos rurales es la movilidad. **El transporte público es la cuarta pata del estado del bienestar**, tras la educación, sanidad y vivienda. La mitad de la población no dispone de carné de conducir.
- 2) La sinergia entre el transporte público regular y el turístico favorece las economías de escala en la movilidad sostenible; es decir, hay que **intentar sumar demandas de residentes y visitantes**.
- 3) En España existen más de 2.100 kilómetros de ferrocarril en desuso, especialmente en áreas rurales. **El ferrocarril es un gran atractivo en zonas de montaña en cualquiera de sus vertientes**: tren comercial, tren turístico, cicloraíl o vía verde.
- 4) Los modelos de desarrollo turístico rural asociados a la movilidad sostenible o “**car-free**” **son cada vez más demandados**. Hay gente que quiere despegarse del coche, al menos en fin de semana.
- 5) La **desregulación del aparcamiento en zonas turísticas es una oportunidad perdida para el desarrollo económico de éstas**. Hay rupturas de carga que son deseables. El mejor modelo español es el de la Vall de Núria, operado por la empresa pública FGC.
- 6) **España tiene zonas de montaña potencialmente muy rendibles para el turismo sostenible**.
- 7) Se requiere un **plan de movilidad estatal** que incluya la potenciación del ferrocarril a escala regional, la intermodalidad con el autocar, la financiación y la integración tarifaria y horaria.
- 8) No son necesarias más infraestructuras faraónicas, sino pequeñas y estratégicas; así como **nuevos modelos de gestión y operación más económicos**. Proponemos el Plan Tren 2020, no el PITVI.

Oportunidades para el desarrollo de las zonas de montaña a través del TP



Ricard Riol Jurado

www.transportpublic.org

info@transportpublic.org

93 244 49 70

