

Petición política 20D // 14-12-2015

## España necesita un plan de servicios, no un enésimo e inalcanzable plan de infraestructuras megalómanas

- Proponemos un cambio en la política de transportes española: planificar servicios cotidianos en lugar de infraestructuras de uso esporádico
- Los servicios ferroviarios cotidianos de Renfe carecen de apoyo de los partidos tradicionales de derecha, y de hoja de ruta en los partidos tradicionales de izquierda, con la única excepción de los incumplidos planes de Cercanías de Madrid, Barcelona, Sevilla y València.

Proponemos cinco grandes cambios:

- 1) Moratoria en la construcción de grandes infraestructuras viarias de alta capacidad y fomento del ferrocarril, ciclovías y los carriles bus-VAO de acceso a las grandes ciudades
- 2) Racionalización del pago directo de las infraestructuras de alta capacidad. Aprovechar la directiva Euroviñeta para armonizar el pago por uso de las autovías y la homogeneización del tratamiento diferencial que reciben las distintas comunidades autónomas. El objetivo es usar el pago por uso para regular la movilidad de viajeros y mercancías y ayudar a financiar alternativas más sostenibles para el transporte terrestre.
- 3) Cambio del PITVI ferroviario, un enésimo plan de infraestructuras megalómanas, por un plan de servicios de transporte ferroviario cotidiano. Proponemos el proyecto TREN 2020 como inspiración para este nuevo plan.
- 4) El estado debe implicarse en la financiación de la movilidad sostenible para todas las áreas metropolitanas y capitales de provincia. El AVE para todos debe dar paso al concepto transporte público para todos. Cada provincia o área metropolitana debería poder presentar a Fomento un proyecto para sus principales vectores de movilidad cotidiana.
- 5) Aprovechamiento de la red de alta velocidad para una gestión más racional del sistema aeroportuario español, evitando duplicidades y subvenciones del transporte más contaminante: el avión.



- El proyecto Tren 2020 pone el acento en el servicio y la movilidad cotidiana de las personas y no se concibe como un nuevo e incierto catálogo de infraestructuras faraónicas
- Por primera vez se publica una diagnosis del ferrocarril exhaustiva, que permite priorizarlas inversiones según la demanda y la competitividad, no según preferencias arbitrarias.
- Se propone una reducción de las inversiones anuales en infraestructura cercana al 50% apostando por las líneas mixtas en vez de las de alta velocidad exclusivas de viajeros

El Plan Tren 2020, que propone una nueva hoja de ruta basada en la combinación de planes de servicio (2013-2020) y de infraestructura (2013-2030) con unos claros objetivos sociales y ambientales, ya que se pone el acento en la **movilidad cotidiana** de todas las provincias y no en objetivos megalómanos como llegar el AVE, únicamente desde Madrid. La propuesta se quiere hacer llegar al Ministerio de Fomento en los próximos meses.

El Plan Tren 2020 se configura como un **elemento de debate** ambiental, social y territorial, abierto a toda la sociedad, con la mirada puesta en Europa y con una manifiesta voluntad de resultar proactivos. El Plan Tren 2020 no plantea una ruptura con la planificación vigente pero sí una reorientación. Frente a los grandes progresos infraestructurales y tecnológicos del AVE, que han situado a España como primer país europeo en kilómetros de alta velocidad, se obtienen unos pobres resultados en demanda, con un decimo sexto lugar en kilómetros recorridos en tren por habitante. Además el ferrocarril convencional vuelve a estar amenazado: aquellos trenes que nunca se potenciaron, cuyos horarios y tarifas no tenían ningún criterio comercial, están pasando en 2013 por el rodillo de la "reducción del déficit", más dirigido a la reducción del mercado ferroviario que a la optimizar sus costes unitarios.

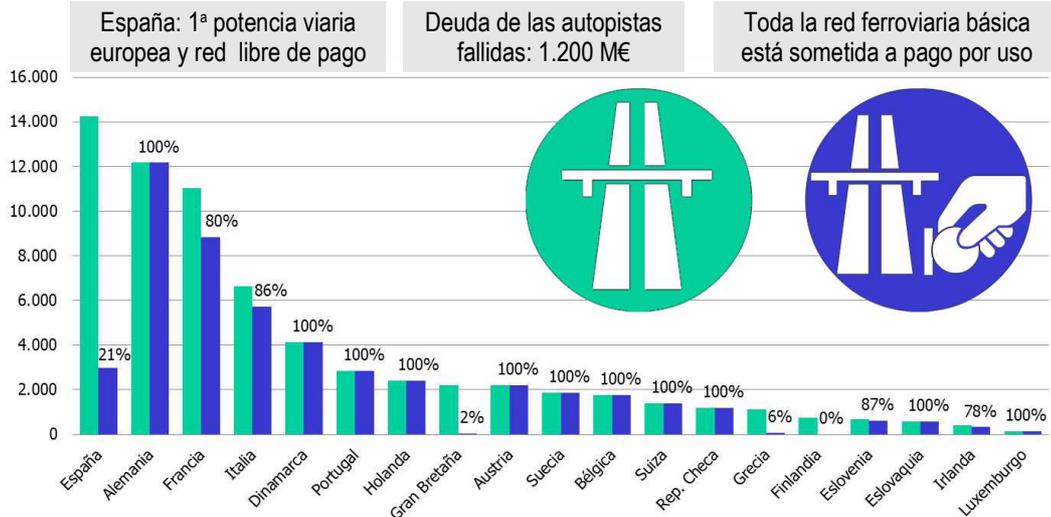
El Plan Tren 2020 incluye un **análisis inédito de los atributos de los desplazamientos** que permitirían captar más viajeros al ferrocarril y que hasta ahora no han sido suficientemente valorados, como la competitividad relativa con la carretera, que no pasa necesariamente por la muy alta velocidad; la necesaria accesibilidad y centralidad de las estaciones, la importancia de la frecuencia de paso en la movilidad cotidiana o el efecto de las políticas tarifarias en el conjunto del sistema de transportes. Tras este análisis se han encontrado numerosos corredores en los que el ferrocarril es competitivo con la carretera y presenta una demanda crítica suficiente, pero que no es potenciado por falta de oferta ferroviaria.

Las organizaciones consideran que **debe abandonarse el planteamiento de suprimir servicios considerados "deficitarios" basándose en la ocupación actual sin haberse aplicado antes modelos de bajo coste y políticas de estímulo de la demanda**, como han hecho numerosos operadores ferroviarios de la UE. En consecuencia, las organizaciones proponen que el sistema ferroviario convencional no debe reducirse con "listas negras" para la supresión de servicios deficitarios; más bien al contrario, debe ampliarse con "listas blancas" de servicios rentables. Para estimular la demanda se propone seguir el camino de los países con mayor éxito ferroviario, es decir, apostar por un **sistema cadenciado integrado de oferta en los corredores más importantes**. El Plan propone que toda ciudad de más de 50.000 habitantes y dotada de ferrocarril quede conectada con un mínimo de un tren cada dos horas hasta su capital más cercana, que las Cercanías operen como mínimo cada hora y cada media hora en hora punta, y que se adopte una integración de tarifas entre todos los servicios ferroviarios en aquellas líneas con menos trenes.

En materia de **infraestructuras** se propone una adaptación a la crisis económica con inversiones más **moderadas**, una sujeción estricta a objetivos de demanda y criterios ambientales y sociales, y un esquema de financiación creíble que ayude a alcanzar la demanda prevista; es decir, un sistema de financiación cruzado. Con una inversión anual un 50% inferior a la actualmente prevista por el PITVI, se propone intervenir sobre 7.049 kilómetros de vía férrea, mediante proyectos de electrificación (28%), rectificación de líneas convencionales para alcanzar los 160 km/h o trenes-tranvía (23%), finalización de líneas de alta velocidad en obras muy avanzadas (23%), rectificación de líneas convencionales para velocidad alta (22%). Ante la actual crisis energética y ambiental se propone una importante **electrificación del transporte ferroviario**, ya que el último plan de electrificaciones español (no AVE) se acometió en la segunda crisis petrolera de 1979. A la hora de apostar por nuevos ejes ferroviarios se ha adoptado un criterio muy conservador, apostando únicamente por ciudades con más de 100.000 habitantes dentro de corredores intensos de movilidad, como son las áreas de Las Palmas de Gran Canaria, Marbella, Tenerife y Torrevieja.

Con una mayor adaptación a la demanda, mejor gestión energética e introduciendo cambios en el diseño de los vehículos, el tren puede acercarse a las **cero misiones e CO2**. En cualquiera de los escenarios de movilidad previstos se hace imprescindible incrementar la cuota modal del ferrocarril para acercarnos al objetivo europeo de un 20% de reducciones de CO2 respecto a 1990 en 2020.

## Longitud de la red viaria y fracción sometida a pago directo a cargo de los usuarios, total o parcialmente

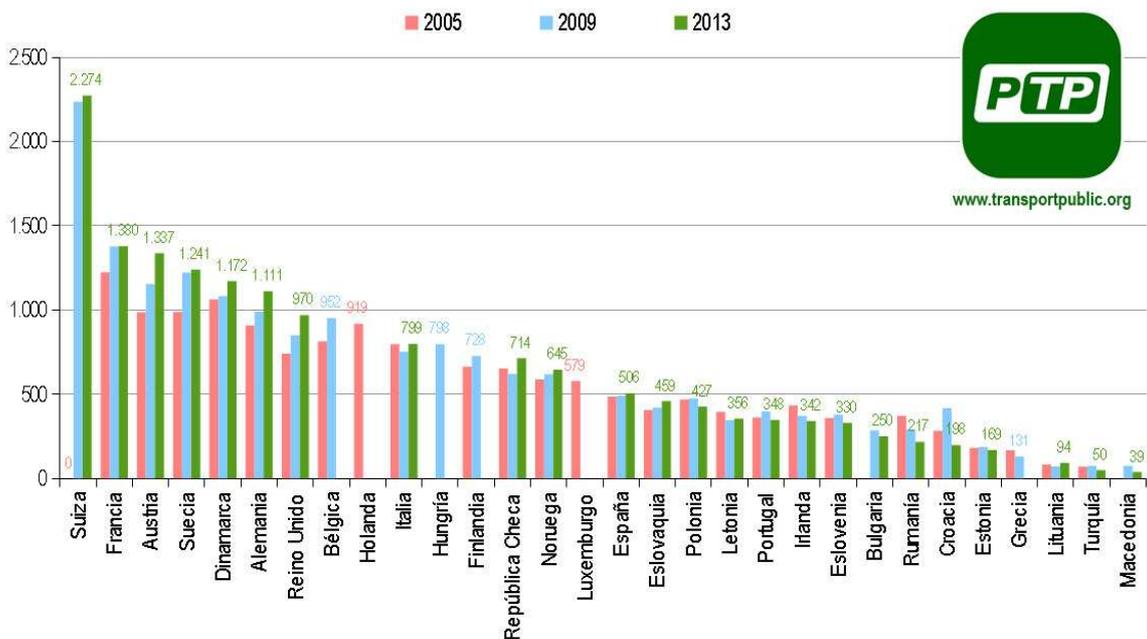


Fuente: Ignacio Nuche. Director Área Carreteras de INECO. Fundació Cercle d'Infraestructures.

## Dotación de kilómetros infraestructuras viarias de alta capacidad y ferrocarriles por millón de habitantes según ámbito territorial



## Kilómetros recorridos en tren por habitante y año en Europa

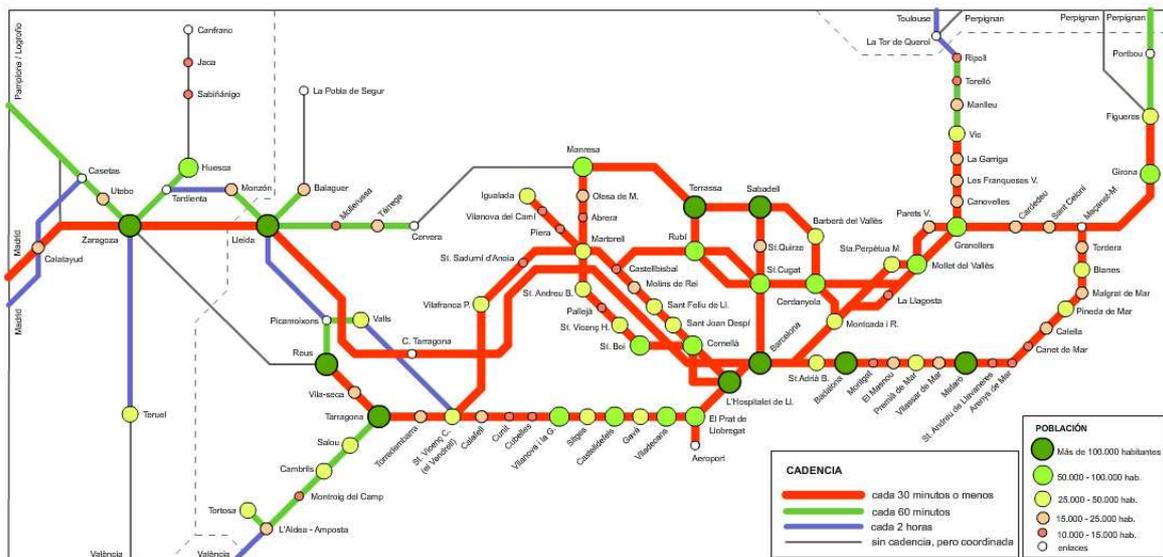


Fuente: PTP

Diagnosis de la potencialidad de desarrollo de las líneas según población residente y según los tiempos de viaje respecto a la carretera.



Propuesta de servicios para el ámbito de Catalunya y Aragón



Documento disponible en [www.transportpublic.org/tren2020](http://www.transportpublic.org/tren2020)