



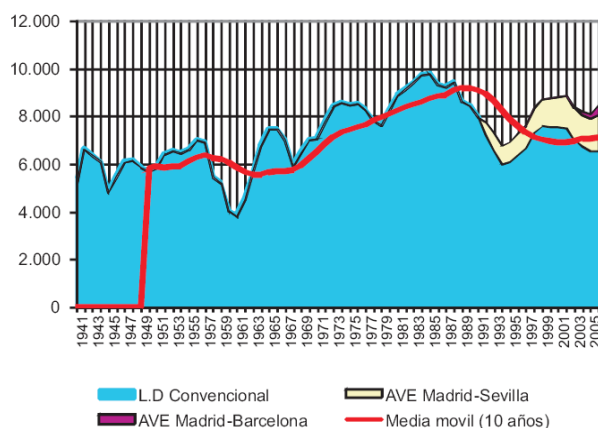
Propuesta para una Grenelle española de movilidad

Situación de la movilidad en España

España vive de espaldas a la movilidad sostenible. El debate de la proposición de ley de movilidad sostenible de finales de octubre de 2008 constituye un ejemplo de la desinformación y despiste en que vive España y buena parte de sus representantes políticos. De hecho, el concepto de movilidad no existe en la agenda política española.

1. La mayoría de líderes políticos locales piden al Ministerio de Fomento, y a las consejerías de obras públicas y transporte de sus CC.AA., autopistas y trenes de muy alta velocidad (porque ir a menos de 300 km/h se interpreta que es una tomadura de pelo). Y los responsables de las administraciones superiores conceden estas demandas, y no únicamente por razones de clientelismo para con los suyos, sino también por convicción de que la obra pública es buena *per se*, al margen de cualquier lógica de planificación de la movilidad. En España no se planifica la movilidad; sólo se planifica la infraestructura. El Ministerio de Fomento se limita a ser un mero proveedor de infraestructuras caras de movilidad, autopistas y líneas de tren de súper alta velocidad, que una vez en funcionamiento tienen tasas negativas de rentabilidad que son maquilladas cada vez con más frecuencia.
2. Así, España ha devenido el país de Europa con la más vasta red de autovías, medida en kilómetros, y con la más alta densidad de autopista por habitante. A la vez, la Ministra de Fomento anuncia ufana que España será de aquí a dos años, en 2010, el país con la red más importante de líneas ferroviarias de alta velocidad en toda Europa. Da igual que en muchos de los tramos de las nuevas autopistas el tráfico ni siquiera llegue a los 10.000 vehículos de IMD. Como tampoco parece importar que la feroz apuesta por los servicios AVE no haya sido aún capaz de recuperar los tráficos ferroviarios de larga distancia que había en 1985, año en que se cierran miles de km de ferrocarril y se empiezan a recibir fondos europeos ilimitados para construir autopistas, o que los servicios Avant que se inauguran lleven sólo entre el 5 y el 20% de plazas ocupadas. Todos estos argumentos aparecen para el Ministerio de Fomento como superfluos porque parece que lo verdaderamente importante es la infraestructura en sí misma, no el servicio que se presta.

Figura 3.3. Tráfico (millones de viajeros.km) de larga distancia 1941-2006



Fuente: Observatorio del ferrocarril español. Septiembre de 2008

En la siguiente tabla aparece indicada claramente la sobredotación que tiene España en autopistas, y en el que viene a continuación, la infradotación que tiene en cuanto a ferrocarriles.

	Ràtios de dotació d'autopistes / habitant				
	Població (milions) 2005	Superfície (1000 km ²) 2005	Autopistes (km) 2003	Ràtios	
				Autopista per milíó d'habitants	Rànkings d'autopista per habitant
Luxemburg	0,46	2,6	147	323	1
Catalunya amb PNI	7,0	32,1	1899	272	2
Espanya	43,04	506,0	10 296	239	3
Eslovènia	2,00	20,3	477	239	4
Àustria	8,21	83,9	1 670	203	5
Portugal	10,53	91,9	2 002	190	6
Dinamarca	5,41	43,1	1 027	190	7
Catalunya	7,0	32,1	1299	186	8
Suïssa	7,42	41,3	1 351	182	9
Suècia	9,01	450,0	1 591	177	10
França	60,56	544,0	10 379	171	11
Bèlgica	10,45	30,5	1 729	166	12
Holanda	16,31	41,5	2 541	156	13
Alemanya	82,50	357,0	12 044	146	14
Finlàndia	5,24	338,1	653	125	15
Lituània	3,43	65,2	417	122	16
Itàlia	58,46	301,3	6 487	111	17
Regne Unit	60,03	244,1	3 609	60	18
Eslovàquia	5,38	48,8	313	58	19
Hungria	10,10	93,0	542	54	20
Chèquia	10,22	78,9	518	51	21
Noruega	4,61	324,2	213	46	22
Irlanda	4,11	70,3	176	43	23
Polònia	38,17	312,7	405	11	24
EU25	431,44	3840, 2	61 380	142	
EU15	188,79	2349, 5	26 317	139	

Fuente: PTP, a partir de datos de Eurostat

Ràtios de dotació de ferrocarril / habitant					
	Població (milions) 2005	Superfície (1000 km2) 2005	Ferrocarrils (km) 2003	Ferrocarril per milió d'habitants	Rànking de ferrocarril per habitant
Suècia	9,01	450,0	11 037	1225	1
Finlàndia	5,24	338,1	5 851	1117	2
Lètonia	2,31	64,6	2 270	984	3
Chèquia	10,22	78,9	9 602	939	4
Noruega	4,61	324,2	4 077	884	5
Hungria	10,10	93,0	7 950	787	6
Estònia	1,35	45,2	959	712	7
Àustria	8,21	83,9	5 787	705	8
Eslovàquia	5,38	48,8	3 657	679	9
Eslovènia	2,00	20,3	1 229	615	10
Luxemburg	0,46	2,6	275	604	11
Polònia	38,17	312,7	19 900	521	12
Lituània	3,43	65,2	1 774	518	13
França	60,56	544,0	29 269	483	14
Irlanda	4,11	70,3	1 919	467	15
Alemanya	82,50	357,0	36 054	437	16
Suïssa	7,42	41,3	3 231	435	17
Dinamarca	5,41	43,1	2 273	420	18
Bèlgica	10,45	30,5	3 521	337	19
Espanya	43,04	506,0	14 387	334	20
Catalunya amb AVE	7,0	32,1	2002	286	21
Regne Unit	60,03	244,1	17 050	284	22
Itàlia	58,46	301,3	16 287	279	23
Portugal	10,53	91,9	2 818	268	24
Catalunya 2003	7,0	32,1	1682	241	25
Grècia	11,07	132,0	2 414	218	26
Holanda	16,31	41,5	2 811	172	27
EU25	387,97	3828,	199 094	513	
EU15	218,03	1728, 6	151 753	696	

Fuente: PTP, a partir de datos de Eurostat

- Esta NO política de movilidad, que en público pocos dirigentes ponen en entredicho, aunque sí bastantes lo hacen en privado, ha llevado a que España sea una de los países europeos con una movilidad más dependiente de la carretera, que consume casi exclusivamente un petróleo cuyas importaciones nos empobrecen, con unas altas externalidades de la carretera, cifradas en 20.000 M€, con tasas de accidentalidad aún demasiado elevadas y con una política ferroviaria de larga distancia que tiende peligrosamente hacia la exclusión social de la mayoría de usuarios que no encuentran una empresa o entidad que les abone el alto precio del billete del AVE.
- Por su lado, la aviación civil ha tenido en nuestro país un desarrollo vertiginoso. Este crecimiento se ha basado en el dumping que supone el uso de un carburante exento de impuestos, en generosas subvenciones a determinadas compañías –no sólo de bajo coste- y en enormes inversiones en los aeropuertos. España ha construido una de las redes más importantes de aeropuertos: tiene 16 entre los 100 más importantes de Europa, entre ellos, el de Madrid, en cuarta posición, Barcelona en la octava, y Palma de Mallorca en la décimo cuarta, y es la segunda potencia europea en cuanto al número absoluto de pasajeros de avión.
- En paralelo, las redes de trenes de cercanías y los transportes metropolitanos han tenido un desarrollo más bien discreto. A escala metropolitana, salvando Madrid y Barcelona, y quizá Bilbao y Valencia, las redes de TP son iguales hoy que hace veinte años.

Tabla 4 · Viajes anuales por red en transporte público (millones)

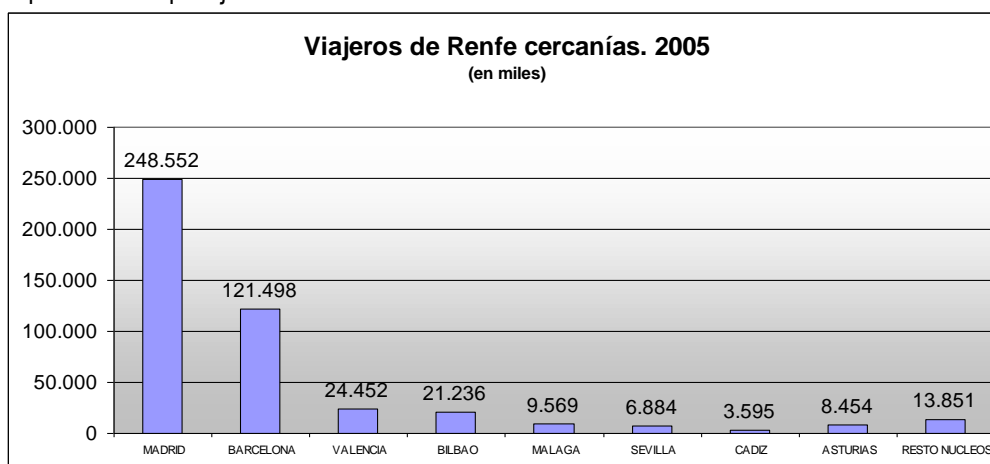
	Autobús urbano	Autobús metropol.	Metro	Tranvía	RENFE*	FEVE	FF.CC. autonómicos	Total autobuses	Total FF.CC.	Total	Viajes anuales/hab
Madrid ¹	482,50	275,90	660,30	-	204,30	-	-	758,40	864,60	1.623,00	270,1
Barcelona	174,54	120,45	353,40	16,90	122,20	-	77,90	294,99	570,40	865,39	178,2
Valencia ²	103,64	15,35	59,47	5,11	25,44	-	-	118,99	90,03	209,02	120,6
Sevilla	85,00	13,80	-	-	7,08	-	-	98,80	7,08	105,88	84,7
Bizkaia	27,27	33,55	79,78	2,94	21,08	1,87	7,23	60,82	112,90	173,71	152,4
Asturias	14,30	n.d.	-	-	7,91	4,43	-	14,30	12,34	26,64	28,1
Málaga ³	43,20	10,00	-	-	9,83	-	-	53,20	9,83	63,03	67,7
Zaragoza ⁴	106,20	5,78	-	-	-	-	-	111,98	0,00	111,98	153,0
Bahía de Cádiz	n.d.	5,45	-	-	2,70	-	-	5,45	2,70	8,15	12,6
Granada	34,40	10,26	-	-	-	-	-	44,65	0,00	44,65	92,2
Alicante	20,12	12,82	-	1,20	-	-	-	32,94	1,20	34,14	78,6
Pamplona	34,63	-	-	-	-	-	-	34,60	0,00	34,60	111,9
Vigo	22,50	-	-	-	-	-	-	22,50	0,00	22,50	75,8

*Cantón ATP

Fuente: Observatorio de la Movilidad Metropolitana de 2006. TRANSYT. UPC

Vemos cómo sólo Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia tienen esquemas de oferta y de demanda TP homologables a los de las ciudades europeas.

En cuanto a las redes de cercanías de RENFE, sólo Madrid y Barcelona tienen captaciones importantes de pasaje.

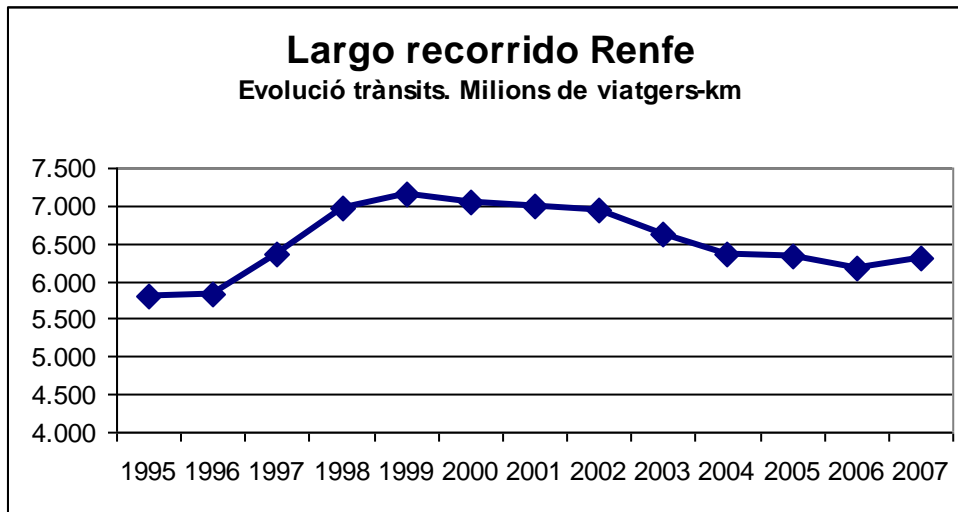


Fuente: Renfe

- Por otra parte, el principal agente público de gestión de movilidad sostenible en España, RENFE, no se reconoce a sí mismo como una empresa de transporte público. Se declara como una empresa que presta servicios de transporte de viajeros y mercancías por ferrocarril. A continuación se analizan sus resultados en los principales segmentos de actividad.

Largo recorrido

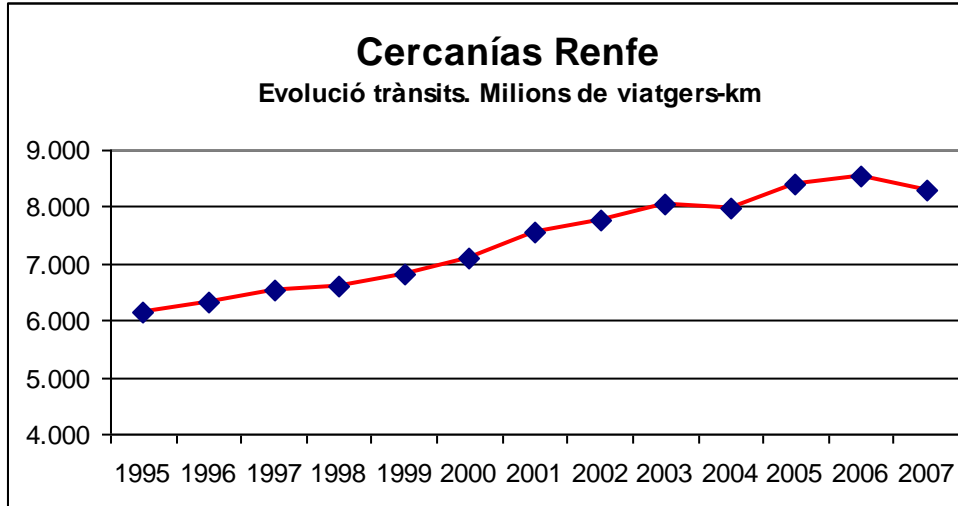
Tendencia a la estabilidad, si bien desde 1999 se observa una ligera pérdida de actividad del 10%, que se estabiliza a partir de 2004.



Fuente: Renfe

Cercanías

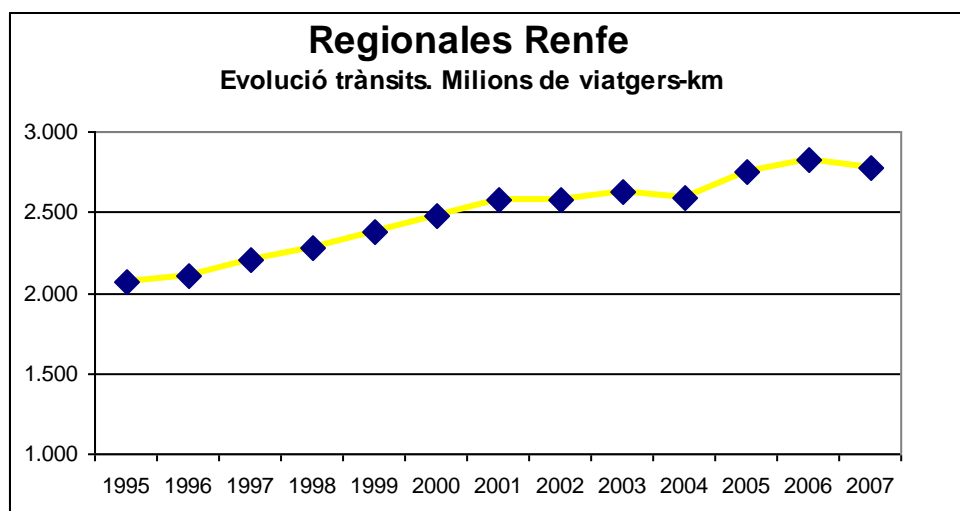
Clara tendencia al crecimiento, del 37% entre 1995 y 2005, a un ritmo del 3,5% anual, para estabilizarse en los dos últimos años.



Fuente: Renfe

Regionales

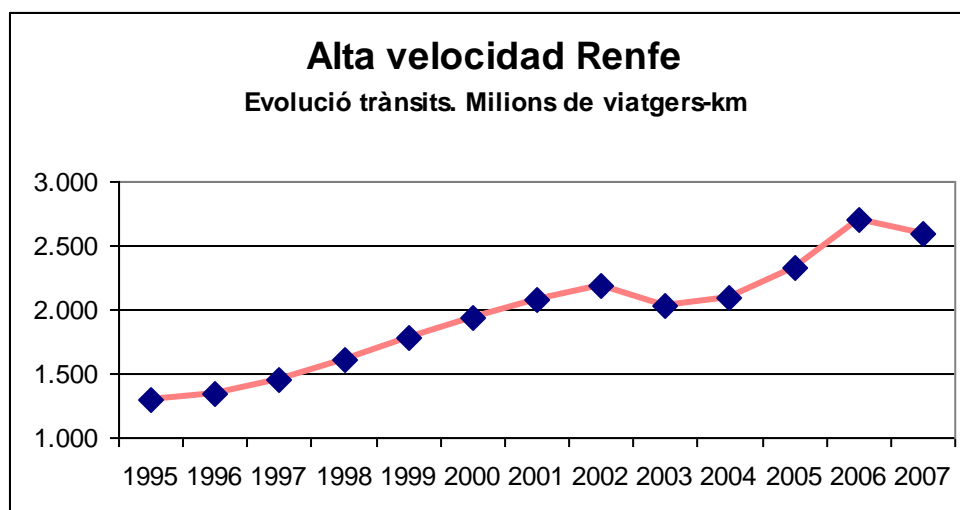
También clara tendencia al alza con un aumento del 32% en 10 años. A destacar que los tráficos territorialmente están concentrados, el 40% se generan en Cataluña y el 20% en Andalucía.



Fuente: Renfe

Alta velocidad

Naturalmente en esta unidad de negocio se producen los mayores crecimientos, aunque no tanto como cabría esperar por la enorme inversión recibida. En doce años el aumento de carga transportada ha sido del 100%. A destacar que a partir de 2006, los tráficos se estancan, aunque con la apertura de nuevas líneas Barcelona, Valladolid y Málaga, es seguro que en 2008 se producirá un nuevo despegue.

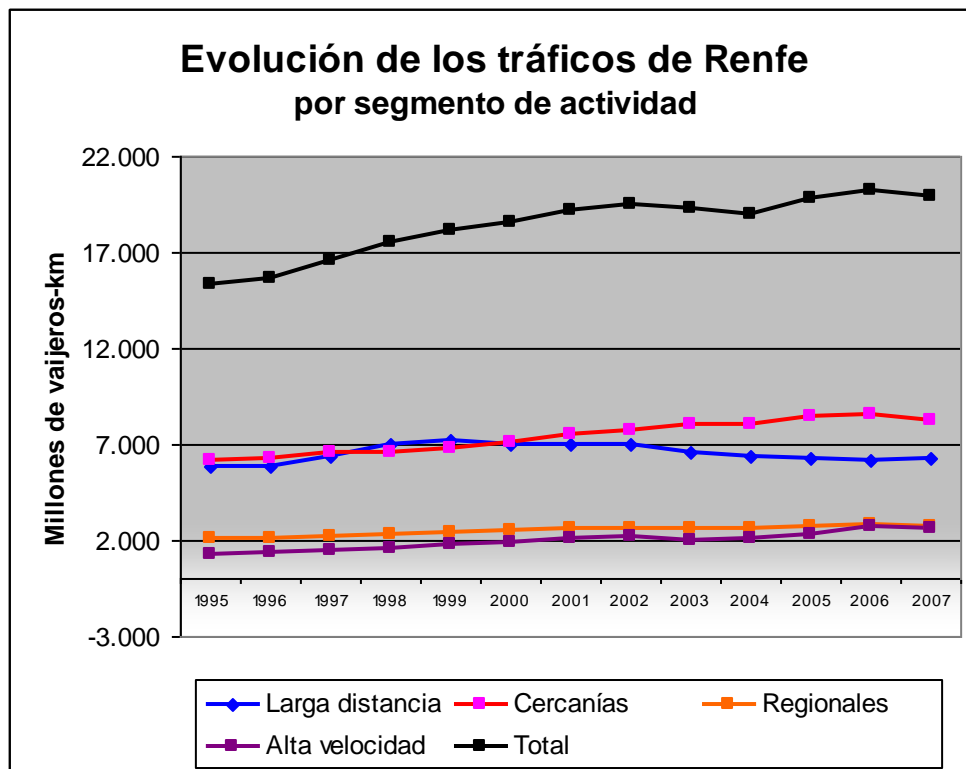


Fuente: Renfe

En el total de todos los segmentos de actividad

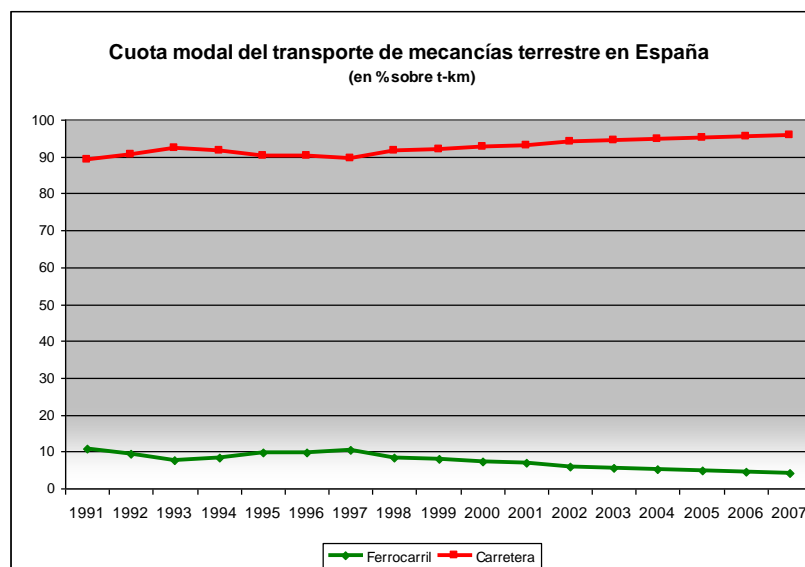
El gráfico siguiente resume perfectamente el peso de los distintos segmentos de actividad de Renfe. En términos de viajeros-km, tanto cercanías como larga distancia aportan entre el doble y el triple de las otras dos actividades, Regionales y Alta Velocidad. Por eso sorprende que toda la atención se concentre en los servicios AVE, mientras pocos hablan de cercanías, y casi nadie lo hace sobre

regionales y largo recorrido. Hay que decir que parece claro que con el despliegue del sistema AVE estas proporciones se van a modificar en los próximos años. Lo que no conoce es hasta que punto eso se va a producir.



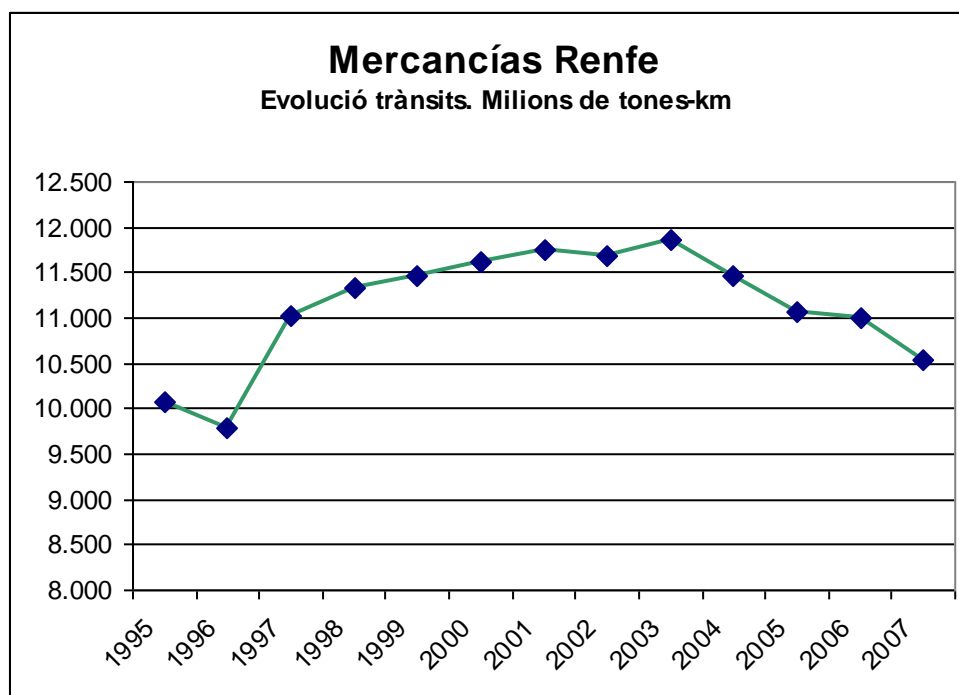
Fuente: Renfe

7. En cuanto al transporte de mercancías el crecimiento en España ha sufrido un desarrollo sin parangón aunque todo se ha concentrado en la carretera (cuota modal el 96% del tráfico terrestre frente a un 4% del ferrocarril). Como vemos en el siguiente gráfico el transporte ferroviario de mercancías hace el papel del caballero de la triste figura con una posición totalmente marginal. Estos datos corresponden a los de los 13 operadores homologados (4 públicos y 9 privados). El grueso lo aporta Renfe, aunque algunos de los otros 11 operadores a escala local pueden resultar algo significativos.



Fuente: Eurostat

Los datos de renfe son lo siguientes y siguen el declinar general del ferrocarril español de mercancías.



Fuente: Renfe

8. Si comparamos la movilidad española con la de otros países europeos, comprobamos como en pasajeros España tiene la peor cuota ferroviaria entre los países grandes, y en mercancías por ferrocarril la situación aún es peor, y con una preocupante tendencia a la baja..
9. Nuestro transporte depende al 99% de un petróleo escaso, caro, contaminante y que se debe importar en su totalidad. Sólo el transporte ferroviario eléctrico, trenes, tranvías y metros, son capaces de consumir energía eléctrica que, según cual fuese la fuente asignada, sería sostenible al 100%, para ésta oferta de TP eléctrico y para otra que fuese hasta veinte veces superior.
Ver documental de PTP sobre este tema en <http://es.youtube.com/watch?v=EybEem8JyR0>
10. El sistema de transporte español ha producido una inflación en las emisiones de GEI, ya que mientras los sectores industriales y domésticos tienen sus emisiones relativamente controladas, las del transporte crecen imparable al ritmo del 5% anual. En 17 años se han más que doblado.
11. Progresos en la accidentalidad. La aplicación de las nuevas políticas de seguridad viaria ha producido un acusado descenso en la accidentalidad viaria. En este ítem hay que reconocer que se han producido significativos e muy positivos avances, aunque los sindicatos informan que estos progresos no han alcanzado los que se producen en accidentes de trabajo por viaje *in itinere*.
12. No hay una legislación favorable a la movilidad sostenible. A finales de octubre de 2008 se discute en el pleno del Congreso de los Diputados una proposición de Ley de Movilidad Sostenible, rechazada por amplísima mayoría. En el debate se escucharon increíbles argumentos del tipo que España no está preparada para estas propuestas o que el estado no debe intervenir en la planificación de movilidad de los ciudadanos, argumentos de 'alta catadura intelectual' que harían sonrojar a las instituciones europeas de Bruselas si llegasen a sus oídos. Sólo Cataluña ha desarrollado una legislación favorable (ley de movilidad de 2003, directrices nacionales de movilidad, plan anticontaminación del aire, reducción a 80km/h en los accesos a

Barcelona, etc). Pero en todas partes cuecen habas, porque el Departamento de Obras públicas del gobierno catalán tiene planes para construir nada más y nada menos que 1.000 km de autovías libres de peaje sin que el hecho que las propias directrices catalanas prevean que antes de construir una autovía haya que pensar previamente si se puede mejorar la oferta de transporte público, constituya un problema en sí mismo.



Esquema de propuesta de trabajo que se formula

Constituir un foro de debate bajo el nombre de Grenelle española de la movilidad (en España hay aún mucho afrancesado y no tenemos nada parecido en nuestra historia al hecho de la Grenelle francesa de 1968).

Se trataría de desarrollar una agenda parecida a la francesa, buscando una propuesta de mínimos más que de máximos, a modo de propuesta con un denominador común entre las organizaciones interesadas en un cambio de rumbo en la política española hacia una movilidad más sostenible.

Las organizaciones potencialmente interesadas son::

1. Las organizaciones de defensa del medio ambiente y de la movilidad sostenible
2. Los partidos políticos
3. Los sindicatos y el movimiento vecinal
4. La universidad y la comunidad científica
5. Las administraciones
6. Las empresas de transporte público y de transporte de mercancías
7. Las empresas de producción de energía sostenible
8. Las empresas con políticas RSC y con interés en el tema (por ejemplo, las empresas cargadoras que necesitan de la logística para su actividad)

Primer encuentro

Aprovechando el congreso de CONAMA, nos encontraremos el:

Lunes, 1 de diciembre de 2008, a las 18 horas

En local de **Greenpeace** c. San Bernardo 107, 1º
28015 Madrid

Por favor confirmar asistencia por e-mail a info@laptp.org



Una propuesta de un decálogo de mínimos

A continuación se formula una primera propuesta, o 'propuesta 0' de puntos mínimos. El objetivo no es tanto disponer de una lista de objetivos para la nueva política de movilidad que se reclama, como poder visualizar a través de ella los horizontes del cambio que se reclama. En todo caso, parece que no sería adecuado debatir esta lista en la primera reunión, que a nuestro modo de ver debería centrarse en la idea de aglutinar esfuerzos para organizar la Grenelle española

Sin embargo se formulan esa primera propuesta '0'.

1. Suspender la construcción del programa de autovías para dirigir las inversiones hacia objetivos de promoción del transporte sostenible.
2. Aprobación del Plan Tren 2020 pensado en mejorar el servicio ferroviario de viajeros para lo cual es necesario racionalizar el programa de construcción de vías de alta velocidad. Hay que pensar primero en cómo se van a explotar los servicios, definiendo cuáles son las necesidades de los viajeros y, por tanto, del servicio, para establecer después las necesidades infraestructurales. Se trata de copiar la metodología del proyecto 'Bahn 2000' de SBB, los ferrocarriles suizos, o la propuesta de Tren 2014 que formuló PTP para el ferrocarril de Cataluña.



Algunos objetivos que posiblemente deberían recogerse en el Plan Tren 2018 podrían ser los siguientes:

- a) Incrementar la cuota ferroviaria en el transporte de viajeros de larga distancia (en viajeros-km) en un 50% del valor que había en 1985, antes del cierre de líneas y de la expansión de la red de autopistas.
- b) La frecuencia normal entre capitales de provincia debería ser de un tren cada hora. Esta frecuencia podría variar entre 20' y 2h en función de las circunstancias locales y la demanda.

- c) Mejorar los servicios de cercanías, marcándose el triple objetivo de incrementar el número de viajeros en un 50% en los próximos 10 años, elevar la calidad de estos servicios y crearlos donde aún no existen, por ejemplo en Galicia y Tarragona.
 - d) En cuanto a las mercancías, debería fijarse la necesidad de multiplicar por cuatro el número de toneladas-km transportadas aprovechando el encarecimiento del transporte por carretera, los recursos que puedan ofrecer las 4 compañías públicas y las 9 privadas habilitadas, y los numerosos nuevos surcos para la circulación de trenes en la red convencional como consecuencia de la apertura de servicios de alta velocidad en ancho UIC.
 - e) Conseguir la efectiva integración del ferrocarril español con el portugués y francés, facilitando el tránsito de trenes de mercancías y estableciendo servicios de trenes de viajeros con cadencia horaria entre Barcelona-Francia, San Sebastián-Francia y Extremadura-Portugal y A Coruña-Portugal.
 - f) Integración efectiva de los servicios regionales de alta velocidad, Avant, con los regionales convencionales, con el objetivo de centrar la actuación del operador público RENFE en las necesidades del viajero. Solucionar el acceso de los servicios de alta velocidad a ciudades con líneas tangenciales de AV, como Reus, Tarragona, Guadalajara, o con estaciones con problema de centralidad, ahora Zaragoza, y en el futuro Figueres (por el traslado de la estación fuera de la ciudad) y otras.
 - g) Definición de una red transversal de ferrocarril en toda España aprovechando las redes de AV con trenes de cambio automático de ejes (copiando el modelo de SNCF y de DB de integración de los servicios de AV con los tradicionales de larga distancia).
3. Sistema justo de precios del transporte: tasación al combustible de la aviación al mismo nivel del transporte de carretera. Deben cesar las subvenciones públicas a la implantación de servicios aéreos.
 4. Avanzar en la incorporación a los costes de funcionamiento de cada modo de transporte de los costes internos y externos. Implantación de la Euroviñeta.
 5. Promoción de los vehículos menos contaminantes y de muy bajo consumo. En los próximos 10 años deberían sustituirse 3 millones de coches y motos convencionales por vehículos híbridos o eléctricos. Implantar una fiscalidad favorable al transporte energéticamente eficiente con el objetivo que en 2020 el 20% de automóviles tengan unas emisiones inferiores a 100 gr/km y, de media, el parque español de vehículos, tenga unas emisiones de 120 gr/km.
 6. Todas las ciudades de más 50.000 habitantes, individualmente consideradas o conurbadas, deben elaborar un plan de movilidad sostenible. En el plazo de cuatro años, condicionar la percepción de ayudas a la financiación transporte local o metropolitano y el apoyo financiero a la inversión en infraestructura de transporte público a que estos planes estén aprobados. En estas ciudades el desarrollo del servicio de autobús ha de jugar un papel central en el nuevo esquema de movilidad sostenible.
 7. Desarrollar a escala española un plan de apoyo a los ayuntamientos y comunidades autónomas a la introducción de la bicicleta con el objetivo de conseguir que en 10 años el 7% de desplazamientos a escala de toda España se hagan en bicicleta.

8. A partir de 2010 todos los nuevos vehículos a motor deben ir dotados de un dispositivo electrónico que permita la implantación de sistemas tipo bonus-malus en función del uso que se dé a los vehículos. Hay que señalar, además, que a partir de 2014 será obligatorio en toda Europa que la percepción de cualquier tipo de peaje se haga a través de sistemas electrónicos, eliminándose las tradicionales barreras.
9. Propiciar un acuerdo para crear en las principales ciudades españolas de un abono transporte, que permita viajar ilimitadamente en TP por toda el área metropolitana al precio de unos 400 € anuales para los adultos y de 100-200 € anuales, según las prestaciones del sistema de transporte, para los menores de 26 años. Los menores de 12 años viajarán gratis.
10. Destinar a la promoción del transporte público y los otros sistema sostenibles de transporte el 50% de la recaudación del impuesto de hidrocarburos sobre la gasolina, gasoil y queroseno

Barcelona, noviembre de 2008

Documento elaborado por la Asociación para la Promoción del Transporte Público. www.laptp.org

