

A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

El Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, al amparo de lo establecido en el artículo 184 del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta la siguiente **Moción consecuencia de Interpelación urgente al Gobierno sobre derecho a la movilidad y el transporte público, por el desarrollo y sostenibilidad de una red de ferrocarril público, ecológico, social y de calidad para una mejor competitividad, vertebración y cohesión social en nuestro país, y en particular, para conocer la orientación que pretende darle el Gobierno al sector público ferroviario en el marco de los cambios regulatorios y del avance de la logística y el transporte como áreas estratégicas de la economía.**

Congreso de los Diputados, 25 de octubre de 2018.



Ione Belarra
Portavoz



Sergio Pascual Peña
Diputado

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El ferrocarril para nuestro país es un elemento estratégico con gran importancia histórica, fundamental en nuestro pasado reciente, en nuestro presente e imprescindible para el futuro. La modificación de la Ley 38/2015 del sector ferroviario motivada por la necesaria transposición de la Directiva (UE) 2016/2370, de 14 de diciembre de 2016, del Parlamento europeo y del Consejo, que modifica la Directiva 2012/34/UE (la directiva que dio origen a la Ley 38/2015, corazón del proceso de liberalización ferroviaria) nos obliga a discutir de modelo, nos obliga a hablar de obligaciones de servicio público, de alta velocidad o velocidad alta, de ejes transversales o radiales. Nos obliga a hablar de Movilidad en mayúsculas.

Tras 25 años de la puesta en servicio del primer AVE, podemos decir que la Alta Velocidad y el abandono y deterioro de los trenes de calidad que mueven a la gran mayoría social son dos caras de una misma moneda. Mientras se ha destinado miles de millones de euros para el transporte radial conectando las principales ciudades con el centro, el tren normal, cotidiano, el que permite el acceso a los puestos de trabajo, a la escuela, instituto o universidad, el que nos lleva a los centros sanitarios públicos, el que conecta y acerca el lugar de vida de la gente para poder visitar a familia, amigas y vecinas, manteniendo el hilo y vínculos de conexiones históricas, económicas, comerciales y/o culturales de los miles de pueblos de nuestro país, ha sufrido un abandono paulatino perdiendo funcionalidad, calidad y utilidad para la gran mayoría social, cuando no se han cerrado tramos y servicios.

Se ha venido destinando hasta el 90% de la inversión en el la Alta Velocidad por sólo el 10% en el resto del ferrocarril, cuando 460 millones de personas, el 92% del total, utilizaron, en España, en el año 2017 los trenes de Cercanías y los trenes regionales, sólo 21 millones personas utilizaron los servicios de Alta Velocidad, el 4,31% del total¹. Una reciente investigación original publicada en el Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles sobre el despilfarro de los recursos públicos en infraestructuras en España² desde el año 1995 hasta 2016, constata que muchos de los proyectos acometidos de Alta Velocidad no responden a criterios de rentabilidad social, y están hechos con estimaciones irreales. Sólo en líneas, sin considerar estaciones con escasa afluencia de personas viajeras o elevados sobrecostes, el estudio calcula un despilfarro de 26.240,6 millones de euros en la Alta Velocidad en nuestro país. Dicho de otra manera, el 57% del despilfarro de la Administración Central ha sido en líneas para el AVE. El informe concluye que la priorización irracional e ineficiente del AVE ha sido en detrimento del ferrocarril de cercanías, media distancia y de la movilidad sostenible.

En esta línea, el Tribunal de Cuentas Europeo, en un informe publicado el pasado 26 de junio de 2018, confirma que la alta velocidad carece de una planificación adecuada y deficiente, donde la necesidad de construcción se debe a consideraciones políticas, y con un alto coste, los trenes de media circulan al 45% de la velocidad máxima por lo que estas infraestructuras están sobredimensionadas. Las líneas auditadas por el Tribunal de Cuentas Europeo cuestan una media de 25 millones de euros por kilómetro. Cuatro de las diez líneas costarán más de 100 millones de euros por minuto de tiempo de trayecto ahorrado. El informe recoge que la Comisión Europea ha destinado 23.700 millones de

¹ Fuente: Ministerio de Fomento. Estadísticas Viajeros Transportados por Ferrocarril. Renfe Operadora <https://apps.fomento.gob.es/BoletinOnline/?nivel=2&orden=07000000>

² Romero, J., Brandis, D., Delgado Viñas, C., García Rodríguez, J.L., Gómez Romero, M.L., Olcina, J., Rullán, O., Vera-Rebollo, J. F., & Vicente Rufí, J. (2018). Aproximación a la Geografía del despilfarro en España: balance de las últimas décadas. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 77, 1 -151. doi: <http://www.age-geografia.es/mwg-internal/de5fs23hu73ds/progress?id=xFWdzdnkHMDmW1u7Ta9XGLDRm0i01q4oU75nAIOhpDU>,

euros desde el año 2000 a la alta velocidad, de los cuales el 47%, unos 11.232 millones de euros, fueron invertidos en España.

El resultado actual es que España es el segundo país del mundo con más kilómetros de vías ferroviarias de alta velocidad, sólo por detrás de China, pero según el Eurostat³, descendemos hasta la posición⁴ 12 de la Unión Europea cuando miramos la estadística media anual de transporte nacional de personas por km de vías férreas.

Por otro lado ADIF está construyendo su estrategia indicativa para las próximas inversiones mientras el Ministerio de Fomento proponía un Pacto de Estado de Infraestructuras. Entre tanto, la Comisión de Fomento, por práctica unanimidad mandata al Gobierno a sentarse con los Ayuntamientos con carácter de urgencia para poder traer a esta cámara en un plazo de 6 meses una ley de financiación del servicio público de transporte terrestre.

No puede eludirse más una discusión profunda en esta Cámara sobre esta materia. El modelo global que escogamos para los servicios de transporte colectivo así como para las infraestructuras ferroviarias es capital para cumplir con los compromisos de descarbonización y de transferencia modal carretera-ferrocarril del libro blanco del transporte, compromisos imbricados con la reducción de gases de efecto invernadero que la UE pretende incluso acelerar.

En el transporte de viajeros y viajeras por ferrocarril, la cuota del ferrocarril⁵ para 2015 en España se situó por debajo del 5%, por debajo del 7,6% de la media de la UE28 y muy alejado del 10,8% de los Países Bajos, del 12% de Austria, o del 19,1% de Suiza con una orografía y climatología más adversa que la de nuestro país. En lo que respecta al transporte de mercancías por ferrocarril también suspendemos vergonzosamente. En 2016 hemos tocado suelo, según la CNMC⁶, sólo 1,4% de las mercancías totales que se mueven en España lo hicieron por tren, frente al 25% de Alemania, el 15% de Italia, Reino Unido y Francia o el 17,9% de la media de la Unión Europea. El Libro Blanco del Transporte de la Comisión Europea marca hitos sobre este cambio modal: sustituir el 30% del transporte por carretera a distancias superiores a los 300 km al ferrocarril para 2030 y el 50% para 2050. El potencial económico del transporte de mercancías por ferrocarril es enorme, si Renfe viajeros ingresó más de 2.084 millones de euros por la venta de transporte en 2016, en el mismo periodo Renfe Mercancías ingresó 287,8 millones de euros transportando sólo el 1,4% del total de las mercancías que se movieron en nuestro país. Desde el punto de vista ambiental, energético, de la

³ https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Passenger_transport_statistics/es

⁴ Sin contar con Bélgica ni Países Bajos cuyas estadísticas son confidenciales. Tampoco se incluye en el ranking Suiza y Noruega, con estadísticas muy por encima de España.

⁵ Fuente: Eurostat https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Passenger_transport_statistics#Modal_split

⁶ https://www.cnmc.es/sites/default/files/1876653_4.pdf

seguridad y de lucha contra el cambio climático, el transporte de mercancías en tren no tiene rival, es el más eficiente y podría reducir los costes de transporte por tonelada de mercancía en hasta un 90%.

Cambio climático, pero también el flujo comercial entre Comunidades Autónomas, la realización del capital situacional de nuestro país como nodo logístico principal del sur de Europa, la propia planificación de inversiones de toda una vida de los ciudadanos y los pequeños y medianos empresarios que en función de la conectividad deciden ubicarse o vivir en un lugar u otro, el modelo de concentración/dispersión del trabajo y la vivienda, etc... En definitiva La red de transporte y en particular la red de transporte ferroviario configura (o imposibilita) hábitos de movilidad, ocio, acceso a servicios y consumo que en el medio-largo plazo ejercen de vectores de transformación de la identidad territorial de las comunidades comunicadas (o incomunicadas).

El modelo de un ferrocarril para el futuro de nuestro país pasa por prepararnos para la liberalización del transporte ferroviario nacional de viajeros y viajeras. La Directiva (UE) 2016/2370 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2016, que modifica la Directiva 2012/34/UE, en lo que atañe a la apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril y a la gobernanza de las infraestructuras ferroviarias, deja un amplio margen de discrecionalidad para proceder en favor del fortalecimiento de los operadores de servicio público o el despiece de éstos. Decantarse por la última opción es hipotecar nuestro futuro al subdesarrollo, a la dependencia energética del transporte ineficiente, atacar a las condiciones laborales del personal ferroviario, desvertebrar la cohesión territorial y no garantizar el derecho a la movilidad. Por tanto, necesitamos reforzar a nuestros operadores y al administrador de infraestructuras ferroviarias, dotándoles de recursos, planes estratégicos y duplicando el número de trabajadores de mantenimiento y operaciones por tren/km en nuestros servicios para alcanzar el nivel de la media europea.

Las decisiones que tomemos en los próximos meses podrían suponer, también en materia de inversiones, un giro de 180º a las políticas cortoplacistas y centralistas del pasado. Es preciso cambiar del paradigma de las infraestructuras por las infraestructuras al paradigma del derecho a la movilidad pública, ecológica y de calidad en nuestro país. El objetivo de esta moción es contribuir a un debate que conduzca a un Pacto de Estado por el Derecho a la Movilidad con alcance duradero, enfocado en lo social y lo ambiental y consciente de su transcendencia para la evolución de la cohesión y vertebración territorial de nuestro país.

MOCIÓN

El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. **Alcanzar un Pacto de Estado por el Derecho a la Movilidad, que en materia de infraestructuras y futuras inversiones ferroviarias incorporen los siguientes principios:**
 - **Enfoque holístico de conjunto de la Red, evitando una visión parcial economicista basada en un enfoque línea a línea.**
 - **Visión multimodal que permita la integración de la totalidad de la red de transporte terrestre, marítimo y aéreo, en coordinación con otras administraciones para el diseño de nuevas infraestructuras de transporte y respetando las competencias transferidas.**
 - **Buscar la máxima transferencia de cuota modal desde los modos de transporte contaminantes como el automóvil hacia el ferrocarril.**
2. **Acordar medidas consensuadas con los agentes políticos y socioeconómicos, de cara a preparar y fortalecer a las entidades públicas ferroviarias españolas en el marco del IV paquete ferroviario, para que no pierdan peso ni importancia y, a su vez, no se pongan en riesgo puestos de trabajo, derechos laborales o el derecho a la movilidad pública y sostenible frente a intereses netamente económicos.**
3. **Hacer converger el ratio de personal de mantenimiento y operaciones por tren/km en los servicios ferroviarios públicos a los niveles de la media de la Unión Europea.**
4. **Depurar, atendiendo al Informe del Tribunal de Cuentas Europeo, las causas de las ineficiencias, costes y despilfarros de la Alta Velocidad en nuestro país, con el objetivo de corregir las malas prácticas y extraer recomendaciones para el futuro.**
5. **Reequilibrar, atendiendo al número de viajeros y viajeras global que transporta cada red, los recursos destinados la modernización de las líneas convencionales para la mejora de sus prestaciones y la calidad del servicio frente a las inversiones en líneas de alta velocidad. Se priorizará la movilidad y la cohesión territorial, favoreciendo la intermodalidad y convirtiendo al ferrocarril en una alternativa competitiva en tiempo y coste frente al transporte por carretera.**

6. Analizar la viabilidad de electrificar, antes de 2021, al menos el 20% de la red convencional que actualmente sigue sin estarlo.
7. Asegurar que todas las líneas con trenes que circulan a más de 250 km/h, cuenten entre estación de origen y destino con señalización tipo “ETCS”, sistema europeo de control de trenes, y de gestión de tráfico tipo “ERTMS”, sistema europeo también, que permite, en sus diversos niveles 1, 2 y 3, utilizar como respaldo de seguridad los sistemas de señalización ASFA.
8. Ampliar las Obligaciones de Servicio Público de Renfe y las inversiones en infraestructuras de Cercanías y Media Distancia con el objetivo a medio plazo de contar con una red mallada y cadenciada. Para ello, el Gobierno acordará en el próximo Contrato Programa, entre la Administración General del Estado y la Entidad Pública Empresarial RENFE-Operadora, para la prestación de los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril de Cercanías, Media Distancia y Ancho Métrico sujetos a Obligaciones de Servicio Público, el mantenimiento de todos y cada uno de los servicios prestados hasta ahora, así como el incremento de al menos un 10% del contrato con la finalidad de atender nuevas obligaciones de servicio público ferroviarias de cercanías o media distancia de manera inmediatas.
9. Alcanzar un verdadero efecto de red mallada mediante el impulso del desarrollo de los ejes transversales ferroviarios:
 - Eje Atlántico.
 - Eje Cantábrico – Mediterráneo.
 - Eje Mediterráneo.
 - Eje Andaluz.
 - Eje de la Plata.
10. Estudiar con carácter urgente la redacción la reapertura y/o puesta en marcha de los siguientes servicios ferroviarios:
 - Línea Reus – Roda.
 - Línea Vía de la Plata.
 - Línea 102 Burgos – Aranda de Duero – Riaza - Madrid.
 - Línea Valladolid – Ariza.
 - Línea Segovia – Medina del Campo.
 - Línea Guadix – Baza – Almanzora - Lorca.

- Línea Tren Hotel Alhambra entre Granada y Barcelona.
- Línea Huelva – Ayamonte – Frontera de Portugal.
- Línea Alcalá de Guadaíra – Sevilla.
- Línea Sanlúcar de Barrameda – Jerez

11. Desarrollar nuevas líneas y servicios públicos de trenes regionales y de largas distancias que permitan aumentar la oferta ferroviaria diversificándola funcionalmente, aumentando las paradas, las conexiones y enlaces entre cabeceras de referencia, con horarios eficaces cadenciados integrados, velocidades comerciales medias en torno a 160 Km/h y, garantizar especialmente que dispongan de precios asequibles para la gran mayoría social de nuestro país. En este sentido, es preciso converger con la media de la Unión Europea de subvención por habitante al transporte público.
12. Desarrollar e implantar la integración tarifaria con los consorcios, autoridades de gestión o administraciones responsables del transporte urbano y metropolitano para garantizar la posibilidad de trasbordos intermodales.
13. Garantizar que toda ciudad de más de 50.000 habitantes y dotada actualmente de ferrocarril quede conectada con un mínimo de un tren cada dos horas hasta su capital más cercana. Para aquellos municipios con más de 50.000 habitantes que actualmente no cuenten con infraestructuras ferroviarias se estudiará su desarrollo y conexión ferroviaria antes del año 2.030.
14. Realizar los estudios previos de viabilidad y factibilidad, de forma pormenorizada, para la implantación nuevas redes de servicios de Cercanías, incluyendo las infraestructuras viarias y las estaciones necesarias. El objetivo es atender la máxima demanda de transporte en tren para todos los municipios con más de 20.000 habitantes situados en el entorno de aglomeraciones urbanas para el año 2030.
15. Planificar el desarrollo y la puesta en marcha de nuevos servicios ferroviarios priorizando la conexión entre núcleos de población cercanos, permitiendo la coordinación entre servicios públicos esenciales como la educación, la sanidad y la intermodalidad con horarios cadenciados integrados.
16. Estudiar el suministro de energía a la electrificación desde fuentes 100% renovables.

17. Impulsar de manera prioritaria las actuaciones necesarias para el cambio modal en el transporte de mercancías hacia el ferrocarril hasta alcanzar en una primera etapa la media de la Unión Europea y posteriormente lograr la cuota marcada en el Libro Blanco del Transporte.

18. Realizar a la mayor brevedad posible un estudio sobre las actuaciones necesarias para hacer accesible todas las estaciones de ferrocarril, así como los trenes, de nuestro país.