

Coordinadora Estatal por el Tren Público, Social y Sostenible

Encuentro Estatal del 10 al 12 de mayo de 2024

Sábado 11

Situación, retos y propuestas para el tren que necesitamos social y ambientalmente en la UE. José Luis Ordóñez (Coordinadora Estatal por un Tren Público, Social y Sostenible).

En el terreno de las administraciones públicas, el año pasado, en el Encuentro Estatal establecíamos diez propuestas para la nueva Administración General del Estado nacida de las elecciones al Parlamento Español del 23 de julio de 2023. Ahora, hechas las elecciones y formado el nuevo Gobierno de España, además de analizar la situación actualmente existente en el Gobierno y en el Parlamento, hemos de abordar las inmediatas elecciones europeas del 9 de junio de este año 2024, y la influencia que están teniendo los procesos electorales autonómicos de Galicia, País Vasco y Cataluña.

En el ámbito supraestatal de la Unión Europea, de las elecciones al Parlamento Europeo de primeros de junio dependerá la constitución de la nueva Comisión Europea, el Gobierno de la UE, y sus características políticas, de gran influencia en la política ferroviaria y medioambiental que vaya a plantearse la Unión Europea. En ese terreno sabemos que actúan tres instituciones fundamentales: Parlamento Europeo, Comisión Europea y Consejo Europeo.

El pasado 24 de abril, de este año 2024, el Parlamento Europeo respaldó las nuevas directrices para la red transeuropea de transporte ferroviario, que dan contenido al nuevo Reglamento de Orientaciones de la UE, donde la red básica ha de entrar en servicio en 2030, se pone en marcha la propuesta de la “red básica ampliada” que será definida en 2033 y entrará en servicio en 2040, y se mantiene el horizonte de 2050 para la puesta en servicio de la red global. La nota de prensa del Parlamento Europeo sobre este acto señala expresamente, entre los proyectos de la red básica más significativos, la línea ferroviaria de alta velocidad Lisboa-Madrid (entiéndase bien esta terminología pues el nuevo Reglamento explicita que se llama alta velocidad a las velocidades máximas situadas entre los 160 y los 200 km/h), el ferrocarril Báltico, que conecta Helsinki y Varsovia, y el túnel de baja cota, o túnel de base, del Brennero, entre Austria e Italia.

Por ahora, los estados de opinión apuntan hacia un recrudescimiento de las posiciones neoliberales en el conjunto de la UE, de la derecha y extrema derecha del espectro político, tipo PP+Vox, con grave perjuicio para los servicios públicos como es el transporte, la sanidad, la educación o el bienestar social, pues plantean nuevos recortes presupuestarios en lo público y más privatizaciones con el objetivo de favorecer la explotación privada de las necesidades sociales. Esta tendencia no es impecinable pero hemos de tomarla en consideración al hacer nuestras propuestas ante las elecciones europeas del 9 de junio.

A su vez, en el interior de nuestro país, y ante la política antidemocrática del PP, se ha producido la retirada temporal del jefe del Gobierno de España (En este asunto hemos de recordar el caso de Portugal donde una injuriosa denuncia de corrupción condujo a unas elecciones anticipadas que ganó la derecha extrema y la extrema derecha sustituyendo al anterior gobierno de mayoría social). Esa política antidemocrática es la respuesta de la clase

dueña del poder financiero ante los avances sociales, en el mundo del trabajo y en el ámbito de las pensiones del bienestar social, propiciados por el gobierno de coalición.

Elecciones europeas del próximo 9 de junio

Ante las próximas elecciones europeas del 9 de junio de este año 2024, la Coordinadora Estatal por el Tren que pretende influir positivamente en las candidaturas políticas que se presenten, y ampliar alianzas con otros ámbitos de la sociedad civil española y europea para mejor alcanzar los objetivos perseguidos, abrió durante el segundo semestre del 2023 relaciones con organizaciones sindicales europeas, como la Confederación Europea de Sindicatos y la Federación Europea de Trabajadoras del Transporte; con “Back-on-Track Europa” y sus entes en los diferentes Estados Miembros de la UE; con la Federación Europea de Ciclistas cuya expresión española es ConBici; y con Juventud por el Clima (Fridays For Future, FFF).

En esas relaciones hemos encontrado nuevos retos como el surgido en la reunión con Back-on-Track Bélgica, donde comprendimos la necesidad de que la Comisión Europea asuma el papel de Autoridad Europea del Transporte, pues los gobiernos de los Estados Miembros al sólo poder ejercer ese papel en el interior de sus fronteras, no pueden asumirlo en los recorridos ferroviarios transeuropeos que cruzan una o varias fronteras. En la situación actual las personas y las mercancías transportadas en tren a través de la UE están en desamparo por parte de las administraciones públicas.

Esa autoridad europea del transporte debería asumir la ordenación y elaboración de las normas de los servicios de transportes ferroviarios transeuropeos, la coordinación ferroviaria entre los diferentes ministerios estatales del transporte, la emisión del informe anual sobre la situación de los servicios ferroviarios en la UE, la inspección de los servicios ferroviarios transeuropeos, los informes preceptivos sobre planes estatales que tengan incidencia en el transporte transeuropeo, el otorgamiento, modificación y extinción de concesiones administrativas de explotación de servicios de otros modos de transporte que afecten a más de un territorio estatal o resulten coincidentes con los servicios ferroviarios, además del control del “billete único europeo” en el caso del transporte de personas y de la “documentación única” en el caso del transporte de mercancías.

En los pocos meses que llevamos del nuevo gobierno de coalición, en situación parlamentaria muy delicada, y respecto a las propuestas que hicimos el año pasado antes de las elecciones generales pensando en los primeros pasos que debía dar el Gobierno de España en materia ferroviaria y, por tanto, en relación al conjunto del sistema multimodal de transporte (donde señalábamos la necesidad perentoria de impulsar el servicio ferroviario comenzando por el de los trenes de cercanías, trenes regionales, trenes de mercancías y trenes nocturnos) la experiencia está siendo en cierto modo amarga, el Ministerio del Transporte no tiene la suficiente capacidad de diálogo y la falta de fuerza en el Congreso del Parlamento Español impide el avance de nuestras propuestas.

A las candidaturas que se presenten a las próximas elecciones europeas les señalamos la necesidad de defender el impulso al ferrocarril dentro del sistema multimodal de transporte transeuropeo superando, pero asentando, lo mejor de lo contenido en la propuesta de nuevo Reglamento UE de Orientaciones respecto al servicio ferroviario y a la red de transporte que lo propicia. Nos es notorio que dicho Reglamento expresa los criterios neoliberales imperantes

en la UE, pero, a su vez, somos conscientes de que muchas de sus propuestas son mejores que los criterios neoliberales imperantes en el Ministerio Español del Transporte.

La Red Básica Ampliada propuesta en el nuevo Reglamento estará conformada por líneas donde las velocidades máximas se situarán entre los 160 y los 200 km/h, y a eso es a lo que se llama, en la UE, “alta velocidad”. Esta decisión es muy positiva pues contribuye a la reducción del consumo energético en los trenes más veloces. Es notoria la diferencia de criterio entre la UE y el Ministerio Español del Transporte cuando hablan de alta velocidad ferroviaria; en éste último caso siguen considerando que velocidades, despilfarradoras de energía, de 250 a 350 km/h definen la alta velocidad. Al tiempo, en el nuevo Reglamento de la UE se señala que la velocidad media de los trenes rápidos será de 160 km/h, al desplazarse por las líneas de doble vía, electrificadas, de tráfico mixto y circulación controlada por el sistema común europeo de gestión del tráfico ferroviario conocido como Ertms. Este criterio coincide con nuestra afirmación de que es posible alcanzar una velocidad media de 165 km/h con la velocidad máxima de 200 km/h.

Candidaturas a las elecciones europeas

Las candidaturas en las próximas elecciones europeas han de tomar en consideración, además de lo ya dicho más arriba, que:

- . La ciudadanía española necesita una red básica ferroviaria mallada y con prestación de servicios de trenes de cercanías, regionales, grandes distancias y nocturnos asequibles para todas las personas, además de los trenes de mercancías.
 - . Los corredores Atlántico y Mediterráneo, dentro de los nueve corredores prioritarios de la UE, no vertebran el territorio español.
 - . Existe la necesidad de crear una tarjeta de transporte público colectivo europea, o billete único europeo, que mejore el servicio del sistema multimodal de transporte transeuropeo. En este terreno es preciso que en los servicios ferroviarios transeuropeos se aplique el criterio de la Obligación de Servicio Público (OSP).
 - . La planificación ferroviaria, al tiempo que potencie los trenes de cercanías y los trenes regionales, debe impulsar el papel de la ordenación del territorio en la reducción de las necesidades de transporte, tanto en las aglomeraciones urbanas como en el ámbito rural, promoviendo las “ciudades de los 15 minutos” y las “áreas rurales de los 30 minutos”.
- Legislar para que las nuevas planificaciones urbanas generen ciudades pluricentradas y de proximidad, donde todos los barrios tengan los mismos derechos garantizados con desplazamientos máximos de 15 minutos y servicios públicos, escuelas infantiles, centros de enseñanza, espacios deportivos, centros de salud, comercio local y espacios de ocio, en calles con bancos y arbolado, parques y jardines.
- . Se potencie la lucha contra el cambio climático en estos momentos de emergencia climática, impulsando la reducción de las necesidades de transporte de personas y mercancías y, en el transporte estrictamente necesario, sustituyendo por los modos de transporte sostenible aquellos desplazamientos efectuados en los modos de transporte que emiten más gases con efecto de invernadero, GEI.

. Se facilite la descarbonización del sistema multimodal de transporte existente en la UE impulsando el tren, junto al modo peatonal y el ciclista.

. En la transición ecológica, justa y democrática, a promover, se favorezca el “derecho a la accesibilidad a los bienes, servicios y contactos con las demás personas, logrando la máxima accesibilidad con la mínima movilidad”.

. Los trílogos o reuniones del Parlamento Europeo, la Comisión Europea y el Consejo Europeo, deben avanzar en las propuestas sobre los mapas de la red básica ampliada ferroviaria transeuropea hasta el año 2033, ya que la puesta en servicio será en 2040. Y en el caso de España deben incluirse tanto el servicio ferroviario del tramo Aranjuez/Tarancón-Cuenca-Utiel de la línea normal Madrid-Cuenca-Valencia, como la línea Transcantábrica, la relación Plasencia-Astorga de la Vía de la Plata, la conexión del País Valenciano con Santander y la línea Transcantábrica, el tramo Cartagena-Albacete por Cieza y Chinchilla, el tramo Lorca-Almanzora-Baza-Guadix, la línea del Tren Directo: Burgos-Aranda-Riaza-Madrid y la línea Valladolid-Ariza.

. Al respecto del ancho de vía, una de las preocupaciones de la Comisión Europea pues varios Estados Miembros tienen líneas ferroviarias con anchos diferentes al ancho normal europeo de 1.435 mm (Se trata de Irlanda con ancho de vía de 1.600 mm, Finlandia con ancho de vía de 1.524 mm, Estonia, Letonia y Lituania con ancho de vía de 1.520 mm, Portugal con ancho de vía de 1.666 mm y España con ancho de vía de 1.668 mm). Dichas diferencias de ancho complican la interoperabilidad ferroviaria en toda la UE. En el caso de España hemos de señalar que esa dificultad ha sido resuelta con las técnicas de cambio de ancho aplicadas tanto en la rodadura de los vehículos como en los cambiadores de ancho instalados en las vías. En este caso el cambio de ancho se efectúa sin tener que detener los trenes, pasando por los cambiadores de ancho a velocidades reducidas de 20 km/h. Para ello, tanto las locomotoras como las unidades de tren, los coches de personas y los vagones de mercancías, han de instalar ejes de rodadura desplazable, o utilizar la tecnología de “rueda libre” tipo Talgo.

. Se reconsidere la liberalización impulsada por la UE, tras la aprobación de los cuatro paquetes legislativos ferroviarios, dadas sus negativas consecuencias como demuestran los servicios transeuropeos de grandes distancias, donde las empresas públicas de los diferentes Estados Miembros están creando empresas privadas específicas, como “Ouigo” o “Iryo” en el caso de España, destinadas a competir con las preexistentes empresas estatales.

Tareas actuales del Gobierno de España

En lo relativo a las tareas del gobierno de coalición de España, y dentro de la barrera que la sociedad ha de ponerle a las pretensiones totalitarias de la derecha extrema y la extrema derecha españolas, promoviendo un uso torticero del “poder judicial”, hemos de lograr que:

. Triplique la inversión anual en los servicios de los trenes de cercanías en los próximos tres años, solucionando los problemas actuales y creando nuevas redes de cercanías.

. Fomente el transporte de mercancías por tren.

. Electrifique la red básica ferroviaria y el máximo posible de las líneas complementarias.

- . Promueva la multimodalidad del sistema de transporte con el ferrocarril como modo vertebrador del territorio y como el modo motorizado básico que más contribuye al enfriamiento del planeta.
- . Facilite el acceso a las estaciones ferroviarias desde todos los núcleos urbanos ya sean aldeas, pueblos, ciudades o aglomeraciones urbanas.
- . Recupere el servicio ferroviario del tramo Aranjuez/Tarancón-Cuenca-Utiel, la Vía de la Plata, la conexión Guadix-Baza-Almanzora-Lorca, la línea de Burgos-Aranda-Riaza-Madrid, el tramo Cartagena-Albacete por Cieza y Chinchilla, la conexión del País Valenciano con Santander y la línea Transcantábrica, además de la línea Valladolid-Ariza.
- . Establezca un plan ferroviario que contemple la inserción del tren en el sistema multimodal de transporte, situándolo en relación estrecha con la marcha a pie y los desplazamientos en bicicleta, dado que los tres modos de transporte más ecológicos, más sostenibles son el peatonal, el ciclista y el ferroviario, y esa inserción debe contemplar la consideración de que los otros cuatro modos de transporte: carretero, fluvial, marítimo y aéreo, son complementarios de los tres esenciales.
- . Planifique el ferrocarril combinado con la ordenación del territorio para reducir las necesidades de transporte.
- . Establezca que los programas de actuación para la integración medioambiental de dicho plan atiendan la situación de emergencia climática en la que nos encontramos.
- . Establezca una tarjeta de transporte público colectivo estatal, o billete único, que facilite el sistema multimodal de transporte tanto en España como en el resto de la Unión Europea. Este abono de transporte único debe contribuir a interconectar y homogeneizar los servicios de transporte público colectivo en todo el territorio estatal. Este billete único ha presentar diferentes modalidades de pago asociadas a las políticas de bienestar social, de forma que se atiendan las necesidades de los colectivos más vulnerables.
- . Potencie una atención al público respecto al sistema multimodal de transporte, universalizando la información disponible sobre la oferta de servicios de transporte público colectivo, de forma clara, accesible y actualizada, permitiendo conocer las mejores rutas y etapas, entre el origen y destino de cada desplazamiento.
- . Contemple en la planificación ferroviaria, las propuestas del Plan Español Integrado de Energía y Clima, Pniec, en consonancia con la política climática de la UE.

Financiación del transporte público

- . Implante un Fondo para la dotación económica de políticas públicas de los servicios de transporte social y medioambientalmente sostenible, con especial atención a la transición ecológica socialmente justa y políticamente democrática, la vertebración territorial, el enfriamiento del planeta y la protección de la actividad productiva.

El Fondo ha de facilitar la compensación por el efecto histórico de las inversiones en infraestructuras radiales para el transporte, logrando la compensación a las Comunidades

Autónoma afectadas por este fenómeno, y potenciando a su vez los corredores transversales en todo el Estado.

El Fondo ha de atender las necesidades de los territorios afectados por procesos de despoblación.

El Fondo, entre otras fuentes de financiación, será dotado con nuevos impuestos al queroseno, gasóleo, gasolina, gas y otras energías no renovables.

. Establezca la obligación de servirse de las plataformas intermodales de rotura de carga y distribución de último kilómetro, con desarrollo de los accesos ferroviarios a puertos marítimos, puertos secos y centros logísticos. Reducción drástica de los cánones de circulación en líneas ferroviarias para el transporte de mercancías y ayudas a la descarbonización de las flotas.

. Establezca las condiciones necesarias para garantizar el derecho de la ciudadanía a la accesibilidad a los bienes, servicios y contactos con las demás personas, alcanzando la máxima accesibilidad con la mínima movilidad, de forma sostenible, asequible, justa e inclusiva, mediante un sistema multimodal de transporte público, social y sostenible, garantizado por todas las Administraciones Públicas, la estatal, las autonómicas y las locales, en el ejercicio de sus respectivas competencias.

. Impulse un nuevo Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte Público Colectivo, superando todos los defectos detectados en el proyecto que cayó con la convocatoria de las elecciones generales del 23 de julio de 2023. Se deben reformular todos los artículos y disposiciones transitorias que sea necesario, y debe darse más precisión a las definiciones, formulaciones y compromisos, evitando malas interpretaciones.

. Cree el Foro de la Ciudadanía para el Transporte con la finalidad de establecer una interlocución directa entre el Ministerio competente y la ciudadanía para conocer las necesidades y demandas de accesibilidad a los bienes, servicios y contactos con las demás personas, alcanzando la máxima accesibilidad con la mínima movilidad.

Los planes, programas, estrategias, instrumentos y disposiciones de carácter general, así como los reglamentos, que se adopten en el ámbito del sistema multimodal de transporte, se llevarán a cabo bajo fórmulas abiertas y canales accesibles que garanticen la participación de los agentes sociales y la ciudadanía.

Las administraciones públicas competentes en sus respectivos ámbitos territoriales crearán foros equivalentes locales, comarcales, provinciales y autonómicos que se integrarán en la estructura del Foro Estatal.