

ANEJO

Medidas propuestas por la PTP para incrementar la ocupación con estabilidad y avanzar hacia un modelo de transporte más eficiente y sostenible

- A. **Una política económica compatible con el estado del bienestar, la protección de la salud y del medio ambiente.** No podemos subvencionar las multinacionales sin exigir cambios en su producción y sin garantizar estabilidad en los puestos de trabajo. Ayudar a la automoción tradicional es apostar por una movilidad cara que **causa nueve veces más costes externos en el transporte público sólo en el área de Barcelona.**
- B. **No incentivar el consumo de productos elitistas como los coches de gama alta,** ya que sus compradores no están en crisis. La economía española se mantiene gracias al trabajo y consumo de las clases medias. Por ello cabría rebajar de 30.000 a 20.000 Euros el valor de compra de los vehículos susceptibles de recibir ayudas de los planes Renove, para evitar que las ayudas a la demanda se conviertan en un simple cheque para complementos de los vehículos o para hacer un salto de gama.
- C. **Incentivar el uso del transporte público.** Se trata de una medida idónea para generar más ocupación y de calidad, para reducir las externalidades (costes sociales y ambientales) y para minimizar la dependencia exterior del petróleo.
1. Concretando a la práctica políticas como las del “Cheque Transporte”
 2. Financiando autoridades del transporte en toda España que permitan ampliar servicios y gestionar abonos de transporte mensuales integrados. No puede ser que el Estado sólo financie grandes ciudades como Barcelona y Madrid.
 3. Incremento de los servicios ferroviarios y de autobuses conformando una red integrada en todo el Estado que permita disfrutar de accesibilidad al territorio sin tener que recurrir al coche: desarrollar los trenes y autobuses regionales y superar el letargo actual de Renfe Media Distancia y Larga Distancia.
 4. Promover el cambio modal. Mientras España se aboca a financiar coches, en Bélgica se regala todo el transporte público anual a aquellos ciudadanos que den de baja su vehículo y no lo cambien por otro.
 5. En Cataluña desplegar el Plan de Transportes de Viajeros de la Generalitat con prioridad, creando los nuevos núcleos de Cercanías en el Camp de Tarragona, Lleida y Girona, así como el despliegue de las mejoras del bus en todo el ámbito.
- D. **Fiscalidad transparente en el uso de infraestructuras del transporte.** Los transportes de mercancías y pasajeros por ferrocarril no se desarrollarán en todas sus posibilidades si Adif continua cobrando unos cánones por el uso de la infraestructura tan elevados en comparación con el libre acceso a las autovías, por donde circulan camiones a los que no se aplica la directiva Euroviñeta.
- E. **Sacar provecho de la movilidad no motorizada y de la gestión compartida de flotas.** Son actividades para la movilidad con una ocupación fija y dependen de una demanda más estable, ya que se basan en la reposición y el mantenimiento en lugar de la construcción desenfrenada. Se puede propiciar con diversas medidas:

1. Descuento del IVA en las compras de bicicletas: bajando del 16% actual al 7%
2. Fomento de la bicicleta pública en las principales ciudades
3. Impulso decidido del *carsharing* i del *car-pool* entre la ciudadanía
4. Impulso de las flotas compartidas para mercancías

F. **Dado que el Estado siempre acaba financiando el transporte motorizado, priorizar aquellas infraestructuras para el transporte público y para el ferrocarril, que son las que hacen más competitivo el país.** Las infraestructuras ferroviarias estimulan sectores muy diversos (metalúrgico, electricidad, comunicaciones, factorías de material móvil, etcétera) a parte del sector habitual del hormigón; y permiten incrementar la capacidad de transporte sin colapsar el país.

En Cataluña la PTP propuso hace un año a la Generalitat el Plan Tren 2014, que plantea la construcción de 400 kilómetros de vías ferroviarias nuevas (incluyendo el TramCamp y el TramVallès), la cuadruplicación de 60 kilómetros de infraestructuras y el desdoblamiento de 100 kilómetros con el objetivo que el 94% de la población catalana tenga un servicio ferroviario eficiente en su término municipal.

G. **Si se tiene que financiar el vehículo privado para gestionar la crisis y su transición hacia otro modelo económico, que se priorice sólo a los más sostenibles y necesitados.**

1. Limitar la subvención de los 500 euros de la administración del Estado sólo a los modelos más sostenibles: EURO 5, tecnología híbrida, propulsión a gas natural, eléctricos o con emisiones inferiores a 120 g/km.
2. Limitar la subvención de los 500 euros de la administración del Estado sólo a los modelos más necesarios: la renovación de flotas públicas y renovación de vehículos de personas con movilidad reducida, así como los de movilidad "in labore" y otros casos de acusada necesidad.
3. Condicionar los planes Renove al desguace previo de un vehículo más antiguo y contaminante
4. Exigir a los vehículos que cuenten con una financiación del ICO una superior exigencia ambiental: un máximo de 120 gramos de CO₂ emitidos por kilómetro. El límite de 149 gramos es demasiado alto si se compara con los 152 gramos de media de los vehículos vendidos recientemente, conseguidos gracias a las bonificaciones fiscales en el impuesto de matriculación.
5. Incrementar la producción y mantenimiento de vehículos del transporte colectivo, como se hiciera en su día en Fiat, Renault o Mercedes con la construcción de autobuses.
6. Estimular la inversión en I+D+i a las factorías automovilísticas para hacer posible su reconversión ecológica, como sucedió con la transformación de la fábrica de todo terrenos de Santa Motors en Linares hacia una factoría ferroviaria.

Barcelona, 18 de mayo de 2009

ANNEX

Mesures proposades per la PTP per incrementar l'ocupació amb estabilitat i avançar cap a un model de transport més eficient i sostenible

- A. **Una política econòmica compatible amb l'estat del benestar, la protecció de la salut i del medi ambient.** No podem subvencionar les multinacionals sense exigir canvis en la seva producció i sense garantir estabilitat en els llocs de treball. Ajudar l'automoció tradicional és apostar per una mobilitat cara que **causa nou vegades més costos externs que el transport públic només a l'àrea de Barcelona.**
- B. **No incentivar el consum de productes elitistes com els cotxes de gamma alta,** ja que els seus compradors no estan en crisi. L'economia espanyola es manté gràcies al treball i el consum de les classes mitjanes. Per això caldria rebaixar de 30.000 a 20.000 Euros el valor de compra dels vehicles susceptibles de rebre ajuts dels plans Renove, per evitar que els ajuts a la demanda es converteixin en un simple xec per complements dels vehicles o per fer un salt de gamma.
- C. **Incentivar l'ús del transport públic.** Es tracta d'una mesura idònia per generar més ocupació i de qualitat, per reduir les externalitats (costos socials i ambientals), i per minvar la dependència exterior del petroli.
- Concretant a la pràctica polítiques com les del "Xec Transport"
 - Finançant autoritats del transport a tot Espanya que permetin ampliar serveis i gestionar abonaments de transport mensuals integrats. No pot ser que l'Estat només financi grans ciutats com Barcelona i Madrid.
 - Increment dels serveis ferroviaris i d'autobusos conformant una xarxa integrada a tot l'Estat que permeti gaudir d'accessibilitat al territori sense haver de recórrer al cotxe: desenvolupar els trens i autobusos regionals i superar el lletarg actual de Renfe Mitjana i Llarga Distància.
 - Promoure el canvi modal. Mentre Espanya s'aboca a finançar cotxes, a Bèlgica es regala tot el transport públic anual pels ciutadans quan donen de baixa el seu vehicle no el canvien per un altre.
 - A Catalunya desplegar el Pla de Transports de Viatgers de la Generalitat amb prioritat, creant els nous nuclis de Rodalies al Camp de Tarragona, Lleida i Girona així com el desplegament de millores en el servei de bus a tot l'àmbit.
- D. **Fiscalitat transparent en l'ús de les infraestructures del transport.** Els transport de mercaderies i passatgers per ferrocarril no es desenvoluparà en totes les seves possibilitats si l'Adif continua cobrant uns cànon per l'ús de la infraestructura tal elevats en comparació amb el lliure accés de les autovies, per on circulen camions als que no se'ls aplica la directiva Eurovinyeta.
- E. **Treure profit de la mobilitat no motorizada i de la gestió de flotes compartida.** Són activitats per la mobilitat amb una ocupació fixa i depenen d'una demanda molt més estable, ja que es basen en la reposició i manteniment i no en la construcció desenfrenada. Es pot propiciar amb diverses mesures:

- a) Descompte de l'IVA a les compres de bicicletes: baixant del 16% actual al 7%
- b) Foment de la bicicleta pública a les principals ciutats
- c) Impuls decidit del carsharing i del car-pool entre la ciutadania
- d) Impuls de les flotes compartides per a mercaderies

F. Atès que l'Estat sempre acaba finançant el sector dels transports motoritzats, prioritzar les noves infraestructures pel transports públic i pel ferrocarril, que són les que veritablement fan competitiu el país. Les infraestructures ferroviàries estimulen sectors molt diversos (metal·lúrgia, electricitat, comunicacions, factories de material mòbil, etcètera) a banda del sector habitual del formigó; i permeten incrementar la capacitat de transport sense col·lapsar el país.

A Catalunya la PTP va proposar fa un any i mig a la Generalitat el Pla Tren 2014, que planteja la construcció de 400 quilòmetres de vies ferroviàries noves (incloent-hi el TramCamp i el TramVallès), la quadruplicació de 60 quilòmetres de vies i el desdoblament de 100 quilòmetres més amb l'objectiu que el 94% de la població tingués un servei ferroviari eficient al seu terme municipal.

G. Si s'ha de finançar el vehicle privat per gestionar la crisi i la seva transició cap a un altre model econòmic, prioritzar només els més sostenibles i els més necessaris.

- a) Limitar la subvenció dels 500 euros de l'administració de l'Estat només als models més sostenibles: EURO 5, tecnologia híbrida, propulsió a gas natural, elèctrics o amb emissions inferiors a 120 g/km.
- b) Limitar la subvenció dels 500 euros de l'administració de l'Estat només als models més necessaris: la renovació de flotes públiques i renovació de vehicles de persones amb mobilitat reduïda, mobilitat "in labore" de pimes i autònoms i altres casos d'acusada necessitat.
- c) Condicionar els plans Renove al desballestament previ d'un vehicle més antic i contaminant
- d) Exigir als vehicles que comptin amb el finançament de l'ICO una superior exigència ambiental: un màxim de 120 grams de CO₂ emesos per quilòmetre. El límit de 149 grams és massa alt si es compara amb els 152 grams de mitjana dels vehicles venuts darrerament, assolits gràcies a les bonificacions fiscals en l'impost de matriculació.
- e) Incrementar la producció i manteniment de vehicles de transport col·lectiu, com al seu dia van fer Fiat, Renault o Mercedes amb la construcció d'autobusos.
- f) Estimular la inversió en I+D+i a les factories automobilístiques per fer possible la seva conversió ecològica, com va succeir amb la transformació de la fàbrica de tot-terrenys de Santana Motors de Linares en una factoria ferroviària.

Barcelona, 18 de maig de 2009