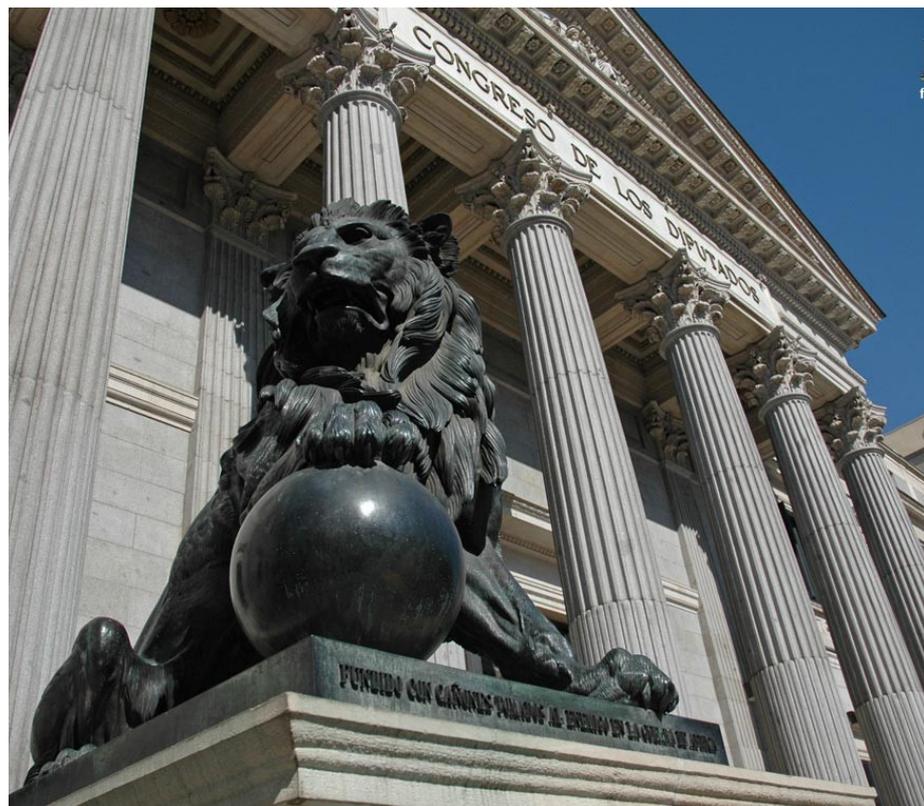


Propuestas de la PTP para una política eficiente de movilidad



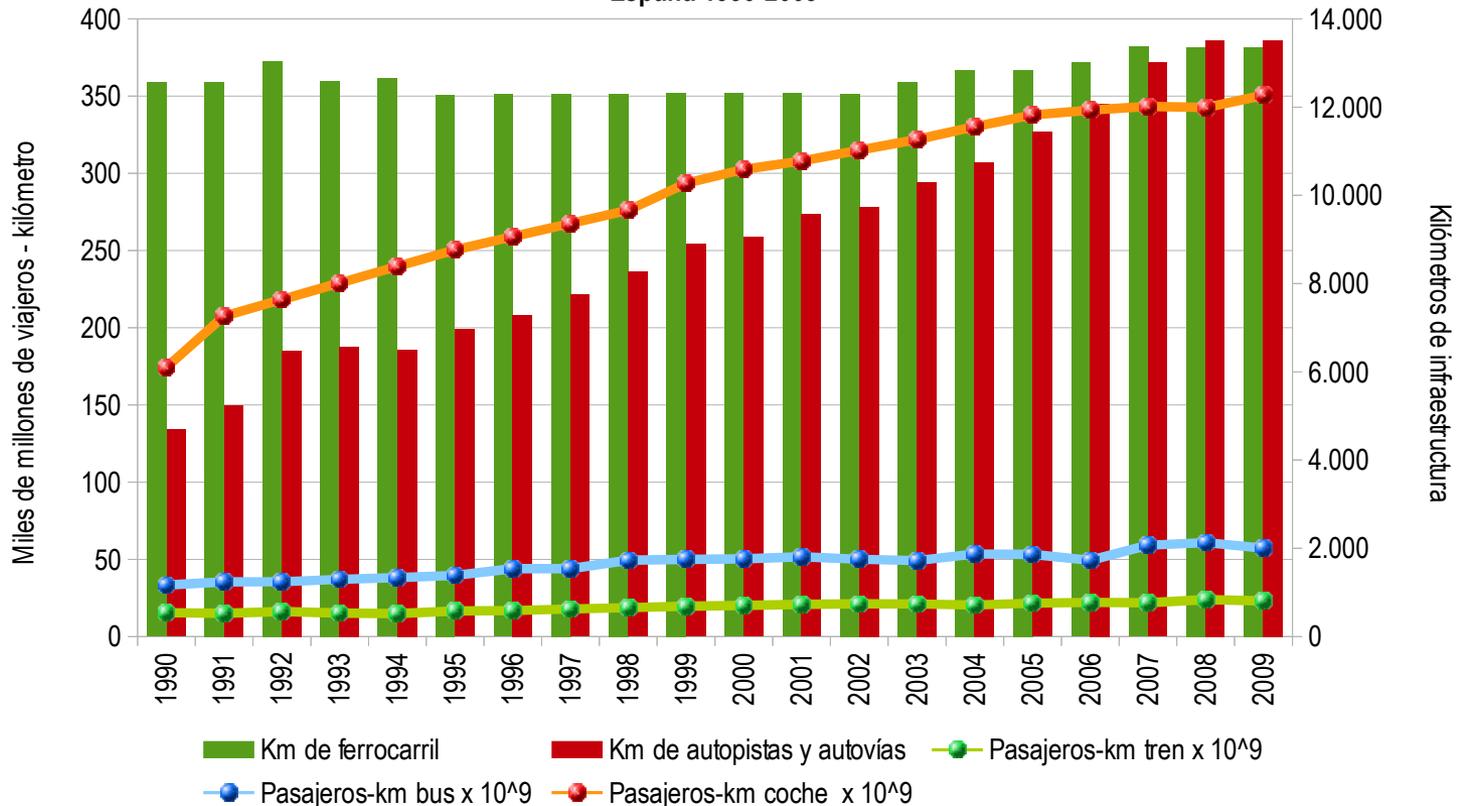
Congreso de los Diputados. 19 de septiembre de 2012

Ricard Riol Jurado

1

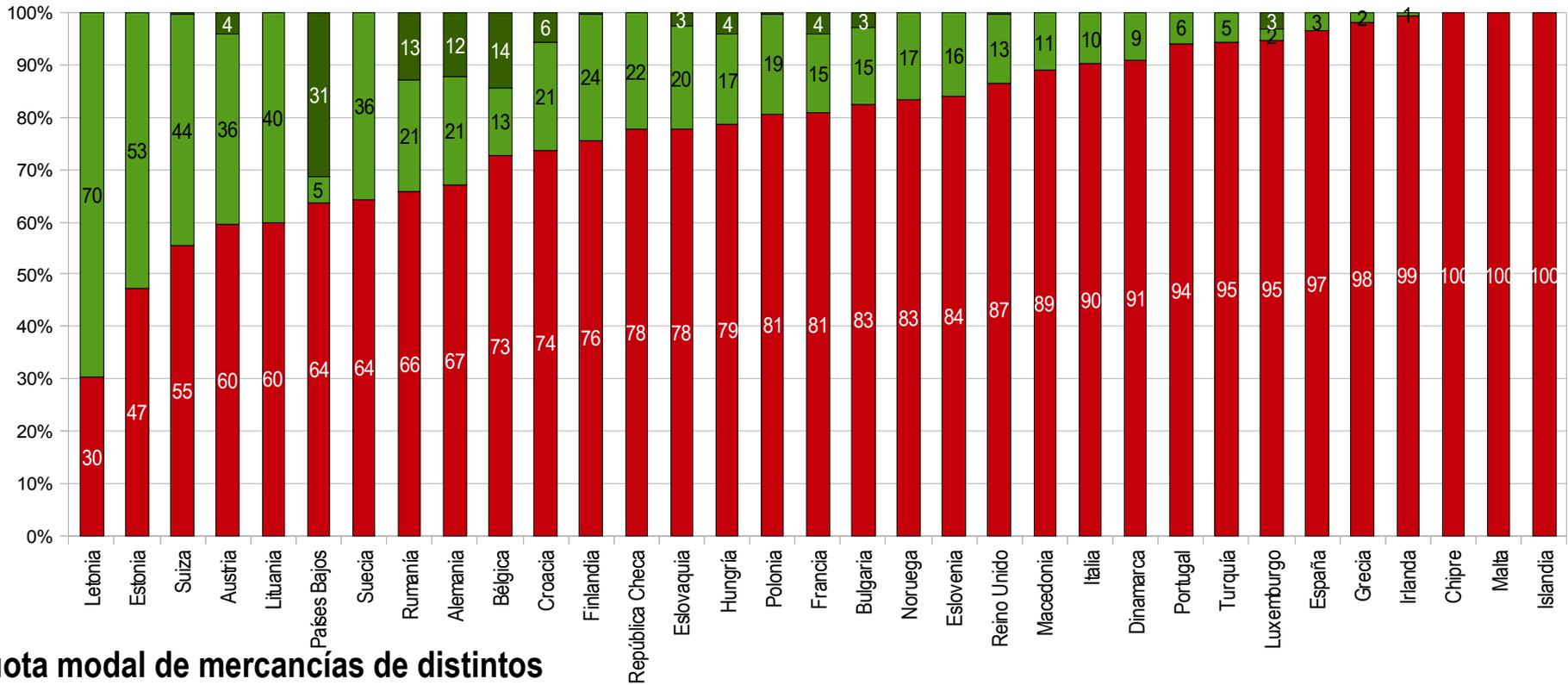
Abandonar la carrera del agravio territorial y de los récords mundiales

Evolución de la oferta infraestructural y la demanda en el transporte terrestre de viajeros
España 1990-2009



2

Pese al récord de infraestructuras, no tenemos ni mejor movilidad ni mejor competitividad



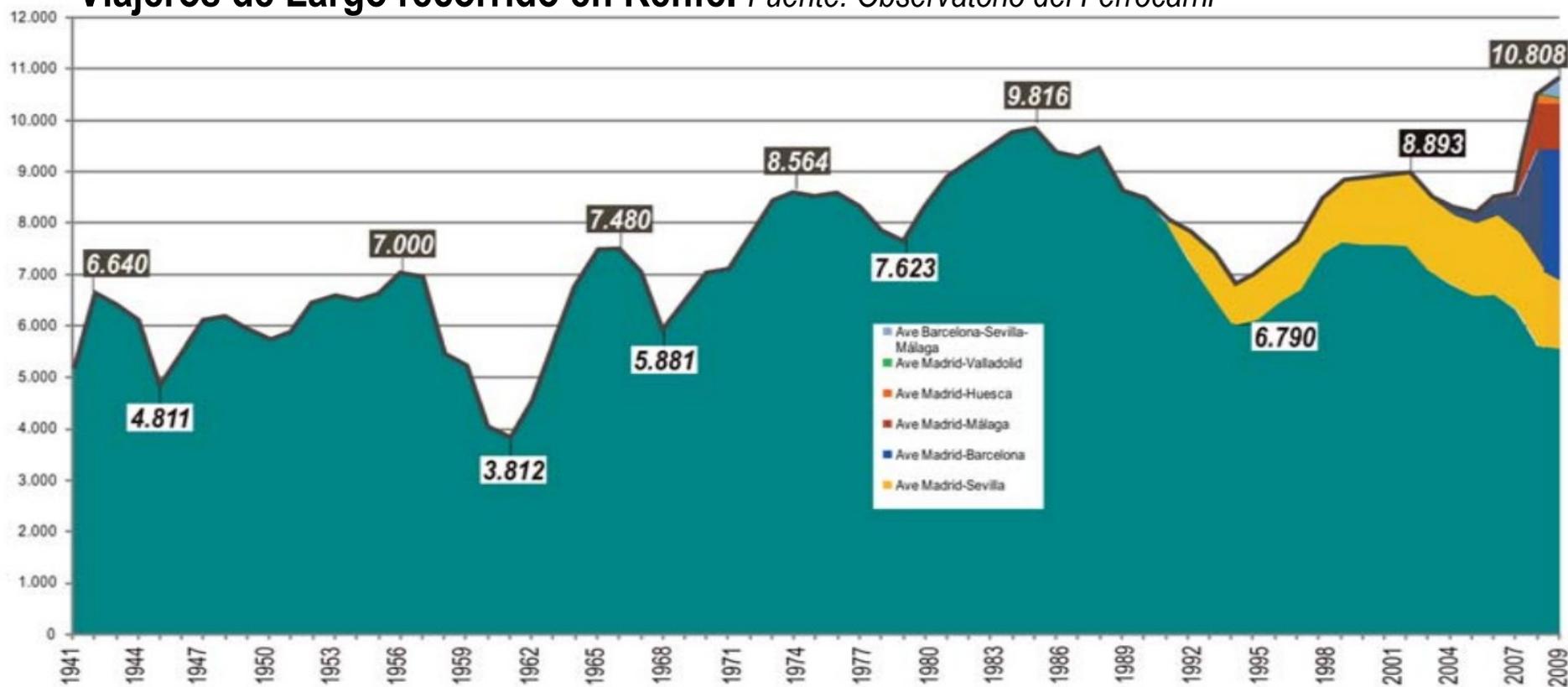
Cuota modal de mercancías de distintos países de Europa en relación a las toneladas-kilómetro. Año 2008. Fuente: Eurostat.

■ Camión ■ Ferrocarril ■ Barco fluvial

2

Pese al récord de infraestructuras, no tenemos ni mejor movilidad ni mejor competitividad

Viajeros de Largo recorrido en Renfe. *Fuente: Observatorio del Ferrocarril*

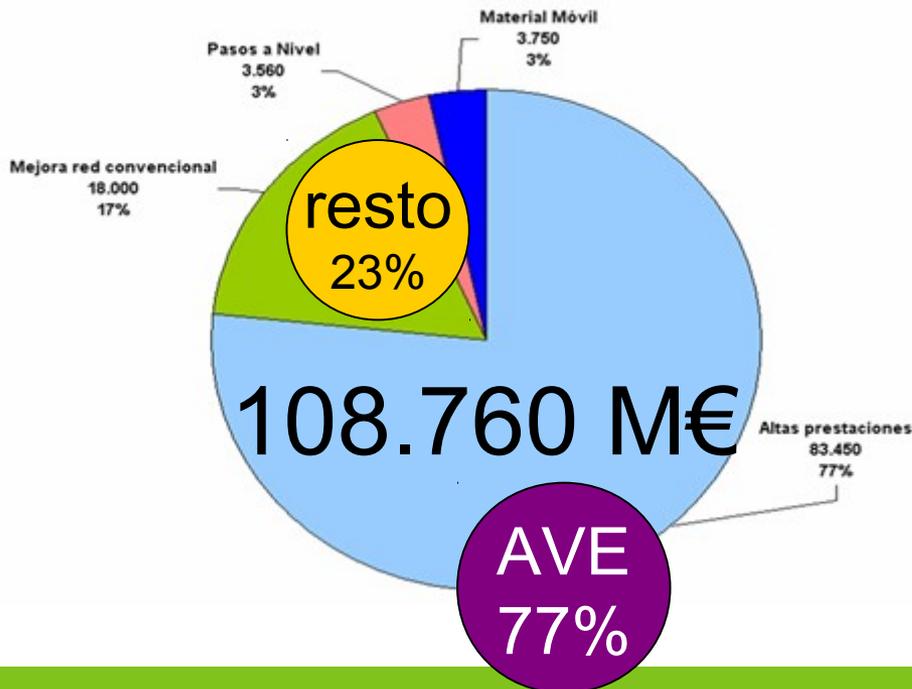


3

No necesitamos más catálogos de infraestructuras, sino planes de movilidad sostenible!

Ferrocarriles: 45% de la inversión total del PEIT. Bien pero...

FERROCARRIL



Fuente: PEIT. M.Fomento

4

Es preciso frenar el desarrollismo viario y pensar en la financiación de las carreteras actuales

■ Estados de la Unión Europea y de los EEUU. Autopistas y autovías por habitante

Ranking	Estado	Autopistas y autovías (km)	Superficie (1000 km ²)	Población (habitantes)	Autopistas y autovías por cada 1000 km ²	Autopistas y autovías por cada millón de habitantes	Índice = ((Km ²)/(población en millones x superficie en km ²)) ^{1/2}
1	Dist. of Columbia	53	0,2	591.833	336,1	89,7	4,87
2	Rhode Island	256	2,7	1.050.788	94,5	243,5	4,81
3	Connecticut	938	12,5	3.501.252	74,8	268,0	4,48
4	Vermont	547	24	621.270	22,8	880,7	4,48
5	Luxemburgo	147	2,6	460.000	56,5	319,6	4,25
6	Wyoming	1.474	251,5	532.668	5,9	2.767,5	4,03
12	Holanda	2.541	41,5	16.310.000	61,2	155,8	3,09
14	Ohio	3.310	106,1	11.485.910	31,2	288,2	3,00
15	Dakota del Sur	1.110	196,5	804.194	5,6	1.380,8	2,79
22	Nueva York	4.001	122,3	19.490.297	32,7	205,3	2,59
31	Alemania	12.044	357	82.500.000	33,7	146,0	2,22
33	España	10.292	506	43.040.000	20,3	239,1	2,21
	Media Estados Unidos	92.674	9.161,20	258.084.631	10,1	359,1	1,91
50	Francia	10.379	544	60.560.000	19,1	171,4	1,81
57	California	6.455	403,9	36.756.666	16	175,6	1,68
	Media Europa (EU25)	61.380	3840,2	431.440.000	16,0	142,3	1,51
	Media Europa (EU15)	26.317	2349,5	188.790.000	11,2	139,4	1,25
65	Reino Unido	3.609	244,1	60.030.000	14,8	60,1	0,94

Fuente: Revista "Mobilitat Sostenible i Segura". Manel Larrosa.

5

Conviene aplicar un giro a la política de infraestructuras ferroviarias

Año 2009	OFERTA		DEMANDA	
	Kilómetros de alta velocidad (>250 km/h)	Km realizados en tren por hab. (año 2009)	Cuota ferroviaria (año 2009)	
España	2200	469 km / hab.	7,00%	
Francia	1800	1.222 km / hab.	11,00%	
Italia	1300	803 km / hab.	6,00%	
Alemania	1030	1.005 km / hab.	9,00%	
Suiza	35	2.122 km / hab.	18,00%	

5

Conviene aplicar un giro a la política de infraestructuras ferroviarias

el Periódico.com / SOCIEDAD

Correr a alta velocidad para nada

MÁS INFORMACIÓN

- De centro a centro en el Regional Express
- El AVE BCN-Tarragona pincha en favor del ferrocarril convencional

EL PERIÓDICO

34 minutos de alta velocidad

El Avant 8096 de las 9.10 horas es, tan solo, el segundo del día. El servicio de AVE regional se estrenó hace 15 días en Catalunya. De momento, solo seis convoyes

De centro a centro en el Regional Express

MÁS INFORMACIÓN

- El AVE BCN-Tarragona pincha en favor del ferrocarril convencional
- Correr a alta velocidad para nada

EL PERIÓDICO

Una hora en un tren clásico

El Regional Express de los trenes clásicos --lo que se llama Regional Express-- entre Barcelona-Sants y Tarragona

de una hora. Hace parada en Sant Vicenç de

El AVE regional BCN-Tarragona lleva una media de 19 viajeros en cada tren

EL PERIÓDICO
BARCELONA

El trayecto que realiza el Avant entre Barcelona Sants y el Camp de Tarragona ha contado durante su primer trimestre de funcionamiento con una media de 230 pasajeros al día, cifra considerablemente baja si se tiene en cuenta que hay 12 trenes diarios entre las dos estaciones y que estos nú-

5

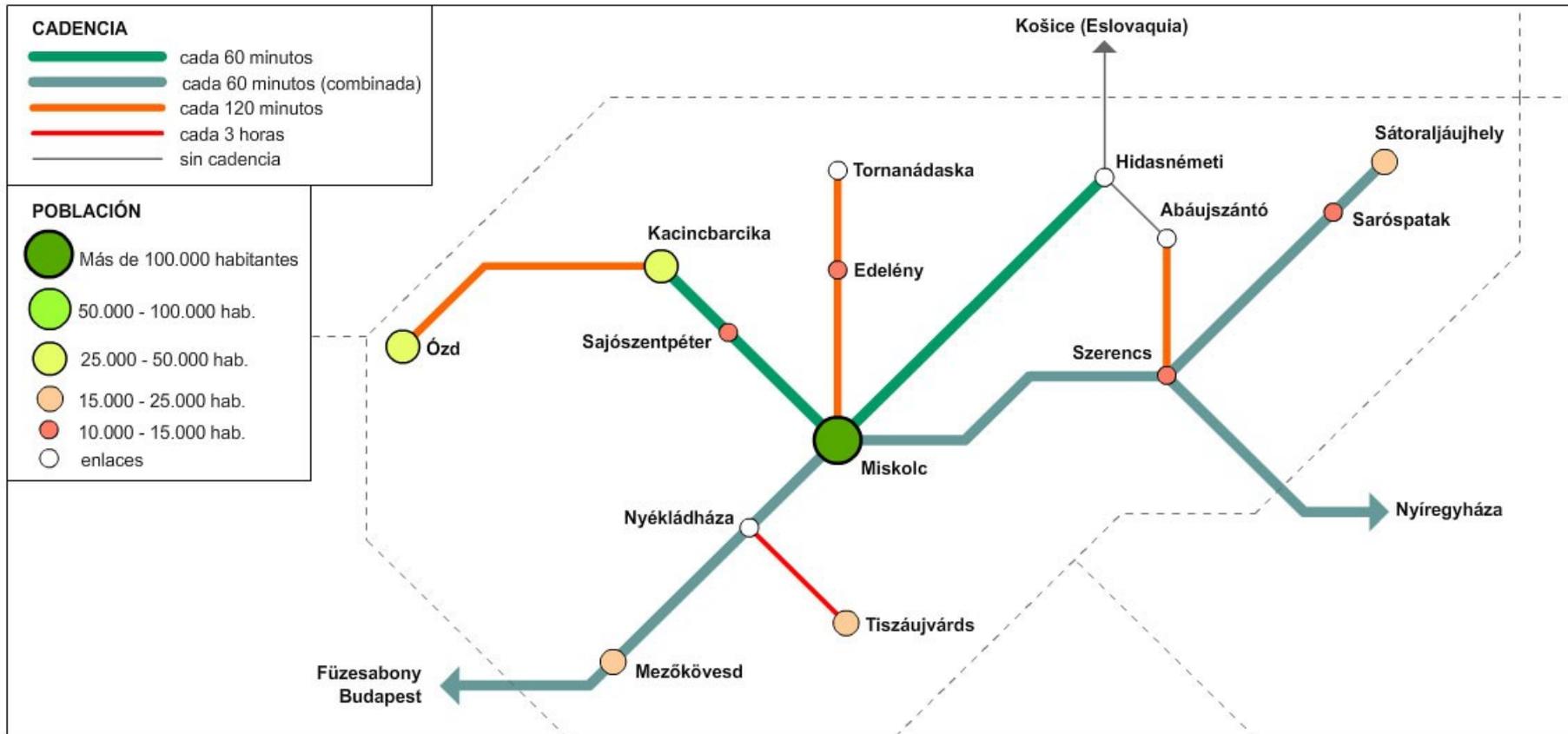
Conviene aplicar un giro a la política de infraestructuras ferroviarias

Línea	Km	Características	Inicio	Final
Madrid – Barcelona	659	Alta velocidad. Exclusiva viajeros	1996	2008
Madrid - València	438	Alta velocidad. Exclusiva viajeros	2002	2010
Barcelona – València	345	Velocidad alta. Viajeros y mercancías	1987	2013?

6 Necesitamos un plan de servicios para el ferrocarril. ¡ La red ferroviaria está vacía !



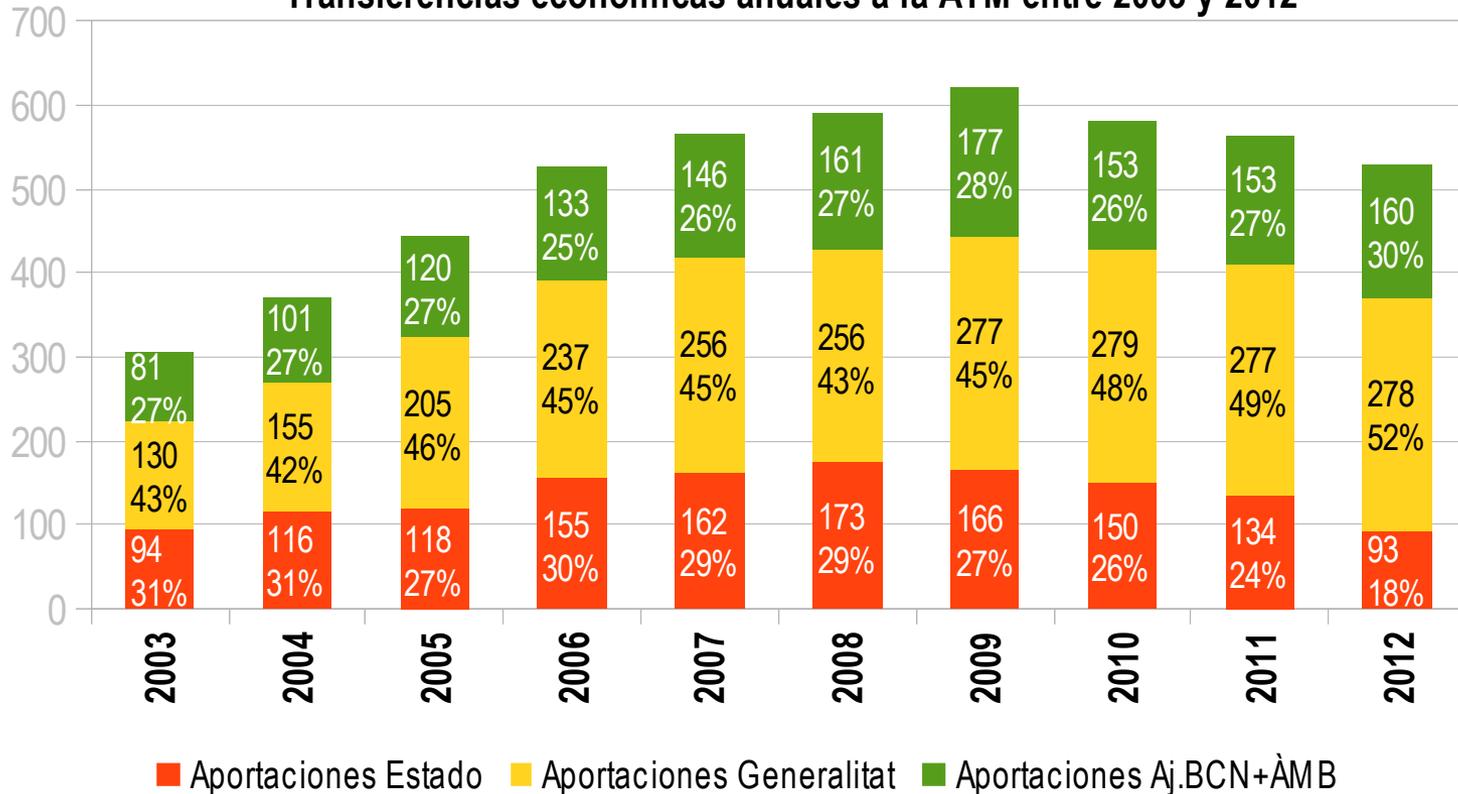
6 Necesitamos un plan de servicios para el ferrocarril. ¡ La red ferroviaria está vacía !



7

Fomento debe priorizar la movilidad cotidiana y metropolitana. Necesitamos más financiación.

Transferencias económicas anuales a la ATM entre 2003 y 2012

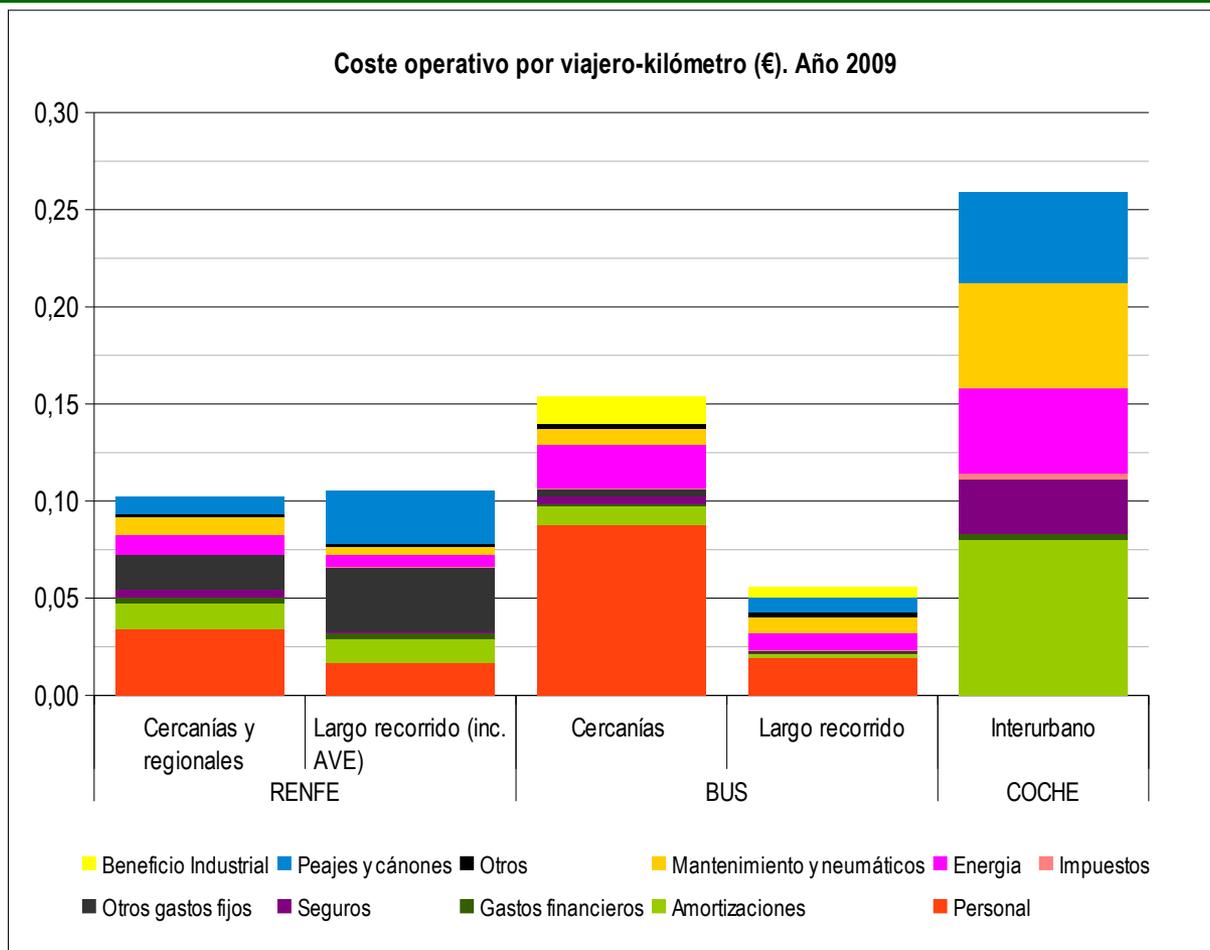


8

Buscar una solución económica para Renfe no pasa por degradar sus servicios ni las condiciones laborales de sus trabajadores

Comparación del coste operativo kilométrico por viajero entre coche, bus y Renfe

Fuente: Elaboración propia a partir de memorias RENFE y Observatorio del Transporte de Viajeros por Carretera del Ministerio de Fomento. Para el vehículo privado se utiliza una ocupación de 1,25 personas.



8

Buscar una solución económica para Renfe no pasa por degradar sus servicios ni las condiciones laborales de sus trabajadores



8

Buscar una solución económica para Renfe no pasa por degradar el servicio ni las condiciones laborales de los trabajadores



9

Necesitamos una ley de movilidad sostenible que concrete una financiación sin sorpresas.

Sólo hay tres caminos para subsanar la situación, y deben ser simultáneos:

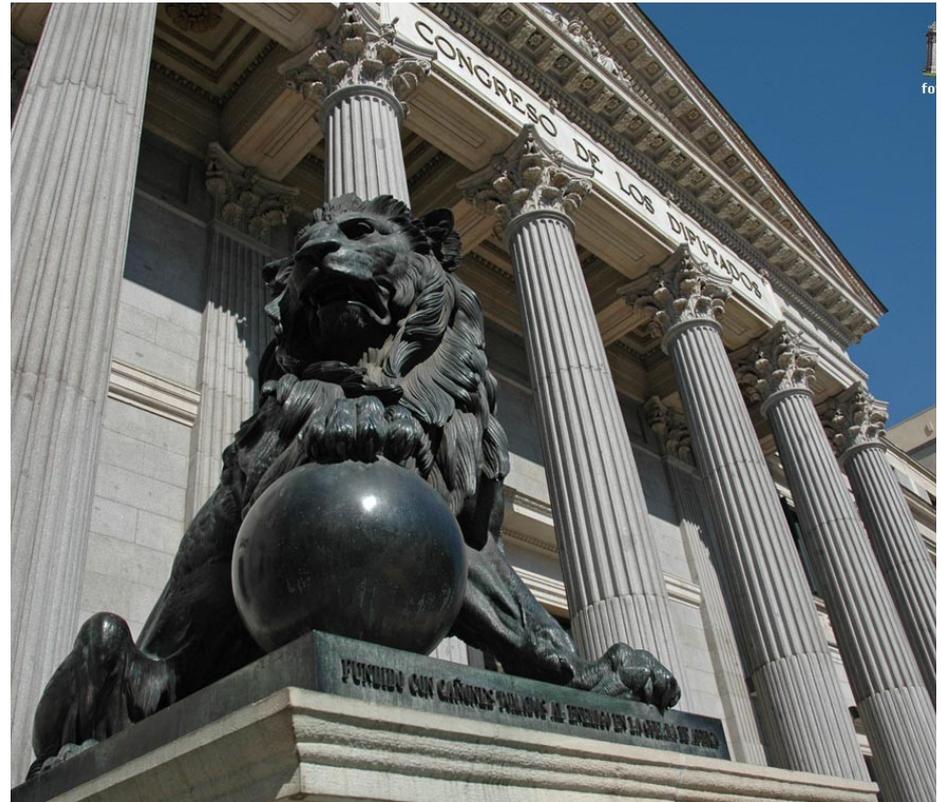


Muchas gracias por su atención!

+ información en

www.transportpublic.org

info@transportpublic.org



Congreso de los diputados. 19 de septiembre de 2012

Ricard Riol Jurado