

EL FOMENTO DEL TREN PARA LA DESCARBONIZACIÓN DEL TRANSPORTE  
-VISIÓN DE UGT SOBRE EL PAPEL QUE JUEGA EL TRANSPORTE FERROVIARIO  
EN LAS POLÍTICAS DE MOVILIDAD SOSTENIBLE-

ÁLVARO VICIOSO ALFARO — SECRETARIO DE ACCIÓN SINDICAL, SALUD LABORAL Y MEDIO AMBIENTE



Secretaría de Acción Sindical,  
Salud Laboral y Medio Ambiente  
FeSMC



Secretaría de Acción Sindical,  
Salud Laboral y Medio Ambiente  
**FeSMC**



## EL TRANSPORTE EN FERROCARRIL ES VERDE Y SOSTENIBLE

- Está electrificado en gran medida y emite mucho menos CO2 que los viajes equivalentes por carretera o aire. Representa tan solo el 0,4 % de las emisiones de gases de efecto invernadero de la UE, constituyendo **una de las formas más sostenibles de transporte de pasajeros y mercancías**.
- Además, es el único medio de transporte que ha reducido constantemente sus emisiones y consumo de energía, al tiempo que utiliza cada vez más fuentes de energía renovables.
- Entre otros beneficios, el ferrocarril también **es excepcionalmente** seguro (con la menor incidencia de accidentes mortales) **y conecta a personas y empresas de toda la Unión** a través de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T).
- Y, además, el ferrocarril es un servicio público que **contribuye a la vertebración de la sociedad** y a la **promoción de la igualdad de oportunidades** en una sociedad medioambientalmente sostenible.



# # Alianza Ibérica por el Ferrocarril



## ¿QUIÉNES SOMOS?

UGT y CC.OO. junto a otras 14 entidades vinculadas a ONG de índole ecologista (como Greenpeace y Ecologistas en Acción) y organizaciones focalizadas en movilidad (como Promoción del Transporte Público –PTP-, Ecodes o Fundación Renovables) hemos impulsado la **Alianza Ibérica por el Ferrocarril**.

## ¿QUÉ PERSEGUIMOS?

Subvertir la actual situación de postración del ferrocarril en España, apostando por una nueva política ferroviaria **en torno a tres ejes principales**:

- Conseguir las condiciones para que se puedan cumplir los objetivos de descarbonización fijados por la agenda 2030, lo cual requiere un **urgente trasvase de viajeros y mercancías al modo ferroviario**.
- **Impedir cualquier cierre de líneas de tren**. Porque sabemos que no sobran líneas, sino que faltan trenes. Por eso, no se cierran líneas; se renuevan, rehabilitan, interconectan, mejoran y adaptan a cada entorno de explotación y uso.
- **Construir un modelo común superador del aislamiento ferroviario que sufren España y Portugal** debido al ancho ibérico.

## DECÁLOGO DE LA ALIANZA IBÉRICA POR EL FERROCARRIL I

1. A finales de 2022 todos los pueblos y ciudades de España en los que haya una estación en una línea en servicio tendrán un **mínimo de 4 servicios diarios de ferrocarril en cada sentido**, con unos horarios que permitan al menos hacer un viaje de ida y vuelta a la capital provincial en el mismo día.
2. Antes de finalizar 2022, un **plan de refuerzo de los núcleos de Cercanías con menores prestaciones en la actualidad**: Asturias, Bilbao, Cádiz, Málaga, Murcia-Alicante, Santander, Sevilla, Valencia y Zaragoza. Un plan que debe conseguir incrementar la demanda en un 75 % en 2026 y el 150 % al finalizar esta década.
3. **Licitación de la compra de suficiente número de trenes**, modulables y accesibles, para dar satisfacción a los puntos anteriores.
4. **Plan de revitalización de los servicios ancho métrico “Feve”/”Cercedilla a Cotos”**, para dejarlos, antes de finalizar esta década, a un nivel similar a los actuales servicios de ferrocarril autonómicos (“FGC”, “ETB”, “FGV o “SFM”).
5. **Creación del abono de transporte**, nacional y regional, antes de fin de 2023, de carácter mensual, trimestral o anual, que permita usar todos los transportes públicos de España, o de la región, fuera de los servicios de alta velocidad.



## DECÁLOGO DE LA ALIANZA IBÉRICA POR EL FERROCARRIL II



6. Antes de acabar 2022 se debe presentar un plan para conseguir la **efectiva integración de la bicicleta en el acceso al ferrocarril** y en su uso, también en AV. El plan debe contemplar así mismo la construcción de suficientes aparcamientos seguros de bicicletas en las estaciones de ciudades de más de 25.000 habitantes. Un plan que debe garantizar, sin restricciones, gracias al material ferroviario modulable, la parada en todas las estaciones que den acceso a las distintas redes de espacios naturales peninsulares.
7. Antes de acabar 2022, debe presentarse un **plan para crear suficientes servicios transfronterizos diurnos entre España/Francia y España/ Portugal**, tanto directos como como con cambio fronterizo, para dejarlos homologados al nivel de servicio que Francia disfruta con sus países vecinos en el lado norte y oriental de este país.
8. En coordinación con las autoridades europeas, antes de acabar este año, propugnamos la presentación de un **plan para crear suficientes servicios transfronterizos nocturnos entre España y Portugal, Francia, Bélgica, Alemania, Suiza e Italia**. Recuperación de los históricos servicios nocturnos españoles. La entrada en servicio de la sección de alta velocidad Plasencia-Badajoz, en Extremadura, en alta velocidad, permite contemplar un servicio nocturno Barcelona-Madrid-Lisboa.
9. **Presentar en 2022 un plan para que el ferrocarril transporte el 10 % de mercancías en 2025** y el 18 % (cuota media europea) al finalizar esta década, homologándolo con la cuota media europea.
10. Diseñar, antes de fin de 2023, una **fiscalidad favorable al uso del ferrocarril y de la movilidad sostenible**, homologables con las mejores prácticas europeas.

## CORREDOR ATLÁNTICO Y MEDITERRÁNEO

Defendemos e impulsamos el desarrollo del Corredor del Atlántico y del Corredor Mediterráneo para:

- crear infraestructuras de transportes en zonas que no las tienen
- conectarlas con Europa
- dar a España mayor cohesión social y territorial
- fomentar el desarrollo económico y el empleo

