

## Decálogo Ferroviario de Acciones públicas para la presentación de la Alianza

Este decálogo surge en un momento crítico para el ferrocarril español. Un contexto de desatención crónica de las autoridades por los sistemas de cercanías, regionales, mercancías y una focalización casi exclusiva en los sistemas de alta velocidad. El 80% del territorio español tiene un mal sistema ferroviario.

El cierre de la línea Cuenca-Utiel no es sino la punta del iceberg. Se preparan nuevos cierres enlazando con la alocada idea de 1985 de cerrar más de 3.500 km de red ferroviaria. Cuando las líneas han sido transferidas o cedidas a las comunidades autónomas, las líneas amenazadas por el cierre han despegado, lo cual prueba que en el fondo no hay un problema técnico o de demanda sino de mala gestión y de nula voluntad política.

El diagnóstico que hace la Alianza Ibérica por el Ferrocarril es que en España no sobran líneas, sino que faltan trenes. Por eso, ni deben cerrarse líneas en plena emergencia climática, ni el gobierno tiene que lanzar mensajes contradictorios a la ciudadanía sobre la importancia capital del ferrocarril para descarbonizar y enfriar el planeta, a la vez que cierra líneas y se olvida del ferrocarril del 80% de España y de las conexiones con Francia y Portugal. Un problema que se agudiza en concretos segmentos de la ciudadanía (personas mayores, inmigrantes jóvenes, con discapacidad y mujeres)

La Alianza Ibérica por el Ferrocarril nace con el objetivo único de subvertir la actual situación de postración del ferrocarril en España y para ello proponemos el siguiente decálogo de líneas directrices:

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. Presentación antes de finalizar 2022, de 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. Presentación de un 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. El sistema suizo puede servir de modelo.
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, presentación de 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, 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.

Barcelona y Madrid, junio de 2022