Alianza Ibérica por el Ferrocarril

Evaluación Cuestionario Elecciones Generales 29 noviembre 2026

Escala de prioridad de 0 a 5: "0", indica ninguna prioridad, "5", máxima prioridad

0
1
2
3
4
5

Frente AMPLIO

junts

Pregunta

1.- Prioridad a la movilidad cotidiana. Un ferrocarril al servicio de las necesidades diarias de la ciudadanía	5	4
Comentario	Reforzaremos las inversiones ferroviarias en Cercanías y Regionales Media Distancia, para, al menos, triplicar la inversión anual en esta red en los próximos cuatro años, con el objetivo de solucionar los problemas actuales de la infraestructura, mejorar las frecuencias y garantizar un servicio de calidad. Acreditación oficial de retrasos: Crearemos un sistema oficial público de acreditación de retrasos en el transporte para proteger los derechos laborales del colectivo usuario.	
2.- Recuperar regionales y cercanías. Más frecuencias, más fiabilidad y una gestión próxima al territorio	5	4
Comentario	Priorización de Cercanía y medias distancias, trenes nocturnos y accesibilidad: Priorización presupuestaria del mantenimiento, accesibilidad y renovación de material móvil en Cercanías y ferrocarril convencional, impulso de líneas de trenes nocturnos y traspaso de Rodalies a la Generalitat de Cataluña. Igualmente, el Frente Amplio es partidario de traspasar la competencia sobre Cercanías a las Comunidades Autónomas que cuenten con este servicio, siempre que la empresa de nueva creación sea pública y se siga el modelo catalán.	
3.- Más trenes y mejor aprovechamiento de la red. Doblar el tráfico ferroviario de viajeros en diez años	5	4
Comentario	La red ferroviaria española, de considerable extensión, permite, con la incorporación de material rodante, dar vida a las vías —algunas en perfecto estado—, dotar de servicio a zonas hoy aisladas y evitar así la despoblación de esos territorios y el uso intensivo del vehículo privado. Existen muchos ejemplos por toda la península, como Jaén, Salomó o Monzón, por citar lugares de distintas partes de España. Para ello es necesaria una nueva y fuerte inversión en material rodante, cubrir las plazas de maquinistas y frenar la externalización del mantenimiento mediante nuevas incorporaciones que garanticen la transmisión intergeneracional del conocimiento.	
4.- Superar la España radial. Una red equilibrada que conecte ciudades y territorios entre sí	5	4
Comentario	La fiebre de la Alta Velocidad que afectó a casi todo el espectro político español —con alcaldías que soñaban con unir su capital de provincia con Madrid— y una apuesta sin concesiones por el modelo turístico extractivo centralista que representaba la Alta Velocidad vuelven hoy a estar en cuestión. Desde el Frente Amplio estamos intentando abrir el debate que nos conduzca hacia una vertebración territorial distinta al modelo actual. Debemos potenciar los corredores (no exclusivamente para mercancías) en las líneas convencionales. Como ejemplo puede servirnos el anterior de Jaén, en conexión con Granada y Almería, para que conecte con el corredor Mediterráneo por el este y, hacia el norte, enlace con Madrid por Linares-Baeza, Alcázar de San Juan y Mora. Otro ejemplo algo más costoso sería reabrir la vía directa Madrid-Burgos, cortada en el túnel de Somosierra, pero que da servicio regional importante. Finalmente, aprovechando la inversión europea en corredores para la Defensa, cabría aprovechar esa inversión para reconstruir parte de la antigua línea de la Plata en el occidente peninsular, con conexión de Huelva y Algeciras con la cornisa cantábrica, aprovechando tramos ya construidos; la conexión Plasencia-Astorga fue incluida en la Red Básica Ampliada de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) con horizonte 2040, y que debería acelerarse.	
5.- Acabar con la fiebre de los soterramientos. Integración urbana ferroviaria con soluciones eficaces y económicamente racionales	4	3
Comentario	Sí; aunque parte del mérito de conseguir los soterramientos de Sant Feliu de Llobregat, Montcada y l'Hospitalet nos lo podemos adjudicar, lo cierto es que, visto con perspectiva, opinamos que la situación de las peticiones de soterramientos en España es insostenible y terminaría por colapsar las inversiones ferroviarias. Las soluciones de permeabilidad que ya adoptan otros países —ya sea en trinchera, en paso aéreo o con pasos amplios para peatones— son medidas suficientes. Muy pocas de las reclamaciones pueden estar justificadas, pero la mayoría no: responden a una lógica de revalorización urbanística y no están pensadas para mejorar la convivencia entre el tren y la ciudad, que no es problemática. El tren no es una cicatriz; al contrario, es una cremallera que une y no separa.	
6.- Llevar mercancías de las carreteras al ferrocarril. Retirar 5.000 camiones diarios de las autopistas	5	3
Comentario	Impulso a las mercancías por tren (meta del 80 %): Incrementaremos la cuota de mercancías por ferrocarril hasta alcanzar el 80 % del total mediante el aumento de la capacidad de apartaderos, terminales intermodales y mejora de conexiones con puertos de interés general y el Corredor Mediterráneo. Impulso al transporte de mercancías por ferrocarril: Aumentaremos la capacidad de la red para el transporte ferroviario de mercancías mediante la ampliación de apartaderos y la modernización de terminales intermodales para trasvasar cargas de larga distancia de la carretera al tren. Conexión ferroviaria directa y reforzada de los puertos de interés general con el Corredor Mediterráneo. Cooperación interadministrativa y ejecución presupuestaria Reduciremos drásticamente los cánones de circulación en líneas ferroviarias convencionales para el transporte de mercancías. Fomentaremos además el uso de las centrales únicas de rotura de carga e impulsaremos la descarbonización de las flotas. Peajes en autopistas y vías rápidas. Avanzaremos hacia un modelo de financiación y mantenimiento de las infraestructuras viarias basado en criterios de sostenibilidad, equidad y cohesión territorial. Cualquier sistema de pago por uso para el transporte de mercancías deberá aplicarse de manera homogénea y proporcionada, atendiendo a las emisiones, la distancia recorrida, la capacidad económica de los operadores y la disponibilidad de alternativas ferroviarias.	
7.- Conectar la península con Europa. Acuerdos de Estado con Francia y Portugal	5	3
Comentario	expresado reiteradamente su rechazo y preocupación por la falta de interconectividad y conexiones ferroviarias entre España, Francia y Portugal. La cancelación del plan de reapertura de la conexión entre Toulouse y Barcelona, así como que muchos de los restantes servicios de RENFE en Francia corren riesgos de cancelación debido a retrasos en procesos de aprobación son del todo inaceptables y condenan a nuestro país a un aislamiento ferroviario del todo impropio. En la próxima legislatura, nos comprometemos a continuar emplazando a los gobiernos de España, Francia y Portugal a avanzar en la implementación de la red transeuropea de transporte de la UE (RTE-T), acelerando la conclusión de sus conexiones internacionales más importantes, así como capitanear la iniciativa europea sobre el Reglamento sobre la reserva digital única y la emisión de billetes (SDBTR) y la Iniciativa de servicios de movilidad digital multimodal (MDMS).	
8.- Cambiar los indicadores de éxito	5	3
Comentario	Efectivamente, el éxito del ferrocarril no se mide en velocidades ni en kilómetros de alta velocidad. Se mide en viajeros captados, en frecuencias, en destinos, en mejor servicio y en emisiones ahorradas. Porque el tren no es un lujo ni un escaparate: es un derecho. Y hoy, más que nunca, toca acelerar para que todos lleguemos a nuestro destino. Si unos no van tan rápido, todos podremos llegar.	