



Septiembre 2020

## **MANIFIESTO POR EL FOMENTO DE UNA MOVILIDAD DE VIAJEROS Y MERCANCIAS SOSTENIBLE**

La pandemia que estamos sufriendo a consecuencia del Covid-19 nos ha enfrentado a dos crisis, una sanitaria y otra económica. La primera, tras enormes esfuerzos y sacrificios, la estamos superando dejando atrás los momentos más duros y difíciles, y ahora toca afrontar la segunda y para ello es necesario encontrar las mejores soluciones para todos aquellos sectores productivos que se han visto obligados a parar para doblegar la pandemia.

La salida de la crisis económica no debe pasar, como ocurrió en 2008, por aplicar medidas austerizadas basadas en recortes salariales, pérdida de derechos sociales y reducción de los servicios públicos, que sólo han servido para debilitar las condiciones de vida de las personas. Muy al contrario, en el corto y medio plazo, se deben establecer las estrategias políticas y económicas que garanticen una transición justa en un nuevo proceso colectivo de desarrollo sostenible sin dejar a nadie atrás.

Todo parece indicar que una de las líneas de actuación clave que se debaten en Europa para la recuperación económica pasa por la descarbonización de la economía con el objetivo de alcanzar la neutralidad de emisiones en el año 2050.

Para ello la movilidad es un eje fundamental tal y como queda reflejado en el Pacto Verde Europeo, que apuesta por acelerar el cambio hacia una movilidad sostenible, inteligente y segura.

El proyecto de Ley de cambio climático y transición energética que se debatirá próximamente en el parlamento español, viene a reforzar, aunque sea de manera breve, la necesidad de transitar hacia un nuevo modelo de movilidad, TÍTULO IV Movilidad sin emisiones y transporte para dar respuesta a los retos sociales, ambientales y económicos en un nuevo marco de desarrollo sostenible.

Es por ello, por lo que se deben acordar los compromisos necesarios para planificar este proceso e impulsar medidas para gestionar esta transición.

Para alcanzar los objetivos de descarbonización en la movilidad es necesario analizar los siguientes aspectos:

- A.** Situación de la movilidad en el transporte público por la menor ocupación (ferrocarril, autobús, taxi, tranvía, vtc etc.) motivada por la crisis sanitaria.

Es absolutamente necesario que las administraciones públicas inicien una campaña de información y promoción del transporte público para recuperar, al menos, el número de viajeras y viajeros previo a la crisis sanitaria, adoptando todas las medidas necesarias que garanticen a las usuarias y usuarios del transporte público desplazamientos seguros. Con ello además se evitará un mayor descalabro económico por ausencia de usuarios.

## **B. Efecto de la disminución del tráfico durante la pandemia.**

El tráfico rodado, y muy especialmente el menor uso del coche particular debido al confinamiento, han contribuido de manera indudable a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, mejorando la calidad del aire en las ciudades y disminuyendo también los efectos del ruido producidos por el tráfico.

Esta realidad de menor contaminación del aire y también menor contaminación acústica, nos ha enseñado dos cosas según se iba avanzando en el desconfinamiento:

- La primera ha sido valorar y reconocer la necesidad de recuperar el espacio público para hacer de las ciudades un lugar diseñado para las personas y no para los coches, en las que se facilite la movilidad activa por medios seguros y no contaminantes como son los desplazamientos a pie o en bicicleta.

Además promocionando y adecuando el transporte público (autobuses, taxi, vtc, metro, tranvía, ferrocarril, etc.) a las necesidades de la ciudadanía, exigiendo a la vez un menor espacio para el uso del coche privado.

- La segunda enseñanza nos demuestra que según vamos avanzando en el desconfinamiento hasta llegar a lo que se viene llamando la nueva normalidad los niveles de contaminación por las emisiones de gases de efecto invernadero están repuntando a los niveles anteriores según se va recuperando la actividad económica.

Estos primeros síntomas de aumento de la contaminación atmosférica deben servir, al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, las Comunidades autónomas y corporaciones locales, para acelerar la toma de las medidas necesarias con el fin desacoplar el desarrollo económico y el aumento de la actividad productiva con el consumo de combustibles fósiles.

Elementos centrales para impulsar la movilidad.

La prioridad para los próximos años deberá ser garantizar las necesarias inversiones en infraestructuras que faciliten un transporte de viajeros y mercancías más sostenible, manteniendo su titularidad pública. Hay que reequilibrar el sistema de transporte en favor de modos más sostenibles y la potenciación de una movilidad eficiente hacia los centros de trabajo. Hay que priorizar las inversiones en mejorar la Red convencional y Red Básica de Mercancías y promoviendo el desarrollo y su plena integración e interoperabilidad de y con las Redes Transeuropeas de Transporte y su conexión con una red de plataformas logísticas de ámbito nacional, actualizadas e inteligentes.

Es necesario avanzar en un cambio de modelo y para que este se pueda producir, se tienen que dar las condiciones necesarias para facilitar la interoperabilidad entre los diferentes modos de transporte. Hay que lograr mayor operatividad y capacidad de los medios de transporte (carretera, ferrocarril, mar y aéreo) más respetuosos con el medio ambiente y sostenibles económicamente.

Consideramos que resulta imprescindible y básica una apuesta decidida y real por la intermodalidad, paliando el déficit que actualmente presenta España en el transporte de mercancías por ferrocarril frente a la realidad del entorno europeo, incluyendo el desarrollo de infraestructuras de interconexión (Centros logísticos, Áreas de Servicio, etc.) con los otros modos de transporte, singularmente con el transporte de mercancías por carretera que cumple actualmente una función principal en la distribución y conexión entre poblaciones, y en lo que se ha venido en denominar la última milla e ir avanzando en una mayor y mejor eficiencia de los vehículos y en la progresiva disminución de emisiones.

Avanzar en el modelo intermodal y en la integración funcional del sistema de transporte en su conjunto mediante un enfoque intermodal tiene un carácter prioritario, como factor fundamental para lograr ese transporte sostenible, inteligente e integrado, anteponiéndolo a soluciones puntuales y economicistas.

Para evitar errores del pasado en las políticas de movilidad y salir de la crisis económica de una manera más inteligente y en la línea del desarrollo sostenible, exigimos a la Administración la puesta en marcha de las siguientes medidas que consoliden el transporte público como un elemento esencial en una economía descarbonizada:

- 1.- Mejorar física y sensorialmente todas las infraestructuras en la prestación del servicio de transporte público para facilitar que el conjunto de la ciudadanía pueda hacer uso de cualquier medio de transporte público.
- 2.- Establecer puntos y puestos de información que permitan a usuarias y usuarios elegir el modo de transporte público más adecuado a sus necesidades.
- 3.- En los intercambiadores favorecer la coordinación entre los distintos medios de transporte para facilitar el cambio modal, acortando los tiempos de espera y mejorar la ocupación del transporte. Implementar en ellos medidas de ahorro y eficiencia energética. Y a la vez, mejora de la propia infraestructura en cuanto a dotación de servicios, principalmente sanitarios e higiene.
- 4.- Facilitar en los distintos medios de transporte públicos (prestamos de bicicletas públicas, ferrocarril, tranvía, autobús, metro, taxi, etc.) la posibilidad de tener una sola tarjeta para el abono del servicio de transporte utilizado en cualquier localidad.
- 5.- Realizar nuevos estudios para rediseñar y dimensionar las estructuras ferroviarias de cercanías y regionales que aseguren una movilidad sostenible y segura, den respuesta a las necesidades locales y sean un elemento de cohesión social y vertebración del territorio.
- 6.- Facilitar la movilidad para satisfacer las necesidades de la ciudadanía en sus actividades diarias estableciendo criterios de horarios y tiempos para

desplazamiento al trabajo, centros educativos, centros sanitarios, instalaciones deportivas o de ocio etc. La coordinación de horarios en distintos modos se regulará legalmente.

7.- Elaborar planes de áreas de circulación propia del transporte público por carretera en las ciudades garantizando los tiempos del recorrido.

8.- Elaborar un Plan de electrificación de la red convencional, priorizando las líneas ferroviarias que faciliten el acceso al ferrocarril en condiciones de seguridad e igualdad entre territorios. Dichos planes se desarrollarán “cantonalizados” de manera que permitan las entradas en servicio parciales, sin esperar a la finalización completa de cada línea.

9.- Recuperación de la accesibilidad de estaciones y apeaderos facilitando el intercambio con otros modos de transporte público y con criterios y diseños que favorezcan el ahorro energético.

10.- Aumentar la participación del ferrocarril en el transporte de mercancías, al menos hasta alcanzar la media europea.

11.- Fortalecer los modos de transporte público con una mayor dotación de personal y equipamiento para satisfacer las demandas de la ciudadanía.

12.- Diseñar planes de formación y capacitación para el desarrollo y aplicación de nuevas tecnologías.

13.- Elaborar y aprobar un modelo de financiación del transporte público.

14.- Elaborar una Ley de Movilidad Sostenible y Segura.

Por último señalar que el transporte público, ferrocarril autobús, metro, tranvía, taxi, vtc, etc., como servicio esencial, para la ciudadanía, no debe perder su característica de gestión pública. La consolidación de la gestión pública del transporte y la implementación de las medidas aquí señaladas contribuirán de manera inequívoca a conseguir los objetivos de neutralidad climática en 2050.