

TREN 2020

Propuesta ferroviaria para una nueva realidad



GREENPEACE



PTP PROMOCIÓN DEL
TRANSPORTE PÚBLICO

1. ¿Por qué el PLAN TREN 2020?

- 1) España está sumida en una profunda crisis económica, ambiental y energética.** La actual política de transportes no ha conseguido un modelo de movilidad más sostenible y económicamente viable. Cada año importamos combustibles fósiles por valor de 45.000 millones de Euros, lastrando nuestra economía y balanza de pagos.
- 2) El ferrocarril no se está utilizando en todo su potencial.** El discurso está monopolizado por los plazos de ejecución del AVE desde Madrid a cada capital de provincia y no por el papel del ferrocarril en la movilidad cotidiana.
- 3) El Ministerio de Fomento ha invertido importantes sumas de dinero en la red ferroviaria sin unos resultados especialmente brillantes** en cuanto a captación de la demanda.
- 4) El ferrocarril en España está amenazado:** por uno de los mayores planes de recorte de servicio de la historia, previsto para junio, y por un plan de infraestructuras totalmente inviable en términos económicos y ambientales, el PITVI.

2. Verificación de las ventajas del ferrocarril y superación de algunos mitos

CAPACIDAD

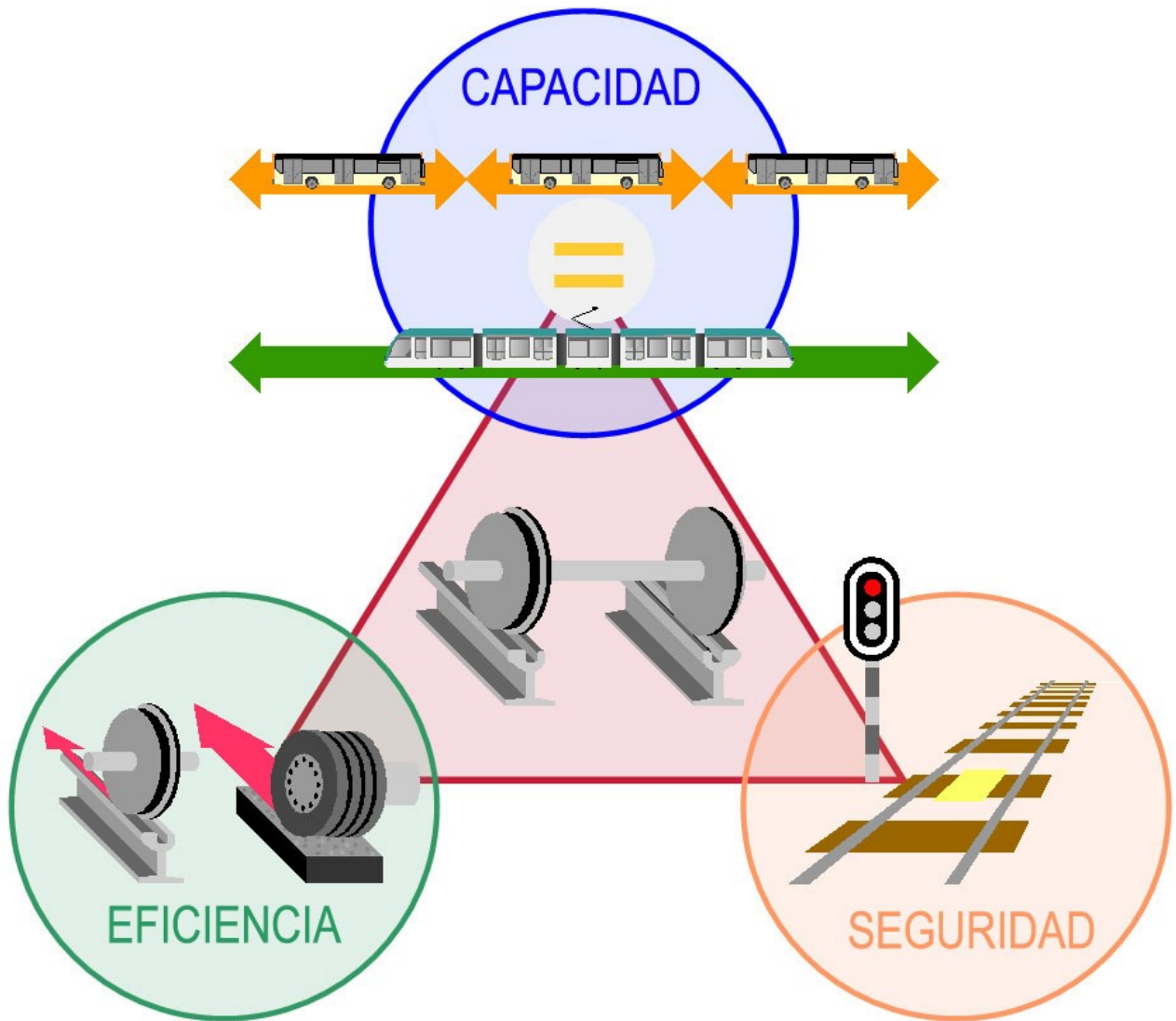
No siempre optimizada

EFICIENCIA ENERGÉTICA

Por su doble condición de eléctrico y rodadura ferroviaria

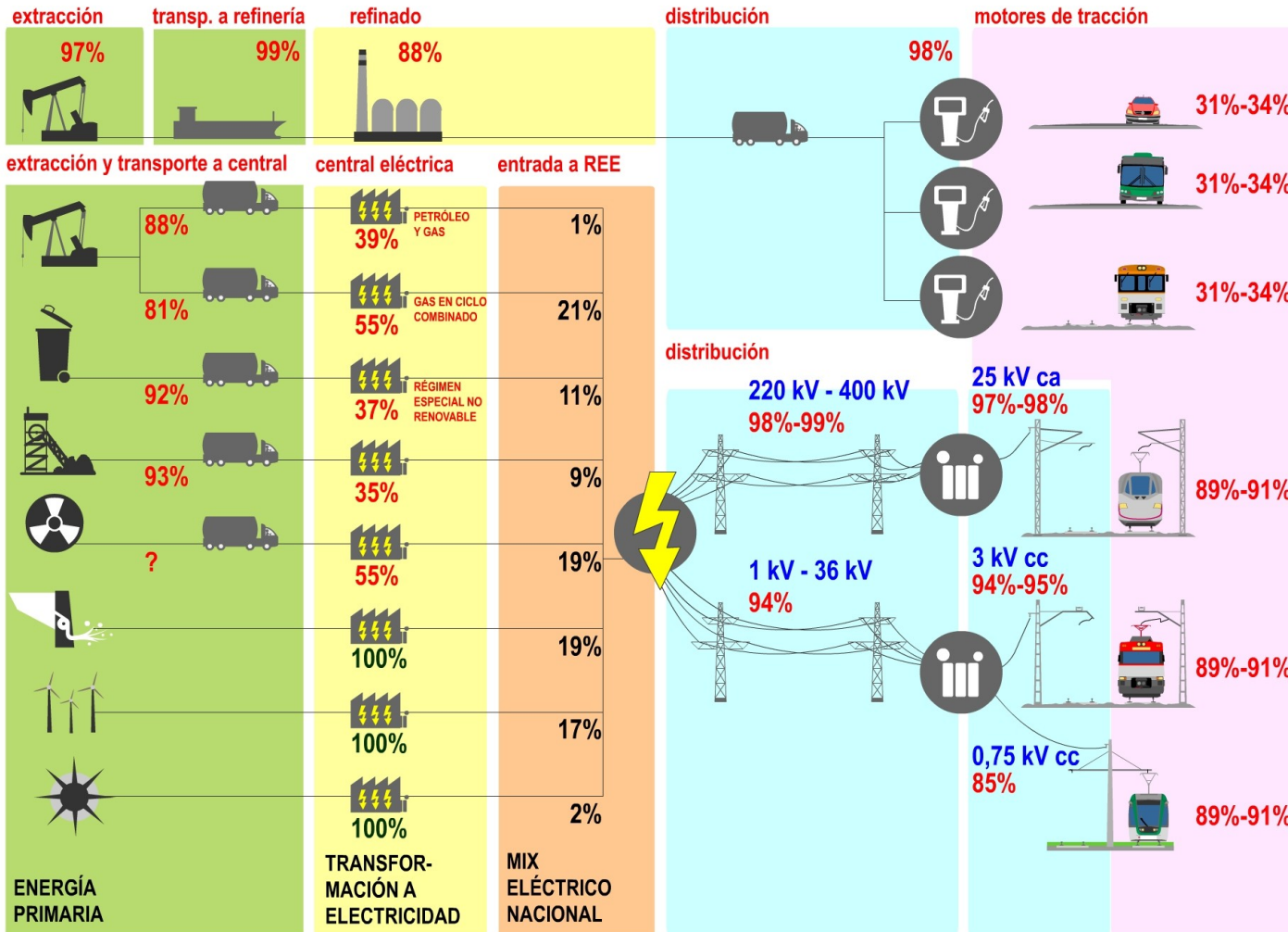
SEGURIDAD

Transporte terrestre más seguro: gran seguridad activa

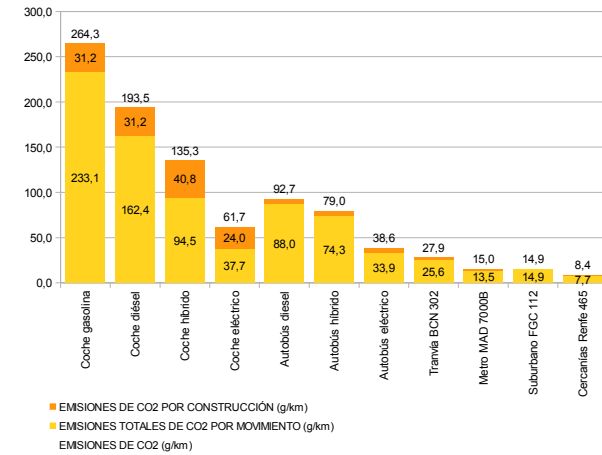


2. Verificación de las ventajas del ferrocarril y superación de algunos mitos

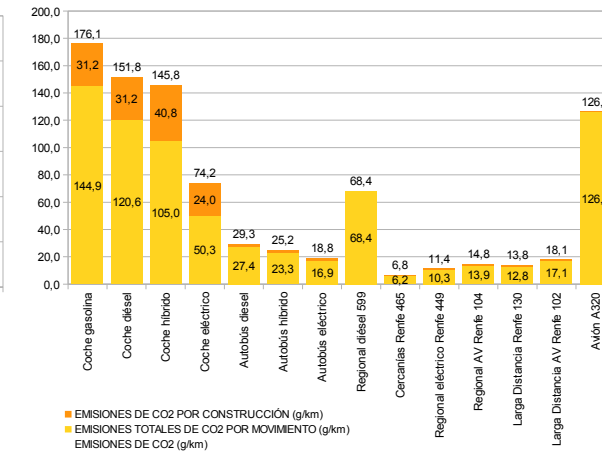
Rendimientos de la cadena energética del transporte



Transporte urbano. Emisiones de CO2 por viajero y kilómetro



Transporte interurbano. Emisiones de CO2 por viajero y kilómetro



Ricard Riol Jurado, a partir del artículo "Comparación medioambiental entre la tracción eléctrica y la tracción diésel en el ferrocarril", de Alberto García Álvarez.

2. Verificación de las ventajas del ferrocarril y superación de algunos mitos

El consumo por tren-kilómetro es muy variable según el peso, régimen de paradas, trazado de la línea y velocidad comercial. Paradójicamente, un tren de alta velocidad y el metro tienen un consumo similar.



La comparación entre vehículos parecidos, como bus, trolebús y tranvía, permite cuantificar cuál es el ahorro aportado por la electricidad y cuál por el guiado ferroviario.

Con las ocupaciones actuales, entorno al 20%, a igualdad tecnológica (diésel, híbrido o eléctrico) el transporte colectivo sigue siendo una fuente de ahorro energético.



2. Verificación de las ventajas del ferrocarril y superación de algunos mitos

“Es necesario electrificar al máximo el transporte terrestre. Incluso contando con un esquema de movilidad inteligente, el ferrocarril seguirá siendo una fuente de ahorro respecto a la carretera. El tren diésel también podría mejorar sus resultados con un cambio de estrategia”



Es preciso avanzar hacia un mix eléctrico 100% renovable, con más ahorro energético y cero emisiones.

Desde la segunda crisis del petróleo, en 1979, España no ha ejecutado ningún plan de electrificaciones ferroviarias más allá de las nuevas líneas de alta velocidad

3. El desarrollismo viario español pasa factura al transporte sostenible

- 1) **España es la primera europea en kilómetros de autopistas y autovías (red viaria de alta capacidad)**, y ha sido el país europeo que más kilómetros ha construido en poco tiempo, entre 1990 y 2010 se llegó a duplicar la red, alcanzándose cerca de 14.000 kilómetros.
- 2) **España subvenciona el transporte por camión y en automóvil mediante la red de autopistas y autovías exentas de pago más extensa de Europa**, mediante planes prever para estimular la compra y uso de vehículos y negándose sistemáticamente a cumplir con directivas como la Euroviñeta, que instan a los estados a repercutir los costes externos sobre quines los generan (congestión, cambio climático, ruido, accidentes, contaminación, etcétera).
- 3) **Entre 1990 y 2005 la demanda del coche y camión se han multiplicado por dos y dos y medio respectivamente**. El tráfico de mercancías por tren ha caído un 30% en el mismo periodo, situando a España a la cola de los países europeos con ferrocarril, con un 3-4% de cuota.
- 4) **El uso del transporte público es mayor, aunque la cuota modal sigue oscilando entre el 19-23% del total de viajeros-kilómetro**. El autobús dobla en viajeros-kilómetro al tren.

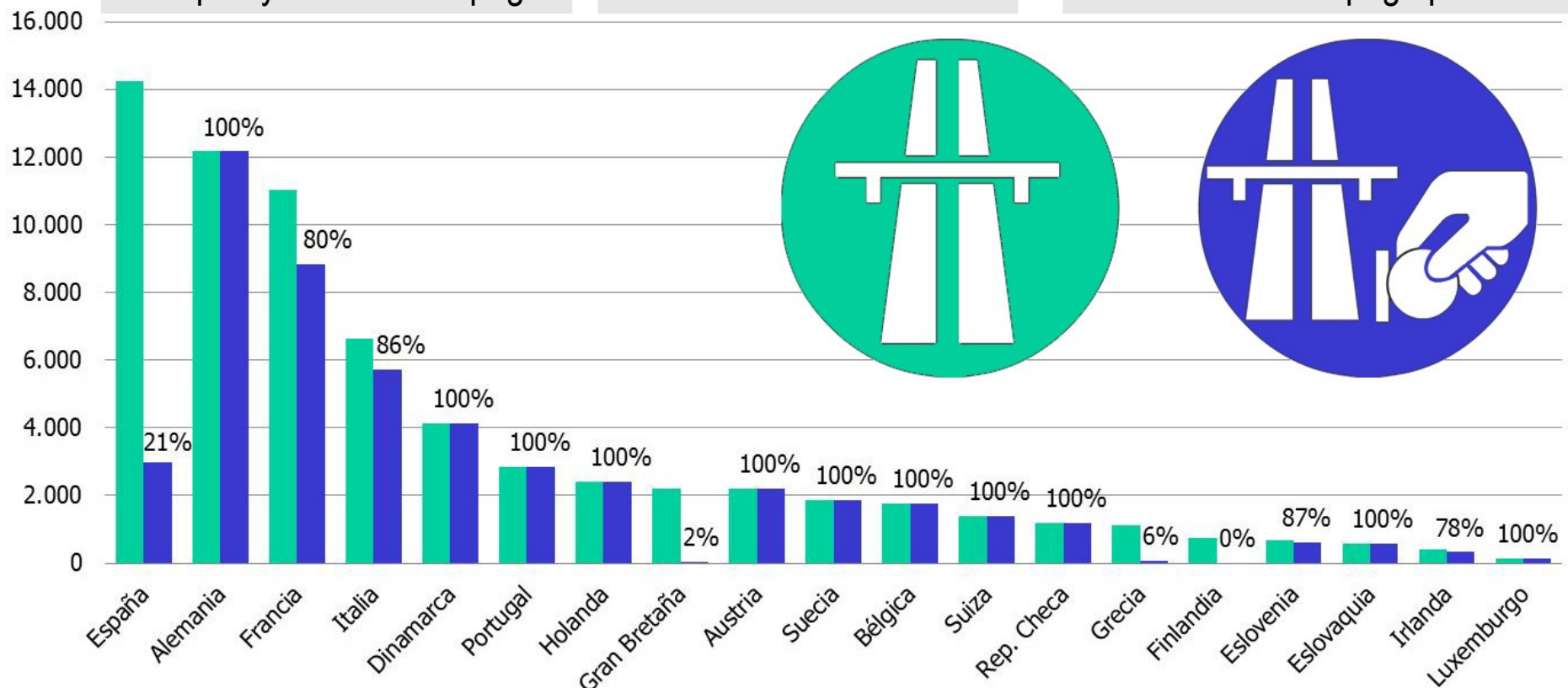
3. El desarrollismo viario español pasa factura al transporte sostenible

Longitud de la red viaria y fracción sometida a pago directo a cargo de los usuarios, total o parcialmente

España: 1ª potencia viaria europea y red libre de pago

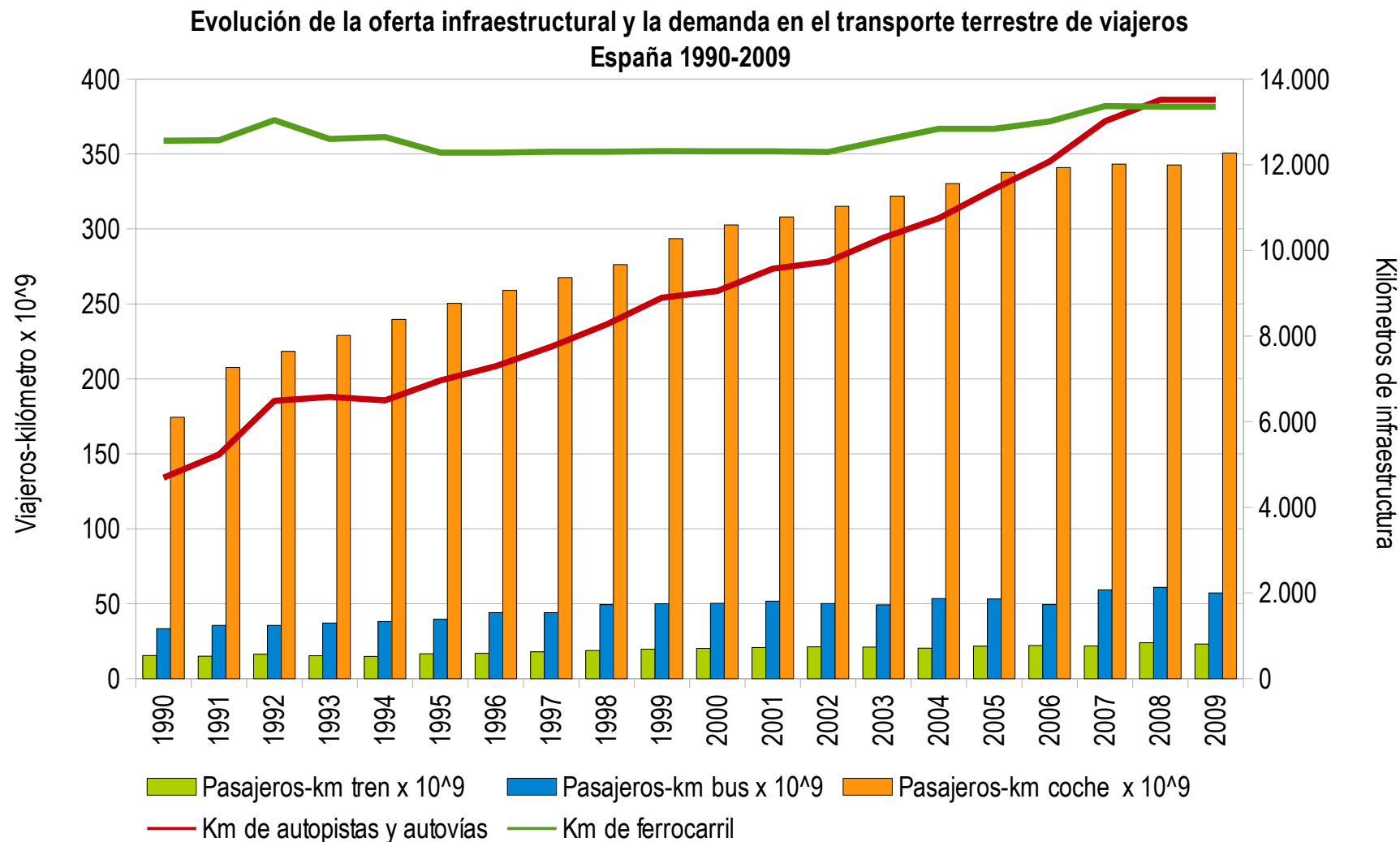
Deuda de las autopistas fallidas: 1.200 M€

Toda la red ferroviaria básica está sometida a pago por uso



Fuente: Ignacio Nuche. Director Área Carreteras de INECO. Fundació Cercle d'Infraestructures.

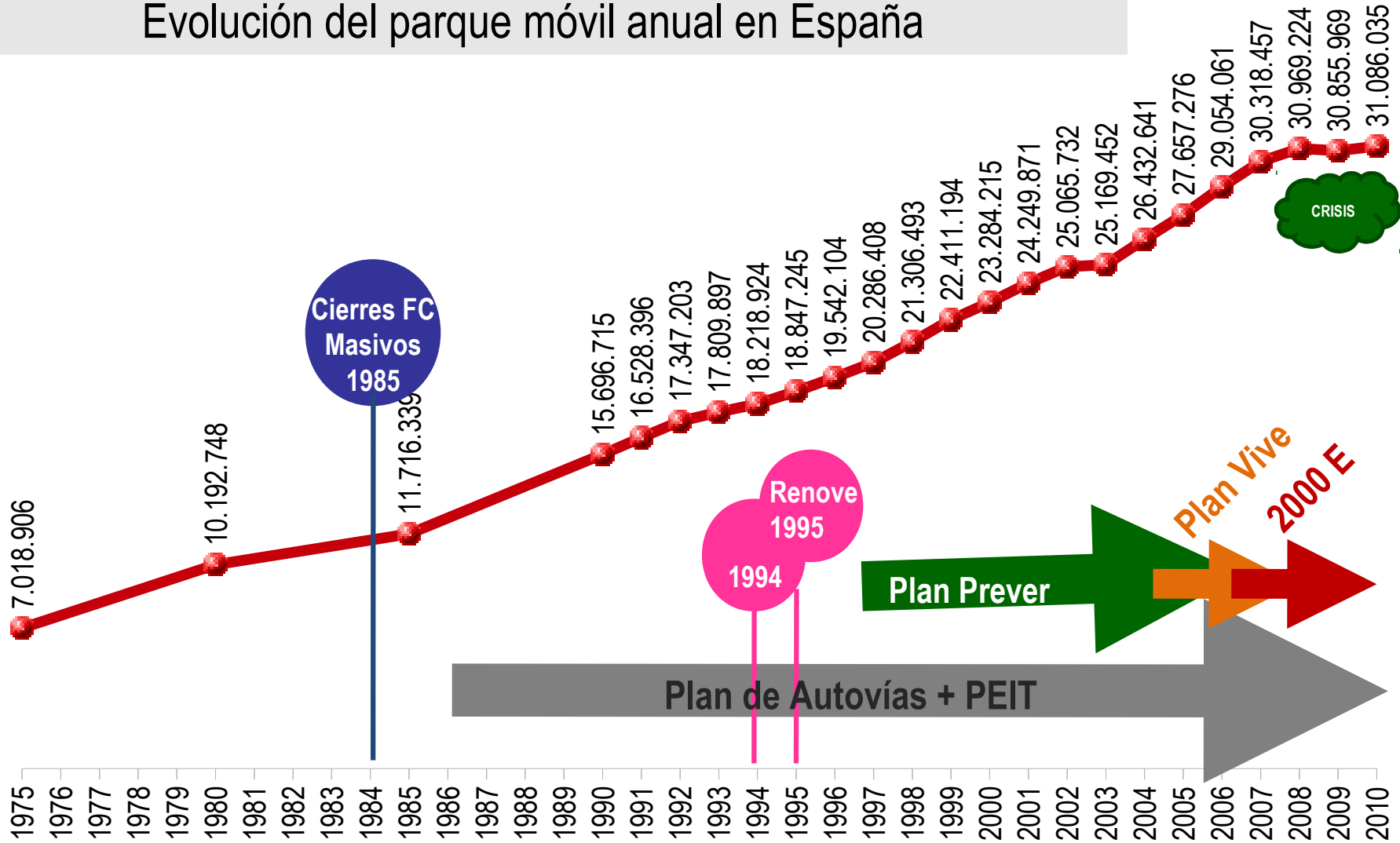
3. El desarrollismo viario español pasa factura al transporte sostenible



Fuente: Elaboración propia a partir de memorias del Ministerio de Fomento y de Eurostat.

3. El desarrollismo viario español pasa factura al transporte sostenible

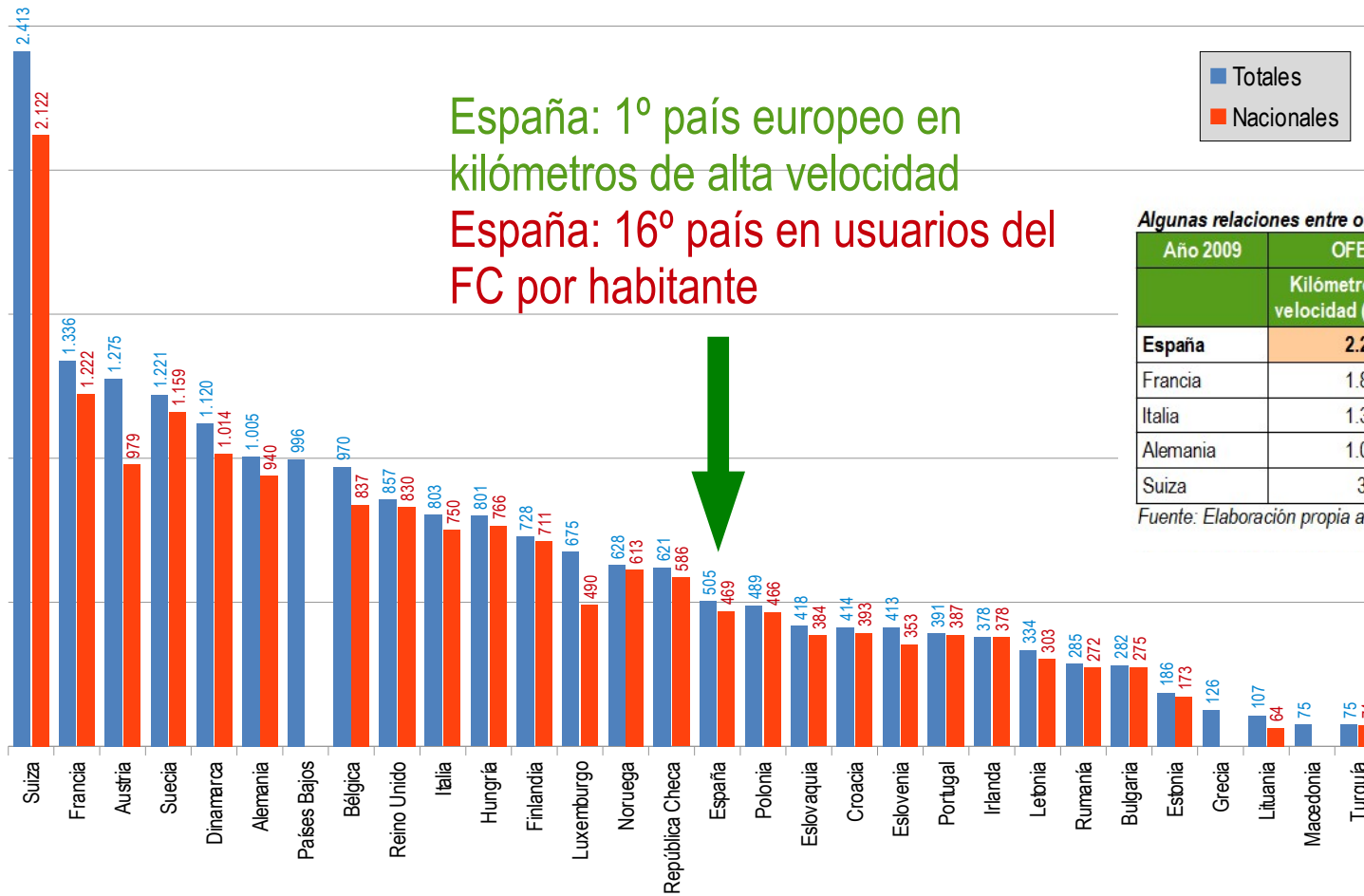
Evolución del parque móvil anual en España



4. Récords en infraestructuras de AVE, pero no en pasajeros

Media anual de kilómetros viajados en tren por habitante

Kilómetros por viajero. Año 2009



España: 1º país europeo en kilómetros de alta velocidad

España: 16º país en usuarios del FC por habitante

Algunas relaciones entre oferta y demanda en países europeos.

| Año 2009 | OFERTA | DEMANDA | |
|----------|--|---|------------------------------|
| | Kilómetros de alta velocidad (>250 km/h) | Km realizados en tren por hab. (año 2009) | Cuota ferroviaria (año 2009) |
| España | 2.200 | 469 km / hab. | 7% |
| Francia | 1.800 | 1.222 km / hab. | 11% |
| Italia | 1.300 | 803 km / hab. | 6% |
| Alemania | 1.030 | 1.005 km / hab. | 9% |
| Suiza | 35 | 2.122 km / hab. | 18% |

Fuente: Elaboración propia a partir de Wikipedia y Eurostat.

4. Récords en infraestructuras de AVE, pero no en pasajeros

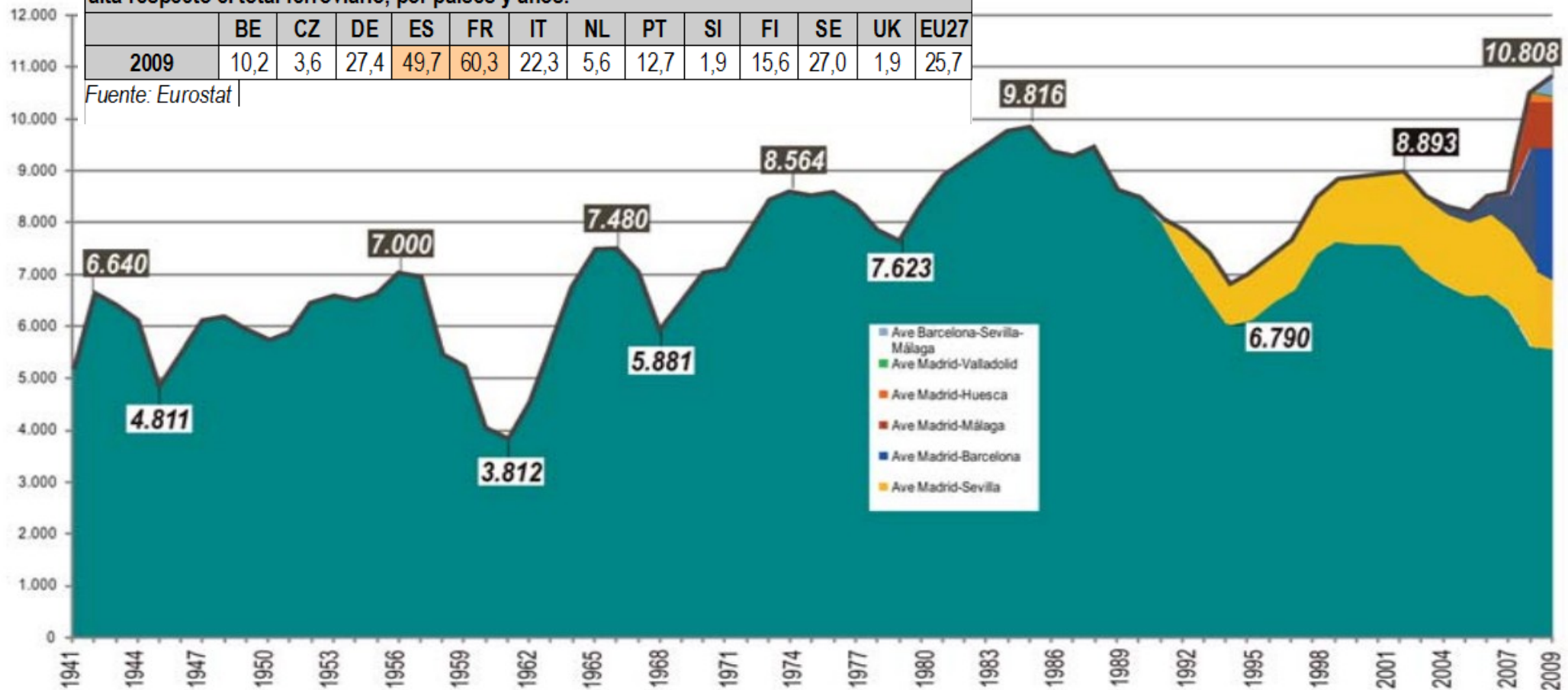
Evolución del largo recorrido en Renfe 1941-2009

Peso del ferrocarril de alta velocidad o velocidad alta respecto el total ferroviario, por países y años.

Porcentaje de viajeros-kilómetro transportados en servicios de alta velocidad o velocidad alta respecto el total ferroviario, por países y años.

| | BE | CZ | DE | ES | FR | IT | NL | PT | SI | FI | SE | UK | EU27 |
|------|------|-----|------|------|------|------|-----|------|-----|------|------|-----|------|
| 2009 | 10,2 | 3,6 | 27,4 | 49,7 | 60,3 | 22,3 | 5,6 | 12,7 | 1,9 | 15,6 | 27,0 | 1,9 | 25,7 |

Fuente: Eurostat



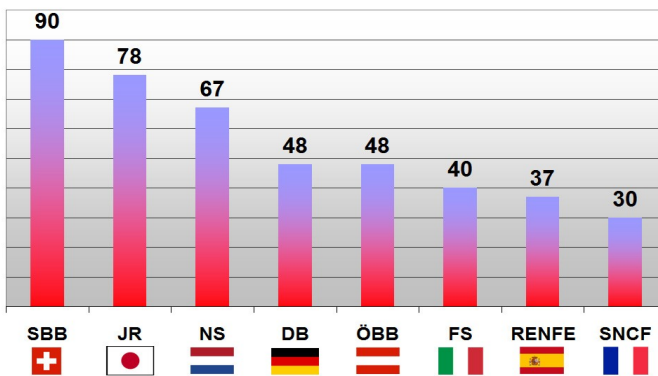
4. Récords en infraestructuras de AVE, pero no en pasajeros

¿Posibles causas del bajo uso del ferrocarril?

Oferta poco competitiva?

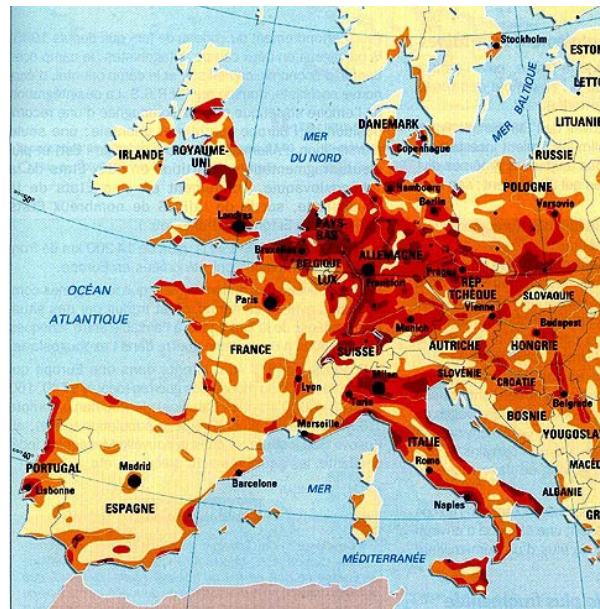
Comodidad
Velocidad comercial
Tarifas
Frecuencia

Trenes – km por kilómetro de infraestructura



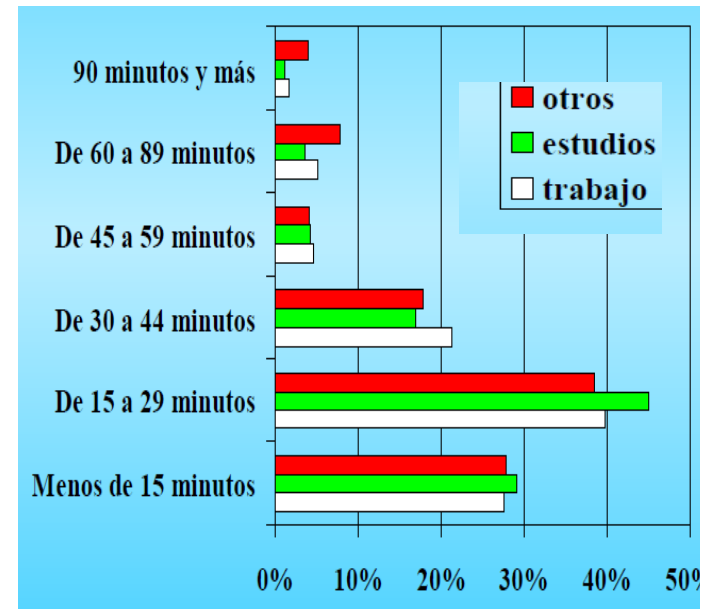
Fuente: PTP – Tren 2014

Estructura demográfica española / poca demanda?



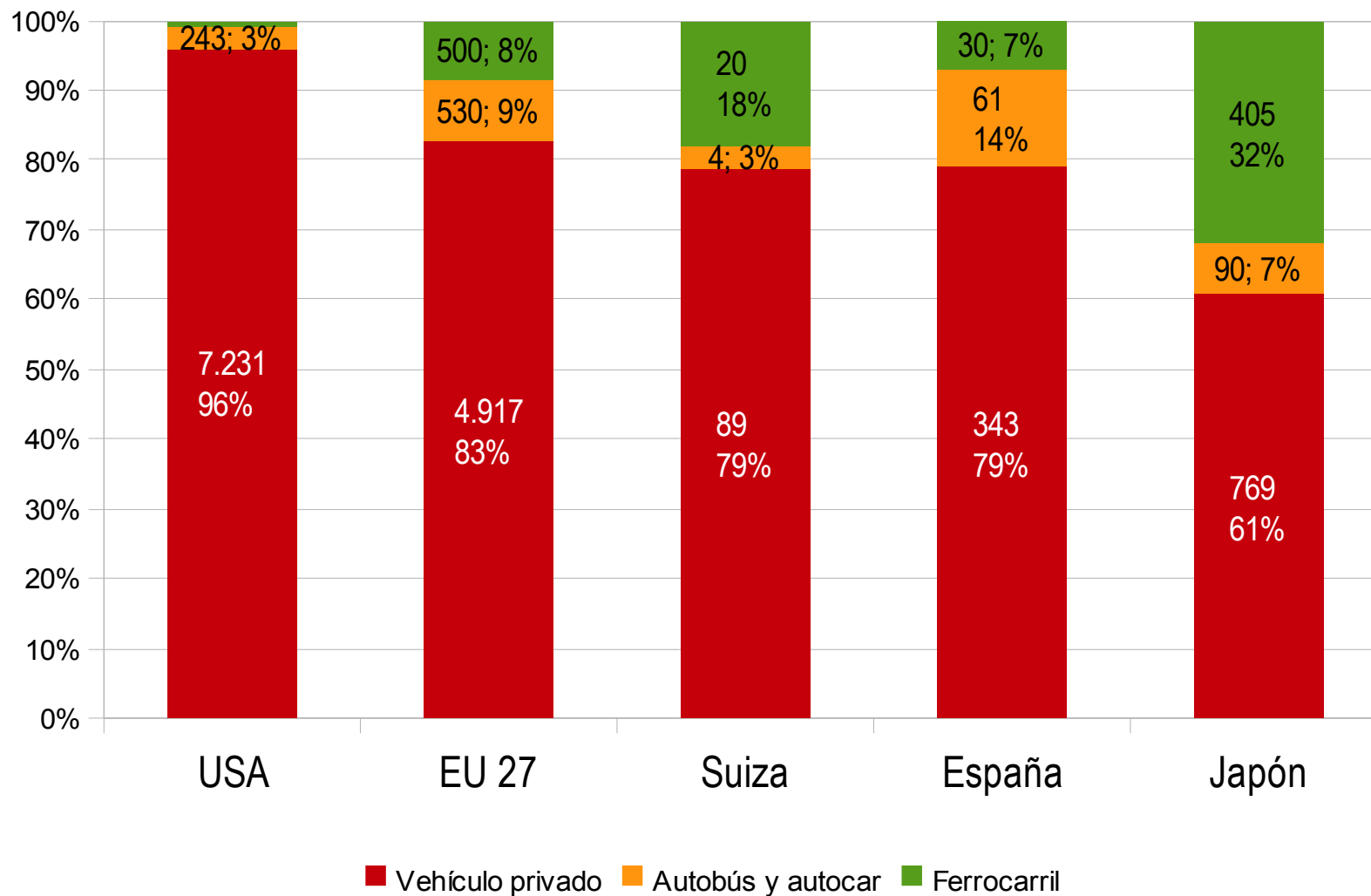
Fuente: UPF

No responde a la demanda mayoritaria?



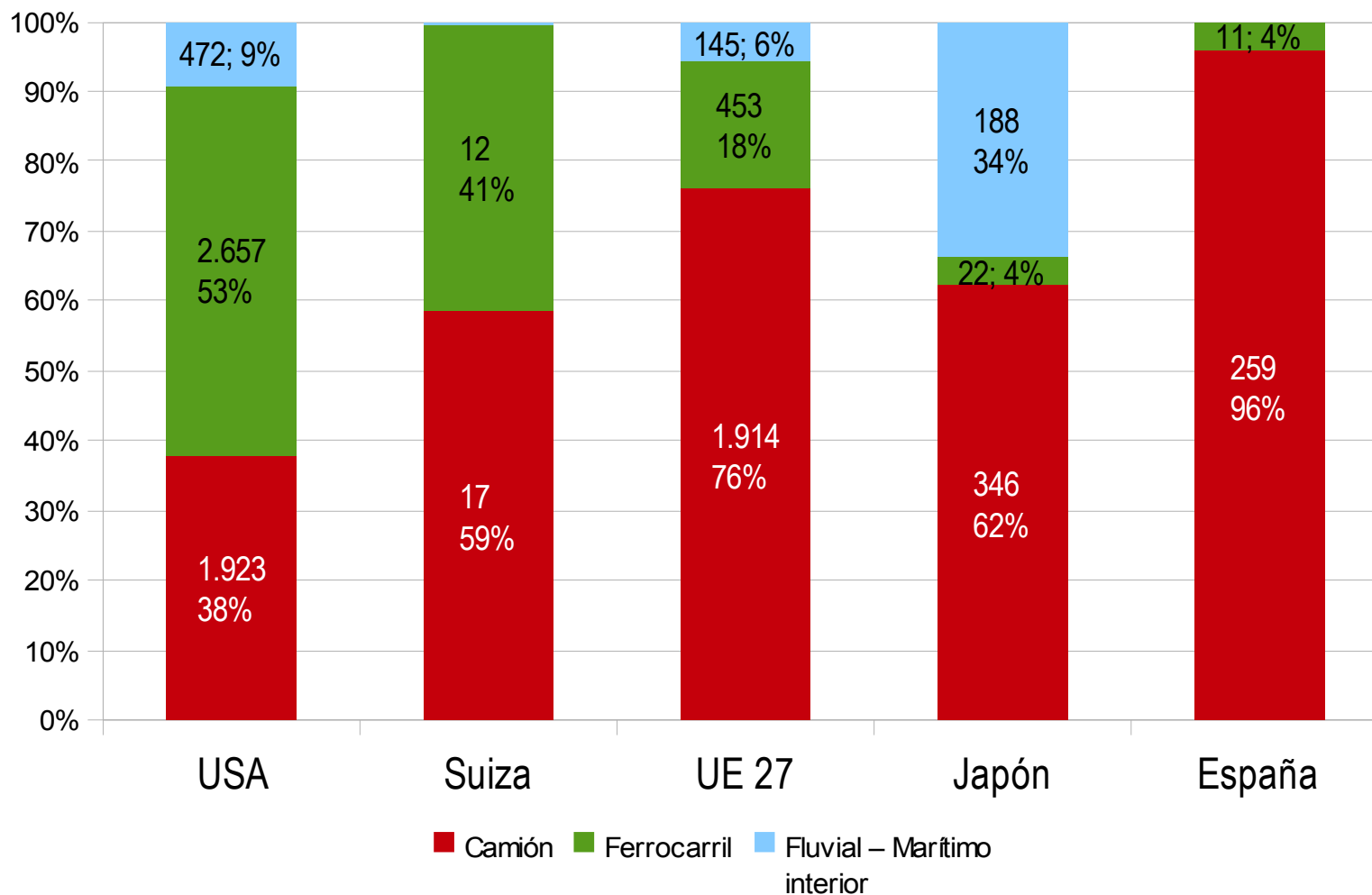
Fuente: UPM – Encuesta de Movilidad (Fomento)

5. Ejemplos de éxito en el uso del ferrocarril



Comparación de la cuota modal española de viajeros con los principales referentes mundiales y Estados Unidos en el año 2008. En valor absoluto, miles de millones de viajeros-kilómetro. En porcentaje, cuota modal de transporte terrestre y fluvial.
Fuente: Elaboración propia a partir de Eurostat y Litra.

5. Ejemplos de éxito en el uso del ferrocarril



Comparación de la cuota modal española de mercancías con los principales referentes mundiales y Japón en el año 2007. En valor absoluto, miles de millones de toneladas-kilómetro. En porcentaje, cuota modal de transporte terrestre y fluvial.
Fuente: Elaboración propia a partir de Eurostat y Litra.

5. Ejemplos de éxito en el uso del ferrocarril

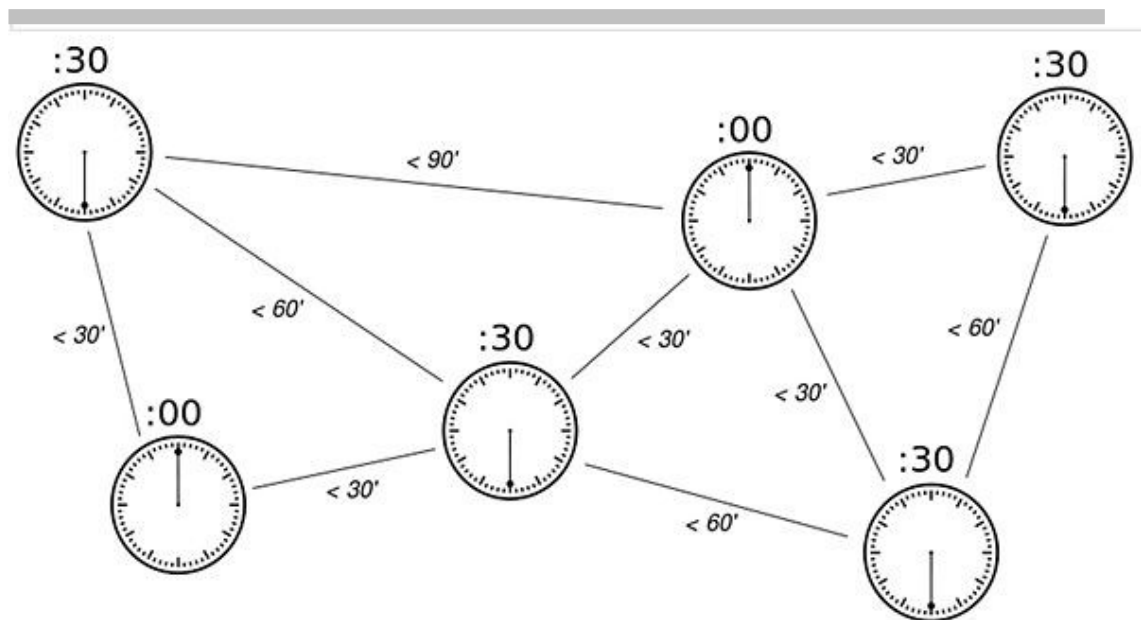
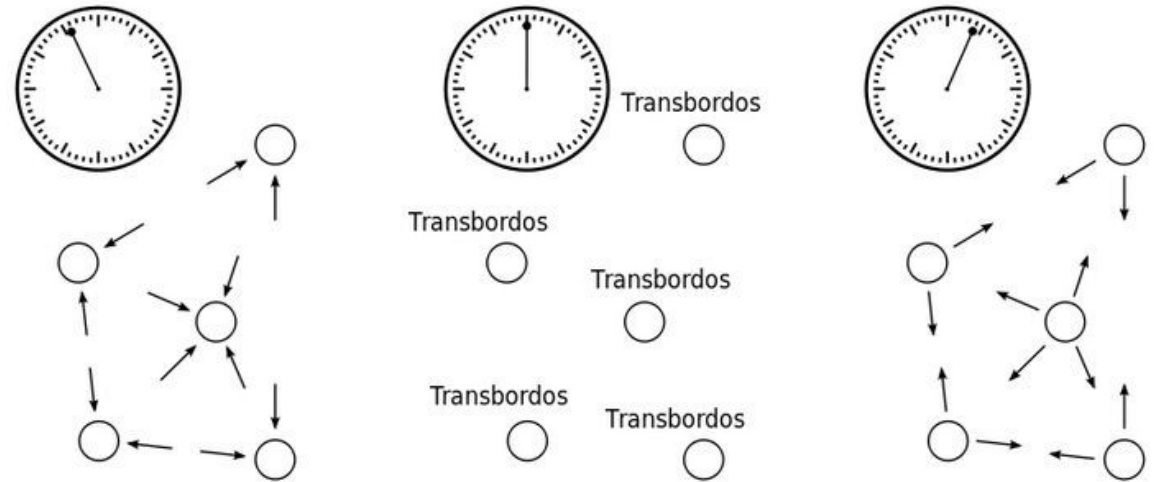
“Las redes ferroviarias europeas más importantes se caracterizan por un amplio nivel de servicio de cercanías y regionales y por disponer de numerosas líneas adaptadas a velocidad alta (hasta 220 km/h para viajeros y aptas para mercancías)”



5. Ejemplos de éxito del ferrocarril

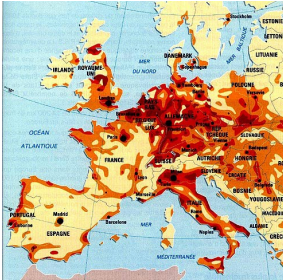
Bélgica, Holanda, Dinamarca, Finlandia, República Checa, Portugal, Marruecos y Austria cuentan con un sistema de explotación basado en **horarios cadenciados integrados**.

Incluso las regiones de Meklemburgo - Pomerania Occidental, la menos poblada y rica de Alemania, el sur de Cerdeña en Italia o la provincia de Miskolc, en Hungría, disponen de **redes totalmente cadenciadas e interconectadas**.



6. TREN 2020: Un análisis ferroviario inédito

Al particularizar los corredores con mayor demanda de Renfe se puede constatar que además de demanda crítica, se deben dar condiciones de competitividad en el servicio.



TREN 2020 RELACIONES DE MEDIA DISTANCIA MÁS DEMANDADAS EN 2011



TREN 2020 RELACIONES DE LARGA DISTANCIA MÁS DEMANDADAS EN 2011

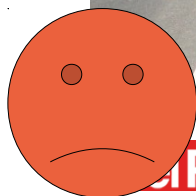
6. TREN 2020: Un análisis ferroviario inédito

El tren forma parte de una cadena modal y no se puede caracterizar sólo por su velocidad



Camp de Tarragona – Barcelona Sants: 34'

Tarragona ciudad – Barcelona Sants: 70'

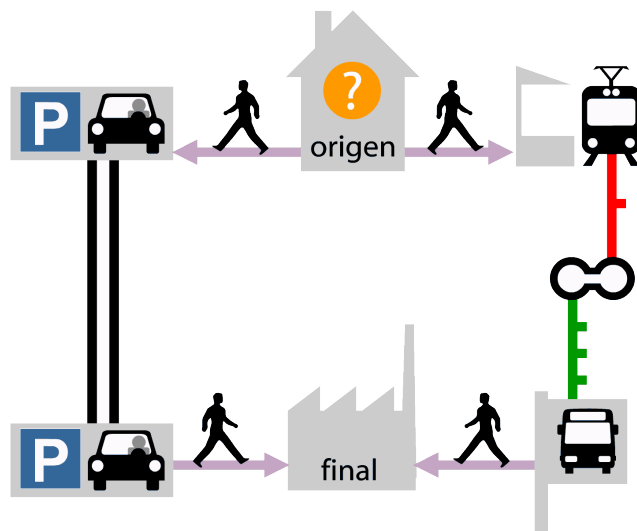


El Periódico.com / SOCIEDAD

Correr a alta velocidad para nada
El AVE regional BCN-Tarragona lleva una media de 19 viajeros en cada tren

Regionales convencionales. Ocupaciones:
BCN – Tortosa: 292 viajeros
BCN – Reus: 206 viajeros.

6. TREN 2020: Un análisis ferroviario inédito



| Conceptos que forman el coste generalizado | | Transporte público | Transporte privado |
|--|------------------------------|--|--|
| TIEMPO (usuario) | Tiempo de acceso al sistema | Ubicación de las estaciones o paradas | Ubicación del aparcamiento |
| | Tiempo a bordo del vehículo* | Prestaciones tren/bus e infraestructura | Prestaciones coche e infraestructura (congestión?) |
| | Tiempo de espera* | Frecuencia | 0 |
| | Tiempo de trasbordos* | Intermodalidad | 0 |
| COSTE PERSONAL "OUT OF POCKET" (usuario) | | Tarifa. Según UE, subvencionable sólo en los ámbitos metropolitanos, Cercanías y regionales. En larga distancia / alta velocidad las tarifas incluyen todos los costes de mantenimiento. | Vehículo propio o compartido: Combustible, aparcamiento, peajes, mantenimiento y amortización*** del vehículo, tasas, impuestos, etcétera. Tarifa en caso de servicio de carsharing, coche de alquiler o taxi. |
| COMODIDAD (usuario) | | Facilidad para obtener información de la cadena modal, pago de tarifas, prestaciones del asiento, servicios a bordo, menor estrés y percepción de riesgo, aprovechamiento del tiempo de viaje. | Facilidad para obtener información de aparcamiento y tráfico, pago de servicios, prestaciones del asiento, etcétera. |
| COSTE REAL** (usuario + administración) | | <i>Subvención pública para cubrir costes operativos de de construcción y mantenimiento de infraestructura</i> | |
| | | <i>Construcción de nuevas líneas Mantenimiento</i> | <i>Peajes a la sombra, peajes subvencionados, autovías libres de peaje, red de carreteras y caminos</i> |

(*) Factores a descomponer en caso de desplazamientos con trasbordo

(**) Factores que no influyen en la elección modal a menos que se internalicen

(***) Generalmente los usuarios no contabilizan la amortización, que es el más importante de todos los costes del vehículo privado.

6. TREN 2020: Un análisis ferroviario inédito

El proyecto TREN 2020 ha elaborado un análisis inédito de atributos clave en el ferrocarril español, que habitualmente son “olvidados” en los debates, presentaciones públicas e incluso en la ejecución de proyectos. Estos atributos son la accesibilidad, la velocidad competitiva (no máxima), la frecuencia de servicios y la intermodalidad.

| ATRIBUTOS A ESTUDIAR | Ámbito | Velocidad comercial deseable | Rapidez respecto a la competencia | Frecuencia de servicios | Intermodalidad Puerta a puerta | Accesibilidad Tiempo de acceso al sistema |
|----------------------|----------|------------------------------|-----------------------------------|-------------------------|--------------------------------|---|
| Metropolitano | <25 km | >25 km/h | + | +++ | +++ | +++ |
| Cercanías | 25-50 km | > 50 km/h | ++ | +++ | +++ | +++ |
| Regional | 50-150km | > 75 km/h | ++ | ++ | ++ | ++ |
| Largo recorrido | >150 km | > 100 km/h | +++ | + | ++ | + |

Tarifas respecto a la competencia

6. TREN 2020: Un análisis ferroviario inédito

ESTUDIO DE ACCESIBILIDAD E INTERMODALIDAD DE GRANDES MUNICIPIOS

Proximidad a área urbanizada y al centro urbano y de servicios. Intermodalidad con estaciones de bus...

Detección de algunas estaciones céntricas o urbanas amenazadas de supresión por estaciones periféricas:


Almería, Badajoz, Cáceres, Cuenca (regionales), Figueres (regionales), Granada, Loja, Mérida, Pamplona / Iruña, Plasencia.



GRANADA

Municipio: Granada
Población (2009): 234.325
Granada, Galicia

Mapa de situación



Google Earth – Altitud: 2,67km

Servicios de la red general

Cercanías
 Regionales
 Largo recorrido
 Alta Velocidad

Ubicación y centralidad

Dirección: Av. de los Andaluces, s/n

Urbana
 Limítrofe
 No urbana

| | |
|---------------------------------------|--------------------------------------|
| Distancia al ayuntamiento: 1.700 m | Distancia al centro: 1.500 m |
| Distancia al mercado: 1.500 m | Distancia al casco urbano: 2.500 m |
| T. de centralidad: 0,00 | |
| T. de penetración urbana: 0,60 | Índice de accesibilidad: 0,90 |


Conectividad con sistemas urbanos y regionales

Bus urbano
 Bus regional
 Metro/Tranvía
 Otros

Distancia a estación de autobuses (regional): 2.000 m

Observaciones


El tranvía metropolitano de Granada, en construcción, conectará la estación con los barrios del norte y sur de la ciudad, pero no con el centro. También servirá los municipios cercanos de Albolote, Maracena y Armilla, que suman unos 60.000 habitantes.



BURGOS ROSA DE LIMA

Municipio: Burgos
Población (2009): 178.966
Burgos, Castilla y León

Mapa de situación



Google Earth – Altitud: 7,53 km

Servicios de la red general

Cercanías
 Regionales
 Largo recorrido
 Alta Velocidad

Ubicación y centralidad

Dirección: Av. Príncipes de Asturias, s/n

Urbana
 Limítrofe
 No urbana

| | |
|---------------------------------------|--------------------------------------|
| Distancia al ayuntamiento: 5.300 m | Distancia al centro: 4.500 m |
| Distancia al mercado: 4.500 m | Distancia al casco urbano: 1.300 m |
| T. de centralidad: 0,00 | |
| T. de penetración urbana: 0,00 | Índice de accesibilidad: 0,10 |

Conectividad con sistemas urbanos y regionales

Bus urbano
 Bus regional
 Metro/Tranvía
 Otros

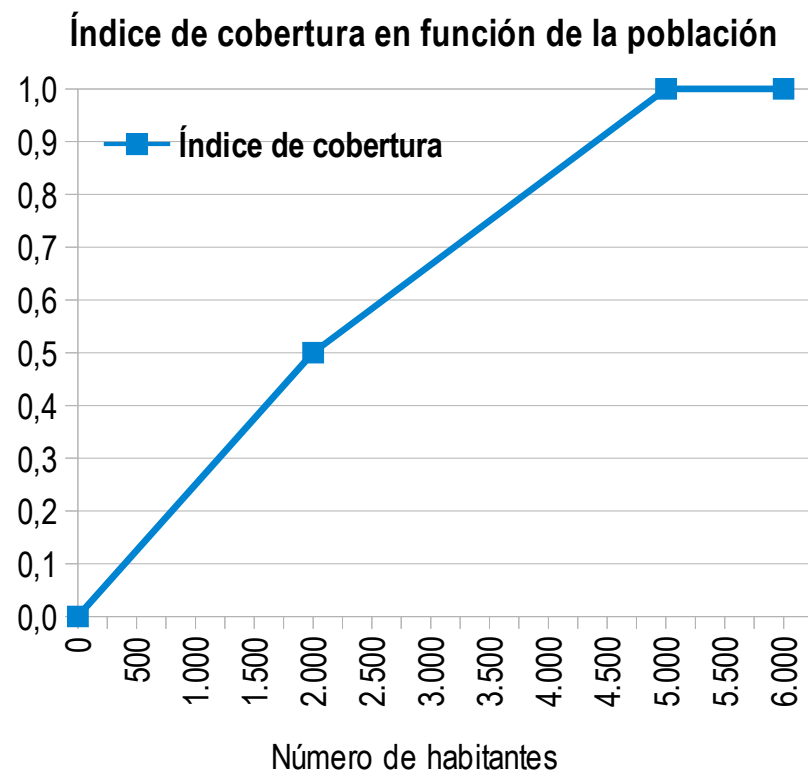
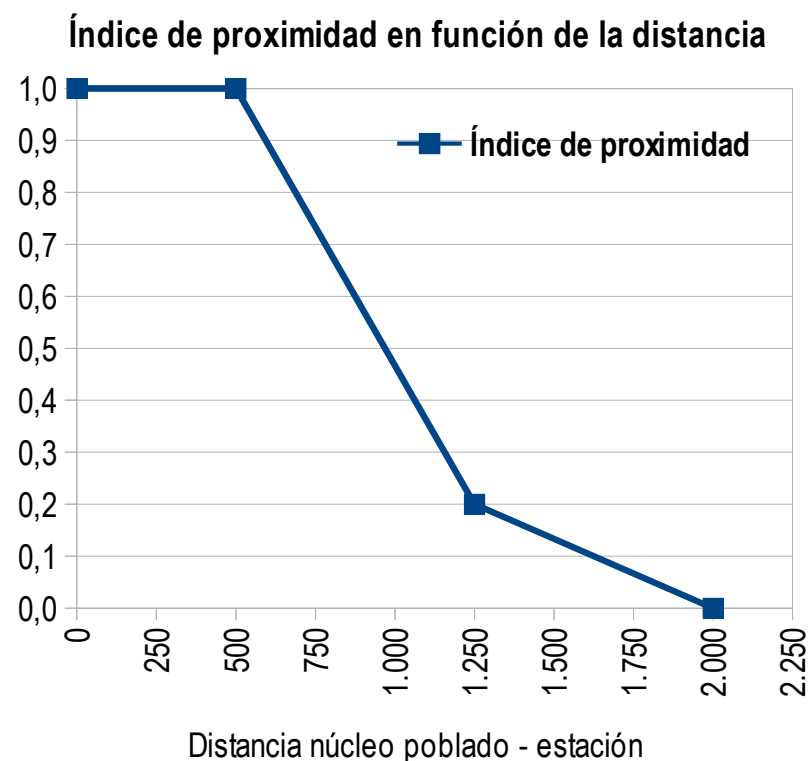
Distancia a estación de autobuses (regional): 5.500 m

Observaciones

Desde el año 2009, los trenes dejaron de utilizar la céntrica estación de Burgos para ser desviados por la nueva variante, cuya estación se encuentra fuera de la ciudad, a unos 5 km de la plaza Mayor.

ESTUDIO DE ACCESIBILIDAD POR LÍNEAS

Elaboración de un **índice de población residente**, que pondera la proximidad de la estación al núcleo poblado y el número de habitantes. Este índice permite asignar la población próxima a todas las estaciones y obtener la carga demográfica de la línea.



6. TREN 2020: Un análisis ferroviario inédito

ACCESIBILIDAD

ESTUDIO DE ACCESIBILIDAD POR LÍNEAS. Índice de población residente

| Estación | Municipio | Observaciones | Índice de población accesible | Población Nombre 1r (2010) núcleo | Dist. al 1r núcleo (m) | Índice población | Índice accesibilidad | Índice total | 2º municipio | Población (2010) | Nombre 2º núcleo | Dist. 2º Núcleo | Índice población | Índice accesibilidad |
|-----------------------------|----------------------------|---------------|-------------------------------|-----------------------------------|------------------------|------------------|----------------------|--------------|--------------|------------------|------------------|-----------------|------------------|----------------------|
| Cantillana | Cantillana | | 0 | 10.500 | 4.000 | 1 | 0 | 0 | | | | | 0 | 1 |
| Brenes | Brenes | | 10 | 12.500 | 0 | 1 | 1 | 1 | | | | | 0 | 1 |
| El Cádiz | La Rinconada | | 10 | 36.000 | 0 | 1 | 1 | 1 | | | | | 0 | 1 |
| La Rinconada | La Rinconada | | 10 | 36.000 | 0 | 1 | 1 | 1 | | | | | 0 | 1 |
| Sevilla Santa Justa | Sevilla | | 10 | 703.000 | 0 | 1 | 1 | 1 | | | | | 0 | 1 |
| Palacio de Congresos | Sevilla | | 10 | 703.000 | 0 | 1 | 1 | 1 | | | | | 0 | 1 |
| Padre Pío Palmete | Sevilla | | 10 | 703.000 | 0 | 1 | 1 | 1 | | | | | 0 | 1 |
| San Bernardo | Sevilla | | 10 | 703.000 | 0 | 1 | 1 | 1 | | | | | 0 | 1 |
| Virgen del Rocío | Sevilla | | 10 | 703.000 | 0 | 1 | 1 | 1 | | | | | 0 | 1 |
| Bellavista | Sevilla | | 10 | 703.000 | 0 | 1 | 1 | 1 | | | | | 0 | 1 |
| Dos Hermanas | Dos Hermanas | | 10 | 123.000 | 0 | 1 | 1 | 1 | | | | | 0 | 1 |
| Cantaelgallo | Dos Hermanas | | 10 | 123.000 | 0 | 1 | 1 | 1 | | | | | 0 | 1 |
| Utrera | Utrera | | 10 | 50.500 | 0 | 1 | 1 | 1 | | | | | 0 | 1 |
| Las Alcantarillas (cerrada) | Los Palacios y Villafranca | Sin servicio | 0 | 37.000 | 10.000 | 1 | 0 | 0 | | | | | 0 | 1 |
| Las Cabezas | Las Cabezas de San Juan | | 0 | 16.500 | 4.000 | 1 | 0 | 0 | | | | | 0 | 1 |
| Lebrija | Lebrija | | 10 | 26.500 | 500 | 1 | 1 | 1 | | | | | 0 | 1 |
| Arahal | Arahal | | 10 | 19.000 | 0 | 1 | 1 | 1 | | | | | 0 | 1 |
| Paradas (cerrada) | Paradas | Sin servicio | 4,67 | 7.000 | 1.000 | 1 | 0,47 | 0,47 | | | | | 0 | 1 |
| Marchena | Marchena | | 10 | 20.000 | 0 | 1 | 1 | 1 | | | | | 0 | 1 |
| Osuna | Osuna | | 10 | 18.000 | 0 | 1 | 1 | 1 | | | | | 0 | 1 |
| Aguadulce (cerrada) | Aguadulce | Sin servicio | 5 | 2.000 | 0 | 0,5 | 1 | 0,5 | | | | | 0 | 1 |
| Pedreira | Pedreira | | 10 | 5.500 | 0 | 1 | 1 | 1 | | | | | 0 | 1 |
| Tocina | Tocina | | 10 | 9.500 | 0 | 1 | 1 | 1 | | | | | 0 | 1 |
| Alcolea del Río | Alcolea del Río | | 7,5 | 3.500 | 0 | 0,75 | 1 | 0,75 | | | | | 0 | 1 |
| Villanueva del Río y Minas | Villanueva del Río y Minas | | 10 | 5.500 | 0 | 1 | 1 | 1 | | | | | 0 | 1 |
| Arenillas | Villanueva del Río y Minas | | 0 | ... | ... | 1 | 0 | 0 | | | | | 0 | 1 |

6. TREN 2020: Un análisis ferroviario inédito

ACCESIBILIDAD

PRIMERA RADIOGRAFÍA DE COBERTURA DEMOGRÁFICA DEL SISTEMA FERROVIARIO

Se ha tramificado la red en 144 tramos de distancias parecidas entre capitales de provincia y ciudades de más de 10.000 habitantes.

Se han considerado poblaciones a partir de 2.500 habitantes y limitado la población máxima a 400.000 habitantes. La población accesible en los 144 tramos estudiados es de 4.126 habitantes por km, con una variación estándar de 3.012 habitantes por km, lo que da una idea del reparto heterogéneo de la población.



6. TREN 2020: Un análisis ferroviario inédito

FRECUENCIA Y RAPIDEZ

ESTUDIO LÍNEA A LÍNEA

| | | |
|--|-------------------------------|--------------------------|
| | Santander – Valladolid | Mataporquera |
| | | Aguilar de Campoo |
| | | Palencia |

Descripción

La línea Valladolid-Santander es la puerta de acceso a Cantabria por ferrocarril desde el resto de la península Ibérica.

Entre Valladolid y Palencia esta línea comparte itinerario con las líneas (Madrid)-Valladolid-León y la línea (Madrid)-Valladolid-Burgos.

En Mataporquera esta línea de ancho ibérico se cruza con la línea métrica Bilbao-León.

Servicios de la línea

Cercanías Regionales Largo recorrido Alta Velocidad

El tramo cántabro entre Santander y Reinosa está cubierto por un servicio de cercanías (ver apartado de cercanías de Santander).

El resto de la línea hasta Valladolid, 2 servicios Santander de Larga Distancia que en sentido -una de estas expediciones

A parte de las capitales de provincia en Torrelavega, Reinosa y Aguilar de Campoo

Existe un servicio de Media Distancia entre Palencia y Santander que opera los días de semana y domingos en el sentido inverso

Tiempos de recorrido

| Trayecto | Origen | Destino | Tiempo de recorrido | | Trenes/día (por sentido) |
|-------------------|--------------|---------|---------------------|-----------|--------------------------|
| | | | Tren | Carretera | |
| Santander | Mataporquera | | 1h 52min. | 1h 05min. | 2 |
| Santander | Palencia | | 2h 41min. | 2h 14min. | 5 |
| Santander | Valladolid | | 3h 20min. | 2h 41min. | 5 |
| Aguilar de Campoo | Palencia | | 1h 03min. | 1h 11min. | 5 |

Tiempo de viaje similar por ferrocarril y por carretera
 Tiempo de viaje significativamente inferior por ferrocarril que por carretera
 Tiempo de viaje significativamente superior por ferrocarril que por carretera

En general el transporte por carretera es más rápido que el ferrocarril, en parte por el sinuoso trazado que este tiene entre Torrelavega y Reinosa. En cambio, entre Aguilar de Campoo y Palencia el ferrocarril es más competitivo que el vehículo privado.

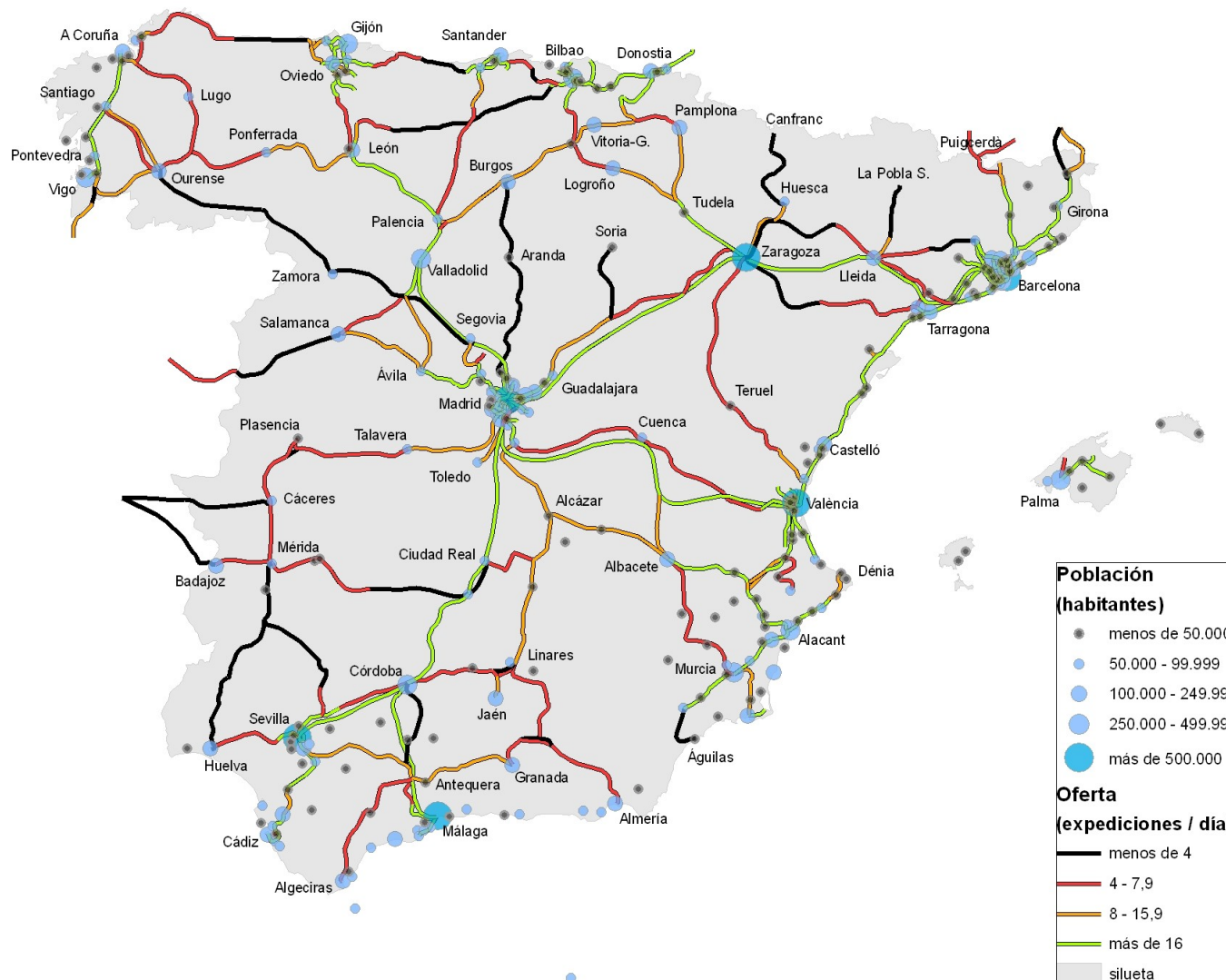
Horarios

| Servicio | LD | MD | LD | MD | MD | MD | LD |
|--------------------------|---------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | ALVIA | R | ALVIA | R | R | RE | ALVIA |
| Días de circulación | LMXJVS | Diarío | Diarío | Diarío | LMXJBC | ---V-- | Diarío |
| Origen | ALACANT | | | | | | |
| Madrid-Chamartín | 08:30 | | 13:30 | | | 16:46 | 18:06 |
| Villalba | - | | - | | | 17:21 | - |
| Las Navas del Marqués | - | | - | | | 17:56 | - |
| Navalperal | - | | - | | | 17:59 | - |
| El Herradón-La Cañada | - | | - | | | 18:07 | - |
| Segovia-Gulomar | - | | - | | | - | 18:38 |
| Ávila | - | | - | | | 18:23 | - |
| Árvalo | - | | - | | | 18:53 | - |
| Medina del Campo | - | | - | | | 19:13 | - |
| Valladolid-Campo Grande | 09:33 | 09:36 | 14:33 | 14:55 | 18:10 | 19:40 | 19:17 |
| Valladolid-Universidad | | 09:39 | | 14:59 | 18:14 | | |
| Cabezón de Pisuerga | | 09:44 | | 16:04 | 18:19 | | |
| Corcos-Aguilaraje | | 09:48 | | 16:08 | 18:23 | | |
| Cubillas de Santa Marta | | 09:53 | | 16:13 | 18:28 | | |
| Dueñas | | 10:00 | | 16:19 | 18:35 | | |
| Venta de Baños | | 10:08 | | 16:26 | 18:43 | 20:02 | |
| Palencia | 10:13 | 10:20 | 15:09 | 16:37 | 18:55 | 20:20 | 19:56 |
| Monzón de Campos | | 10:28 | | 16:44 | 19:03 | 20:29 | |
| El Carrón | | 10:30 | | 16:46 | 19:05 | 20:31 | |
| Amusco | | 10:36 | | 16:51 | 19:10 | 20:36 | |
| Piña | | 10:39 | | 16:55 | 19:13 | 20:40 | |
| Fromista | | 10:44 | | 16:00 | 19:18 | 20:46 | |
| Osorno | | 11:02 | | 16:14 | 19:33 | 20:56 | |
| Espinosa de Villagonzalo | | 11:07 | | 16:19 | 19:39 | 21:00 | |
| Herrera de Pisuerga | | 11:17 | | 16:30 | 19:48 | 21:09 | |
| Alar del Rey-San Quirce | | 11:22 | | 16:46 | 19:53 | 21:17 | |
| Mave | | 11:29 | | 16:53 | 20:00 | 21:24 | |
| Aguilar de Campoo | 11:15 | 11:36 | | 17:01 | 20:07 | 21:31 | 21:00 |
| | | | | 17:06 | 20:11 | 21:36 | |
| | | | | 17:12 | 20:16 | 21:41 | |
| | | | | 17:30 | 20:36 | 21:56 | 21:27 |
| | | | | 17:31 | 20:37 | | |
| | | | | 17:40 | 20:46 | | |
| | | | | 17:43 | 20:49 | | |
| | | | | 17:53 | 20:59 | | |
| | | | | 18:00 | 21:06 | 22:33 | |
| | | | | 18:03 | 21:08 | | |
| | | | | 18:05 | 21:10 | | |
| | | | | 18:07 | 21:12 | | |
| | | | | 18:09 | 21:14 | | |
| | | | | 18:17 | 21:30 | 22:46 | |
| | | | | 18:19 | 21:32 | | |
| | | | | 18:21 | 21:35 | | |
| | | | | 18:24 | 21:38 | | |
| | | | | 17:28 | 18:26 | 21:40 | 22:57 |
| | | | | 18:29 | 21:43 | | 22:16 |
| | | | | 18:33 | 21:47 | | |
| | | | | 18:36 | 21:50 | | |
| | | | | 18:38 | 21:52 | 23:16 | |
| | | | | 18:43 | 21:57 | | |
| | | | | 18:46 | 22:00 | | |
| | | | | 18:49 | 22:03 | | |
| | | | | 18:51 | 22:05 | | |
| | | | | 18:52 | 22:06 | | |
| | | | | 18:55 | 22:09 | | |
| | | | | 18:57 | 22:11 | | |
| | | | | 17:50 | 19:00 | 22:16 | 23:30 |
| | | | | | | 23:30 | 22:38 |

NÚMERO DE TRENES POR SENTIDO Y DÍA EN LA RED

Se ha estudiado la frecuencia de servicios por tramos de línea, incluyéndose las cercanías, regionales y largo recorrido, con los siguientes resultados:

- El 18% de la red ferroviaria ofrece menos de 4 trenes diarios por sentido
- El 45% de la red ferroviaria ofrece menos de 8 trenes diarios por sentido; es decir, tiene tiempos de espera superiores a las dos horas.
- La frecuencia media ofrecida en toda la red es de 18,72 circulaciones diarias.

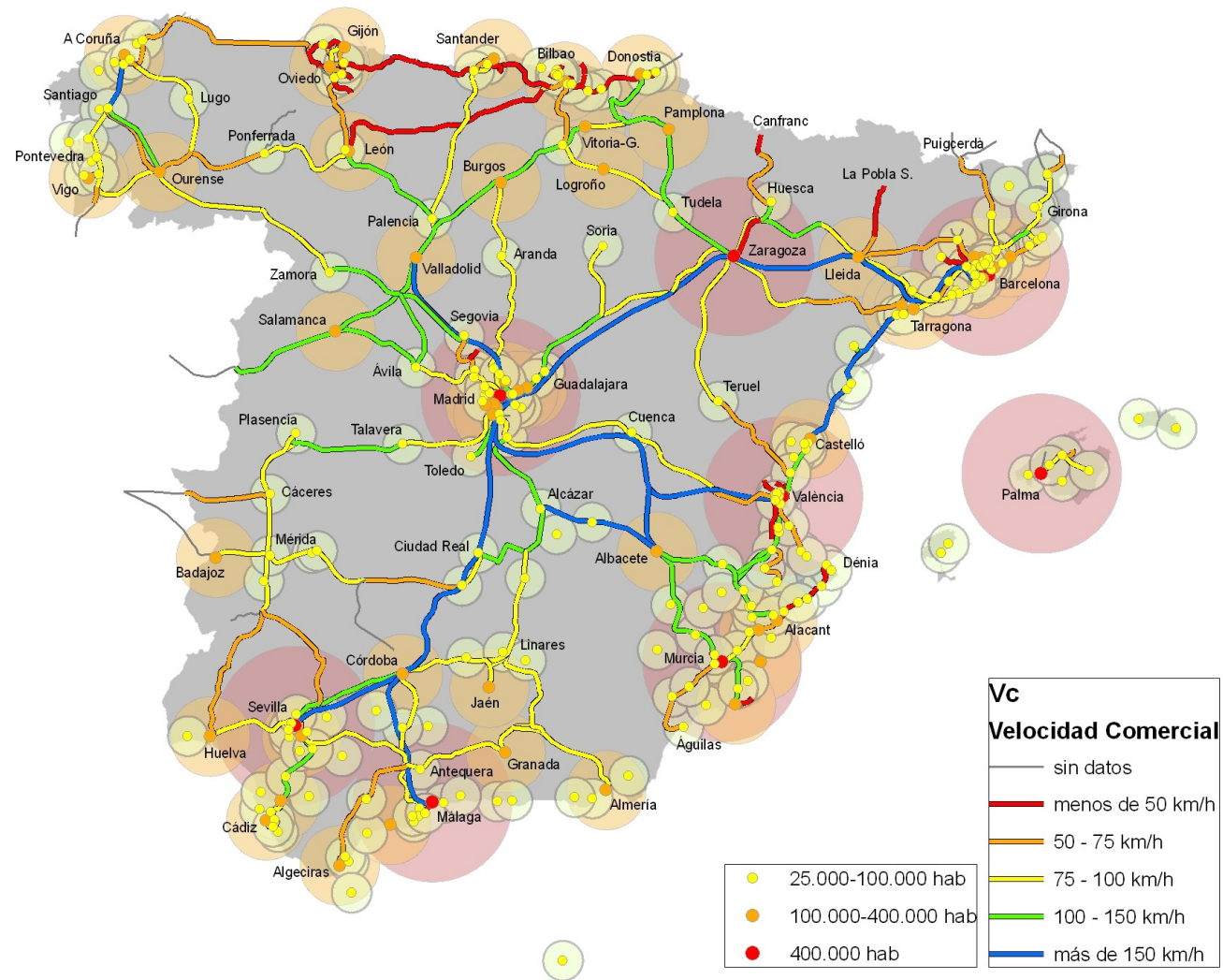


6. TREN 2020: Un análisis ferroviario inédito

RAPIDEZ

VELOCIDADES MEDIAS MÁXIMAS EN LA RED

La velocidad media de toda la red es 99 km/h.



6. TREN 2020: Un análisis ferroviario inédito

RAPIDEZ

PRIMERA RADIOGRAFÍA DE COMPETITIVIDAD DE TIEMPOS DE VIAJE EN REGIONALES

Comparados los tiempos de viaje con la carretera sobre los 144 tramos anteriormente descritos:

- El 60% de las relaciones estudiadas ofrecen unos tiempos de viaje por ferrocarril que no exceden el 15% de los tiempos de viaje por carretera.
- En el 38% de las relaciones estudiadas el tren ofrece un tiempo de viaje inferior a la carretera, incluyéndose relaciones cubiertas por las líneas de alta velocidad y convencional.
- En el 47% de las relaciones estudiadas el tren supera los 90 km/h de velocidad media.



6. TREN 2020: Un análisis ferroviario inédito

RAPIDEZ

PRIMERA RADIOGRAFÍA DE COMPETITIVIDAD DE TIEMPOS DE VIAJE EN LARGO RECORRIDO

Comparados los tiempos de viaje radiales desde Madrid, transversales desde Barcelona, Corredor Mediterráneo, Corredor Atlántico, Corredor Portugal – Francia, Relaciones València – Norte y València – Sevilla.

- Las relaciones íntegramente servidas con AVE o velocidad alta son muy competitivas
- Las relaciones íntegramente servidas por red convencional no mejorada no compiten.



7. TREN 2020. Nuevos criterios

PITVI: MÁS DE LO MISMO

Se mantiene la promesa poco práctica de un AVE por provincia.

Es hora de un plan de servicios, no de otro plan virtual de infraestructuras más (PIT, PEIT, PITVI) que además va a acompañarse de fuertes recortes en el servicio de regionales a partir de junio.



7. TREN 2020. Nuevos criterios

Modelo antiguo

1º Planteamiento infraestructural

2º Acomodación del servicio a la infraestructura

AVE para todas las provincias
 Prioridad por situar cada capital de provincia a menos de 4 horas de Madrid
 Red radial
 Planificación de nuevas líneas
 Nuevas líneas punto a punto

Tren esporádico origen – destino
 Red de alta velocidad / convencional
 Tarifación según servicio

Modelo en base a la demanda actual
 Lista negra de líneas de baja demanda
 Reducción del déficit
 Eliminación de trenes con baja ocupación

Integración urbana = soterramiento o expulsión del casco urbano
 Facilidad para aparcar en la estación
 Park & Ride

Modelo propuesto

1º Planteamiento de servicio

2º Adaptación de infraestructura al servicio

Transporte público provincial
 Prioridad por la competitividad con el vehículo privado en la movilidad cotidiana
 Mallado regional
 Planificación de objetivos ambientales y de cuota modal
 Máximo aprovechamiento de la red actual: convencional y de alta velocidad

Red cadenciada integrada
 Red ferroviaria con tramos de alta velocidad
 Tarifación integrada con suplementos puntuales

Modelo de oferta
 Lista blanca de líneas a potenciar
 Mejora de la productividad
 Adaptación de los trenes a la demanda

Integración urbana = mejora de la permeabilidad transversal o tranviarización
 Facilidad dejar el coche en casa
 Intermodalidad con v. privado y con transporte público

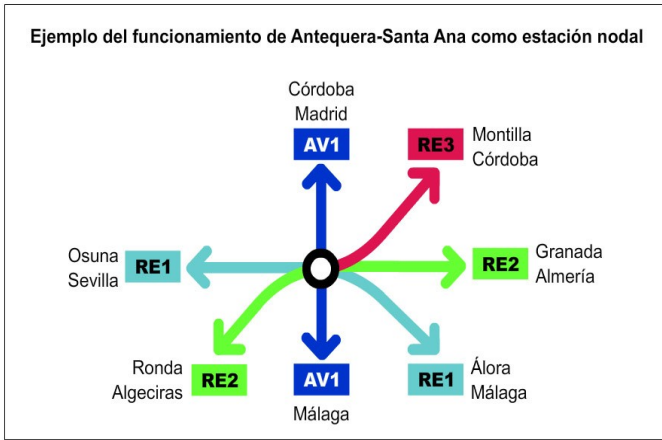
7. TREN 2020. Nuevos criterios

- 1) Modelo de oferta: red cadenciada integrada
- 2) Identificación de los corredores para la priorización del servicio
- 3) Plan de servicios y de infraestructuras
- 4) Mejora de la productividad en líneas de débil tráfico
- 5) Propuestas sobre el material móvil
- 6) Propuestas en el ámbito de la tarificación
- 7) Propuestas de financiación

8. TREN 2020. Adopción del sistema cadenciado integrado

ADOPCIÓN DEL SISTEMA CADENCIADO INTEGRADO

Ejemplo en Andalucía. Coincidencia en Antequera – Santa Ana de las líneas Córdoba – Málaga (AVE), Antequera – Córdoba, Sevilla – Málaga y Algeciras - Granada



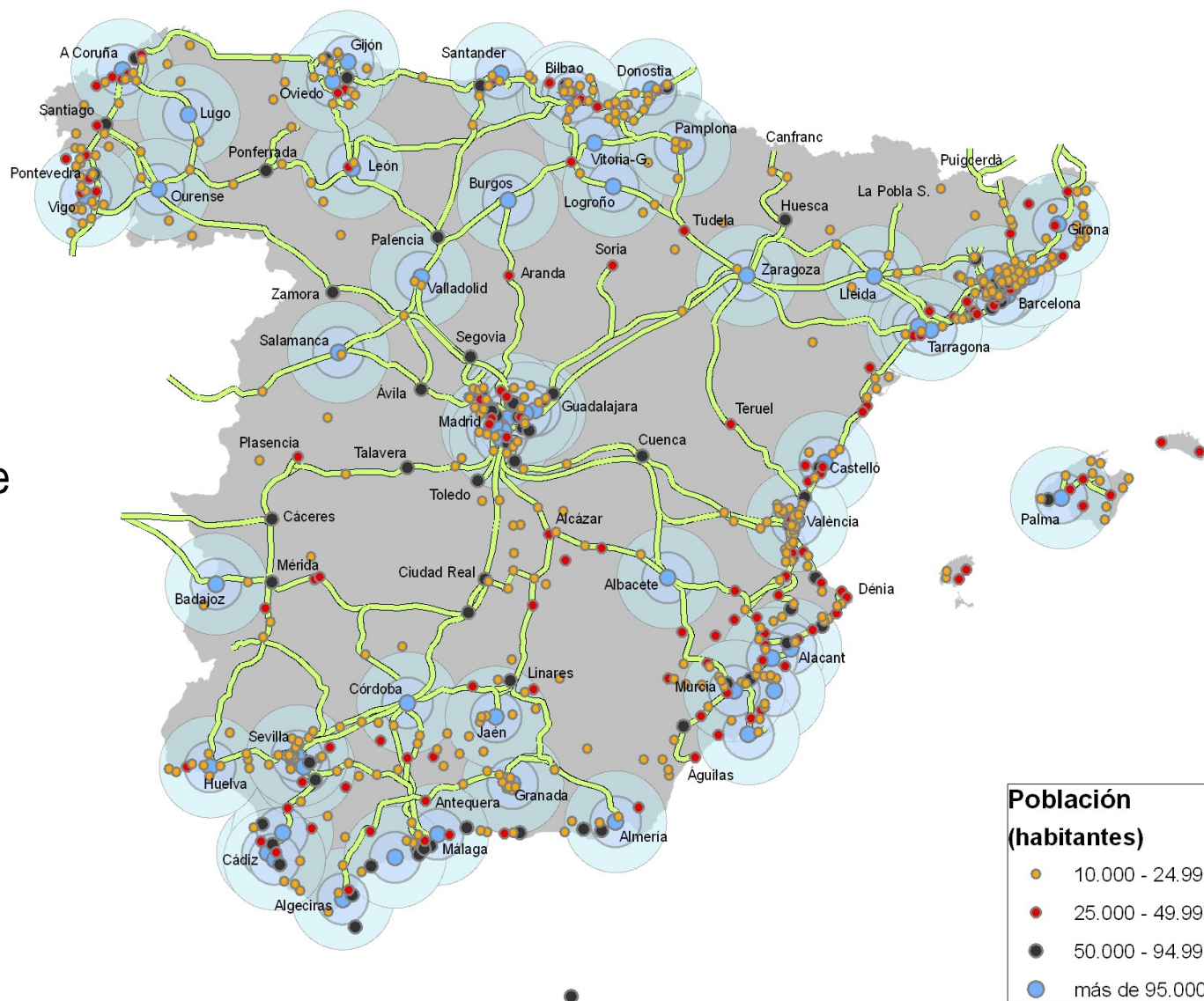
9. TREN 2020. Etapas. Plan de infraestructura + Plan de Servicios

| | PLAZO INMEDIATO | CORTO PLAZO | MEDIO PLAZO | LARGO PLAZO |
|---------------------------------|--|--|--|---|
| | | 2013-2015 | 2014-2020 | > 2020 |
| PLAN DE SERVICIOS | Identificación de todos los corredores ferroviarios con criterios demográficos y análisis de las prestaciones de la infraestructura para resolver la movilidad cotidiana en el ámbito metropolitano y regional. El tiempo de viaje a Madrid debe dejar de ser el criterio principal. | <ul style="list-style-type: none"> ■ Aplicación del servicio cadenciado integrado sobre las líneas con mayor demanda, priorizando aquellas que ofrezcan mayores prestaciones. ■ Reducción de costes en líneas de débil tráfico | | <ul style="list-style-type: none"> ■ Ampliación del servicio cadenciado integrado sobre todas las líneas con un mínimo de demanda, que ya deberían ser competitivas con el vehículo privado. |
| PLAN DE INFRAESTRUCTURAS | | <ul style="list-style-type: none"> ■ Apertura y supresión de apeaderos ■ Ejecución de interconexiones que maximicen las prestaciones conjuntas de la red convencional y de alta velocidad ■ Planes de Cercanías y metropolitanos ■ Planificación de mejoras en las líneas regionales y de larga distancia con mayor demanda y peores prestaciones. | <ul style="list-style-type: none"> ■ Ejecución de mejoras en aquellas líneas con mayor demanda y peores prestaciones ■ Planificación de nuevas líneas ferroviarias siguiendo criterios de demográficos y diferenciando ámbitos metropolitanos del resto. | <ul style="list-style-type: none"> ■ Ejecución de nuevas líneas ferroviarias siguiendo criterios de demográficos y diferenciando ámbitos metropolitanos del resto. |

10. TREN 2020. Criterios para **servicios** de Cercanías y regionales

CERCANÍAS

Se han considerado ámbitos candidatos para un servicio metropolitano o de Cercanías aquellos municipios de más de 95.000 con un doble radio de acción, de 25 km y 50 km, localizándose sobre ellos las ciudades de más de 10.000 habitantes. Se han encontrado 39 casos. En aquellos casos en que los radios menores se tocan, se ha considerado como una única área metropolitana.



10. TREN 2020. Criterios para **servicios** de Cercanías y regionales

CERCANÍAS

REGIONALES

- 1) Servicio cadenciado integrado mínimo cada dos horas en líneas con una demanda elevada** (el Plan Tren 2020 propone este criterio sobre líneas con población superior 2.000 personas por kilómetro), exceptuando aquellas que, fuera de los núcleos de cercanías, ni sean competitivas con el vehículo privado (tiempos de viaje inferiores al 115% del tiempo de viaje en coche) ni ofrezcan una velocidad comercial superior a los 75 km/h.
- 2) Toda ciudad de más de 50.000 habitantes y dotada de ferrocarril conectada con un mínimo de servicio cada dos horas a su capital más cercana.**
- 3) Servicio de cercanías en líneas con alta concentración de ciudades con trenes cada hora y cada 30 minutos en hora punta.**
- 4) En el ámbito regional, combinar al máximo la oferta con posibles refuerzos en el ámbito de cercanías y con trenes de paso de largo recorrido cuya tarificación debería ser también compatible.**
- 5) Integración tarifaria de todos los tipos de trenes, especialmente en líneas con poco servicio**

10. TREN 2020. Criterios para **servicios** de Cercanías y regionales



11. TREN 2020. Criterios para infraestructuras

CERCANÍAS



1) Prioridad para los planes de Cercanías
(se especifican medidas propuestas para cada núcleo)

- Duplicación de tramos más congestionados
- Mejora de la velocidad comercial en los tramos más alejados
- Electrificación de todos los núcleos
- Ampliación y creación de nuevos núcleos de Cercanías
- Creación de baipases para nuevos servicios

11. TREN 2020. Criterios para infraestructuras

REGIONALES

L.RECORRIDO

| Tramo | Gestor | Población / kilómetro (limitada) | Tiempo Tren / Coche | Prioridad según TREN 2020 | Estado actual – Previsión PITVI | Propuesta TREN 2020 |
|------------------------------|--------------|----------------------------------|---------------------|---------------------------|---|--|
| Alacant - Benidorm | FGV | 10.914,0 | 1,84 | 100,00 | Tren - tranvía actual. Previsión nuevo FC Gandía - Denia - Alicante en el PITVI. | Rectificación previa de trazado de FGV con preinstalación en ancho UIC |
| Lleida - Reus - Barcelona | Adif - Renfe | 8.926,4 | 1,62 | 100,00 | Sin actuaciones previstas. | Interconexión LAV - red convencional. Paradas de Reus a Sant Vicenç por línea convencional y accesos Lleida - Alcover y l'Arboç - BCN via LAV. |
| Bilbao - Donostia | EuskoTren | 7.483,8 | 2,03 | 100,00 | Y vasca en construcción para tráfico mixto a cargo de Fomento. Previsión: más allá de 2016. | |
| Lleida - Manresa - Barcelona | Adif - Renfe | 6.516,0 | 1,83 | 100,00 | Ver Manresa - Barcelona | |
| Alacant - Dénia | FGV | 6.425,1 | 2,27 | 100,00 | Ver Dénia - Benidorm. | |
| | | | | | | Electrificación y duplicación de vía A Coruña - Betanzos v/bv- |

2) **Priorización de las inversiones en los tramos de mayor demanda y mayor necesidad de mejora**, que se pueden cuantificar aprovechando la diagnosis realizada (población por kilómetro y diferencias de tiempos de viaje coche – tren). Para cada caso se recuerda el planteamiento del PITVI y se propone una **alternativa más moderada y funcional**, como línea mixta y mejorando la competitividad sin pasar necesariamente por la alta velocidad. Se plantea velocidad alta para líneas con más de 3.500 habitantes/km y mejorar velocidad hasta 160 km/h para líneas con más de 2.000 habitantes/km. Se han particularizado soluciones para los 144 casos en que se había dividido la red ferroviaria en la fase de diagnosis.

11. TREN 2020. Criterios para infraestructuras

- 3) **Acabar las líneas de alta velocidad en un estado más avanzado de construcción y promover más interconexiones con la red convencional** que permitan sinergias entre la rapidez de las líneas de alta velocidad y la accesibilidad urbana de las líneas convencionales.
- 4) **Creación de nuevas líneas en ámbitos de muy elevada población.** El proyecto TREN 2020 plantea nuevos proyectos para conectar ciudades de más de 100.000 habitantes con sus ámbitos de Cercanías: Las Palmas de Gran Canaria (hasta San Pedro del Pinatar - Maspalomas), Marbella (hasta Ronda y Málaga), Tenerife (hasta los Cristianos) y Torrevieja (hasta Cartagena – Alicante).
- 5) **Rescatar estaciones urbanas amenazadas de traslado a ámbitos más periféricos.**
- 6) **Plan de electrificaciones.** Se propone electrificar todos aquellos ejes de Cercanías, dotados con más de 3.500 habitantes/km o cortos tramos que permitan conectar amplias regiones ya electrificadas.



12. No al cierre de nuevas líneas

“No se debe plantear la supresión de servicios considerados “deficitarios” en base a la ocupación actual sin haber aplicado modelos de bajo coste ni políticas de estímulo de la demanda como han hecho numerosos operadores del resto de Europa”

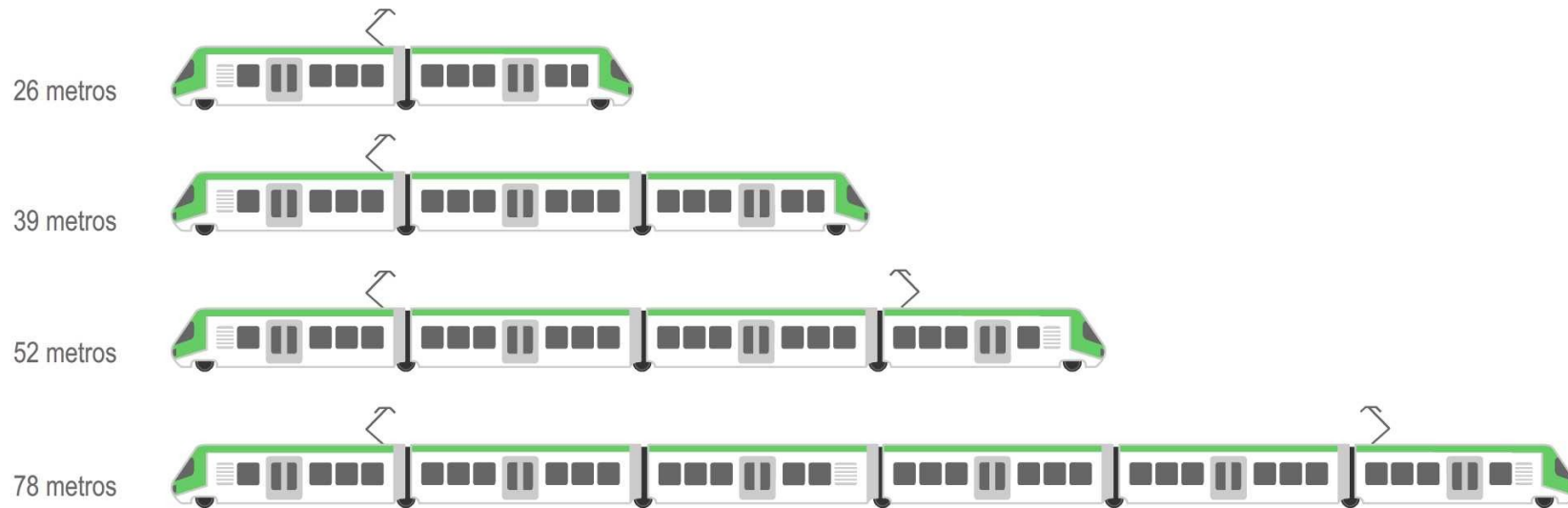
El estudio de INECO no puede utilizarse para el cierre de servicios, ya que utiliza criterios como el de la ocupación, más sensibles a una mala explotación que a una caída de la demanda. Por ejemplo Renfe es el único operador de Europa que no ha comprado material móvil pequeño para las líneas de débil tráfico, sino que lo ha ampliado empeorando los ratios de ocupación y ahorro. El modelo de líneas de bajo coste implantado por FGC entre Martorell e Igualada, también amenazada de cierre en base a un estudio de INECO, es un buen ejemplo de cómo una línea débil puede llegar a convertirse en un referente.



13. Nueva política de material móvil

“Con una mayor adaptación a la demanda, gestión energética y cambios en la concepción de los vehículos el tren puede acercarse a las cero emisiones de CO2”

El material móvil ferroviario de regionales y cercanías debe afrontar diversos retos simultáneamente para mantener su *gap* ambiental con el resto de modos de transporte, especialmente si son vehículos con tracción diésel, y reducir sus costes de construcción. Por ello se propone un nuevo estándar de vehículo ferroviario: más ligero y adaptable a la demanda para reducir sus emisiones respecto a la carretera, más modular para poder ser ampliado sin grandes costes económicos y con una mayor estandarización para reducir sus costes de adquisición. En definitiva aplicar los avances de estandarización y ligereza del sector de los tranvías también al ámbito del ferrocarril tradicional.



14. Tren 2020: Plan de financiación.

El plan TREN 2020 se reivindica como una nueva metodología para superar las limitaciones y frustraciones de la planificación actual, que es de máximos en un periodo de fuerte recesión económica, y como plan alternativo más moderado.

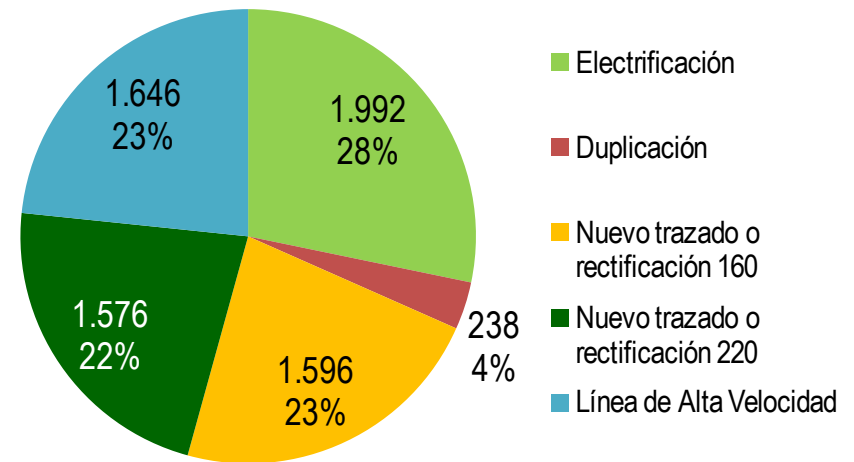
Teniendo en cuenta el volumen de inversión en infraestructuras planteado (2.519,5 M€ anuales) y el incremento del déficit anual de Renfe y FEVE debido al nuevo plan de servicios propuesto (estimado en 750 M€ anuales), se calcula un presupuesto ferroviario aproximado de 3.300 M€ y un esquema de financiación cruzada.

Comparación del volumen de inversiones del PITVI y Plan TREN 2020

| | PITVI | TREN 2020 |
|---|----------------------|---|
| Horizonte | 2012-2024 | 2013-2030 |
| Inversión prevista en ferrocarriles | 52.733 M€ | 42.824 M€ + moratoria plan autovías + racionalización aeropuertos |
| Inversión media anual | 4.394,4 M€ | 2.519,5 M€ |
| Previsión conservadora de crecimiento interanual del PIB | Crecimiento nulo: 0% | Crecimiento negativo: -1,4% (tendencia 2008-2011) |
| Previsión optimista de crecimiento interanual del PIB | Superior al 1-2% | Crecimiento del 1,29% (tendencia 2003-2011) |
| Inversión prevista en infraestructura ferroviaria % sobre el PIB 2012 | 0,39% | 0,24% |

Fuente: elaboración propia

La inversión del proyecto TREN 2020 repartida en kilómetros



14. Tren 2020: Plan de financiación.

Gastos anuales

INFRAESTRUCTURAS
2.500 M€

SERVICIOS
750 M€

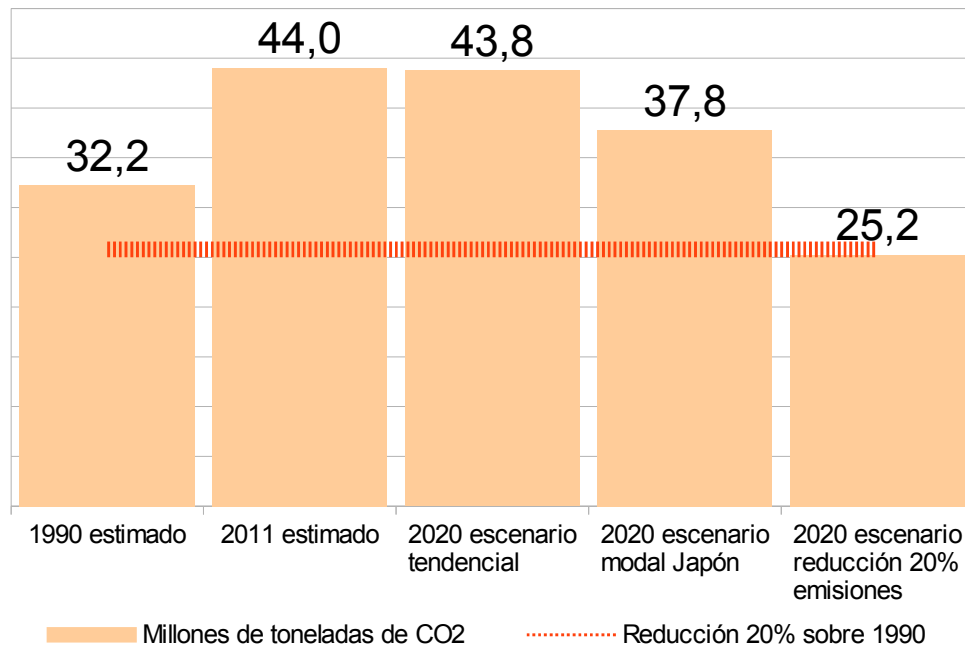
Posibles ingresos

- 1) Moratoria en la construcción de autovías y autopistas
- 2) Racionalización de la oferta de AENA en coordinación con la alta velocidad ferroviaria
- 3) Tarificación directa a las autovías libres de peaje: entre 1.800 y 3.500 M€
- 4) Recaudación de parte de la Euroviñeta, tasa de internalización de costes del camión: 3.000 M€
- 5) Nuevos pasajeros derivados del incremento de demanda. Coste marginal decreciente.
- 6) Ingresos en el ámbito metropolitano

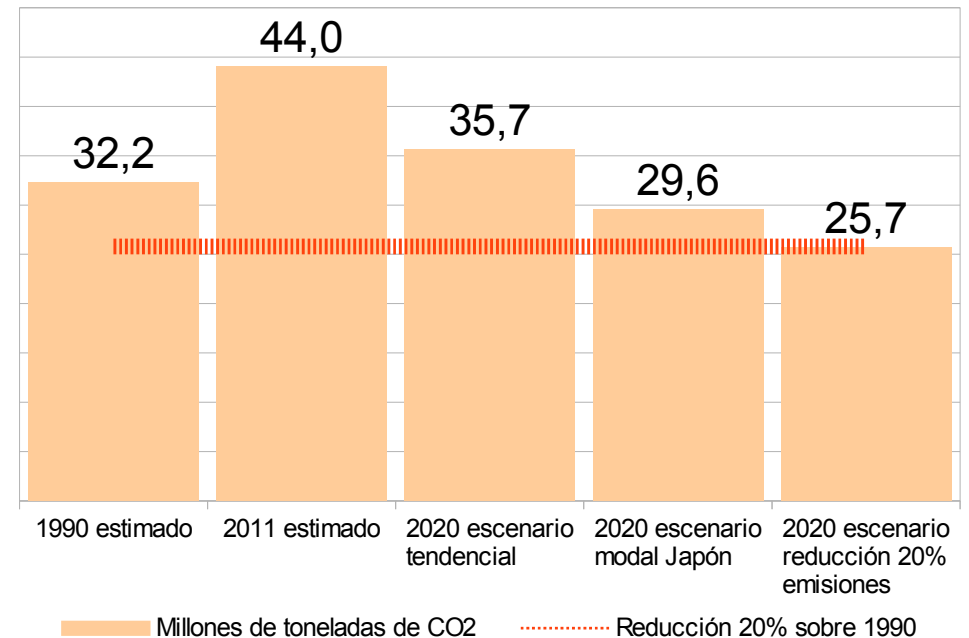
15. TREN 2020: Impacto ambiental

Las diversas estimaciones en las emisiones de CO2 del sector del transporte español recomiendan un incremento de la ocupación de los vehículos (individuales y públicos), una electrificación progresiva del transporte -muy fácil en el ámbito ferroviario-, una reducción severa de los vehículos-kilómetro realizados con vehículo de combustión y una mayor cuota modal de los desplazamientos en transporte público y de forma no motorizada. Un plan de estímulo del ferrocarril como el TREN 2020 resulta imprescindible.

*Escenarios para un **crecimiento** de la movilidad hasta 2020 tomando los patrones del periodo 2003-2011*



*Escenarios para un **decremento** de la movilidad hasta 2020 tomando los patrones del periodo 2008-2011*



TREN 2020

Propuesta ferroviaria para una nueva realidad



GREENPEACE



PTP PROMOCIÓN DEL
TRANSPORTE PÚBLICO