

Propuestas en materia de Transportes y Logística de cara a las próximas elecciones autonómicas y municipales

I. TRANSPORTE POR CARRETERA

- Transporte de mercancías por carretera

En el ámbito del transporte de mercancías por carretera, cabe destacar las siguientes propuestas:

- **Impulsar la inversión público-privada** en aquellas infraestructuras consideradas prioritarias de cara a la mejora de la conectividad. Asimismo impulsar la inversión público-privada de cara a dotar a las vías de circulación que estén bajo el ámbito autonómico de **zonas de descanso** para los conductores, con las dotaciones y servicios adaptados a los vehículos pesados, entre los cuales no debe olvidarse la seguridad de personas, vehículos y bienes transportados.
- **Promover medidas de uso eficiente (bajo criterios de movilidad, seguridad y rentabilidad) de la red de carreteras**, especialmente en lo que se refiere a las restricciones al tránsito de mercancías en los corredores conectados a la exportación/importación o que unen entre sí los principales nodos logísticos de nuestro territorio.
- **Reducir los impuestos municipales de circulación a los vehículos pesados** que, de hecho, no utilizan las vías urbanas y por tanto no causan impacto sobre el mantenimiento de las mismas ni influyen en las hipotéticas congestiones que puedan producirse en los cascos urbanos de los principales municipios.
- **Destinar la recaudación obtenida de dichos impuestos a mejorar la adecuación de zonas logísticas y polígonos industriales** para la circulación de vehículos pesados de transporte de mercancías.
- **Favorecer el transporte y el reparto de mercancías en los centros urbanos.** El transporte y reparto de mercancías en los centros urbanos viene siendo un problema constante tanto para las empresas de transporte como para los comerciantes y ciudadanos. El tráfico masificado, la falta de civismo, la falta de una normativa consensuada entre los políticos, cargadores, operadores y transportistas hace prácticamente imposible llevar a cabo la actividad de reparto y recogida.

De cara a conseguir que las ciudades sean lugares donde se pueda convivir de forma apacible y donde a corto y medio plazo se puedan resolver los problemas de tráfico, ruido y polución, se debe **regular de forma lógica y flexible** el transporte y reparto urbano. Para ello, será preciso mantener un **diálogo fluido con los responsables de tráfico de los distintos municipios**, a fin de analizar e intentar resolver la casuística particular de cada lugar afectado.

En este sentido, sería necesario armonizar a nivel europeo una normativa básica de partida que contemplara los principales aspectos técnicos, y sirviera de base para la resolución de los problemas que se generan en la actualidad.

Se requiere, por tanto, una **distribución de mercancías ágil**, y **garantizar la disposición de las reservas de carga y descarga por los comerciantes y repartidores** acotando horarios y tiempos de permanencia a través de una vigilancia permanente, mejorando su señalización horizontal y vertical, así como estudiar la implantación de zonas de carga y descarga de regulación privada en las inmediaciones de los mercados y áreas de intensa actividad comercial.

En este sentido, se precisa **alcanzar acuerdos** en las ciudades sobre:

- El horario de carga y descarga; y limitación de la duración.
 - Limitación de la estancia en las zonas de carga y descarga en función del tipo de vehículo con consideración especial al reparto a domicilio.
 - Dimensiones uniformes en vehículos de reparto. Por cuestiones prácticas de utilización de europalets, la anchura permitida no debería ser nunca inferior a 2,20 metros.
 - En función de las vías por las que se circule, se debería permitir la circulación a vehículos de grandes dimensiones.
 - Establecer dentro de las vías peatonales cuáles pueden ser de acceso a vehículos de reparto, en función de los establecimientos comerciales que existan, habilitando los sistemas necesarios para poder introducir los vehículos y permitiéndoles hacer las operaciones de suministro o recogida que sean pertinentes.
 - La necesidad de centros de transporte y aparcamientos de vehículos de transporte.
- Se precisa que **el Estado, las CCAA y los municipios coordinen la inversión** en infraestructuras logísticas, áreas de descanso, accesos de carretera, nodos de intercambio modal, accesos a las terminales de carga y descarga, puertos, aeropuertos y terminales de ferrocarril.
- **Lucha contra el intrusismo y la oferta ilegal.**
- Se requiere buscar **financiación** interna complementaria a los fondos europeos, a fin de hacer frente a las futuras inversiones de los corredores transeuropeos; materias en las que deberá de intervenir el estado y las CCAA afectadas.
- La creciente demanda de movilidad de los ciudadanos y el progresivo aumento del parque automovilístico, junto al carácter limitado de los espacios viarios, han convertido a las **ciudades en lugares de difícil circulación**. Los problemas de tráfico han dado lugar -entre otros- a un mayor consumo energético y a una mayor contaminación, incrementándose la falta de seguridad en la circulación y dificultándose el transporte de mercancías.

Por ello, se precisan **políticas de movilidad sostenible** planificadas, eficientes, ahorradoras de recursos y respetuosas con el medio ambiente, que fomenten el transporte colectivo y favorezcan los medios de transporte más respetuosos con el medio ambiente, compaginando el desarrollo económico y la demanda de movilidad con la mejora continua de la calidad de vida en las ciudades.

El diseño de las referidas políticas de movilidad no puede ser ajeno al grave problema del aparcamiento en las ciudades y parques industriales,

organizando el espacio para el aparcamiento en superficie; debe tomar en consideración –en línea con lo anteriormente manifestado- los espacios destinados a las actividades de **carga y descarga**; debe asimismo acometer actuaciones que ayuden a **mejorar la circulación** de los vehículos en las ciudades; todo ello **a fin de conseguir una distribución de mercancías más ágil y una carga y descarga mejor ordenada**.

Asimismo, se precisa realizar **campañas periódicas de concienciación ciudadana que incentiven el cumplimiento de las normas** circulatorias y de aparcamiento.

- **La devolución del tramo autonómico del impuesto sobre hidrocarburos a los profesionales** por parte de las Comunidades Autónomas; y, especialmente, por parte de la comunidad andaluza.
- Transporte de viajeros por carretera

El modelo actual basado fundamentalmente en el uso del vehículo privado no es sostenible en el medio plazo, y no lo es, no sólo desde el punto de vista medioambiental, sino también desde el punto de vista de la eficiencia económica y la competitividad. Se estima que el coste derivado de los problemas de congestión (por consumo energético, pérdida de tiempo, etc.) supera el 2% del PIB, algo difícilmente aceptable y sobre lo que es necesario actuar.

Contar con sistemas de transporte colectivo eficaces y eficientes es uno de los factores clave de competitividad, de su capacidad de atracción de talento e inversiones, tal y como queda reflejado en la inclusión de esta variable en los principales rankings que evalúan la atractividad de las ciudades, y en el papel clave de la movilidad dentro de la estrategia de ciudades inteligentes o smart cities desplegada por las principales ciudades españolas, europeas y mundiales. También lo es para vertebrar de manera eficiente los flujos interurbanos, que superan los 450.000 millones de km-viajeros/año.

El autobús tiene un papel clave que desempeñar al confluir en él tres atributos: (1) eficiencia medioambiental y energética; (2) capilaridad y flexibilidad para la vertebración territorial; y (3) eficiencia económica. Para que el sector desempeñe este papel, es esencial que cuente con un marco regulatorio estable que fomente su utilización frente a los modos de transporte menos eficientes en materia de movilidad sostenible, sean públicos o privados.

Desde el sector del transporte de viajeros por carretera, cabe destacar las siguientes propuestas:

- Es necesario **recuperar la unidad de mercado** por las asimetrías y los efectos frontera o desigualdades que colocan a las empresas de manera desigual ante el mercado, teniendo en cuenta las especificidades de ciertos territorios, como los insulares. Por ello, es necesaria mayor coordinación administrativa y normativa.
- La **morosidad** de las Administraciones, especialmente en las administraciones autonómicas y locales no es un fenómeno nuevo, por lo que hay que establecer mecanismos que erradiquen estas malas prácticas que contribuyen a la destrucción de empresas.

- **Impulso de políticas de promoción del transporte colectivo por carretera** para cumplir con los objetivos de movilidad sostenible:
 - Campañas de promoción, como oportunidad -por ejemplo- para cambiar los hábitos de movilidad de las generaciones más jóvenes a favor del uso de transporte colectivo.
 - Tratamiento fiscal favorable acorde con los menores costes externos.
 - Planes de transporte en las empresas.

- Se hace necesario la creación de un **marco normativo de financiación del transporte urbano**, que asegure a autoridades municipales, operadores y usuarios los medios necesarios para prestar un servicio que en muchas ocasiones trasciende del interés puramente local.

- **Privatización o externalización de la gestión de las empresas públicas de transporte de viajeros**, obedeciendo a criterios de gestión eficiente y de calidad de servicio. Proveer servicios públicos no implica necesariamente su prestación directa.

- **Construcción y habilitación de carriles bus y plataformas reservadas** como forma de reducir la congestión y contaminación en los ejes de acceso a las ciudades y mejorar la calidad del servicio público.

- **Plan integral de Modernización y rediseño de las estaciones de autobuses**, que son infraestructuras clave para que el desempeño de la actividad pueda dar como resultado una satisfactoria experiencia de viaje. Este plan debería cubrir, al menos, la renovación de las estaciones de autobuses de las capitales de provincias y de los núcleos de población de más de 100.000 habitantes que sean nodos de comunicación vertebradores de sus respectivos territorios. Las estaciones potencialmente beneficiarias de este plan sumarían un total aproximado de 60.

En términos de usuarios potencialmente beneficiarios, éstos podrían superar los 650 millones al año, un 20% más que los usuarios de los servicios ferroviarios interurbanos. Por otro lado, y mientras en el caso de las estaciones de ferrocarril el tren no es nunca la única opción disponible de transporte colectivo, en el caso de muchos municipios, el servicio de autobús sí es esa única alternativa al vehículo privado, por lo que, desde el punto de vista de la necesidad y rentabilidad social, el plan de modernización de estaciones de autobuses es aún más urgente, si cabe, que el realizado en las estaciones ferroviarias.

- Promover la **coordinación de los sistemas de transporte**, a nivel intermodal e intramodal, desarrollando políticas que favorezcan el máximo aprovechamiento de las infraestructuras y redes de transporte, eliminando la duplicidad de oferta de transporte ineficiente e insostenible, tales como los servicios ferroviarios regionales infrutilizados, y garantizando el transporte colectivo a los polígonos industriales, polos tractores de actividad empresarial y empleo.

- **Dotar de estabilidad al modelo concesional** mediante:
 - La red concesional atiende a un diseño que requiere ser actualizado; para ello es necesaria una revisión del mapa concesional en cada Comunidad Autónoma, lo que podría permitir una red más moderna y eficiente.

- Revisión de los diferentes modelos de licitación buscando el equilibrio entre los diferentes atributos que componen el servicio de transporte de viajeros por carretera regular de uso general y especial.
 - El desarrollo de sistemas de yield management, de modo que por medio de la flexibilización de tarifas se incremente el rendimiento económico y se gestione de un mejor modo la demanda. Así, deben flexibilizarse las tarifas mediante una gama de alternativas de modo que, sin incrementar la tarifa media, se pueda discriminar la tarifa en periodos punta-valle-llano y así poder competir en posicionamiento vía precio.
 - Mayor flexibilidad para tramitar cambios de oferta y modificaciones del título concesional que supongan una modernización de las concesiones. En especial, flexibilidad para adaptar la oferta de la carretera en casos concretos.
- **Los servicios regulares de uso especial, escolares y trabajadores, precisan de nuevas fórmulas de contratación** que permitan la adecuada prestación del servicio, donde se prime la calidad y la seguridad sobre el precio. Es necesario estudiar la flexibilización de su uso y optimizar la red.
 - La **actividad discrecional y turística** contribuye de manera decisiva al desarrollo de otras actividades económicas, especialmente el turismo. Por ello habría de recibir **medidas específicas de apoyo** que fomenten su consistencia económica, su rendimiento empresarial y su estabilidad. Se debería establecer un programa específico como parte fundamental del sector turístico.
 - **Impulso de la adquisición de vehículos de transporte de viajeros por carretera más eficientes energéticamente y respetuosos con el medioambiente**, así como la adaptación de las infraestructuras para que los vehículos propulsado con combustibles alternativos (gas natural) puedan utilizarlas (intercambiadores).
 - **Lucha contra el intrusismo y la competencia desleal.**

- **Transporte urbano**

El transporte colectivo urbano es un elemento clave en las ciudades que garantiza la movilidad sostenible, generando importantes beneficios medioambientales, económicos y sociales y evitando problemas de congestión, de deterioro ambiental, de accesibilidad y de seguridad vial entre otros.

Desde el sector del transporte urbano y metropolitano cabe destacar las siguientes propuestas:

- Impulso de políticas de promoción del transporte colectivo urbano y metropolitano para cumplir con los objetivos de movilidad sostenible:
 - Estimular el cambio hacia un modelo de movilidad urbana en el que el transporte público sea el elemento integrador del resto de medios mediante campañas de sensibilización.
 - Promoción de todos los modos de transporte colectivo: autobús, metro, metro ligero, tranvía, etc.; cada medio cumple en su ámbito una función específica.
 - Coordinar e integrar otras alternativas complementarias de movilidad con el transporte público.

- Fomento e implantación de medidas que faciliten ese cambio modal hacia el transporte público, tales como áreas de aparcamiento regulado y de prioridad residencial y políticas de regulación de aparcamientos como la reducción de espacio para vehículos privados en los nuevos edificios de oficinas o centros comerciales, y elaboración de planes de movilidad para esas áreas.
- Asignación de vías de circulación prioritaria para los medios de transporte colectivo e implantación de sistemas de prioridad semafórica.
- Participación de administraciones y empresas en la organización de los desplazamientos al trabajo de sus empleados a través de planes de movilidad en las empresas.
- Se hace necesaria una ley de financiación del transporte urbano que garantice a las empresas prestadoras de los servicios un marco estable de recursos y una planificación a medio plazo, en línea con la mayoría de los países europeos.
- Tratamiento fiscal favorable acorde con el beneficio social que genera el transporte colectivo.

II. TRANSPORTE AÉREO

Intermodalidad y sostenibilidad son dos de los elementos claves sobre los que se asienta la concepción de una política de transporte común en la UE, cuya culminación se tradujo en la concepción de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T), término acuñado en 1996 (Decisión 1692/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo).

Desde entonces, la UE y los Estados que la integran han dedicado grandes esfuerzos a la construcción o mejora de las infraestructuras ya existentes, enfatizando en la integración de los diferentes modos de transporte (intermodalidad) y la sostenibilidad medioambiental, en el marco de la lucha contra el cambio climático.

En España, siguiendo las líneas marcadas por el Libro Blanco de Transporte de la UE (optimización del uso de infraestructuras, cohesión social y territorial, sostenibilidad, promoción del desarrollo económico...), diferentes Gobiernos han puesto en marcha sucesivos **planes estratégicos de infraestructuras y transporte** (PIT, PEIT, y PITVI, último de los acometidos). La inversión y el esfuerzo realizado son notables, pero **en todos ellos se mantiene una todavía deficiente integración entre modos de transporte** que, en algún caso, se siguen desarrollando como redes separadas, en vez de apostar decididamente por la complementariedad entre los mismos.

En España las dos mayores inversiones en infraestructuras de transporte son las realizadas en los aeropuertos de Madrid y Barcelona y en la expansión de la red ferroviaria de Alta Velocidad. El ferrocarril consume el 54% del presupuesto de inversión del Ministerio de Fomento (PGE 2015). El 69% de la inversión total se destina a la Alta Velocidad, que deja **sin resolver la conexión intermodal de los dos grandes aeropuertos de Barcelona y Madrid. Facilitar el acceso de la red de Alta Velocidad a estos dos aeropuertos posibilitaría la utilización óptima de las capacidades existentes y una total interoperabilidad.** Permitiría priorizar el servicio aeroportuario hacia el tráfico internacional y vuelos de duración superior a 1-1 1/2 horas, transfiriendo el tráfico aéreo doméstico hacia el tren y potenciando el tráfico internacional para que España se convierta en el hub del mayor número posible de compañías en el tráfico con Sudamérica y África. Contribuiría igualmente a la

sostenibilidad medioambiental. Las conexiones de cercanías previstas en los aeropuertos de Barcelona y Madrid, además de insuficientes, no cumplen con todos los objetivos de la RTE-T, de la que forman parte. Una concepción intermodal de ambos modos de transporte no puede quedar reducida a la emisión de billetes combinados avión-tren.

La conexión de la red de Alta Velocidad con el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas permitiría a RENFE el acceso a un volumen adicional de viajeros y facilitaría su sostenibilidad. Reforzaría igualmente la competitividad aeroportuaria y la condición de hub de Barajas, condición que aporta un tráfico adicional de más de 18 millones de pasajeros.

El Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas es el de mayor tráfico de nuestro país, por él pasan a diario más de 100.000 pasajeros y se operan más de 1.000 vuelos. En 2014, recibió 42 millones de pasajeros. Barajas gestiona el 75% del tráfico de largo radio que se genera en España y el 54% de la carga aérea del país. El 43% de los pasajeros domésticos de AENA pasan por Madrid. Es el hub que conecta España con el Mundo.

El Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas aporta al PIB de la Comunidad de Madrid más de 18.000 millones de euros, representa el 10% del mismo. En él desarrollan su actividad alrededor de 300 empresas y 75 compañías aéreas. Genera 40.000 empleos directos, 90.000 en la Comunidad de Madrid y 135.000 en el ámbito nacional.

El Congreso de los Diputados, la Asamblea de Madrid, el Gobierno de la Comunidad, el Comité de Coordinación Aeroportuaria de Barajas y diversas patronales turísticas han **solicitado reiteradamente la conexión de la red de Alta Velocidad con el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas**. Es urgente considerar prioritaria esta conexión intermodal, **solicitar al Gobierno de España que incluya dicha conexión entre los proyectos susceptibles de cofinanciación europea con cargo a los fondos Conectar Europa o Plan Juncker**.

7

En cuanto al aeropuerto de Barcelona, su situación geográfica lo coloca como una salida natural a Europa de todo el cuadrante nororiental de la península. Puntos como Valencia, Zaragoza y Bilbao, con enlaces del AVE al mismo aeropuerto, tan pronto estos enlaces lleguen a la ciudad de Barcelona, supondrán una alternativa de la máxima calidad para los pasajeros de esas ciudades. El aeropuerto de Barcelona, el segundo de España por volumen de pasajeros (37,6 millones en 2014) y actualmente con crecimientos muy importantes, ofrecería así una alternativa de servicio AVE-Aviación a estas ciudades del mayor interés para los clientes, por tiempo de viaje total, por calidad de servicio y por el abanico de alternativas que ofrecería.

Finalmente, velar para que la Comunidad Autónoma de Canarias participe en la planificación, la programación y la gestión de puertos y aeropuertos de interés general en los términos que determine la normativa estatal, por tratarse de infraestructuras estratégicas esenciales para la conexión del archipiélago como región ultraperiférica y plataforma internacional.

III. TRANSPORTE POR FERROCARRIL

- Transporte de mercancías por ferrocarril

El transporte ferroviario de mercancías en nuestro país **es una de las grandes asignaturas pendientes**. En el transcurso de los últimos años ha ido perdiendo cuota de mercado de una manera que -un país moderno como España- no se puede permitir.

La ordenación territorial debe respetar e integrar, prioritariamente, a las áreas logísticas de terminales existentes de la red ferroviaria de interés general. Todas las fases del transporte de mercancías por ferrocarril requieren planes de ordenación urbana que reserven espacios y fijen limitaciones a actividades incompatibles con el transporte de mercancías.

Es cierto que España, por su ubicación geográfica en el extremo sudoeste de Europa, no constituye un lugar de paso para el transporte de las mercancías que se mueven por el continente. Sin embargo, esa misma situación geográfica le hace ser uno de los lugares idóneos de atraque para el tráfico marítimo mundial, lo que unido a un mejor y más eficiente sistema de transporte ferroviario de mercancías, **potenciaría la posición de España como nudo logístico de primera magnitud**.

Por ello, se precisa:

- **Acordar en cada Comunidad Autónoma del Corredor Mediterráneo un único puerto, o a lo sumo dos, como centro logístico prioritario**, sobre el que se potencien las infraestructuras ferroviarias que permitan conectarse al Corredor Mediterráneo Ferroviario de Mercancías (Corredor 6 de la Unión Europea) en ancho de vía UIC de 1.435mm, de modo que las mercancías procedentes o con destino de y hacia Asia y América entren y salgan de Europa a través de puertos españoles transportadas por ferrocarril. Así se aprovecha la inmejorable situación que tiene España en el Cinturón Mundial Marítimo, paso obligado de todos los buques que circulen por el Canal de Suez y el Estrecho de Gibraltar. En este sentido: Algeciras en Andalucía, Valencia y/o Sagunto en la Comunidad Valenciana, y Barcelona y/o Tarragona en Cataluña. El Puerto de Algeciras podrá estar también conectado al Corredor Atlántico Ferroviario de Mercancías (Corredor 4 de la Unión Europea), razón por la cual esta infraestructura ferroviaria debería desarrollarse de forma especial.

Es preciso evitar competencias internas que debilitan la posición española cuando los competidores reales están en Marsella, Hamburgo o Rotterdam. Cada Comunidad Autónoma debe asumir el papel natural de sus puertos en el sistema de transporte, impulsando además -si es el caso- la especialización en la manipulación de aquellas tipologías de mercancías (graneles, líquidos, contenedores, etc.) más habituales en sus operaciones. Y es asimismo clave que los accesos ferroviarios a esos 3 ó 4 puertos españoles están dotados de las infraestructuras adecuadas que los conviertan en centros logísticos prioritarios para su conexión al Corredor Mediterráneo Europeo.

Aunque estas infraestructuras ferroviarias dependan del Estado Español a través de Puertos del Estado y ADIF, el papel de las Comunidades Autónomas para priorizar puertos en su litoral y asegurar el desarrollo de sus infraestructuras es crucial.

- Transporte de viajeros por ferrocarril

El sistema existente en las ciudades españolas está constituido por núcleos urbanos de tamaño medio (con la excepción de las áreas metropolitanas de Madrid y Barcelona), que cuentan con sistemas ferroviarios de movilidad de viajeros adaptados a sus necesidades, modernos y eficaces.

Madrid y Barcelona cuentan con servicios de Cercanías de alta capacidad dedicados a la movilidad de sus ciudades satélite hacia la almendra urbana o entre ellas mismas. Disponen de una extensa red de metro que garantiza la movilidad en la metrópoli y algunas redes de tranvías o metros ligeros que complementan el transporte en ciertos ejes críticos.

Valencia, Sevilla y Bilbao cuentan también con todos estos servicios ferroviarios en una escala menor, facilitando así la movilidad urbana de forma efectiva.

Si bien otras ciudades han implantado los sistemas de metros ligeros o tranvías allí donde no es necesario un sistema de metro subterráneo o de cercanías (Zaragoza, Tenerife o Alicante), hay núcleos en donde estos sistemas han fracasado por falta de demanda. Demostrando las sinergias del equilibrio modal, estos sistemas ferroviarios ligeros aumentan su eficacia y rendimiento económico cuando se coordina su explotación con el transporte por autobús, haciendo que operen en red de más alta capacidad.

La movilidad regional ferroviaria en España, entendida como aquella que se produce en el ámbito de una o dos regiones o Comunidades Autónomas entre núcleos de población por debajo de los 250.000 habitantes a distancias por debajo o en el entorno de los 200 km, tiene escasa incidencia, salvo en Comunidades Autónomas como Andalucía, Cataluña y la Comunidad Valenciana, dada la extensión de sus territorios y la existencia de importantes núcleos de población.

Ni siquiera aumentando la calidad de los servicios, incluso mediante el uso de la alta velocidad, se consigue un incremento significativo del número de viajeros.

Esta movilidad es en ocasiones enarbolada como una reivindicación social que asocia la desaparición de esa ya inexistente/escasa movilidad regional ferroviaria con el abandono de ciertas capas sociales.

Por último, desde el ámbito del transporte de viajeros por ferrocarril, cabe destacar las siguientes propuestas:

- **Eliminar las redes ferroviarias regionales deficitarias** que lastran el desarrollo de otras infraestructuras ferroviarias más eficientes, dañan claramente la imagen del ferrocarril y perjudican la sostenibilidad de otros medios de transporte más adaptados a esas demandas, como el transporte de viajeros por carretera.
- **Analizar en todas las ciudades españolas con más de 200.000 habitantes** la movilidad de viajeros en vehículo privado, estudiando la introducción de sistemas troncales basados en el metro ligero o el tranvía, que sean meridianamente rentables en su explotación y amortización de material rodante, absorbiendo las administraciones locales el coste de la infraestructura y las instalaciones mediante impuestos, tasas o cánones que se apliquen a los operadores; potenciándose así el empleo de los nuevos sistemas ferroviarios y de los autobuses urbanos perfectamente coordinados en su intermodalidad.

- Analizar la posibilidad de creación de **apeaderos o paradas de tren en zonas cercanas a áreas industriales.**
- **Estudiar la introducción de otros sistemas ferroviarios modernos de alta capacidad**, como las plataformas aéreas de monorraíl, en aquellos núcleos urbanos con una fuerte demanda de transporte (fundamentalmente alrededor de Madrid, Barcelona, Valencia y Sevilla) que sufren el colapso de los grandes corredores viarios por carretera, planteando inversiones y plazos de ejecución mucho más modestos, viables y rentables que los existentes en líneas de cercanías o metro subterráneo.