

El ferrocarril en el PEIT

José Luis Ordóñez
Coordinadora Estatal en Defensa del Ferrocarril Público

El PEIT: un análisis crítico
19 y 20 de noviembre de 2005
Ecologistas en Acción
Ateneo. Prado, 21
Madrid

23/01/2006

El ferrocarril en el PEIT

1

Primer tren que circuló en España Barcelona-Mataró



23/01/2006

El ferrocarril en el PEIT

2

Aluvión de acontecimientos

- El Ministerio de Fomento no acude a estas jornadas
- El V Congreso Mundial sobre Alta Velocidad (Eurailspeed 2005) registra una caída espectacular
- Izquierda Verde pierde la venda ante los PGE 2006
- Seopan en silencio cómplice
- Bush pacta con las petroleras la política energética
- Trenes veloces y taquillas lentas en Toledo
- La nueva línea M-Z-Ll sigue a 200-220 km/h
- CCOO y UGT se manifiestan en Valladolid

23/01/2006

El ferrocarril en el PEIT

3

El Ministerio de Fomento no acude

- En el PEIT no aparece el ferrocarril sostenible (el ferrocarril normal, no el convencional como le gusta decir a la gente del pensamiento único), o aparece, pero poco
- Si se expresa algo razonable no tiene prevista la forma de ser puesto en práctica
- Continuumismo en la construcción de infraestructuras para el transporte
- Populismo: todo AVE, autovías para todo
- Alimentando las tendencias más insostenibles en el transporte
- Pocas mejoras en los servicios ferroviarios (¡más estaciones, más trenes!)
- Gestión de la demanda (¿qué?)
- Falacia de participación y de debate

23/01/2006

El ferrocarril en el PEIT

4

Eurailspeed 2005 registra una caída espectacular

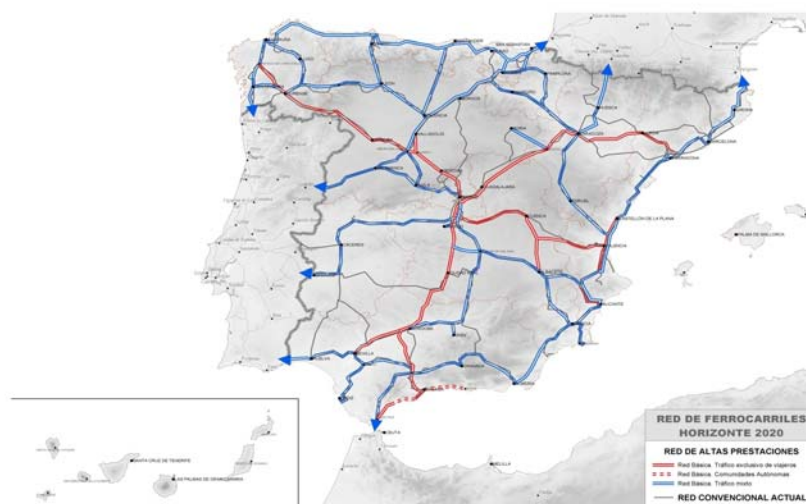
- Eurailspeed 2005, el V Congreso Mundial sobre Alta Velocidad, recientemente celebrado en Milán, ha registrado un batacazo
- “Es posible engañar a mucha gente durante poco tiempo, es posible engañar a poca gente durante mucho tiempo, pero es imposible engañar a mucha gente durante mucho tiempo”
- Es muy preocupante que el PEIT imite lo realizado en Francia, donde la nueva línea París-Lyon fue concebida para prestar un servicio semejante al del avión, sin estaciones intermedias ni enlaces con el resto de la red. Esta concepción del transporte ferroviario, como si fuese transporte aéreo, sólo es compatible con el desequilibrio territorial que lleva a la concentración de las personas y la actividad productiva en grandes aglomeraciones dejando desierto el mundo rural

23/01/2006

El ferrocarril en el PEIT

5

Mapa ferrocarril del PEIT



23/01/2006

El ferrocarril en el PEIT

6

En Eurailspeed 2002, en Madrid, ya se produjeron novedades substanciales

- El presidente de Deutsche Bahn, DB, dijo en el IV Congreso Mundial sobre Alta Velocidad, Eurailspeed 2002, celebrado en octubre de 2002 en Madrid, que sus principales ingresos proceden de los trenes de cercanías (regionales) y de los trenes de mercancías, y que sólo el 8 por ciento de sus ventas proceden de los trenes ICE
- La SNCF, la empresa que más ha promovido, en las décadas de 1980 y 1990, las líneas LGV para tráfico exclusivo de viajeros, reconoció en Eurailspeed 2002 la importancia económica y la coherencia política y social de construir y explotar las líneas de tráfico mixto

23/01/2006

El ferrocarril en el PEIT

7

Izquierda Verde pierde la venda ante los PGE 2006

- El Grupo Parlamentario IV-IU-ICV ha comprobado que es imposible llegar a acuerdos con el Gobierno cuando se trata de influir en las inversiones situadas dentro del terreno dibujado por el PEIT. Izquierda Verde deseaba priorizar cercanías, estaciones y ferrocarril normal, y se ha encontrado con decididos apoyos al Gobierno por parte de PNV, CiU, ERC,...
- El Gobierno sí ha llegado a acuerdos con Seopan (hay silencio cómplice frente a la algarabía de hace un año)
- Bush pactó en secreto la política energética con ExxonMobil, ChevronTexaco, BP, Shell,...

23/01/2006

El ferrocarril en el PEIT

8

El PEIT y el ferrocarril

- La inversión de 44 millones de euros/día hasta el año 2020 que dibuja el PEIT con construcción de 6.000 nuevos kilómetros de autopistas, subiendo de la cifra de 9.000 km existentes a la de 15.000 km programados, y construcción de 9.000 km de líneas férreas de altas prestaciones, incrementando desde los 1.000 km ahora existentes, a 10.000 km previstos, genera grandes beneficios a ciertos grupos financieros de presión, provoca acumulación de activos inmovilizados en vez de capacidad productiva, y genera despilfarro

23/01/2006

El ferrocarril en el PEIT

9

Redes transeuropeas P-3



23/01/2006

El ferrocarril en el PEIT

10

Especialmente insostenible

- El informe de Primavera “Sostenibilidad en España 2005” publicado por el Observatorio de la Sostenibilidad en España, dirigido por Domingo Jiménez Beltrán, asesor ambiental de José Luis Rodríguez Zapatero, presidente del Gobierno, señala que el transporte existente en España es especialmente insostenible porque:
 - . las cifras del transporte aumentan muy por encima del crecimiento económico
 - . se trata de un sistema de transporte concentrado casi exclusivamente en los modos y medios más perjudiciales, es decir en el camión, avión y automóvil

23/01/2006

El ferrocarril en el PEIT

11

El PEIT potencia la insostenibilidad

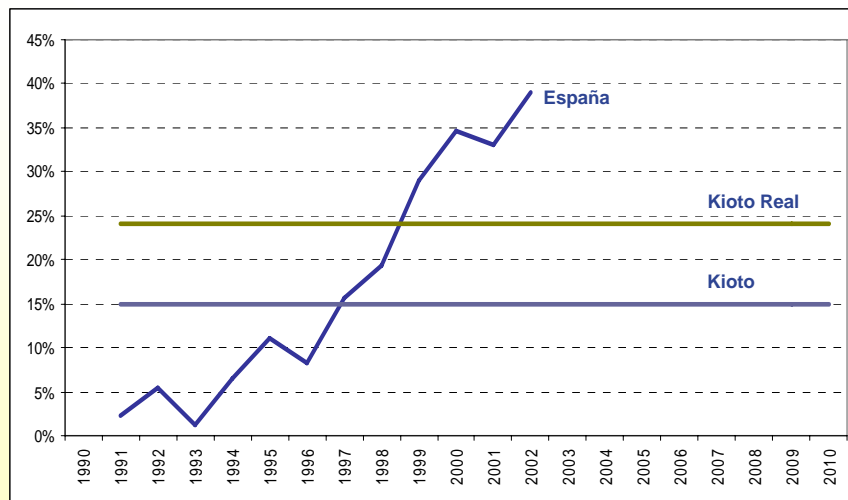
- El Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte, PEIT, 2005-2020 potencia las tendencias más insostenibles del transporte olvidando las enfermedades y accidentes que provoca la carretera, las afecciones a los espacios naturales que tienen las infraestructuras propuestas, los altos precios del petróleo y de los combustibles que lo sustituirán, el exceso en el consumo energético que caracteriza al sistema productivo español, y el desastre de haber roto el Protocolo de Kyoto con un aumento del 45,61 por ciento en las emisiones de gases con efecto invernadero en vez del 15 por ciento acordado

23/01/2006

El ferrocarril en el PEIT

12

Emisiones en España



23/01/2006

El ferrocarril en el PEIT

13

Trenes veloces, taquillas lentas

- “Rebelión en el mostrador. Son las 15h00 del miércoles y en la remodelada estación neomudéjar de Toledo, adonde desde ayer arriban los flamantes trenes de alta velocidad Serie 104 que conectan Madrid y Toledo, está a punto de producirse un motín. Dentro de 15 minutos se cierran las taquillas y la cola de viajeros reúne casi medio centenar de personas. Los más cercanos al mostrador se desesperan”. (El PAÍS, 17-11-2005)
- ¿Incapacidad del Ministerio de Fomento, Renfe y Adif?
¿Políticas intencionadas para desprestigiar el ferrocarril?
- El tren AVE 104 es igual al tren Alaris Madrid-Valencia

23/01/2006

El ferrocarril en el PEIT

14

Tren AVE 104



23/01/2006

El ferrocarril en el PEIT

15

Tren Alaris Madrid-Valencia



23/01/2006

El ferrocarril en el PEIT

16

Más estaciones y más trenes

- Las Plataformas en Defensa del Ferrocarril señalaron en la reunión de septiembre de 2005, en Pizarra, Málaga, que defienden el tren que sirve para atender las necesidades de todas las personas y de todos los territorios, independientemente de su condición económica, social, cultural, ..., por medio de disponer de numerosas estaciones y de numerosas circulaciones. En este ámbito se resaltó lo conseguido por Japón donde una nueva línea, que no otra cosa significa la palabra “shinkansen”, como la Tokaido, tiene 17 estaciones en una longitud de 515 km, disponiendo de trenes cada cinco minutos, y realizando el transporte de 374.000 personas cada día. Situación totalmente diferente a lo construido en España, donde las nuevas líneas Sevilla-Madrid o Lleida-Madrid, tienen 472 km, y sólo 5 estaciones, y las cifras de viajes no tienen ninguna posibilidad de comparación (13.000 viajes/día en la nueva línea Madrid-Sevilla)

23/01/2006

El ferrocarril en el PEIT

17