

Alegaciones de la Coordinadora Estatal en Defensa del Ferrocarril al Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte y al Informe de Sostenibilidad Ambiental del PEIT, centrándose en el interés general del transporte, las relaciones del transporte con el medio ambiente, la actividad productiva y la calidad de vida, y en la concepción global de las infraestructuras destinadas al transporte dentro de un sistema integrado y multimodal de transporte

Estas alegaciones se presentan en concordancia con la Orden Ministerial del 3 de febrero de 2005, por la que se ha sometido a información pública tanto la propuesta de Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte, como el Informe de Sostenibilidad Ambiental del PEIT, según consta en el BOE, número 44, del 21 de febrero de 2005.

Introducción

La continuidad de la política de transporte, y de infraestructuras para el transporte, que realizaba el Gobierno anterior, es la principal característica del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte, PEIT, propuesto por el Gobierno actual.

El PEIT no es el plan del transporte sostenible que la sociedad española necesita, ya que impide la constitución de un sistema multimodal e integrado de transporte donde cada modo aporte las ventajas comparativas, que caracterizan a cada uno de ellos, en los ámbitos ambiental, social y económico. El PEIT, tal y como está redactado, impide generar un sistema de transporte, integrado y multimodal, basado en el papel fundamental del ferrocarril, la marcha a pie y los desplazamientos en bicicleta, modos de transporte que deben ser complementados con la carretera, el avión y el barco.

El PEIT 2005-2020 continúa las actuaciones en autopistas, aeropuertos, puertos y grandes líneas ferroviarias para tráfico exclusivo de viajeros, programadas en el Plan de Infraestructuras para el Transporte 2000-2007 de Álvarez-Cascos. Es decir, se continúa la política de transporte insostenible de aumentar las necesidades de transporte, incrementando las emisiones de gases con efecto invernadero generadores del cambio climático, reduciendo la calidad del aire, aumentando el riesgo de accidentes, incrementando el ruido, despoblando el mundo rural, incrementando la rapiña de los recursos naturales, contaminando el suelo y el agua, y provocando hipotecas ambientales insalvables para las generaciones futuras.

En el terreno ferroviario, por ejemplo, continúa la labor de engaño del “todo AVE” y “cada persona tendrá un AVE a la puerta de su casa”, que tanta propaganda y publicidad recibió del Gobierno anterior.

El Gobierno actual justifica este continuismo en la promoción de los modos y medios de transporte más insostenibles: automóvil, camión, avión y tren de alta velocidad, en que somos una sociedad madura y los compromisos adquiridos por el Gobierno saliente obligan al Gobierno entrante.

Pero es llamativo, que en materia de transporte y de infraestructuras para el transporte este principio sea cumplido al pie de la letra cuando el mismo Gobierno ha dado muestras de mucha mayor flexibilidad al aplicar el citado criterio en la retirada de las tropas de Iraq, en la derogación de la Ley del Plan Hidrológico del PP, y en las modificaciones a la Ley sobre la Calidad de la Enseñanza.

También es curioso que el PEIT, y las personas responsables del Ministerio, se expresen siempre con las palabras de “ferrocarril de altas prestaciones”, mientras que las adjudicaciones, a las consultoras de ingeniería y a las constructoras, de la redacción y de la ejecución de los proyectos, reflejadas cotidianamente en la prensa, siguen señalando la antigua denominación de “líneas de alta velocidad”, dado que los programas y proyectos de construcción de nuevas líneas mantienen los nombres otorgados por Álvarez-Cascos.

El PEIT deja, de forma irresponsable, para el período 2013-2020 avanzar en la construcción de un sistema integrado de transporte, además de finalizar el proceso de integración de los objetivos medioambientales y de desarrollo sostenible en el sector.

Durante los primeros cuatro años, 2005-2008, dice que se completarán los compromisos adquiridos por el Gobierno anterior, asegurando, eso sí, la funcionalidad de las actuaciones, en claro recuerdo al intento del ministro Álvarez-Cascos de inaugurar la nueva línea Madrid-Zaragoza-Lleida un año antes de que los trenes pudieran circular por ella.

En el período 2009-2012 dice que se comenzará la integración intermodal, se apoyará el reparto modal equilibrado y se establecerán las bases para desligar la calidad de vida de la demanda de transporte, es decir, para reducir la necesidad de transporte.

Es reseñable que incluso el propio Informe de Sostenibilidad Ambiental del PEIT, también realizado por el Ministerio de Fomento, señala la incoherencia del PEIT al establecer la continuidad de la política de Álvarez-Cascos durante el período 2005-2008, y por eso la sexta recomendación del Informe, en lenguaje bastante críptico, subraya: es necesario “complementar la estrategia gradual de aplicación que propone el PEIT. En vez de optar por una primera fase más bien continuista a la que le sigue una más de cambio, se considera útil plantearse una estrategia que desde un comienzo identifique ámbitos y áreas donde es posible aplicarla de forma integrada desde ya, para iniciar un proceso de cambio paulatino. Es preciso focalizar el cambio en determinadas áreas con mejor potencial, y allí aplicar todos los objetivos ambientalmente más favorables que promueve el PEIT, sobre todo aquellos que potencian la inteligencia del sistema TAT (Transporte-Ambiente-Territorio)”.

La redacción y presentación del Informe de Sostenibilidad Ambiental del PEIT, es un subterfugio legal que ha buscado el Ministerio de Fomento para evitar la realización de una auténtica evaluación ambiental estratégica, de acuerdo con la Directiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la evaluación de los efectos de planes y programas en el medio ambiente, que entró en vigor el 21 de julio de 2001 y que se aplica en todos los Estados Miembros de la UE (menos España) desde antes del 21 de julio de 2004. Da la impresión de que el Ministerio, consciente de que el PEIT no superaría una evaluación estratégica ambiental, ha hecho todo lo posible por evitarla.

Esa directiva sobre evaluación ambiental estratégica controla los efectos directos, más los secundarios, acumulativos, sinérgicos, a corto, medio y largo plazo, permanentes y temporales, incluyendo: emisiones de gases con efecto invernadero, calidad del aire, ruido, biodiversidad, población, salud, fauna, flora, territorio, agua, recursos naturales, patrimonio cultural, paisaje e interrelación entre todos estos factores. La citada directiva es consecuente con la Estrategia de la Unión Europea para el Desarrollo Sostenible (Consejo Europeo de Gotemburgo, junio de 2001) donde se estableció que una política de transporte sostenible debería hacer frente a las crecientes intensidades de tráfico y niveles de congestión, ruido y contaminación, y fomentar el uso de los modos de transporte menos agresivos con el medio ambiente, así como la plena asunción por cada modo de los costes sociales y ambientales. Además de señalar que es necesario actuar para conseguir el cambio modal de la carretera al ferrocarril.

La falta de voluntad política para establecer desde el Gobierno las medidas necesarias que nos podrían permitir a la sociedad española dar el primer paso hacia el transporte sostenible, se muestra cuando en el PEIT se afirma que propuestas de este carácter introducirían, posiblemente, tensiones notables en el sistema, especialmente en cuanto a la eficiencia a corto plazo, y en cuanto a las expectativas de cohesión territorial. Y basándose en esta afirmación, por otro lado, gratuita, el Gobierno General del Estado, opta por un escenario de compromiso, denominado PEIT 2020, que dice facilita la transición desde la política de transporte actual hacia un escenario sostenible y compatible con el medio ambiente en el año horizonte del Plan.

Las medidas que se abandonan porque, posiblemente, introducirían tensiones en el sistema, son, según el PEIT: el establecimiento de cuotas de emisiones (fiscalidad, etc); la asunción de los costes del transporte por parte de los modos que los generan; la actuación sobre situaciones de congestión, vía precios; las inversiones en infraestructuras, exclusivamente, en los modos de mejor comportamiento ambiental; la reducción de la prioridad para los proyectos de infraestructura respecto a las alternativas no infraestructurales; y el aumento de la regulación en el transporte.

Es muy curioso que el PEIT afirme que la masiva construcción de carreteras junto al creciente uso del automóvil son las causas principales de la insostenibilidad del sistema de transporte en su situación actual, y que tras realizar ese diagnóstico, con el que la Coordinadora Estatal en Defensa del Ferrocarril Público está de acuerdo, el plan abogue en el período 2005-2008 por el incremento brutal de autopistas.

Es reseñable que por primera vez en una planificación de infraestructuras para el transporte de ámbito estatal se haya tomado en consideración la bicicleta como lo que es, un modo de transporte más. El PEIT dedica una atención específica a la bicicleta en el apartado 6.10.4 "Plan de promoción de los modos no motorizados", recogiendo en gran medida las propuestas planteadas por la coordinadora ConBici, con relación a la necesidad de impulsar una estrategia integral de promoción de la bicicleta por parte del Gobierno General del Estado.

Se constata que los compromisos económicos de la política de transporte del PEIT se concretan básicamente en torno a la creación de nuevas infraestructuras, sin observar esfuerzos equivalentes en favor de las actuaciones de gestión de la demanda propias de una política de transporte genuinamente sostenible, es decir, actuaciones orientadas a:

- . reducir la generación de necesidades de desplazamiento;
- . estabilizar, y posteriormente disminuir, el volumen de tráfico motorizado actual;
- . aplicar peajes a todas las vías de alta capacidad, con tarifas que hagan asumir a la carretera todos los costes que genera;
- . establecer una moratoria en la creación de nuevas infraestructuras viarias;
- . y lograr trasvasar de modo significativo usuarios y cargadores del automóvil y el camión hacia el transporte público moderno y eficaz, que tenga como columna vertebral el ferrocarril, junto a los desplazamientos a pie y en bicicleta.

La Coordinadora Estatal en Defensa del Ferrocarril propone, frente al escenario PEIT 2020, de seguir construyendo infraestructuras de forma indiscriminada y a un ritmo incluso superior al actual, para luego, a partir de 2013 tratar de reconducir al sistema de transporte por la senda de la sostenibilidad, que:

- . Se apliquen cuanto antes las medidas de regulación del transporte que tomen en consideración los objetivos ambientales, esto es, que desarrollen una estrategia conducente a cumplirlos.
- . Se someta cada nueva actuación infraestructural, independientemente de su estado de tramitación administrativa, a un análisis de compatibilidad ambiental, para garantizar que su ejecución no va contra de los objetivos y directrices del PEIT.
- . Se establezcan criterios que, de manera estricta, fijen los umbrales de rentabilidad social que deben cumplir las nuevas infraestructuras.

Objetivos

El Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte debería tener como orientación fundamental, si no única, la satisfacción de necesidades reales y comunes a la mayor parte de la población.

La primera tarea sería, por tanto, valorar cuáles son estas necesidades. Y cuando decimos necesidades “reales” estamos teniendo en consideración que se deben excluir los efectos que la propaganda y la publicidad tienen en la demanda. En el documento del Ministerio de Fomento: Definición y Evaluación de Escenarios Alternativos, que ha sido utilizado para redactar el PEIT, se dice que hay que actuar sobre la propia generación de la demanda o restringirla, y es obligación de las administraciones públicas, que deberían velar fundamentalmente por los intereses de la ciudadanía, ejercer esta influencia desde parámetros objetivos.

No puede tratarse un problema de esta magnitud sin valentía y decisión. Decisión de afrontar los problemas y tratar de solucionarlos, no de poner parches para que siga funcionando un sistema de transporte insostenible.

El PEIT establece su revisión en 2008/2009, una vez finalizada la primera fase. Esta flexibilidad puede parecer positiva si no se tiene en cuenta que el período 2005-2008 es continuista con respecto a la política de construcción indiscriminada de infraestructuras del anterior gobierno, cuyos efectos serán revisados cuando ya no exista posibilidad alguna de

solucionarlos. El resto del plan, donde se incluyen algunas de las propuestas que podrían ser aceptables, queda sometido a decisiones posteriores. Por tanto, salvo las declaraciones de intenciones del prólogo, el plan carece de contenido real y de medidas adecuadas para solucionar los problemas del transporte.

El PEIT vuelve a utilizar el objetivo del Gobierno expresado en la idea de “mejora de la transparencia y participación pública”. Pero el PEIT propone “fomentar la participación pública en el estudio de propuestas y proyectos, dedicando a ello una parte del presupuesto de redacción de los estudios a partir de 2008”. Con lo que la ciudadanía nos encontramos con que el objetivo de transparencia y participación se deja para después de haber ahondado en el desastre.

Enfoque del PEIT

La orientación del PEIT es, sobretodo, la construcción de infraestructuras. El transporte es más una excusa que un verdadero objetivo y, en consonancia, se renuncia a solucionar sus problemas, y de hecho se incrementan.

Desde una posición que tuviera en cuenta los principios generales que se enumeran en la introducción, las infraestructuras deberían ser consideradas como un medio para satisfacer estas necesidades, no como un fin en sí mismas. En ese caso estaríamos hablando del aprovechamiento de las infraestructuras existentes, y en todo caso de las pocas obras realmente necesarias para completar el sistema y darle la mayor conectividad, coherencia y capacidad, además de dotarlo del equilibrio que carece.

El Plan Estratégico debería llamarse, en todo caso, “de Transporte e Infraestructuras”, porque lo que es realmente necesario es un Plan de Transporte, que tenga como fin conseguir los objetivos de garantizar la sostenibilidad del sistema de transporte y regularlo, adecuando su utilización.

El PEIT se centra en las infraestructuras, y sólo de ellas deriva las consideraciones sobre el transporte. El enfoque parte de la consideración, errónea, de que a más infraestructuras, más transporte, y a más transporte, mayor prosperidad.

Contamos actualmente con una situación de sobredotación de infraestructuras, muchas de ellas duplicadas y redundantes, que no se han construido en función de una demanda existente. Prueba de ello es el hecho de que se haya considerado necesario ampliar los periodos de concesión de la explotación en algunas autopistas para garantizar al constructor los beneficios previstos, hecho que además pone en tela de juicio que la principal función del capital privado en las concesiones sea asumir el riesgo de explotación. Este riesgo no existe cuando son las administraciones públicas quienes respaldan y garantizan las ganancias.

Prioridades: sostenibilidad ambiental, social, energética

Es imprudente basar una política de transporte en el cuestionable principio de “más vale lo malo conocido que lo bueno por conocer”. El rechazo del PEIT a lo que denomina el “Escenario Ambiental” se pretende justificar porque supondría poner en marcha actuaciones que no se han experimentado. Sin embargo, un método como el de las concesiones, que se ha demostrado ineficaz, se asume como incuestionable. Conviene recordar que las líneas de ferrocarril se explotaron hasta casi mediados del siglo XX en régimen de concesión, y tuvieron que ser recuperadas por la Administración General del Estado ante la inoperatividad del sistema.

Y se plantea la posibilidad de que “el nuevo enfoque no obtuviera la adecuada respuesta de la mayoría de ciudadanos, administraciones públicas y empresas, al generar grandes cambios en sus pautas de movilidad”.

Evidentemente, determinadas empresas, y en concreto las grandes constructoras de infraestructuras, no verían con buenos ojos, no ya el cambio en sus hábitos de movilidad, sino la posibilidad de perder el jugoso negocio que el PEIT les ofrece. En cuanto a los ciudadanos, es sin duda necesaria la correspondiente concienciación, y para ello es necesario neutralizar la propaganda que muestra el vehículo privado y la velocidad como un espacio de libertad y poder. Por lo que se refiere a las administraciones públicas, su principal obligación es velar por los intereses de la ciudadanía, entre los que se encuentran la vida, la salud y el equilibrio con el resto de la naturaleza, con un medio ambiente donde puedan desenvolverse sin riesgos.

“Para que tuviera sentido (se dice también) sería necesario que el enfoque ambiental impregnara el conjunto de las actividades sociales y no sólo el transporte”.

Evidentemente el Ministerio de Fomento no es un ente aislado, forma parte de un conjunto de ministerios que, supuestamente, extienden su campo de actuación a todas las actividades y espacios posibles. En consecuencia, se supone que el PEIT forma parte de un programa más amplio de gobierno que debiera responder a las expectativas de las personas. Si esto es así, no tiene sentido el planteamiento que se hace desde el Plan, que implica una política aislada de los demás departamentos, en los que se viene a indicar que es imposible influir. Hay en ello cierta incoherencia con el hecho, de que el Plan se ha presentado a los Gobiernos Autonómicos, y será sometido a ratificación por el Consejo de Ministros y a debate en el Parlamento, Congreso de los Diputados y Senado.

La sostenibilidad ambiental, la cohesión social, la seguridad y salud de las personas y la garantía de la racionalización en el abastecimiento energético debieran ser prioridades absolutas, y no pueden ser demoradas en espera de que otros den el primer paso.

El transporte es responsable del 32% del consumo de energía y del 28% del total de las emisiones de CO₂, según el documento de la Comisión Europea “Energy & Transport: Report 2000-2004”, que advierte del continuo deterioro de las condiciones de vida de los europeos si no se reequilibra el sistema de transportes, reorientando la movilidad hacia parámetros más sostenibles.

En el PEIT no aparece ninguna propuesta que permita reducir, de forma notable, las emisiones de gases con efecto invernadero antes de 2009, cuando se programa la fase llamada de “transito modal”. Muy al contrario, ese empieza del plan aumentando bruscamente los kilómetros de autopistas provocará que las emisiones de CO₂ se incrementen. Es necesario, en este aspecto tomar en consideración que ahora, marzo de

2005, las emisiones superan en un 45% las de 1990, las tomadas como base de referencia en el Protocolo de Kioto, y que entre 2008 y 2012 la media no deberá sobrepasar el 24% de las registradas en 1990. Esto, evidentemente, exige al transporte reducir las emisiones al nivel de 1998 en el promedio de emisiones de 2008 a 2012, y no en 2012 como dice el PEIT. Y es que, si en 2008 no se han reducido las emisiones hasta el nivel de 1998, es fácil deducir que en 2012 habrán de reducirse mucho más de lo dicho en el PEIT.

Para que se comprenda mejor esta lógica hemos de contemplar que el crecimiento de las carreteras (siendo la carretera la generadora del 90% de las emisiones de gases con efecto invernadero dentro del transporte), pasará, si el PEIT se cumple tal y como está redactado, de 9.649 km de autopistas en 1998, a 17.450 km (15.000 km del Ministerio de Fomento y 2.450 km de los Gobiernos Autonómicos). Y por esas carreteras de alta capacidad circularán más automóviles que los que circulaban en 1998, ya que el incremento del parque móvil durante los 10 años recientemente pasados ha registrado una tasa de incremento anual del 4%, con motores más potentes y consumos más altos por persona y kilómetro recorrido, lo que lleva a mayores emisiones por personas y kilómetro.

Nos ha llenado de sorpresa que en el Informe de Sostenibilidad Ambiental se cita un documento denominado “Cálculo de emisiones de contaminantes atmosféricos asociados al escenario de transporte del PEIT del Ministerio de Fomento”, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, en octubre de 2004, que no se facilita en este proceso de “información pública”, y que según parece por las referencias que hemos conocido es un documento esencial para comprobar que no se va a cumplir el objetivo ambiental de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en el transporte español dentro de las obligaciones del Protocolo de Kioto.

La energía es un bien escaso, y lo puede ser aún más en un futuro próximo; muchas de las infraestructuras que promueve en el PEIT tal vez no tengan oportunidad de ser utilizadas. Posiblemente es que su objetivo no es su uso, sino su construcción.

La contaminación no es sólo un problema medioambiental, también es un problema de salud que nos afecta a todos, aunque no todas las enfermedades consecuencia de la contaminación estén reconocidas como tales. Otro problema intolerable es el número de muertos en accidentes de tráfico, que en el año 2003, según la DGT, ascendió a 5.339 muertos y 150.636 heridos. El actual sistema de transporte está costando anualmente cientos de miles de víctimas, y está dañando la salud de millones de personas, y no hay excusa válida para prolongar esta situación sin atreverse a tomar medidas con la finalidad de paliarla, existiendo fórmulas y mecanismos para hacerlo. Estos accidentes y estas víctimas se originan desde un sistema que se mantiene por decisión política.

Por otra parte, los modos de transporte más seguros deben estar al alcance de toda la población; es inadmisibles que los modos más sostenibles, lejos de beneficiarse de sus ventajas, se estén convirtiendo, en virtud de una decisión política consciente, en modos elitistas precisamente por estas ventajas: las tarifas del ferrocarril son más caras que las de la carretera, y se están eliminando los servicios más populares al tiempo que se disminuye el número de plazas, los trenes que se están poniendo en servicio en los últimos años tienen menos capacidad, y no se dispone de vehículos de reserva para afrontar los incrementos de demanda, en épocas punta o en los fines de semana.

Internalización de los costes externos y tarificación justa

La internalización, o asunción, de los costes externos, los costes que soporta toda la sociedad y que no vienen reflejados en las cuentas del transporte, y su utilización como método para llevar a cabo un trasvase hacia los modos de transporte menos perjudiciales para la sociedad, no se puede considerar, como hace el PEIT, una propuesta novedosa. Lo contempla el Libro Blanco sobre “Tarifas justas por el uso de infraestructuras”, de 1998, pero también otros documentos de la Comisión Europea, incluyendo el Libro Blanco del Transporte de 2001. Los efectos de estos costes externos vienen cuantificados en los informes de la Universidad de Karlsruhe y la consultora Infras AG, habiéndose publicado el más reciente en octubre de 2004.

Éste es uno de los métodos para alcanzar el objetivo, que el PEIT dice que no se atreve a proponerse, de reequilibrar la utilización del sistema de transporte generando un trasvase modal hacia los medios más sostenibles, pero no es el único, del mismo modo que este trasvase no es la solución, sino parte de la solución.

Incentivos al cambio modal y a la limitación en el transporte

Para que el usuario elija el modo de transporte más sostenible, el que a medio plazo va a proporcionarle mayores ventajas, hay que lograr que estas ventajas vengan reforzadas también a corto plazo o, mejor dicho, de forma inmediata.

Hay ventajas que el usuario del ferrocarril reconoce de inmediato, entre ellas la confortabilidad; otras pueden no ser siempre tan evidentes, como es la seguridad, ya que los accidentes ferroviarios, si bien mucho más escasos, son tremendamente llamativos, incluso cuando tienen pocas o ninguna víctima, y tienen una cobertura mediática muy por encima de la que se ofrece sobre los accidentes de carretera. La repercusión en prensa de los accidentes ferroviarios suele extenderse durante años. El seguimiento expectante de los juicios por accidentes ferroviarios no tiene equivalente en los accidentes de carretera. La opinión pública se ha acostumbrado a convivir con los accidentes de carretera como si se tratara de algo inevitable.

Intermodalidad: concepto, objetivos. No se trata de incrementar el uso del transporte, sino de racionalizarlo

La finalidad de la intermodalidad en el transporte no debería tener como objetivo incrementar la tasa de transporte, sino regular su utilización, creando un sistema que permita la accesibilidad a los modos más sostenibles, fundamentalmente en las distancias medias y largas, y favoreciendo la utilización del transporte público en las relaciones urbanas.

Las actuaciones previstas en el PEIT, en este ámbito, van orientadas a fomentar el crecimiento del transporte, al no ir ligadas a medidas que permitan el reequilibrio modal, y sí a la creación de nuevas infraestructuras.

Ferrocarril

A la hora de plantearse posibles fórmulas para conseguir que el ferrocarril recupere cuotas de participación en el transporte que ha perdido, habría que tener en cuenta las razones que han llevado a esta situación.

Es evidente que el problema se está utilizando de forma interesada y perversa para conseguir otros objetivos que nada tienen que ver con los intereses de la comunidad. Así, en la exposición de motivos de la Ley del Sector Ferroviario, se contempla la necesidad de potenciar el ferrocarril como modo seguro y con escasa incidencia sobre el medio ambiente y el consumo energético; sin embargo no se adopta ninguna medida para hacer realidad este supuesto propósito, puesto que lo que esta Ley persigue realmente es facilitar la privatización del ferrocarril, y ésa es la orientación que toma, estableciendo un modelo segregado que ya ha fracasado en otros Estados europeos y del resto del mundo. Algo que no es acorde con la prudencia con que se afrontan en el PEIT los problemas generados con el transporte.

La red ferroviaria actual tiene un gran potencial de capacidad, que hace innecesaria la duplicación de líneas que plantea el PEIT, como continuación de la política del Gobierno anterior.

Para que este potencial se convierta en una realidad, sería necesario tomar una serie de medidas, como son la adecuación de los trazados en tramos determinados y la actualización de la señalización, bloqueos y enclavamientos, con criterios de seguridad, es decir, la implantación de sistemas de bloqueo actuales se debe realizar, prioritariamente, donde aún se mantenga el sistema de bloqueo telefónico. Es reseñable, por negativo, que la sustitución de bloqueos eléctricos manuales por bloqueos automáticos que se ha llevado a cabo en los últimos años ha tenido como objetivo esencial reducir la plantilla necesaria para controlar el tráfico.

El cierre de estaciones, además de privar a los usuarios del servicio de venta de billetes y se información, lo que no favorece precisamente la utilización del ferrocarril, e incluso de paradas intermedias en los trenes de viajeros, ha alargado los cantones de bloqueo (tramos de vía que sólo pueden estar ocupados en cada momento por un único tren), reduciendo la capacidad de transporte de las líneas. Además disminuido la seguridad de los usuarios en las estaciones incrementando el riesgo de arrollamiento en los accesos a los andenes más separados del edificio que alberga el vestíbulo. Sería necesario reabrir las estaciones intermedias, dotándolas de servicios a las personas que utilizan el tren, si realmente se quiere incentivar la utilización del ferrocarril, y estableciendo servicios con más paradas. Así mismo, las estaciones intermedias permiten el apartado de trenes, lo que facilita un mayor uso de la infraestructura, por la que pueden circular trenes de mercancías y trenes de viajeros directos, con pocas paradas, además de los trenes con muchas paradas.

También es necesario dotar a las estaciones de servicios de intermodalidad, no limitándolos a los nodos a los que se refiere el PEIT: servicios de autobuses desde las poblaciones cercanas, ajustados a los horarios de los trenes; aparcamientos para las bicicletas (también es necesario facilitar su transporte en los trenes), y por supuesto dotar a todas las estaciones de accesibilidad para las personas con problemas de movilidad.

En los trenes de cercanías se ha eliminado la figura del interventor, privando a los viajeros no sólo de la persona a la que pueden acudir en caso de dudas o problemas, sino de una garantía de seguridad en caso de incidencia o emergencia, mucho más importante si aquellas se producen en el interior de un túnel. Sin embargo, los trenes AVE tienen una elevada dotación de personal, estableciendo una diferenciación social que no tiene relación alguna con la cohesión social de que habla el PEIT.

Es necesario recuperar servicios que se están suprimiendo e impidiendo la utilización del ferrocarril. En concreto, servicios populares como las literas en los trenes nocturnos, o intermodales como el autoexpreso. Esto recuerda que en otros tiempos se suprimió el servicio denominado Paquete Exprés, con el objetivo de favorecer la implantación de servicios de paquetería por carretera, eliminando la competencia y con ella un servicio de amplia utilización. La recuperación del transporte de mercancías fraccionadas incluiría el transporte de vagón completo, aprovechando los trenes de mercancías que circulan.

Por otra parte, la reapertura de líneas, como el enlace de Canfranc o la Ruta de la Plata, que se cerraron sobre la base de criterios puramente económicos en una época en que no se tenían en consideración las ventajas del ferrocarril, ni siquiera en el plano teórico, así como la realización de determinadas conexiones, por ejemplo Ayamonte con Portugal o Almería con el Arco Mediterráneo, permitirían potenciar el ferrocarril en relaciones donde ahora no existe.

Es fundamental corregir el deterioro de las líneas recuperando el mantenimiento de la infraestructura. Los trabajadores que realicen tanto el mantenimiento como la construcción de infraestructuras – por ejemplo en la rectificación de trazados o en la instalación de sistemas de seguridad – deben ser contratados directamente, y de forma estable, por el administrador de las infraestructuras, mejorando de este modo tanto la calidad del trabajo como la seguridad del tráfico y la de los propios trabajadores, evitando los constantes accidentes que sufren los trabajadores de las subcontratas. Incluso en los ferrocarriles británicos, el administrador de infraestructuras ha decidido retomar la realización directa de estos trabajos.

El PEIT plantea tres tipos de actuaciones ferroviarias. Un tipo es la correspondiente a las líneas troncales de nuevo trazado para explotación exclusiva por trenes de viajeros. Otro, es el de las líneas de tráfico mixto con variación substancial del trazado con respecto a la línea existente (lo que induce a pensar que no se aprovecharán las infraestructuras existentes sino que se construirán nuevas, abandonando las existentes o dedicándolas a tráficos especiales). Y por último, los llamados tramos de cierre.

Esa tipología, más los presupuestos del PEIT, presentados al final del texto, llevan a pensar que se sigue en el ferrocarril la política del “todo AVE” con abandono de las infraestructuras ferroviarias preexistentes, ya que aunque en las directrices específicas para el ferrocarril se afirma que se dará “atención prioritaria al mantenimiento de la red ferroviaria, con la mejora de su gestión, mediante la dotación de los recursos necesarios, estimados con criterios de seguridad y eficacia, y la implementación de un sistema

actualizado de mantenimiento integral y preventivo”, lo cierto es que los presupuestos del PEIT dedican al mantenimiento de las infraestructuras existentes cuatro veces menos fondos que a la creación de la denominada “red de altas prestaciones”.

Del presupuesto dedicado a ferrocarril, el 75,5% se dedica a las “altas prestaciones”, donde, si no lo impide la racionalidad de la ciudadanía, los técnicos del Ministerio de Fomento puede tener la tentación de aplicarlo a infraestructuras nuevas con radios de 7.000 a 7.500 m, cuando lo sostenible es aplicarlo a actualizar las líneas existentes rectificando curvas para dejarlas dentro de los parámetros de las velocidades de 200-220 km/h, con radios de 2.500 a 3.000 m. Si lo comparamos con la totalidad de las inversiones previstas en el PEIT, las “altas prestaciones ferroviarias” suponen un 32,4% de la inversión global.

En lo que atañe a las fases de ejecución del ferrocarril previsto en el PEIT, se reproduce el continuismo de la filosofía del Gobierno anterior que se aplica en la carretera, puertos y aeropuertos.

En la primera etapa se construyen las nuevas líneas, señalando de “2005-2008: finalización de ejes de altas prestaciones actualmente en construcción avanzada”.

En la segunda etapa, se plantea atender la mejora de servicios, diciendo “las actuaciones a partir de 2009 y hasta el horizonte del PEIT se dirigen a mejorar los servicios prestados en los trenes de viajeros y en los trenes de mercancías”.

En la tercera fase, en el lejano 2013, se plantea el análisis de viabilidad de la reapertura de diversos corredores ferroviarios que serían una importante alternativa a los tráficos por carretera, como el caso de la Ruta de la Plata, antigua demanda de las Plataformas Ciudadanas en Defensa del Ferrocarril.

Carretera

El Gobierno insiste en seguir destinando grandes cantidades (60.000 millones de euros) para la creación en 15 años de 6.000 nuevos kilómetros de autopistas y autovías, a fin de que "se superen los déficits con relación a los países europeos de nuestro entorno". Resulta sorprendente esta justificación cuando el Estado Español es el segundo entre los europeos, y el cuarto del mundo, en cuanto a número de kilómetros de vías de alta capacidad, y el primero de Europa en relación con el número de vehículos y habitantes.

Desde una perspectiva de movilidad sostenible resulta contraproducente esta apuesta por perseverar en la extensión ad nauseam de la hipermovilidad motorizada, a través de la creación de nuevas infraestructuras viarias que contribuirán a generar nuevos desplazamientos individuales motorizados y a fomentar el transporte de mercancías por carretera. Y más aún cuando hasta la misma Comisión Europea, afirma en el “Libro verde del Medio Ambiente Urbano”, Luxemburgo, 1990, que “una vez terminadas las propias infraestructuras, el tráfico aumenta rápidamente hasta volver a alcanzar los anteriores niveles de congestión”.

Otro informe encomendado por la Comisión Europea al Groupe Transport 2000 Plus, “Transport in a fast changing Europe”, Bruselas, 1990, advertía, ya hace 15 años, sobre las

consecuencias que genera el círculo vicioso de creación de nuevas infraestructuras viarias y el correspondiente surgimiento de nuevas “necesidades” de infraestructura: “Desde hace algunos años Europa parece haber sobrepasado el punto más allá del cual cualquier incremento del tráfico es contraproducente. La suma de los efectos negativos parece cancelar los incrementos de riqueza, confort y facilidad del transportarse que deberían resultar del crecimiento del volumen del tráfico”.

Es imprescindible obligar a las empresas de transporte por carretera, tanto de personas como de mercancías, a cumplir escrupulosamente las reglamentaciones relativas a condiciones sociales y de seguridad. Se debería valorar igualmente la mejora de la legislación vigente en materia laboral, acortando las jornadas y estableciendo limitaciones en los tiempos máximos de conducción, con lugares adecuados para el descanso.

El transporte de viajeros por carretera debería tener como objeto recorridos cortos y medios con integración multimodal en el conjunto del sistema de modos de transporte.

Sector Marítimo

Las actuaciones del PEIT en este sector se centran en actuaciones en puertos, cuando el peso real del transporte lo tiene la marina. Nuevamente se ve más interés en las infraestructuras, sobre todo en la construcción de superpuertos y puertos exteriores, de gran impacto ambiental, que en el transporte. El impulso que la UE pretende dar al cabotaje no necesita más infraestructuras, sino de mejor gestión de los puertos existentes. Además, incluso en los puertos se ponen en peligro las condiciones de seguridad, con la privatización de la estiba.

La reducción progresiva de las tripulaciones ha llevado a una situación de sobrecarga de trabajo, y al consiguiente deterioro de las condiciones de seguridad. Las condiciones laborales y de seguridad carecen de utilidad en el caso de utilización de banderas de conveniencia. Por otra parte, el control del cumplimiento de la normativa sobre condiciones laborales y seguridad depende de la Inspección de Trabajo, que no tiene acceso a los barcos salvo cuando se encuentran en puerto. La seguridad laboral y la seguridad del barco se consideran cuestiones diferenciadas, sin tener en cuenta su influencia mutua.

No hay una política clara medioambiental enfocada hacia la prevención de la contaminación. Las únicas medidas que se toman son la persecución. Es necesario establecer mecanismos contra la contaminación y para la prevención de accidentes.

Falta un tratamiento conjunto y coherente de las condiciones medioambientales en la mar. La dispersión de competencias dificulta las posibilidades de hacer cumplir las normativas y lleva a una incapacidad real de actuar en la prevención.

En Salvamento Marítimo no existe un plan de formación concreto. La labor de Salvamento Marítimo a menudo se encuentra saturada por falta de mecanismos de prevención que eviten los accidentes.

Transporte no motorizados: bicicleta, marcha a pie

En el apartado del PEIT referido a las cuestiones que atañen más expresamente a la Administración General del Estado, se propone sustituir el párrafo:

"Asegurar la necesaria coordinación entre aquellas actuaciones de los distintos departamentos ministeriales que tengan un efecto directo o indirecto en el uso de los modos no motorizados."

Por el párrafo siguiente:

"Asegurar una coordinación ejecutiva entre aquellas actuaciones de los distintos departamentos ministeriales que tengan un efecto directo o indirecto en el uso de los modos no motorizados con el objeto de que mejoren las condiciones de dicho uso."

También se propone sustituir el párrafo:

"Este plan, se articulará a partir de una estrategia específica para la promoción de la bicicleta y otra para la marcha a pie, cuyas directrices se recogen a continuación."

Por esta otra redacción:

"Este plan, cuyas directrices se recogen a continuación se articulará a partir de una estrategia específica para la promoción de la bicicleta y otra para la marcha a pie, que se elaborarán y materializarán con el concurso activo de los agentes sociales, económicos e institucionales interesados, estableciéndose, además, la debida coordinación con el resto de administraciones públicas concernidas, pudiendo aglutinar un grupo de expertos para tal efecto."

Asimismo, en el apartado 6.10.4.1 "Ejes de la estrategia de promoción de la bicicleta", se propone sustituir la redacción siguiente:

"Cambiar el diseño de los vehículos motorizados para adaptarlos a una mejor convivencia con los ciclistas y promover el desarrollo de criterios para la fabricación y homologación de bicicletas seguras."

Por esta otra:

"Cambiar el diseño de los vehículos motorizados para hacerlos menos agresivos para los ciclistas y peatones en caso de choque o atropello, y promover el desarrollo de criterios para la fabricación y homologación de bicicletas seguras."

En el apartado titulado "Garantizar la intermodalidad del ciclismo", proponemos sustituir su redacción:

"Sólo sistemas de transporte puerta a puerta pueden superar la excesiva dependencia del automóvil de la sociedad. Los componentes de la cadena de transporte deben estar conectados para asegurar la movilidad. Esto significa facilitar el acceso interno y externo a las estaciones de transporte colectivo y a los trenes, mejorar las posibilidades de transportar

la bicicleta en los transportes públicos, instalar en los mismos servicios de alquiler de bicicletas o de bicicletas públicas, o poner en marcha campañas de fomento del uso combinado de la bicicleta y el transporte público."

Por esta otra:

"Sólo sistemas de transporte puerta a puerta pueden superar la excesiva dependencia del automóvil de la sociedad. Los componentes de la cadena de transporte deben estar conectados para asegurar la movilidad. Esto significa facilitar el acceso interno y externo a las estaciones de transporte colectivo y a los trenes, dotar a las estaciones -y demás puntos de intercambio modal- de suficientes estacionamientos seguros para bicicletas, mejorar las posibilidades de transportar la bicicleta en los transportes públicos, instalar en los mismos servicios de alquiler de bicicletas o de bicicletas públicas, crear una regulación marco para el transporte de bicicletas en autobuses interurbanos o poner en marcha campañas de fomento del uso combinado de la bicicleta y el transporte público."

Transporte Público

La utilización del Transporte Público frente al vehículo privado no es tan solo una cuestión de concienciación de la población. Sin embargo, sí es cierto que se permite la publicidad incontrolada del vehículo privado con mensajes a menudo claramente engañosos. Y mientras que se establecen limitaciones a la publicidad de bebidas alcohólicas y al tabaco, es posiblemente mucho mayor el número de personas muertas y heridas por la carretera, y los efectos de la contaminación atmosférica reducen las esperanzas de vida en gran número de personas.

No es excusa para no actuar las dificultades que el tráfico de automóviles impone a cualquier medida que se pretenda implantar a favor del transporte público. Además de influir en la opinión pública es necesario adoptar medidas que favorezcan la utilización del transporte público, entre ellas, la creación de plataformas de uso exclusivo y el establecimiento de tarifas asequibles e incluso gratuitas, al menos para determinados colectivos desfavorecidos.

Por drásticas que puedan parecer en ocasiones determinadas medidas, se trata de un problema grave de salud pública, no limitado a quienes utilizan el transporte privado. La restricción del tráfico particular en determinadas zonas de las ciudades y la reserva de parte de la calzada para la construcción de una red vial específica para bicicletas en ciudades y municipios, junto con la ampliación de los horarios y servicios del transporte público, son medidas fundamentales para incentivar el uso de modos de transporte no motorizados y desincentivar la utilización, actualmente sin alternativa posible, del vehículo privado.

Seguir diciendo que la aglomeración actual de automóviles no permite el desarrollo del transporte público, la creación de infraestructuras específicas para la bicicleta ni la reserva de espacio para los peatones, equivale a decir que es el propio problema el que impide la solución del problema. El verdadero problema es la falta de decisión política para buscar soluciones.

Lo público y lo privado: lo privado tiene como objetivo único obtener beneficios

Se plantea que “no cabe esperar que el escenario ambiental surja como consecuencia del libre juego de los agentes del sistema”. Esto es una verdad evidente: Es necesaria una regulación para que el transporte cumpla su función de forma adecuada y segura, y que la redundancia de infraestructuras no impida, a todas ellas, cumplir su cometido.

En este mismo sentido, la desregulación de determinados sectores, como el ferrocarril, es un contrasentido cuando se está planteando, aunque no se lleve realmente a efecto, la necesidad de regular sectores como la carretera, donde las normas laborales y sociales se incumplen de forma sistemática. Como el propio PEIT reconoce, el libre juego del mercado sólo puede empeorar el problema. Es necesaria la regulación de todos los elementos que componen el sector transporte.

El PEIT está enfocado al mayor beneficio posible de empresarios privados, fundamentalmente los constructores de infraestructuras, y a la privatización de las empresas públicas de transporte. Estos objetivos son, sin embargo, contrarios a los intereses de la comunidad: el único objetivo de lo privado es obtener beneficios a cualquier precio, el de lo público, la satisfacción de las necesidades sociales. La Administración General del Estado debería tener claro por cuál de las opciones debe optar.