

El ferrocarril paneuropeo al servicio de la ciudadanía

José Luis Ordóñez

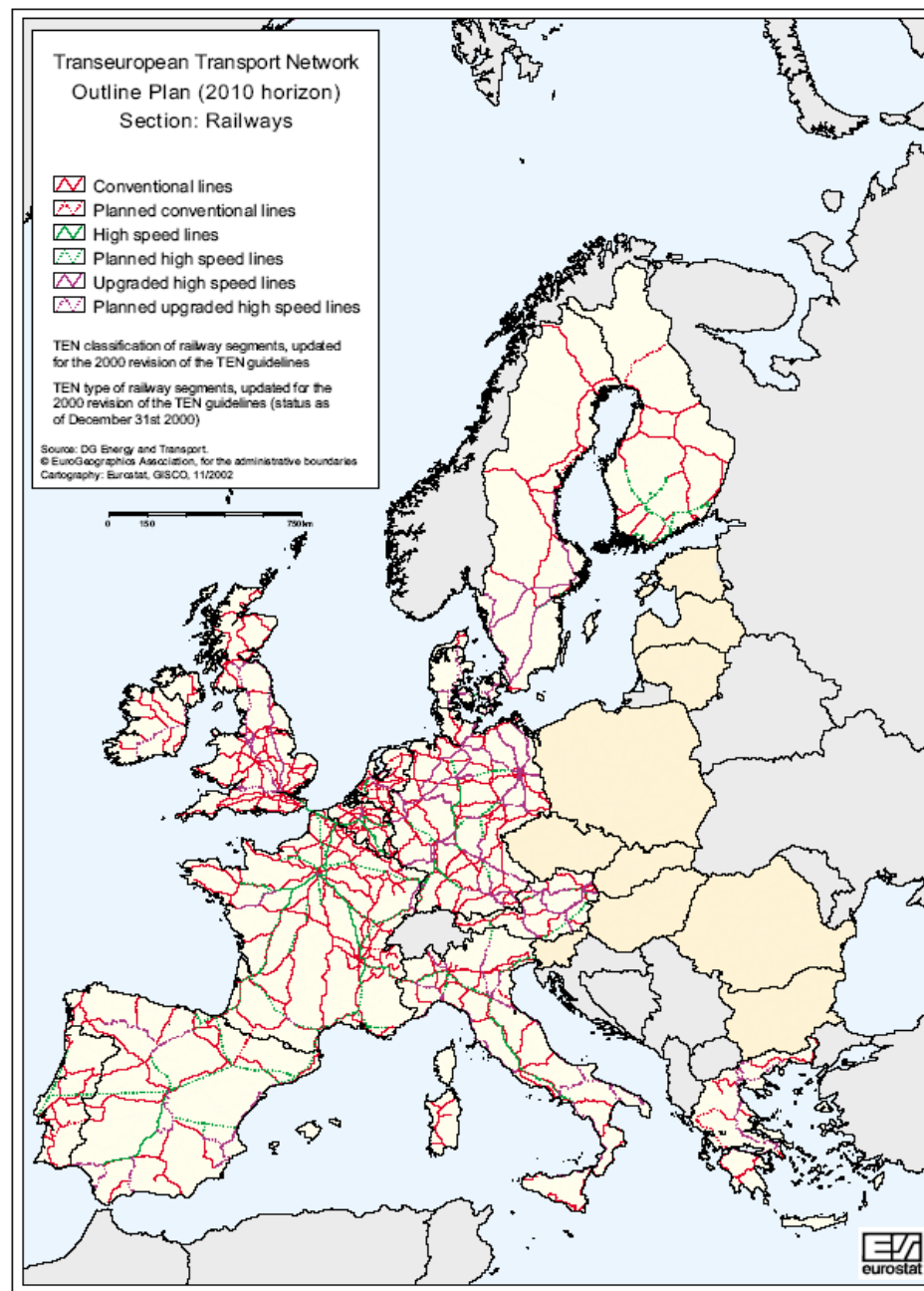
Coordinadora Estatal en Defensa del Ferrocarril Público

IX Jornadas Estatales en Defensa del Ferrocarril

8 de noviembre de 2008

Canfranc, Aragón

Red Ferroviaria Transeurope a 2010



Red ferroviaria paneuropea

- **Ancho de vía: 1.435 mm**
- **Alimentación energética: 25 kV y 50 Hz, c.a.**
- **Gestión del tráfico, control y señalización: Ertms**
- **Longitud de unidad de tren para personas: 200 m**
- **Mínima longitud de andenes: 400 m**
- **Altura de andenes: 550 a 760 mm**
- **Distancia entre los ejes de las vías: 4,5 m**
- **Mínimo radio de curvas, máximo peso por eje, máximo esfuerzo de los trenes sobre la vía,...**

La encrucijada del transporte en la UE

- **El transporte en la Unión Europea está hoy en una encrucijada debido a la estrecha relación entre transporte y petróleo. El transporte de la UE depende en un 98 por ciento del petróleo. Según se va agotando la reserva de hidrocarburos va incrementándose la situación crítica del transporte**
- **Y dentro del transporte, el automóvil, camión, moto y autobús se sitúan en la parte más frágil ya que dependen en un 100 por ciento de los combustibles procedentes del petróleo**

Disponibilidad de petróleo

- **El aumento del consumo se ha efectuado en 2007 a costa de la reducción de la demanda en los estados más industrializados, de lo almacenado por las compañías petroleras y de la capacidad de extracción adicional que posee la OPEP para casos de emergencia. Pero estas dos últimas opciones se agotan**
- **El declive de la extracción por agotamiento de las reservas generará un descenso en la oferta y, como derivada, una crisis energética ante la reducción de la disponibilidad de petróleo**

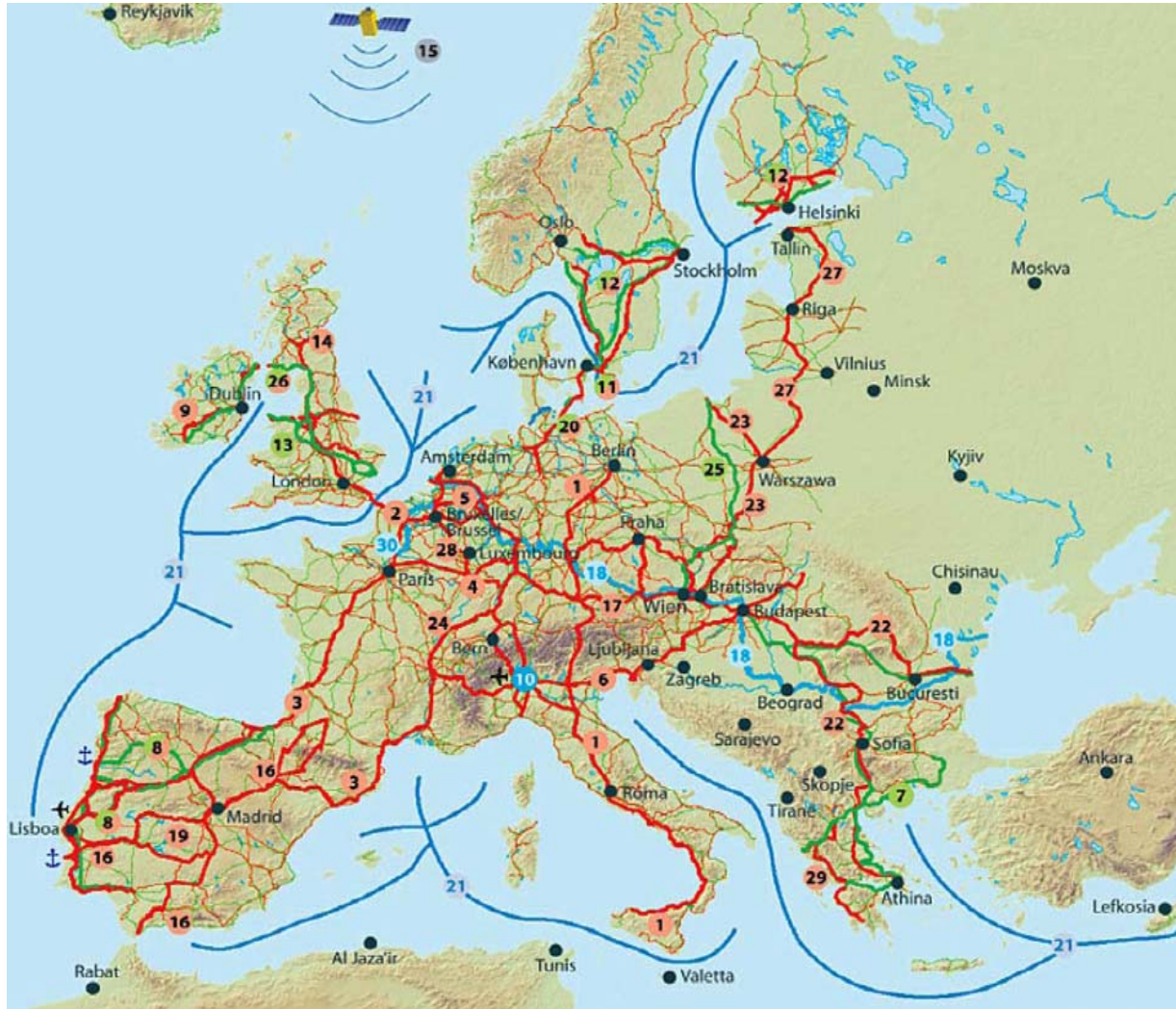
Síntomas de crisis

- **A finales de mayo de 2008 la prensa se hacía eco de que Deutsche Bahn había registrado un aumento de 20 millones de viajes entre enero y abril, en comparación con 2007. Además las encuestas realizadas en esos momentos mostraban que el uso del tren estaba motivado por el encarecimiento de los combustibles. Viajar en tren suponía un ahorro del 60 por ciento respecto a utilizar el automóvil**
- **Los síntomas de crisis en el transporte aéreo también son evidentes, quiebras, fusiones, caída de los aparentemente florecientes vuelos a bajo coste,...**

Crisis energética

- **Las crisis energéticas repercuten en el conjunto de la actividad productiva, provocando, de una u otra forma, una recesión, ya que los costes de producción de los bienes y servicios crecen y el consumo cae al perder las personas capacidad de compra. En ese escenario es muy probable que el comercio internacional se reduzca de forma notable, especialmente el de grandes distancias, y el comercio regional se refuerce. Quizá se produzcan profundas transformaciones sectoriales, especialmente en los modelos energético y de transporte**

30 proyectos prioritarios



Modelo de transporte en la UE

- **Genera un sistema de ciudades formado por grandes aglomeraciones urbanas**
- **Facilita el transporte de las mercancías a grandes distancias**
- **Sobrevalora la aportación al bienestar de las infraestructuras para el transporte**
- **Utiliza los mitos de más grande, más veloz, más libertad individual de movimientos, más innovación tecnológica, más modernidad,...**
- **Trata de instaurar el derecho a la movilidad**
- **Explota al máximo el actual sistema de producción, distribución y consumo**

Política Común de Transporte

- **Los procesos de la Unión Europea no son inocuos**
- **1993 Libro Blanco sobre crecimiento, competitividad y empleo. Informe Delors. Inversión en infraestructuras**
- **1994 Consejo Europeo de Essen. Redes transeuropeas del transporte, la energía y las telecomunicaciones**
- **14 proyectos prioritarios con UE-15. 30 proyectos prioritarios con UE-27**

Revisión LBT 2006

- **Abandona la estrategia de gestionar la demanda, el nuevo reparto modal y el intento de desacoplar el transporte y el crecimiento económico**
- **Impulsa la innovación tecnológica para lograr eficiencia energética y combustibles alternativos (Efecto rebote)**
- **Potencia la financiación público-privada en infraestructuras**
- **Favorece el aumento del transporte como garantía de la competitividad de la actividad productiva europea**
- **Integra la política común de transporte en la “Estrategia de Lisboa” sobre crecimiento, competitividad y empleo**

Estrategia de Lisboa

- **Relanzada en 2005 (instaurada en 2000): Crecimiento, competitividad y empleo**
- **Aplica políticas macroeconómicas orientadas hacia la estabilidad y a aplicar políticas presupuestarias “sanas”**
- **La fecha de 2010 y los objetivos relacionados con las diversas tasas de empleo ya no se consideran prioritarios. Se pretende la reactivación de las prioridades políticas, particularmente en materia de crecimiento y de empleo**
- **La economía europea no alcanzó hasta 2005 los objetivos programados. Tampoco se logró completar el mercado interior de bienes, ni crear el de servicios**

Crisis de movilidad

- **En la situación de crisis los viajes se irán reduciendo, comenzarán a desaparecer los desplazamientos evitables, solo se mantendrán los correspondientes a la movilidad obligada**
- **Es un buen momento para impulsar el transporte público colectivo (sobre todo, el ferrocarril) y prestigiar los desplazamientos no motorizados (a pie y en bicicleta), mientras que los aparentemente florecientes vuelos a bajo coste encontrarán enormes dificultades**

Accesibilidad

- **La accesibilidad es la facilidad de alcanzar los bienes, servicios y contactos por parte de todas las personas. La accesibilidad señala, por tanto, la facilidad con la que se puede superar la distancia existente entre el lugar donde estamos en un momento dado y aquel donde se hallan los medios para satisfacer nuestras necesidades o deseos. Pero esa distancia no tiene porque obligarnos a servirnos de modos y medios de transporte motorizados**

Accesibilidad y movilidad

- **Si la ordenación del territorio y la escala humana de las ciudades son adecuadas, se puede reducir al mínimo la necesidad de transporte y por tanto la movilidad o cantidad de transporte. La accesibilidad no depende, por tanto, del transporte motorizado**

Proyecto Prioritario 3



Nos desenvolvemos entre dos concepciones básicas

- **Accesibilidad. Máxima accesibilidad con mínima movilidad. Derecho a la accesibilidad. A pie, en bicicleta y en tren. Desarrollo sostenible**
- **Movilidad. Máximo flujo de personas y de mercancías. Confunde accesibilidad con facilidad de viajar. Instauro el derecho a la movilidad. En automóvil, camión, avión y tren de alta velocidad. Desarrollo sostenido**

Función del transporte

- **La función del transporte es crear accesibilidad para facilitar el alcance de los bienes, servicios y contactos por parte de todas las personas. Crear accesibilidad sin generar otra movilidad que la estrictamente necesaria**
- **Las actuales formas de vida y las grandes aglomeraciones urbanas provocan una gran cantidad de transporte de personas y mercancías**
- **El transporte se encuentra íntimamente relacionado con las formas de producción, distribución y consumo, con la economía. Es más, el transporte es una parte esencial de la actividad productiva**

Cohesión social en la UE

- **La cohesión social supone el predominio compartido de valores fundamentales y el sentido de formar parte de una misma comunidad, supone el acceso universal a los servicios fundamentales y a las infraestructuras básicas, supone el acceso universal al conocimiento, supone el acceso homogéneo a la riqueza, supone un compromiso sistémico y efectivo a favor de la justicia distributiva, además de suponer una amplia implicación de la ciudadanía en la vida pública, pluralidad y respeto a las diferencias, y la existencia de instituciones con capacidad, reconocida y aceptada, de gestión y mediación en los conflictos**

Cohesión territorial en la UE

- **Las personas no deben verse desfavorecidas por el lugar geográfico en el que vivan o trabajen, por eso la cohesión territorial ha de reducir las disparidades existentes, evitando desequilibrios territoriales y considerando los aspectos de la ordenación del territorio a la hora de diseñar las distintas políticas sectoriales. Ha de procurarse un desenvolvimiento racional y sostenible de los diversos asentamientos en ciudades y pequeñas poblaciones, además de promover el reequilibrio territorial evitando la formación de grandes aglomeraciones**

Cohesión ambiental en la UE

- **La sociedad debe emular los principios de la naturaleza y adaptarse a ellos en vez de violentarlos, de forma que los seres humanos se valgan de todo aquello que es accesible en su entorno inmediato, y reserve los viajes y desplazamientos a grandes distancias, que conllevan un alto consumo energético, para atender aquellas necesidades que no pueden ser satisfechas con los recursos más próximos**

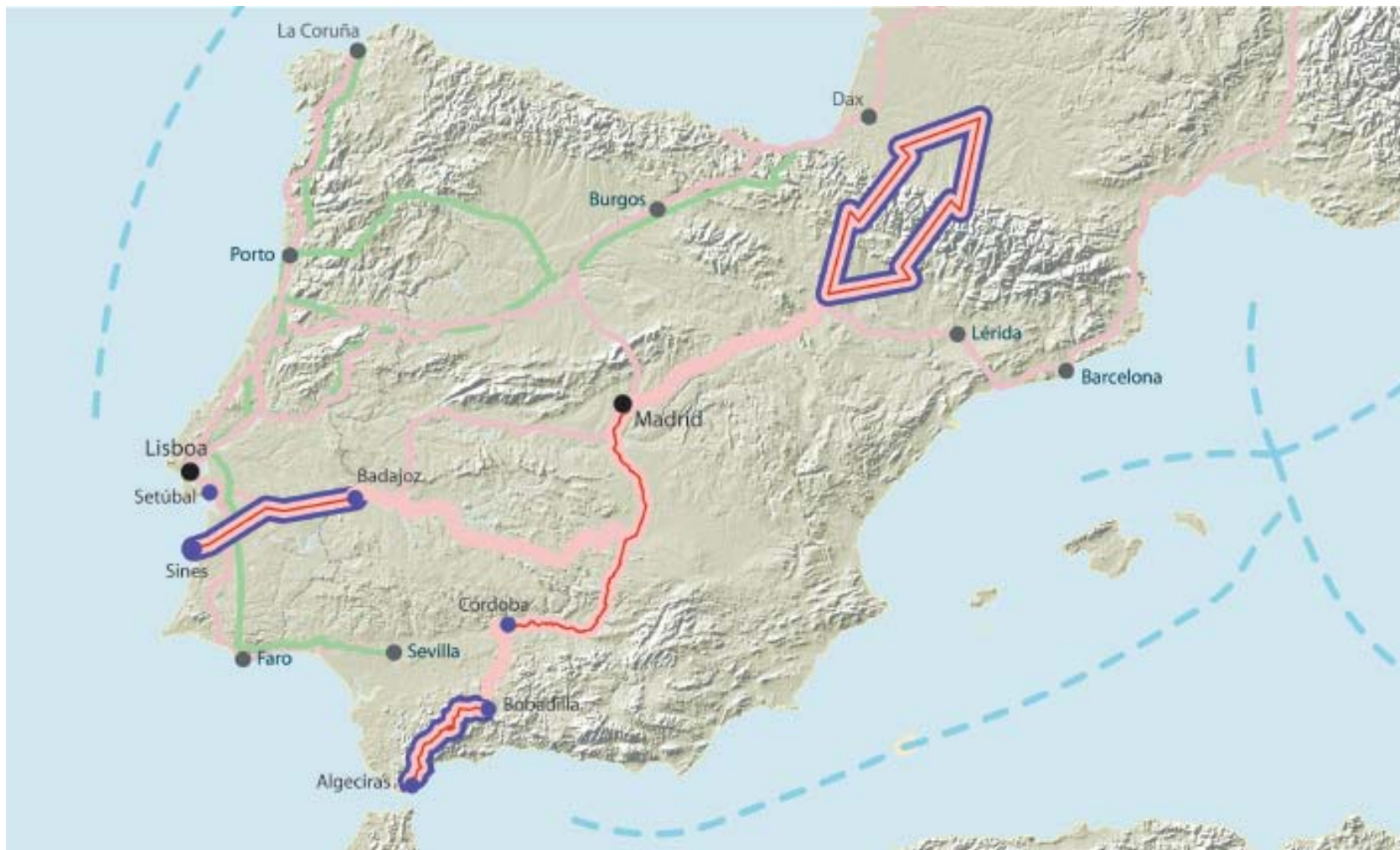
Moratoria en infraestructuras

- **Establecer una moratoria en la construcción de autovías, autopistas, aeropuertos y líneas de alta velocidad (es decir, aquellas que se diseñan y construyen para velocidades máximas de 300-350 km/h, ya que las concebidas y construidas para velocidades máximas de 200-220 km/h, que permiten realizar velocidades medias de 165 km/h, corresponden al ferrocarril normal dotado con la tecnología avanzada de última generación**

La inercia del sistema

- **En el campo del transporte, la inercia del sistema económico actual señala que el cambio climático se puede abordar con pequeñas medidas, sin necesidad de cambiar el modelo. Así, un cambio técnico, en forma de energía no contaminante, serviría para reducir el efecto invernadero realizando un mínimo de transformaciones. En esta concepción, se trata de encontrar fuentes energéticas que permitan mantener el actual modelo productivo en los países ricos a la vez que se “desarrollan” los países pobres y se los acerca al modo de vida de los primeros**

Proyecto Prioritario 16



Complejidad del transporte

- **La demanda de transporte es compleja, diferenciando entre los desplazamientos de personas y de mercancías; motivos; modos y medios deseados; ámbito urbano, metropolitano o interurbano; distancias cortas, medias o grandes; horas, días y meses; calidad de transporte deseada; tiempo de viaje adecuado; etc**

Gestión de la demanda

- **Una política de transporte sostenible, ha de basarse en:**
 - + reducir las 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 (excluyendo del peaje los desplazamientos al puesto de trabajo mientras se implanta el transporte público colectivo correspondiente);**
 - + establecer una moratoria en la creación de nuevas infraestructuras para el transporte (autopistas, autovías, aeropuertos, líneas de alta velocidad, etc);**
 - + y lograr trasvasar de modo significativo usuarios y cargadores del automóvil y el camión hacia el transporte público eficiente y eficaz, que tenga como columna vertebral el ferrocarril, junto a los desplazamientos a pie y en bicicleta**

El transporte que necesitamos

- **La función del transporte es crear accesibilidad**
- **Máxima accesibilidad con mínima movilidad**
- **Sistema de transporte multimodal e integral**
- **Transporte universal y público**

Plan de Transporte Sostenible

- **La planificación del transporte que necesitamos ha de transformar el modelo “todo AVE” (que implica “todo automóvil”, “todo camión”, “todo avión”) para reducir la necesidad de transporte basándose en una adecuada ordenación del territorio, la reducción de las emisiones de gases con efecto invernadero, la reducción del consumo energético, el aumento de la calidad del aire, la reducción de los accidentes,...**

Transporte universal y público

- **El sistema de transporte ha de tener carácter universal y ser público, garantizando el servicio a todas las personas, independientemente de su situación geográfica, poder adquisitivo, capacidad de movilidad, género, edad, ...**

Proyecto Prioritario 19

