



Associació per a la Promoció del Transport Públic

C. Clot, 86. Entresol - C Tel. 93 244 49 70 / 93 270 08 62
08018 – Barcelona Fax 93 531 05 67

info@laptop.org
www.laptop.org

Otro punto de vista sobre la Y vasca (proyecto de tren de alta velocidad)

Estos días hemos recibido un manifiesto contra el proyecto de tren de alta velocidad del País Vasco, conocido como Y vasca, firmado por un colectivo de personas vinculadas a la Universidad del País Vasco.

Nos parece una buena idea que todos expresen su punto de vista, por eso desde la PTP también queremos dar el nuestro aunque sea a partir de haber hecho una lectura diferente del proyecto del Gobierno Vasco.

Nuestra experiencia en la defensa durante muchos años de la movilidad sostenible en general y en la crítica del diseño de ferrocarriles de alta velocidad que se ha llevado a cabo en nuestro país, constituye la base sobre las que se sustentan las opiniones que formulamos en este documento.

Con la información de que disponemos, somos de la opinión que la Y vasca es el único proyecto de alta velocidad en España que ha sido de verdad concebido con la cabeza en vez de con los pies. La PTP considera el proyecto de la nueva “Y” ferroviaria vasca un modelo a seguir para la alta velocidad, más eficiente, competitivo y sostenible que el aplicado en España y Cataluña para la nueva línea de alta velocidad. A diferencia de la planificación ferroviaria en España y Cataluña, la nueva red ferroviaria vasca complementa y mejora las prestaciones de la red predecesora sin perjudicarla, y potencia indiscutiblemente el transporte de mercancías y regional. Creemos que en líneas generales detrás de la propuesta de Y vasca que defiende el Gobierno Vasco subyace un proyecto de transporte que favorece el progreso de la movilidad sostenible. Caso de llevarse a cabo el proyecto en los términos que se ha presentado, Euskadi, España y Europa serán algo más sostenibles cuando los trenes empiecen a circular por esta nueva infraestructura.

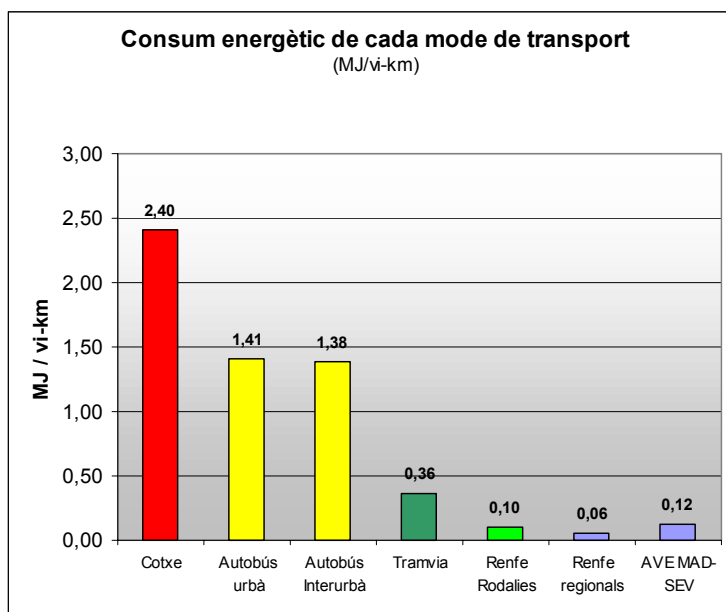
Hay muchas diferencias entre el sistema de ferrocarril de alta velocidad que el Gobierno del PP presentó hace ahora una década y el de la Y vasca.

1. En primer lugar, se trata de una vía concebida no para la superalta velocidad de 350 km/h que anunciaba Alvarez Cascos, sino para una velocidad de 230 km/h adecuada para resolver la movilidad entre los principales nodos de una forma razonable.
2. Además, en su concepción la Y vasca es una vía mixta que transportará mercancía y viajeros. Eso es lo que siempre se ha pedido desde el movimiento ecologista.
3. España es el país más camionero de Europa. Eso se debe a diversas circunstancias, entre ellas, la escasez de red por donde circular, el hecho que la mayor parte de la red sea de vía única, que sea en ancho ibérico, la poca predisposición del único operador que ha habido hasta ahora, Renfe, para dar un servicio que se ajuste a las necesidades de los clientes y la tendencia a la saturación de la red ferroviaria en la proximidad de las grandes ciudades. Construir una vía doble en ancho internacional que pueda transportar mercancías debería ser recibida como una bendición. La existencia de siete nuevos operadores ferroviarios privados en España, a parte de Renfe, y otros como FGC, ETB y

FEVE, darán sin duda mucho juego: muchas rutas que ahora se hacen por carretera se traspasarán al ferrocarril.

4. El hecho que el proyecto platee cuatro estaciones (Vitoria, Bilbao, San Sebastián e Irún) y la posibilidad de que se hagan dos más, en el Goierri y en el Duranguesado, aparece como una clara apuesta para que la Y vasca sirva el territorio en vez de servirse de él como hace el AVE celtibérico.
5. Un tren de mercancías de estándar europeo es capaz de transportar entre 60 y 90 contenedores. Si se pueden hacer pasar 100 trenes de mercancías al día en los dos sentidos, cosa bastante probable debido a la relativamente baja velocidad del tren veloz, cada año podrían transportarse entre 2 y 3 millones de contenedores, o lo que es lo mismo, nos ahorraremos la circulación de hasta 3 millones de camiones al año. Además las vías de ancho ibérico se liberarán de muchos trenes regionales y de larga distancia, hacia Francia y España, con lo que habrá una capacidad adicional para los trenes de mercancía de ancho ibérico.
6. Contra lo que se dice, un ferrocarril de alta velocidad bien concebido no es únicamente una alternativa al transporte aéreo sino también al tráfico de carretera. Parece evidente que hoy nadie va en avión entre las capitales vascas y en la mayoría de casos tampoco en tren. Justamente una de las ventajas del proyecto del Gobierno Vasco es que no han confundido, como han hecho otros, la vía con los servicios que sobre ella circulan. La Y vasca contempla servicios regionales, de conexión con España, con Francia, y la circulación simultánea de mercancías.
7. Sobre la tarifas del futuro servicio hay que decir claramente que a priori no tienen porque ser elitistas. Depende del enfoque que se le quiera dar. Si se copia el sistema tarifario francés o el que existe en la servicios Avant de alta velocidad de Renfe (abonos), los precios pueden llegar a ser parecidos a los que hay ahora en el ferrocarril lento de media y larga distancia.
8. Es inexacto, como dicen algunos, que los trenes de alta velocidad estén ideados para viajes de negocio. Diversos estudios llevados a cabo indican que puede haber un componente muy importante de viajes de ocio, provenientes de otros modos ineficientes como el coche o el avión. Según sea el sistema tarifario, también puede haber muchos viajes de conmuters entre ciudades, como por ejemplo los hay entre Madrid y Toledo donde hacer 44 viajes en un mes (22 x 2) con un abono cuesta 4,11 euros por viaje o 8 euros en el trayecto de mayor longitud entre Ciudad Real y Madrid. Teniendo en cuenta las características de la nueva red ferroviaria vasca es razonable suponer que los precios de un viaje con abono mensual entre las tres capitales vascas tengan un nivel parecido al del servicio Madrid-Toledo. La política tarifaria más adecuada será aquella que permita llenar en la mayor parte de servicios las 300 plazas de un tren de alta velocidad.
9. En cuanto al consumo energético, queremos recordar que los consumos de los trenes AVE o de los Eurostar franco-británicos son muchas veces inferiores a los del avión por cada viajero-km. Las emisiones de gases de efecto invernadero de un viaje entre Madrid y Barcelona en tren han sido evaluadas en unas siete veces inferiores en comparación con las del avión, y el viaje entre París y Londres en ferrocarril emite doce veces menos que cuando se hace en avión. Los trenes de alta velocidad gastan energía en la aceleración pero mantenerlos en la velocidad punta supone un bajo consumo debido al bajísimo rozamiento entre rueda y carril. Por eso las estadísticas de consumo que PTP ha elaborado demuestran que un viajero-km en cercanías de Barcelona emplea la misma energía o más que un viajero-km en el AVE Madrid-Sevilla. Cierto que los trenes de cercanías gastan menos en su velocidad punta pero también es verdad que usan bastante más cuando frenan y vuelven a acelerar al llegar a una estación, lo cual sucede cada 2 km. El gasto energético de cercanías y de la alta velocidad por viajero-km es parecido y es unas 26 veces inferior al del coche. Ahí radica la principal contribución del ferrocarril a la preservación del medio ambiente y a la lucha contra el cambio climático.

10. Como se demuestra en la tabla adjunta elaborada por PTP cada viajero-km que se transfiere al ferrocarril, en comparación con uno que se desplace en coche, supone un ahorro energético de energía de 26 veces. Por tanto, es inexacto afirmar que el tren no contribuirá a la lucha contra el cambio climático. Al contrario, los datos dicen que contribuye muchísimo a conseguir este ahorro de energía y de emisiones. Además, hacer que tener presente que hoy sabemos como fabricar de forma masiva energía eléctrica renovable. Entre la hidráulica y la eólica en 2006 se generó el 20% de la energía eléctrica en España con una producción que superó en muchas veces el consumo de todos los ferrocarriles españoles, incluidos metros y tranvías. Además, el rendimiento de un motor eléctrico en un ferrocarril moderno es del 70%, muy superior al rendimiento del 15% de un motor de explosión de un vehículo convencional, sea coche o camión. No podemos sino subrayar que los modernos motores eléctricos con los que están dotados nuestros trenes suponen otra bendición. Son infinitamente más eficientes y sostenibles que los usados por los vehículos que circulan por la carretera.



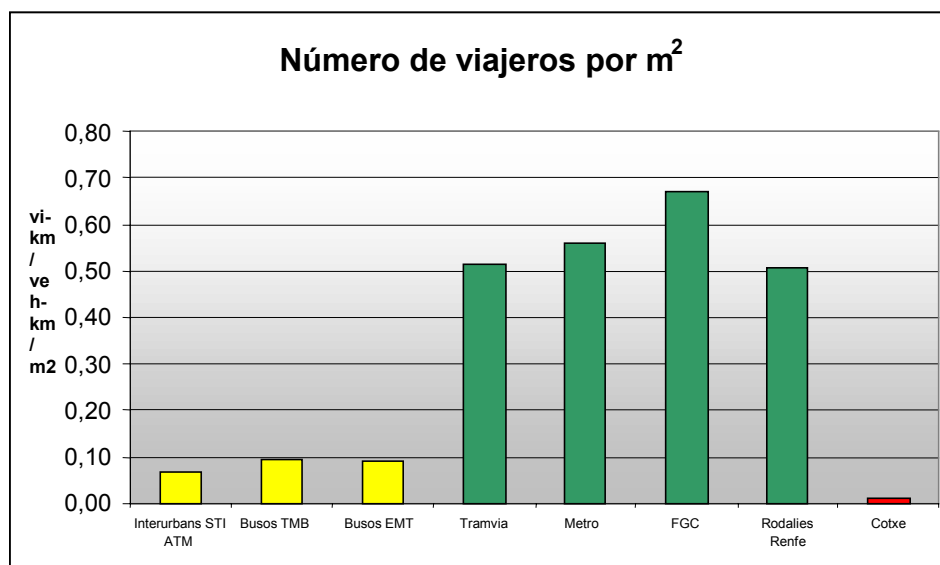
Fuente PTP

En relación con la eficiencia de cada modo de transporte, PTP ha producido la película “Muévete con el Planeta”, de una duración de 7 minutos, que se puede ver desde www.youtube.com/results?search_query=Mu%C3%A9vete+con+el+planeta

11. El manifiesto precedente afirma que la Y vasca apenas eliminará un 1% de los vehículos que circulan. Plantear la cuestión en estos términos induce a errores importantes de planteamiento porque de lo que se trata no es quitar vehículos, sino vehículos-kilómetros, justamente en aquellos recorridos en los que el tren es competitivo en tiempo, que junto con el precio es el principal factor que los ciudadanos tenemos en cuenta cuando optamos por un sistema de transporte. Los nuevos trenes que circulen por la Y vasca quitarán miles de vehículos de los que más molestan, los que hacen más kilómetros, entre Vitoria, Bilbao y San Sebastián, los viajes más largos dentro de la comunidad, o hacia Francia, el centro peninsular, el corredor del Ebro o Cataluña. De los viajes de la movilidad obligada de corto alcance, que tienen 12 km de media en recorridos interurbanos, el nuevo ferrocarril vasco no robará ninguno a la carretera, sencillamente porque no puede. No está pensado para eso. Debemos recordar que la unidad de medida del impacto del transporte no es ni el número de coches ni de camiones, sino el viajero-km y la tonelada-km.
12. Lo mismo ocurre con el tráfico de camiones. Es muy complicado que el ferrocarril pueda competir en distancias inferiores a los 80 km, aunque a veces lo hace de forma eficiente, sobre todo si se imponen restricciones a la circulación de camiones por la carretera, como se hace con mucha eficacia en Suiza. Lo importante de la Y vasca es que creará rutas de

ferrocarril sin transbordo para que Euskadi pueda importar y exportar mercancías de forma sostenible desde 500, 100 o 2.000 km, y facilitará la circulación de trenes de mercancía entre Europa y el centro de España, el valle del Ebro y la cornisa cantábrica.

13. A menudo se escucha la idea de apostar por la modernización de la red actual. Pero esta idea parece no tener muy en cuenta que es imposible que sobre una red escasa y muy congestionada puedan circular a la vez trenes de mercancía, trenes de cercanía y trenes eficientes de largo y medio recorrido. Si la red preexistente de Euskadi fuese como la que disfruta Alemania o Suiza, donde hay una elevada densidad ferroviaria, esta opción podría considerarse, pero en España, y menos en Euskadi, no hay una mínima red de base sobre la que sustentar estas propuestas. El poco ferrocarril que hay en España se construyó hace más de 100 años. Sobre estas bases, excepto en muy contadas ocasiones y en zonas no montañosas, no se puede pensar en conseguir mejoras relevantes a partir de la mejora de la anterior infraestructura. Debe recordarse que España tiene una extraordinaria sobredotación de autopistas por habitante -de hecho, somos el primer país en el ranking de entre los países de tamaño grande y mediano- y, a la vez, sufrimos una brutal infradotación de ferrocarriles, contando todos los de ancho ibérico, métrico e internacional.
14. Por último, en cuanto a la ocupación de espacio hay que señalar que la nueva plataforma de la Y vasca ocupará como máximo 400 hectáreas distribuidas a lo largo de 160 km, más o menos lo que ocupa un polígono industrial de gran tamaño. ¿Alguien ha calculado cuanto espacio se ha malgastado construyendo autovías y carreteras en Euskadi, o en cualquier otro lugar de España o de Europa en los últimos 30 años? España en treinta años ha asfaltado más superficie de carreteras que la que corresponde al propio crecimiento urbanístico. El ferrocarril es, con mucha diferencia respecto del sistema de la carretera, el sistema de transporte que menos espacio necesita por cada viajero-km. Como se va en la tabla adjunta, cada viajero que usa un ferrocarril como el que circulará por la Y vasca necesitará 50 menos veces de espacio que uno que vaya en coche.



Desde PTP deseamos que nuestras opiniones contribuyan a fortalecer el debate sobre el futuro del ferrocarril en Euskadi y en toda España porque sólo desde el debate serio, profundo y comprometido con la movilidad sostenible nacen las alternativas de transporte más eficientes.

Barcelona, mayo de 2007