6. Dijimos que las prisas del Tren de Alta Velocidad habían despreciado las posibilidades de soluciones alternativas como el Talgo. En los próximos años se puede dar la paradoja de que sea precisamente el Talgo, preparado para velocidades máximas de 200 Km/h., frente a los 250 Km/h. del TAV francés, el tren que aporte más viajeros a la nueva linea, pues será el único preparado para cambiar de ancho de vía en Córdoba y Sevilla y llevar y traer viajeros de ciudades como Malaga, Cádiz y Huelva. Se pone asi en cuestión la necesidad de construir nuevas lineas de alta velocidad frente a la alternativa que propugnamos de mejorar la red actual hasta velocidades de 200 Km/h.

7. Dijimos que el Tren de Alta Velocidad no sería rentable desde el punto de vista económico. Ahora se reconoce que en los primeros años de funcionamiento no se van a equilibrar los gastos de mantenimiento de la linea Madrid-Sevilla con los ingresos de la misma. Nadie habla, por supuesto, de la amortización de los 400.000 millones de pesetas de infraestructuras o de los 40.000 millones de material rodante.

8. Dijimos que el Tren de Alta Velocidad supondría una nueva destrucción de nuestro patrimonio natural. Cuando a posteriori se ha querido remediar la destrucción ha sido ya tarde; y a lo más que se pretende llegar es a revegetar algunos taludes visibles desde el tren para aligerar la conciencia ambiental de quienes lo inauguren. Además se ha incumplido el Decreto de Evaluación de Impacto Ambiental en tramos como el Córdoba-Sevilla. Precisamente, ha sido en Córdoba en donde se ha cometido un gravísimo atentado contra el patrimonio arqueológico; atentado propiciado por la apuesta política de inaugurar el TAV para la Expo 92.

Cargados de razón, protestamos contra el TAV y en defensa del tren. En 1992 seguiremos luchando para modificar la política ferroviaria y evitar que los errores y atropellos de la linea Madrid-Sevilla se prolonguen en otras direcciones.

Aedenat

Asociación Ecologista de Defensa de la Naturaleza

Andalucia

Apartado 416
14080 CORDOBA
Apartado 284
41700 DOS HERMANAS (Sevilla)
Apartado 1050
18080 GRANADA
Avda Constitución, 1
14730 POSADAS (Córdoba)

Asturies

Apartado 4112
GIJON (Asturies)

Castilla-La Mancha

Comandante Molina, 1 atico
02005 ALBACETE
C/ Vitorero 1
02640 ALMANSA (Albacete)
Travesia Pedraza, 17
16891 CAÑIZARES (Cuenca)
Apartado 8
16800 PRIEGO (Cuenca)

Castilla y León

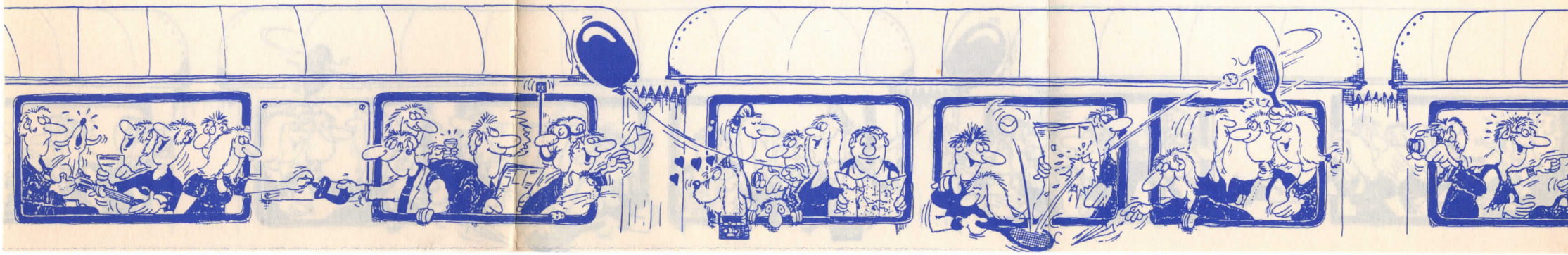
Barriada Inmaculada J-2
09007 BURGOS
Apartado 720
09200 MIRANDA DE EBRO (Burgos)
Apartado 129
24400 PONFERRADA (León)
Apartado 49
24700 ASTORGA (León)

Madrid

Campomanes, 13
28013 MADRID (91) 541 10 71
Plaza A.Machado, 2
28521 RIVAS-VACIAMADRID (Madrid)
Literatos, 12
28760 TRES CANTOS (Madrid)

Aedenat

En defensa del TREN contra el Tren de Alta Velocidad



Hacia una alternativa ferroviaria

El desarrollo incontrolado del transporte es una de las principales causas de los problemas globales que afectan al planeta y de la destrucción paulatina de nuestro patrimonio natural.

Tanto esos costes ambientales como los de tipo social no entran en las cuentas del sistema económico vigente y, por consiguiente, no son los medios de transporte más adecuados ambiental y socialmente los que más se emplean y mejoran.

El tren es uno de los medios de transporte más eficaces, desde el punto de vista ambiental y social, para el movimiento masivo de viajeros y mercancias. Al no tenerse en cuenta dicho punto de vista el ferrocarril no hace más que perder terreno frente a la carretera y la aviación.

Por consiguiente, la política ferroviaria empieza por una adecuada política global de transportes que internalice los costes ambientales y sociales en las cuentas de cada medio de locomoción. Por ejemplo, sólo con hacer cumplir estrictamente las condiciones y reglas de seguridad vigentes en la carretera (limitaciones de velocidad, horarios y descansos de los camioneros, condiciones de peso y estado de los vehículos, etc.) el ferrocarril recuperaría un 20% del mercado, ya que en esa proporción el tren se convertiría en el medio de transporte más conveniente.

Al margen de esa concepción global del transporte, y dado que el ferrocarril no ha evolucionado en las últimas décadas como lo han hecho el país y los demás modos de transporte, se impone una decidida política de reforma de la red ferroviaria cuyos hitos más importantes podrían ser:

* Renuncia a los proyectos de nuevas líneas de alta velocidad.

* Mantenimiento del ancho de vía actual, mientras se estudia a fondo la posibilidad de un cambio de ancho no traumático, basado en elementos polivalentes o utiles para los dos anchos de vía, de la nueva línea Madrid-Sevilla para integrarla en el conjunto de la red.

* Elevación de las velocidades máximas de circulación en los tramos principales a 160 km/h y a 200 km/h allí donde las inversiones sean razonables y las modificaciones de trazado compatibles con el medio ambiente.

* Mejora sustancial, con velocidades de entre 100 y 160 km/h de los tramos secundarios de la red ferroviaria, con el fin de completar las ventajas adquiridas en los tramos principales.

* Utilización de las posibilidades del material pendular (tipo Talgo) para aumentar las velocidades en todos los itinerarios sin recurrir a costosas y perturbadoras nuevas obras de infraestructura.

* Restablecimiento en condiciones aceptables de las conexiones interregionales perdidas: Levante-Andalucia, Extremadura-Castilla-León, etc.

* Reforma de la estructura de la red en función del actual modelo de intercambios y asentamientos mediante:

- Variantes como los de Orduña y Pajares.
- Rectificaciones de trazado como Zaragoza-Lérida, Madrid-Valencia por Cuenca y Madrid-Burgos por Somosierra.
- Mejora sustancial de trazados como León-Monforte.
- Duplicaciones de vía como en Ricla-Calatayud y Castellón-Tarragona.
- Ampliación y replanteamiento de la red en el corredor mediterráneo.
- Reapertura del paso pirenaico de Canfranc.

* Integración en esa nueva red del ferrocarril de via estrecha (FEVE) mejorado y una vez se haya estudiado en profundidad la recuperación de su trazado cantabrico.

* Desarrollo sin parones del Plan de Cercanías Ferroviarias y planificación de su continuación a partir de 1993.

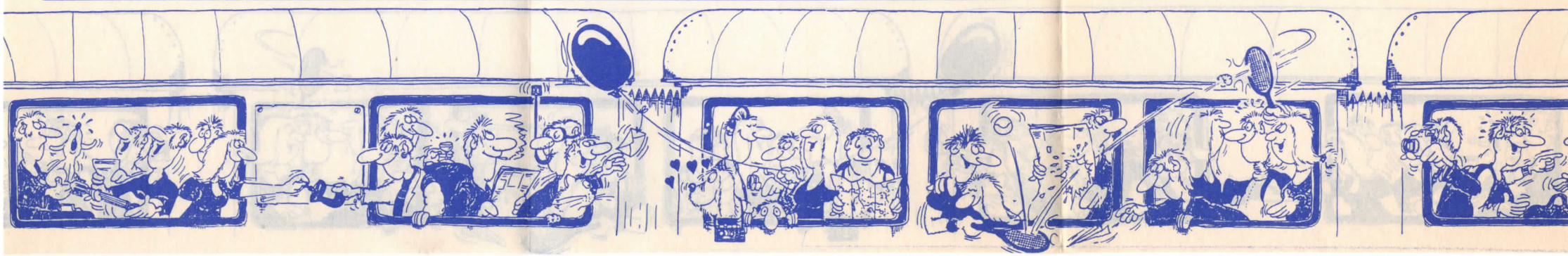
En defensa del tren, contra el TAV

Los hechos nos han ido dando la razón:

1. Dijimos que el Tren de Alta Velocidad requeria enormes inversiones. De los 77.000 millones de pesetas con que se presupuestó en 1987 el Nuevo Acceso Ferroviario a Andalucia, se ha pasado a una inversión de 400.000 millones de pesetas en la línea Madrid-Sevilla.

2. Dijimos que el Tren de Alta Velocidad devoraría la inversión destinada al ferrocarril. Entre 1988 y 1992 la nueva linea entre Madrid y Sevilla ha absorbido casi dos terceras partes del dinero dirigido al conjunto de la red ferroviaria española, imposibilitando su mejora.

3. Dijimos que el Tren de Alta Velocidad en ancho de vía europeo destruiría la planificación ferroviaria. El Plan de Transportes Ferroviario, 1987-2000, sin inclusión de lineas de alta velocidad y ancho europeo, no ha llegado realmente a dirigir las inversiones en nuestro ferrocarril. El Ministerio de Obras Públicas y Transportes esta ahora redactando una nueva planificación y espera ponerla en marcha en 1993.

4. Dijimos que el Tren de Alta Velocidad no resolvería los problemas del ferrocarril español, sino que incluso los agravaría. El deficit de Renfe se ha desbocado principalmente por las deudas contraidas para poder inaugurar el TAV en el 92. La descapitalización y falta de calidad de los servicios en la inmensa mayoría de la red ferroviaria está conduciendo a la perdida de los mercados.

5. Dijimos que la compra de trenes de alta velocidad resultaría sobreabundante. De las 24 ramas de TAV contratadas ya se reconoce que sobran más de la mitad y que se está renegociando el contrato con la empresa adjudicatoria Alshtom. De las 75 locomotoras de alta potencia contratadas 60 ya van a ser construidas en ancho español.