

Publicat el 23-6-2013 en "Levante - EMV".

### **Menos trenes, peor transporte, peor clima**

Vicent Torres Castejón \*

El Ministerio de Fomento ha decidido la supresión, a partir de esta semana, de 48 rutas ferroviarias, la reducción de la oferta de trenes regionales en un 32%, y el cierre de 172 estaciones, alegando su escasa utilización, lo que afectará a 1.650.000 viajeros al año.

De los 40.500 trenes anuales suprimidos, 2.200 trenes conectan la Comunitat Valenciana con Teruel y Cuenca, entre 35 y 40 trenes semanales, un 9% de los que circulaban anteriormente, y deja sin servicio 23 estaciones. En ambos casos, las líneas estaban desde hace décadas sin mejoras ni mantenimiento, con tiempos de viaje inaceptables (2h 30 entre Valencia y Teruel, casi 3h hasta Cuenca), y sufrían frecuentes descarrilamientos, sin consecuencias graves, gracias a la reducida velocidad.

El caso de la línea Valencia-Teruel es especialmente paradójica. La supresión de todas las paradas intermedias se produce aunque existía una gran demanda insatisfecha de ciclo-turistas, que querían disfrutar la Vía Verde Ojos Negros Sagunt, de más de 170 kilómetros, y que comenzaba a tener un efecto revitalizador de la economía local. Hasta ahora, RENFE no aceptaba sustituir unas cuantas filas de asientos, siempre vacantes, por plazas para bicicleta. Evidentemente, prefería el cierre.

Las políticas de transporte del "Turno Pacífico" PSOE-PP no cambian mucho, salvo algunos matices. Desde hace décadas, se da prioridad a la carretera, y se centra la inversión ferroviaria en nuevas líneas de Alta Velocidad, abandonando la modernización de las líneas existentes, y dejando cada vez más comarcas sin servicio ferroviario. Se trata de garantizar la transferencia de recursos y negocios a las constructoras, asumiendo las pérdidas de las inversiones privadas que fracasen.

Nuestros cierres de líneas y eliminación de servicios contrastan con las políticas adoptadas por otros países de nuestro entorno (Alemania, Francia...), que en ese tiempo han reforzado sus servicios regionales mediante la modernización de las líneas, la introducción de nuevos trenes de diseño adecuado a los trazados de montaña, la adaptación de los servicios a los horarios demandados, y la contención o reducción de tarifas. Esta mejora de los servicios se ha producido después de una adecuada reflexión, y la concertación y el consenso con las autoridades regionales y las poblaciones locales.

Los motivos para el mantenimiento de los trenes regionales son de diversos tipos: la compatibilidad de servicios con mercancías y largo recorrido; la mayor eficiencia energética del ferrocarril, la posibilidad de electrificación y por tanto menor consumo de combustibles fósiles; el menor impacto paisajístico respecto a la carretera; y sobre todo su seguridad, y su disponibilidad para todo tipo de usuarios, incluyendo los colectivos de personas con movilidad reducida. Otras razones se refieren a las políticas de igualdad de oportunidades y equilibrio territorial. Suprimir una línea de tren causa un grave daño a los pueblos y comarcas a los que presta servicio, ahonda injusticias y acentúa la tendencia al despoblamiento de las zonas rurales.

La pérdida de usuarios por el ferrocarril hay que atribuirla fundamentalmente al efecto acumulado de los anteriores cierres de servicios, al mal mantenimiento y renovación de las vías, y a las políticas de transporte prioritarias. La ausencia de un modelo de movilidad más sostenible repercute en el incumplimiento de los compromisos españoles de reducción de emisiones de efecto invernadero, que están acarreado ya multas y sanciones al Estado español, así como en el desequilibrio de la balanza de pagos, ya que la importación de petróleo supone unos 40.000 millones de euros al año. Lejos de preocuparse por estos datos, este mismo Gobierno ha liquidado en menos de dos años el floreciente sector de las energías renovables, aduciendo el coste de las subvenciones. En todo caso, éstas no igualaban las que disfrutaban los grandes productores de electricidad, mediante desgravaciones, bonificaciones, o precios abusivamente altos, que son responsables de otra gran burbuja de deuda pública, la que financia el denominado déficit tarifario.

Un par de meses antes, el mismo Ministerio de Fomento que cierra trenes para ahorrarse 86,5 millones de euros, decidió rescatar una decena de autopistas de peaje construidas por la iniciativa privada (la mayoría en el entorno de Madrid), que acumulaban ya una deuda de unos 3.500 millones de euros, que será asumida por el Estado. La comparación de cifras habla por sí sola.

**Imatge:**

\* Dr. en Economia. Consultor Ambiental. Professor d'Urbanisme. UPV

Fitxer baixat de <http://www.terracritica.org>