



:: [portada](#) :: [España](#) ::

14-11-2017

En defensa del tren público y social, derecho a la movilidad y transporte de mayorías

Sergio Pascual Peña
Cuarto Poder

Entre el 13 y el 19 de noviembre decenas de plataformas ciudadanas en defensa de un ferrocarril público y social arrancan una semana de acciones en defensa del derecho a la movilidad, un derecho soporte de otros derechos que en España no está garantizado.

La red convencional, la que utilizan 420 millones de usuarios al año en sus desplazamientos, es una red deteriorada por el abandono y la falta de recursos, una red en la que los servicios y frecuencias son, en muchos casos, hoy peores que hace una década.

Efectivamente, a estas alturas de 2017, en casi el 60% de los trayectos de media distancia en España las esperas entre frecuencias demoran más de dos horas; en múltiples trayectos el tiempo de viaje es hoy un 25% mayor que hace 15 años [1]; en servicios como el de la antigua FEVE se han perdido más de 2 millones de usuarios por pura negligencia de sus gestores; y en los últimos días hemos tenido que ver cómo los viajeros del cercanías de Madrid tenían que saltar a las vías en medio del colapso del servicio, en una imagen más propia de Mogadiscio o del s. XIX que de la Europa del s.XXI.

Esta situación tiene causas concretas y tangibles. La red ferroviaria convencional española, la que usan las mayorías cotidianamente para acudir a su puesto de trabajo, educativo o de salud, cuenta con la mitad de trabajadores que la media europea por tren-km en sus servicios, subsiste con una subvención media por viajero-km tres veces menor que la media europea y se ha deteriorado al ritmo al que se desvanecían las inversiones. Los gobiernos del *todo AVE* han venido invirtiendo pertinazmente entre [5 y 10 veces más en alta velocidad](#) que en la red convencional, una red que mueve 10 veces más viajeros que la primera. En 2016 por cada euro invertido en cada usuario de cercanías y media distancia se invertían cien euros por cada usuario de la red de Alta Velocidad.

Esta situación podría verse agravada si se confirma que el Gobierno del Partido Popular, por indicación expresa del Ministerio de Hacienda al Ministerio de Fomento, estaría evaluando la posibilidad de recortar a final de año el contrato programa de obligaciones de servicios públicos de RENFE. La Secretaria de Estado de Transportes en su pasada comparecencia en la Comisión de Fomento, rehusó descartar esta posibilidad, lo que ha puesto en alerta a las plataformas que ya ven en el punto de mira las líneas que el informe de INECO de 2012 -un dechado de falta de rigor- identificaba como "ineficientes". Entre ellas se encuentran Vigo-León, Vigo-Ourense, Ávila-Salamanca, León-Gijón, Pamplona-Zaragoza, Sevilla-Mérida... entre otras. Nos encontraríamos ante una reedición de los recortes de 2013, cuando se desmantelaron 779 trenes semanales en España, se dejaron 172 estaciones sin servicio ferroviario y en torno a un millón de usuarios sin tren a su destino.



De llevarse a cabo este plan de desmantelamiento nos alejaríamos no sólo del efectivo disfrute democrático del derecho a la movilidad, sino también del cumplimiento con los objetivos adoptados por la Comisión Europea en el Libro Blanco del transporte para la reducción de emisiones de carbono, unos compromisos que implican la transferencia modal del 50% del tráfico por carretera al ferrocarril antes de 2050.

Necesitamos con urgencia, por contra, comenzar a gestionar y planificar nuestra red con criterios de intermodalidad y con horarios cadenciados integrados, aumentando y sincronizando servicios, tal y como funcionan las redes ferroviarias convencionales en Alemania, Holanda o Suiza.

Y para ello es imprescindible asegurar, en primer lugar, que en los próximos Presupuestos Generales del Estado se asignen recursos suficientes para acometer la electrificación de la red convencional que sigue sin electrificar, para dotar a la red de personal suficiente para la operación y mantenimiento en una nueva fórmula de gestión cadenciada, para sostener recursos de mantenimiento y mejora de la misma y para reducir radicalmente las Limitaciones Temporales de Velocidad en estas líneas.

Nuestra red convencional debe acometer además medidas para suprimir riesgos de accidente en las 443 estaciones en las que necesitando de paso entre andenes éste no se produce a diferente nivel, con grave riesgo para los viajeros y el resultado de demasiados arrollamientos con resultados fatales en nuestro país. Un buen primer paso para comenzar a hacer justicia en esta materia sería la modificación del artículo 3 del Real Decreto 623/2014 por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes ferroviarios y la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, incorporando los arrollamientos en la definición de accidente grave.

Es preciso en definitiva construir una red que frente a un modelo censitario, clasista e ineficaz, garantice el derecho a la movilidad y al transporte como un derecho democrático fundamental de la ciudadanía.

En estos momentos en los que se discute en España sobre plurinacionalidad, cohesión territorial y proyectos nacionales, estos derechos se tornan fundamentales para poder volver a empezar a vertebrar nuestro país. Hoy más que nunca es imprescindible recordar que España no es otra cosa que los millones de ciudadanos que se reconocen en sus servicios públicos y que reconocen su país cuando ejercen su derecho a moverse en su territorio. Ha llegado la hora de garantizarlo.

Nota:

[1] El trayecto Almería-Madrid, por sólo poner un ejemplo, se demora 6h y 30 minutos, 1h y 38 minutos más que en 2003.



Fuente:

<http://www.cuartopoder.es/ideas/opinion/2017/11/14/en-defensa-del-tren-publico-y-social-derecho-a-la-movilidad-y-transporte-de-mayorias/>