



[eu](#) - [es](#) - [fr](#)

Treinta líneas de tren, en todo el Estado, en peligro 17-07-2010

El recorte del gasto tiene nueva víctima: el tren. Están en juego servicios en 24 capitales de provincia. Lo que hace apenas dos años era impensable ahora va a ser inevitable. España va a tener que cerrar líneas de tren por no poder afrontar su coste. Según ha podido saber este periódico, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) estudia la reordenación o supresión de veintinueve servicios entre cercanías, media y larga distancia en un tijejetazo que puede recortar la oferta de Renfe en 24 capitales de provincia; más de la mitad del territorio español, excluyendo Ceuta, Melilla y las Islas.



El inexorable avance de la crisis obliga a suprimir los servicios públicos, hasta ahora sostenidos por el Estado, en aras del rigor presupuestario. El recorte de los funcionarios, la congelación de las pensiones, la subida de impuestos o la retirada de inversiones distan mucho de ser suficientes para alcanzar la consolidación fiscal que los mercados exigen a España antes de devolverle el oxígeno del crédito cerrado desde hace un mes. Es necesario pasar la guadaña a los gastos en función de su eficiencia y en este nuevo capítulo entran de lleno los servicios públicos deficitarios.

En concreto, se revisa el mantenimiento de los servicios de media distancia convencional de Zaragoza-Monzón-Lleida; Ronda-Algeciras; Huelva-Zafra; Granada-Linares Baeza; Córdoba-Bobadilla; Burgos-Vitoria; Valladolid-Burgos; Valladolid-Palencia; Ávila-Medina-Valladolid; León-Gijón; Ávila-Salamanca; León-Ponferrada; Madrid-Ávila; Madrid-Segovia; Madrid-Sigüenza-Arcos-Ariza; Zaragoza-Calatayud-Ariza-Arcos; Cuenca-Valencia; Zaragoza-Huesca-Jaca; Plasencia-Cáceres-Mérida-Badajoz; Valencia-Teruel; Puertollano-Mérida-Zafra; Orense-Puebla de Sanabria.



» Recorrido	Resultados	Viajeros	Aprov.(1)	» Recorrido	Resultados	Viajeros	Aprov.
Zaragoza	-2.095	281.000	7,12%	Madrid-Sigüenza-Arcos-Ariza	-1.985	118.000	10,43%
Zaragoza-Monzón-Lérida	-1.927	73.000	8,48%	Zaragoza-Calatayud-Ariza-Arcos	-1.705	129.000	10,43%
Ronda-Algeciras	-265	11.000	7,48%	Cuenca-Valencia	-1.747	44.000	11,43%
Huelva-Zafra	-1.173	31.000	7,32%	Zaragoza-Huesca-Jaca	-1.574	23.000	8,29%
Valladolid-Palencia	-127	14.000	7,44%	Plasencia-Cáceres-Mérida-Badajoz	-2.040	52.000	7,69%
Granada-Linares Baeza	-540	8.000	12,52%	Valencia-Teruel	-976	17.000	9,94%
Córdoba-Boadilla	-652	11.000	4,28%	Puertollano-Mérida-Zafra	-2.434	72.000	7,78%
Burgos-Vitoria	-165	21.000	10,43%	Orense-Puebla de Sanabria	-615	11.000	12,52%
Valladolid-Burgos	-631	47.000	10,53%	Zaragoza-Huesca	-1.800	19.000	4,21%
Ávila-Medina-Valladolid	-1.719	172.000	8,10%	Calatayud-Zaragoza	-2.617	45.000	8,22%
León-Gijón	-1.229	40.000	6,47%	Madrid-Burgos		3.462	6,12%
Ávila-Salamanca	-546	18.000	12,31%	Bilbao/Irún-Salamanca (2)		90.644	4,21%
León-Ponferrada	-1.992	90.000	7,31%	Bilbao-Málaga (2)		11.220	6,52%
Madrid-Ávila	-1.616	154.000	5,46%	Barcelona-Málaga/Granada(2)		98.600	5,21%
Madrid-Segovia	-1.957	146.000	3,39%				

En el caso de la media distancia de alta velocidad los de Zaragoza-Huesca y Calatayud-Zaragoza; en larga distancia el Madrid-Burgos; y en cercanías el de Zaragoza. En total, las líneas en revisión transportaron a 1,7 millones de viajeros en 2009, ofreciendo un resultado negativo cercano a los 40 millones de euros (ver gráfico adjunto). Además, no se descarta la revisión de los larga distancia Bilbao-Irún-Salamanca; Bilbao-Málaga y Barcelona-Málaga-Granada.

Fuentes del Ministerio de Fomento reconocen el plan de cierres en marcha pero señalan que aún no han recibido las recomendaciones del operador ferroviario y que, por tanto, no hay ninguna decisión definitiva sobre qué servicios que se verán recortados finalmente.

La ocasión es pintiparada ya que Bruselas obliga a definir el concepto de prestaciones públicas antes del 1 de julio, con el objetivo de reducir las subvenciones estatales. Y sin el actual apoyo financiero del Estado, la supervivencia financiera de Renfe Operador es más que limitada, ya que sus pérdidas de explotación agotarían sus recursos propios en poco más de cuatro años. De ahí que su oferta no pueda mantenerse en las circunstancias económicas actuales. Se une a ello, que las líneas convencionales de tren han ido quedando relegadas como medio de transporte en las zonas que han experimentado una mayor modernización de las vías de circulación. De ahí, que la demanda sobrepase con mucho a la oferta, especialmente en los servicios de media distancia que serán los más castigados por el recorte.

El peor, el Madrid-Segovia

Por ello, los cierres no se decidirán según la cuantía de las pérdidas —prácticamente todos los servicios de Renfe resultan deficitarios—, sino que vendrán definidos por la combinación de criterios económicos con el aprovechamiento real de las infraestructuras. En el caso de los trayectos en estudio, ninguno alcanzó una tasa de aprovechamiento superior al 13% durante el ejercicio 2009, con el caso de que en la línea Madrid-Burgos se desplazaron de media seis viajeros por trayecto, con un coste de 91.000 euros por kilómetro y unos ingresos por tráfico de tan sólo 304.680 euros. La menor tasa de aprovechamiento, sin embargo, la registra el Madrid-Segovia con 504.000 euros por ingresos por tráfico y 146.000 viajeros al año, pero con un resultado negativo de 1,9 millones en 2009 ante el elevado coste derivado de la accidentada geografía del trayecto.

Sea como fuere, la justificación económica no anula el coste social que el tijeretazo ferroviario puede conllevar para las poblaciones que se vean afectadas. Varias de las líneas en estudio cuentan con paradas intermedias en núcleos con soluciones de transporte más reducidas que las capitales de provincia, y serán las primeras las que más sientan el antes y el después del ajuste ferroviario. La media de edad suele ser mayor en los nichos más pequeños y, por tanto, es superior la proporción de usuarios dependiente del transporte público. El tijeretazo ferroviario será socialmente más doloroso en Monzón, Ronda, Algeciras, Zafra, Linares Baeza, Boadilla, Medina, Ponferrada, Sigüenza, Arcos, Ariza, Calatayud, Jaca, Plasencia, Mérida o Puebla de Sanabria, ya que será mayor su impacto en la comunicación de sus habitantes.

Con todo, ésta no será la última vez que oiremos hablar de recortes en servicios ferroviarios. Los ajustes presupuestarios del Gobierno se han hecho especialmente acusados en el Ministerio de Fomento que también está revisando los proyectos de Alta Velocidad Española (AVE) cuya ejecución estaba prevista para los próximos años. Es el caso de los AVE a Asturias, Cantabria, Murcia, Almería y Alicante que cuentan con altas probabilidades de no llegar a construirse. De todo, el Ministerio de Fomento dará su veredicto en las próximas semanas y, de seguro, que no será agradable.

Las autopistas serán de peaje

Los próximos años serán duros para los españoles. Además de perder servicios públicos, tocará pagar tasas por el uso de los que hasta ahora se pagaban íntegramente con cargo a los impuestos. Las arcas no dan abasto para cubrir el gasto y el siguiente paso que prepara el Gobierno será la aplicación de tasas o subidas de precios a servicios públicos que hasta ahora se cargaban enteramente a los Presupuestos Generales del Estado. Esta misma semana, el ministro Blanco hacía un llamamiento en el Congreso para iniciar un debate «sosegado» sobre la financiación de las infraestructuras, con el objetivo de buscar nuevas vías de ingresos. Tras esta formulación no se encuentra otra intención que la de aplicar peajes al uso de vías que hasta ahora no lo tenían. La «cultura del todo gratis», advirtió Blanco, debe llegar a su fin.

<http://www.ahtgelditu.org/blog/albiste-orokorrak/2010/07/17/treinta-lineas-de-tren-en-todo-el-estado-en-peligro/>