



INFORME SOBRE LA SITUACION DEL TRANSPORTE FERROVIARIO EN LA PROVINCIA DE ALMERIA

En general, se puede decir que en el Estado Español, en las Comunidades autónomas, y en el resto de Instituciones con competencia de transportes, no ha existido una política de transporte, sino una política de obra pública. Aunque en principio podría parecer lo mismo y no se entendería una cosa sin la otra, el problema está en que debe primar, si la planificación en función de las necesidades colectivas o los intereses de las empresas constructoras de infraestructuras, y en nuestro caso parece haber sido esto último.

Así vemos como en vez de planificar una red de transporte que responda a las necesidades sociales reales se ha optado por la obra pública, no la más adecuada, sino la más cara y por lo tanto la que mayor beneficio podía dejar a las empresas constructoras, lo que a su vez ha supuesto toda una red corrupta en relación con estas grandes infraestructuras que se refleja en la multitud de casos judiciales que revelan una amplia red de comisionistas y sobornos. Argumentos como los que se ha optado por lo mejor y por lo tanto más caro, que una autopista es mejor que una carretera, o que el AVE es mucho mejor que el tren convencional, sin tener en cuenta las necesidades reales de transporte, son engañosos, ya que ocultan que los costes de estas grandes infraestructuras son mucho mayores y con un uso inferior a la capacidad con que se diseñaron, nunca se van a amortizar ni social ni económicamente, además de la hipoteca que supone para el futuro sus elevados costes de mantenimiento.

Consecuencia de lo anterior vemos como en España, en relación con su población, tenemos una red viaria de alta capacidad y de kilómetros de AVE muy por encima del resto de los países de la Unión Europea. Habría que preguntarse como países como Alemania y Francia, por ejemplo, se las apañan con menos kilómetros de autovía y trenes de alta velocidad que nosotros, pese a tener mucha más población.

El problema, por tanto, no está en los kilómetros, seguramente si parte de los fondos destinados a esas redes alta capacidad y velocidad se hubiesen dedicado a las redes convencionales, ahora mismo los problemas de transporte y movilidad serían mucho menores.

Las elevadas inversiones para estas redes ha supuesto, en general, el abandono de las redes convencionales. Así, mientras discutimos cuantos miles de millones nos vamos a gastar en seguir construyendo AVEs, resulta que los problemas de las cercanías de las ciudades que los tienen aumentan y de las que no tienen pero podrían, difícilmente los van a tener. O como en nuestro caso, la planificación en las obras lleva a que la comunicación interregional por tren de Almería a Sevilla, aparte de lenta, no exista durante un periodo dilatado de tiempo que nadie sabe

cuándo acabará o que se mantengan redes obsoletas que con inversiones moderadas, podrían mejorar su funcionalidad. Si el ferrocarril no puede ofrecer un servicio de calidad los usuarios utilizaran otros medios como la carretera.

En el caso de nuestra provincia, Almería, se puede decir que durante un largo periodo de abandono, se decía que Almería estaba separada del resto de España por un tren y una carretera, parece que la situación de las carreteras ha mejorado y hoy, aunque aún hay algunos problemas puntuales, las comunicaciones son buenas, en lo que respecta al tren, la situación sigue siendo la misma que reflejaba la frase del principio, el tren más que vertebrar los territorios, los separa.

Y esto es problemático, dada la situación actual y con los compromisos de reducir la emisión de gases de efecto invernadero, para intentar paliar el cambio climático, ya que la principal fuente de emisiones de estos gases, en nuestro país es el tráfico, evidentemente de vehículos por carretera.

El transporte de ahora, para empezar a ser viable ambiental, social y económicamente está claro que debe ser intermodal, y que el transporte por carretera debe reducirse significativamente, tanto por las necesidades ambientales (reducir la contaminación y la emisión de gases de efecto invernadero) como de eficiencia y funcionalidad (las carreteras se están colapsando)

Está generalmente reconocido que hay medios de transporte más idóneos que otros, todo depende de lo que queramos transportar y la distancia, pero en las circunstancias actuales se hace necesario apostar por aquel que más ventajas sociales, ambientales y económicas tenga.

En el caso de Almería, con una economía proyectada hacia la exportación principalmente hacia Europa, es evidente que necesita una red de transportes que le permita llevar sus productos con rapidez -el sector hortícola es uno de los más importantes de nuestra economía- a los mercados de destino situados más allá de los Pirineos. Por lo tanto parece que lo más adecuado habría sido diseñar un Arco Mediterráneo ferroviario con una vocación de transporte de mercancías, que es lo que hace falta. Parece que no ha sido así, se ha optado por un tren de alta velocidad muy rápido, pero muy elitista, que tiene unos costes de explotación y mantenimiento muy superiores a los del ferrocarril convencional, que cabe esperar que no tenga suficientes pasajeros para hacerlo rentable y no pueda transportar mercancías por el elevado coste del transporte que difícilmente le va a permitir competir con la carretera, por lo que al final tendremos una estructura muy bonita, cara, elitista e infrautilizada.

Las ventajas del ferrocarril como medio de transporte son evidentes, pero por si hace falta recordar algunas de las más importantes:

En España, un viajero utilizando el tren, consume 5 veces menos litros equivalentes de gasolina por Km que si viaja en coche y 20 veces menos que si utiliza el avión

En España, transportar una tonelada-km por ferrocarril consume 4 veces menos litros equivalentes de gasolina, que hacerlo por carretera y 1.380 veces menos que hacerlo por avión

Una línea ferroviaria de doble vía puede transportar por hora el mismo número de pasajeros y/o mercancías que una autopista de seis carriles pero con un efecto ambiental asociado sensiblemente más reducido

Para transportar el 5% del total de viajeros y el 4% de mercancías, el tren sólo consume el 1% de la energía consumida por el transporte

El suelo necesario para mover una unidad física de transporte por avión es aproximadamente 17 veces mayor que por ferrocarril

Viajar por carretera tiene 30 veces más riesgo de accidentes que viajar en tren

Con datos como los anteriores, parece que apostar por una intermodalidad basada en los medios menos contaminantes, ferrocarril y marítimo, donde los coches y camiones jugasen un papel mucho menor que en la actualidad, es apostar por el bienestar de los ciudadanos.

Sin embargo parece que la política de transporte no va en ese sentido; citando a José Manuel Naredo “No hay política de transporte sino de construcción de infraestructuras. (...) El exceso de infraestructuras elitistas y relativamente poco utilizadas, en vez de generar riqueza, a la postre genera pobreza, al gravar al país con enormes gastos de inversión y mantenimiento, que podrían haberse destinado a fines más razonables y/o rentables. O, también, que la mencionada sobredosis de infraestructuras genera, eso sí, riqueza para los constructores, pero pobreza para el país que las tiene que sufragar”.¹

Y siguiendo con las citas , en este caso de Paco Segura: “El salto tecnológico que supone la alta velocidad con respecto al ferrocarril convencional conlleva tres consecuencias fundamentales: una disminución muy importante de su funcionalidad como medio de transporte (incompatibilidad con la mayor parte de las mercancías y con los servicios regionales y de cercanías), la reducción de la eficiencia energética, y la multiplicación de los impactos ambientales (emisiones, ruido, fragmentación del territorio, etc.). Todo ello se traduce en unas infraestructuras con elevados costes para la sociedad.

Efectivamente, para conseguir velocidades de 300 Km/h o más, los trayectos han de ser casi rectos (con curvas de un mínimo de 7 Km de radio) y sin apenas pendientes, lo que hace que se deban quitar todos los obstáculos que encuentra la línea a su paso –desmontes, terraplenes, túneles, viaductos, grandes movimientos de tierras- provocando una fuerte herida en el territorio. Tampoco puede tener casi paradas, lo que hace que se dé servicio solo a las principales poblaciones, aumentando el desequilibrio territorial. En lugar de vertebrar, el AVE favorece lo contrario, una polarización territorial en la que los polos más desarrollados previamente son los que atraen y concentran la actividad económica”.²

¿Qué nos está pasando?

¹ Prologo al libro *Infraestructuras de transporte y crisis* de Paco Segura . Madrid 2012

² op. cit. Pág 63

Parece que no aprendemos; lo que nos está pasando a los almerienses es lo mismo que les ha pasado en otras zonas, por lo que no debemos asombrarnos. Todas las inversiones se destinan al AVE y la red convencional queda a su suerte. Así, las escasas conexiones que teníamos apenas “mejoran” (Madrid, unos cuantos minutos menos, pero se acuerdan del tren nocturno) o empeoran (prueben a ir a Sevilla en tren), por no decir que un ferrocarril como el de Almería, en sus orígenes minero, es decir para transportar mercancías (¿se acuerdan de Alquife?), se ha quedado casi únicamente para pasajeros, además compitiendo con el autobús. Pero no hay que preocuparse, si algún día llega el AVE que está previsto, las pocas personas que ahora van en tren, como ha pasado en otros sitios, tendrán que recurrir al autobús o al vehículo privado por los elevados precios del AVE. Eso sí, con un poco de suerte podremos ver algunos bonitos trenes del AVE desde fuera, aunque entrar en ellos puede resultar más complicado, ¿Sabían que el AVE tiene unos controles de seguridad para los pasajeros parecidos a los de los aeropuertos?.

El tema de si el AVE va a transportar mercancías, fundamental para nuestra provincia, o no, ha sido objeto de polémica, a final del año pasado algún alto cargo dijo que el AVE solo iba a transportar pasajeros, lo que produjo gran malestar, sobre todo entre los empresarios, lo que llevo al Ministerio a desmentir estas afirmaciones, pero el problema sigue tal cual, porque ¿Alguien sabe de algún AVE que transporte mercancías?

Antes hablábamos de los costes, el AVE tiene unos costes de construcción, explotación y mantenimiento muy superiores a los del ferrocarril convencional, por lo que cabe esperar que los costes de transporte sean superiores a los del ferrocarril convencional. Si se produjese la situación de que al final se acaba subvencionando el transporte de mercancías y pasajeros (como ya está pasando) por AVE con fondos públicos, esta infraestructura se convertiría en una fuente de desigualdad social, en la que los ciudadanos que no podemos coger este tren por su precio, estaríamos subvencionando a empresas el transporte de sus mercancías, así no solo las empresas constructoras se beneficiarían sino también las exportadoras y todo a costa del ciudadano de a pie, eso si después nos dirán que no hay dinero para reducir las listas de espera, subir las pensiones o mejorar la educación.

Ante lo que ha pasado y está pasando sería necesario reconducir la situación para no seguir enterrando dinero en infraestructuras que no solo no van a solucionar los problemas de transporte de pasajeros y mercancías sino que además van a suponer una hipoteca para el futuro por sus elevados costes de mantenimiento.

Almería necesita una red de transporte ferroviario convencional en condiciones, o por lo menos, en el peor de los casos, que funcione adecuadamente. El pensar que con el AVE podremos ir en menos tiempo a Madrid es iluso. Primero, solo podrán ir los que se lo puedan pagar. Segundo el AVE saldrá de Almería, pero no parará en cada pueblo antes de llegar a Murcia, si fuese así dejaría de ser AVE. Así que al final, con bastante probabilidad, los pocos que ahora son usuarios del tren pasarán a serlo de autobús o coche. Las inversiones en la mejora de la red con el resto de las provincias han sido ridículas, si las comparamos con las realizadas en el AVE. Consecuencia, al final ni AVE ni ferrocarril convencional para la mayoría de los ciudadanos.

Si de verdad se quiere hacer un Arco Mediterráneo de transporte, que desde nuestro punto de vista es necesario, la opción del AVE nos parece la menos acertada, por las razones expuestas. No se nos puede olvidar la conexión del ferrocarril con el puerto. El puerto de Almería debe ser una de las conexiones del transporte entre Europa y África y para ello, dentro de la intermodalidad del transporte, el puerto debe jugar un papel fundamental, por lo que no podemos entender un puerto sin tren.

Con respecto al AVE, parte de la infraestructura está hecha, y se podría aprovechar rediseñándolo todo para un tren convencional capaz de alcanzar velocidades en torno a los 200 Km por hora, velocidad más que suficiente para el transporte de mercancías y pasajeros con un coste bastante menor.

ALMERIA, MARZO 2017