

Territorio y medio ambiente

COORDINADORA: LAURA BALLESTER (levante.local7@epi.es)

TRANSPORTE

Tres años sin bicis en el tren a Teruel

Renfe promociona la Vía Verde de Ojos Negros pero impide subir bicicletas en los convoyes hacia Aragón

Antonio López Moreno*, Valencia. El pasado 3 de abril se cumplió el tercer aniversario de la puesta en funcionamiento por parte de Renfe Media Distancia de un tipo de tren poco amigo de los ciclistas, el TRD, en la línea Valencia-Teruel-Zaragoza. A pesar de que Renfe anunció dicha medida como un progreso y un aumento de viajeros, estamos convencidos de que después de los primeros meses de «novedad» en que según la propia Renfe aumentó la demanda, con el tiempo la línea ha ido perdiendo viajeros. Y decimos esto por varias razones. La primera por que en aquel entonces se expulsó de la línea a un sector de viajeros que estaba convirtiéndose en casi mayoritario (a veces llegaban a viajar hasta medio centenar de ciclistas para recorrer en su mayoría la recién inaugurada vía verde de Ojos Negros entre Barrocas y Torres-Torres). En segundo lugar por que con el tiempo esa vía verde se ha prolongado por tierras de Aragón hasta llegar el pasado mes de marzo a Santa Eulalia del Campo, y ello ha despertado mayor interés por recorrerla y en tercer lugar, porque esos trenes que se vendían como lo más moderno en trenes regionales han resultado un fiasco.

Hoy pues, nos encontramos con que los que gestionan Renfe y subsidiariamente el Ministerio de Fomento han decidido acabar con el tren de toda la vida. El Estado gestionado por los sucesivos gobiernos ha decidido invertir en el tren de alta velocidad y en cerrando estaciones y líneas férreas que daban servicio a un medio rural que cada vez se despuebla más. Esta claro que ni a Renfe, ni a los sucesivos gobiernos populares o socialistas les ha interesado para nada la vertebración territorial a través del tren, excepto claro está, la que se realiza a gran velocidad entre las grandes ciudades. Se habla de la necesidad de atacar el cambio climático, pero se promueve el uso intensivo de la carretera y de un ferrocarril que consume mucha energía. Se habla de las vías verdes a pesar aún, se insiste en vías verdes pero luego se dificulta el acceso a las mismas.

La mera existencia durante tres años del TRD en la línea Valencia-Teruel-Zaragoza es un claro testimonio de esta falta de interés por dar servicio al medio rural, favorecer el turismo sos-

■ «Es hora de que un gobierno aplique el "talante" a la movilidad o al diseño de la estación central»



VÍA VERDE DE OJOS NEGROS. Tres ciclistas, durante una ruta cuando se podía subir hacia Mora en tren y bajar tranquilamente en bicicleta.

tenible, dar alternativas de transporte acordes con el reto que supone el cambio climático y definitivamente prestar un servicio público para «todos». Mientras se invierten cuantiosas sumas en la adquisición de trenes de alta velocidad, Renfe Media Distancia apenas cuenta con trenes para prestar sus servicios. Ello explica el por qué durante la Semana Santa decidieron sustituir el antiguo por mejor tren, Man 592 (recientemente quedó fuera de servicio uno por un choque con un rebano de ovejas en Alicante) por un TRD. Ello explica también la razón por la cual Renfe es incapaz de cambiar estos trenes de una línea donde son más un fracaso que un avance.

Un tren concebido para Dinamarca

El TRD es un tren que técnicamente se concibió en Dinamarca y por lo tanto es un tren que no está adaptado a los perfiles montañosos de nuestro país. Es por ello por lo que sufren constantes averías remontando el Puerto Escandón o las Cuestas del Ragudo y dejan a menudo a los viajeros «colgados» en medio de las estaciones de Aragón. Si se repasan las hemerotecas de lo acontecido en esa línea estos últimos años nos daremos cuenta de cuál es el sentir de los usuarios de esta línea y de los habitantes de Teruel, que a pesar de todo sí que existe. Es un tren que a diferencia de todos los demás, sólo cuenta con dos coches y una sola puerta de entrada por coche. Un tren que no tiene el piso



PROTESTA. Manifestación en la Estació del Nord de cicloturistas.

CRONOLOGÍA

- 1992 ■ Renfe suprime el servicio de facturación de equipajes y la admisión de bicis en trenes.
- 1993 ■ La presidenta de Renfe, Merodí Sala media para que crear una normativa más avanzada (la actual) que permite las bicis como equipaje de mano en regionales y cercanías pero no en largo recorrido.
- 1999 ■ La coordinadora ibérica Con Bici advierte a Renfe, por carta, que los nuevos trenes regionales que van a adquirirse no prevean espacio para las bicis.
- 2000 ■ En julio, 200 miembros de Con

Bici protestan contra los TRD 594 que no admiten bicis y envían cartas al Ministerio de Fomento y a Renfe.

2001 ■ Renfe adquiere nuevos TRD pero de la serie 598 en los que consente reservar 6 plazas (ahora reducidas a 3 por una miquina de bebidas) para las bicis en los TRD serie 598. Valencia en bici elabora un informe remitido a las Cortes Valencianas para que se permita el uso de las bicis.

2005 ■ El 3 de abril se impide la subida de bicis a los TRD en los trenes Valencia-Teruel. Desde entonces, las protestas de los colectivos y usuarios de las bicis han sido continuas.

bajo y por lo tanto es de difícil acceso para las personas mayores o portadores de bicicletas u otros equipajes. Un tren que tras funcionar cuatro años en Andalucía y Galicia y ver sus pobres resultados fue sustituido por los nuevos 598 de tres coches y espacio para bicis, y enviado a aquellas autonomías que subvencionan menos el déficit de explotación. La víctima fue el gobierno de Aragón y los que sufrimos la decisión tomada bajo el gobierno de Aznar y Zapatero somos los aragoneses y valencianos que utilizábamos ese servicio que se dice público.

Cambio de talante

Es hora de que un gobierno que se dice socialista aplique ese «talante» social que ha demostrado tener, a la movilidad. Y no sólo nos referimos a la movilidad en trenes regionales para ir a las vías verdes, a realizar el camino de Santiago, o a Zaragoza a ir a ver la Expo... Sino a otras movienditas del día a día como los cercanías de Valencia, una estación del Norte con bi-ciaparcamientos en condiciones, una futura Estación Central donde los viajeros de las cercanías accedan por el primer sótano y los del AVE por el segundo y no al reverso...

Cambiando de talante no tendríamos necesidad de volver el año que viene a recordar lo que ahora estamos recordando.

*Miembro del colectivo Valencia en Bici.