

Publicat el 23-6-2002 a "Diari Levante - EMV".

L'hora del ferrocarril

Vicent Torres *

Com ja és ben sabut, el transport per carretera és responsable de greus impactes ambientals. Als documents sobre medi ambient o transports de l'Unió Europea aquest sector és identificat com el principal generador de gasos d'efecte hivernacle. Les noves carreteres i autopistes, en constant creixement, provoquen la destrucció de les millors terres, dispersen la contaminació i els accidents, i potencien un model de vida malbaratador de recursos i insolidari. Mentre tant, es tanquen línies ferroviàries, i les xarxes romanen infrautilitzades. Les inversions públiques es concentren en línies exclusives i molt impactants d'Alta Velocitat, com ara l'AVE.

Al recent "Llibre Blanc del Transport" de l'Unió Europea (Setembre del 2001) es reconeixien estos problemes, i es proposaven estratègies per a reequilibrar el transport, augmentant el paper del ferrocarril i evitar així el previsible (i pròxim) col·lapse del sistema de transports.

Al nostre País Valencià La situació comença a ser particularment greu. Patim la multiplicació d'autopistes, carreteres i rondes de circumval·lació, l'augment del parc automobilístic, el creixement del transport per carretera, i en particular els "trens" de camions que congestionen el corredor costaner. Mentre tant, es produeix l'estancament dels viatgers i de les mercaderies transportades per ferrocarril, l'abandonament (fins i tot la supressió del manteniment, què explica la freqüència dels descarrilaments) i l'amenaça de tancament de línies ferroviàries com la de Cuenca, Terol o Alcoi...mentre s'enlluerna la població amb les (discutibles) meravelles de l'AVE què vindrà. *"Bienvenido, Mr. Marshall!"*

Els ecologistes, i més recentment les plataformes sorgides a les diverses comarques valencianes, al caire de les mobilitzacions contra les propostes de nous corredors ferroviaris, han estat pràcticament les úniques veus què s'han alçat per a denunciar este disbarat, defensant a l'hora el manteniment i millora del servei ferroviari públic d'ús general.

Continuant amb esta trajectòria les Plataformes "Tren Sí, AVE No", junt als principals grups ecologistes (Acció Ecologista-Agró, Ecologistes en Acció, GECEN) i alguns Sindicats (Sindicat Ferroviari, CGT, STPV-Intersindical Valenciana) han impulsat un Grup de Treball què ha estudiat, al llarg de l'últim any, la situació del ferrocarril al País Valencià. Fruit d'este treball ha estat un important document titulat " *Per un Pla Director de Ferrocarrils al País Valencià*", què proposa a la Generalitat Valenciana i a tota la nostra societat un debat sobre el tipus de ferrocarril que necessitem. S'analitza la

realitat i el potencial del ferrocarril al nostre país, la necessitat de canviar les prioritats públiques (de cada 4 pessetes invertides en infraestructures de transport, pel conjunt de les Administracions i al llarg dels últims anys, 3 han anat a la carretera) i apostar pel ferrocarril, per tal d'aprofitar plenament el seu potencial. A l'actualitat, només el 4% dels viatgers i de les mercaderies utilitzen el ferrocarril. Com a conseqüència, el cost ambiental anual de la carretera, només a l'àmbit de la nostra Comunitat Autònoma, supera el bilió de pessetes anuals (6.221 milions d'Euros).

Es proposa a la Generalitat Valenciana d'assumir plenament les seues competències estatutàries, i impulsar la redacció d'aquest Pla de Ferrocarrils, partint d'uns pressupostos clars: la defensa del ferrocarril com a servei públic per a tota la societat, integral (no segregat en xarxes de diferents categories, com ara l'AVE), accessible física i econòmicament per a tota la societat. Un ferrocarril de qualitat que vertebrar el territori i done servei a les diferents demandes (transport local, llarga distància, mercaderies...). Un medi de transport que respecte el medi ambient, i aprofite al màxim les infraestructures existents, modernitzant les línies actuals amb preferència a la creació de nous corredors paral·lels als actuals, com es proposa per a l'AVE.

De manera urgent, cal concentrar inversions en la millora i modernització integral de l'actual xarxa ferroviària. Com a mostra del disbarat actual, la recent licitació pel Ministeri de Foment de 9 Kms de "AVE", amb un pressupost de més de 9.000 milions de pta, equival a més del doble del total de l'inversió en Rodalies al País Valencià, als últims 5 anys. També es veu com a prioritari integrar millor les línies existents, completar alguns enllaços pendents, crear noves xarxes de transport sobre rail en les principals àrees urbanes, potenciar la intermodalitat (la connexió i intercanvi entre els diferents modes de transport) tot i convertint el ferrocarril en la columna vertebral del sistema de transports valencià.

Seria convenient fer este debat abans de les properes eleccions, encara que es de témer que el ferrocarril no serà encara un projecte social sinó un arma electoralista en mans dels principals Partits. Predominarà la política de "primeres travesses" de "AVE", fugint dels problemes reals. Caldrà, segurament, abordar-los després de les eleccions, obrint el debat a tota la població valenciana, a tots els sectors i interessos socials. De moment, les persones interessades poden consultar la síntesi de l'Estudi a la pàgina web www.perlhorta.org , o demanar la publicació (o el text sencer en CD-ROM) a alguna de les organitzacions participants al treball.

* Dr. en Economia. Consultor Ambiental

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