



:: [portada](#) :: [España](#) ::

04-06-2013

Fomento sin trenes

Carlos Taibo

Rebelión

Sabido es que el Ministerio de Fomento ha tomado la delicada decisión de cerrar medio centenar de líneas de tren. Según la versión oficial de los hechos, semejante decisión responde a un criterio de estricta rentabilidad. La explicación suena a algo bien conocido: se deja de invertir durante años en las líneas en cuestión, se permite que el servicio se deteriore y, al cabo, el cierre se presenta como insorteable.

Pena es que, de la mano de una primera y palmaria contradicción, el mentado criterio de la rentabilidad sólo se aplique, sin embargo, a determinados servicios ferroviarios. Porque nadie ha conseguido demostrar que la alta velocidad, tan idolatrada por nuestros gobernantes, es rentable. En estos días más de uno ha recordado que veinte años atrás se manejó repetidas veces la idea de que la amortización de la inversión que había reclamado, dos décadas atrás, el AVE Madrid-Sevilla se iba a tomar nada menos que cien años. Y se ha subrayado también que las nuevas líneas de alta velocidad habrán de ser, por fuerza, aún menos rentables que las actuales. Para cerrar el círculo, obligados estamos a certificar que lo que se va a ahorrar de la mano del cierre de cuatro docenas de líneas de ferrocarril es una parte minúscula de lo que se sigue invirtiendo en el AVE.

Por si poco fuera lo anterior, y esto es acaso más importante, en la decisión de nuestros gobernantes se adivina una nula perspectiva de futuro: en un escenario planetario en el que se antoja inevitable el encarecimiento de la mayoría de las materias primas energéticas que empleamos lo suyo sería --parece-- pujar con claridad por el tren. El objetivo no sería, entonces, abstenerse de cerrar líneas sino, antes bien, ampliar el trazado de la red ferroviaria. Y no sólo en lo que hace a pasajeros: también en lo que se refiere a mercancías, toda vez que --dicho sea de paso-- el AVE es de nuevo, en este terreno, una ruina.

Claro es que actuar de esta manera implicaría primar el bien público y hacer otro tanto con los derechos de las generaciones venideras, prioridades que con toda evidencia no están en el guión, aberrantemente cortoplacista, de quienes toman decisiones como las que en estos días nos ocupan. La apuesta del Gobierno español, a través del cierre de líneas o de su sustitución por el transporte en autobús --que sin duda es una opción provisional que en muchos casos abrirá el paso a la clausura, sin más, de los trayectos afectados--, apunta a una final privatización, franca o encubierta.

La conclusión parece, en fin, servida: el proyecto ferroviario que abraza el actual gobierno español acarrea una apuesta desmesurada en provecho de trenes que deben beneficiar en exclusiva a las capas aposentadas de la población --quién puede pagar un billete de AVE--, por un lado, y a los habitantes de las grandes ciudades, por el otro. Mientras las posibilidades de transporte al alcance de la mayoría se degradan, la desertización ferroviaria es objeto de una nueva vuelta de tuerca. El



efecto mayor no es sino una plena disolución del concepto de servicio público acompañada del despliegue de sangrantes discriminaciones. ¿Cuánto tiempo tardaremos en percatarnos de las secuelas, indelebles, de tanta locura?

Rebelión ha publicado este artículo con el permiso del autor mediante una [licencia de Creative Commons](#), respetando su libertad para publicarlo en otras fuentes.