

¿Cómo citar los artículos de este libro?

Apellidos, Nombre (del autor del texto elegido) (2010). "Texto" (del artículo), en Aguilar Gil, M. (Coord.) *Construcciones y deconstrucciones de la sociedad*. Toledo: ACMS, pp. (de inicio y final del artículo elegido).

FRANCISCO DE LOS COBOS ARTEAGA.

(Universidad de Castilla-La Mancha).

Resumen

Este trabajo tiene por objeto analizar el escenario más favorable en Castilla-La Mancha para dar respuesta al Plan Estratégico de Renfe Operadora (2010-2012) que, en el seno del programa de liberalización del sector ferroviario en Europa, plantea definir "los servicios comerciales y las obligaciones de servicio público, y su modelo de gestión".

Antes de proseguir conviene dejar claro que esta investigación se entrega en la primera quincena de julio de 2010 y, en un contexto de aceleradas decisiones, sólo pretende revisar brevemente el proceso de liberalización del transporte ferroviario español en el marco europeo, las políticas públicas que deberían haberse desarrollado para lograr un transporte ferroviario sostenible en Castilla-La Mancha y, en un tercer apartado, las decisiones que, por acción u omisión, sobre el sector han repercutido en la última década en nuestra región.

Para realizar el trabajo, se cuenta con los documentos corporativos del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) y de Renfe Operadora que aportan macroindicadores de gestión, pero no descienden a datos regionales; si bien, estos pueden extraerse de las fuentes hemerográficas. Asimismo, se utilizan diversas informaciones y estadísticas europeas.

Como conclusiones, se propone que la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha asuma la transferencia de los servicios ferroviarios y, en este sentido, se aportan las principales líneas en las que debe trabajar la administración regional para lograr un ferrocarril social y sostenible para los ciudadanos.

Palabras clave: Políticas públicas, liberalización del sector ferroviario, sostenibilidad, ordenación del territorio, transferencias de renta.



LA REGIONALIZACIÓN DE LOS SERVICIOS FERROVIARIOS DE CASTILLA-LA MANCHA EN EL MARCO DE LA LIBERALIZACIÓN DEL SECTOR FERROVIARIO EN EUROPA

1. Introducción: La liberalización del transporte ferroviario español y sus problemas en el contexto europeo.

La liberalización del sector ferroviario forma parte del programa de la Unión Europea para garantizar la competencia entre los distintos de medios de transporte y, de este modo, lograr una mayor eficiencia de los intercambios entre los agentes productivos y comerciales. Sin embargo, pese a que este es un tema central desde de la promulgación de la Directiva sobre el desarrollo de los ferrocarriles, 91/440 de 19 de julio 1991, como en otros temas europeos, se avanza con grandes dificultades por las particulares interpretaciones que realizan los países.

El primer escollo es técnico, porque en la actualidad las redes de los 27 estados continúan siendo interoperables y presentan problemas en el tránsito de mercancías y viajeros, por las diferencias existentes en los sistemas de señales, tipos de electrificación, anchos de vías, gálibos de carga y las reglas para realizar las operaciones ferroviarias en cada país (Railway update, 2009).

Por otra parte, para estimular la libre competencia, como propugna la Política Común de Transportes, es imprescindible conocer cuánto cuesta realmente cada medio, tanto de forma directa como en su repercusión sobre la comunidad. En efecto, deben imputarse como gastos todos los factores necesarios que se usan en el transporte y, asimismo, deben repercutirse las “externalidades” o costes asumidos por otros miembros de la sociedad ajenos a esta actividad: congestión, accidentes, contaminación atmosférica, ruido y emisión de gases que contribuyen al efecto invernadero. En esta dirección, durante la década de los 90 se dieron pasos importantes con varios documentos: Green Paper. Hacia una tarificación equitativa y eficaz del transporte (Comisión de las Comunidades Europeas, 1995) y Tarificación equitativa del uso de las infraestructuras, (Comisión de las Comunidades Europeas, 1998). Con los mismos objetivos, nuestro país trabajó en la Estrategia Española de Desarrollo Sostenible (Ministerio de Medio Ambiente, 2001) y desde la Comisaria de Transportes y Energía de la Comisión Europea, dirigida por Loyola de Palacio, se publicó Libro Blanco. La política europea de transportes de cara al 2010, enmarcado en la Estrategia para

el Desarrollo Sostenible, aprobada en la cumbre de Gotemburgo. Su argumento central era “menos hormigón y más inteligencia” y tenía por objetivo elevar la cuota del transporte de mercancías por ferrocarril al 30%, una vez demostrado que los camiones eran muy ineficaces. Conforme con el Libro Blanco, la carretera estaba caracterizada por su desregularización laboral, por disponer de beneficios fiscales en sus vehículos y combustible, por no satisfacer peajes en las infraestructuras que utiliza y, definitivamente, por sus elevadas externalidades (Comisión de las Comunidades Europeas, 2002). Con objeto de acabar con estas prácticas limitadoras de la libre competencia, se promulgó la Directiva 2003/448 que regulaba el régimen de tarifas de los transportes por carretera y preconizaba imputar sus externalidades y reorientarlas a financiar infraestructuras más sostenibles. El cumplimiento de esta Directiva es desigual. En Alemania, Austria, Bélgica, Dinamarca, Luxemburgo, Países Bajos y Suecia, los camiones deben satisfacer todos los años un pago por los costes externos y por el uso de las carreteras. Además, Suiza, sin ser miembro de la Unión Europea, aplica cánones por externalidades a los camiones de más de 3,5 toneladas y a los trayectos que superan los 40 kilómetros. En el caso de España, esta Directiva sobre las tarifas y externalidades no ha podido implementarse, por las continuas demandas proteccionistas de las organizaciones empresariales de transporte de mercancías por carretera que, incluso, tras la huelga de 2008 han recibido más ayudas del Estado.

En todos los países de la UE, el punto de confluencia en el proceso de liberación ha sido separar, por una parte, las vías de tren y, por otra, los tráficos para que puedan operar empresas privadas. En España los primeros pasos de la liberalización se dieron en 1997 al crearse el Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF), cuyo cometido era dotar al país de nuevas líneas y, al mismo tiempo, realizar el mantenimiento de la red del ferrocarril. Asimismo, el gobierno de José María Aznar contemplaba un ambicioso proyecto de construcciones que tomaron cuerpo en el año 2000, cuando el Ministerio de Fomento promulgó el Plan de Infraestructuras de Transporte 2000-2007 (PIT), cuyo propósito era convertir a España en el país europeo con mayor número de kilómetros en explotación en alta velocidad. Para desarrollar este programa de construcciones, desde Bruselas, Loyola de Palacio hizo la previsión de un gasto de 66.485 millones de euros, de los cuales aproximadamente la mitad pertenecían a dos proyectos españoles -Interoperabilidad de alta velocidad de la Red Ibérica, 29.600 millones de euros y Travesía de los Pirineos de gran capacidad 5.000 millones-, con la advertencia que sólo el 10 por ciento de estos costes sería sufragado por fondos ajenos a nuestro país (Comisión de las Comunidades Europeas, 2002).

En un esfuerzo sin precedentes en otros estados de nuestro entorno, también se impulsaron más autopistas, algunas de ellas bajo la fórmula de pago por el usuario o por la de “peaje en la sombra”. Modo, este último, por el que todos los ciudadanos satisfacen su precio mediante impuestos, aunque este medio no tenga carácter social. Además, en esta época se ideó la apertura de un sinnúmero de aeropuertos regionales cuya explotación se conocía deficitaria antes de su apertura y que, por tanto, el esfuerzo de construirlos y, posteriormente, de mantenerlos sin aviones debía recaer sobre todos. Junto a estos proyectos expansivos, sirva un dato que debería haber sido central en el debate sobre las infraestructuras, en 2000, año de puesta en marcha del PIT, España ya ocupaba en primer puesto europeo en carreteras de gran capacidad -22,9 por cien mil habitantes, mientras que mismo indicador para la Europa de los 15 representaba 13,6- (Eurostat).

Con los mismos objetivos centrales que el PIT, como un avance más en la liberalización del sector, el 1 de enero de 2005 se crearon dos entidades públicas empresariales: ADIF y Renfe Operadora. Es decir, dos organismos públicos independientes de la Administración General del Estado; aunque ésta

es la que define sus objetivos de gestión y sus resultados económicos y, ante la cual, deben dar cuenta de su actividad en Contratos Programas. A partir de este momento, ADIF quedó encargado de la construcción, mantenimiento, gestión y cobro por el uso de la red y, por otra parte, Renfe de los tráficos, en competencia con otras operadoras privadas. Un nuevo paso en el programa de grandes obras fue dado en julio de 2005, al aprobarse el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT), con una dotación de 248,9 billones de euros, la mitad de ellos para nuevas vías férreas, especialmente, de alta velocidad con un gasto estimado de 83,45 billones de euros. Su principal propósito era dotar a España de 10.000 kilómetros de trenes muy rápidos, diez veces más de la longitud existente en ese momento.

Si bien es preciso señalar que, con los criterios de la Unión Europea, para garantizar la libre competencia entre los medios de transporte, todos los recursos dedicados por el Estado en las infraestructuras deben tener su correspondencia en el hecho que Renfe Operadora, alcance en su balance de 2010 la rentabilidad EBITDA (antes de impuestos, intereses y amortización) en todas las áreas de su actividad. Desde este año, la antigua ferroviaria pública solamente podrá recibir aportaciones del Estado por los servicios de Cercanías y de Media Distancia que, hasta el momento, son definidos como “servicio público” (Renfe, Contrato Programa, 2006-2010).

Sobre este objetivo de rentabilidad, es necesario significar que, en el último ejercicio del Contrato-Programa 2006-2010 entre el Estado y Renfe Operadora, la empresa ferroviaria ha debido realizar una corrección interna de sus objetivos, plasmada en un Plan Estratégico de Renfe Operadora 2010-2012. Su primer reto se dirige a: “Definir claramente la frontera entre los servicios comerciales y las obligaciones de servicio público, y su modelo de gestión [...] en el nuevo escenario de traspaso de competencias a las comunidades autónomas (regionalización)”. En palabras de Teófilo Serrano, director de Renfe, este objetivo está centrado en “los servicios en los que quizá deberían ajustarse los precios en algún caso, y deben aclararse las obligaciones de servicio público. Me refiero en concreto a los servicios de alta velocidad en media distancia, que se llaman lanzaderas. Quizás ese sea uno de los casos que tengamos que revisar con el Gobierno o con la autoridad pública competente, exactamente cuál va a ser su régimen de futuro” (Serrano, 2009).

Este es un nuevo problema en nuestra región que, puede concretarse, de acuerdo con los datos publicados por la prensa, en las lanzaderas Toledo-Madrid y Puertollano-Ciudad Real-Madrid, con un déficit en 2009 de 900.000 euros, en la primera relación y de casi nueve millones de euros, en la que se presta a la provincia manchega (La Tribuna de Toledo, 4/4/2010). Tampoco son alentadores, los resultados previstos por el grupo de proyecto de Renfe sobre la futura línea de Alta Velocidad Madrid-Valencia cuando plantea una explotación sin lanzaderas a Cuenca y Albacete, porque presentarían un resultado negativo de 5.811,4 miles de euros, a precios 2008 (Renfe. LAV Madrid-Valencia. Grupo de Proyecto, 2009).

2. Las políticas públicas en el transporte ferroviario de Castilla-La

Mancha: una aproximación a sus objetivos.

Las políticas públicas tienen por objetivo central adoptar decisiones de forma racional sobre el bienestar de los ciudadanos. Ahora bien, este proceso es complejo y en él intervienen las fuerzas de distintos grupos de interés, en ocasiones, con fines contrapuestos. Dentro del sector ferroviario, estos

grupos pueden ser caracterizados en el Ministerio de Fomento, ADIF, Renfe Operadora, otras compañías privadas, los ferroviarios, las empresas de material de transporte, las constructoras de obra civil, los usuarios y, por último, diferentes plataformas ciudadanas que buscan mejorar las prestaciones de los trenes en sus áreas de influencia. Es necesario precisar que son las administraciones públicas las que, en última instancia, valoran qué intereses son más valiosos para el conjunto social. Este es el contenido medular de las políticas públicas, porque al asignar los siempre escasos recursos de las administraciones; aunque, no sea de forma deliberada, son favorecidos unos grupos en detrimento de otros. Sirvan los siguientes ejemplos para ilustrar este tema. En los últimos veinticinco años el sector ferroviario ha perdido miles de puestos de trabajo, desplazados a otros medios de transporte menos sostenibles, pero con asociaciones patronales poderosas; entre los servicios de interés social, por las demandas ciudadanas, los de cercanías se prestan con mayor calidad que los regionales o, en algunas ciudades, las estaciones se deslocalizan de la trama urbana con el propósito de generar plusvalías inmobiliarias. Por tanto, siempre, por acción o por omisión y, en ocasiones, en sentido diferente al discurso presentado en comunidad, las administraciones asignan recursos al empleo, a la calidad del servicio, a ordenar del territorio o, como veremos a continuación, redistribuyen oportunidades de renta entre los grupos de interés.

Para sentar las bases de una política de transportes, en primer lugar debe definirse quiénes son los destinatarios de los servicios y, a la vez, cómo éstos afectan a la movilidad y la ordenación del territorio. Es decir, si se propone un modelo de ferrocarril social y sostenible, éste debe satisfacer la necesidad de desplazamiento del mayor número posible de personas y mercancías, facilitando la intermodalidad, y llegar al mayor número posible de localidades o, por contrario, explicar que la apuesta es por trenes destinados al segmento económico más elevado de la sociedad y a las grandes ciudades. La segunda instancia consiste en estudiar respecto a qué medio debe mejorarse la cuota en el transporte –carretera o avión-. Este aspecto es esencial para nuestra comunidad, porque al ser la mayoría de los desplazamientos intra e interregionales no superiores a los 250 kilómetros y por carecer de ciudades de gran tamaño y puertos marítimos, debemos concentrar nuestros esfuerzos en la mejora de la red férrea convencional y en definir una serie de puertos secos para trasvasar cargas de los camiones al ferrocarril. Definidos estos aspectos, debe justificarse la necesidad de las infraestructuras del mismo modo que se realiza cualquier otra inversión. Por tanto, este tercer paso consiste en conocer la demanda de transporte, sin confiar en un crecimiento inducido casi ilimitado, como se ha estimado en buena parte de los actuales proyectos. Además, junto a los ingresos posibles derivados de la demanda, para no crear distorsiones interesadas, debe realizarse una evaluación muy precisa de los costes reales que van a dedicarse a la red de transportes para evitar las desviaciones entre lo presupuestado y el precio final.

Retomemos el primer punto, por ser clave para definir qué transporte queremos. Como los efectos de infraestructuras recaen sobre la sociedad, sin duda, hay que explicar qué territorios y segmentos de la población van a recibir mayores oportunidades o transferencias de renta. Conviene dejar muy claro este apartado, porque definitivamente las políticas públicas consisten en realizar una elección racional entre “costes de la oportunidad”. Por una parte, entre gastar sin medida en trenes veloces, autopistas y aeropuertos, aunque sólo concedan nuevas posibilidades a algunos territorios y segmentos de la población o, por otra parte, dedicar los esfuerzos a actividades directamente productivas –promoción pública de trabajos estables y de calidad- y en inversiones sociales –educación, sanidad, protección al desempleo y a la dependencia-. Estos deberían haber sido los puntos centrales de debate en 2000,

cuando la Europa de los 15 en ese año destinaba el 27,2% del PIB a gastos sociales y España, únicamente, el 19,1% o, cuando nuestro país sufría una de las mayores desigualdades en la distribución de la riqueza del continente. Con la advertencia que, los descomunales gastos en infraestructuras no han aportado mejora alguna en el reparto de los ingresos (Eurostat, datos 2000-2008). Por último, en este tiempo, tampoco hubo la posibilidad de debatir que un posible déficit se trasladaría a mayor endeudamiento público, superior presión fiscal o al presente recorte del escueto estado de bienestar español.

3. Repercusión de las políticas de transportes en Castilla-La Mancha (2000-2010): un breve balance.

Desde el año 2000, las bases del ideario de las políticas de transporte han sido extremadamente simples: trasladar a la opinión pública menores tiempos de viaje y “revalorizaciones” urbanísticas, ventajas de las que, supuestamente, se beneficiarían todos, en su condición de demandantes de movilidad o, en su caso, como propietarios de viviendas. En el ámbito de nuestra región, el II Plan Director de Transportes de Castilla-La Mancha aprobado el 18 de diciembre de 2.001 por el Consejo de Gobierno, pese a sus declaraciones a favor del ferrocarril convencional, se ha caracterizado por facilitar la misma doctrina impulsada desde el estado. Por otra parte, desde esta fecha, distintas plataformas y movimientos ciudadanos han reivindicado un transporte social y sostenible: **Jornadas de debate sobre el ferrocarril en Castilla-La Mancha -Coordinadora de Asociaciones de Vecinos Regional, Ecologistas en Acción, CCOO, IU-CLM, CGT y UGT- (Toledo 2002)**, Plataforma por la conexión ferroviaria de la comarca de Madridejos y Consuegra, AVE dentro de Cuenca, Plataforma de Tomelloso, Defensa del ferrocarril público (Toledo) y diversas iniciativas en La Sagra. Sin embargo, en Castilla-La Mancha el grupo de presión necesario para difundir la ideología desarrollista han sido los medios de comunicación, algunos de ellos con intereses económicos directos en las infraestructuras y en operaciones urbanísticas asociadas a las mismas, que plantearon la necesidad de sus negocios con el recurrente discurso de “no hay alternativa”.

Sustraído a buena parte de la ciudadanía, el debate sobre el modelo de las infraestructuras necesarias para nuestra región, la imagen de establecer vías de gran velocidad y edificar viviendas, muy por encima de la demanda, ha encontrado un amplio consenso durante los últimos diez años. Por supuesto, como cualquier intervención realizada sobre el tejido social, debe recordarse que al implementarse estas actuaciones, hay actores beneficiados en términos de oportunidades de renta y, por otra parte, un sector de la sociedad que debe darles esas posibilidades.

3.1. Desarticulación e indefinición de la red

En otra ocasión, hemos mostrado que las nuevas infraestructuras férreas en Castilla-La Mancha facilitan el acceso a Madrid, pero penalizan severamente los tiempos de viaje y los precios a satisfacer por los viajeros en las relaciones interregionales (Cobos, 2008). Recordemos que, en los últimos años, la provincia de Toledo ha sufrido varios cierres de líneas –Algodor-Toledo, Parla-Algodor y Villacañas-Quintanar de la Orden-, que han aislado a la capital del resto de la región y, por otra parte, se han perdido posibilidades de desarrollo económico. Pese a esto, como demuestra el documento *Resumen*

Autorizaciones Conexión de Infraestructuras Ferroviarias de Titularidad Privada (Apartaderos), a la REFIG, Toledo es la provincia española que ha recibido más demandas entre 2006 y 2010 para establecer apartaderos industriales y podría haber acogido más empresas, en el caso que no se hubiesen levantado las citadas líneas (Adif, 2010).

Junto a estos desmantelamientos, al menos desde el año 2000, la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha ha destinado todos los recursos económicos procedentes del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) a financiar la construcción de la línea de alta velocidad Madrid-Toledo (Adif, 2008). Por contrario, y a diferencia con otros territorios, –Andalucía, Asturias, Castilla y León, Extremadura, Galicia, Murcia y Valencia-, nuestra región no dedicó esfuerzo alguno a modernizar las vías de ancho ibérico u otras alternativas como construir ramales de enlace entre las distintas líneas para generar efecto red o mantener el servicio de trenes regionales y de mercancías a Toledo mediante un tercer carril, como se ha adoptado en Huesca. Finalmente, es necesario recordar en este punto que, a la hora de adecuar la línea Madrid-Jaén a mayores prestaciones, se planteó acometer una variante para volver a dar servicio a los cuarenta mil ciudadanos de Tomelloso y Argamasilla de Alba. Una demanda unánime de la comarca, que ha sido desestimada.

3.2. Controvertidos desarrollos urbanísticos

En el proceso de liberalización del sector ferroviario, todas las “áreas de negocio” de la entidad pública empresarial ADIF tienen el mandato de obtener beneficios, una circunstancia que ha podido facilitar que en localidades de nuestra región se prime materializar suelos ferroviarios sobre las necesidades de transporte. Estos han podido ser los casos de Desarrollos Inmobiliarios de Castilla-La Mancha, sociedad participada por ADIF con un 40% para urbanizar los terrenos de la estación de Tomelloso, pese a que había una fuerte voluntad de los ciudadanos por recuperar la infraestructura ferroviaria y de Renfurbis que, con el mismo porcentaje de accionariado por parte de ADIF, ha impulsado Golf de Valdeluz en las proximidades de Guadalajara-Yebes. Junto al fracaso de estos proyectos, es necesario tener en cuenta que, pese a ser anunciado reiteradamente por algunos medios de comunicación regionales, no se ha trasladado ningún madrileño a residir en ciudades con excelentes condiciones de vida. Precisamente, porque es conocido en el transporte, desde hace mucho tiempo, que la movilidad es centrípeta. Las grandes localidades, al ofrecer mayores oportunidades, son las que atraen los recursos de las pequeñas.

De acuerdo con la Constitución Española en su artículo 149/21, el Estado tiene competencias exclusivas sobre las líneas ferroviarias que exceden del ámbito de una comunidad autónoma. Sin embargo, desde el acuerdo de Murcia de 2001, se pone encima de la mesa la incongruencia de atribuir a los Planes de Ordenación Municipal la potestad para ubicar las estaciones. Es evidente que, como se está demostrando en Guadalajara y otros lugares de España, deslocalizar estaciones de la trama urbana repercute en la pérdida de viajeros tanto en la ciudad que realiza esta práctica, como en el resto de la red. Estas consecuencias son suficientemente conocidas en Francia desde hace tiempo, donde se levantaron algunas paradas en “medio de ninguna parte” -Montchanin, Mâcon-Loché, Haute Picarde...-. Construidas para contentar reivindicaciones locales, sin planificación alguna sobre el territorio, son denominadas gares-betteraves -estaciones de las remolachas-, porque este sería el principal tráfico que podrían atender (Daniel, 2006).

3.3. Repercusiones medioambientales y consumo de recursos energéticos

También, en estos planes y a diferencia de otros territorios europeos, se eludió debatir sobre cualquier tipo de problema medioambiental que pudieran plantear las nuevas infraestructuras -daños en espacios protegidos, pérdidas de masas forestales, impactos en el paisaje, acuíferos contaminados, descomunales gastos energéticos dedicados a la construcción... - (Thiéry, 2006). Incluso, aunque, se ha enfatizado que estas infraestructuras permitirían ahorrar energía en el transporte, España ha pasado de emitir el equivalente a 86,96 millones de toneladas de CO² en 2000 a 112,27 en 2007, lo que muestra fehacientemente la ineficacia de los planes (Eurostat). Sobre todo, porque al favorecerse los mercados supranacionales en menoscabo de los regionales, ha quedado en evidencia que las políticas europeas han facilitado el incremento de la movilidad forzada y, asociada a la misma, el desproporcionado empleo de recursos energéticos. Sin duda, a estos fines se dirigen los planes Renove del automóvil para favorecer la circulación rodada sobre el principio, que el consumo excesivo del coche anima un determinado tipo de modelo económico y social. Conforme con los datos del Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDEX) del Ministerio de Fomento y Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, el coste de un kilómetro en un automóvil diesel es de 0,45 euros, contemplados todos los factores: inversión, mantenimiento, reparaciones, cambio de neumáticos, pólizas de seguros, impuesto de tracción mecánica, combustibles, aparcamiento, multas y peaje. Por otra parte, como la ocupación media de un coche se sitúa en 1,3 usuarios por vehículo (Turnbull, 1994), podemos evaluar el coste final por viajero y kilómetro en 0,346153 euros, sin imputarse la mano de obra empleada en la conducción y las externalidades. Un derroche de recursos que corresponde, únicamente, a dar satisfacción a los mercados.

Finalmente, centrados los esfuerzos en la alta velocidad, en nuestra región se ha perdido la oportunidad de generar nuevos tráficos ecológicos que, para ser rentables, sólo pueden ser transportadas por ferrocarril. En esta dirección, en los últimos años se solicitaron apartaderos para biocombustibles -Bioetanol de la Mancha (Alcázar de San Juan) y Arytel Villarrubia (Villarrubia de Santiago)-. Además, como en otras regiones, debería haberse impulsado una planta de reciclado integral o desarrollarse el aprovechamiento energético de la biomasa forestal con el establecimiento de cargaderos entre las estaciones de Cuenca-Enguñados.

3.4. Trasladar las pérdidas del ferrocarril social a la comunidad

Como en el resto del Estado, en Castilla-La Mancha los trenes de media distancia -regionales- son considerados como servicios públicos que deben prestarse a la comunidad, porque su falta provocaría alteraciones en la ordenación del territorio, superiores desequilibrios de renta y deterioros ambientales. Sin embargo, a partir de determinado umbral de rentabilidad económica se estima que no cumplen los citados objetivos y, bajo esta premisa, desde 1995 el Estado trasladó a la Junta de Comunidades el déficit económico de los itinerarios Aranjuez-Cuenca-Utiel y Talavera-Madrid. Es necesario precisar que nuestra región asumió la propuesta del Estado sin negociar aspectos clave que deberían haber sido resueltos por el gobierno central antes de transferir las pérdidas económicas. En primer lugar, la línea de Cuenca presentaba una infraestructura muy deficiente, cuya falta de mantenimiento era responsabilidad del ministerio de Fomento y, por otra parte, los horarios y frecuencias de trenes del corredor Talavera-Torrijos-Illescas eran inadecuados a las necesidades de la población. Sin resolverse

estos problemas por inacción de las administraciones, pese haberse aprobado un II Plan Director de Transportes de Castilla La Mancha en 2001, el hecho destacable es que, desde 2002 hasta 2008, la Junta de Comunidades ha sido la única región española que ha desatendido las facturaciones realizadas por Renfe-Operadora por prestar servicio en las líneas deficitarias. A 31 de diciembre de 2008, la deuda ascendía a 19,193 millones de euros (Ministerio de Fomento, 2009).

3.5. Transferencias de oportunidades de los territorios y sectores de la población menos favorecidos a los más favorecidos

Como hemos revisado anteriormente, la puesta en marcha de líneas de alta velocidad conlleva suprimir los trenes convencionales o su reducción, como propone Renfe para la línea de Cuenca en el ejercicio 2011. Es evidente, que esta política castiga a las rentas más desfavorecidas: mujeres, pensionistas y estudiantes; mientras, a la vez, el fiasco de las nuevas infraestructuras demanda ingentes fondos a las administraciones para su mantenimiento. Sirvan los siguientes ejemplos para ilustrar esta cuestión, las autovías R-2, Madrid-Guadalajara; R-4, Madrid-Ocaña, AP-36, Ocaña-La Roda y AP-41, Madrid-Toledo, no han respondido a las expectativas de tráfico y, en la actualidad, soportan fuertes pérdidas y tampoco son benévolos los resultados de la Autovía de los Viñedos. De todos estos fracasos, con un coste superior a los 500 millones de euros, la Madrid-Toledo no ha conseguido ni el 10% del tráfico previsto y sus socios -Isolux-Corsan, Comsa, Azvi, Sando y Banco Espíritu Santo- han demandado 420 millones de euros ante el Tribunal Supremo en concepto de quebranto económico por supuestos incumplimientos del Ministerio de Fomento (**Cinco Días**, 25/05/2010). Dentro de este apartado, también deben citarse las experiencias negativas de los aeropuertos de Ciudad Real con 6.874 pasajeros en el primer trimestre de 2010 (Aeropuerto de Ciudad Real, 2010) y el de Albacete, con 1.921 usuarios, en el mismo periodo de tiempo (La Tribuna de Albacete 14/04/2010), que consumen fortísimas subvenciones públicas y cuyo rescate ha quedado a cargo de la Junta de Comunidades.

Conclusiones: una oportunidad para la regionalización de los servicios en Castilla-La Mancha

Este texto se entrega en la primera quincena de julio de 2010 y no especula con los acontecimientos que puedan producirse como consecuencia del acuerdo del Consejo de Ministros de 2 de julio de 2010, por el que se establecen las bases para la fijación de las obligaciones de servicio público en los servicios de transporte ferroviario de viajeros, que deberá presentar el Ministerio de Fomento al Consejo de Ministros antes del 30 de noviembre. Esta es la fecha meta en la que deberá publicarse la relación de servicios de transporte de viajeros en tren, así como los tramos y frecuencias que, finalmente, se garantizarán por interés público.

En todo caso, desde que fue promulgada la Directiva sobre el desarrollo de los ferrocarriles, 91/440 de 19 de julio 1991, y aunque, a fines de 2001, se aprobó el II Plan Director de Transportes de Castilla La Mancha, la inacción de la Junta de Comunidades sobre el ferrocarril ha provocado una serie de disfunciones en algunos territorios y sobre el segmento de renta más desfavorecido. Sin embargo, esta estrategia de “no tomar decisiones” parece inaceptable en el actual marco de relaciones entre el

Estado y las Comunidades Autónomas. El principal propósito del Plan Estratégico de Renfe Operadora (2010-2012) es el “traspaso de competencias a las comunidades autónomas (regionalización)”. De este modo, a instancia de la entidad pública empresarial ferroviaria, el Estado va a pretender que las autonomías contribuyan al pago de los trenes de Media Distancia, tanto en alta velocidad, como en el ferrocarril convencional. El primer escenario a considerar es similar al presente. Consistiría en imputar las pérdidas a la Junta de Comunidades, con la advertencia que los servicios en alta velocidad son más deficitarios que los tradicionales. La segunda posibilidad, alentada desde algunos sectores, radicaría en acelerar el deterioro de los servicios, para propiciar en breve tiempo la supresión de los trenes o en el cierre definitivo o parcial de las líneas en ancho ibérico. Por cierto, éstas con mayor beneficio social añadido, por ofrecer un tráfico de viajeros que no tiene alternativa en la carretera, por su potencial para ubicar empresas que precisen usos ferroviarios y por posibilitar itinerarios alternativos para tráficos de mercancías. Si bien, desde la promulgación de la Ley del Sector Ferroviario, la responsabilidad final del cierre de las líneas al paso de los trenes ha sido transferida a las comunidades autónomas. Conforme con el art. 6 del Reglamento del Sector Ferroviario (Real Decreto 2387/2004 de 30 de diciembre), que desarrolla el art. 11 de la ley, el Ministerio de Fomento ofrecerá el traspaso de las líneas o de tramos de las mismas, objeto de clausura, a la región o regiones por cuyo territorio transcurran, siempre que haya compromiso de una parte, a efectuar la financiación necesaria para su administración y, de otra, a mantener el servicio ferroviario durante el plazo de cinco años.

La tercera posibilidad es la que apuntamos hace casi década y media en “Los servicios ferroviarios regionales castellanos-manchegos: una aproximación a su oferta y demanda futuras”, texto en el que dedicamos un epígrafe a la “Gestión de los servicios ferroviarios por parte de la Junta de Comunidades” (Cobos, 1997). Esta es la opción comúnmente aceptada en la actualidad. Tanto en los textos teóricos (Comisión de Transportes, 2006), como en la práctica europea de la liberalización del sector ferroviario. Su enunciado es sencillo. Cualquier entidad que cumpla los requisitos determinados en la legislación puede obtener una licencia para el transporte de viajeros o mercancías. Por supuesto, las comunidades autónomas españolas, y a semejanza de otros países europeos, pueden definir los servicios y disponer de sus propios trenes, permaneciendo la propiedad de las infraestructuras que exceden del ámbito de una región en titularidad del Estado.

En todo caso, y estas son las ideas centrales de estas conclusiones, antes de concluir este año, la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha deberá elegir entre hacerse cargo de más pérdidas, cerrar parte de la red de interés social o, como mejor opción, asumir las competencias para definir los servicios ferroviarios de acuerdo con las necesidades de la región.

Bibliografía

- AEROPUERTO DE CIUDAD REAL** (Observación realizada el 25 de mayo de 2010).
- ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS (2008)**: *Memoria económica*. Madrid, Dirección General de Explotaciones de la Infraestructura. Dirección General de Atención al Cliente.
- ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS (2010)**: *Declaración sobre la Red 2010*. Madrid, Dirección General de Explotaciones de la Infraestructura. Dirección General de Atención al Cliente.
- ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS (2010)**: *Resumen Autorizaciones Conexión de Infraestructuras Ferroviarias de Titularidad Privada (Apartaderos), a la REFIG*, Abril 2010. Madrid, Dirección General de Explotaciones de la Infraestructura. Dirección General de Atención al Cliente.
- COBOS ARTEAGA, F. (1997)**: “Los servicios ferroviarios regionales Castellano-Manchegos. Una aproximación a su oferta y demanda futuras”. *Añil*, 14, pp. 65-69.
- COBOS ARTEAGA, F. (2001)**: “Ferrocarril y espacio regional. Un análisis sobre la ordenación del territorio en Castilla-La Mancha”. *Añil*, 23, pp. 52-56.
- COBOS ARTEAGA, F. (2008)**: “El ferrocarril en Castilla-La Mancha entre dos milenios: La ilusión de un progreso”, Cuenca, Universidad de Castilla-La Mancha, pp. 199-219.
- COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS (1995)**: *Hacia una tarificación equitativa y eficaz del transporte –opciones para la internalización de costes externos del transporte en la Unión Europea. Libro Verde*. Bruselas, Comisión de las Comunidades Europeas,
- COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS (1998)**: *Informe del Grupo de Alto Nivel sobre tarificación de las infraestructuras de transporte. Informe a la Comisión*. Bruselas, Comisión de las Comunidades Europeas.
- COMISION DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS (2002)**: Libro blanco. La política europea de transportes de cara al 2010: La hora de la verdad. Bruselas, Comisión de las Comunidades Europeas.
- COMISIÓN DE TRANSPORTES (2006)**: *Informe sobre la liberalización del Ferrocarril*. Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos,
- DANIEL, G. (2006)** : « Comment le TGV a redessiné la France », *Ville & Transports*, septembre, pp. 26-32.
- DOSSIER, (2009)** : « ETCS : National solutions or standardisation? », *Railway update*, 5-6, pp. 116-119.
- JUNTA DE COMUNIDADES DE CASTILLA LA MANCHA. (2001)**: II Plan Director de Transportes de Castilla La Mancha.
- MINISTERIO DE FOMENTO (2005)**: Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte 2005-2020. Madrid, Centro de Publicaciones del Ministerio de Fomento.
- MINISTERIO DE FOMENTO (2009)**: Resolución de 7 de julio de 2009, de RENFE-Operadora, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2008. Boletín Oficial del Estado, sábado 3 de octubre de 2009.
- RENFE. (2009)**: LAV Madrid-Valencia. Grupo de Proyecto, LAV Madrid-Valencia 2010. Documento fechado el 4 de diciembre de 2009.

- RENFE-OPERADORA (2007):** Contrato–Programa entre la Administración General del Estado y la Entidad Pública Empresarial RENFE–Operadora 2006–2010. Madrid, Dirección General de Seguridad, Organización y Recursos Humanos. Dirección Corporativa de Organización y Desarrollo.
- SERRANO, T. (2009):** “Renfe tiene mucho que decir en la liberalización del ferrocarril”, En Punto. La Revista de Renfe Operadora, octubre 2009, pp. 4-10.
- THIÉRY, C. (2006):** « Italie: ces écolos qui ne veulent pas du Lyon-Turin », Villes & Transports, pp. 50-55.
- TURNBULL, R. (1994):** *High Occupancy Vehicle Project Case Study*, U.S. Department of Transportation. Washington.

Referencias en la WEB

www.aeropuertocentralcr.com/index.php