



plotación punto a punto entre las grandes ciudades para competir con el avión. En la provincia se pasa de no estar prevista ni siquiera parada del AVE en Ciudad Real en el año 1988 a contar con una explotación diferenciada de trenes solo para atender la demanda de Ciudad Real y Puertollano con Madrid, y entre ambas poblaciones, a los seis meses de su inauguración en el año 1992. Todo ello además de las paradas del resto de trenes con destino a Sevilla y Córdoba”.

Añade que “nada más finalizar la Expo se produce un incremento de las frecuencias de viaje diarias en las horas de mayor demanda y nuevos precios que permitieron establecer abonos de viaje mensual para desplazarse entre Madrid-Ciudad Real y Ciudad Real-Puertollano. Y así nacen las Lanzaderas de Ciudad Real y Puertollano que con el paso del tiempo y los cambios de material rodante conformaran el modelo de explotación AVANT en el resto de líneas de alta velocidad en España y que cuentan con distintos modelos de tarjeta de abono de viaje que van desde los 10 viajes hasta los 50”.

Preguntado sobre si considera que Ciudad Real y Puertollano han aprovechado todas las posibilidades y potencialidades que ofrece el AVE o deberían haberlas explotado más, Escolástico apunta que “Madrid es hoy día la ciudad de España que más residentes originarios de Ciudad Real tiene, especialmente jóvenes, y sin embargo prefieren vivir en la periferia de la gran ciudad, con tiempos de viaje a su lugar de trabajo muy superior a los cincuenta minutos que tardan las lanzaderas entre Ciudad Real y Madrid, porque los precios del transporte diario superan sus posibilidades económicas”.

También indica que “los jóvenes se forman en la Universidad regional, en Ciudad Real, con impuestos de la Comunidad Autónoma, y cuando encuentran la salida profesional, habitualmente en Madrid, se arraigan porque el modelo de transporte actual no les permite económicamente continuar viviendo en Ciudad Real y se tienen que marchar a vivir a la periferia de Madrid, con tiempos de viaje en los desplazamientos interiores de Madrid superiores a los que tienen las lanzaderas entre Ciudad Real y Madrid”.

Desde su punto de vista “es difícil, por los precios del transporte, atraer a nuevos residentes a Ciudad Real que, encontrando atractivos suficientes para residir en la ciudad, por la mayor facilidad de acceso a la vivienda, a la educación, a la sanidad, al deporte, al ocio, etc. decidan siquiera plantearse esta opción de cambio de residencia. Los precios de los abonos de viaje mensual han impedido un mayor crecimiento de las ciudades de Ciudad Real y Puertollano y de los pueblos de su entorno. Con un modelo de transporte, para los Conmuter de Ciudad Real y Puertollano, con dirección a Madrid, como el actual, donde el precio medio por persona mes, incluido los desplazamientos internos de ambas ciudades, aparcamiento, metro, bus y/o coche, ronda los 750 euros mensuales es fácil de determinar el perfil de ciudadanos dispuestos a desplazarse diariamente y no abandonar Ciudad Real. Es muy posible que las variables tiempo de viaje y precio, para la toma de decisión, que utilizábamos cuando aparecieron los primeros commuter, hoy no sea suficiente”.

“La infraestructura ferroviaria seguirá siendo esencial para el transporte”

Por otro lado, opina como durante estos años “hemos visto como iniciativas empresariales privadas, pero con fuerte apoyo económico público, en torno al AVE, y que iniciaron sus obras, se presentaron como la salvación económica de esta provincia y sin embargo acabaron en concurso de acreedores. Nada más tenemos que tirar de hemeroteca, algo tan de moda hoy día, para ver como proyectos de ‘El Reino de Don Quijote’ y ‘El Aeropuerto de Ciudad Real’, o los ‘Campos de Golf’ en Villa Mayor de Calatrava, entre otros, por citar obras ya iniciadas y fallidas donde se ha enterrado mucho dinero e inversión, y que tenían basada una parte de su estrategia en el corredor de alta Velocidad a su paso por Ciudad Real y en las paradas del tren en las estaciones de Ciudad Real y Puertollano”.

A pesar de ello indica que estas “experiencias negativas”, que “se ven frustradas fundamentalmente por la crisis económica de 2007, no pueden lastrar el futuro de la provincia en torno al AVE porque la infraestructura ferroviaria seguirá siendo esencial para el transporte en los próximos cincuenta años. Desde mi punto de vista hace falta una oferta solvente de modelo económico y cada día es más difícil porque son más las ciudades AVE”.

“Fue una época donde toda la estructura política provincial, regional y nacional, curiosamente gobernada en los tres ámbitos por el Partido Socialista, se volcó con una ciudad donde su alcalde era independiente. Lorenzo Selas, como alcalde de Ciudad Real, José María Barreda, como consejero del gobierno regional en aquellos momentos, y José Bono, como presidente de la Junta de Castilla-La Mancha, en un auténtico ejercicio de responsabilidad y de gestión política, consiguieron que el proyecto ferroviario del NAFA, que además estaba sujeto a término fijo, cambiase e incluyese a Ciudad Real capital y Puertollano en su trazado y contemplase las inversiones para unas nuevas estaciones”.

Según han informado a Lanza desde Renfe en los 30 años de servicio entre Madrid, Ciudad Real y Puertollano, el total de viajeros suma 38,7 millones (Lanzaderas en un primer momento y Avant en la actualidad).