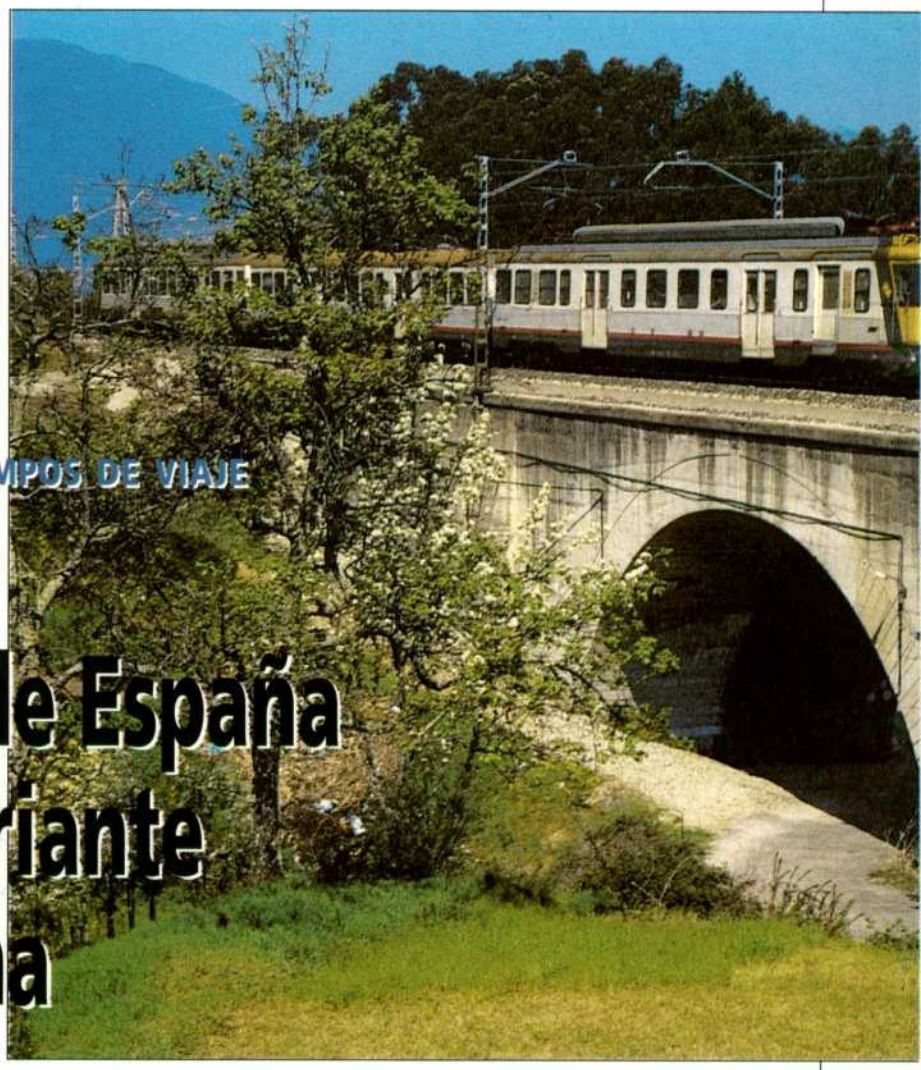
Las líneas férreas de Galicia, Asturias, Cantabria y Castilla y León atraviesan una situación delicada. Desde hace algunos años decrece el uso del transporte ferroviario. Según los expertos, el ferrocarril del noroeste necesita urgentes inversiones en infraestructura para modernizar trazados, reducir los tiempos de viaje y reequilibrar la situación entre los diferentes modos de transporte terrestre.



CLAVE PARA REDUCIR LOS TIEMPOS DE VIAJE

El ferrocarril del noroeste de España necesita la variante de Guadarrama

José Luis Ordóñez

El nuevo acceso ferroviario al norte y noroeste de España que recoge el Plan Director de Infraestructuras, PDI, se ha convertido en un elemento clave para la mejora del ferrocarril en las Comunidades Autónomas del cuadrante noroccidental. Todas las fuerzas políticas, sociales y económicas contemplan la variante de Guadarrama como la inversión ferroviaria con mayor grado de rentabilidad económica y social.

La escasez de fuentes de financiación para las infraestructuras ferroviarias, y las dificultades que aún presenta el análisis económico para determinar la mejor forma de establecer las prioridades de inversión, generan inquietud entre los expertos del transporte que se han reunido a primeros de junio, en la Universidad de La Coruña, para debatir el futuro del ferrocarril en el noroeste de España.

El noroeste presenta, por razones geomorfológicas, dos tipos de redes ferroviarias. Una red mesetaria, sin excesivas dificultades orográficas, apta para acoger infraestructuras lineales de gran calidad. Y otra red enclavada en relieves ondulados, cantábrica y atlántica, separada de la primera por altas montañas que imponen trazados sinuosos de fuertes pendientes y reducidos radios en las curvas.

Desequilibrio. Sin embargo, el ferrocarril del noroeste posee coeficientes de longitud, respecto a la superficie territorial y la población, equiparables o superiores a la media española. Aunque el desequilibrio en las inversiones realizadas en infraestructura ha generado un gran caída del tráfico ferroviario de viajeros y mercancías. Los tiempos de viaje, la confortabilidad y la fiabilidad han favorecido un vuelco del transporte hacia la carretera.

En el programa de Actuaciones Estructurantes del PDI se propone la realización de un nuevo acceso norte a Madrid, a través de la variante de Guadarrama. Variante que debe permitir circular, como mínimo, a velocidades de 200-220 km/h. Las obras de la variante Norte deben ejecutarse, según afirma el PDI, con parámetros geométricos que permitan circular, en el futuro, a mayores velocidades. Afirmación que en el lenguaje ferroviario actual viene a decir que pueda circularse a alta velocidad, o a una velocidad de 250 a 350 km/h. La existencia de la nueva variante logrará que se viaje desde Madrid a Valladolid en hora y media. Se reducirá, por tanto, el

Nuevo acceso ferroviario al Norte y Noroeste

Las alternativas seleccionadas por la Dirección General de Infraestructuras del Transporte Ferroviario, DGITF, para realizar el nuevo acceso al norte y noroeste de la Península Ibérica, fueron presentadas a finales de 1994 para que comenzara el proceso de evaluación ambiental. Recientemente, el MOPTMA ha presentado una nueva alternativa a consideración, la que discurre por las proximidades de la ciudad de Segovia. De esta forma existen tres corredores alternativos básicos para atravesar la Sierra de Guadarrama, cuatro alternativas de trazado en la Comunidad de Madrid y tres alternativas en el territorio de Castilla y León.

José Ramón González Lastra, director general de Información y Evaluación Ambiental de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, ha comenzado a consultar con personas, instituciones y administraciones públicas, afectadas por las obras de ejecución del proyecto de nuevo acceso al norte y noroeste, con objeto de elegir el trazado más idóneo. Este órgano administrativo de medio ambiente espera disponer del estudio de impacto ambiental realizado por la DGITF para poderlo someter al proceso de información pública que precede al establecimiento de la Declaración de Impacto Ambiental. En esta declaración se determinará la conveniencia o no de realizar el proyecto, y en caso afirmativo fijará las condiciones medioambientales en que deberá realizarse.

En las citadas consultas ha participado la Asociación Ecologista de Defensa de la Naturaleza, Aedenat. Esta organización ecologista, basándose en el balance energético global que ha realizado para España, estima innecesario realizar nuevas obras de infraestructura ferroviaria para atravesar la Sierra de Guadarrama. Aedenat valora positivamente la actitud del MOPTMA de mejorar la relación ferroviaria de Madrid con el norte y el noroeste, pero estima más adecuado potenciar los tres corredores ferroviarios existentes, Madrid-Avila, Madrid-Segovia y Madrid-Burgos, que crear una nueva infraestructura. ❑

BENITO FIGUEROA

La variante de Guadarrama permitirá circular, como mínimo, a velocidades de 200-220 km/h.

tiempo de viaje en una hora, desde las dos horas y media actuales a la hora y media futura.

En el mismo programa, el PDI propone actuar en los tramos Valladolid-Miranda de Ebro y Venta de Baños-León, para que los trenes puedan circular a velocidad alta, la velocidad de 200-220 km/h. Junto a las actuaciones anteriores el Plan propone elevar a 160 km/h la velocidad en los tramos León-La Robla y León-Monforte de Lemos, con duplicación de vía, al menos en el primer caso. Con esas actuaciones en los caminos hacia Asturias y hacia Galicia se multiplican las reducciones de tiempo de viaje obtenidas con la construcción del nuevo acceso ferroviario al norte y noroeste y con las adecuaciones a 200-220 km/h de los tramos Valladolid-Miranda y Venta de Baños-León.

En el programa de Actuaciones Complementarias del PDI se pretende extender las mejoras obtenidas con los programas básicos, de Alta Velocidad y de Actuaciones Estructurantes, a todo el territorio. Son actuaciones de renovación de vía, instalación de nuevos sistemas de regulación y control del tráfico, electrificación, implantación de vías de apartado para cruces y adelantamientos, rectificaciones de curvas y pequeñas variantes locales.

En el programa de actuaciones en las redes ferroviarias de cercanías del PDI, se incluye la planificación intermodal del transporte en el área central de Asturias. Este nuevo reparto modal en el centro de Asturias pretende incrementar la calidad del transporte ferroviario, eliminar duplicidades entre Renfe y Feve y suprimir el denominado Cinturón de Hierro de Feve. Las actuaciones en este área promueven la mejora de la conexión ferroviaria de Oviedo con la cuenca del Caudal, la relación de Gijón con Avilés y la relación Pola de Laviana-Gijón, o cuenca del Nalón-Gijón.

En el programa de actuaciones en áreas metropolitanas medias se contempla la intervención en las zonas de Pontevedra-Vigo y Coruña-Ferrol, y en las actuaciones sobre redes viarias en medio urbano se citan a Santander, Torrelavega, Aranda de Duero, Avila, Burgos, León, Miranda de Ebro, Palencia, Ponferrada, Segovia, Valladolid, Lugo, Orense, Santiago de Compostela, Monforte de Lemos. También se contemplan actuaciones ferroviarias en el ámbito de los puertos marítimos de Ferrol y Vigo.

En la Propuesta Alternativa de un Plan Director de Infraestructura Ferroviaria para Galicia, realizada por la Dirección General de Transportes

de la Xunta de Galicia, se estima que la inversión prevista por el PDI en ferrocarril para el área noroccidental es de 464.000 millones de pesetas. Cifra que representa el 11,8 por 100 del total de 3,93 billones a invertir en todo el territorio español hasta el horizonte del año 2007.

Polivalentes. A modo de sugerencia, el plan de infraestructuras ferroviarias del noroeste definido por la Xunta de Galicia insiste en la extensión del ancho internacional a toda la red ferroviaria de las Comunidades Autónomas de Galicia, Asturias, Cantabria y Castilla y León. Para facilitar esta acción, plantea la utilización de traviesas polivalentes en las construcciones de nuevos trazados, variantes y renovaciones de vía.

La llamada alternativa al PDI, en el noroeste, propone la realización del acceso norte o variante de Guadarrama, con trazado entre Madrid y Valladolid, más ramal a Medina del Campo. Según la Xunta, esta obra debe realizarse en parámetros geométricos que admitan velocidades de 300 a 350 km/h, aunque admite una primera fase de explotación con velocidades más moderadas de 200-220 km/h, límite de la tecnología ferroviaria convencional.

La Xunta reivindica que se realice en alta velocidad el corredor Valladolid-Miranda de Ebro hasta enlazar con la "Y" vasca, y el corredor Venta de Baños-León-Monforte de Lemos, con la consiguiente duplicación de vía entre León y Monforte. En las denominadas actuaciones estructurantes, que la Xunta considera que también deben ser realizadas con traviesa polivalente, destinadas a lograr circulaciones a 200-220 km/h, propone la adaptación del tramo Fuentes de Oñoro-Salamanca-Medina del Campo. Esta actuación se justifica por razones de vertebración territorial y porque facilita el acceso de Portugal al noroeste español y al resto de Europa.

La modernización de líneas con aumento de velocidad en el interior de Galicia necesita una inversión de 22.491 millones de pesetas de 1992, según el mencionado Plan de Infraestructuras Ferroviarias de Galicia. Las actuaciones propuestas consisten en rectificaciones de curvas o pequeñas variantes. El Plan indica que incrementar la velocidad de 60 a 65 km/h, produce el mismo resultado en ganancia de tiempo que pasar de 160 a 200 km/h. Se reduce el tiempo de viaje, en ambos casos, en 4,5 segundos por cada kilómetro.

En las actuaciones complementarias se propone aumentar la capacidad de transporte entre Orense y Vigo, renovar la estación de La Coruña, electrificar el tramo Monforte de Lemos-Coruña, electrificar la línea de Betanzos a Ferrol, establecer bloqueo automático en vía única entre Monforte y La Coruña y entre Betanzos y Ferrol, construir una nueva estación en Porriño, que actúe como estación fronteriza y permita la creación de un centro multimodal del transporte, además de mejorar el puente internacional de Tui, para el acceso a Portugal.

Crítica. "La demora en abordar la construcción de la variante de Guadarrama", afirma **Mariano Santiso**, diputado por Asturias y coordinador de la Presidencia de IU, "podría indicar que el Gobierno español se inclina en estos momentos por comenzar las obras de la línea de alta velocidad entre Barcelona, la

Trenes regionales en Galicia

Emplear vehículos ferroviarios que circulen a gran velocidad por las curvas y realizar obras puntuales en los corredores actuales para conseguir buenos tiempos de viaje, son las propuestas esenciales del plan ferroviario de la Xunta de Galicia. Este plan señala la necesidad imperiosa de incrementar la velocidad en los trayectos ferroviarios gallegos, empleando vehículos que superen a los trenes actuales en la absorción de aceleraciones sin compensar.

La Xunta de Galicia propone realizar obras puntuales, mejorar las condiciones geométricas de los trazados y racionalizar las velocidades de circulación, para que la infraestructura ferroviaria gallega también aporte reducciones en los tiempos de viaje.

La unidad de negocio Regionales de Renfe ha acordado con la Xunta, que los nuevos trenes de tracción diesel, recién comprados a CAF y ABB, serán destinados al servicio exprés entre Vigo y La Coruña, dentro de la red Rexionais Galicia. Los nuevos trenes comenzarán a circular en los primeros meses de 1997. Estos vehículos presentan una excelente adaptación a la circulación en curva, y con una velocidad máxima de 160 km/h podrán alcanzar velocidades medias de 90 km/h. El trayecto entre Vigo y La Coruña, que ahora se realiza en dos horas y media, podrá realizarse en una hora y 50 minutos, alcanzando una reducción del tiempo de viaje del 25 por 100.

Regionales ha propuesto a las Comunidades Autónomas la colaboración mutua para lograr integrar, en cada región, en un plan de accesibilidad y movilidad, los diversos modos de transporte. Regionales estima que una colaboración coordinada de los transportes ferroviarios y carreteros, permitirá mejorar el servicio público de transporte y reducir los costes que genera. Regionales-Renfe está dispuesta a establecer y supervisar los diversos tipos de servicio y los horarios, a través de una Comisión de Seguimiento de los convenios firmados con los Gobiernos autonómicos. ❑

BENITO FIGUEROA

Las inversiones deben modernizar trazados, reducir los tiempos de viaje y reequilibrar la situación entre de los diferentes modos.

frontera francesa y Narbona. De esta manera, y por falta de recursos, se retrasaría de nuevo la ejecución de la variante Norte. Nosotros, sin embargo, apoyamos la construcción inmediata de la variante de Guadarrama".

Para IU no ha existido equilibrio en las inversiones realizadas durante los últimos años en infraestructuras para el transporte, en el noroeste de España. Mientras que se ha producido un salto cualitativo en el transporte por carretera, medido en reducción de tiempos de viaje, confortabilidad y precios asequibles, se ha olvidado la inversión en ferrocarril. Esta falta de inversión ha provocando una fuerte pérdida en el número de viajeros y de toneladas transportadas por tren. Renfe ha concentrado esfuerzo en la gestión de Cercanías, que ha dado frutos considerables, pero ha abandonado el concepto de ferrocarril regional y ha tardado en reaccionar en el transporte de mercancías.

En las jornadas de debate sobre el ferrocarril en el noroeste de España celebradas en la Universidad de La Coruña, **Emilio Pérez Touriño**, profesor de Estructura Económica en la Universidad de Santiago de Compostela y ex-secretario general para las Infraestructuras del Transporte Terrestre del MOPTMA, advirtió sobre las dificultades financieras de las inversiones en ferrocarril.

Viabilidad. La viabilidad de las actuaciones ferroviarias contempladas en el PDI se apoyaron en dos supuestos financieros que ahora no se cumplen. El primer supuesto preveía que las dotaciones presupuestarias para carreteras y ferrocarril crecerían con una tasa anual del 3 por 100. El segundo supuesto consideraba que determinadas obras serían financiadas con la colaboración del capital privado.

La evolución de la situación económica real, durante los dos primeros años del PDI, ha mostrado una fuerte tendencia al incumplimiento de los citados supuestos. Tendencia que difícilmente cambiará en los próximos cinco años según **Pérez Touriño**.

En el caso del programa de Alta Velocidad, el objetivo de autofinanciación está planteado en el PDI a medio plazo y de forma parcial. Se pretende que con unas aportaciones limitadas de la Administración General del Estado, en unas actuaciones estratégicas, como podría ser la variante norte, se logre unos umbrales mínimos de rentabilidad para facilitar el acceso de la financiación privada. También está prevista la posibilidad me mejorar las condiciones de financiación con aportaciones procedente de las administraciones públicas de carácter autonómico o local.

La inversión media anual que requiere el PDI para las actuaciones ferroviarias, con cargo a los Presupuestos Generales del Estado, alcanza un total de 170.000 a 225.000 millones anuales, en pesetas de 1994. Pero el año 1994 la Dirección General de Infraestructuras del Transporte Ferroviario sólo contó con 64.000 millones. Dotación que ha sido de 68.500 millones en 1995. Cifras que muestran un desfase anual mínimo de 100.000 millones. ❑

BENITO FIGUEROA

Galicia necesita 22.491 millones.