

PREVISION DE 39 MILLONES DE VIAJEROS Y DOS MILLONES DE TONELADAS DE MERCANCIAS EN 2012

Euskotren lanza un Plan Estratégico para los próximos doce años

El Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria considera que el ferrocarril será el núcleo central de la red de transportes de la región en un plazo de 12 años, en un escenario de progresiva congestión viaria que forzará en primera instancia a un trasvase de la red de autobuses a la ferroviaria y, posteriormente, a la adopción de medidas restrictivas del automóvil en los centros urbanos.

Sobre ese planteamiento, el plan establece cuatro líneas de actuación estratégicas, en primer lugar, un aumento de la oferta en los mercados suburbanos, concentrando el servicio en los puntos de mayor demanda. En segundo lugar se plantea el establecimiento de unos umbrales mínimos de calidad que se substanciarán en la adopción de intervalos mínimos de 30 minutos para relaciones medias y de 15 para relaciones suburbanas.

En tercer lugar el Plan sitúa al ferrocarril como la alternativa clave para hacer frente a la congestión viaria y en última instancia se plantea la expansión de su zona de influencia mejorando su accesibilidad e implantando sistemas de autobuses que, coordinados tarifariamente, aporten viajeros al tren.

La estrategia del Gobierno Vasco para todo ello se traduce en un aumento progresivo de la oferta por fases. Como objetivo básico establece racionalizar y simplificar las explotaciones, tanto en recorridos como en frecuencias, centrándose en las cercanías de Bilbao, San Sebastián y en el tramo central, Er-

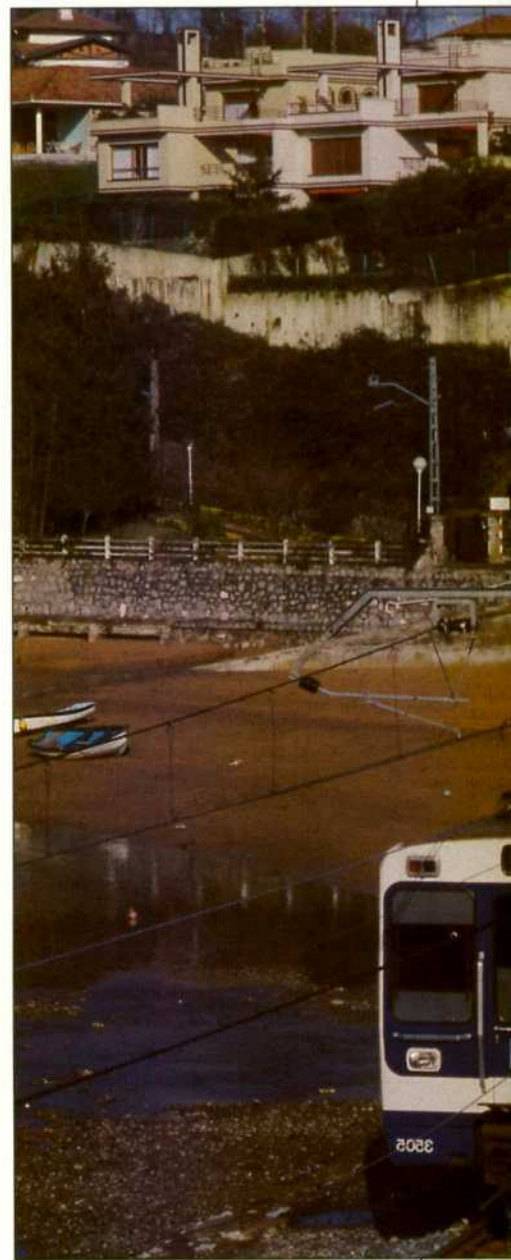
Enmarcado en el Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria del Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco, Euskotren ha presentado el Plan estratégico Euskotren XXI que aborda un ambicioso plan de actuaciones con las que se pretende conseguir una alta funcionalidad y operatividad para una red en la que el 40 por ciento de su extensión será de vía doble frente al 15 por ciento actual.

mua-Eibar-Elgoibar, de la línea Bilbao- San Sebastián.

El conjunto de actuaciones previstas ha quedado agrupado en dos bloques, las de adecuación de líneas – conservación de infraestructura, cerramientos y renovaciones de vía, renovaciones de catenaria, mantenimiento de subestaciones, talleres y cocheras, y de material móvil, adecuaciones de estaciones y actuaciones en pasos a nivel- y las de ampliación y mejora.

Entre todas las actuaciones marcadas por el Plan se encuentran el desdoblamiento del tramo Amorebieta-Durango con soterramiento de la estación de esta última localidad, el desdoblamiento del tramo Sukarrieta-San Cristóbal y la nueva estación de Bermeo, en el ramal a esta localidad, y actuaciones por concretar en el tramo Durango-Elgoibar

Asimismo, se prevé el desdoblamiento del tramo lasarte-Amara, el nuevo trazado en Añorga y los nuevos apeaderos en el tramo Zumaya-San Sebastián, el desdoblamiento



del tramo Herrera-Pasajes en la línea San Sebastián-Hendaya y la puesta en marcha de trenes turísticos con material del Museo Vasco del Ferrocarril hasta la estación de Zumaya- Empalme en el Ferrocarril del Urola.

En lo que se refiere a los tráficos de mercancías, son tres los puntos de actuación, el puerto de Bermeo -desdoblamientos, puntos de cruzamiento, conexión Amorebieta, Terminal Multimodal y ampliación y remodelación de la estación y puerto de Bermeo-, las terminales de Irún y Azpeitia –nueva infraestructura en Irún desdoblamiento Amara-Henda-



LUNA

ya, conexión Herrera-Pasajes y puesta en servicio de la línea del Urola-, y los tráficos de Santurce y la Acería Compacta de Vizcaya -rehabilitación de la conexión Sestao-Acería y conexión con en el nuevo puerto de Santurce-.

Material y frecuencias.

Todas estas líneas generales marcadas por el Ejecutivo Vasco se substancian en las líneas concretas de actuación de Euskotren, que plantea como objetivo en su plan estratégico atender simultáneamente la demanda estimada de transporte de viajeros y los tráficos de mercancías

FERROCARRIL (Incluido Funicular)

	1999	2012	Difer. I.	
HIPÓTESIS	Kilómetros Recorridos	4.258.769	6.701.622	57,36
	Nº de Agentes de Conducción	156	192	23,08
	Nº Agentes de Intervención y Fraude	39	18	-53,85
	Nº de Agentes de estaciones	152	129	-15,13
	Coste Anual por Agente	4.855.000	4.855.000	0,00
	Coste unitario Energía de Tracción	63	73	15,61
	Coste Unitario Mto. Mat. Movil	63	73	15,61
	Coste Unitario Mto. Instalaciones	55	60	9,00
	Nº de Viajeros	16.865.635	25.800.000	52,97
Percepción Media por Viajero	89	89	-0,49	
GASTOS	Estaciones	1.011.945.000	900.280.000	-11,03
	Trenes	1.048.676.000	1.214.078.000	15,77
	Energía de Tracción	268.904.000	489.218.406	81,93
	Puesto de Mando	215.256.000	236.781.600	10,00
	Mto. Mat. Movil	593.707.000	814.021.406	37,10
	Mto. Instalaciones	523.964.000	691.829.025	32,03
	Administración	890.820.505	697.341.895	-21,72
	TOTAL COSTES	4.553.272.505	5.043.550.332	10,76
	INGRESOS	Ingresos por Viajeros	1.508.408.000	2.296.200.000
Otros Ingresos		195.500.715	195.500.715	0,00
TOTAL INGRESOS		1.703.908.715	2.491.700.715	46,23
RESULTADOS	DÉFICIT DE EXPLOTACIÓN	-2.849.363.790	-2.551.849.617	-10,34
	DÉFICIT POR VIAJERO	169	99	-41,39
	ÍNDICE DE COBERTURA	37,42	49,32	31,79

generados por el Puerto de Bilbao, el Puerto de Bermeo con destino al puerto seco de Amorebieta, el puerto de Pasajes con destino Azpeitia y el tráfico Ariz-Irún.

Además de la adquisición de material móvil para viajeros, se abordará la intensificación de servicios en los trayectos de cercanías con frecuencias de cuatro trenes por hora, e incluso de ocho trenes por hora. De cualquier modo, el Plan prevé revisar esta oferta en función de la evolución real de la movilidad durante su período de vigencia.

En síntesis, las actuaciones de la compañía se concretan en una optimización de la explotación con inversiones destinadas a la implantación de nuevas tecnologías y de sistemas de automatización que permitan aumentar la seguridad y disminuir el coste de explotación. Paralelamente, se destinarán inversiones a aumentar la capacidad de las instalaciones para permitir mayores frecuencias y la implantación de nuevos productos.

En un nivel interno, se pretende también diferenciar entre la gestión de las infraestructuras y de los usua-

rios del transporte, lo que según el Plan de Euskotren exigirá una mayor participación de los empleados en la explotación y la gestión de modo que se puedan mejorar en los niveles de eficiencia de la empresa.

Por último, Euskotren implantará un Plan de calidad que se iniciará con un autodiagnóstico de los puntos fuertes y débiles de la compañía que permitirá afrontar un proceso de mejora continua del servicio ofrecido. Adicionalmente, estos planes se acompañarán de otras actuaciones en formación, estaciones y sistemas.

Inversiones. Para materializar toda esta batería de actuaciones previstas, Euskotren ha establecido un plan de inversiones que asciende a 161.860 millones de pesetas, de los 108.111 corresponden al programa de mejoras, 28.749 al programa tranviario y los restantes 25.000 a la nueva red ferroviaria del País Vasco.

El programa de mejoras de Euskotren incluye un capítulo de inversiones dedicadas a la actual red cuyo montante es de 71.966 millo-

El potencial de las mercancías

El capítulo de inversiones del Plan de Euskotren prevé un total de 10.817 millones de pesetas destinados a aumentar significativamente la capacidad de absorber tráficos de mercancías, en los que la compañía detecta un notable potencial de negocio, y hacerlos compatible con los de viajeros.

Como comienzo, el Plan propone tres actuaciones, en el área logística de Irún, en el enlace Puerto de Bermeo-Puerto Seco de Amorebieta y en el Transporte Puerto de Pasajes/Irún-Azpeitia.

En Irún se prevé la construcción de una vía de carga y descarga que permita trasladar el punto de acarreo del tráfico actual de Lasarte hasta Irún, reduciendo los costes de transporte por carretera y haciendo posible la contratación de retornos con márgenes más altos.

La segunda actuación permitiría eliminar el tránsito de camiones en una zona ecológicamente muy sensible como es Urdaibai, con un tráfico de mercancías estimado de 300.000 Tm anuales. El punto crítico de esta actuación que convertiría a Euskotren en único operador ferroviario, está en los diversos desdoblamientos a realizar, a los que se añadiría la actuación del puerto seco. Paralelamente se adquirirían tres locomotoras y 30 vagones plataformas, por un importe de 1,230 y 360 millones de pesetas respectivamente.

Por último, el transporte Pasajes/Irún-Azpeitia ofrece un tráfico de chatarra y productos siderúrgicos de 600.000 Tm anuales que presenta la cualidad de ser un transporte completo por ferrocarril y de poder convertirse en un tráfico exclusivo de Euskotren. Este mercado se atendería con cinco trenes diarios de dos locomotoras y 12 plataformas, por sentido.

Para ello sería necesario reabrir el ferrocarril del Urola entre Zumaya y Azpeitia con acceso a la factoría, el acceso y vías en el puerto de Pasajes y la compra de cinco locomotoras y 45 plataformas por valor de 2.050 y 540 millones de pesetas respectivamente.

De los 10.817 millones de inversión en mercancías ya presupuestados, las actuaciones en Bermeo-Puerto Seco absorberán 2.491, las de Azpeitia-Pasajes, 3.845 y las previstas en Bilbao (Acería Compacta de Vizcaya) y el resto de la red -Ariz, Elgoibar, Kostorbe- a lo que se sumaría la adquisición de cinco locomotoras y 50 plataformas, suman un total de 4.481 millones de pesetas. □

nes de pesetas, de los que casi el 80 por ciento estará dedicado a desdoblamientos, 7.732 millones a la superestructura de vía, 4.572 a infraestructura y 3.600 a instalaciones de seguridad.

En instalaciones de seguridad la empresa invertirá un total de 3.600 millones de pesetas, capítulo en el que se engloban frenado automático, telemando seccionadores, señalización, control de tráfico centralizado y tren tierra. La superestructura recibirá 7.732 millones de pesetas, en vía general y vía en estaciones, subestaciones, catenaria y comunicaciones

La infraestructura recibirá para



su mejora 4.572 millones de pesetas que servirán para mejorar los túneles de Archanda, Karkizano, Miraflores y el nº 5 del Topo, el muro de contención de Oyarzun, la playa de vías de Amara, y la eliminación de precauciones y drenajes complementarios en el túnel 2, entre otras actuaciones.

El capítulo de Planificación y Medio Ambiente absorberá 1.200 millones de pesetas para estudios proyectos y asistencias (ruidos, vibraciones, adecuación del entorno, Talleres, actuaciones en riesgos geológicos -túneles y explanaciones- y consolidación y refuerzo de viaductos puentes y pontones.

En actuaciones de organización de la empresa se prevé invertir un total de 2.416 millones de pesetas que se dedicarán a informática y sistemas, seguridad e higiene, estudios y proyectos y preservación del patrimonio cultural. Otro de los grandes capítulos de Plan es el dedicado a los viajeros, que incluye las inversiones en material móvil, cifradas en

13.134 millones de pesetas, a los que se suman las destinadas a edificios -2.996 millones de pesetas-, elementos de información, imagen -señalética y mobiliario- y sistemas de peaje -incluida la instalación de sistemas de paso sin contacto en determinadas zonas-, hasta completar los 18.300 millones.

La inversión en nuevo material móvil supondrá la compra de 15 unidades de tren por valor de 11.250 millones de pesetas y la adquisición de remolques intermedios para las UT 200, además de revisiones en las UT 3500 y UT 200.

Las actuaciones en edificios supondrán mejoras en las estaciones de la red -niveles 1, 2, 3 y 4-, adecuación de la longitud de los andenes. Adaptación a las normativas de accesibilidad, urbanización de entornos y obras complementarias, con un capítulo específico de 50 millones de pesetas para el funicular de La Reineta. Euskotren, que también explota servicios de carretera invertirá en ellos un total de 2.177 millones de pesetas, en nuevos autobuses y sistemas de peaje.

Metro ligero. Otra de las grandes apuestas del Plan de Euskotren es el tranvía, fórmula que permitirá en el futuro que la vía métrica llegue a zonas de la geografía de la Comunidad Autónoma Vasca donde el ferrocarril tiene un difícil acceso. La idea de un material móvil híbrido entre tranvía y ferrocarril que salve las incompatibilidades -tensión de alimentación de 750 v y 1.500 v, señalizaciones diferentes y andenes a de 0,25 y 1,05 metros-

SIEMENS

ICE 3 Madrid-Barcelona: el tren más rápido del mundo



Siemens, S.A.
División de Transporte
C/. Orense, 2
28020 Madrid - España
Tel. (91) 514 80 00
Fax:(91) 514 80 10



está en el núcleo de los proyectos tranviarios.

Algo que ya se intentó en el concurso del suministro del material móvil de metro ligero de Bilbao, para el que Euskotren solicitó a las empresas participantes ofertas con unidades capaces de circular bajo las dos tensiones, sin que estas ofrecieran soluciones satisfactorias.

La idea de que el ferrocarril no se quede en las puertas de la ciudad y pueda acceder al centro urbano sobre plataformas tranviarias puede ser una solución para los problemas de muchas ciudades europeas y la propia UE ha impulsado un proyecto de investigación denominado "Turn", en esa dirección.

Las características de trazado de Euskotren y la próxima entrada en funcionamiento del tranvía de Bilbao, permiten pensar en la implantación de un sistema de tranvía periurbano o regional en líneas existentes en la red de Euskotren susceptibles de ser "tranviarizables".

Así ocurre con la Deusto-Lezama de 15,8 kilómetros, con una distancia media entre paradas de 1,2 km,

unos 8.000 viajeros diarios, 15 minutos de duración media del viaje y una velocidad comercial de 30 km/h. En ella existen altas posibilidades de tranviarización por tipología de viaje y por demanda con un único punto conflictivo para aumentar las frecuencias en el túnel de Archanda.

En otras líneas también se ha comenzado a estudiar tal posibilidad, como es el caso del Topo -Lasarte-Hendaya-, Bilbao-Guernica-Bermeo, Bilbao-Durango-Ermua, Ermua-Zaráuz-San Sebastián y Atxuri-Galdácano.

En cualquier caso, uno de los objetivos estratégicos de Euskotren es fomentar y participar en la implantación de sistemas de metro ligero en la Comunidad Vasca. La empresa pública identifica siete de estos proyectos, actualmente en distinto grado de maduración, Bilbao, Lejona-Universidad, Vitoria, San Sebastián, Txingudi, Deva y Txorierrri.

Nueva Red. El Plan Estratégico Euskotren XXI prevé que el ferrocarril evolucione en sus doce años de

vigilancia hacia la aplicación de las directivas europeas en materia de liberalización y de separación de infraestructura y explotación y gestión de servicios. Paralelamente a ese proceso de liberalización, está previsto que en ese período de tiempo se construya y entre en funcionamiento la nueva red ferroviaria del País Vasco.

Esa nueva red, permitirá una utilización mixta de viajeros y mercancías y ofrecer servicios de largo recorrido con el resto de España, transeuropeos y regionales entre las capitales vascas. En cuanto a estos últimos, servicio público de transporte ferroviario por el territorio vasco, la Comunidad Autónoma tiene competencia exclusiva, lo que Euskotren considera una oportunidad extraordinaria.

En ese sentido, el Plan de la compañía prevé una inversión de 25.000 millones de pesetas que permitan afrontar las exigencias de ese proceso, y las que podrían añadirse si las transferencias pendientes en materia de ferrocarril se consuman.

Angel Rodríguez □