

AL MINISTERIO DE FOMENTO

Secretaría de Estado de Planificación e Infraestructuras.

Secretaría General de Infraestructuras

Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias

Plaza de los Sagrados Corazones 7

28071 Madrid

D....., mayor de edad, con D.N.I., en representación de Ecologistas en Acción Cantabria, de la que señalamos como domicilio a efectos de notificaciones en....., comparecemos y de la forma que mejor proceda en derecho, decimos:

En relación al “ESTUDIO INFORMATIVO DEL PROYECTO DE LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD PALENCIA-SANTANDER, TRAMO VILLAPROVEDO-REINOSA”, en fase de información pública en cumplimiento del artículo 10 del Real Decreto 2387/2004, *Reglamento de la Ley del Sector Ferroviario* y a efectos ambientales conforme al Real Decreto Ley de 1/2008, *de Evaluación de Impacto Ambiental*, venimos a formular las siguientes

ALEGACIONES:

PRIMERO. MODERNIZACIÓN FERROVIARIA, UNA URGENTE NECESIDAD.

Previamente manifestaremos que compartimos la necesidad y urgencia de la modernización del sistema ferroviario. Cuestión aparte es que discrepemos conceptualmente con la solución adoptada además de otras cuestiones puntuales. Este Proyecto sin embargo puede ser un marco de arranque interesante cuya concreción final puede decantar un ferrocarril entre ambiental, social y económicamente sostenible y justamente todo lo contrario.

El diagnóstico de situación de esta línea ferroviaria no puede ser más desolador: su geometría de vía permanece exactamente igual que cuando se construyó hace 150 años, pero además sufres graves achaques motivados por las notables carencias de conservación y mantenimiento. Todo lo cual tiene como consecuencia que:

- Un ferrocarril de vía única con niveles de saturación que superan el 100% en trayectos como el de Santander a Los Corrales, lo cual supone

un problema para la gestión y regularidad del tráfico. Por otro lado, los servicios ferroviarios se tienen que acomodar a los “huecos” en los surcos horarios y no a la demanda comercial.

- Un trazado muy sinuoso con curvas de 300 metros de radio (bastante por debajo de los 500 que se menciona en el Proyecto) que determinan velocidades máximas de explotación muy bajas, que no superan los 100 km/h en muchos tramos. Por ejemplo: la velocidad comercial entre Reinosa y Santander ronda los 50 km/h.
- Desniveles muy fuertes que llegan a 22,5 ‰ y que limitan enormemente la carga remolcada en trenes de mercancías.
- Una fiabilidad muy baja consecuencia de las notables carencias en conservación y mantenimiento que hacen se reduzca aún más las velocidades de explotación y sobre todo se multipliquen las incidencias que generan y encadenan múltiples retrasos. En cuanto a su fiabilidad y a modo de ejemplo: los dos primeros meses de este año es difícil que no haya habido un solo día en que el servicio ferroviario no se haya interrumpido en uno o varios puntos como consecuencia de enganchones catenaria, descarrilos, temporal de nieve, averías de tracción, desprendimientos de tierra, etc).
- Estaciones o apartaderos ferroviarios con vías muy cortas que limitan la longitud de los trenes a 450 metros, cuando hoy los modernos trazados permiten la circulación de trenes de 650 metros.

Mientras tanto su principal competidor, la carretera, durante los últimos 30 años no ha parado de recibir cuantiosas inversiones, lo cual ha acentuado la pérdida de competitividad del ferrocarril hasta ser relegado a la completa marginalidad en la tarta de la distribución modal del transporte.

Imaginemos solo por un momento lo que hubiese ocurrido en la carretera dentro de este mismo corredor si hoy no existiese la A-67 a la vez que la N-611 permaneciese exactamente igual que hace 30 años y a todo ello le sumásemos enormes carencias de conservación y mantenimiento.

SEGUNDO. ASPECTOS POSITIVOS DEL PROYECTO.

Las alegaciones o sugerencias suelen girar en torno a aquellos aspectos negativos que tienen por objeto su cambio o modificación. La experiencia sin embargo también nos dice que es importante resaltar aquellos aspectos que se valoran de forma positiva y en ningún caso deberían modificarse.

Desde este punto de vista tenemos que felicitarnos en el sentido que entendemos que este Proyecto mejora de forma sustancial el presentado en el año 2.003 donde se partía de un modelo ferroviario de **Alta Velocidad específico para viajeros**. El montaje de superestructura era de vía única con ancho internacional (UIC) y sin embargo la infraestructura (explanación y túneles) prevista estaba diseñada para acoger una posible doble vía en el futuro. Además obligaba a mantener en explotación la actual línea ferroviaria para dar salida al tráfico de mercancías. Todo lo cual suponía un auténtico

disparate en cuanto a construcción, explotación, impacto ambiental y racionalidad en el gasto.

La construcción de esta nueva vía tal y como se planteaba suponía el desdoblamiento de la actual vía, pero con una gestión totalmente independiente, con lo que tendríamos doble vía pero explotada en régimen de vía única cada una de ellas. Con ello se desaprovechaban las enormes ventajas y potencialidades: mucha mayor capacidad, más horas de disponibilidad para su conservación y mantenimiento y, por todo ello, mayores índices de seguridad, fiabilidad y puntualidad. Todo lo cual supone una mejora sustancial en su gestión con unos gastos mucho menores.

Algo que era una de nuestras mayores preocupaciones en el 2.003 y así lo reflejamos en las alegaciones. Afortunadamente el Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte (PEIT 2005/2020) vino a poner cordura en este aspecto en lo que a esta línea se refiere. Y sobre las soluciones de líneas específicas para viajeros advertía:

“Estas líneas introducen una evidente rigidez en el esquema futuro de la red ferroviaria, al utilizar parámetros que no permiten el tráfico mixto y obligar con ello a contar con la red convencional para mercancías, con riesgo de infrautilización de las dos redes y aumento de costes de administración de la infraestructura que ello implica”

Otra cuestión era la elección del ancho de vía internacional (UIC) y que a su vez genera graves problemas en nuestra realidad ferroviaria para el tráfico de mercancías. Mientras que en viajeros el problema de compatibilidad en distintos anchos está prácticamente resuelto con las rodaduras de ancho variable, en el caso de las mercancías hoy por hoy esta solución es técnica y económicamente inviable.

Tenemos el problema añadido que la red de ancho internacional es muy reducida¹ y no tiene acceso a ninguno de los principales lugares de la logística propia del tráfico de mercancías: Puertos del Estado, derivaciones particulares, estaciones de clasificación, puertos secos o en general a los puntos de carga y descarga. La “*prueba del algodón*” es la línea de Madrid-Sevilla, construida hace casi 20 años en ancho internacional con criterios de tráfico mixto y por donde no ha circulado un solo tren de mercancías hasta fecha.

Otra opción es la alternativa del tercer carril para compatibilizar los dos anchos y que se ha puesto en práctica en la línea de Huesca. Puede ser una buena solución para pequeños tramos, pero nos crea más dudas en líneas que como ésta superará los 200 kilómetros. Creemos por otro lado que no es una solución suficientemente experimentada. Esta infraestructura aunque permite la compatibilidad simultánea de circulaciones con diferentes anchos incluidos trenes de Alta Velocidad (tipo S-103) de la simulación, éste tampoco podría circular a más de 200 km/h, aunque la geometría de vía lo permitiese, motivado por el descentre del hilo de catenaria.

¹ Comparativamente a la red convencional. Respecto al resto de países este mismo año, con la inauguración de la línea de Madrid a Valencia, no situaremos a la cabeza del Mundo superando a Japón.

Por lo tanto la solución adoptada: ancho ibérico con traviesa polivalente en principio nos parece la más indicada aunque nos descartamos la idoneidad del tercer carril. Por el contrario la segregación de tráfico o la elección del ancho UIC la consideramos completamente suicida.

TERCERO. ALTA VELOCIDAD: UNA RESPUESTA CARENTE DE RACIONALIDAD Y JUSTIFICACIÓN TÉCNICA.

En materia ferroviaria la elección de la Alta Velocidad, en general, viene a suponer relegar los criterios de economía, eficiencia y funcionalidad en favor de aquellos más vinculados a los aspectos más deslumbrantes pero frívolos y un prestigio del que no es acreedor.

Posiblemente el mayor problema que decanta esta solución es que no se ha hecho (o no se ha querido hacer) un diagnóstico previo que determine nuestras necesidades y prioridades en función de la realidad demográfica, orográfica, social y económica de esta región, así como la diferente casuística de los diversos tráfico y tramos ferroviarios que se suceden en la línea de Palencia a Santander. Todo ello decantaría, sin lugar a dudas, una solución lo más versátil posible, descartando una opción tan especializada y rígida como la Alta Velocidad.

Cuando se decide introducir criterios de Alta Velocidad en este Proyecto: la funcionalidad, racionalidad y economía se han visto relegados por los aspectos de carácter accesorio y superfluo pero más deslumbrantes. La toma de decisión tan importante como compleja se ha reducido hasta la más brutal simplificación.

La mitificación de la Alta Velocidad.

Sería poco riguroso por nuestra parte obviar que existe un apoyo y demanda social hacia la Alta Velocidad propiciado sin duda por promesas de progreso y desarrollo y mezclado con sentimientos de agravio comparativo. Las expectativas generadas, sin embargo, tienen poco o ningún fundamento y se asientan en el terreno más de la mitificación que de la realidad, producto de una intensa campaña publicitaria que, como tal, contiene poca información veraz y objetiva a la vez que genera más confusión y desconocimiento que otra cosa. Todo ello aderezado con un consenso institucional, político y mediático que no deja lugar a la discrepancia y menos aún al debate social.

Pero las conclusiones de los estudios realizados ponen en entredicho la Alta Velocidad como motor de desarrollo en general. Los estudios más exhaustivos coinciden que se constata una concentración de la riqueza en los núcleos más desarrollados pero en detrimento del resto. Esta concentración en el reparto de la riqueza es reconocida en el propio PEIT y en diferentes estudios al efecto².

² El propio PEIT reconoce el debilitamiento de las áreas de menos desarrolladas en beneficio de las áreas dominantes, como reflejan los estudios sobre los efectos del AVE Madrid-Sevilla o del

Conclusiones todas ellas que se pueden condensar en este párrafo extraído del “*Estudio de los efectos de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla sobre la movilidad, el sistema territorial y el desarrollo regional*”, trabajo realizado durante 2001-2003 por Taller de Planificación S.L.:

- *Los efectos socioeconómicos generales generados por la línea de alta velocidad eran casi nulos en el desarrollo de las poblaciones que une (Madrid, Ciudad Real, Puertollano, Córdoba y Sevilla), con tendencias constantes antes y después de la actuación.*
- *En todo caso, el desarrollo ha favorecido a las ciudades que previamente estaban más desarrolladas: Madrid y, en menor medida, Sevilla.*
- *En las poblaciones intermedias se observó una reducción de las sedes sociales de las empresas a los centros pasivos (de atención al cliente, etc.), mientras que se concentraban en Madrid los centros empresariales y recursos de alto valor añadido.*
- *Ha habido pocos cambios de residencia. Pero el 60% de éstos se han producido hacia Madrid.*
- *Por último, el estudio recomienda evaluar las necesidades de infraestructura, y observar si hay inversiones alternativas, más productivas, que los ingentes fondos que se invierten en las líneas de AVE”.*

Todo ello debe ser tenido especialmente en cuenta cuando, como en el caso de Palencia, se atraviesa en una zona sumamente despoblada y que corre el riesgo cierto de no percibir prestación de servicios alguna que puede facilitar su desarrollo. Tiene que definirse no sólo las prestaciones comerciales de Larga Distancia y no sólo para Aguilar de Campoo, sino también los correspondientes a Media Distancia para otras localidades. El PAET a todos los efectos no garantiza absolutamente nada, puesto que tiene una función puramente técnica para la regulación del tráfico.

Si los criterios que finalmente se imponen son los de Alta Velocidad es más que probable que en todo el territorio palentino no se preste servicio ferroviario alguno.

Previsiones del PEIT

El Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte 2005-2010 (PEIT) establece tres tipos de actuación diferente en la modernización de la red a ferroviaria:

TGV París-Lyon. Aspecto a su vez que también reseña el propio Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA) o las conclusiones de evaluación de los resultados de la Política Europea de Desarrollo Regional realizada por la Comisión Europea (en especial a través de los Informes sobre Cohesión)

- 1) Líneas y tramos troncales, de nuevo trazado, para uso exclusivo de servicios de viajeros.
- 2) Líneas y tramos con variaciones sustanciales de trazado respecto de las líneas existentes, destinados a tráficos de mixtos (viajeros y mercancías)
- 3) Tramos de cierre, con tráfico sensiblemente menor a los casos anteriores, destinados a tráficos mixtos.

El primer caso son líneas de Alta Velocidad en estado puro y el tipo de intervención que se aplicaba en el Proyecto presentado en el año 2.003. Afortunadamente el PEIT ha descartado esta solución para esta Línea y contempla actuaciones de segundo nivel tal y como se refleja en el actual Proyecto.

El PEIT no concreta en el segundo caso el tipo de actuación y deja abierta la puerta a soluciones de todo tipo. Pero si nos atenemos a la realidad y la experiencia lo cierto es que es los modernos corredores ferroviarios donde se ha implantado y realmente funcionan con tráfico mixto utilizan como modelo de referencia la **Velocidad Alta**, término que implica algo más que un simple juego de palabras.

La Velocidad Alta es un ferrocarril convencional moderno con un techo de velocidad entre los 200/220 km/h, sin superar en ningún caso los 250 km/h. Éste es el modelo más implantado con un funcionamiento experimentado y consolidado y es la solución que se adoptó entre Barcelona y Valencia (Euromed) que se explota en régimen mixto (mercancías y viajeros) desde hace unos 15 años de manera satisfactoria. El otro ejemplo: Madrid Sevilla que adoptó el patrón de Alta Velocidad y tráfico mixto, sin embargo después de 18 años no ha circulado un solo tren de mercancías.

La compatibilidad de ambos tráficos se ve dificultada a medida que elevamos las velocidades de explotación de la infraestructura por la diferente casuística de cada uno de ellos, dificultades que se convierte en auténtica incompatibilidad cuando llegamos a criterios de Alta Velocidad. Por otro lado su coexistencia no implica sumar las virtudes de los dos sistemas sino, que por el contrario, se suman lo peor de cada uno de ellos:

- **El tráfico mixto** las mercancías restringen los desniveles tolerados, que en lo posible no deben ser superiores a 12,5 o 15 ‰.
- **La Alta Velocidad** exclusiva para viajeros sin embargo permite desniveles mucho mayores, que normalmente pueden ser del 25 ‰ y excepcionalmente alcanzan el 30 ‰.
- **La Alta Velocidad** por su parte es muy exigente en cuanto a una geometría de vía, con radios de curva: entre 6.500 y 7.100 metros y túneles que superan por lo general los 100 m² de sección para 300 km/h
- **La Velocidad Alta** ferrocarril convencional (por ejemplo: 200 km/h) exige radios de curva mucho menores, comprendidos entre 2.000 y 2.800 metros y son suficientes secciones de túneles de 62 m².
- **La Alta Velocidad** requiere una infraestructura de calidad exquisita y los márgenes de tolerancia para garantizar la explotación a esas velocidades

son prácticamente nulos. Los trenes son muy ligeros y los pesos no suelen exceder de 16 toneladas/eje.

- **Las mercancías** no requieren tanta exquisitez y los márgenes de tolerancia para circular a 100 o 120 km/h son muchísimo más holgados. Las mercancías sin embargo necesitan el máximo aprovechamiento de carga hasta las 22,5 toneladas/eje. Además tenemos que sumar que los elementos de rodadura y frenado no son tan sofisticados y precisos como en Alta Velocidad

Compatibilizar mercancías y Alta Velocidad supone sumar los criterios más restrictivos de ambas, lo que tiene como resultado una infraestructura enormemente rígida. Por otro lado el comportamiento del tráfico de mercancías, más agresivo a la infraestructura de vía, dispara los ya de por sí elevadísimos gastos de conservación y mantenimiento de una infraestructura diseñada para Alta Velocidad que requiere unas especificaciones de calidad muy elevadas que permite unas tolerancias muy reducidas.

CUARTO. PRIORIDADES EQUIVOCADAS.

Hay que recordar que el tramo ferroviario donde se inscribe esta actuación es la línea Palencia-Santander, cuya reforma se va a iniciar partiendo desde Palencia y avanzando progresivamente hasta Santander. Por lo tanto una solución que sigue un criterio lineal, es decir: iniciarse por una punta para avanzar progresivamente acabando en la otra. Lo cual denota que se hace sin haber establecido ningún tipo de prioridades en función de las necesidades de cada tramo y el nivel de urgencia en las distintas actuaciones.

Todo ello teniendo en cuenta que cada una de estas actuaciones tiene ritmos distintos y su entrada en funcionamiento puede diferir muchos años según los casos. Pero además las nuevas variantes conectan en distintos puntos con la línea actual lo que permite su plena operatividad a medida que se fuesen concluyendo.

La imperiosa necesidad de “vender” políticamente la puesta en marcha de la Alta Velocidad hace que se prioricen los tramos más fáciles en los que es posible se pueden desarrollar este tipo de ferrocarril. Relegando con ello a último lugar aquellos otros que, aún siendo más urgente su intervención pero se sabe a priori que será prácticamente imposible la implantación de los criterios de Alta Velocidad. Estamos hablando de forma muy clara del tramo Santander a Los Corrales y seguramente tampoco de Los Corrales a Reinosa.

En el proyecto presentado en el año 2.003 incluía un cuadro del número de circulaciones y saturación de tráfico en los distintos de la Línea que era muy descriptivo de su realidad, algo que echamos a faltar en la Memoria de este Proyecto.

TRAMO	CAPH	CAPD	MÁXIMO DÍA			MÍNIMO DÍA		
			CIR Dm	GOD M%	PHS m	CIR Dm	GODm %	PH Sm
Alar del Rey a Mataporquera	2,56	43,70	37	84,65	12	29	66,36	9
Mataporquera a Reinosa	5,62	95,40	39	40,88	0	33	34,59	0
Reinosa a Bárcena	4,58	78,19	53	67,78	1	44	56,27	0
Bárcena a Los Corrales de Buelna	5,88	99,27	55	55,40	0	46	46,34	0
Los Corrales de Buelna a Santander	4,74	80,87	92	113,76	16	81	100,16	15

CAPH = Capacidad Horaria
 CAPD = Capacidad Diaria
 CIR Dm = Circulaciones Diarias
 GODm% = Grado de Ocupación Diaria
 PHSm = Periodos saturados por día

En este cuadro falta el tramo de Palencia a Alar de Rey, pero sustancialmente es el mismo que el correspondiente a Alar del Rey a Mataporquera puesto que las características son intrínsecamente las mismas.

Las conclusiones más notables de este análisis son:

- El mayor número de circulaciones diarias (CIRm) se registra el tramo de Santander a Los Corrales de Buelna, localidad a partir de la cual se produce un descenso progresivo a medida que avanzamos hacia Palencia.
- El grado de ocupación (GODm%) al igual que los periodos saturados en el día (PHSm) en general correlacionan de forma directa con el número de circulaciones, con la única excepción del tramo de Alar a Mataporquera..

La explicación de la excepcionalidad de lo que ocurría en el año 2.003 en el tramo de Alar hasta Mataporquera era que estaba implantado el Bloqueo Telefónico como sistema de regulación del tráfico, sistema que nació con el propio ferrocarril y por tanto está claramente obsoleto. Pero desde hace aproximadamente 4 años se ha implantado el Bloqueo Automático BAU con CTC en este tramo y por tanto se ha solucionado este problema, de manera que el trayecto de Mataporquera a Palencia es en este momento, y con diferencia notable sobre el resto, el más descongestionado de esta línea ferroviaria.

Todo lo cual nos lleva a la conclusión que los tramos se ejecutan exactamente al revés de lo que indican las prioridades más elementales. El tramo que requiere con más urgencia su modernización es precisamente el correspondiente al trayecto de Santander a Los Corrales, donde la ampliación de su capacidad es tan fundamental o más que la elevación de sus velocidades de explotación. El desdoblamiento de vía en este tramo supondría un auténtico deshogo que mejoraría notablemente todos los tráficos ferroviarios, pero especialmente el de Cercanías y Mercancías y de forma significativa el de Larga y Media Distancia.

En cualquier caso es muy evidente que precisamente los tramos más avanzados (Palencia-Villaprovedo) y, en menor medida, el actual en fase de información pública son a todas luces los menos urgentes.

QUINTO. CRITERIOS Y PARÁMETROS CONSTRUCTIVOS.

Los criterios y parámetros de geometría de vía que han empleado en este tramo son:

Alta Velocidad: 300 km/h

Doble vía para tráfico mixto (viajeros y mercancías)

Ancho ibérico (1,668) y traviesa polivalente

Desnivel máximo: 12,5 ‰

Radios de curva: 5.350 metros normales y 4.750 metros excepcionales.

Secciones de túneles: entre 85 y 112 m²

Estos criterios y especialmente los referidos a radio de curva, desnivel y sección de túneles configuran una traza sumamente rígida cuyo encaje en el territorio se hace con unas dificultades técnicas, impacto ambiental y coste económico enorme, que se ven incrementados de forma exponencial conforme aumenta la complejidad de la orografía.

Por estos motivos debería flexibilizarse estos parámetros en la medida que se incrementen las dificultades del orográficas del territorio, no podemos pretender mantener la velocidad de diseño por encima de todo (costes ambientales y económicos), ésta tiene necesariamente que ajustar también a esa realidad.

Podemos aceptar los criterios de Velocidad Alta (hasta 250 km/h) en aquellos tramos como la Meseta que no ofrecen grandes dificultades orográficas. Por ello no nos parece lo más deseable pero si aceptable que se haya implantado este criterio en el tramo de Palencia a Villaprovedo. Si además, como es el caso, se pretende utilizar parcialmente la traza del actual ferrocarril nos parece una solución más que razonable. Todo ello aunque que consideremos que el techo de velocidad en el ferrocarril no debería superar como norma los 200 km/h.

Pero dicho todo lo anterior, lo que no es aceptable y no se entiende, por incongruente, es que en ese tramo sin grandes dificultades se apliquen criterios de 250 km/h, mientras que en el correspondiente a Villaprovedo a Reinosa, con

un territorio más complejo y sinuoso, se decide elevar lpara adecuarlos a velocidades de 300 km/h. Algo realmente absurdo que sólo se sostiene en la necesidad de la publicitar “la Alta Velocidad llegará a Cantabria en el 2.015”.

Particularmente absurdo cuando además este ferrocarril no puede explotarse a 300 km/h en tanto se mantenga el ancho de vía (ibérico) previsto, ancho que permanecerá durante muchos años si es que alguna vez se acomete la transformación de toda la red ferroviaria al ancho UIC. Los trenes de viajeros más rápidos que van circular, son los de ancho variable tipo el actual ALVIA (tren convencional) y que tiene limitada su velocidad máxima a 250 km/h. Las ramas de Alta Velocidad tipo S-103 que se utilizan en la simulación no tienen ni permiten rodadura de ancho variable y todos los que existen se construyen en ancho UIC. .

Entonces, ¿tiene algún fundamento acometer obras tan ambiciosas e impactantes por asumir los criterios de 300 km/h cuando ni ahora, ni en un futuro remotamente cercano y seguramente jamás se explotará a estas velocidades?

La toma de decisiones en función de uno u otro criterio tienen enormes implicaciones que disparan los costes ambientales y económicos y que directamente son ignorados.

Radio de curva

Tomemos como ejemplo el parámetro más significativo (radio de curvatura) que determina la Norma Técnica de Vía (NAV 0-2-0.1) para estos supuestos:

Curvatura de vía para líneas nuevas y tráfico mixto (viajeros y mercancías).

Radio curva (metros)	160 km/h	200 km/h	250 km/h	300 km/h
Normal	1.800	2.800	5.000	7.100
Mínimo	1.400	2.200	4.400	6.300
Excepcional	1.300	2.000	3.500	5.600

Se puede observar la enorme diferencia que existe entre las distintas opciones Para entender lo que esto supone hagamos un ejercicio ilustrativo de la distancia que es preciso recorrer para realizar un simple giro de 90° y tomando como referencia el radio de curva mínima tolerada:

- ⇒ **160 km/h:** 2.200 metros
- ⇒ **200 km/h:** 3.460 metros
- ⇒ **250 km/h:** 6.911 metros
- ⇒ **300 km/h:** 9.896 metros

Todo lo cual nos puede dar una idea del incremento de costes entre las diferentes opciones y de manera particular cuando dicha obra se realiza sobre un territorio bastante abrupto como es este caso.

Pero hay otra cuestión que en principio no nos encaja, si nos fijamos bien observaremos además que los parámetros del Proyecto no se ajustan a estas especificaciones puesto que en el mismo se han determinado los siguientes parámetros de geometría de vía en cuanto al radio de curva: **normal 5.350 metros y excepcional 4.750 metros.**

No entendemos esta notable diferencia a no ser que en el Proyecto se hayan tomado los "Parámetros Geométricos Correspondientes a Nuevas Líneas y Tráfico Exclusivamente de Viajeros (Automotores y Remolcados)", en cuyo caso son: **normal 5.400 metros y mínimo 4.700 metros.**

Es posible que haya otra explicación pero por su importancia debería aclararse a qué obedecen estas notables diferencias.

Secciones de túneles

Otro tanto ocurre en el caso de la sección de los túneles donde las posibles opciones oscilan entre los 62, 75, 85, 105 y 112 m² (El Proyecto adopta las secciones tipo entre 85 y 112 m²). El incremento del gasto también es muy notable puesto que gran parte de este trazado discurre precisamente por túnel. La diferencia entre una y otra opción supone, por ejemplo: para un túnel de 2.000 metros (bastante común) la excavación a mayores de 100.000 m³ entre el túnel de menor y el de mayor sección tipo.

Desnivel máximo.

Por último queda una de las cuestiones más polémicas y absurdas: la determinación de un desnivel máximo de 12,5 ‰.

El desnivel máximo no está condicionado por la velocidad de diseño sino por el hecho de que sea apto para tráfico mixto (mercancías). La rampa máxima es el factor determinante de la capacidad de arrastre de las locomotoras de tracción (mercancías). Lógicamente cuanto menor sea la rampa mayor es la capacidad de carga.

Por lo tanto podemos tener la práctica totalidad de una línea ferroviaria con pendientes de 10 ‰ y en un solo punto hay una pendiente de 18 ‰. Pues bien es esta última la que define la rampa característica y determina la capacidad máxima de arrastre de la locomotora en el trayecto a recorrer, constituyéndose en un "cuello de botella".

Pero lo grave es que, a falta de definir cual es la decisión que se va adoptar para el futuro tramo de Reinosa-Guarnizo, lo más seguro que en este tramo se tengan que adoptar desniveles mucho mayores para poder salvar la diferencia de 562 metros de altitud que separan Reinosa de Bárcena de Píe de Concha, distanciadas entre sí 15 kilómetros en línea recta, longitud que muy poco puede verse incrementada por las propias exigencias de la Alta Velocidad.

Actualmente esta dificultad se salva con un trazado que es una auténtica "morcilla" que incrementa el recorrido hasta prácticamente duplicarlo (30 kilómetros). Aún así, las pendientes no bajan en general de las 17 ‰ y

alcanzando en un punto los 22,5 ‰. Por todo ello es lógico pensar que la solución que finalmente se adopte difícilmente puede bajar de los 17 ‰ y casi con total seguridad será más elevado.

Como ejemplo: la solución de Pajares (Asturias) se está haciendo de hecho con desniveles de 16,8 ‰ y ese tramo y en este aspecto no es más complejo ni dificultoso que el que vamos a tener que salvar en Cantabria. Además, sólo para esta variante, se ha presupuestado 3.000 millones de euros, cantidad que duplica el presupuesto destinado a toda la línea de Palencia a Santander, con lo cual los criterios no van a ser más ambiciosos.

Visto todo lo cual, ¿qué sentido tiene entonces limitar el desnivel a 12,5 ‰, cuando la propia Memoria reconoce que impone una rigidez muy grande al Proyecto?. Entendemos que este parámetro tiene que elevarse como mínimo a 15 ‰ y revisarse en cuanto se adopte una decisión sobre como va a resolver el tramo de Reinosa a Bárcena de Píe de Concha.

SEXTO. ECONOMÍA DE RECURSOS

Cuando hablamos de economía de recursos tiene que entenderse no sólo desde el punto de vista monetario, cuanto más flexible sea la infraestructura, mucho menor será el impacto ambiental y económico su construcción. Por lo tanto, podemos establecer una relación directa entre el ahorro monetario y de recursos naturales.

Construcción

En este capítulo el Proyecto realiza una comparativa de las estimaciones económicas en función de los distintos trazados alternativos propuestas, eso sí, siempre sobre criterios constructivos aptos para velocidades de 300 km/h.

Pero lo realmente importante y relevante es ¿Cuáles serían los costes si adoptamos otros criterios menos exigentes? Por ejemplo: 160, 200 o 250 km/h.

Evidentemente no tenemos capacidad para hacer esos cálculos ni nos corresponde a nosotros hacerlo, pero entendemos que es fundamental saber los costes también para cada una de estas opciones que de entrada han sido descartadas.

Existen múltiples datos económicos desglosados de las distintas actuaciones programadas pero no son comparables: coste proyecto, presupuesto de licitación, adjudicación, con IVA o sin IVA, tramos con mayor o menor dificultad, adjudicación sólo de la infraestructura o con infraestructura y superestructura, etc, etc.

Pero si que hay indicios claros que el coste del tramo de Palencia a Villaprovedo puede ser entre dos y dos veces y media menor que el correspondiente al tramo de Villaprovedo a Reinosa con distancias sin embargo muy similares. Pero este hecho por si sólo no justificaría una diferencia tan

enorme. El otro hecho relevante es que en el primer caso se ha proyectado con criterios de 250 km/h y en el segundo con 300 km/h.

Pero además hay datos muy potentes que avalan las enormes diferencias de costes en la fase constructiva dependiendo la opción elegida:

Coste por kilómetro de vía en actuaciones con distintos criterios				
Línea	Velocidad de diseño	Longitud Kms	Coste Total M€(año)	Importe/km M€
Madrid Sevilla	Alta Velocidad (300 km/h)	471	2.812 (1.992)	5,97
Madrid Barcelona	Alta Velocidad (350 km/h)	621	7.083 (2.008)	11,41
Castellón Tarragona	Velocidad Alta (220 Km/h)	65	135,1 (1.995)	2,56

Por lo tanto no es descabellado concluir que realizar una línea ferroviaria con criterios de 200 km/h a realizarla a 300 km/h puede duplicar los costes de construcción.

Conservación y mantenimiento

Otra cuestión es la referida a los costes de conservación y mantenimiento en uno y otro caso y de los cuales no existe información disponible que ADIF desglose las partidas presupuestarias en esta materia entre la correspondiente a la red convencional y la de Alta Velocidad y dentro de la red convencional cuanto es el coste de las líneas de Velocidad Alta.

Pero seguramente se pueden estimar que existe igualmente una correlación con los costes constructivos debido a las altas especificaciones de calidad y los escasos márgenes de tolerancia que exige la Alta Velocidad.

Explotación.

Otro tanto ocurre con la explotación y sólo como ejemplo podemos tomar los datos de consumo energético los cuales crecen de manera exponencial a partir de los 200 km/h, aunque algunos informes pretendan este campo presentar a la Alta Velocidad como el paradigma de la sostenibilidad con comparativas que no son homologables entre si en muchos casos.

En cualquier caso tomemos como ejemplo una comparativa totalmente homologa como es consumo energético de un tren de Alta Velocidad (Siemens ICE-3), a distintas velocidades donde se aprecia que el consumo entre los 200 a 300 km/h se incrementa en un 43% incremento que se dispara hasta el 79% a 350 km/h.

Energía consumida por el ICE-3 a varias velocidades (consumo neto) ³		
Velocidad km/h	kW/h por transportar 100 km un m² de superficie útil	Tomando como referencia el consumo a 200 km/h
150	2.4	86%
200	2.8	100%
250	3.3	118%
300	4.0	143%
330	4.6	164%
350	5.0	179%

Costes de oportunidad

Cuando se escriben estas líneas se entiende mejor que nunca el concepto de costes de oportunidad. Cada propuesta supone casi siempre enormes variaciones de costos y siempre sobre presupuestos de por sí muy elevados.

Es evidente que esas cantidades tan notables de dinero que se gasta o se ahorran pueden dedicarse a otras muchas finalidades tan necesarias y productivas o más que las destinadas a este Proyecto. Por lo tanto no debemos perder nunca este referente. Más cuando se ha decidido recortar presupuestos tan sensibles como pensiones, gastos sociales, salarios funcionarios y nos amenazan con reducir las prestaciones sanitarias y más gastos sociales.

Adecuada valoración de la velocidad y tiempo de viaje

Nadie niega la importancia de la necesidad de elevar las velocidades de explotación y reducir tiempos de viaje, pero como ya hemos dicho siempre desde un análisis ponderado y una toma de decisión equilibrada entre distintas variables a considerar.

Los costes asociados al diseño de infraestructura de Alta Velocidad, su conservación y mantenimiento conllevan costes elevadísimos. Resta funcionalidad a la explotación de otros tráficos y además supone una pérdida considerable de accesibilidad (física y económica por los altos precios de los servicios). Pero finalmente tanto sacrificio para en resumidas cuentas unos ahorros en tiempo de viaje irrelevantes.

Las famosas simulaciones realizadas al respecto no arrojan ahorros de viaje realmente significativos que justificasen tal derroche de recursos.

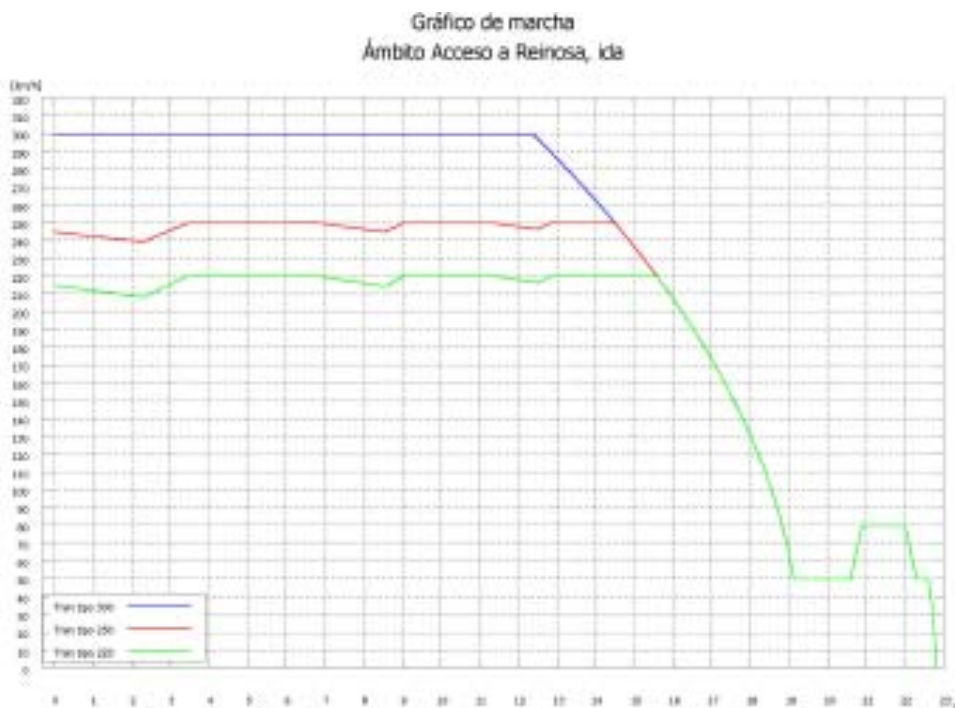
³ Fuente: Siemens

Tiempos de viaje estimados en minutos a distintas velocidades, trayecto de Reinosa a Villaprovedo

220 km/h	250 km/h	300 km/h
24,5	22,5	20

La simulación hecha estima, en el mejor de los casos, 4,5 minutos de ahorro de tiempo de viaje entre 220 y 300 km/h, entre Reinosa y Villaprovedo, pero además a estas cifras hay que añadir:

- Los 300 km/h es puramente virtual, puesto que en realidad con este Proyecto y por esta línea no puede circular estos los trenes S-103 al ser de ancho UIC.
- La máxima velocidad que pueden desarrollar los trenes en este trazado y con este Proyecto es de 250 km/h para los trenes Alvia o similares.
- La simulación se realiza desde la actual estación de Reinosa, por lo tanto incluye 4 kilómetros de la actual vía convencional cuyo perfil permite velocidades de 110 km/h para estos trenes.
- La conexión de la actual vía y el nuevo trazado se realiza por medio de curvas de radio de 300 metros que imponen una limitación de 60 km/h.
- La abrupta reducción de velocidad que impone esta conexión impide desarrollar la máxima velocidad permitida en la entrada a Reinosa y el progresivo y adecuado aceleramiento con transición directa de 110 km/h a la velocidad máxima permitida en la nueva variante, como se puede observar en la siguiente gráfica.



Como conclusión: pueden suponer ganar tanto o más tiempo adoptar la alternativa propuesta en estas alegaciones al acceso a Reinosa en la parte correspondiente a Cervatos que la diferencia existente entre circular a 300 o

200 km/h en todo el tramo de Reinosa a Villaprovedo. La alternativa planteada supone la eliminación de las curvas de 300 metros de radio de enlace y con ello se facilita la progresiva aceleración de los 110 km/h que permite la vía convencional desde la salida de Reinosa (4 kilómetros) hasta alcanzar la velocidad de explotación de la nueva vía, eliminando el actual frenazo a 60 km/h que impone la actual conexión.

SÉPTIMO. PAET

El PAET previsto tiene una longitud de 750 metros ajustándose a los criterios técnicos normalizados. En este aspecto sin embargo no entendemos que se ajusten estas medidas tan exiguas cuando en la actualidad ya están circulando en las líneas modernas trenes de 650 metros de largo y no es descartable que pueda ser mayores en un futuro no muy lejano. Dado que el incremento del tamaño de los PAET no lleva aparejado gastos extraordinarios elevados, proponemos que se revisen estos criterios y se valore el aumentarlo hasta los 1.000 metros.

OCTAVO. TÚNEL DE POZAZAL

El acceso a Reinosa plantea a la altura de Pozazal un túnel de 3.000 metros de largo de la base del Cueto y discurre a unos 300 metros de la actual estación al lado de la cual existe un pozo permanente que posiblemente dá nombre a este paraje. Tiene una lámina de agua de unos 500 m² de superficie y una profundidad indeterminada.

La altura de agua sufre fuertes oscilaciones que pueden alcanzar casi los dos metros que por la naturaleza calcárea de los terrenos puede ser un afloramiento freático. Por lo tanto el proyecto y las obras de tunelación deben de tener muy en cuenta estas circunstancias al objeto de evitar, como ya ocurriera en las obras del tren de Alta Velocidad de Málaga, pinchar el acuífero con las graves repercusiones que esto puede tener.

NOVENO. ALTERNATIVAS DE TRAZADO

Entrada en Cantabria.

El tramo de acceso a Reinosa tan sólo se ha desarrollado una alternativa que se supone basada *“en la solución contemplada en el “Estudio Informativo del Proyecto de Línea de Alta Velocidad Venta de Baños – Santander. Tramo Alar del Rey – Santander”* y la cual discurre a escasos metros de la Autovía A-67 por su lado. Supuestamente esta única alternativa se adoptó debido a los siguientes condicionantes fundamentales:

- ⇒ *Existencia del cauce del Río Camesa en el lado oeste de dicha autovía, lo que conlleva el aumento de afecciones medioambientales sobre los hábitats a él aparejados.*

⇒ *Existencia de la actual línea ferroviaria Palencia – Santander también en el lado oeste de la autovía A-67 durante buena parte del ámbito, lo que origina mayores restricciones de trazado y posibles dificultades constructivas para mantener la continuidad del servicio ferroviario.*

Desde luego no podemos estar de acuerdo con la ausencia de alternativas. Tampoco con afirmaciones, por incierta, que sea ésta la solución que se contemplaba en el estudio informativo que salió a exposición pública en el año 2.003.

Precisamente en aquel momento y en ese año se consideraba también como única alternativa la que discurriría al oeste de la actual A-67, entre la N-611 y la actual línea ferroviaria Palencia-Santander.

Por lo tanto tenemos que considerar que aquella alternativa no sólo es viable, sino que posiblemente es la óptima desde el punto de vista constructivo y sin lugar a dudas la mejor para su explotación como veremos más adelante.

Tan sólo existe una razón de las aludidas que puede tener un cierto fundamento y es la posible afección al LIC Río Camesa (ES 1300014), pero este aspecto ya había sido considerado en la fase preliminar puesto que la Memoria de Impacto Ambiental (2001) contemplaba la propuesta de LIC del Río Camesa y sus posibles afecciones.

El otro argumento, sobre las posibles limitaciones impuestas por la cercanía de la actual línea ferroviaria, efectivamente puede tener algún aspecto negativo pero indudablemente también positivos, de hecho una de las premisas del trazado entre Palencia y Villaprovedo ha sido el máximo aprovechamiento y cercanía al actual trazado ferroviario y que es un criterio que a su vez emana también del propio PEIT (líneas y tramos con variaciones sustanciales de trazado respecto de las líneas existentes, destinados a tráficos de mixtos)

Por lo tanto no parecen razones de peso para descartar de antemano la opción propuesta en el año 2.003 como única alternativa, por el contrario, por razones que expondremos posteriormente, nos parece a todas luces la más acertada.

No se hace mención alguna a otras razones que son las que seguramente han descartado el trazado del año 2.003, posiblemente por ser profundamente injustificadas y carentes de motivación objetiva alguna, que obedecen probablemente a razones de interés (muy) particular.

Además parece debe tener algo de vergonzoso cuando no se hace si quiera mención a esta alternativa desechada. Tampoco se menciona en la Memoria del Proyecto las alegaciones presentadas a la alternativa del 2.003 por parte de Cementos Alfa, arropada, eso sí, por la Cámara de Comercio Industria y Navegación de Cantabria, Ayuntamiento de Valdeolea, Junta Vecinal de Mataporquera y el Comité de Empresa. Todos ellos coincidían en que las posibles afecciones a los recursos mineros de Cementos Alfa era de tal magnitud que comprometían la viabilidad industrial de dicha Fábrica y por este

motivo auguraban astronómicas indemnizaciones en los procesos de expropiación que deberían incluir todo el conjunto industrial.

Tampoco se hace referencia a que la alternativa de 2.010 es justamente la que proponía en sus alegaciones Cementos Alfa en el año 2.003.

Pero lo realmente curioso son los argumentos de Cementos Alfa y otros para rechazar la alternativa de 2.003 son contradictorias, puesto que precisamente avalarían esa alternativa frente a la actual. Todo ello es sumamente extraño a no ser que las pretensiones sean otras muy distintas a las formalmente declaradas.

Cementos Alfa afirmaba que dicha propuesta afectaba longitudinalmente a unos 4.300 metros de tres concesiones mineras (1.050+2.870+380)⁴, teniendo en cuenta una plataforma de vía de unos 11 metros, más zona de explanación y 50 metros de la Zona de Afección a cada lado sumaban en total aproximado de 115 metros de anchura.

Hay que matizar que después del 2.003 el Real Decreto 2387/2004, *Reglamento del Sector Ferroviario*, establece como Zona de Protección 70 metros desde el límite de explanación o trinchera (artículos 26), dentro de la cual efectivamente no es posible la actividad extractiva y tan sólo en casos puntuales es compatible siempre que la finalidad sea su aprovechamiento en obras de conservación y mantenimiento de la infraestructura ferroviaria. Por lo tanto estamos hablando que el ancho de expropiación no es de 115 metros sino de 155 metros aproximadamente con lo cual, si este aspecto era relevante en ese momento, ahora lo es en mucha mayor medida.

Pero lo realmente curioso es que se argumenta que el volumen expropiado de los recursos mineros básicos para la actividad industrial era tan grande que haría inviable el futuro de dicha Fábrica. Pero es Cementos Alfa quien propone como alternativa a la propuesta del 2.003 el actual trazado presentado en este Proyecto.

Pero lo que realmente llama la atención es que este trazado también atraviesa varias concesiones mineras de Cementos Alfa y en mucho mayor volumen afectando la traza en unos 5.750 metros lineales de concesiones mineras de Cementos Alfa concedidas todas ella con anterioridad al año 2.000⁵. Tal y como puede verse en el **ANEXO 1**.

Desde luego si la cuestión que se dirime en este debate es la afectación a los recursos mineros de Cementos Alfa realmente no existe comparación: la alternativa actual (a propuesta de Cementos Alfa) incrementa en un tercio la superficie del año 2.003.

Pero si se observa las distintas trazas, derechos mineros, planes de explotación autorizados y los distintos huecos explotados se observa que con una ligera modificación del trazado de la propuesta del año 2.003 es factible

⁴ Fuente: las propias alegaciones de Cementos Alfa

⁵ Según consta en el Registro del Catastro Minero.

que ésta pase por un gran hueco explotado y por lo tanto no es un activo minero sino un pasivo ambiental que obligatoriamente ha de restaurarse.

Al pasar por él los derechos indemnizatorios serían sustancialmente mucho más bajos. Tenemos un kilómetro de explanación prácticamente llana que no requiere ningún movimiento de tierras.

Con lo cual comparativamente los recursos mineros afectados en cada una de estas propuestas serían:

Superficie y recursos mineros de Cementos Alfa afectados por las distintas alternativas.	
Alternativa 2.010: superficie recursos mineros afectados (traza 5.750 metros)	89,13 Ha
Alternativa 2.003: superficie recursos mineros afectados (traza 4.300 metros)	66,65 Ha
Alternativa 2.003 modificada por medio del hueco minero superficie recursos mineros inexplorados afectados (traza 3.300 metros)	51,15 Ha

Funcionalidad de las dos alternativas en la explotación

Mercancías

Pero además hay otras cuestiones importantísimas que no se han planteado en cuanto a funcionalidad de estas alternativas (2.003 y la 2.010) en la posterior fase de explotación. Mataporquera se constituye es el segundo centro en importancia en cuanto a movimiento de mercancías de esta línea ferroviaria, tiene un volumen entre 350.000 y 500.000 toneladas/año.

Además tenemos que tener en cuenta que Mataporquera es la única conexión ferroviaria entre las líneas ferroviarias de Bilbao-León y Palencia-Santander, situación estratégica no sólo por el tráfico actual de carbón, sino también por las expectativas que ofrece de cara al futuro.

Esta circunstancia convierte en fundamental la conexión de este enclave ferroviario con la nueva línea en fase de exposición pública. La alternativa planteada en el 2.003 resolvía satisfactoriamente este problema puesto que su traza discurría en algunos tramos a escasos centenares de metros de la línea actual en proximidad con el actual trazado ferroviario y cerca de la estación de Mataporquera. Su conexión era una cuestión realmente menor.

La propuesta actual (2.010) no sólo se aleja considerablemente, sino que además dejan numerosas barreras por medio que hacen prácticamente imposible la conexión hasta el término de la actuación, es decir, la conexión con la línea convencional a la entrada de la estación de Reinosa. Por tanto obligaría a conservar la explotación del actual trazado ferroviario entre Reinosa y Mataporquera (18 kilómetros) con los elevados costes de conservación y

mantenimiento que suponen y que necesariamente repercutiría en los costes del transporte.

Servicio viajeros

El actual proyecto no contempla más que un solo PAET (puesto de adelantamiento y estacionamiento de trenes) en el ámbito de la actuación y se ubicaría en la zona de Aguilar de Campoo y que serviría a su vez como estación de viajeros. El actual trazado propuesto en el tramo de acceso a Reinosa hace difícil justificar un servicio de viajeros en la zona de Valdeolea y Valdeprado. La propuesta del año 2.003, al discurrir cercana a Mataporquera, justifica al menos los servicios de Media Distancia tal y como disfrutaban hasta ahora.

Para algunos esto puede ser una idea descabellada, pero tenemos que recordar que el ferrocarril tiene que ser siendo un eje vertebrador del territorio. No podemos pasar de lo más de 100 instalaciones (estaciones, apeaderos, apartaderos, derivaciones particulares) que existían hasta hace 3 años entre Santander y Madrid, a un modelo, como la línea de Madrid-Sevilla, que con los mismos kilómetros tan sólo existen 5 estaciones con servicio comercial, generando un inmenso desierto ferroviario por medio. Evidentemente tiene que adoptarse una solución intermedia entre estas dos realidades y entendemos que es factible y necesario seguir prestando servicio de Media Distancia a localidades como éstas aunque sea por medio de apeaderos.

También en este aspecto la propuesta del año 2.003 propiciaba el posible mantenimiento de este servicio, la actual alternativa supone la renuncia indudable a cualquier prestación de estas características para el entorno de Mataporquera y su posible zona de influencia (Valdeolea y Valdeprado).

Ámbito de Fombellida y Cervatos.

En esto tramos la traza propuesta atraviesa sin ningún miramiento la vega del río Marlantes y por tanto los terrenos más fértiles según catalogación del Proyecto de Zonificación Agroecológica de Cantabria que las clasifica como clase B conforme a los criterios de la FAO (NN.UU.). El trazado actual supone una grave afección tal y como reconoce la propia Dirección General de Desarrollo Rural en su escrito de sugerencias.

Por otro lado no discutimos el criterio de concentrar las distintas infraestructuras (tanto transporte como otros servicios) dentro de lo posible en un solo corredor. Con lo cual no se dispersan los posibles impactos: Pero este criterio también tiene como contrapartida su acumulación a nivel con los correspondientes efectos sinérgicos. En este aspecto, el tramo de Acceso a Reinosa acumula en poco espacio las línea ferroviarias de Bilbao- León y Palencia-Santander, la carretera N-611 y la autovía A-67, amén de múltiples líneas de alta tensión que atraviesan este corredor.

Particularmente el trayecto de Pozazal a Reinosa hace que se concentren hasta prácticamente superponerse en una continua sucesión. Fombellida y Cervatos quedan prácticamente atrapados entre estas infraestructuras. Por lo tanto debería cuidarse especialmente en estas zonas la minimización de los impactos, su corrección o en su caso la compensación de los mismos. Desde luego el trazado propuesto, por medio de las mejores fincas de siega así como el excesivo acercamiento a los núcleos de población (particularmente Cervatos), se hace sin la más la más mínima consideración a estos pueblos.

En estos tramos debería reformularse la traza lo cual ayudaría unos criterios mucho más flexibles de geometría de vía, que tal como proponemos al principio, no deberían ser superiores a velocidades de 200 km/h (radio de curva 2.200/2.000 metros) así como elevando la pendiente máxima conforme a los criterios que al respecto se hace en el capítulo de características y geometría de vía.

Esta traza en la llanura de Fombellida debería acercarse lo máximo posible al actual trazado ferroviario dentro de los parámetros anteriormente mencionados y afectando las zonas menos productivas, de matorral o escombreras consecuencia de la construcción del antiguo trazado ferroviario y de las operaciones de depuración del balasto de muchos años, librando la totalidad o la gran mayoría de los prados de siega.

En el ámbito de Cervatos debería cambiarse el túnel que discurre entre Sopena y Cervatos (PK 17/400 al 18/600) y reorientar la traza ligeramente hacia el Este así como el desnivel para ganar altura respecto al trazado propuesto al objeto de que la salida del túnel se haga a la altura de la actual línea ferroviaria y discurra paralela a la misma por el lado Este, en lugar de atravesarla por debajo para discurrir al Oeste en un progresivo alejamiento y posteriormente acercarse hasta la finalización de la actuación tal y como se contempla actualmente.

El tramo de la vía actual por donde proponemos discurra paralelo este Proyecto tiene una curva de unos 1.000 metros de radio y una pendiente de 15 ‰, por lo cual sería preciso sólo el rectificado de esta curva y ampliación de la explanación que supone un desmonte en talud, considerable sólo en una pequeña parte del tramo y menor o nula en el resto

En cualquier caso creemos que mejora en muchos aspectos la actual propuesta y no sólo por no afectar a los terrenos más fértiles. Desde el punto de vista de la explotación tal y como se ha diseñado en el actual enlace con la vía convencional, con varias curvas de 300 metros de radio, suponen la imposición de una abrupta reducción de velocidad, pasando de 300/200 km/h (dependiendo la solución que finalmente se adoptase) hasta 60 km/h para luego conectar con la vía convencional en un tramo que permite los 110 km/h. La alternativa propuesta soluciona este aspecto de forma totalmente satisfactoria puesto facilitando la transición progresiva de las velocidades máximas de explotación de ambos trazados (convencional y altas prestaciones).

Las múltiples restituciones de servicios y servidumbres previstas en este tramo se reducirían a una mínima parte y el valor de las expropiaciones sería bastante menor.

Tiene alguna desventaja como puede ser la compatibilizar las obras de construcción con la explotación de la línea convencional, pero no tiene por que ser de manera importante y en ningún caso insalvable. También este aspecto tiene una ventaja indudable puesto que se aprovecha parte de la explanación actual.

Otro aspecto, en principio negativo, es que puede incrementar el excedente de tierras, sin embargo se puede compensar y equilibrar por otro lado con la propuesta de reducir las secciones de los túneles.

Las trazas alternativas propuestas para el caso de Fombellida y Cervatos las adjuntamos como **ANEXO 2**.

Y, que teniendo por presentado este escrito y por formuladas las alegaciones que en él se contienen, **ser considerado interesado en el procedimiento citado, como titular de intereses legítimos colectivos.**

Así es de justicia que pedimos en Reinosa, a 17 de mayo de 2.010

ANEXO 1: Ortofoto en el ámbito de Mataporquera con las trazas propuestas en 2.003 y 2.010, así como las concesiones mineras de Cementos Alfa y los planes de explotación aprobados a la fecha.

ANEXO 2: Propuesta de trazados alternativos en el ámbito de Fombellida y Cervatos