



ECOLOGISTAS EN ACCIÓN CANTABRIA

EXPONE:

Que con fecha 21 de febrero de 2.005 se publica en el BOE el inicio del periodo de exposición pública el proyecto de de Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte así como su Informe de Sostenibilidad. Esta Federación territorial, suscribiendo en su totalidad el cuerpo de las alegaciones realizadas desde la Confederación de organizaciones de Ecologistas en Acción, queremos, además, como ampliación de lo anterior y en lo referido al ámbito de la Comunidad de Cantabria, presentar las siguientes

ALEGACIONES:

CARRETERAS

AUTOVÍA DEL CANTÁBRICO

Dentro del PEIT se contempla la finalización de esta autovía. Uno de los tramos que restan para su finalización es a su vez uno de los más conflictivos, el correspondiente a Solares Zurita

1. En el año 1993 (hace doce años) se aprueba el Estudio de Impacto Ambiental del tramo Solares-Zurita (Cantabria), correspondiente a la Autovía Solares-Oviedo. Es importante señalar que este Estudio no responde ya a las exigencias jurídicas, medioambientales, socioeconómicas, poblacionales, etc. de la zona.

2. De las dos variantes estudiadas en el estudio de impacto ambiental denominadas norte y sur de Peña Cabarga se eligió la sur.

3. Con la llegada del PP al Gobierno, en 1996, hace nueve años, se elaboraba un nuevo proyecto por el Norte (antes descartado) de Peña Cabarga, que daría por concluida la autopista Solares-Oviedo.

4. Con la llegada del PSOE de nuevo al gobierno y sin razones técnicas o económicas que lo justifiquen, una parte de este tramo Norte ha sido desechado y retomado el antiguo proyecto del año 1993 por el Sur. A tal fin se han asignado en los presupuestos para 2005, un millón de euros.

SITUACIÓN ACTUAL

A) Nos encontramos con un estudio de impacto ambiental, realizado hace trece años y aprobado hace doce, que como se denunció en su momento, incumplía flagrantemente la fundamental normativa en materia de evaluación de los impactos, al no tener en cuenta

aspectos tan importantes como manantiales, ríos, humedales, edificaciones y personas. No podemos olvidar los varapalos judiciales que para el Reino de España ha supuesto el incumplimiento de dicha normativa en otras materias y en esa misma zona, como el transporte de energía eléctrica de alta tensión, en las líneas a 400kV Soto de Ribera-Penagos-Gueñes/Itxaso y las gravísimas consecuencias de todo tipo que de ello se han derivado.

B) Con las obras previstas por el Norte de Peña Cabarga se daría por concluida la autopista Solares-Oviedo a su paso por Cantabria.

C) Si se trata de ampliar la capacidad de la autovía con una nueva, nos encontramos que para llegar a Zurita nos faltan 8 kilómetros por el Norte y 30 kilómetros por el Sur el tramo que pretende realizar el gobierno. También habría que tener en cuenta la pretensión de ampliar la autopista actual Santander-Tórrelavega que daría por concluida la autopista del Cantábrico.

D) Querer construir una nueva autopista o vía rápida por el Sur paralela a la que se va a construir por el Norte para llegar al mismo sitio es a todas luces innecesaria e incompatible con la viabilidad ambiental que propone el documento; dándose el caso de que la zona sur discurre la N.634 con variantes en los principales núcleos de población y con una remodelación completa hace unos diez años.

E) Es preciso destacar, de nuevo y por último, que desde el año 1993, se han producido cambios normativos importantes como consecuencia de nuestra integración en la Unión Europea y se ha modificado la realidad jurídica, social y física de la autovía.

Por todo ello creemos preciso que, a tenor de lo expuesto y argumentado:

- Se abra un nuevo periodo de información pública posibilitando la intervención de todos los afectados,
- Se realice un nuevo Estudio de impacto ambiental con todas las garantías legales existentes, en el que, tras la citada y real información pública, se estudien todas las variantes posibles, se elija la mejor y se evite la conversión de la autovía en material para el mercadeo entre los partidos políticos y sus conveniencias empresariales y económicas, que hacen depender de quien gobierne, al margen de los derechos de los vecinos, que el trazado sea uno u otro, por el Norte o por el Sur.

FERROCARRILES

En el PEIT se propone un ferrocarril de Altas Prestaciones: líneas de tráfico mixto con variación sustancial del trazado con respecto a la línea existente (lo que parece querer decir en muchos casos que serán vías nuevas, segregadas de las previamente existentes) tanto para el corredor de Palencia a Santander como el del Cantábrico

A pesar de la ambigüedad del término parece que se da por desechada la idea inicial de construir una línea de Alta Velocidad exclusiva para tráficos de viajeros, tal y como figuraba en un primer momento en el EIA del tramo Alar del Rey a Santander publicado en el mes de julio de 2.003, periodo durante el cual, Ecologistas en Acción realizó las pertinentes alegaciones y propuestas. No obstante el actual modelo propuesto en el PEIT es de una indefinición preocupante y que no descarta el concepto de Alta Velocidad, modelo que no se justifica desde ningún punto de vista.

Una de las razones fundamentales de nuestra oposición a la AV reside en la exclusión de cualquier servicio ferroviario para gran parte de la sociedad y del territorio por el que atraviesa esta infraestructura que, sin embargo, tienen que sufrir su impacto y la circulación de sus trenes.

Pero existen otras razones tan importantes como ésta, motivo por el cual le transcribimos un resumen de las alegaciones presentadas y nuestra propuesta de alternativa en los dos corredores.

0.- INTRODUCCIÓN

El ferrocarril ha tenido un papel fundamental en el sistema de transporte hasta mediados del siglo pasado, momento a partir del cual fue perdiendo peso en favor de otros medios hasta llegar a tener una cuota de participación residual que no alcanza el 5% en la actualidad.

Una de las principales causas de su declive ha sido su marginación durante décadas en la política de inversiones de infraestructuras, lo que ha detraído los recursos más elementales para:

- ✓ La modernización de la red básica ferroviaria, que en lo esencial se mantiene como hace un siglo.
- ✓ Los programas de conservación y mantenimiento preventivo, consecuencia de lo cual se multiplican las limitaciones de velocidad y las incidencias con el consiguiente descenso de su fiabilidad.

En resumen: sus infraestructuras, obsoletas y mal conservadas, son incapaces de satisfacer la demanda de la sociedad actual.

Solo en los últimos 15 años, una parte importante de las fabulosas inversiones en transportes han ido destinadas al ferrocarril; pero, exceptuando el corredor del Mediterráneo y las cercanías de las grandes ciudades (como forma complementaria a la carretera y en respuesta a la cada vez mayor congestión del tráfico de las grandes ciudades), el grueso de las mismas ha tenido como destino la construcción de las nuevas líneas del ferrocarril de Alta Velocidad (AV). Esto, lejos de aliviar las carencias del ferrocarril convencional, solo ha contribuido a agravar su situación, endeudando en más de 7.000 millones de euros a la principal compañía ferroviaria, lo que condiciona su cuenta de resultados, limita su capacidad financiera y sus planes de inversiones.

1.- ALTA VELOCIDAD

En la actualidad, la teórica apuesta por el ferrocarril no es tal. Se configuran dos realidades distintas: por un lado un ferrocarril convencional obsoleto y mal conservado para todos los tráficos (mercancías, viajeros de Cercanías y Regionales); y por otro, una costosísima red paralela, por construir, que uniría las capitales de provincia y principales ciudades del Estado, sólo para el tráfico de viajeros de largo recorrido.

La velocidad de 200/220 kilómetros/hora es el umbral que separa el ferrocarril convencional de la Alta Velocidad y, a nuestro modo de ver, es la ruptura con las razones que justifican la potenciación de este modo de transporte. La actual política de revitalización del ferrocarril, vía potenciación de la AV, es un engaño y un error de dimensiones históricas que no soporta el más mínimo análisis: técnico, económico, impacto social, económico y ambiental, así como de gestión.

1.1.- Técnico.

El desarrollo de este ferrocarril viene acompañado por factores como: la alta concentración de población, la congestión de las infraestructuras existentes, una topografía adecuada y una distancia media entre las mayores ciudades (400/500 kilómetros).

El Estado español no reúne, en general, ninguna de las condiciones para el desarrollo de la AV puesto que tiene: una de las densidades de población más bajas de la U.E., una orografía especialmente montañosa, una generosa red de infraestructuras de carreteras de gran capacidad y, por último, una inadecuada distancia entre las dos ciudades con mayor población.

1.2.- Económico.

La baja densidad de población condiciona la viabilidad económica de estas costosísimas infraestructuras, que en la actualidad rondan los 15 millones de euros el kilómetro. Ningún proyecto de los propuestos en la actualidad garantiza su amortización económica. El AVE Madrid - Sevilla solo ha conseguido el equilibrio de la cuenta de resultados después de varios años en funcionamiento, pero jamás amortizará los 500.000 millones de pesetas (año 1992) que costó su construcción. La línea Madrid - Barcelona, que sin duda es la que tiene mayores potencialidades, está por ver que consiga amortizar su coste, cercano a los 9.000 millones de euros, con una longitud que no es la óptima para su explotación y en un escenario de mayor competitividad del transporte aéreo por el proceso de liberalización del sector.

1.3.- Impacto socio económico.

1.3.1 Impacto Social

Mientras en un trazado de 500 kilómetros (como es Madrid - Sevilla) en un ferrocarril convencional pueden existir del orden de 80 a 100 estaciones, apartaderos, apeaderos y cargaderos que prestan algún servicio a las comunidades locales. Sin embargo en la AV, por su especialización sólo en viajeros de largo recorrido y el propio concepto de AV, hace que solo preste servicio donde hay grandes concentraciones humanas y con una distancia suficiente entre ellas para poder desarrollar las velocidades de explotación. Por ello, en la línea de Madrid - Sevilla sólo existen 5 estaciones y en la futura Madrid - Barcelona - Frontera, con casi 800 kilómetros de vía, solo existirán unas 8 estaciones. Tiene un potente efecto desvertebrador al potenciar el sistema de ciudades existentes, aumentando los desequilibrios entre las urbes y el resto del territorio y la marginación de las regiones periféricas.

1.3.2.- Económico

Su impacto económico tiene un efecto túnel sobre el territorio que atraviesa, que aflora sobre las pocas localidades a las que presta servicio, y sobre ellas tiene unos impactos que en muchos aspectos no son, en absoluto, positivos.

- ✓ **En el aspecto industrial** no hay efectos mencionables sobre el emplazamiento industrial fuera de las fases de construcción y conservación. Es destacable su dependencia exterior y la marginación del desarrollo tecnológico e industrial local.
- ✓ **En el turismo** el impacto es significativo, debido a la accesibilidad de ciertos destinos y la mejora de su imagen.
- ✓ **En la hostelería** presenta un doble efecto: positivo en los pequeños establecimientos, frente a una disminución de la permanencia y pernoctaciones en instalaciones hoteleras de las grandes ciudades.
- ✓ **En el comercio**, es desequilibrador en favor de las grandes ciudades. Un estudio de la Cámara de Comercio de Ciudad Real sobre el impacto del AVE, refleja una pérdida de actividad esta ciudad en favor de la de Madrid.
- ✓ **En cuanto al empleo**: es poco intensivo en las fases de construcción y mantenimiento (en especial en cuanto a material rodante) por la dependencia exterior, y muy bajo en la fase de explotación por la enorme centralización de la misma.

1.4.- Impacto ambiental

Mientras la velocidad aumenta de forma aritmética, la exigencia de recursos aumenta de forma geométrica, en especial los energéticos y económicos en consonancia con lo que ocurre con los parámetros y calidad de la infraestructura.

El consumo energético de la AV es más próximo al de la aviación que al del ferrocarril convencional. La puesta en marcha de proyectos existentes hace inviable el compromiso en reducción de gases invernadero.

Las exigentes características de estas líneas: desniveles máximos del 1%, curvas entre 3.500 y 4.000 metros de radio (6.500 y 8.000 metros en el caso de Madrid - Barcelona), hacen de ellas, en la práctica, un trazado rectilíneo y casi horizontal. Además, para garantizar la seguridad de la circulación en los cruces a estas velocidades, requiere una mayor plataforma de vía y túneles de sección enorme. Esto genera graves impactos sobre el territorio, más cuando una parte importante de él son espacios naturales protegidos y se tiene una orografía tan montañosa como la nuestra.

Por las características de su explotación, exige el vallado en todo su recorrido con el consiguiente efecto barrera y repercusión sobre la fauna, que junto con los choques de sus trenes con el de la avifauna generan un gran impacto sobre una de las mayores y más amenazadas biodiversidades de UE.

1.5.- Otras consideraciones

La velocidad y tiempo de viaje son, indudablemente, uno de los factores más valorados por el usuario de un medio de transporte y por lo tanto es el punto más fuerte de la AV. Pero hay otros muchos factores no menos importantes: seguridad, fiabilidad, puntualidad, accesibilidad y precio, además de otros más accesorios.

Los tres primeros no tienen ninguna vinculación directa con la velocidad, pero no así los otros dos. El incremento de la velocidad evoluciona de forma inversamente

proporcional al de la accesibilidad y de forma directa al precio del transporte. Por ejemplo, en la construcción de la línea Madrid - Sevilla, muchas localidades quedaron aisladas del acceso al transporte por ferrocarril y las capas sociales más desfavorecidas se han visto excluidas del ferrocarril por lo prohibitivo de las tarifas del AVE y la falta de otras alternativas. Como consecuencia: el transporte por autobús, en esta relación, se ha visto fuertemente incrementada desde la puesta en funcionamiento del AVE.

Mientras en el resto de países la construcción de líneas de AV han aprovechado las vías del tren convencional para dotarse de una flexibilidad y permeabilidad que por si mismo no tienen; en el caso español la decisión de realizar las líneas de AV en ancho internacional, mientras que el ferrocarril convencional mantiene el ancho ibérico, se convierte en una dificultad añadida al desarrollo de este medio, que ha tenido que duplicar corredores muchas veces en paralelo con las vías convencionales con grandes dificultades técnicas y económicas, en especial en los tramos urbanos.

Otro aspecto importante es que es lo poco flexible de sus trenes, diseñados para un ancho concreto, éste no se puede modificar. Lo que tiene especial trascendencia para nuestra realidad, en la que conviven redes con anchos distintos. Por ejemplo: Las relaciones de Madrid con Huelva, Málaga y Cádiz se utiliza la infraestructura del AVE, pero solo con trenes convencionales que tienen rodadura desplazable se pueden adaptar a los diferentes anchos de vía.

Desde el punto de vista empresarial, la especialización de estos ferrocarriles en AV es un factor de vulnerabilidad, por ejemplo: en un escenario, cercano, de fuerte subida de los precios de la energía (progresivo agotamiento fuentes fósiles, conflictos internacionales o compromisos de reducción gases invernaderos), pondrían en serias dificultades actividades que como la AV, son grandes consumidoras de energía.

El actual desarrollo de la AV carece de justificación sea cual sea el punto de vista. Ninguna empresa ferroviaria con criterios empresariales apostaría por ella, por tanto, su potenciación obedece a otras razones. Son proyectos que políticamente se vende muy bien entre una opinión pública desinformada: el mito de las super infraestructuras y la tecnología y la fascinación por la velocidad, aunque detrás de ello no haya más que humo y despilfarro. No existe región, ciudad o incluso pueblo que no reclame su autopista y tren de Alta Velocidad.

2.- CONCLUSIONES.

La Alta Velocidad se ha impuesto como el modelo de ferrocarril de futuro y el referente en cualquier proceso de modernización de un ferrocarril convencional obsoleto. Pero la AV supone una ruptura con el ferrocarril convencional y, sobre todo, con las razones que fundamentan la necesidad de fomentar este modo de transporte. Con la particularidad de que la realidad española es especialmente adversa al desarrollo de esta tecnología.

Pero si que es cierto, que no hay pueblo, por pequeño que sea, que no reclame su derecho a subir al tren de la “modernidad y progreso” por la vía del AVE. Solo en ese contexto de demanda social, se puede entender este proyecto, para lo cual los redactores del mismo han tenido que hacer un ejercicio de imaginación para presentar una Alta

Velocidad que no es tal, y han tenido inflar las cifras para que no se evidencie su falta de justificación y el derroche de recursos que supone.

La total ausencia de viabilidad económica y financiera del proyecto no es materia cuestionable, el impacto ambiental es negativo y también el impacto social (en cualquier caso la Memoria del proyecto no justifica lo contrario). Por ello, el artículo 230 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres dice:

" No procederá el establecimiento o ampliación de líneas de ferrocarriles públicos que su construcción y explotación no se plantee en términos económica y financieramente viables o socialmente rentables".

3.- PROYECTO DE ALAR DEL REY A SANTANDER.

El proyecto presentado a información pública en julio de 2.003 era un digno manual del disparate y que creemos conveniente recordar porque es precisamente el referente de todo aquello que no debe de hacerse jamás:

- **¿Alta Velocidad?**. Aunque el proyecto se planteaba con los condicionantes de la AV en cuanto a infraestructura, sin embargo sus velocidades de explotación no diferían de las un tren convencional mejorado, excepto en el tramo Alar del Rey a Reinosa que eran algo superiores.
- **Previsión de usuarios.** La memoria del proyecto cuantificaba en 250.000 viajeros/años los usuarios actuales de este corredor en los servicios de largo recorrido y regionales, con una estimación de 1.300.000 viajeros/año por la futura línea de AV cifra, que había sido muy inflada para no evidenciar la total ausencia de justificación del proyecto. Este corredor no tiene solución de continuidad y por lo tanto no cuenta más que con los 500.000 habitantes de Cantabria como potenciales usuarios. Haciendo una estimación de la línea Madrid - Sevilla, a la que fluyen desde Córdoba las relaciones con Huelva, Cádiz y Málaga, comparando su población con el número de habitantes de Cantabria y extrapolando cifras, podemos decir: que los potenciales viajeros en el corredor de Santander a Alar del Rey no superaran nunca los 700.000 viajeros/año, o lo que es lo mismo, la mitad de las previsiones del proyecto.
- **Previsión de circulaciones.** Con la mitad de viajeros y las estimaciones del estudio: la capacidad de una rama AVE y una ocupación media del 75%, el número de circulaciones diarias sería del orden de 10 trenes en el mejor de los casos.
- **Vía única en una infraestructura para doble vía.** Una de las particularidades de este proyecto era su construcción en vía única, algo inédito en este tipo de infraestructuras, pero por otro lado "lógico" dentro de tanto disparate, no se puede entender la instalación de una doble vía para 10 circulaciones diarias. Pero a su vez, la obra se realizaba de cara a la instalación de doble vía en un futuro, esto es: la explanación y túneles se deben de construirse con las dimensiones adecuadas para ello. Esto viene a suponer un gasto económico similar y un impacto ambiental igual a una línea de doble vía.

- **Previsión o disparate.** El estudio duplica el potencial número de viajeros (1.300.000 viajeros/año) y aún así la capacidad de la infraestructura propuesta tendría una saturación muy baja, pues su capacidad es superior a los 3 millones de viajeros anuales. Con esa capacidad y si son ciertas nuestras previsiones, se tiene que multiplicar por más de 5 los viajeros y por más de 2,5 según el estudio presentado, para justificar el desdoblamiento de vía, lo que no es previsible ni en el mejor de los escenarios. Ejecutar este proyecto de cara a la futura duplicación de vía no es ser previsor, es un despilfarro, puesto que el enorme coste adicional (económico y ambiental) no tiene expectativas de justificación alguna.
- **Tercer carril entre Los Corrales y Santander.** En este tramo estaba contemplado la instalación de doble vía dentro del proyecto Metrotren, la cual estaría dotada de un tercer carril para compatibilizar las circulaciones de AV y ancho internacional con las del ferrocarril convencional en ancho ibérico. Esta medida puede estar justificada, pues de lo contrario exigiría, triplicar o cuadruplicar la vía en esta tramo; pero por otro lado es una tecnología inédita en cuanto a explotación comercial con las incertidumbres que ello conlleva.
- **Ancho internacional.** La construcción de esta nueva vía en ancho internacional y paralela a la actual en servicio, suponía, en la práctica, una duplicación de vía pero con explotación independiente de cada una de ellas en régimen de vía única. Con lo cual no se aprovechan las potencialidades de una explotación de doble vía: mayor capacidad, más horas de disponibilidad para su conservación y mantenimiento y, por todo ello, mayores índices de seguridad, fiabilidad y puntualidad. Por otro lado, al dividir por tráfico las circulaciones en cada vía, da como resultado una saturación muy baja en ambas, con lo cual se perpetúa en el tiempo esta situación al no justificarse el desdoblamiento de ninguna de las dos.
- **Accesibilidad.** En este aspecto no presenta los graves problemas habituales de proyectos de este tipo, lo que obedece a lo atípico del mismo y al hecho de compartir la vía convencional desde Los Corrales hasta Santander. Aún así, se dejaba sin servicio de viajeros a pueblos tan importantes como Aguilar de Campoo y Mataporquera y, por tanto, es fácil imaginar (no hemos podido ver el tramo de Alar del Rey a Venta de Baños), a ningún pueblo de la provincia de Palencia; que aunque en algún caso puedan tener estación por razones de lógicas de explotación en una línea ferroviaria de vía única, pero que no garantiza en ningún caso la prestación de servicios comerciales. En el caso de Cantabria además de la exclusión de Mataporquera, para el resto del territorio, exceptuando Torrelavega y algo Reinosa, ningún otro ayuntamiento percibirían prestación alguna en Alta Velocidad, por contra se pierde la accesibilidad a los servicios de Regionales y no repercute ninguna mejora en los actuales servicios de Cercanías.

4.- PROPUESTA DE ALTERNATIVAS TRAMO ALAR DEL REY A SANTANDER.

La necesidad de modernizar el ferrocarril es un criterio que defendemos y compartimos, pero no así la opción de la Alta Velocidad como alternativa. Pero no todo es cuestión de nuevas infraestructuras, hay otras actuaciones (algunas urgentes) de carácter prioritario relacionados con la seguridad. Por último estamos hablando de la necesidad de cuantiosas inversiones que no se van a movilizar de la noche a la mañana, por lo que es necesaria una planificación de las actuaciones en orden a su urgencia e importancia.

4.1.- Sistemas de Seguridad.

Es inadmisibles que en siglo XXI, la regulación del tráfico ferroviario se garantice con sistemas del siglo XIX. El bloqueo telefónico, se asegura en su casi totalidad en el factor humano, con un bajísimo soporte técnico. Este sistema es el existente entre las estaciones de Mataporquera y Palencia, por lo que es precisa la instalación de un sistema de bloqueo automático. Con ello, no solo se garantizan las óptimas condiciones de seguridad sino que además se termina con ciertos problemas de saturación en este tramo, fruto de la poca eficiencia del Bloqueo Telefónico y del establecimiento de cantones cada vez más largos como consecuencia del continuo cierre de estaciones.

4.2.- Infraestructura de vía

Nuestra oposición a la Alta Velocidad no quiere decir que no reconozcamos la necesidad de modernizar un ferrocarril que mantiene la infraestructura de vía de hace 150 años, su actualización es un requisito fundamental si queremos que recupere una parte importante de su cuota de participación en el transporte. Pero la base para ello solo puede ser la modernización del ferrocarril convencional, que puede conjugar: sus virtudes de carácter social y ambiental, las altas prestaciones que demanda la sociedad, los menores costes y una gestión más eficaz.

La opción sería la Velocidad Alta (VA), con velocidades máximas de hasta 220 Km/h, más flexible, se adapta mejor a las dificultades topográficas de este tramo, sin aumentos en tiempo de viaje. Por ejemplo: podría ser factible un trazado a esas velocidades entre Alar del Rey y Reinosa, pero entre Reinosa y Bárcena se impone un trazado con curvas de menor radio y desniveles fuertes por lo que difícilmente se superasen velocidades entre los 100 y 160 km/h; entre Bárcena y Santander es posible trazados aptos para velocidades entre los 160 y 200 km/h. Teniendo en cuenta que la velocidad no es una finalidad en si misma, que tiene que valorarse junto a otros aspectos y condicionarse al impacto de las sucesivas alternativas propuestas.

Nuestra alternativa se plantea sobre la base de un ferrocarril convencional mejorado y, lógicamente, sobre la elección de ancho de vía nacional con traviesas polivalentes. Una infraestructura preparada para un futuro, e hipotético, cambio general de la Red al ancho internacional. Esta elección, con algún inconveniente, tiene muchas más ventajas que inconvenientes:

Permite la compatibilidad del proyecto de Metro Tren, entre Los Corrales y Santander, con el de adaptación a Velocidad Alta del tramo en estudio, sin tener que recurrir a injertos de resultado poco experimentado como es el tercer carril.

En el resto del trazado, cualquier opción: tramo nuevo de doble vía o el desdoblamiento de la actual, solución mixta o futura, permiten una gestión conjunta de todos los tráficos por las dos vías de forma mucho más barata, flexible y eficaz.

El único inconveniente es que la futura variante de Alta Velocidad de Madrid a Valladolid será en ancho internacional, problema, por otro lado, cada vez menor, que se puede salvar con los trenes de rodadura desplazable, que en el actual estado de desarrollo tecnológico, permiten el cambio de ancho de vía a 10 Km/h incluido el material de tracción, por lo cual no supone una pérdida sustancial de tiempo. Por ejemplo: se puede perder más tiempo en un cruce de trenes en vía única y con distancias

entre estaciones tan largas, como las propuestas en el Proyecto de 2.003, que en esta simple maniobra.

En el tramo de Bárcena a Reinosa, indudablemente el más complejo, proponemos como posible alternativa:

- ✓ **Vía actual.** Tratamiento del trazado actual de forma inmediata con rectificado de curvas, modificación de túneles y quizás alguna pequeña variante para elevar hasta los 100 Km/h las velocidades de circulación.
- ✓ **Vía nueva.** Una vía nueva para el desdoblamiento de la actual, con las siguientes características: trazado para velocidades entre 100 y 160 km/h y desniveles de hasta 30 por mil, siguiendo en lo posible el curso de la vía actual aunque sin ajustarse necesariamente a ir paralela a la misma, pero que mantengan, al menos, uno o dos tramos de convergencia.

Este trazado junto con un sistema de Bloqueo Automático con CTC en vía doble banalizada, permitiría su explotación de la siguiente forma:

- ✓ **Vía actual,** más larga y lenta, de rampa más suave, sería utilizada de forma preferente para el tráfico de trenes mercancías en general y en especial de los de subida por el puerto con cargas pesadas. A la vez, puede ser utilizado por los trenes de viajeros en caso de saturación, mantenimiento o incidencia en la otra vía.
- ✓ **Vía nueva,** de rampa pronunciada, más corta y rápida, estaría destinada, con preferencia a los trenes de viajeros y en los casos de saturación, incidencias o necesidades de mantenimiento de la otra vía, por los trenes mercancías en general que bajen el Puerto o los que suban con carga ligera compatible con esta rampa.

4.3.- Otras infraestructuras

Es urgente la modernización y ampliación de potencia de las subestaciones eléctricas de suministro, en especial en el tramo de Bárcena a Reinosa en el cual la circulación de dos trenes de mercancías subiendo a plena carga genera problemas por la insuficiente potencia de alimentación.

La renovación y compensación de la catenaria, que en la actualidad impone una limitación permanente a 120 Km/h, a veces en tramos cuyo perfil de vía permiten los 140 o 160 Km/h. También el mal estado de la misma, la falta de compensación, junto con los cambios bruscos de temperatura son los causantes de gran parte de las incidencias en esta Línea.

4.4.- Prioridad y programación de las actuaciones.

- Implantación del Bloqueo Automático con CTC en el tramo de Mataporquera a Palencia, por razones de seguridad y saturación de tráfico.
- Eliminación de los pasos a nivel

- Desdoblamiento de vía y elevación de velocidades de circulación entre Santander y Los Corrales dentro del proyecto de Metro Tren Cantabria, por la fuerte saturación de tráfico en este tramo.
- Actuación de la vía actual entre Corrales y Alar con rectificación de curvas y pequeñas variantes para elevación de velocidades máximas, con vistas a su posterior desdoblamiento.
- Desdoblamiento de vía entre Los Corrales y Reinosa.
- Desdoblamiento de vía entre Reinosa y Alar del Rey.

4.5.- CONCLUSIÓN.

Por todo ello, entendemos que nuestra alternativa es sustancialmente mejor en todos los aspectos, que comparativamente viene a suponer:

1. Un importante ahorro de dinero
2. Prestaciones iguales en cuanto a velocidad.
3. Mayor capacidad de la infraestructura y fiabilidad.
4. Menores costes de mantenimiento.
5. Menor impacto.
6. Mejorar todos los tráficos ferroviarios (Largo Recorrido, Regionales, Cercanías y Mercancías) y no solo los de Largo Recorrido.
7. Se aseguraría: altas prestaciones a los grandes núcleos de población a la vez que se mantendrían y mejoraría el actual nivel de servicios al resto de comunidades locales. Evitando condenar a gran parte de la población a ser meros sufridores y espectadores de esta infraestructura.

5.- PROPUESTA PARA EL FERROCARRIL DE LA CORNISA CANTÁBRICA.

Este tramo abre mayores incertidumbres dado la ambigüedad con que viene recogido en el PEIT y la inexistencia de ningún proyecto anterior que no sean los compromisos adquiridos por el anterior gobierno de construir un ferrocarril de Alta Velocidad con motivo del desastre del Prestige. A esto tenemos que añadir la existencia en este mismo trazado de un ferrocarril de vía métrica.

Evidentemente la Cornisa cantábrica no tiene las concentraciones de población del arco mediterráneo y por lo tanto sus potencialidades en cuanto a tráficos es bastante menor, por ello no se entiende que mientras en el mediterráneo se ha apostado por el ferrocarril convencional a Velocidad Alta en nuestro caso se pretenda un proyecto más ambicioso. En cualquier caso si que se dan importantes concentraciones de población para que se pueda dimensionar una infraestructura destinada fundamentalmente al tráfico de viajeros de regionales y en menor medida de largo recorrido, a la vez que se complementa y potencia la infraestructura existen para cercanías de las grandes ciudades. Por otro lado es uno de los grandes corredores del tráfico de mercancías fundamentalmente por carretera, por lo que existe un gran potencial de trasvase de cargas al ferrocarril.

En general los criterios deberían ser:

- Tomar como referente el ferrocarril de Velocidad Alta pero adaptado a las particularidades de un terreno especialmente abrupto en gran parte de su recorrido y con unos valores naturales y paisajísticos enormes y castigado por otras obras tan agresivas como la autovía del cantábrico, por ello las velocidades de referencia más razonables sean entre los 120/160 Km/h y no los 200 km/h.
- El ancho de vía a utilizar es ibérico con travesía polivalente para un posible e hipotético cambio al internacional en el futuro. No parece razonable la utilización del métrico que no tiene permeabilidad en la mayoría del sistema ferroviario nacional o internacional. Tampoco la utilización directa del ancho internacional parece razonable cuando el resto de proyectos de acceso a la cornisa cantábrica se prevé en el ancho ibérico y el cambio al ancho internacional parece un solo un objetivo a muy largo plazo.
- La utilización en lo posible de la actual infraestructura del ferrocarril de vía estrecha, en particular en sus tramos interurbanos que son los más infrautilizados y que dejarían de tener en general sentido con la puesta en funcionamiento de la nueva infraestructura ferroviaria. En muchos casos sería preciso variantes totalmente nuevas con lo cual se podían liberar tramos del actual ferrocarril para distintos servicios.

Santander a 21 de marzo de 2.005