

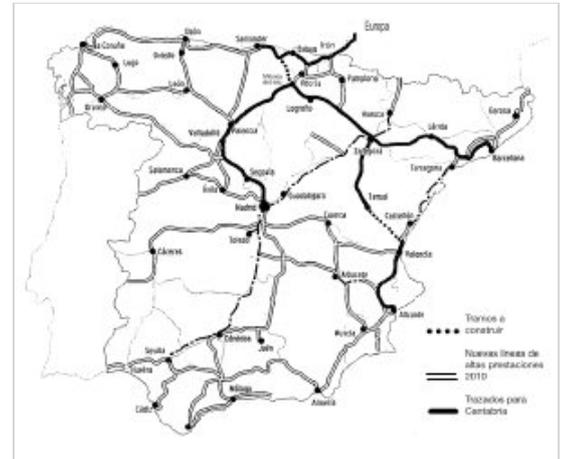
ARTICULOS

## Cantabria y la Alta Velocidad

30.10.2007 - ROBERTO DE GUEZALA PORTILLO

Seamos realmente competentes por estar ante un tema de mucha trascendencia para el futuro; todavía estamos a tiempo, meditemos al máximo para optar por la solución más efectiva a largo plazo: la rentabilidad de los trenes de AV tiene mucho que ver con los costes de trazados, infraestructuras y superestructuras, mantenimiento, material rodante,... Además este tipo de tren tiene unos requerimientos específicos como radios de curvatura mínimos de 5.000 metros; no permite fácilmente paradas intermedias por las dificultades de frenada y aceleración, etc. La velocidad comercial tiene que acercarse lo más posible a la de crucero (300 Kms./h), por lo tanto con las mínimas paradas.

Cada zona tiene un coste diferente según su orografía. En segundo lugar se deberá tener muy presente el número de billetes que se van a vender en cada trayecto, muy relacionado con la densidad de población de los puntos a unir y los de las paradas intermedias. Con estas premisas conoceremos el precio del billete y la rentabilidad del conjunto.



Estoy muy de acuerdo con el catedrático de la UC José Manuel García Díaz de Villegas (DM, 22 de octubre de 2007) en que no debemos admitir una línea de altas prestaciones -el pariente pobre del AVE- y que la actual línea de Santander-Reinosa-Alar del Rey es vital para las mercancías de nuestro puerto y para las cercanías Reinosa-Santander. También estoy de acuerdo en que en el 2008 no debemos perder el tiempo y que debemos realizar los estudios necesarios por cuenta del Gobierno de Cantabria ya que el Central no lo hará. Añado por mi cuenta que es muy importante acometer con vía única la línea de mercancías por el túnel de La Engaña atendiendo la directiva europea «Plan New Opera», con financiación del Banco Europeo de Inversiones.

Empezamos con que el AVE de Madrid -tanto por Reinosa como directamente a Burgos- tiene un coste de ejecución carísimo por la topografía. El movimiento de viajeros previsible no excedería de cuatro circulaciones diarias. Ryanair va a tener vuelos con Madrid a un precio de 40 euros o menos. Actualmente Continental Auto mantiene seis enlaces diarios; Renfe dispone de dos Talgos y un expreso nocturno. Los estudios de viabilidad del AVE de Santander con Madrid probablemente indicarán que no será rentable -perderemos tiempo y dinero- y es impensable un AVE subvencionado.

Está muy claro que nuestra topografía encarece el trazado de una infraestructura de este tipo, pero no más que el paso de la Sierra del Guadarrama en Madrid o atravesar Pajares en Asturias. Esto es un problema de Cantabria pero también lo es del resto de España. Viendo las dificultades que han tenido que resolverse en los dos casos citados es comprensible que las autoridades no quieran encontrarse una tercera vez con los mismos.

Se pongan como se pongan los políticos, de un signo u otro, con un argumento o el contrario según convenga, entre todos ellos hasta ahora no han conseguido defendernos de lo que se puede considerar una flagrante injusticia. Hay quien opina que en caso de hacerse no estará terminado hasta el 2018-2020. Nos incorporaremos tarde como siempre, como nos ha pasado con la Autovía de la Meseta. Tengo muchos años y quiero verlo por lo menos iniciado.

Intentemos soslayar la dificultad y el coste de nuestra solución por Reinosa y Alar del Rey o directamente Burgos-Santander. Puesto que ya hay conexión prácticamente con Valladolid y como a los vascos no les ocurre lo mismo que a nosotros, vamos a aprovecharnos de esta situación con la propuesta que realizamos en este artículo.

Si analizamos el movimiento de viajeros con Bilbao en autobús tenemos más de 24 diarios. La autovía a esta ciudad tiene 40.000 vehículos y hay días en que se duplica hasta una cantidad cercana a la saturación. En este trayecto existen núcleos urbanos como Castro Urdiales, Laredo-Colindres, Santoña-Argoños y Noja-Isla-Arnuero-Ajo que

tienen residentes de primera vivienda que se desplazan a Bilbao diariamente y también residentes con segunda vivienda que lo hacen los fines de semana a lo que hay que añadir el tráfico de estudiantes de la UC, más profesionales, médicos, etc. que se mueven diariamente y que evidencian que este recorrido va a tener mucho movimiento.

No hay otros medios más que los de carretera y los fines de semana se dan grandes flujos de riojanos, vizcaínos, alaveses y navarros que con la mejora de las comunicaciones se potenciarán y ampliarán sensiblemente. Con Bilbao podría existir un movimiento de seis circulaciones diarias de trenes directos sin parada de 25 minutos de duración, alguna de ellas hasta Irún. Además deberían existir trenes lanzadera con una parada intermedia entre Gama y Treto para atender Laredo, Santoña, Noja, Isla, Ajo y Arnauero. Castro Urdiales deberá abordarse independientemente. Todas las estaciones deberán disponer de aparcamientos disuasorios que serían utilizados por los viajeros de primera y segunda vivienda. Estas circulaciones pueden hacerse extensivas a Vitoria y Pamplona; no garantizarán la rentabilidad pero colaborarán a conseguirla. En este momento están en el aire con un lejano horizonte el trazado del Cantábrico, el del Mediterráneo y el de Bilbao-Logroño-Zaragoza-Valencia, aparte de nuestra conexión con Madrid. Parece ser que del corredor del Cantábrico se desgaja el tramo Bilbao-Santander para ser acometido de una forma independiente. Con nuestra propuesta podemos intentar sacar las tres ideas adelante de una forma bastante sencilla. Utilizaríamos el tramo Madrid-Valladolid ya realizado. Valladolid- Miranda de Ebro y hasta el punto escogido de conexión, que los vascos tendrán muy buen cuidado de que se realice pronto. Nos faltaría por realizar un trazado nuevo y directo a definir desde el Valle de Ayala al Valle de Carranza y desde aquí el tramo previsto del corredor del Cantábrico para llegar hasta Santander. Tendríamos así resuelta nuestra conexión con Madrid, Bilbao, Zaragoza y Barcelona. Para conectar con Valencia sólo sería necesario realizar el tramo Teruel-Valencia que ya está previsto. El propuesto sería utilizado por los tres trayectos por lo que no hay la más mínima duda sobre su rentabilidad. Con esta solución hemos conseguido atravesar la cordillera Cantábrica por el punto más idóneo, más barato y más corto.

Como final, los cántabros debemos hacer nuestra la afirmación del catedrático García Díaz de Villegas: «...exigir del próximo Gobierno de la nación que se consignen los fondos necesarios para que no siga aumentando nuestra deuda histórica» que en este caso sí que es de verdad.