

CANTABRIA

## Los trenes AVE que llegarán a Santander no lo harán por una línea de alta velocidad

El tiempo de duración del viaje, 3 horas, y el acuerdo de «adaptación del trazado desde Reinosa», revelan el tipo de actuación que programa Fomento

15.08.2010 - JOSÉ EMILIO PELAYO SANTANDER.

El tren que llegará a Santander será un AVE, pero no discurrirá por una línea de alta velocidad al uso. Al menos eso es que lo que parece concluirse cuando se suman dos datos: el párrafo del Protocolo firmado esta semana en el que se indica que se proyecta una «adaptación» del trazado entre Reinosa y Santander para que circulen trenes AVE y tráfico de mercancías, y los tiempos de duración del viaje que se barajan por el Ministerio de Fomento. Conjugando ambos conceptos, todo apunta a que se ha renunciado a desarrollar un proyecto de línea de AVE de doble vía y a construir grandes y costosas infraestructuras en el tramo más complicado entre Los Corrales de Buelna y Reinosa.

El tiempo de duración del trayecto entre Madrid y Santander que manejan los dos Gobiernos (central y autonómico) oscila entre las 2 horas y 52 minutos y las 3 horas. Incluso ya se ha avanzado que el tren tardaría 2 horas y 3 minutos en cubrir el trayecto Madrid-Reinosa (a velocidades reales de AVE) y 45 minutos desde Reinosa a Santander. Esa sería la confirmación de que el futuro trazado entre la capital cántabra y Reinosa no será en ningún caso una línea AVE y la ratificación de que el tren no circulará a más de cien kilómetros por hora para cubrir los aproximadamente setenta kilómetros que separan ambas localidades.

Es esa confirmación de la carencia de línea AVE y de un nuevo trazado de doble vía la que tiene en pie de guerra al Partido Popular y en especial al equipo de gobierno del Ayuntamiento de Santander. Por eso los populares vienen explicando que se ha castigado a la capital cántabra ya que es la única que «no tendrá línea AVE» mientras en las obras de la alta velocidad a otras grandes urbes no está ejecutando «una adaptación del trazado, sino un trazado nuevo».

Para corroborar sus afirmaciones, el alcalde Íñigo de la Serna y diversos concejales y expertos del PP han estudiado al detalle qué compromisos ha asumido Fomento en otras autonomías y en particular en las grandes capitales. Las conclusiones del estudio figuran en un informe interno que el PP comenzará a explicar en los próximos días.

Tras analizar diversos proyectos, el estudio concluye que «cuando en Galicia, Asturias y País Vasco se están invirtiendo desde hace años miles de millones de euros en construir líneas de alta velocidad de doble vía, aquí en Cantabria nos tenemos que conformar, porque así lo han firmado Blanco, Revilla y Gorostiaga, con una línea convencional de una sola vía que se construyó en el año 1850».

En su estrategia, los populares ya han decidido que no entrarán al debate de si un tren que tarde tres horas a Madrid es o no competitivo. Se centrarán en que la discriminación a Santander es evidente con argumentos crean que rotundos y preguntas concretas: «Si a otras capitales se llega por una línea AVE, ¿por qué no a Santander? Si en otros puntos hay inversiones mil millonarias, ¿por qué no para el tramo Reinosa-Santander?» El PP tampoco dirá nada sobre los acuerdos que incluye el Protocolo para los tramos comprendidos entre Reinosa y Palencia. En privado confiesan que esa obra «se ha rescatado» por la presión ejercida desde Cantabria, pero en público optarán por el silencio.

El estudio del PP también define qué ventajas tendría la construcción de una línea de alta velocidad con doble vía frente a la opción -según los populares la elegida por Fomento- de mantener la actual vía única. De entrada se destaca que se reduciría la distancia a recorrer entre Reinosa y Santander simplemente al aplicar las exigencias técnicas de una LAV (radios mínimos y pendientes máximas). Se incrementa, lógicamente, la velocidad máxima de circulación de los trenes (hasta los 250 kilómetros por hora). La consecuencia directa sería que el tiempo para cubrir el trayecto entre Madrid y Santander se reduciría y se situaría en las 2 horas y 25 minutos.

Otra ventaja sería que «la vía actual seguiría operativa para el tráfico de cercanías, lo que supondría aumentar la fiabilidad, la regularidad y la seguridad de la circulación ferroviaria». Además se mantiene que una línea de alta velocidad de doble vía «aumentaría de forma sustancial la capacidad para el transporte de mercancías».

Los populares añaden otras ventajas, también claves: «Habría un incremento del PIB de la región (se estima en un 2%), se reducirían los costes de transporte, habría trasvase de viajeros de la carretera al ferrocarril, una disminución de la siniestralidad y, por último, una creación de empleo directo e indirecto durante las obras».



El PP ha hecho un estudio comparativo de las obras y la inversión que se realizan en la alta velocidad en otras autonomías y capitales. :: EFE

CANTABRIA

## El desnivel entre Reinosa y Los Corrales, el gran reto

Los expertos ya han explicado las dificultades y las cuantiosas inversiones que plantea un trazado de alta velocidad entre Campoo y Santander

15.08.2010 - J. E. P. SANTANDER.

Una línea de alta velocidad de doble vía entre Reinosa y Santander es un reto técnico de gran calibre. Una obviedad, seguro, pero que cuando es desmenuzada por los técnicos adquiere su dimensión real. Hasta ahora han sido varios los ingenieros y especialistas que han analizado con rigor las dificultades que plantea de una obra de esa magnitud, especialmente en el tramo comprendido entre Los Corrales de Bulena y Reinosa.

Para Rubén Calleja, licenciado en Matemáticas (*'El reto técnico del AVE Cantabria-Meseta'*, El Diario Montañés, 15-10-2009), el gran obstáculo para una futura línea AVE no sería tanto la abrupta orografía como la notable diferencia de altitud a salvar entre ambas vertientes. Calleja explica que entre Reinosa y los Corrales existe una diferencia de desnivel de 757 metros cuando la distancia en línea recta entre ambas localidades es de 30 kilómetros.

Con esos datos, el experto indica que sería imposible que un futuro AVE pudiera cumplir las características técnicas mínimas que se exigen (limitaciones geométricas y funcionales en su diseño, tanto en planta como en pendiente). La pendiente media de un trazado rectilíneo entre Reinosa y los Corrales sería de 25.23 milésimas, cuando el máximo permitido por ADIF sería de 15 milésimas y la pendiente excepcional de 18 milésimas. Dicho de otra forma: la distancia en línea recta que separa a ambas poblaciones sería insuficiente para cumplir los requisitos técnicos que se exigen y que precisarían que la distancia entre esos puntos fuera de 45 kilómetros, en ascensión constante.

¿Alternativas? Calleja plantea tres, todas ellas costosas y que implican cada una de ellas «una cierta renuncia»: bien al trazado rectilíneo, bien al paso por Los Corrales (comenzando el descenso desde Reinosa a pendiente máxima admisible hasta alcanzar la Cantabria marina, que requeriría «algún viaducto de altura récord en España») o bien al paso por Reinosa (iniciando el ascenso desde Los Corrales y que para alcanzar la cota adecuada requeriría «un túnel de más de 30 kilómetros desde Bárcena de Pie de Concha» hasta Mataporquera).

Juan José Arenas, ingeniero de Caminos, también ha expuesto su preocupación por la inserción de una nueva línea del AVE en el valle del Besaya (*'Un ferrocarril Burgos-Santander'*, El Diario Montañés, 27-11-2009). Apunta que las dificultades para salvar el desnivel son enormes (por la pendiente/diferencia de altura y la distancia de 30 kilómetros). Y afirma que «si el trazado, casi imposible, siguiera esa recta -Reinosa/Los Corrales-, la pendiente sería de 24 milésimas, fuerte pero no imposible, sobre todo si la línea fuera sólo para viajeros». Para el ingeniero, el entronque de la línea con Los Corrales sería también de gran complejidad. ¿Inversiones?. Arenas lo explica: «Para una velocidad de unos 200 kilómetros/hora, el radio mínimo de las curvas estará por los 2.000 a 3.000 metros, lo que en la práctica conduciría a un trazado que sea suma de túneles y grandes viaductos, muy separado del suelo y del todo costoso».



La gran dificultad está en el tramo Corrales-Reinosa, en la foto. :: DM