

INQUIETUDES

DE SANTANDER (CANTABRIA) Y VALLADOLID-PALENCIA (JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN)

ACERCA DEL TRAZADO AVE PROPUESTO VALLADOLID-PALENCIA-BURGOS-SANTANDER

POSIBLES CUESTIONES Y DUDAS PARA CANTABRIA:

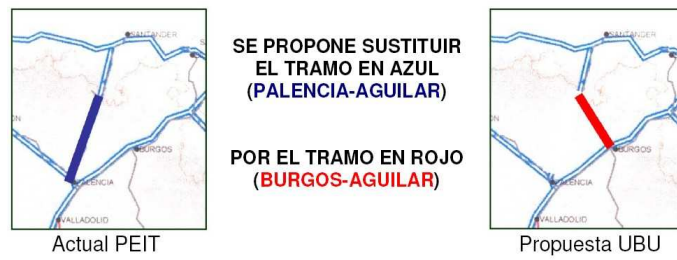
- 1.- Es una buena opción pero no es factible dado el estado en el que se encuentra el proyecto. 2.- Tiene el compromiso de Zapatero de que en 2008 se licita la obra Palencia-Alar del Rey.
- 3.- Contemplar ahora esta opción, supondría un parón que Cantabria no puede permitirse. Se retrasaría la llegada del AVE a Santander.
- 4.- La comunidad de Cantabria quiere lo que hay por que lo ve seguro.

POSIBLES CUESTIONES, DUDAS PARA VALLADOLID-PALENCIA

- 1.- El trazado por Burgos perjudica a Palencia y Valladolid porque no es la línea recta con Santander y alarga el trayecto 9,5 minutos. Se produciría fuerte oposición al respecto.
- 2.- Sustituir el tramo Palencia-Aguilar por el Burgos-Aguilar retrasaría la conexión AVE de estas ciudades con Santander porque su tramitación esta ya muy avanzada.

POSIBLES CUESTIONES, DUDAS PARA BURGOS

- 1.- La prioridad para Burgos es el AVE directo Aranda-Madrid, que es la línea recta.
- 2.- Reivindicar ahora el Burgos-Santander supone diversificar esfuerzos. Habrá tiempo de solicitar comunicación con Santander pasado el 2020 cuando se finalice la red principal AVE del PEIT.
- 3.- El actual puerto de Burgos es el de Bilbao y no necesita que el de Santander entre en competencia con éste.



ANÁLISIS Y VALORACIÓN

PRIMERO: Inquietudes de Revilla en Cantabria

1.A.- Estado actual del proyecto Palencia-Santander. ¿Avanzado?

Para determinar si esta o no avanzado hay que valorar el proyecto en su totalidad. Sólo existe Proyecto + EIA del tramo más sencillo, Palencia-Alar del Rey. Del resto, Alar del Rey-Santander no existe nada, ni tan siquiera Estudio Informativo y no se va a licitar este año. En términos globales, **el proyecto Palencia-Santander no esta avanzado.**

El avance ya realizado en Palencia-Alar del Rey (EI+EIA+Proyecto), se podría realizar para la **alternativa Burgos-Aguilar de Campoo en dos años**, con la ventaja añadida de que quedaría resuelto el problema de sortear "Las Tuerces", asunto pendiente y complejo para el acceso desde Alar.

1.B.- Compromiso de Zapatero para licitar en 2008. ¿Sin presupuesto?

En los presupuestos de este año, inicialmente no había consignado ninguna partida para el AVE Palencia-Santander. Posteriormente se han consignado 3 m€, cifra totalmente ridícula para una obra de más de 700 m€ de presupuesto. **La realidad es que, para este año, de licitarse algo, será un volumen de obra insignificante, equivalente en términos prácticos, plazos y avances a nada.**

1.C.- Retraso de la llegada del AVE a Cantabria con la alternativa Burgos-Aguilar: ¡No es cierto!

Los plazos no se verían aumentados. En primer lugar, porque como se ha explicado, la actual opción Palencia-Aguilar tiene perdido el 2008 sin avances efectivos, y el Aguilar-Santander esta totalmente parado. Y suponiendo una consignación presupuestaria estatal del orden de 60 millones de euros anuales para la obra, el ahorro de más de 120 m€ que tiene nuestra alternativa por Burgos supondría un ahorro de mínimo dos años en la construcción de la infraestructura.

También hay que tener en cuenta, que la llegada del AVE a Santander no sufriría retrasos, porque el plazo final de término de la infraestructura lo marca cuando se finaliza el último de los tramos, es decir, el que va de Alar del Rey a Santander (¿2018?).

No es cierto que se retrasaría la llegada del AVE a Santander. En todo caso se igualaría o se adelantaría, porque el proyecto del Valladolid-Burgos ya esta licitado y se pondrá en servicio mucho antes que el Palencia-..¿Alar?¿Aguilar?, por cuanto los 20 km menos a ejecutar nos ahorran esos 120 m€ de inversión = 2 años de esfuerzo constructivo mínimo.

Por otro lado, en Cantabria parece que hay también mucha gente que apoya este trazado que proponemos. En primer lugar, el catedrático de ferrocarriles de la Escuela de Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos de Santander así lo defiende. Por otro lado, diversas asociaciones, partidos políticos, UGT, CCOO... **No es cierto que se retrasaría la llegada del AVE a Santander**, y aunque así fuera, por uno o dos años, todos preferimos y a todos nos compensa una infraestructura que vertebré mejor, que una a más gente, que oferte mayor frecuencia de trenes, que ahorre fondos públicos y que recupere el vínculo económico-social que Cantabria y Castilla han perdido.

Para Cantabria la unión del Puerto de Santander con el núcleo industrial de Burgos es fundamental. Hay que tener en cuenta, la importancia que tiene un puerto en la economía de una región (el Puerto de Santander coopera con el 9 % del PIB de la región). Actualmente el "Puerto de Burgos" es el de Bilbao, que ha experimentado un crecimiento muy grande a expensas del de Santander. Este no se debe permitir no aumentar su "hinterland" (zona de influencia), perdiendo la posible comunicación con Burgos.

SEGUNDO: Inquietudes y oposición de Valladolid y Palencia

2.A.- A los de Valladolid y Palencia no les gusta la idea ¿Por qué? ¿Cómo es posible?

Valladolid y Palencia solo sufrirían un retraso de nueve minutos y medio para llegar a Santander, que es un tiempo despreciable.

Por el contrario, según nuestra propuesta, Valladolid y Palencia tendrían mayor frecuencia de trenes hacia Cantabria y hacia País Vasco y Francia.

La elección es sencilla: ¿Qué prefieres, poder tomar tres trenes diarios que tarden 1 h o seis trenes diarios que tarden 1,09 h?

Si se hace Valladolid-Palencia-Burgos-Santander, se conseguiría **salvar de su marginación a Palencia de su conexión con la Y vasca**. El motivo es que el trazado desde Valladolid al País Vasco, no pasa obligatoriamente por Palencia, sino que el trazado es Valladolid-Venta de Baños-Burgos-País Vasco. ¿Creen en Palencia que todos los trenes Madrid-Bilbao entrarán y saldrán a recogerles desde Venta de Baños? Lo veremos. Lo más lógico es que de Madrid sólo entren en Palencia los trenes con destino Santander. Nuestra propuesta situaría a Palencia como parada obligada de todos los trenes con dirección País Vasco.

Si **en Palencia y en Valladolid se ha de producir una fuerte oposición**, perfecto, pero han de explicar sus motivos, argumentos y razones.

Difícilmente se puede entender que deseen ver su región peor vertebrada, y su ciudad peor comunicada. Y mucho menos que deseen acaparar toda la inversión pública evitando que, con menor gasto y manteniendo los plazos, se beneficie y de servicio a mayor número de ciudadanos de su misma Comunidad Autónoma. De ningún modo podría concebirse esto puesto que se contraponen a la esencia fundamental de nuestro recién reformado Estatuto de Autonomía de Castilla y León. Si desde Valladolid se nos pide que demos un rodeo para ir a Madrid incrementando el viaje en 39 minutos, no será mucho pedir que hagan ellos lo mismo hacia Santander incrementándolo 9. No cabe imaginar que se busque el beneficio propio amparándose en el perjuicio ajeno.

En cuanto al tráfico de mercancías, Palencia y Valladolid continuarán teniendo siempre su actual ferrocarril a Santander que da un adecuado servicio para este fin. En contra, Burgos ha sido excluido siempre de esta comunicación ferroviaria, aún faltando sólo 60 km para finalizar el Santander-Mediterráneo, ejecutado el túnel de la Engaña como colosal obra de ingeniería de su época, Burgos ha sido segregado de Cantabria con el 95% de la obra ejecutada. El puerto de Bilbao esta bien, pero el de Santander es nuestra salida lógica, natural y con quienes debemos recuperar nuestras relaciones comerciales. Ni Valladolid ni Palencia pueden negar u oponerse a esta evidencia lógica, a menos que desde la Junta se defienda un modelo de desarrollo desigual.

TERCERO: La comunidad de Cantabria quiere lo que hay porque lo ve seguro.

Precisamente está de actualidad en Cantabria y preocupa, la reciente licitación del Estudio Informativo Santander-Bilbao. Lo ven con preocupación porque todos los expertos apuntan a que, si se conecta Santander con Bilbao y por consiguiente con Madrid, el AVE directo a la Meseta quedará relegado a un segundo plano muy lejano.

Con todos quienes hemos hablado en Santander, defienden como prioridad la comunicación con Valladolid y Madrid, y si además se incorpora Burgos mejor, pero temen que el gobierno ceda a la presión de la Comunidad Vasca.

Lo que es seguro, es que el gobierno de Zapatero ha congelado la inversión en la línea AVE Palencia-Santander. Con el proyecto Palencia-Alar terminado desde 2004, no se ha dado ni un sólo paso más desde entonces, ni para continuar con los trámites del resto (Alar-Santander), ni para licitar obra.

Siendo objetivos, destinando 1,5 m€ en 2007 y 3 m€ (inicialmente eran 0€) para el 2008, se puede decir que son demasiado optimistas quienes ven seguro un proyecto que superará los 1.500 m€.

CUARTO: La línea recta. El tren directo a Madrid por Aranda.

En primer lugar, la línea recta Madrid-Aranda-Burgos, sí tiene su sentido para no dejar aislada a la comarca de la Ribera, pero la línea recta Palencia-Aguilar de Campoo, no atraviesa ninguna población importante para plantear ninguna parada en un AVE.

Lamentablemente, tanto el plan Viaria del gobierno PP como el actual PEIT PSOE, con horizonte 2020, han negado siempre la comunicación AVE directa Burgos-Madrid, y nunca ha existido intención de asignarle nada en los Presupuestos Generales del Estado.

Esta decisión ministerial perjudica notablemente a nuestra provincia en Aranda, es evidente, pero lo que también es evidente es que, una vez gastados 4.000 m€ en unir por AVE Madrid-Segovia-Valladolid (1.200 de ellos en el túnel de Guadarrama), mas 700 m€ en llegar a Burgos, difícilmente llegará un Ministerio de Fomento que apruebe un gasto de otros 4.000 m€ para dar servicio AVE a 50.000 personas, con otro túnel en Somosierra, en una línea que quitará frecuencia de trenes Valladolid-Madrid, al perder buena parte del tráfico del País Vasco. Deseamos y defendemos el AVE directo Burgos-Madrid, pero siendo objetivos hemos de reconocer que las posibilidades reales de que se atienda esta demanda por el gobierno central es muy escasa.

Sin embargo, Palencia-Santander esta previsto y tiene posibilidades reales de entrar en ese horizonte de inversiones 2020. Todavía no está construido nada, y estamos a tiempo de reconsiderar y mejorar su trazado, evitando que se repita la historia. Si Burgos pierde esta oportunidad, puede olvidarse del AVE directo a Cantabria para siempre.

Nuestra propuesta AVE Palencia-Santander por Burgos es compatible y abre una posibilidad presupuestaria al directo Burgos-Aranda-Madrid dentro del horizonte 2020. El ahorro de más de 120 m€ que supone la alternativa Burgos-Aguilar, puede invertirse en mejorar la actual línea recta Burgos-Aranda-Madrid, no para velocidades de 350 km/h, pero si para situarla en 180-200 km/h que colocarían a Aranda a unos 25 min. de Burgos y unos 50 min. de Madrid.

Burgos, 18 de enero de 2008
José Ángel Porres y Sergio Ibáñez
Área de Ingeniería del Terreno UBU