

ESTUDIO SOBRE LA REAPERTURA DEL FERROCARRIL “ruta de la Plata” (Tramo Astorga-Plasencia)

Teniendo como referencia el estudio efectuado por el profesor Luis Aliste Hernández (17-12-99), que cifra el coste de la rehabilitación necesaria para la reapertura en unos 35.000 millones de pesetas (210,35 millones de euros), de los que la mitad serían para el túnel de Béjar, he elaborado mi propio estudio sobre el probable coste actual de la inversión que se precisaría para reabrirlo al tráfico, basándome en hechos recientes que tienen afinidad directa o indirecta con esta línea, los cuales paso a desarrollar a continuación:

1. Modernización de la línea Ávila-Salamanca.

El 11 de abril de 1997, RENFE, la Junta de Castilla y León, las Diputaciones de Ávila y Salamanca y los ayuntamientos de ambas capitales, firmaron un convenio de colaboración para la rehabilitación de la línea, con una inversión de 12 millones de euros, más otros 1,80 millones de euros financiados por RENFE para implantación de un sistema de regulación de tráfico por radio, la automatización con semibarreras automáticas de 3 pasos a nivel y el tratamiento y mejora de estaciones.

El 17-07-01 suscribieron nuevo convenio para invertir otros 2,5 millones de euros, financiados conjuntamente por la Junta de Castilla y León y RENFE en un 25 y 75 por ciento, respectivamente, para dotar a esta línea de 111 km de un sistema de Control de Tráfico Centralizado (CTC).

Los trabajos de rehabilitación, concluidos en 1998, consistieron en la sustitución del carril de 45 kg/m en barra corta, de las traviesas de madera con tirafondos y del balasto de varios tipos de piedra, por carril de 54 kg/m sobre traviesas del tipo RS de hormigón bibloque con sujeciones tipo P-1 y P-2 y balasto silíceo homologado de las canteras de Ávila y Guijuelo. Además, se construyeron cunetas, se sanearon las trincheras, se mejoraron los andenes y los pasos a nivel, suprimiéndose los más peligrosos, y se instaló cable de fibra óptica para la mejora de las telecomunicaciones.

Los materiales de vía instalados procedían de las sustituciones llevadas a cabo en tramos del Corredor del Mediterráneo y en variantes.

La rehabilitación de la línea ha permitido la puesta en servicio desde 1999 de 1 Tren Regional y 5 TRD (Trenes Regionales Diesel) con sistema de basculación activa que invierten unos 60 minutos entre Ávila y Salamanca y 2 horas y 20 minutos entre Salamanca y Madrid, tiempos éstos inferiores en casi una hora a los prestados anteriormente por los Automotores y ahora competitivos con la carretera. Los TRD basculantes circulan a una velocidad media de 130 km/h entre Peñaranda de Bracamonte y Salamanca y a 110 entre Salamanca y Ávila a pesar de los difíciles últimos 38 km. antes de esta última capital y con un aceptable nivel de confortabilidad.

Esta línea tiene unas características análogas al tramo actualmente cerrado de la “Ruta de la Plata”, aunque con un trazado más sinuoso y con pendientes superiores entre San Pedro del Arroyo y Ávila (38 kilómetros), similar al de la zona de Béjar.

2. Renovación de vía de los tramos Mérida-Guareña y Zafra-Almendralejo.

El Ministerio de Fomento en nota de prensa de fecha 19-05-03 informa de la colocación de las primeras traviesas de las obras de renovación de vía en los tramos Mérida-Guareña y Zafra-Almendralejo (60,2 km), consistentes en la instalación de “*traviesa polivalente de hormigón monobloque, carril de 54 kg/m en barra larga soldada y balasto silíceo*”, sustituyéndose en todas las estaciones los actuales desvíos tipo “A” por otros nuevos tipo “C” soldables, con una inversión de 36,5 millones de euros.

Las obras forman parte del Programa de Mejora de la Red Convencional del PIT 2000-2007, que contempla actuaciones a realizar en un total de 298,6 km de la red ferroviaria interior de Extremadura, en los siguientes trayectos: Villanueva de la Serena-Zafra; Zafra-Llerena; Zafra-Fregenal de la Sierra y Cáceres-Valencia de Alcántara.

Asimismo, informa del inicio de las obras de instalaciones de seguridad y CTC (Control de Tráfico Centralizado) en los tramos Villanueva de la Serena-Mérida (59 km) y Mérida-Zafra (66 km), con una inversión de 12,5 millones de euros.

3. Inauguraciones de tramos de la Autovía de la Plata (A-66)

El Ministerio de Fomento en nota de prensa de fecha 07-11-02 informa de la inauguración del tramo Mérida-Almendralejo de la Autovía de la Plata, de 30,75 km de longitud y en el que se han invertido 87,7 millones de euros.

Asimismo, en nota de 03-02-03 Fomento informa de la inauguración del tramo Puerto de Béjar-Aldeanueva del Camino de la Autovía de la Plata, con una longitud de 17,2 km y en el que se han invertido 71,4 millones de euros.

4. Opciones posibles para la reapertura del tramo Astorga-Plasencia de la vía “Ruta de la Plata”.

Dado el lamentable estado en que actualmente se encuentran la infraestructura e instalaciones de este ferrocarril después de 18 años fuera de servicio, exige que se invierta en él lo suficiente para que permita su puesta de nuevo en funcionamiento, y para ello consideramos que existen tres opciones, si descartamos de antemano su reconversión en LAV:

- a) Rehabilitación del trayecto con material de desecho procedente de otras renovaciones, como en la línea Ávila-Salamanca.
- b) Renovación integral de la infraestructura (plataforma, vía, traviesas y balasto) tipo red ferroviaria interior de Extremadura.

- c) Renovación como la anterior pero con algunas rectificaciones de trazado de la vía y otras mejoras en la zona de Béjar y otros puntos concretos del recorrido, para conseguir altas velocidades medias.

5. Inversiones necesarias.

El método utilizado para calcular la cuantía de las inversiones necesarias en el tramo de 330 km entre Astorga y Plasencia para su reapertura se basa en los costes de las rehabilitaciones y renovaciones descritas en los puntos anteriores, mediante un análisis comparativo con los mismos y por un sistema de proporcionalidad, obteniéndose los siguientes resultados:

ALTERNATIVA A)

Infraestructura y vía

45 millones de euros.

(El trayecto Ávila-Salamanca es un tercio del de la “Ruta de la Plata” y precisó de una inversión de 12 millones de euros para su rehabilitación, pero como ésta se realizó en 1998, el coste actual de la misma habría que incrementarlo en un 25% por su posible encarecimiento, resultando un coste actualizado de 15 millones de euros, por lo que sólo habría que multiplicarlo por 3 para conocer el coste de la rehabilitación de los 330 km de la “Ruta de la Plata”)

Instalaciones de Seguridad y Comunicaciones

8,25 millones de euros.

(Las instalaciones de seguridad y control de la circulación en el trayecto de referencia precisaron de una inversión de 2,5 millones de euros, coste éste que lo incrementamos un 10% hasta los 2,75 millones de euros por haberse efectuado la instalación del CTC recientemente, y como en el apartado anterior también habría que multiplicarlo por 3 para conocer la inversión necesaria al respecto en esos 330 km)

Rehabilitación de estaciones y barreras pasos a nivel

6,75 millones de euros.

(Resultado de multiplicar también por 3 el incremento en un 25% de la inversión de 1,80 millones de euros, financiada por RENFE, con los fines que se indican en el punto 1)

Inversión total

60 MILLONES DE EUROS (SÓLO 10 MIL MILLONES DE LAS ANTIGUAS PESETAS)

Cantidad realmente minúscula si la comparamos incluso con lo que costó el tramo de Puerto de Béjar-Aldeanueva de la Autovía de la Plata o las inversiones que se están efectuando en Extremadura en su red ferroviaria convencional. Véase la nota de prensa de Fomento con más datos e información al respecto.

Es obvio que posiblemente se incrementaría en algún millón más si se quisieran suprimir pasos a nivel, pero aún así la cifra seguiría siendo tan exigua como para que no se considerase factible su financiación.

ALTERNATIVA B)

Infraestructura y vía

200,75 millones de euros.

(La renovación integral de los tramos Mérida-Guareña y Zafra-Almendralejo, también de trazado similar al de la “Ruta de la Plata”, suponen un total de 60,2 km con una inversión de 36,5 millones de euros.

Si el tramo Astorga-Plasencia de 330 km, que es cinco veces y media más, lo renovásemos también integralmente, el coste de la inversión a realizar sería el resultado de multiplicar 36,5 por 5,5)

Instalaciones de Seguridad y Comunicaciones

33 millones de euros.

(Basándonos en el coste de la instalación del CTC en los 125 km de los tramos Villanueva de la Serena-Mérida y Mérida-Zafra, que es de 12,5 millones de euros, con una sencilla regla de tres obtendríamos el coste para los 330 km de Astorga-Plasencia)

Rehabilitación de estaciones y barreras pasos a nivel.

6,75 millones de euros.

(Basándonos en la alternativa a) destinaríamos la misma cantidad a este concepto, salvo que el estado de las estaciones y la necesidad de suprimir pasos a nivel, requiriese una mayor inversión)

Inversión total

240,5 MILLONES DE EUROS (40 MIL MILLONES DE LAS ANTIGUAS PESETAS).

Considero que sería mejor alternativa que la a) y el incremento de coste se compensaría con unas prestaciones superiores, más acordes con una planificación de futuro para este ferrocarril.

ALTERNATIVA C)

Difícil de cuantificar por desconocerse obviamente las necesarias mejoras del trazado de la vía a efectuar y la decisión final sobre la zona de Béjar (túnel o mantenimiento del trazado actual reformado).

6. Reflexiones

No podemos basarnos únicamente en criterios de rentabilidad para tomar la decisión de reabrir o no el tramo cerrado del ferrocarril “Ruta de la Plata”, por cuanto la línea Ávila-Salamanca antes de su rehabilitación también era claramente deficitaria y ahora sus expectativas son mucho mejores pero después de que se ha invertido en su modernización, por eso el tipo de renovación que se elija para este tramo cerrado va a incidir de forma importante en su rendimiento futuro.

No olvidemos que en este caso debería primar más el concepto de rentabilidad social sobre el meramente económico, por la función estratégica que inequívocamente tiene la vía “Ruta de la Plata” al vertebrar y comunicar la parte más occidental de España.

Siempre que una línea de ferrocarril se cierra se fundamenta esencialmente la decisión en su falta de rentabilidad, pero no se analiza al mismo tiempo si el déficit es debido a que no se ofreció al usuario y al ciudadano en general un servicio, en este caso público, lo suficientemente moderno y de calidad como para haber ejercido sobre él atracción suficiente. ¿Cómo se puede pretender que una línea como la de la “Ruta de la Plata” en la que no se efectuó inversión alguna en las últimas décadas de su existencia captase viajeros, si las vías y los trenes eran entonces ya obsoletos y la infraestructura tercermundista? ¿Qué sucedería si no se invirtiese como se viene haciendo continuamente en las carreteras y los autobuses fuesen los mismos de hace 25 ó 30 años, y por contra se invirtiese en modernizar continuamente nuestros ferrocarriles? No hay duda que la situación actual se invertiría, por eso no sean cínicos los que atribuyen a la falta de demanda la muerte de un ferrocarril, pregúntense antes si realmente ofrecieron el servicio que exige y se merece el usuario.

La clave estará en si la alternativa elegida permitirá ofrecer unos tiempos de viaje competitivos con los actuales servicios de autobuses interurbanos por carretera y en el futuro próximo por la autovía A-66 en construcción. Piénsese que los autobuses pierden mucho tiempo al entrar y salir de las estaciones de las poblaciones importantes de su recorrido, normalmente con circunvalación, y si ahora existen hasta un total de 28 servicios diarios ida y vuelta entre Zamora y Salamanca, ó 10/12 también diarios entre Béjar-Guijuelo y Salamanca, y otros más entre poblaciones importantes de la línea y las dos capitales principales Zamora y Salamanca, hay que ser optimistas y confiar en que una parte importante de este tráfico pueda ser captado por un ferrocarril debidamente modernizado.

Si se analizan las actuaciones programadas para la mejora de la red ferroviaria interior de Extremadura, algunas ya iniciadas, se evidencia una acertada planificación por parte de la Junta de Extremadura que le va a permitir integrar dicha red en la de alta velocidad con Madrid (recuérdese que las renovaciones son con traviesa de hormigón

polivalente para su transformación posterior en ancho UIC si fuera preciso) y poder crear así un servicio regional de alta prestación que incluya a las principales ciudades de la Comunidad Autónoma con comunicación entre sí o bien directa o indirectamente con Madrid (La red tiene forma de cruz con Mérida, capital autonómica, en el centro).

Compárese con el coste de las inversiones ferroviarias en Extremadura o de los 17 km de autovía entre Béjar y Aldeanueva y luego piensen si es o no económicamente viable la reapertura del tramo Astorga-Plasencia en cualquiera de las alternativas que se elijan. Sólo se precisa una voluntad política de cumplir la demanda social a este respecto, pues es obvio que la cuestión económica no es en absoluto determinante.

En cuestión de unos años casi las 2/3 partes del ferrocarril “Ruta de la Plata” habrán sido reconvertidas a la alta velocidad (Oviedo-León-Astorga, Plasencia-Cáceres-Mérida) u objeto de las referidas renovaciones que permitirán su integración en aquélla. Por lo tanto, sería lamentable que por intereses o cuestiones políticas o por falta de una previsora planificación en materia ferroviaria, no se consiguiese un acuerdo para integrar también esos 330 km que quedan para completar una línea de altas prestaciones Norte-Sur, rompiéndose así el excesivo centralismo de la actual red ferroviaria nacional y de las principales LAV proyectadas o en construcción, siguiéndose el ejemplo de algunas autovías como la de Extremadura-Levante, con algunos tramos ya en construcción.

¿Por qué, al igual que en Extremadura, el Ministerio de Fomento no incluye expresamente este tramo de la “Ruta de la Plata” en el Programa de Mejora de la Red Ferroviaria Convencional del PIT 2000-2007 o mediante un convenio RENFE, Junta de Castilla y León, Diputaciones Provinciales y Ayuntamientos de las capitales y principales ciudades por las que pasa la línea férrea, tal como se ha hecho en la de Ávila-Salamanca?

La futura red regional de alta velocidad de Castilla y León conectará entre sí y de una forma casi directa a todas las capitales de provincia de la Comunidad Autónoma, con su capital, Valladolid, en su centro, excepto Soria y precisamente Salamanca con Zamora. Un enlace moderno por ferrocarril entre estas dos últimas, extensivo a todo el trayecto ahora cerrado, también permitiría crear unos servicios Salamanca-Galicia o Extremadura-Galicia por la LAV del Noroeste, sin que se tenga que retroceder hasta Olmedo / Medina del Campo, o hasta Madrid, respectivamente.

Las cifras que manejamos en este estudio son meramente orientativas, pero muy aproximadas al coste real de las obras a realizar, y con ellas se pretende dar una idea suficientemente clara de lo que es preciso invertir previamente para reabrir la línea.

Oviedo, 4 de julio de 2003

Fdo/ José Ponce González