

El Proyecto Núm. 3 de RTE-T

Antonio Aiz Salazar

Viceconsejero de Transporte y Obras Públicas. Gobierno Vasco

Voy a iniciar esta ponencia con unos apuntes, una aproximación a la política europea en materia de RTE-T, que aunque se ha hablado, mucho de esta estos días, conviene señalarla para enmarcar el proyecto núm. 3 y la nueva red ferroviaria del País Vasco.

Recogiendo la idea de “pensar global, actuar local”, que señalaba el Sr. Landabaso, voy a describir lo que es el pensamiento global para enmarcar y concluir con nuestra actuación local, que es lo que constituye la nueva red.

Seguidamente a esas ideas generales haré una breve descripción sobre el Proyecto núm. 3 de RTE-T, para concluir con el “porqué” y “el para qué”, la necesidad de una Nueva Red Ferroviaria en Euskadi”.

A continuación indicará cuales son las características más destacables de la nueva red, especialmente a nivel de trazado.

La construcción de un nuevo orden europeo y mundial refuerza la necesidad de trabajar en pro de un territorio europeo más equilibrado, que se caracterice por el “policentrismo” y la cohesión social. No obstante la política estructural comunitaria no ha permitido reducir del todo las disparidades económicas y sociales entre las regiones y especialmente entre las regiones más prósperas y las menos, que precisamente se sitúan en zonas periféricas, con claras desventajas comparativas principalmente con déficits de accesibilidad.

Hoy por hoy, son las Regiones centrales de Europa, integradas por la Europa de las Capitales y del Arco Alpino y agrupadas bajo el nombre de la “Banana Azul” o “Lotaringia”, las que siguen estando privilegiadas. Su preponderancia es resultado sobre todo de su ubicación, estando situadas en el “centro neurálgico” de la Unión.

De lo que se trata es de contribuir a compensar la desventaja comparativa que perjudica a las periferias mediante las políticas públicas de transporte y, concretamente, mediante la política comunitaria sobre la Red Transeuropea de Transporte.

Así las RTE-T se plantean no sólo para mejorar la eficacia del sistema de transporte (competitividad), sino también para permitir mostrar la unidad y cohesión de Europa, tomando en cuenta concretamente, según el Tratado de la CE, la necesidad de establecer enlaces entre las regiones insulares, sin litoral y periféricas y las regiones centrales de la Comunidad (art. 129B apart. 2º).

La política comunitaria hace hincapié en el desarrollo de una red transeuropea de transporte como contribución a la cohesión económica y social y a la movilidad sostenible, desde una óptica de protección del medio ambiente.

Dentro de esta política de las RTE se establecen los 14 proyectos prioritarios de Essen, establecidos como tales por el Consejo de Europa celebrado en esa ciudad en 1994.

Se definían 14 actuaciones que debían ser respaldadas con financiación de fondos de cohesión y fondos estructurales y que se presentaban como “eslabones clave” en pasos fronterizos cuya resolución facilitaría estratégicamente el objetivo de unidad europea en el campo del transporte.

De estos 14 Proyectos Prioritarios el identificado como núm. 3 corresponde a la unión por ferrocarril de la Península ibérica con la red de trenes franceses. Se trata de dos nuevas redes

ferroviarias en ancho de vía europeo, una por el mediterráneo, Madrid - Zaragoza - Barcelona - Montpellier y otra la que constituye elementos clave de la conexión ferroviaria Barcelona-Montpellier- París y Portugal - Cornisa Cantábrica - Euskadi - Burdeos - París.

El tramo mediterráneo está en un alto grado de ejecución, estando previsto que para el 2002 entre en funcionamiento el tramo Madrid - Lleida y que el 2004 hasta Barcelona.

Y el tramo atlántico es el que corresponde a Euskadi y que viene a ser la nueva red ferroviaria vasca proyectada por el Gobierno Vasco desde la segunda mitad de los años 80.

En esta Nueva Red Ferroviaria de Euskadi me centraré a continuación.

Cuando una Comunidad aborda la necesidad de construir una infraestructura de transporte determinada, dos son, fundamentalmente los objetivos que se persiguen: uno que sirvan para comunicar el territorio con los territorios circundantes y dos, que sirva para estructurar y cohesionar el propio territorio.

Euskadi ha constituido y constituye la zona de paso natural de los principales tráficos Europa - Península, es un territorio estratégico. Esta ubicación estratégica en el mapa nos ha permitido aprovecharnos del sistema de comunicaciones para estar en primera línea de las sociedades europeas y así tiene que seguir siendo en el futuro.

Hemos de colocarnos en cabeza de las infraestructuras ferroviarias y devolver al sistema ferroviario el protagonismo que históricamente ha tenido en el tráfico de personas como en el de mercancías. A modo de ejemplo, en las tres últimas décadas, la cuota de transporte de mercancías por ferrocarril en la U.E. descendió del 32,67% en 1970 al 14% en 1998, y el de pasajeros ha experimentado un descenso del 10,1% al 5,9% en esos mismos años.

Durante el mismo período, la cuota de transporte por carretera casi se duplicó, con lo que ello supone, de inversiones en infraestructuras, congestión de tráfico, seguridad en la carretera, agresión al medio ambiente y pérdida de calidad de vida.

Todos los análisis constatan que la actual red ferroviaria no sirve como elemento de conexión europeo, ni siquiera contamos con el mismo ancho, y que ha quedado totalmente obsoleta con unos trazados que datan del siglo XIX y que no han experimentado mejora de trazado desde que se construyeron, de ahí que se imponga la necesidad de construir una Nueva Red Ferroviaria con unas características, que luego señalaré, que han de dar respuesta a las nuevas necesidades de los flujos que recorren las Redes Transeuropeas de Transporte, pensando con que tenemos que construir una Red que dé respuesta, como mínimo a las necesidades de los próximos 100 años.

La gran virtualidad de la Nueva Red Ferroviaria es dar respuesta a nuestra vocación histórica de zona de paso entre Europa y península y también contribuir a la estructuración y cohesión territorial de Euskadi, convirtiéndose en una gran arteria alimentada por la vieja red con las consiguientes y necesarias mejoras, alimentada por los nuevos sistemas tranviarios previstos en el Plan Territorial Sectorial Ferroviario, alimentada por nuestros Puertos, Aeropuertos y por nuestro potente sistema viario, configurando así un buen sistema intermodal de transporte.

Esta Nueva Red Ferroviaria pretende contribuir a la descongestión del tráfico de pasajeros por carretera, y también al incesante incremento del tráfico de mercancías internacional. Hoy día, entre 8000 y 9000 camiones cruzan la frontera por Irún con un destino mayoritario fuera de nuestro territorio, para el 2010 se estima que el volumen de tráfico puede incrementarse hasta los 25.000 camiones/día.

El problema es grave y muchas serán las medidas que habrán de tomarse, una de ellas la potenciación del tráfico de mercancías por ferrocarril. En este sentido, tanto la Nueva Red

como parte de la antigua ha de contribuir a la consecución del objetivo de sacar tráfico de mercancías de nuestras carreteras.

La Nueva Red Ferroviaria de Euskadi es la plasmación de la modernización del modo ferroviario en el ámbito vasco, estatal y comunitario que resuelve los problemas de capacidad, trazado y modernización que ahora existen.

La Nueva Red Ferroviaria supone la conexión a Europa, además de la unión mediante nudo ferroviario de Bilbao, Gasteiz y Donostia a través de una red de 190 Kms. De vías de las cuales más de la mitad discurren por túnel y el acceso a los Puertos de Bilbao y Pasaia, y la conexión con Iruña y corredor del Ebro, Valladolid hacia el sur y continuidad hacia Portugal y Madrid.

El trazado previsto para la Nueva Red Ferroviaria, tanto en planta como en perfil longitudinal, es para soportar tráfico mixto, viajeros y mercancías. Se cumplen los principales requisitos exigidos por una red mixta, esto es pendiente longitudinal máxima del 15% y ubicación de estaciones técnicas de apartado con una alineación recta de 1.500 metros, que deben interponerse en un intervalo máximo de 20 Kms.

En cuanto al ancho de la Red se establece el ancho UIC (Europeo) para todo ese recorrido, resolviéndose así un histórico problema de incompatibilidad de anchos con la red europea.

La Nueva Red contempla estaciones en Irún, Donostia-Norte, Ezkio-Itxaso en el Gohierri guipuzcoano, Euba en el Duranguesado, Bilbao y Gasteiz. La Nueva Red es de una velocidad de circulación alta, velocidad alta, es decir, 200-220 Km./h. como máximo.

Esto nos puede dar unas relaciones entre ciudades, por ejemplo entre Bilbao y Gasteiz con un tiempo de 28 minutos, o de 22 minutos entre Donostia e Iruña.

Si comparamos estas mismas relaciones por la Red Ferroviaria actual, entre Bilbao y Gasteiz tardaríamos en ferrocarril 1 h. 40 minutos y la relación Donostia - Iruña 1 h. 41 minutos.

Otro aspecto importante es la intermodalidad con otros medios colectivos de transporte. El Bilbao Metropolitano tiene una red de transporte público que proporciona una gran accesibilidad a la Estación de Abando (Metro, Renfe, Feve, futuro Tranvía, autobús). En Donostia - Astigarraga se da una importante intermodalidad ferroviaria y viaria (línea Madrid - Irún de Renfe y el 2 cinturón de Donostia). La conectividad Ezkio - Itxaso se producirá con la línea Madrid - Irún de Renfe, así como con el corredor viario Beasain - Durango.

Euba permitiría intermodos con la línea Bilbao - Bermeo - Durango de **EuskoTren**, el corredor Beasain - Durango y la autopista A-8.

Gasteiz con la línea Miranda - Alsasua de Renfe y el Centro Logístico de Jundiz.

Estas son las características más destacables de la Nueva Red Ferroviaria que dentro del Proyecto número 3 de los prioritarios de Redes Transeuropeas de Transporte, discurre por nuestra Comunidad Autónoma y que dentro del Plan Territorial Sectorial Ferroviario estamos definiendo conjuntamente el Gobierno Vasco y el Central a nivel de trazado, para en breves fechas estar en disposición, una vez resueltos los aspectos medio-ambientales, con la Declaración de Impacto Ambiental, de iniciar la redacción de proyectos constructivos que nos permitirían abordar las obras de una infraestructura que se constituye como elemento clave del conjunto de regiones de la cara atlántica europea.

Para concluir y utilizando el título de este panel "El futuro de las RTE-T en Euskadi" quiero incidir en que, a mi entender, el futuro de Euskadi para que no pierda el tren de Europa, y para no perder ese tren es necesario abordar la construcción, la disposición de una nueva red ferroviaria que se de respuesta a las necesidades de este país.

