

## Situación del Ferrocarril en la CAPV

Vicente Martínez Sousa  
Área de Ekología de EB-IU

Cada día se realizan en la CAPV 5.464.160 desplazamientos de personas; la mayor parte de ellos (2.504.499, el 45,83%), andando.

De ellos, 4.984.705 dentro de las propias Comarcas y 479.454 entre las distintas Comarcas. El estudio del Gobierno Vasco, con cifras de 2002, no distingue el número de desplazamientos realizados en ferrocarril de los realizados en autobús. De todas maneras, y simplemente para tenerlo en cuenta, en Transporte Público se realiza el 13,61% de los desplazamientos interiores y el 17,31% de los desplazamientos entre Comarcas.

En el caso de las mercancías, el tráfico interior de la CAPV en el año 2002 fue de 69.325.000 Tm movidas por carretera y 518.450 Tm movidas por ferrocarril.

En 2002, el sector transporte consumió 1.589.800 tep en la CAPV. La carretera consumió 1.486.700 tep(93,51%), y el ferrocarril 17.100 tep(1,07%).

Estas cifras demuestran que la carretera es el método más utilizado para los desplazamientos mecanizados, tanto de mercancías como de pasajeros. Y demuestran también un coste energético desmesurado, muy importante para una Comunidad Autónoma que debe importar el petróleo que la carretera necesita.

Este coste energético, y otros costes como la contaminación o el número de muertos que genera la carretera, han llevado a la Unión Europea (UE) a decir que las mercancías deben pasar de la carretera a otros medios menos contaminantes y costosos, el ferrocarril y el Short Sea Shipping (SSS).

Se nos pretende hacer creer que el ferrocarril existente en la CAPV no es útil para transportar viajeros y mercancías, y que es imprescindible construir un nuevo ferrocarril "por ser el único modo de evitar el colapso de las carreteras"(CEFAT, Cámaras del Arco atlántico, 31 de Marzo de 2004).

No es así. Todos los ferrocarriles existentes en la CAPV están infrautilizados, y lejos de la saturación:

### RENFE:

Línea Puerto de Bilbao - Miranda de Ebro:

Debido a los sistemas de bloqueo, el número máximo de trenes lo define el tramo entre Orduña y Miranda de Ebro. Hoy circulan 25 trenes diarios. Sólo aumentando el personal de Circulación de esa línea se podrían hacer circular otros 25 trenes. Construyendo un apartadero entre las estaciones de Pobes y Miranda de Ebro, podrían hacerse circular otros 50 trenes más.

Línea Irún-Alsasua-Miranda de Ebro:

Hoy circulan 71 trenes de mercancías en esta línea, pero la línea puede admitir 100 más.

## FEVE:

Línea Santander-Bilbao:

Circulan en la actualidad 14 trenes, 6 de viajeros y 8 de mercancías. Por esta línea podrían circular otros 7 trenes más sin hacer ningún tipo de modificación.

Línea León-Bilbao:

Sólo circulan 2 trenes de viajeros por esta línea, y 6 de mercancías. La línea está muy lejos del colapso.

## ET/FV:

Línea Bilbao-San Sebastián:

Entre las 23:10 y las 05:39 sólo circulan 2 trenes de mercancías con locomotoras y vagones de FEVE; podrían circular muchos más.

Ninguna de las líneas ferroviarias de la CAPV está saturada, y podrían circular muchísimos más trenes de los que hoy circulan.

Sin embargo, el que las líneas puedan admitir más tráficos no significa que su estado sea óptimo. Más bien todo lo contrario. La única definición que admiten todas las líneas independientemente de la Administración que las explota es ABANDONO.

Ni siquiera los gastos de mantenimiento preventivo se cubren, la sustitución de los elementos una vez que termina su vida útil es pura ciencia ficción, y la mayoría de las inversiones están destinadas a la mecanización de los sistemas de bloqueo para eliminar personal.

Los desdoblamientos de unas totalmente desfasadas vías únicas son completamente necesarios para mejorar los tiempos de viaje en todas las líneas. Por ahora no hay más que estudios y planes, pero no existe ningún contrato de obra, en ninguna de las empresas.

El material rodante del que se dispone tampoco es un ejemplo de modernidad, excepto las unidades del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao, que lleva funcionando menos de 10 años, y las reformas hechas en el material de FEVE. Renfe lleva muchos años sin mejorar el material que utilizan las UNs de Regionales y Grandes Líneas, y las compras de nuevo material están vinculadas con las líneas de alta velocidad. Tampoco se han adquirido nuevas locomotoras para mercancías y nuevos vagones por parte de ninguna de las compañías que funcionan en la CAPV.

Mientras el ferrocarril se encuentra cada vez en peor estado, las Diputaciones Forales y el Gobierno Vasco se gastan cada año millones de euros en construcción de nuevas carreteras; los Ayuntamientos construyen parkings en los centros urbanos; y el Departamento de Industria del Gobierno Vasco construye, con acuerdos con Diputaciones Forales y Ayuntamientos, Polígonos Industriales alejados del transporte público y del ferrocarril, con dinero público.

## **EN CONCLUSIÓN:**

El futuro del ferrocarril en la CAPV es político.

Y es político simple y llanamente porque el abandono y la destrucción del ferrocarril actual es un acto político, ni social ni económico, político.

Dicho futuro pasa por un cambio de actitud en la política de transportes. Lo primero y más importante es DETENER el despilfarro que supone la inversión en nuevas carreteras. Si no se deja de construir nuevas carreteras será imposible mejorar el coste energético, económico y social del transporte.

Lo siguiente es abandonar las "soluciones milagro", ni la "Y", ni la "U", ni la "L", van a solucionar los problemas de transporte de la CAPV, ya que dicho problema no existe. El único problema que tiene el ferrocarril de la CAPV es el abandono, en términos de inversión, y la baja utilización de la infraestructura existente.

Luego, dedicar el dinero que pagamos entre todas y todos a mejorar el ferrocarril del que disponemos: renovación de instalaciones y material; mejoras puntuales de trazado; construcción de vías dobles y nuevas estaciones.

Y por último, construir nuevas líneas ferroviarias intercomarcales, aptas para mercancías y viajeros, que conecten las poblaciones y los polígonos industriales. Con velocidades máximas de 140 Km/h. Y siempre que un Estudio Estratégico de Impacto Ambiental demuestre que son realmente necesarias; no es asumible cambiar el construir por construir de las carreteras por un construir por construir de ferrocarriles, y más en una Comunidad Autónoma que pierde todos los años ingentes cantidades de suelo de gran valor agrícola.