

UN INFORME DE LA XUNTA RECOMIENDA EL TALGO

Galicia no necesita la alta velocidad

La modernización del ferrocarril en Galicia tiene que realizarse mediante inversiones y mejoras del ferrocarril convencional y no a través de la alta velocidad y el cambio de ancho. Esta es la principal conclusión a la que llega un estudio elaborado por el anterior gobierno de la Xunta de Galicia titulado "Una perspectiva del ferrocarril en Galicia".

Julio César Rivas

El informe comienza estableciendo la poca atención que el PTF presta a las redes secundarias —y entre ellas se inscribe la gallega— frente a la red básica, aunque reconoce el esfuerzo de relanzamiento de la oferta ferroviaria que significa a través de una considerable inversión. Igualmente se plantea si la mejor forma de revitalizar el ferrocarril es a través de la alta velocidad y el cambio de ancho.

Las mejoras en la red convencional que se proponen en el estudio —promovido por la federación de transportes de la UGT de La Coruña— se centran en el aumento de la velocidad de circulación, tanto en los recorridos internos de la comunidad como en sus enlaces con el resto de la Península. Para ello es fundamental la rectificación de gran parte de las líneas que existen en la comunidad, eliminando las curvas de reducido radio —muchas veces inferiores a 300 metros— y la incorporación de

material móvil especialmente indicado para trazados sinuosos.

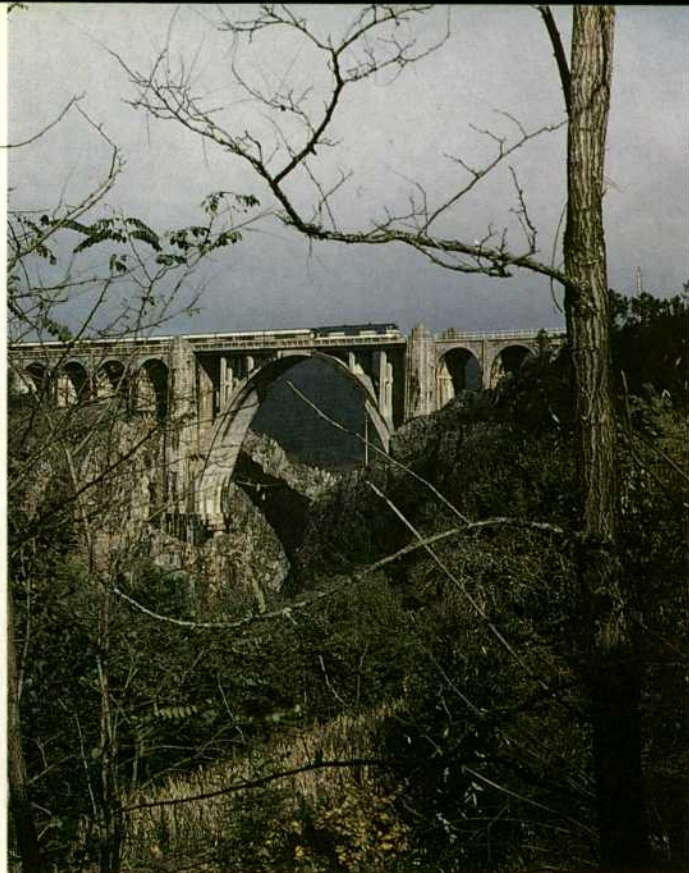
En este sentido se apunta la importancia que tendría el Talgo pendular, por sus buenas condiciones de circulación a velocidad alta en curvas cerradas, para el incre-

mento sustancial de la velocidad.

Los redactores del informe consideran que las principales propuestas ferroviarias actuales —el PTF, la alta velocidad y el cambio de ancho—, "pueden ser incompatibles por limitaciones presupuestarias y

de plazos; no responden por igual a las necesidades de transporte de Galicia y a las principales carencias del ferrocarril en esta comunidad; y su prioridad y programación en el marco estatal no coinciden con las de Galicia". Para los redactores, la

alta velocidad tardará en llegar a Galicia y ésta no será la mejor solución a los problemas de transporte, principalmente por las características orográficas y demográficas de Galicia, aunque sí podría beneficiar de forma indirecta a la comunidad autónoma. Ante la manifiesta voluntad estatal de invertir en el TAV el estudio sugiere "modernizar el ferrocarril convencional y recabar los fondos necesarios para acometer esta mejora" aunque no despeja la duda de qué institución tiene que ser la encargada de llevar a cabo esta inversión. En las relaciones de Galicia con el exterior, para incrementar la captación de la demanda diaria es fundamental la reducción del tiempo de recorrido.



BENITO FIGUEROA

El mayor problema de la red ferroviaria gallega es la orografía.



BENITO FIGUEROA

Rectificar curvas, una de las soluciones.



BENITO FIGUEROA

El material Talgo aumentaría la velocidad comercial.

En el caso de desplazamientos nocturnos tiene más importancia la adecuación de los horarios. Las principales inversiones tendrían que centrarse en conseguir un aumento de la velocidad de circulación en la línea Orense-Monforte de Lemos-León.

Igualmente en la línea Orense-Zamora-Medina del Campo, sería necesaria la rectificación de curvas para situar el radio mínimo por encima de los 400 metros y la incorporación de material pendular.

Las recomendaciones fina-

les que recoge el estudio gallego ponen de manifiesto que no se considera adecuado que el grueso de las inversiones en infraestructura se dediquen a la alta velocidad. Por contra considera que "la actuación en infraestructura debería tender a mejorar los paráme-

tros de trazado de la red, como forma fundamental de propiciar mayores velocidades de circulación y hacer más atractivo el ferrocarril".

RECOMENDACIONES. En consecuencia los redactores consideran que la alta velocidad por sí misma no es un elemento suficiente para la reducción de los tiempos, sino que es necesario actuar sobre los tramos con más baja velocidad. Textualmente "el aprovechamiento de los menores tiempos de recorrido que fuera de Galicia permitirá la planificación ferroviaria estatal, sea cual sea el planeamiento que finalmente se adopte, sólo puede ser completo si se incrementan las velocidades de circulación en los tramos de más baja velocidad, que son los que se sitúan en Galicia y en las líneas de conexión con León y Zamora".

Finalmente, se considera que todas estas inversiones necesarias no serían efectivas de no alcanzar una calidad mínima de los servicios, a través de cambios en la gestión y en la explotación. □



BENITO FIGUEROA

RED FERROVIARIA GALLEGA

La red ferroviaria de Renfe en Galicia está formada por 902 kilómetros de línea sencilla que une todas las ciudades principales de la región y que conecta con la Península a través de dos enlaces, y con Portugal mediante uno. Su trazado es especialmente sinuoso —el 20% de las curvas de toda la red de Renfe con un radio inferior o igual a 300 metros se encuentran en la región— y de velocidades muy reducidas, poco competitivos para el transporte de viajeros. Además, la comunidad cuenta con 153 kilómetros de red explotada por Feve, entre Ferrol y Ribadeo, igualmente de trazado muy sinuoso.

Anualmente utilizan para entrar o salir en Galicia el ferrocarril un millón de

pasajeros. En el interior de la Comunidad se realizan dos millones de viajes. En ambos casos la ocupación de los trenes es baja en general.

El papel del ferrocarril en el transporte de mercancías es muy reducido con respecto a los otros modos de transporte y por cada tonelada de mercancías que entra salen dos.

La principal inversión prevista por el PTF en Galicia es el desdoblamiento de la línea Monforte de Lemos-León —que se convertiría en la principal conexión de la comunidad con el resto de la Península—, actuación en la que está previsto invertir 33.000 millones de pesetas de 1986. De esta forma se podrán alcanzar velocidades máximas de 160 km/h. □