

Sin modelo ferroviario

España es diferente en el tema ferroviario. Tenemos dos redes nacionales con ancho diferente (la red de ancho métrico es menos extensa y merecería por sus características y utilización un artículo aparte): la red histórica de ancho ibérico con más de 11.000 km, la de ancho europeo con más de 2.500 km y casi 200 km de líneas de un invento con poco futuro como el ancho mixto. La nueva red de ancho europeo está electrificada a 25.000 V corriente alterna, mientras que unos 4.800 km de la red de ancho ibérico están sin electrificar y el resto están electrificados a 3.000 V corriente continua. No obstante, y para ser diferentes también en la electrificación, algunos tramos de la red de ancho ibérico se han electrificado a 25.000 V AC. Todo este puzle de combinaciones tiene una repercusión innegable sobre la operación ferroviaria y obliga a los operadores a adquirir un material móvil más sofisticado, más caro y probablemente menos fiable.

Los diferentes ministerios de Fomento de las últimas décadas han generado planes de infraestructuras de transporte en los que se recogían un listado de actuaciones a realizar, pero sin definir un modelo ferroviario claro a ejecutar en un futuro (el actual Gobierno definió en julio de 2018 unas 'Líneas generales de la política del ministerio de Fomento', pero aún no ha presentado su plan). Soy consciente de la dificultad de acordar un modelo de desarrollo ferroviario que guíe las actuaciones a realizar en los próximos años, pero sin él estamos abocados a realizar actuaciones inconexas que no tienen el impacto económico -tanto para el país como para los operadores- que tendría un modelo ferroviario en España.

El puzle de la red española obliga a los operadores a adquirir un material móvil más sofisticado y más caro

Para ser positivos planteo una propuesta de modelo. Por un lado, los nuevos ejes básicos ferroviarios nacionales Madrid-Barcelona-Frontera, Madrid-Levante, Madrid-Andalucía y Barcelona-Valencia-Alicante en doble vía europea y 25.000 V AC. Por su avanzado estado de construcción, debe incluirse el Madrid-Galicia. El Madrid-Extremadura sólo tiene sentido si Portugal activa inversiones en su territorio. Para Cercanías, los principales núcleos (que no serían todos los actuales) deberían contar con doble vía de ancho ibérico y electrificación a 3.000 V DC. Mientras, en el resto de la red, debería mantenerse el ancho ibérico y la

tensión a 3.000 V DC.

Con este planteamiento y teniendo en cuenta la escasez de recursos de inversión agravados por la crisis sanitaria, deben priorizarse las actuaciones. La priorización debe hacerse por el mayor impacto en la utilización del ferrocarril y la sostenibilidad ambiental (no tiene sentido que se prohíban los coches con gasoil y veamos enormes locomotoras diésel arrastrando trenes). Por tanto, mi propuesta de modelo ferroviario daría prioridad a completar la red de los principales núcleos de Cercanías, que como ya he dicho no son todos los actuales. También debería ser primordial electrificar toda la red, salvo las líneas de muy débil tráfico que quizás deberían cerrarse. Otra de las prioridades que planteo es completar los ejes básicos nacionales en ancho europeo, pero siempre con una visión global. Es decir, del Norte hacia el Sur o de Madrid hacia la periferia, no en actuaciones aisladas o inconexas.

No tiene sentido que se prohíban los coches con gasoil y veamos enormes locomotoras diésel arrastrando trenes

Con este modelo y su plan de actuación correspondiente, se daría seguridad a los operadores en la compra de material y se podría optimizar el material móvil existente, tanto en el transporte de viajeros como de mercancías. Además, se evitarían decisiones erróneas -como por ejemplo- electrificar a 25.000 V AC la línea Sagunto-Zaragoza, que obligaría a los operadores de mercancías a comprar locomotoras con doble voltaje para ir de Valencia a Barcelona en ancho ibérico o, aún peor, con locomotoras diésel. Esperemos que el ministerio de Transportes (que no el Adif, que desgraciadamente se ha convertido en un simple gestor de construcción) formule un modelo de desarrollo ferroviario para nuestro país.