

Tras la licitación del proyecto básico de la obra de Alta Velocidad, (AV), entre Orense y Vigo por Cerdedo, he meditado como poder explicar razonablemente a las generaciones futuras el hecho de que la sociedad Viguésa de hoy en día ha estado adormecida viendo como la engañaban continuamente con unas promesas infundadas sobre su conexión ferroviaria de altas prestaciones con el resto de España y Europa sin hacer absolutamente nada por evitarlo, y además justificando a los autores de la “mentira” con parabienes sobre lo excelso de una obra absurda en lo técnico, en lo económico, en lo social, y que además tiene todos los visos de no realizarse.

La sociedad debiera de ser conocedora y consciente de que los “proyectos básicos” que ha licitado el Mº de Fomento el pasado 29 de junio para el tramo de unión de Carballiño a Barro no son necesarios y que nunca han sido utilizados, salvo en la línea de Ourense-Santiago, si bien fue sustituida, a los tres meses de su adjudicación, por las licitaciones de los “proyectos constructivos”, que si son necesarios para ejecutar las obras. El presupuesto total del “proyecto básico” de los 54,6 Kilómetros entre Carballiño y Barro que deberá abonar Fomento a las empresas Consultoras es de 3,5 Millones, lo que supone un coste por kilómetro de 64.102,56 €, dinero “tirado” inútilmente por simples fines “electoralistas”, ya que solo sirve para anunciar a la sociedad una supuesta intención real de ejecutar una conexión prometida en una campaña electoral, pero que caso de ser ejecutada hubiese sido innecesaria, y caso de no ejecutarse la obra, (cuestión más probable), solo habrá servido de marketing antes de unas elecciones municipales próximas, (que es el objetivo real de dicha aprobación del proyecto básico). Solo hay que analizar las palabras vertidas por Don José Blanco en varias ocasiones desde el reconocimiento e institucionalización de la crisis económica actual, y que cito textualmente, “No podemos permitirnos gastar 1900 millones para ahorrar 15 minutos”. . . . . solo les pido que acaso imaginen con que línea anunciada de realización coincide en cantidad anunciada de ejecución a la que se puede referir el Ministro

Hasta ahora, Fomento ha facilitado dos cifras estimativas del coste de la obra que uniría las localidades de O Carballiño y Barro; en un primer lugar se dio una cifra de 1.456 Millones de euros, cifra que con posterioridad fue modificada públicamente por la parlamentaria del PSOE Doña Carmela Silva, estableciendo el coste de la supuesta obra en 1.900 millones de euros, dato este confirmado con posterioridad por cargos de Ministerio de Fomento. ¿No serán casualmente los 1.900 millones que dice el Ministro que no se pueden gastar en ahorrar 15 minutos?

Otra cuestión que debiera de conocer la sociedad Viguésa, (y también la Orensana), es que ya está en construcción el By-Pass que une la línea de AV entre Ourense a Santiago con la del Eje Atlántico, obra que fue adjudicada el día 3 de agosto del 2009 a la empresa Puentes y Calzadas con un plazo de ejecución de obra de 30 meses, y que evitara que los trenes de Alta Velocidad procedentes de Madrid y con dirección a Vigo se detengan en Santiago de Compostela, de tal forma que a finales del 2012 debería estar útil el ramal hacia Vigo sin necesidad de detener el tren en la capital Compostelana. La pregunta surge inmediatamente, ¿qué necesidad existe de construir un BY-Pass en Santiago para los trenes de Madrid con dirección a Vigo si en el 2015 se construirá una línea por Cerdedo que conectara “directamente” ambas ciudades?, ¿se tirará el dinero público en una obra que solo funcionara 3 años?, poco creíble. Por otro lado ha de saberse que existe un movimiento real de diversos colectivos de distintas índoles, con distintos objetivos, y de distintas zonas, que sin embargo han conformado una plataforma común reivindicativa, denominada “COLECTIVO TREN XXI”, y esto ha ocurrido debido a la certeza de todos estos colectivos de que las informaciones que remite oficialmente el Mº de Fomento sobre las obras a ejecutar en Galicia no concuerdan con la realidad de las inversiones realizadas, al igual que los proyectos planteados no son los realmente idóneos para donde los plantea el Ministerio

Dicho colectivo está integrado por colectivos sociales, y colectivos profesionales, entre los cuales se encuentra la Asociación de Peritos e Ingenieros de Galicia, que integra a diversas profesiones técnicas. Es decir, entre los asociados existen Ingenieros de Caminos, Ingenieros de Obras Públicas, Ingenieros Industriales, Arquitectos y Aparejadores, entre otros, a los cuales se les presuponen ciertas aptitudes técnicas con las cuales poder definir plazos de obra, presupuestos y planificación de gestión de la infraestructura realizada. Además dentro de dicho colectivo se encuentra algún profesional relacionado con las obras del AVE, y algún otro relacionado con el propio Ministerio, por lo que la opinión de dicha asociación debiera de tener ciertos visos de credibilidad, sobre todo cuando existe el antecedente del debate que mantuvo dicha asociación en contra de las tesis del propio Ministerio de Fomento que garantizaba la finalización de alguna actuaciones en el año 2012, cuestión que siempre rebatió APPIG y que finalmente se demostró que tenía razón en su postura

Existen en el colectivo tren XXI otras organizaciones de carácter técnico como es la Asociación de Ingenieros de Organización Industrial, que tengo el honor de presidir, cuya especialización específica de la titulación es la logística y el mantenimiento, para las cuales es necesaria una alta cualificación con respecto de la planificación, tanto de estas materias como de la explotación de los productos construidos o creados por cualquier industria, entre las que se encuentra la industria ferroviaria, como es lógico, y desde nuestro punto de vista es inviable que una unión entre Vigo y Orense, utilizando la variante de Cerdedo, sea viable ni desde el punto de vista técnico, ni tampoco del servicio que ofrecerá, siendo la explicación sencilla de entender, tal como que estando Vigo a menor distancia que Santiago en línea recta, el futuro viaje que debería realizar un vigués para ir a Ourense será de 115 km, frente a los 87 que realizará un Compostelano, por poner un ejemplo. Para ello, el tiempo necesario en realizar este recorrido será muy superior al del viaje entre Ourense y Santiago, en total un 35 % mayor, debido en parte a la mayor longitud comentada, pero también a que parte de esa unión discurrirá por algo más de 40 kilómetros por el Eje Atlántico (entre Barro y Vigo), y en este tramo deberá circularse a velocidades inferiores a 220 km/h, a lo que habrá que suma la parada de los trenes en la capital de la provincia, así como que en el posterior tramo entre Pontevedra y Vigo, y debido a su cercanía el AVE no podrá alcanzar sus prestaciones por los efectos puramente físicos de la aceleración y de frenado del propio tren.

Además esta postura está apoyada por otros colectivos como puede ser la Asociación Compostelana de Amigos del Ferrocarril, que está compuesta por personas que trabajan en RENFE. ADIF, y que aportan su experiencia del día a día de su propio trabajo, así como otras personas que son simples amantes de dicho medio de transporte y que aportan además su visión como simples usuarios de este, de tal forma que uniendo la visión de los trabajadores del propio tren con la de los usuarios de este a las opiniones propiamente técnicas de los anteriormente comentados Ingenieros de las asociaciones expuestas, podemos obtener una amplia visión de la realidad de la infraestructura objeto del debate. Finalmente existen otros colectivos dentro de tren XXI que aportan su visión como colectivos ciudadanos que se ven afectados de las decisiones que se adopten por la administración. Quiero incidir en este momento de mi exposición, que en todas las reuniones que tuve el privilegio de mantener en representación de la Asociación de Ingenieros de Organización Industrial con las distintas administraciones, se mantuvo por parte de estas la conciencia de que una unión directa por Mondariz era mejor técnica, económica, y socialmente, que la de Cerdedo, y tan solo aparecieron obstáculos de carácter político para abordar un cambio de planes, y entre esas administraciones se encuentra el propio M<sup>o</sup> de Fomento. Al respecto quiero incidir en que en un escrito oficial del M<sup>o</sup> de Fomento realizado en respuesta a unas alegaciones al estudio informativo del proyecto "Nueva Línea de Alta Velocidad Orense - Vigo", que consta en mi poder, el M<sup>o</sup> afirma que "el trazado de una línea recta entre dos puntos no siempre es posible", pero concreta que el motivo exacto de porque en este caso sería posible, no en una cuestión técnica, ni económica, sino en la afección de espacios naturales protegidos, ante lo cual debe decirse que los que se afectarían en la línea de Cerdedo serían de igual magnitud, por lo que dicha afirmación es incorrecta, e infundada, o tan solo una excusa

Asimismo reconoce el Ministerio de Fomento en su escrito que la unión por Cerdedo sería realizar un rodeo, textualmente indica: *“ Todos estos factores pueden imposibilitar la solución de la línea directa, o hacer que su tiempo recorrido sea mayor que dar un rodeo ”*, u otra afirmación como: *“...el coste de una solución directa puede resultar muy superior a un rodeo...”*. Es decir, el Ministerio ya reconoce en este escrito que la conexión por Cerdeo, no es una conexión “directa”, sino un rodeo, elucubrando en posibles motivos, no reales en este caso, por los cuales es justificable hacer una línea directa, ya que en el caso económico debe de hacerse público que la línea por Cerdeo tiene un coste estimado de unos 1.900 millones de euros, como ya se dijo, y la “directa” por Mondariz tendría un coste de unos 1.600 millones de euros aproximadamente, además de ser evidente el hecho de que una infraestructura que durara mas de cien años debe de ser vista por su eficiencia en el posterior servicio que dará a los ciudadanos y no por el mayor o menor coste que implique su ejecución,

Otra de las cuestiones que se debe de poner en conocimiento de la sociedad viguesa es que el Ministerio no tiene ninguna intención de que la línea de conexión de Vigo a Madrid sea un nexo de unión con Oporto, y compita con la línea de conexión entre esta ciudad y Madrid por la salida de Portugal que une a este País con la capital a través de Salamanca, concretamente cita en su escrito el M<sup>a</sup> de Fomento textualmente: *“...Existiendo una línea entre Guarda y Salamanca, no se estima de interés realizar una inversión extraordinariamente mas elevada que la presente para competir con dicho corredor, claramente mas directo que el propuesto en la alegación”*. Es decir, el M<sup>o</sup> de Fomento dice que la propuesta de Mondariz como línea recta y posible unión de Madrid con Oporto, con la que se captarían todos esos tráficos de pasajeros que tanto podrían ayudar a la potenciación de la ciudad de Vigo y convertir a la ciudad en un eje territorial de elevada importancia, realmente no la tiene, y que no es viable pensar en que la futura línea de Oporto a Vigo compita con la que discurre a través de Guarda - Salamanca porque esta última es más directa, por lo tanto no puede pretenderse que una unión a través de Cerdeo capte absolutamente ningún tráfico de pasajeros del país vecino ya que además esta variante de Cerdeo es un “rodeo” según reconoce el propio Ministerio. ¿Estarán condenando definitivamente la línea Vigo - Oporto?

Pero el problema es más denso, la supuesta línea que se construiría por Cerdeo sería única y exclusivamente para el AVE entre Vigo y Madrid, ya que no podrían circular los trenes AVANT entre Vigo y Oporto motivado a que su duración de viaje se aproximaría a los 50 minutos con este tipo de tren, y en autobús el trayecto de la misma duración sería mas económico y con mas frecuencias, o en coche particular que permite al ciudadano mayor movilidad una vez llagado al destino, por lo que no tendría suficiente cantidad de pasajeros para hacer rentable el establecimiento de esta conexión, y recordemos que el Ministro dijo que su objetivo es que funcionen solo las líneas ferroviarias que sean rentables. Pero tampoco circularan AVES desde Oporto por esta línea, ya que como afirma el Ministerio no puede competir con el corredor que discurre entre Guarda y Salamanca. Por lo tanto lo único que quedara será la circulación de una conexión de AVE entre Vigo y Madrid y sin los pasajeros de Oporto, y resto de Portugal, ¿con cuántos pasajeros?, y en consecuencia ¿con que frecuencias?, y en conclusión ¿con que rentabilidad económica y social?. Ante ello solo nos queda preguntarnos si ante este panorama, y con un BY-Pass ya funcionando en Santiago desde el año 2012 para los AVES desde Madrid con destino a Vigo alguien se cree todavía que Fomento va a gastar 1.900 millones de euros en una infraestructura que solo serviría para ahorrar 15 minutos con respecto a la línea de la ciudad Compostelana a los viajeros que se deduzcan de una ciudad de 300.000 habitantes.