

## [Nafarroa] La duplicación de la actual vía ferroviaria aumentaría su capacidad en más de 100 trenes

---

EKOLOGISTAK MARTXAN :: 04/11/2017

Para Ekologistak Martxan una infraestructura ferroviaria que está en funcionamiento requiere de un uso eficiente antes de optar por su sustitución

### **La duplicación de la actual vía ferroviaria entre Castejón y Altsasu aumentaría su capacidad en más de 100 trenes diarios**

En Navarra se echa en falta un verdadero debate social y político con el análisis riguroso de las ventajas e inconvenientes que la construcción del Tren de Altas Prestaciones tiene. Una infraestructura de transporte como el ferrocarril es irreversible por naturaleza y en su planificación se necesitan evaluaciones económicas, sociales y ambientales. Un estudio sociológico señala que las posturas contrarias a la inversión en alta velocidad aumentan cuanto mayor es la información de las personas entrevistadas.

De su análisis, a día de hoy, no existe ninguna publicación académica que demuestre que las líneas de alta velocidad españolas sean rentables ni en el plano social ni en el económico. Al contrario, existen informes que demuestran que tanto su rentabilidad social como económica es negativa. Del análisis de los impactos negativos que genera, en cuanto a fragmentación del territorio y los consiguientes efectos adversos que para el ecosistema tiene, se desprende también la necesidad de elegir entre soluciones alternativas.

Ekologistak Martxan sigue apostando por la duplicación de la actual vía entre Castejón y Alsasua aprovechando la plataforma existente y por la elevación de su velocidad a 160 Km/h como forma de aumentar su capacidad. En la actualidad su capacidad es de 73 trenes aunque tiene un tráfico medio diario en ambos sentidos de solo 38, por lo que tiene un índice de saturación del 52%. Estos son los datos que aparecen en la última Declaración sobre la Red, documento oficial que expone las características de la infraestructura puesta a disposición de las empresas ferroviarias y que es actualizada anualmente por ADIF.

La capacidad de una línea ferroviaria depende fundamentalmente de sus características físicas (número de vías, número de estaciones y apartaderos), de la velocidad de los trenes y de los sistemas de señalización que permiten una mayor o menor separación entre ellos. Otro factor importante a la hora de evaluar la capacidad ferroviaria es la composición de trenes que la utilizan, ya que las diferentes velocidades de circulación y las reglas sobre prioridades de determinados servicios determinan en gran medida las posibilidades de uso de la infraestructura.

Su cálculo es complejo pero se estima que cuando una vía se duplica su capacidad se

cuadruplica. Aunque también existen valores de referencia que asignan a una línea como la que nos ocupa (vía única con Control de Tráfico Centralizado y con capacidad teórica para un rango de entre 60 y 80 trenes) una capacidad de entre 300 y 350 trenes diarios en vía doble banalizada. En este tipo de vías ambas son utilizadas en los dos sentidos de la circulación, lo que permite realizar tanto cruces como adelantamiento de trenes sin tener que apartarlos.

La capacidad teórica es el número de trenes que podría utilizar una línea ferroviaria en un entorno perfecto generado con un modelo matemático, con los trenes funcionando de forma constante y con una separación mínima entre ellos. Cuando el flujo de trenes se aproxima a la capacidad máxima puede comenzar a generarse problemas de retrasos por las interferencias entre los distintos trenes. La capacidad práctica o real es la que se oferta en condiciones normales de servicio de una línea ferroviaria y puede establecerse alrededor del 60%-75% de la capacidad teórica.

De esta forma, utilizando estos parámetros se llega a la conclusión de que la duplicación de la actual vía entre Castejón y Alsasua produciría un incremento de capacidad práctica tal que permitiría la circulación de entre 180 y 210 trenes al 60% de su capacidad teórica de la línea y entre 225 y 262 al 75%. Recordemos que actualmente cuenta con un tráfico medio diario real de 38 trenes...

Como Ekologistak Martxan Iruñea viene manifestando, la duplicación de la vía existente es la solución adoptada por el Ministerio de Fomento para aumentar la capacidad de la línea en Cantabria, donde ya se ha aprobado la Declaración de Impacto Ambiental y próximamente se licitarán las obras para iniciar el tramo entre Torrelavega y Santander con la intención de continuar hasta Reinosa en su siguiente fase.

Sin embargo, en la línea Zaragoza-Teruel-Sagunto (al igual que la línea Castejón - Alsasua perteneciente al corredor Cantábrico-Mediterráneo), que en la actualidad consta de vía única sin electrificar, se va a proceder a su electrificación aunque se seguirá manteniendo como vía única. Para aumentar su capacidad se ha optado por la creación de siete apartaderos de 750 metros de longitud ubicados en las estaciones que hay a lo largo de sus 360 Kms de recorrido. Así podrán estacionar, cruzar o adelantar los trenes de mercancías de gran longitud. La previsión es finalizar la redacción de los proyectos a finales de 2017 y licitar las obras durante el primer semestre de 2018, abandonando la idea prevista de construir una doble vía de altas prestaciones cuya Declaración de Impacto Ambiental lleva ya dos años caducada.

Mientras tanto, en el Ministerio de Fomento se espera que el proceso de homologación del eje OGI, eje de ancho variable para vagones de mercancías, culmine antes del verano de 2018. Esta homologación es importante porque va a permitir la circulación de trenes de mercancías por distintas líneas tanto de ancho europeo o estándar (1,435 m), como de

ancho ibérico (1,668 m) o del ancho existente en los países de la antigua URSS (1,520m). El eje OGI de ancho variable para mercancías puede ser fácilmente adaptado al material existente y una solución económica frente a la instalación de tercer carril con el consiguiente ahorro de dinero público.

Ekologistak Martxan aboga por un tren público y social por ser la opción racional y sostenible, y llama a acudir a la manifestación que tendrá lugar el 11 de Noviembre a las 17:00 horas en la Plaza del Castillo de Iruñea.

**"¡Tren sí, TAV no! Que el pueblo decida"**

---

<https://eh.lahaine.org/nafarroa-la-duplicacion-de-la>