

2º Premio CAMFERGAL-2010

Fomento xoga ao despiste co seu 'plan B' entre Lubián e Ourense

Estuda electrificar a vía convencional, proposta que lanzou en maio e logo desbotou

por David Reinero

20/01/2010 - XORNAL DE GALICIA

O 26 de maio, no Congreso dos Deputados, o ministro de Fomento, [José Blanco](#), anunciou que o seu departamento estudaría a posibilidade de electrificar a actual vía convencional entre Lubián e Ourense. Cando aínda non se asinara o Pacto do Obradoiro, Blanco defendía tal medida, que mesmo estimaba en 100 millóns de euros, como unha opción inmediata para acurtar o tempo das viaxes mentres non estivese rematado o AVE, anos máis tarde. A proposta foi acollida con escepticismo por Feijóo, aceptada como mal menor polo conselleiro Hernández e vista como preocupante polo [BNG](#), suscitando nerviosismo entre os expertos e rebumbio mediático sobre se suporía maior atraso para o AVE definitivo, algo negado polo ministro. Un mes despois foi a reunión Blanco-Feijóo na que se fixaron as datas definitivas do AVE e se anunciou que o problema dese treito, o último que entraría en servizo de toda a conexión con Madrid, en 2015, e que polo tanto obrigaría a empregar mentres tanto a vía actual sen electrificar, sería resolto cun tren “todoterreo”, xa encargado, que podería circular por liñas con e sen electrificación.

Con esta nova previsión, o 19 de xullo o propio Blanco confirmaba nunha entrevista con [Faro de Vigo](#) que a electrificación da liña actual Lubián-Ourense “está descartada para este momento” e engadía que “non se podía electrificar porque nalgúns túneles non hai altura suficiente para instalar as catenarias e era un investimento bastante alto”. Porén, Fomento anuncia agora un estudo de 57.350 euros para “analizar a situación dos túneles deste treito e valorar, no seu caso, as actuacións complementarias necesarias para electrificar a liña”, análise que se centrará na altura que antes considerárase insuficiente.

Opiniós dispares

A iniciativa, sen a atención mediática de hai oito meses, colleu a contrapé aos expertos, que non se poñen de acordo sobre a utilidade da medida. Así, o máis favorable a ela é o enxeñeiro Xosé Carlos Fernández, autor de varios libros sobre o ferrocarril en Galicia. Segundo di, a electrificación sería doada de acometer e facilitaría unha saída máis directa e barata para as mercadorías do sur de Galicia, que agora teñen que circular por Monforte e Ponferrada dando un rodeo duns 180 quilómetros. Fernández engade ademais que polo sur hai menores pendentes e de cara a futuros trens de mercadorías máis longos aquí resultaría máis fácil alongar as vías ás que se teñen que apartar cando se cruzan con outros convois.

En sentido contrario opina Cándido Rodríguez, responsable de UGT-Transportes. Para él os túneles non teñen suficiente altura e o custe que tería adaptalos para podelos electrificar non compensaría. Ao contrario que Fernández, considera que entre Ourense e Lubián as pendentes son excesivas para as mercadorías e que non hai suficiente movemento como para que saian de Galicia por dúas liñas á vez, Ponferrada e Lubián. Ademais, entende que tampouco tería sentido para as liñas de pasaxeiros, que quedarían garantidas co novo “todoterreo” mentres non se remata o AVE.

Nun punto intermedio parece situarse Carlos Abellán, presidente da Federación de Asociaciones de Amigos del Ferrocarril. Para el a medida é boa pero non prioritaria polo gasto que suporía e, en todo caso, debería adoptarse para a liña Monforte-Lugo-Betanzos, na que xa se fixeron outras melloras.

Nunha cousa si están de acordo os tres consultados. Sexa útil ou non facer o estudo, os 57.000 euros que custa non permitirán avaliar gran cousa. “Cunha cantidade tan baixa, será para ter contento a alguén”, din os tres. Pero ningún é capaz de aventurar a quen.