

A la atención de Francisco Martín Navarro

Muy Señor nuestro, nos ponemos en contacto con usted desde la "Plataforma por el f.c. Directo Madrid – Aranda de Duero – Burgos, línea 102" para enviarle cuanta información precise necesaria para la resolución del problema de la apertura de la Línea 102, Directo Madrid - Burgos por Aranda de Duero.

- **La línea 102 es la línea con más potencial de toda España, al posibilitar una conexión directa desde Madrid hacia Europa en ancho Europeo o en ancho Ibérico sin obras en otros tramos de la RFIG (Red Ferroviaria de Interés General).** Esta Flexibilidad permite la conexión de Madrid directamente a Europa sin ningún tipo de pasos a nivel, con un perfil que favorece los trenes de 740 Y 800 metros de longitud establecidos por la UE, siendo además una línea preparada para doble vía tanto en túneles como en puentes y con velocidades de 100km/h para mercancías de y 140 km/h para pasajeros y **parámetros de construcción de sólo 50 años.**

- **Actualmente las circulaciones de las empresas operadoras privadas y la pública son un total de 23 circulaciones diarias.**

Estos datos suponen una diferencia de 3 veces más que el reciente corredor Teruel - Sagunto con una inversión reciente de 333 millones de Euros.

Así como un número muy superior a unas cuantas de líneas de ferrocarril españolas (contabilizadas por nuestra plataforma) con menos de 11, que actualmente permanecen abiertas. Esta matización o aclaración pone en entredicho el reciente estudio de viabilidad de la consultora INECO del 2014, donde afirma que no tendría rentabilidad con 11 circulaciones diarias. Dichas circulaciones son sólo las contabilizadas por la operadora RENFE mercancías.

- También podemos afirmar que **dichas circulaciones totales, sitúan esta línea como el segundo corredor de mercancías más importante de toda España, solamente detrás del corredor Madrid - Valencia con 600 trenes anuales más de diferencia.**

- La función de esta línea además es la de ser **coadyuvante de la alternativa propuesta por ADIF que es la Madrid - Ávila - Valladolid - Burgos y que son 90 kilómetros más.** Dicha línea con parámetros de construcción de hace 150 años, ya no responde a las nuevas exigencias de tonelajes y longitudes de los trenes. Es por ello por lo que para determinadas circulaciones se las ayuda con una locomotora de tracción diesel en las rampas de la Cañada (Ávila).

Además dichas circulaciones en un 2,9% de transporte de mercancías por ferrocarril, se ven interrumpidas por el constante flujo de trenes de pasajeros, aproximadamente 1 cada 7 minutos y que retrasan el transporte y encarecen el servicio.

Otro de los problemas encontrados es que la **provincia de Valladolid consta de 20 kilómetros de red en vía única, que provocan un embudo de dichas circulaciones.**

El hecho de que 3 ejes de los dos corredores confluyan al sur de Madrid y **sólo uno salga hacia Irún** con estas limitaciones que la UE quiere evitar, propicia la apertura y modernización del Directo Madrid - Burgos, que sólo ha tenido actuaciones de mantenimiento muy discretas (4,7 millones en 50 años) para el aumento de velocidad para pasajeros y cuyos parámetros técnicos encajan en un 90% con los exigidos por la UE dentro de los corredores europeos del transporte y sin hacer una inversión cuantiosa.

La debilidad de la conexión de mercancías hacia todo el noroeste y norte peninsular, desde Madrid depende de que a la conexión Madrid – Ávila no sufra ningún percance como en anteriores ocasiones y evitar de este modo que el tráfico se vea interrumpido desde Madrid hasta Irún.

<http://www.abuaf.com/directo/explotacion/ex99.htm>



De la misma manera y en sentido contrario la reapertura de la línea 102 supondría una vía que permitiría la comunicación directa y única desde Europa para trenes de más de 750 metros en un recorrido sin pasos a nivel, en una línea preparada para doble vía en túneles y puentes, con la máxima velocidad para las mercancías, con un ahorro de 90 kilómetros respecto a las alternativas actuales. Este ahorro expresado en hasta 465 millones de euros según el Estudio del plan Estratégico de Burgos se puede consultar en el siguiente enlace, o en código bidi abajo mostrado.

[http://burgosciudad21.org/adftp/Corredor Atl%C3%A1ntico-Tte Ferroviario Mercanc%C3%ADas-1.3.pdf](http://burgosciudad21.org/adftp/Corredor%20Atl%C3%A1ntico-Tte%20Ferroviario%20Mercanc%C3%ADas-1.3.pdf)



Además el potencial que genera es aún mayor, al ser la vía que posibilitará el cambio de ancho de vía de todas las demás, si así se decidiese.

- **Exponemos que puede tener un papel claro dentro de los planes previstos por el gobierno, referentes a las autopistas ferroviarias entre Francia y España**

La línea 102 o Directo Madrid - Burgos por Aranda, está integrada dentro del eje natural de mercancías Norte - Sur por carretera, Irún - Madrid - Algeciras. Y que dichas circulaciones contabilizadas en el estudio del eje MADRID - LYON eran de aproximadamente 14 millones de toneladas entre Madrid e Irún. Además de tener en la actualidad unas 3250 circulaciones de vehículos pesados al día y que la UE pretende reducir.

- Aclaremos que la inversión necesaria para la reapertura para garantizar todas las medidas de seguridad y de equipación con la que disponía es de 88,5 millones de euros, y que la inversión inicial de 15 millones de euros de la primera partida presupuestaria, sería para la reapertura del túnel que **lleva 6 años cerrado con una inversión de sólo 3 millones** y cuya situación muy crítica en estos momentos puede agravarse y aumentar dicha partida en 10 veces más si las condiciones de cerramiento continúan.

Además dicha cuantía favorecerá la revisión de todos los túneles en los 280 kilómetros, revisión y perfilado de la vía, arreglo de pasos superiores que fueran necesarios, revisión de cunetas y sistemas de canalización de agua, así como la apertura sólo con bloqueo telefónico para la adecuación de las obras, y la redacción de un proyecto para la instalación del sistema de radiotelefonía tren tierra.

Esta partida iría complementada con otras plurianuales que permitirían añadir desde la instalación del sistema tren tierra, hasta la restauración del cableado de CTC o valorar el cableado ERTMS ya presente en la estación de Soto del Real y que es financiado por la UE.

- Sabemos que **las políticas Europeas del transporte, favorecen la apertura e integración de dicha línea en los corredores Europeos del Transporte, TEN -T.** Así como la modernización y cuantas adecuaciones sean necesarias.

- **Las necesidades de pasajeros** sobre la línea no son mínimas para los 180.000 afectados en media distancia y cercanías.

Pese a contar durante muchos años, con trenes de recorrido internacional desde Madrid hasta París. Sin embargo los injustificados altos precios, de hasta 31 euros (con un kilometraje añadido de la línea de Burgos - Valladolid- Madrid) forzaron el cierre del servicio de pasajeros que había y que posteriormente de manera extraña se realizó por autobús por el mismo importe. Siendo los datos de este servicio de autobús, que triplicaba el del autobús regular, los utilizados para justificar el cierre de dicho servicio.

- Las necesidades de pasajeros sobre la línea son mínimas, pese a contar durante muchos años, con trenes de recorrido internacional desde Madrid hasta París. Sin embargo los altos precios, de hasta 31 euros forzaron el cierre del servicio de pasajeros que había y que de manera extraña se realizó por autobús por el mismo importe durante 2 años.

Esta reapertura además, posibilita una conexión más dentro de la red, que debe ser valorada con precisión, ya que en la actualidad circulan una media de 76 autobuses diarios por la A1 con diferentes destinos en temporada baja, y que las comparaciones horarias de estos servicios pueden suponer un ahorro de hasta 2 horas con el mismo precio y que las licitaciones para el transporte por autobús conjuntamente con los trayectos de otras regiones por la A1 de aproximadamente 2 millones de viajeros dan estos datos para que no puedan plantear ningún tipo de inconveniente para la apertura de la línea 102.

Además de establecer nuevas conexiones, con vías para trenes convencionales modernos, La línea 102 ha tenido velocidades máximas de 140 km/h, posibilitando en algunos tramos hasta los 170km /h. No es una línea vieja, pero en 50 años no ha tenido más de 5 o 6 millones de euros destinados en mejoras para el aumento de velocidad y muchas desatenciones para las posibilidades que ofrece en el resto de la Red.

La idea de los corredores Europeos y su visión hacia la modernización de la línea, conforme a la normativa del 2013 posibilita que con poco esfuerzo y presupuesto se pueda conseguir una línea de altas prestaciones que descongestione y dirija todas las mercancías en cualquier tipo de ancho de Norte - Irún a Sur- Algeciras.

Seguimos apostando por un tren de pasajeros para esas 180.000 personas afectadas. Queremos los mismos servicios mínimos que otras comunidades. Recordamos que hay líneas convencionales en España abiertas exclusivamente con circulaciones sólo con 5 servicios de pasajeros, con los mismos servicios mínimos pretendidos por la nuestra. En breve habrá más ofertas de compañías que podrán circular en toda la Red y no sólo en el sector del AVE lo que reportará más dinero.

Creemos necesario incidir en el desentendimiento por parte del administrador de esta vía, pues el derrumbe del túnel afecta a la población de Somosierra que está situada encima.

Pensamos que mientras otras líneas con 7-8 circulaciones al día reciben 330 millones de euros, la nuestra sigue con las vías nuevas sin estrenar desde hace 6 años y con un número de circulaciones inicial de no menos de 21 para mercancías y otras mínimas 6 de pasajeros. Pues los únicos servicios modernos y rápidos que han pasado por la vía han sido para el resto de ciudades y provincias de toda España.

Lanzamos esta pregunta;

¿Por qué la autovía de Burgos no tiene en paralelo su eje ferroviario? Me explico:

- N2 o A2 Línea férrea Madrid, Zaragoza, Barcelona, por duplicado AVE + ancho ibérico.
- N3 - A3 AVE + ancho ibérico.
- N4 - A4 lo mismo.
- N5 - A5 solo ancho ibérico, pero tendrá AVE, como no.
- N6 - A6 AVE + ancho ibérico

Y por fin A1 - N1 NO TIENE NI AVE NI ANCHO IBÉRICO.

Lo mismo ocurre con las líneas de los tres directos del Plan Guadalhorca, todas ellas a excepción del Directo Madrid – Burgos están abiertos y con las infraestructuras citadas

anteriormente.

Estas mejoras horarias así como el aumento de conexiones en la RED Europea son pretensiones recogidas y valoradas por la normativa de la UE del 2013. Que además luchan contra la pérdida de población, la accesibilidad y la vertebración territorial. Y que muchos países ya han puesto en marcha mejorar la red Convencional en vez de dejarla desaparecer.

En la actualidad circulan una media de 76 autobuses diarios por la A1 con diferentes destinos, y que las comparaciones horarias de estos servicios pueden suponer un ahorro de hasta 2 horas con el mismo precio que el del autobús.

Que las licitaciones para el transporte de viajeros conjuntamente con los trayectos de otras regiones por la A1 son de aproximadamente 2 millones de viajeros.

Recordamos que hay **líneas de f.c. en España** abiertas exclusivamente con circulaciones sólo de pasajeros, con **los mismos servicios mínimos que los pretendidos por la nuestra.**

Estas mejoras horarias así como el aumento de conexiones en la RED Europea son pretensiones recogidas y valoradas por la normativa de la UE del 2013. Que además luchan contra la pérdida de población, la accesibilidad y la vertebración territorial.

Por nuestra parte, seguimos proponiendo la inclusión de la vía en los corredores europeos, para lo cual llegamos 3 años tarde y debemos fijar el rumbo darnos prisa. Sabemos de las facilidades económicas que hay, de la necesidad de subir la tasa de transporte por ferrocarril hasta los estándares europeos fijados del 20% y además por frenar los efectos del cambio climático.

Sabemos que a nuestra línea cumple con estos requisitos al 99%, y le siguen exigiendo estudios cuando al modelo AVE no se le ha pedido ninguno.

El último de INECO con muchos errores, inexactitudes y sesgos que incluso no hace una valoración racional de lo que supone para castilla y león la pérdida de este corredor natural y la doble conexión con Madrid .

Contamos con un estudio de la UBU que cifra en 465 millones de euros en 20 años de ahorro con respecto a las alternativas actuales en caso de una sola vía electrificada y en caso de ser doble este sería de 900 millones en el mismo plazo, es por tanto que esperamos que sea la punta de lanza para la mejora de esta red.

Adjuntamos a esta carta, la respuesta al estudio de viabilidad de INECO respecto a la línea 102 que refleja el número exacto de errores.

Adjuntamos el enlace de unos vídeos explicativos, de nuestras jornadas organizadas en Aranda de Duero, y que vienen a mostrar esta carta.

Ponentes de las jornadas informativas.

Ponente Juanjo Olaizola - Director del museo Vasco del Ferrocarril

<https://youtu.be/ooEhG31vAuY?t=10m20s>



Ponente Antonio Melón - Presidente de la Asociación Recuperación del Patrimonio Ferroviario

<https://youtu.be/OOrDOxvUbv8?t=26m1s>



Ponentes Asier Varona Gerente de Sibport Bilbao

Emiliana Molero Secretaria general de FAE

<https://youtu.be/Xxz8YRKqZ4k?t=15m25s>



Reciban un saludo.

Plataforma por el Ferrocarril Directo Madrid - Aranda de Duero - Burgos, línea 102.

Calle del Río Lobos, 3, 4º B 09400 Aranda de Duero (Burgos)

Inscrita Registro de Asociaciones Grupo 1ª sección 1ª

Número Nacional 609874 CIF: G09580887

Plataforma.directo.madrid.burgos@hotmail.com

<https://www.facebook.com/defensaferrocarrilarandadeduero/>



En el enlace superior puede visitar y consultar el estado actual de la vía y otros datos de interés, así como las movilizaciones sociales que han sucedido en Aranda en favor del Tren.

Adjuntamos a esta carta, la respuesta al estudio de viabilidad de INECO respecto a la línea 102 que refleja el número exacto de errores.

Adjuntamos un documento de valoración de esta línea para los corredores Europeos de transporte TEN-T cuya información está repartida a distintos europarlamentarios.

Adjuntamos el enlace de unos vídeos explicativos, de nuestras jornadas organizadas en Aranda de Duero, y que vienen a mostrar esta carta.