

## DESVENTAJAS Y RIESGOS QUE PRESENTA EL TRAZADO ACTUAL DE LA LAV POR LA SIERRA DE SAN MAMEDE.

Extracto de comentarios enmarcados en una discusión sobre el AVE gallego, en el blog [infraestructurasgalicia.blogspot.com](http://infraestructurasgalicia.blogspot.com), publicados en el mes de noviembre de 2009. Como se puede ver a fecha actual los problemas anticipados en el punto de "Financiación" ya se han presentado. Y todavía no ha empezado la obra. Desde el ministerio de Economía se ha presentado un plan que recorta los fondos de Fomento para este año en una cantidad muy elevada (y es un plan a cuatro años...):

<http://infraestructurasgalicia.blogspot.com/2009/11/el-ave-galicia-esta-hecho-con-retales.html>

[http://www.elpais.com/articulo/economia/Fomento/absorbe/recorte/gasto/ministerios/2010/elpepieco/20100203elpepieco\\_3/Tes](http://www.elpais.com/articulo/economia/Fomento/absorbe/recorte/gasto/ministerios/2010/elpepieco/20100203elpepieco_3/Tes)

*"En el informe que presenta el trazado alternativo se analizan las ventajas de este, pero no se entra de lleno en las desventajas del trazado proyectado. Son riesgos que están ahí.*

*Habría que hacer algunas matizaciones, y analizar riesgos de que la cosa se vaya de madre durante la etapa de construcción.*

*Ya se está yendo de presupuesto, y aun no tenemos el proyecto concluido. Vamos que puede llegar a ser una fosa de meter dinero.*

*Luego tenemos las fechas. Mucha gente ya tiene los pies en el suelo y ve en el horizonte que esto se puede ir a los años veinte. Hay muchas cosas que pueden fomentar el retraso. Y cosas no teóricas, sino cuestiones que están ahí. Como si tienes un palé de una grúa encima de la cabeza. Además el sistema de sujeción con muchos puntos débiles. Puede caer o puede no caer, pero no tiene buena pinta la situación. Tensión gratuita que además se puede evitar.*

*Pero luego hay más cosas aparte de las comentadas en el informe que pueden retrasar la obra:*

*\*\*\* Hay cosas como las que ha comentado XCF, por ejemplo hay que crear caminos de acceso. Los viaductos, por lo menos los que servidor ve últimamente, van con muchas piezas prefabricadas. Piezas grandes, piezas que van en enormes trailers. El terreno no es para meter ese tipo de material. Caminos de tractores y fuertes pendientes. Tendrán que contentarse con hacer caminos para hormigoneras, y encofrar in-situ. No veo posible llevar las piezas con helicópteros. Así que encofrar, viajes de hormigoneras. Pues a lo mejor el tiempo se va al doble de lo normal... (Algún experto puede comentar la situación con más exactitud se lo agradecería) Pero la cosa va por ahí, probablemente doble de tiempo.*

*\*\*\* **Tuneladoras:** Para ir rápido hacen falta tuneladoras. Y aun así es una obra inmensa, por los km. Bueno, parece que en principio les hace falta así como una docena. ¿Cuántas tuneladoras habrá en España? ¿Más de una docena?. Y si va a haber 20 túneles tocan a prácticamente a dos por cada. Es decir ya hay cola. Primero uno y luego el segundo.*

*Si se consiguiesen muchas, hay un problema grande de cómo llevarlas a mitad de las montañas. Porque si hay que pasarlas por los túneles que vayamos construyendo con dos bastaría. Como haya pocas, las colas se incrementan, y si al final hay que hacer 4 túneles por tuneladora, pues vayamos sumando el tiempo de cada túnel, el transporte de un túnel a otro...*

*Pero hay que considerar, por ejemplo, tramos que coincidirán en el tiempo: Ourense-Vigo, harán falta tuneladoras, (por lo que me suena hay uno de 13km y alguno más habrá). Ourense-Lugo, también harán falta tuneladoras. Pero claro, en Asturias también harán falta. Y en Cantabria, y en Extremadura, y en el País Vasco. Y para hacer el corredor que aprobaron el otro día Mediterráneo-Cantábrico. Y para el túnel que prometió el otro día el ministro a la T4 de Barajas, y para... y para...*

*Harán falta tuneladoras para las obras de cercanías de toda España. Para obras de Autovías... Metros de Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla, Bilbao...*

*¿Alguien se cree que van a estar la mayoría de tuneladoras, en una obra, en una provincia de España, y las otras 49 esperando? Lav, líneas férreas convencionales, carreteras, metros... Políticos con cargos importantes de todas las administraciones esperando (años)....*

*Si ya en infraestructuras normalmente somos últimos, ¿vamos a asistir al espectáculo de cómo España entera entrega prácticamente la totalidad de sus tuneladoras durante varios años y se queda mirando con sus obras paralizadas?...*

*Pues al final mandarán alguna, otra no vendrá por que hace falta no sé donde que era de urgencia, otra prometerán que la mandan en un año y luego no podrá por que hace falta no sé dónde. Luego que no haya problemas con el ministro, como comentaré después.*

*Y claro, como las obras no vayan con tuneladoras ya me contareis. Entonces lo del 2020 ya no sería 2020...*

*No quiero ser agorero. Hace un siglo se proyectó una obra que estaría terminada en 5 años. El plazo se multiplicó por 6. Repasen la historia. Hay una página por ahí que cuenta toda la cronología del ferrocarril Zamora-Ourense. Sino "Carrilanos" es una buena fuente de documentación para ver pesares y penares.*

*\*\*\* **El Ministro.** Ahora parece que hay un ministro preocupado por el AVE gallego. SE preocupa y está pendiente.*

*Pero no va a estar siempre. En 2012 hay elecciones. Puede que gane el PP. Si gana el PSOE, puede que deje el ministerio en 2013 por las elecciones gallegas. Si se va el ministro, el que venga, nombrará un equipo nuevo, con distintas personas de su confianza. Los que están ahora que a lo mejor están muy implicados por contagio con José Blanco, se tendrán que ir a otros puestos... Y, ¿Qué pasa si los que vienen tienen otros intereses o preocupaciones?*

*En 2012 es cuando la obra prácticamente estará empezando. Y entrando en su cuesta arriba. Como decía XCF la obra más complicada de España. Obra de muchos años. Como es una obra complicada necesitara atención. Si llega un ministro que mire a otro lado, ¿Qué puede pasar?. Si cuando la obra es más complicada llega un ministro, del tipo de Magdalena Álvarez con otros intereses...*

*Si empieza a llevarse tuneladoras. Si hay imprevistos y hay que poner más dinero. Si falla el terreno o el clima y hay que redoblar los esfuerzos. Si entramos en estancamiento económico y hay problemas de financiación... ¿Qué puede significar eso?: más retrasos.*

*Que a lo mejor sigue Pepe Blanco hasta el 2017 (prácticamente imposible por lo que he comentado anteriormente), y está encima, superando la cuesta arriba de la obra.*

*Pero hay casi todas las papeletas que en 2012 tendremos otro ministro. Otro riesgo de retrasos.*

*Otro riesgo de que el que venga afronte los problemas adecuadamente. Y como vemos los riesgos se van acumulando.*

**\*\*\* Funcionarios.** Este punto está relacionado con el anterior. Como sabemos Fomento necesita funcionarios para dirección, supervisión etc. Hay muchos trabajos como redacción de proyectos, que los hacen empresas externas, pero los anteriores, lógicamente se los reserva el ministerio.

*Estos trabajos se realizan por personal especializado: Ingenieros, personal directivo, y distinto personal técnico. Y también hay que contar con el personal administrativo, que está familiarizado con la materia.*

*Bueno, como decía antes España tiene 50 provincias. Innumerables obras de ferrocarril, carreteras, infraestructuras urbanas, etc.. Esos funcionarios que el ministerio dedica a cada proyecto no son infinitos. Son gente muy especializada y difícilmente sustituible. El ministerio tiene que repartir funcionarios a los distintos proyectos nacionales.*

*Cuanto más larga sea la obra de Lubián Ourense, más tiempo recursos y tiempo de dedicación necesitará. Es decir en principio el ministerio habrá de dedicar más gente de lo normal y durante más tiempo del normal. Si durante ese tiempo surge un problema urgente en otro lado, algunos de esos funcionarios no podrán dedicar el tiempo requerido a este proyecto y tendrán que acudir a resolver el problema.*

*Si en ese largo tiempo, hay una novedad política, digamos que por ejemplo el presidente del gobierno, se compromete por dimes y diretes, o pactos cuasi políticamente obligatorios, o cualquier tipo de circunstancia política, a una obra que entre en competencia con esta, los funcionarios del ministerio volverán a tener un problema para dedicar su tiempo al Lubián-Ourense.*

*¿En que deviene esto?. Pues en que el tiempo que no dediquen se irá acumulando. Como decía antes los recursos son finitos por que son muy especializados. Ese trabajo acumulado habrá que hacerlo más tarde...*

**\*\*\* Financiación.** Otro riesgo importante. La obra vale una millonada. La situación económica actual es de crisis. Un pequeño respiro, el PEC se ha retrasado un año, pero sigue coincidiendo con la curva ascendente de dificultad de la obra.

*En cuanto la crisis toque fondo empezará la recuperación. La recuperación puede ser rápida o lenta. El casi descalabro del sistema financiero mundial hace unos meses, la crisis mundial, el efecto de la crisis mundial en nuestro país, la burbuja inmobiliaria en lenta explosión... Todos estos son indicadores de que el futuro no va a ser como el pasado reciente.*

*Hay un riesgo más que probable de que la economía pueda entrar en fase de estancamiento. Es decir nos podemos recuperar, pero quedarnos ahí.*

*Para ponernos en el caso: es como cuando tienes dinero ahorrado en el banco, te va bien, y llevas buena vida. Pagas tus letras y te queda dinero para otras cosas e inversiones. De repente empieza una etapa de crisis en tu vida, y el dinero empieza a llegar con dificultades, pero tienes la base de la situación anterior: ahorros, inversiones consolidadas etc. Y afrontas las primeras etapas de tu situación de crisis con reservas. Lo llevas más o menos bien. Al pasar un tiempo tocas fondo y empiezas a recuperarte, recuperas cierta estabilidad. Las cosas van mejor. Pero has gastado esas reservas y esa buena base anterior. Vas más al día. El problema al ir al día es que todos los días tienes que buscarte la vida. No te puedes permitir el lujo de hacer una inversión fuerte, comprar un coche, una casa. Tu vida mejora, pero lentamente.*

*Si en ese momento aparece algún problema un poco fuerte, puedes tener dificultades para afrontarlo. Ya no tienes aquellas base que tenías. Además hay que seguir pagando la letra. Si vas al banco, puede que no te de otro préstamo por que hay poco margen.*

*Y eso se puede trasponer a cuando hablo de dificultades de financiación. Lubián-Ourense es una obra muy ambiciosa.*

Muy alargada en el tiempo. Los riesgos económicos se pueden presentar a lo largo de todo ese tiempo.

La situación económica del país ya sabemos cuál es. El gigante mundial anda con pies de barro, no está para muchos movimientos alegres. Un paso en falso en estos momentos, puede ser muy perjudicial para el sistema. Si el sistema se perjudica, la ola nos llega a nosotros. Luego la financiación por endeudamiento puede llegar con dificultad por la citada falta de margen.

A este respecto hay que matizar que a veces da la sensación de que los recursos económicos del Estado son ilimitados. Hay que tomar conciencia de que no es así. Y debemos de tener en cuenta que cuando anda la cosa justa, esos recursos se reparten también entre las otras 49 provincias.

Quiero decir que si hay problemas de financiación en el futuro, la obra no se va a parar, o dejar. Para eso tendría que quebrar el país. Pero si se puede retrasar. Y bastante. Depende de los problemas y de las otras prioridades que haya en ese momento. Se puede convertir en un lento goteo.

Para finalizar resumo otros riesgos que ya se habían apuntado en el informe:

**-Riesgos por los antecedentes:** La obra del siglo pasado fue muy difícil. Como decía antes su plazo se multiplicó por 6. La obra actual calca el recorrido. Los problemas de entonces siguen estando en el mismo marco geográfico.

**- Los problemas de acceso** son significativos, al tratarse de una zona de sierra alta. Muy pocas carreteras y el acceso de una montaña a otra es difícil. Habría que construir o reformar caminos y buscar medios alternativos de transporte de materiales. En su momento (años 40-50) hubo que utilizar teleféricos para subir los materiales. Esto da una idea de en que campo jugamos.

**-Zona de frecuentes nevadas.** Las nevadas pueden producir problemas en los accesos. Pueden producir problemas también en la construcción de los viaductos al dificultar el trabajo normal de los obreros. El frío excesivo merma la productividad.

**-Problemas geológicos:** en sus momentos hubo zonas como la zona de túnel O corno, con características geológicas muy problemáticas. La composición calcárea y estratificada del terreno que producía continuos derrumbes. Desprendimientos que al final obligaron a realizar un túnel de 2 bóvedas. Había fuertes corrientes de agua cercanas a los 60 litros por segundo. Además esta agua era de tipo sulfuroso e impedía fraguar el cemento. Se llegó a terminar con todo el cemento que producía el país y hubo incluso que pedir un barco de 15.000 toneladas a Polonia para solventar la situación.

**-Túneles.** No sé los km de túneles que se han hecho hasta ahora en los veinte años de AVE en España (estaría bien saber ese dato), pero aquí irán como 50km por lo menos. Si nos vamos al diario de las cortes, por ejemplo con las autovías de Galicia, vemos que todas las interpelaciones y preguntas, son sobre retrasos. Y esos retrasos casi en la totalidad en los tramos de túneles. De los demás tramos, de retrasos prácticamente no se habla.

Habitualmente siempre que hay que hacer túneles hay retrasos. Aquí van sobre los 50km de túnel del tirón.

Como se ha visto, no es una cosa, son muchas. Cuando hay muchas, por probabilidades estadísticas, siempre hay alguna que puede fallar.

Recordemos la situación del palé antes mencionada.

Bueno, pues que cada uno saque sus conclusiones."

Todo esto es lo que nos puede esperar.