



La red ferroviaria vasca, del colapso a la modernidad (1977-2017)

Juanjo Olaizola Elordi¹

Resumen:

En el presente trabajo se analiza la evolución de la red ferroviaria vasca de ancho inferior al normal, desde el abandono de la explotación del último gran operador privado en España, Ferrocarriles y Transportes Suburbanos de Bilbao, en 1977, hasta la situación actual, en la que parte de la red se ha transformado en el moderno metro de Bilbao, con tres líneas gestionadas por dos operadores, mientras que el resto se ha convertido en el único caso de red regional que ha asumido las directivas europeas de total separación de la operación (EuskoTren) de la infraestructura (Euskal Trenbide Sarea). Se prestará especial atención a la delicada situación de partida que debieron afrontar las nuevas autoridades vascas al asumir la transferencia de la red ferroviaria en 1978/79, las actuaciones emprendidas para frenar el colapso del sistema, las negativas repercusiones del entorno en el proceso (crisis política y económica, inundaciones de 1983), las mejoras comerciales y tecnológicas introducidas, la evolución económica de las empresas en las que se ha fragmentado la red (Metro Bilbao, EuskoTren, Euskal Trenbide Sarea) y la progresión de sus tráficos, así como la recuperación del tranvía en Bilbao y Vitoria.

Abstract:

This paper analyses the evolution of the Basque narrow gauge railway network since the last great private operator in Spain, Ferrocarriles y Transportes Suburbanos de Bilbao, ceased operations in 1977 until today, when part of the network has been transformed into the modern Bilbao metro system, with three lines managed by two operators, and the rest has become the only case of a regional network that has assumed the European directives regarding the total separation between the operator (EuskoTren) and the infrastructure (Euskal Trenbide Sarea). Special attention is given to the delicate initial situation that the new Basque authorities had to contend with to go ahead with the transfer of the railway network in 1978/79, the actions taken to prevent the collapse of the system, the negative impact the circumstances had on the process (political and economic crisis, floods in 1983), the commercial and technological improvements introduced, the economic development of the companies into which the network was divided (Metro Bilbao, EuskoTren, Euskal Trenbide Sarea) and the growth of traffic, as well as the recovery of the Bilbao and Vitoria tram systems.

Palabras clave: Euskadi, EuskoTren, Metro, infraestructuras

Keywords: Euskadi, EuskoTren, Metro, infrastructures

Códigos JEL: R40, R41, R42, R49

¹ Doctor en Historia Contemporánea (UNED). Museo Vasco del Ferrocarril, c/ Julián Elorza, 8 20730 Azpeitia (Gipuzkoa), 943 15 06 77, 656 78 00 08, olaizola@euskotren.eus.



1. Una red descapitalizada (1978-1995)

El 4 de enero de 1978 se constituyó el Consejo General Vasco, primer paso para la recuperación del régimen autonómico en Euskadi tras la muerte del dictador Franco.² Entre las competencias cedidas al nuevo órgano por el gobierno central cabe destacar las reguladas en virtud del Decreto 2.488 de 25 de agosto de 1978, por el que se transferían las competencias relativas al establecimiento, organización y explotación de ferrocarriles y tranvías «cuando no tengan ámbito nacional, discurren íntegramente por el territorio del País Vasco y no estén integrados en Renfe».³

El Consejo General Vasco recibió las transferencias de las diversas líneas ferroviarias situadas en el ámbito de su competencia en dos etapas. La primera correspondió al conjunto de líneas gestionadas por la empresa Ferrocarriles y Transportes Suburbanos (FTS), que había renunciado a su explotación el 15 de diciembre de 1977. Esta red estaba constituida por los ferrocarriles de Bilbao a Plentzia, de Bilbao a Lezama, de Lutzana a Sondika y de Matiko a Azbarren, complementadas por diversos servicios de transporte de viajeros por carretera. Tras el abandono de su gestión, en principio estaba prevista su integración en el Consorcio de Transportes de Vizcaya, constituido en 1975 para la creación del futuro Metro de Bilbao.⁴ Sin embargo, este organismo todavía no se encontraba operativo, por lo que se optó por decretar la asunción de la gestión de estas líneas (incluidas las de autobuses) por la empresa estatal Feve, no la plena titularidad, durante un periodo improrrogable de seis meses que, debido a la inestable situación política del momento, finalmente se hubo de prorrogar medio año más. Entre tanto, dado que la situación del citado Consorcio no había variado, se decidió que, finalmente, estas concesiones ferroviarias y de carretera fueran asumidas por el Consejo General Vasco, lo que tuvo lugar el 15 de diciembre de 1978.⁵

La segunda fase de transferencias se vio retrasada por las discrepancias surgidas a la hora de interpretar lo marcado por el Decreto 2.488. Por una parte, desde el gobierno central se defendía que todas las líneas de vía métrica del País Vasco, salvo las de los antiguos FTS, formaban parte del gran corredor de la cornisa cantábrica que enlaza Ferrol con Hendaia o eran ramales de éste, por lo que su ámbito excedía al de la Comunidad Autónoma y no podían ser transferidas. Por otra, el Consejo General Vasco consideraba que debían ser transferidas todas las antiguas concesiones que dieron lugar al desarrollo de las líneas de vía estrecha del territorio, por lo que entendían que únicamente eran de ámbito extracomunitario las concesiones de La Robla (León) a Balmaseda (Bizkaia) y de Solares (Cantabria) a Zalla (Bizkaia). Finalmente, y tras duras negociaciones, se alcanzó una solución salomónica: Se transferirían las líneas electrificadas; Bilbao a Donostia y su continuación a la frontera francesa (el popular «Topo»), así como el ramal de Amorebieta a Bermeo, mientras que permanecerían en manos de Feve las

² *Boletín Oficial del Estado*, Nº 5, 6 de enero de 1978, pp. 326-327.

³ *Boletín Oficial del Estado*, Nº 256, 26 de octubre de 1978, p. 24.663.

⁴ *Boletín Oficial del Estado*, Nº 314, 30 de diciembre de 1975, pp. 27.028-27.031.

⁵ Acuerdo del Consejo de Ministros del 15 de diciembre de 1978.



explotadas con tracción diésel, aunque algunas de sus históricas concesiones transcurriesen íntegramente en territorio de la Comunidad Autónoma Vasca, como es el caso de Bilbao a Zorroza, Zorroza a Balmaseda, Lutzana a Ireuregi y La Industrial a Azbarren. Es interesante señalar que, transcurridos más de treinta años, una sentencia del Tribunal Constitucional ha dictado que estas dos últimas no forman parte de la Red Ferroviaria de Interés General y, en consecuencia, pueden ser transferidas al Gobierno Vasco.⁶

Tras las citadas transferencias, materializadas el 1 de junio de 1979, las líneas de vía métrica del Consejo General Vasco quedaron conformadas por dos redes independientes, sin unión física entre ellas, ya que el antiguo nexo de unión, el ramal de Matiko a Azbarren, se encontraba con el servicio suspendido tras el hundimiento de un túnel el 1 de abril de 1969.⁷ Aunque este trayecto se incluyó entre las transferidas al Consejo General Vasco, nunca llegó a ser reabierta, utilizándose únicamente la pequeña sección de Azbarren a la estación colateral de Sarratu para facilitar el acceso a la factoría de Arcelor en Etxebarri. En definitiva, la red se dividía en:

- Antigua red de los FTS, de 41 kilómetros de longitud, formada por las líneas de Bilbao a Plentzia, Lutzana a Sondika, Bilbao a Lezama y Matiko a Azabarren.
- Línea de Bilbao a San Sebastián y Hendaia, junto al ramal de Amorebieta a Bermeo, con una longitud total de 158 kilómetros.

Característica común a ambas redes era el hecho de que se encontraban totalmente electrificadas a la tensión de 1.500 voltios en corriente continua, aunque en la antigua red de los FTS la polaridad estaba invertida respecto a la práctica habitual, encontrándose el positivo en el carril y el negativo en la catenaria. Junto a las explotaciones ferroviarias, el Consejo General Vasco también recibió cinco líneas de autobuses, con un recorrido total de 86 kilómetros, anteriormente explotadas por los FTS en el entorno de Bilbao.

La situación que presentaban ambas redes en el momento en que fueron transferidas al Consejo General Vasco era muy deficiente. Como se ha señalado, hasta diciembre de 1977, la red de FTS había sido operada por una empresa privada, fuertemente descapitalizada en sus últimos años de gestión (Olaizola 2007-2, pp. 117-136), y lo mismo había sucedido con las líneas de Bilbao a San Sebastián (Olaizola, 2007-1, pp. 391-424) y con el «Topo» (Olaizola, 2012, pp. 86-103), pertenecientes hasta 1972 y 1973, a los Ferrocarriles Vascongados y a la Sociedad Explotadora de Ferrocarriles y Tranvías, respectivamente. Por lo que respecta al ferrocarril de Amorebieta a Bermeo éste había sido de titularidad pública desde 1932 y, aunque Feve lo había electrificado en 1973, otras instalaciones y equipamientos eran también obsoletos (Olaizola, 2005, pp. 115-123).

⁶ *Boletín Oficial del Estado*, Nº 181, 28 de julio de 2016, pp. 52.776-52.796.

⁷ Ferrocarriles y Transportes Suburbanos de Bilbao, *Memoria de 1969*, p. 3.



Dado que FEVE nunca llegó a asumir la completa titularidad de las líneas de los antiguos FTS, no realizó ninguna mejora en esta red. Por el contrario, si había emprendido la modernización del «Topo», reinaugurado el 5 de mayo de 1978,⁸ tras la renovación integral de vías, electrificación y material móvil, y, cuando se produjo su transferencia, también estaba desarrollando trabajos de modernización de la línea de Bilbao a San Sebastián, donde prestaban servicio locomotoras y coches con más de cincuenta años de vida.

La deficiencia del servicio prestado, con instalaciones y material obsoleto, unido a otros factores como la crisis económica o la progresiva motorización de la sociedad vasca, había provocado a lo largo de los años setenta la caída de la demanda de los servicios ferroviarios. Así, las líneas de los antiguos FTS habían pasado de transportar 31.370.440 pasajeros en 1976 a 22.100.000 en 1979 y la línea de Bilbao a San Sebastián, de 5.281.996 a tan solo 1.431.490 en 1979. Por el contrario, la única línea modernizada, el «Topo», había visto incrementar su clientela desde los 3.518.004 viajeros en 1970 a los 4.123.000 registrados en 1979.

Una vez consolidado el régimen autonómico con la definitiva constitución del Gobierno Vasco el 9 de abril de 1980,⁹ sus rectores decidieron crear una sociedad pública destinada a gestionar directamente los servicios de transporte público de su titularidad, lo que condujo a la constitución, el 24 de mayo de 1982, de la empresa EuskoTrenbideak/Ferrocarriles Vascos, S.A., más conocida por el nombre comercial que adoptó en 1995: EuskoTren.¹⁰

EuskoTren tuvo que afrontar la urgente renovación de sus explotaciones, no sin titubeos, ya que en principio se llegó a considerar el cierre de algunas líneas y su sustitución por servicios de autobuses. Este fue el caso del Ferrocarril del Urola (Zumárraga a Zumaia), cuya gestión fue cedida al Gobierno Vasco por su antiguo concesionario, la Diputación Foral de Gipuzkoa, el 5 de marzo de 1985.¹¹ A pesar de que se realizaron importantes obras para su renovación, este ferrocarril fue finalmente abandonado el 2 de febrero de 1988.¹² Situación similar fue la experimentada por el transporte de mercancías, que se suspendió en el año 1986 ante las graves deficiencias que presentaba el obsoleto material móvil utilizado en este servicio. Por otra parte, las trágicas inundaciones que asolaron el País Vasco en el verano de 1983, supusieron no solo la destrucción de numerosas instalaciones y material móvil, sino también la temporal suspensión del servicio en varios tramos, con su negativa repercusión en el tráfico y los ingresos de la empresa. La explotación no pudo normalizarse hasta finales de febrero de 1984.¹³

Pese a lo antes señalado, EuskoTren también emprendió importantes trabajos de renovación de sus activos, sobre todo en lo referente a sus infraestructuras, vías, electrificación, sistemas de seguridad y material móvil, fundamentales para

⁸ *La Voz de España*, Nº 12.936, 6 de mayo de 1978, pp. 1 y 11.

⁹ *Boletín Oficial del Estado*, Nº 91, 15 de abril de 1980, p. 8.100.

¹⁰ *Boletín Oficial del País Vasco*, Nº 72, 4 de junio de 1982, pp. 1.290-1.298.

¹¹ *Boletín Oficial del País Vasco*, Nº 51, 6 de marzo de 1985, pp. 1.074-1.075.

¹² *Boletín Oficial del País Vasco*, Nº 84, 4 de mayo de 1989, pp. 2.852-2.854.

¹³ *Carril*, Nº 8, junio de 1984, p. 60.



garantizar la seguridad del servicio y, al mismo tiempo, ofrecer al cliente una imagen moderna y atractiva. Entre los hitos más importantes del periodo comprendido entre 1979 y 1994 cabe destacar:

- 1 de febrero de 1986, introducción de material móvil de nueva construcción, en concreto, la serie 200 en la línea de Bilbao a Plentzia, operación que, a su vez, permitió transferir los vehículos más modernos de este ferrocarril al de Bilbao a San Sebastián y la definitiva retirada de su material más antiguo, con sesenta años de servicio, en 1989.
- 28 de noviembre de 1986, reapertura del tramo de Bilbao-Calzadas a Ciudad Jardín, en el que la circulación ferroviaria se encontraba suspendida desde 1969, con la consiguiente mejora de la accesibilidad de los clientes de la línea de Lezama al corazón de Bilbao.
- 29 de septiembre de 1989, establecimiento del servicio de cercanías denominado «Tranvía» entre Ermua y Eibar, que incluía la implantación de cuatro nuevos apeaderos intermedios en el trayecto. Este servicio recorre en sus cerca de cinco kilómetros de longitud un área urbana de gran densidad urbana.
- 1992, plan integral de modernización del «Topo», con la renovación de sus estaciones, la creación de nuevos puntos de parada en Anoeta, Galtzaraborda o Belaskonea y la introducción de moderno material móvil.
- 28 de septiembre de 1994, modernización integral de la línea de Bilbao a Lezama, con la construcción de una nueva estación en Sondika, el establecimiento de nuevos apeaderos y la prolongación de la línea de Lezama desde la estación del barrio de La Cruz hasta el corazón de esta población.

Buena parte de las inversiones realizadas en este periodo por EuskoTren y el Gobierno Vasco se centraron en la progresiva modernización de la línea de Bilbao a Plentzia, preparando su transformación en la futura línea Nº 1 del Metro de Bilbao, programa en el que cabe destacar la construcción de nuevos talleres y cocheras en Sopelana, inaugurados el 17 de marzo de 1989, el soterramiento de las estaciones de Erandio, Las Arenas y Algorta o la duplicación de vía entre Larrabasterra y Urduliz.

La incidencia de las inversiones realizadas tuvo directo reflejo en la demanda de los servicios de EuskoTren. Ésta había caído ininterrumpidamente desde los 36.234.000 viajeros transportados en 1979 hasta los 24.903.000 que utilizaron los servicios ferroviarios de esta empresa en 1984: una reducción del 31,3%. Desde esa fecha, la demanda experimentó un progresivo incremento que permitió, en 1993, superar nuevamente las cifras de 1979.

En este periodo EuskoTren no descuidó los servicios de transporte de pasajeros por carretera, al consolidar su antigua red en los alrededores de Bilbao al mismo tiempo que establecía nuevas líneas, complementarias a sus servicios ferroviarios, en Gipuzkoa. Asimismo, en 1994 el Gobierno Vasco transfirió a esta empresa la gestión del Funicular de La Reineta (Bizkaia) y del Museo Vasco del Ferrocarril (Azpeitia, Gipuzkoa).¹⁴

¹⁴ *Boletín Oficial del País Vasco*, Nº 29, 11 de febrero de 1994, pp. 1.046-1.055.



2. Una escisión traumática (1995-2006)

En 1994, EuskoTren alcanzó su récord histórico de demanda, 37.984.000 viajeros de pago, cifra que nunca ha vuelto a alcanzar esta empresa en su historia. Por el contrario, en 1996, la cifra de clientes cayó hasta los 24.401.000 pasajeros, únicamente el 64% de los registrados dos años antes.

Lo sucedido en este plazo tiene, en principio, una sencilla explicación. El 1 de noviembre de 1995 EuskoTren se vio obligada a ceder buena parte de su línea más activa, la de Bilbao a Plentzia, en concreto, el tramo comprendido entre las estaciones de San Ignacio y Plentzia, para su integración en la línea 1 del metro de Bilbao. Este servicio representaba, por si solo, el 50,1% de los viajeros transportados en 1994 y, por otra parte, solamente suponía el 12,5% de la red de EuskoTren, el 37,1% de los ingresos y el 27,5% de su plantilla, cifras que dejan patente que, proporcionalmente, era la que ofrecía, con notable diferencia, el mayor rendimiento de todas las que componían la empresa.

Sin duda, perder de golpe el 37% de los ingresos y el 50% de los viajeros resulta traumático para cualquier empresa, por lo que la primera pregunta que debe plantearse es si era necesaria e inevitable la escisión de la línea de Bilbao a Plentzia y su integración en una nueva sociedad operadora, Metro Bilbao. La experiencia en el entorno más inmediato no avalaba esta decisión, ya que tanto las líneas de carácter metropolitano gestionadas por Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya como por Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana siguieron (y siguen) en manos de estas empresas de ferrocarriles autonómicos. Además, existían grandes paralelismos con ésta última, ya que tanto el metro de Valencia como el de Bilbao son fruto de la evolución de antiguos ferrocarriles de vía estrecha, algo que trasciende en aspectos técnicos como el ancho de vía, que los convierte en los únicos metros de vía métrica del mundo.

Evidentemente, la creación de un nuevo operador supone la pérdida de economías de escala, la duplicación de gastos de dirección y estructura, así como una explotación menos eficiente de las infraestructuras disponibles. Por ejemplo, las nuevas cocheras y talleres de Sopelana, inauguradas por EuskoTren en 1989, se integraron en Metro Bilbao, lo que obligó a rehabilitar las antiguas de Lutzana para poder atender el mantenimiento del material móvil asignado al ferrocarril de Bilbao a Lezama. Por otra parte, de haberse mantenido la unidad de gestión, probablemente el esta última línea se habría integrado desde un principio en la red de Metro, lo que habría facilitado el acceso al aeropuerto de Sondika a través del ramal de Lutzana y, probablemente, cuando esta terminal se trasladó a Loiu en 1999, se habrían realizado las inversiones necesarias para mantener esta conexión. Por el contrario, en la actualidad, este aeropuerto, con un tráfico anual de casi cinco millones de viajeros, sigue careciendo de enlace con el Metro.

En resumen, ante la inexistencia de antecedentes similares y la, en principio, menor eficacia de la medida, ¿cuáles son los motivos que impulsaron a crear una nueva empresa pública para la gestión del metro de Bilbao en lugar de que ésta fuera asumida por EuskoTren, sociedad que en 1995 aportó el 84% de la longitud de



la nueva línea 1 y el 68% de su plantilla? La respuesta a esta cuestión se remonta a la propia Ley que impulsó la creación del suburbano de la capital vizcaína, aprobada veinte años antes, el 30 de diciembre de 1975, es decir, cuando todavía no se había iniciado la transición política hacia la democracia y, en consecuencia, era imposible prever la existencia de un gobierno autonómico en Euskadi que, a su vez, fuera titular de una empresa ferroviaria.¹⁵ En concreto, el artículo quinto de la Ley 44/1975 señalaba que «La gestión del ferrocarril metropolitano de Bilbao se llevara a cabo a través de una Sociedad Anónima a constituir por el Consorcio, [...], El Consorcio será propietario exclusivo del capital de la Empresa».¹⁶

Ciertamente, la Ley exigía la creación de una empresa específica para la gestión del futuro metro de Bilbao y, además, que su capital fuera propiedad exclusiva del Consorcio de Transportes de Vizcaya. Sin embargo, ninguna ley es inamovible, y menos cuando ésta siquiera cuenta con legitimidad democrática. Por otra parte, la propia evolución del proyecto del suburbano de la capital vizcaína ya había exigido, previamente, la modificación de otros preceptos no menos importantes de la Ley 44/1975, entre otros, el traspaso de las competencias que se reservaba el Estado al Gobierno Vasco y, sobre todo, la financiación de las obras que, según el apartado 2 del artículo cuarto, estaba prevista que sería asumida en un 50% por el Gobierno Central, en un 25% por la Diputación de Vizcaya y, el 25% restante, por los ayuntamientos afectados.¹⁷ En los años ochenta, ante la imposibilidad de que los municipios pudieran hacer frente a sus compromisos, éstos fueron asumidos por la propia Diputación que, finalmente se haría cargo del 50% de la inversión.

En resumen, fue la falta de voluntad política la que propició que, en lugar de modificar el artículo quinto de la Ley 44/1975 para poder encomendar la operación del nuevo metro a la sociedad pública que desde 1978 estaba gestionando la línea de vía métrica llamada a convertirse en la columna vertebral del nuevo metropolitano, se optase por constituir una nueva empresa operadora. Probablemente, esta ausencia de interés estuvo motivada por la pretensión de la Diputación Foral de Bizkaia de mantener el control sobre una inversión clave para el territorio, a la que había aportado el 50%, cuando EuskoTren dependía al 100% de su otro socio en el proyecto, el Gobierno Vasco. De este modo, se garantizó que, hasta 2010, el cargo de presidente de la nueva empresa pública Metro Bilbao, constituida el 18 de febrero de 1993, recayese sobre el propio presidente de la Diputación.¹⁸

El tiempo se encargó de demostrar que la creación de una nueva empresa operadora para el metro de Bilbao no era garantía suficiente para perpetuar el control de la Diputación. De hecho, cuando el Gobierno Vasco pasó a ser liderado por el Partido Socialista de Euskadi, logró desbancar a la institución foral de la Presidencia para situar en su lugar a su Viceconsejero de Transportes.¹⁹ Este relevo

¹⁵ *Boletín Oficial del Estado*, Nº 314, 30 de diciembre de 1975, pp. 27.028-27.031.

¹⁶ *Boletín Oficial del Estado*, Nº 314, 30 de diciembre de 1975, p. 27.030.

¹⁷ *Boletín Oficial del Estado*, Nº 314, 30 de diciembre de 1975, pp. 27.030.

¹⁸ Metro Bilbao, *Memoria de 1995*, p. 11.

¹⁹ *El Diario Vasco*, 18 de febrero de 2010, p. 7.



fue posible gracias a que, pese a que los municipios beneficiarios de la infraestructura finalmente no financiaron las obras, no perdieron su capacidad de voto en el Consorcio de Transportes, lo que permitió que algunos ayuntamientos con alcaldes socialistas sumasen sus votos a los de los representantes del gobierno autónomo.

En consecuencia, desde noviembre de 1995 la gestión y operación de las infraestructuras ferroviarias transferidas a Euskadi quedó dividida entre dos empresas, Metro Bilbao, que asumió el tramo de San Ignacio a Plentzia del ferrocarril de Bilbao a Plentzia, así como las sucesivas ampliaciones de nueva construcción en el corazón de la capital vizcaína, así como la línea 2 del metropolitano, y EuskoTren, que mantuvo las restantes líneas, así como los servicios de transporte de viajeros por carretera que explotaba en Bizkaia y Gipuzkoa.

Pese a la traumática escisión de 1995, EuskoTren continuó el proceso de modernización de sus servicios, con hitos entre los que cabe destacar:

- 5 de octubre de 1995, duplicación de la vía entre Lemona y Amorebieta.
- 2 de mayo de 1996, recuperación del tráfico de mercancías, abandonado diez años antes.
- 26 de septiembre de 1996, inauguración de la estación de Zumalakarregi, en la sección de Bilbao-Aduana a San Ignacio.
- 31 de octubre de 1996, enlace de la línea de Bilbao a Lezama con el tramo de Bilbao-Casco Viejo a San Ignacio, mediante la construcción de un nuevo túnel de conexión con Bilbao-Calzadas.
- 2 de julio de 1997, nueva estación intermodal con Metro Bilbao en Bolueta.
- 16 de marzo de 1998, apertura de la variante de trazado de Ixtaspe, diseñada para eludir un tramo de la línea de Bilbao a San Sebastián históricamente afectado por la inestabilidad del terreno.
- 9 de octubre de 1998, inauguración del ramal de acceso al corazón de Lasarte que, pese a su reducida longitud (1 km), permite el acceso de los servicios de cercanías de EuskoTren en el área de San Sebastián hasta el corazón de esta importante localidad.
- 10 de marzo de 2005, variante de Lugaritz (2,5 km), con nueva estación en Lugaritz y duplicación de vía entre Donostia y Añorga.

Pero, sin lugar a dudas, la principal novedad en estos años fue la recuperación del tranvía. Tras un primer intento para implantar este medio de transporte en Vitoria, que fue rechazado por su Ayuntamiento,²⁰ finalmente se optó por la construcción de una línea en Bilbao de la que el 18 de diciembre de 2002 se abrió al servicio su primera sección entre la estación de Bilbao-Atxuri y Uribitarte. Más tarde se amplió, sucesivamente, al museo Guggenheim (30 de abril de 2003),

²⁰ Ayuntamiento de Vitoria, *Acta de la sesión extraordinaria urgente celebrada el 1 de agosto de 1997*, pp. 16-22.



San Mamés (24 de julio de 2003), Basurto (22 de julio de 2004) y, años más tarde, hasta La Casilla (25 de abril de 2012).

Pese a las inversiones realizadas, no se pudo evitar la paulatina pérdida de pasajeros en los servicios ferroviarios y de carretera prestados por EuskoTren, cifras maquilladas por los más de dos millones de nuevos viajeros aportados por el tranvía de Bilbao en 2004. Por otra parte, en 1997 se retomó el transporte de mercancías en la línea general de Bilbao a Donostia y ramal de Bermeo, superando las 160.000 toneladas anuales en 2004, cantidad que, en todo caso, se encuentra lejos de las 660.000 toneladas movilizadas en estas mismas líneas en 1946.

En todo caso, las principales inversiones realizadas en la red ferroviaria de vía métrica dependiente de las instituciones vascas se centraron en la progresiva ampliación del metro de Bilbao, que, como ya se ha indicado, inauguró su primera línea a Plentzia el 11 de noviembre de 1995. Junto al tramo heredado de EuskoTren entre Plentzia y Elorrieta, la nueva línea sumaba un trazado completamente subterráneo, de siete kilómetros y doble vía que, tras servir ocho nuevas estaciones distribuidas por algunos de los barrios más populosos de la capital vizcaína como Deusto o Indautxu, concluía provisionalmente en el corazón histórico de la ciudad: la estación de Casco Viejo (antigua Bilbao-Aduana), punto en el que además se estableció enlace con la línea de EuskoTren a Lezama.

Esta primera línea experimentó sucesivas ampliaciones. Así, el 2 de julio de 1997 se prolongó desde el Casco Viejo hasta Bolueta, punto de enlace con la línea de EuskoTren de Bilbao a Donostia, que sumó tres nuevas estaciones a la red. El 13 de abril de 2002 entraba en servicio la primera fase de la línea 2, entre San Ignacio, Barakaldo y Urbinaga (Sestao), que también utiliza como tronco común con la línea 1 la sección comprendida entre Bolueta y San Ignacio, y que supuso incorporar cinco nuevas estaciones. Finalmente, el 8 de enero de 2005, el metropolitano se amplió simultáneamente en sus dos extremos, entre Bolueta y Etxebarri, por una parte, y entre Urbinaga y Sestao por el otro.

El impacto de la nueva red ferroviaria sobre la movilidad en transporte público en el área metropolitana de Bilbao es incuestionable. Como se ha señalado, en principio, la mayor parte de la primera línea del metro no era sino el antiguo ferrocarril de vía estrecha de Plentzia, al que se le había realizado una variante de trazado por el centro de la capital vizcaína, operación que ofreció un resultado abrumador: mientras que en su mejor ejercicio como ferrocarril convencional, 1976, había sido utilizado por cerca de 25 millones viajeros, en 2001 alcanzó los 55 millones. La apertura de la segunda línea no hizo sino disparar estas cifras, hasta situarse en casi 80 millones registrados en 2006.

Las elevadas cifras de demanda, unidas al pequeño tamaño de la red y una plantilla ajustada al máximo, permitió que en estos años Metro Bilbao alcanzase unos índices de cobertura del servicio poco comunes en el transporte ferroviario, con un máximo del 92,02% obtenido en 1999, cerca por tanto del equilibrio de explotación, cifra que contrasta con el 39,2% registrado por EuskoTren en el mismo ejercicio. La apertura de la línea 2, redujo momentáneamente estas cifras hasta el



84,77% en 2002, aunque pronto se inició su progresiva recuperación, con el 90,91% en 2006.

3. Más papistas que el papa (2007-2017)

Las medidas para la liberalización del sector ferroviario europeo emanadas a partir de la promulgación de la Directiva 91/440 el 29 de julio de 1991 ha impulsado, entre otros aspectos, la separación de las infraestructuras ferroviarias respecto a la operación de las mismas, con el teórico propósito de garantizar el acceso, en igualdad de condiciones, a empresas privadas que puedan competir por el mercado. Esta segregación afectaba exclusivamente a las grandes empresas ferroviarias públicas de ámbito nacional y, de este modo, en 2005, la red ferroviaria española vio como sus infraestructuras pasaban a ser gestionadas por Adif, mientras que la gestión de los servicios se mantenía en manos de Renfe, con el progresivo acceso de otros operadores privados, restringidos, al menos hasta la fecha, al transporte de mercancías.

No todos los países europeos actuaron de forma tan radical, ya que, mediante diversos artificios (creación de holdings, subcontratación al antiguo titular, etc.), Alemania, Italia o Francia han mantenido la integración vertical de sus empresas públicas ferroviarias, lo que no ha impedido el libre acceso de otros operadores privados en sus vías. Además, en España se trabaja en la actualidad para implantar un modelo similar.²¹ En todo caso, como se ha señalado anteriormente, este conjunto de directivas europeas solamente incumben a las empresas de ámbito estatal, no a las de carácter estrictamente local o regional, como EuskoTren. Y sin embargo, el Gobierno Vasco decidió ser más papista que el Papa y, sin ninguna obligación para ello, optó por seguir al pie de la letra la versión más ortodoxa de los dictados comunitarios, con la radical separación de la operación ferroviaria y la gestión de sus infraestructuras.

El 21 de mayo de 2004 el Parlamento vasco aprobó la Ley 6/2004 por la que se constituía la sociedad pública Euskal Trenbide Sarea/Red Ferroviaria Vasca, (en adelante ETS/RFV), a la que se encomendaría la gestión de las infraestructuras ferroviarias de titularidad autonómica en Euskadi.²² Como punto de partida, se integraría en el nuevo ente la Ingeniería para el Metro de Bilbao, S.A., (Imebisa), constituida el 4 de agosto de 1988 para gestionar los proyectos de construcción del Metro de Bilbao,²³ a la que el 1 de agosto se sumarían todas las infraestructuras, incluidos los puestos de mando para el control del tráfico ferroviario, titularidad de EuskoTren.²⁴ De este modo, desde dicha fecha, la gestión de la pequeña red ferroviaria vasca, de apenas 220 kilómetros de longitud, pasó a contar con tres operadores públicos: EuskoTren, ETS/RFV y Metro Bilbao.

²¹ *La Vanguardia*, 18 de diciembre de 2016, p. 10.

²² *Boletín Oficial del País Vasco*, 2 de junio de 2004, pp. 10.718-10.730.

²³ *Boletín Oficial del País Vasco*, 12 de agosto de 1988, pp. 5.073-5.081.

²⁴ *Boletín Oficial del País Vasco*, 30 de junio de 2006, pp. 13.621-13.639..



Es preciso señalar que la Ley de creación de ETS/RFV contemplaba, en su Disposición adicional segunda que:

1.- De acuerdo con lo dispuesto en esta ley, Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea asume la construcción de las nuevas líneas del ferrocarril metropolitano de Bilbao y la gestión de todos los bienes que, de acuerdo con la normativa del Reglamento n.º 2598/70 de la Comisión, integran la infraestructura ferroviaria de la que es titular el Consorcio de Transportes de Bizkaia.

2.- Los términos en que se llevará a cabo la construcción de las líneas y la gestión de los bienes se regularán en el convenio que se suscribirá entre la Administración general de la Comunidad Autónoma, el Consorcio de Transportes de Bizkaia y Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea.²⁵

Sin embargo, esta Disposición adicional, al menos hasta la fecha, no ha llegado a materializarse y la empresa Metro Bilbao sigue responsabilizándose del mantenimiento y la gestión del tráfico ferroviario en las líneas 1 y 2 de su titularidad. Ciertamente, parece de sentido común mantener la integración vertical en una red de transportes cerrada como es un metropolitano, en la que sería prácticamente imposible la concurrencia de operadores privados en libre competencia. Y, sin embargo, el sentido común que ha imperado en este caso, brilló por su ausencia en el modesto funicular de La Reineta, en el que, por las propias características físicas de este sistema de transporte, es imposible la concurrencia de otros operadores...

Cabe señalar que, aunque otros ferrocarriles autonómicos dieron algunos pasos hacia la separación de la operación respecto a la gestión de las infraestructuras, con la creación de Infraestructures Ferroviàries de Catalunya (Ifercat) o de la Entidad de Infraestructuras de la Generalitat en València (EIGE), en ninguno de ellos se llegó a consolidar este modelo.

Todo parece indicar que el objetivo final del proceso de segregación era el poder convertir a EuskoTren en un operador público con capacidad para ofrecer sus servicios en la red ferroviaria europea, sobre todo en la nueva red ferroviaria prevista para enlazar las tres capitales vascas entre sí, así como con el resto de la península y Europa. En todo caso, no está claro que fuera preciso proceder a dicha segregación y, de hecho, en la actualidad, una empresa integrada como Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya presta servicios de transporte de mercancías sobre las infraestructuras de Adif.

Por otra parte, cabe recordar que este proceso de segregación no afectó a los servicios de transporte de viajeros por carretera que presta EuskoTren, caso único también en España, donde no hay más operadores públicos ferroviarios que, a su vez, gestionen esta clase de servicios, que, además, no son de competencia de su titular, el Gobierno Vasco, sino de las Diputaciones Forales de Bizkaia y Gipuzkoa, respetivamente.

²⁵ Boletín Oficial del País Vasco, 2 de junio de 2004, p. 10.729.



A partir del 1 de agosto de 2006, EuskoTren pasó a actuar, exclusivamente, como operador de servicios ferroviarios, mientras que ETS-RFV se convirtió en el gestor de sus infraestructuras, incluido el control del tráfico, al mismo tiempo que se responsabilizaba de la construcción de nuevas obras, tanto en la red clásica como en las sucesivas ampliaciones del Metro de Bilbao. En este último, los hitos más relevantes desde entonces han sido:

- 20 de enero de 2007, prolongación de la línea 2 entre Sestao y Portugalete
- 4 de julio de 2009, prolongación de la línea 2 entre Portugalete y Santurtzi
- 28 de enero de 2011, prolongación de la línea 2 entre Etxebarri y Ariz
- 11 de noviembre de 2011, prolongación de la línea 2 entre Ariz y Basauri
- 28 de junio de 2014, prolongación de la línea 2 entre Santurtzi y Kabiezes

Junto a las citadas obras, ETS/RFV impulsó diferentes proyectos de mejora de la red ferroviaria convencional, así como para la implantación de nuevas infraestructuras tranviarias, éstas últimas con desigual éxito, ya que de las actuaciones previstas; enlace de la estación de Metro de Leioa con el campus universitario de la UPV, tranvía del Alto Deba y tranvía de Vitoria, solamente ha llegado a materializarse éste último, con notable éxito de tráfico y abierto en sucesivas fases:

- 23 de diciembre de 2008, Angulema-Ibaiondo
- 10 de julio de 2009, ramal de Honduras a Kañabenta
- 7 de septiembre de 2012, prolongación de Kañabenta a Abetxuko

Dado el éxito de esta pequeña red tranviaria, de 12,8 kilómetros de longitud, que anualmente transporta más de 7 millones de viajeros y que, sobre todo, ha permitido incrementar el uso del transporte público en la capital alavesa en más de un 60% en cinco años, se han planteado nuevas ampliaciones aunque, por el momento, no se han llegado a materializar. Por su parte, el proyecto de tranvía del Alto Deba quedó abandonado tras la crisis económica iniciada en 2008, mientras que del de Leioa, que posteriormente se estudió ampliar hasta Barakaldo, únicamente se construyeron unas magníficas cocheras, por el momento sin utilidad alguna, en 2011. Asimismo, en 2006 se aprobó la ampliación del tranvía de Bilbao desde la parada de Basurto hasta el corazón del barrio de Rekalde. Sin embargo, la oposición vecinal, que exigía una línea de metro en lugar del tranvía, hizo que este proyecto quedara amputado, inaugurándose únicamente la sección de Basurto a La Casilla, el 25 de abril de 2012. Por el momento, no hay previsión concreta para la construcción de una línea de metro a Rekalde, por lo que este barrio perdió una estupenda ocasión para contar con un transporte público de gran capacidad y, probablemente, mejor adaptado a sus necesidades.



Por lo que respecta a la red ferroviaria convencional, ETS/RFV ha realizado diversas actuaciones con el propósito de incrementar su capacidad de transporte. Entre las más destacadas cabe señalar las siguientes:

- Desdoblamiento de la línea de Bilbao a Donostia, que ha pasado de contar con un 22,3% a un 43,4% de doble vía. Esta operación se ha realizado en las siguientes fases:
- Amorebieta-Euba, 4,3 km, en servicio desde el 22 de junio de 2009.
- Variante de Orio, 1,4km, abierta el 18 de octubre de 2010.
- San Lorentzo-Unibersitate, 1 km, inaugurado el 10 de diciembre de 2010.
- Cruzamientos de Karakate y Oikina, abiertos en octubre y diciembre de 2011, que sumaron otro kilómetro de doble vía.
- Lasarte empalme-Añorga, 3,9 km, 28 de mayo de 2012.
- Eibar-Azitain, 1,2 km, en servicio desde el 7 de septiembre de 2012.
- Santa Apolonia-Lebario, 17 de diciembre de 2012, 5 km, operación que incluye el soterramiento de la traza ferroviaria a su paso por Durango.
- Euba-Santa Apolonia, 4,4 km, 19 de octubre de 2013.
- Amaña-Ardantz, 800 m, 24 de octubre de 2015.
- Desdoblamiento parcial de la línea de Donostia a Hendaia, que ha pasado de contar de un 26,9% a un 44,5% de doble vía. En este caso, las principales intervenciones han sido:
- Fandería-Oiartzun, 1,5 km, inaugurado el 15 de marzo de 2011.
- Loiola-Herrera, 2,7 km, abierto el 4 de octubre de 2012.

Asimismo, el 12 de septiembre de 2016 entraba en servicio un nuevo ramal del ferrocarril de Donostia a Hendaia, entre la estación de Herrera y la nueva terminal de Altza, de 1,04 km de longitud. Está previsto que éste sea el primer paso para una variante de trazado de mayor envergadura que permita la duplicación de vía hasta Rentería.

Más relevante es, sin duda, la penetración de la línea Bilbao-Donostia al corazón de la capital vizcaína. Este proyecto, que inicialmente contemplaba la construcción de un nuevo trazado subterráneo entre la estación de Kukullaga (Etxebarri) y Casco Viejo, cabecera del ferrocarril de Bilbao a Lezama, fue objeto de diversas alegaciones por parte del Ayuntamiento de Bilbao y la Diputación de Bizkaia, que solicitaron la integración en la misma del tramo Casco Viejo-Matiko, del antiguo ferrocarril de Bilbao a Plentzia, conformando de este modo la futura línea 3 del Metro de Bilbao, de 5,8 km de longitud.

Dado que la nueva galería iba a enlazar dos líneas explotadas por EuskoTren; Bilbao-Donostia y Bilbao-Lezama, en principio se decidió que, a diferencia de lo que sucedió en 1995 con la línea 1, el operador de la línea 3 fuera EuskoTren y no Metro Bilbao. De este modo, los trenes podrían circular desde Lezama hasta Donostia, sin solución de continuidad. Sin embargo, los nuevos rectores del Departamento de Transportes del Gobierno Vasco nombrados tras las elecciones autonómicas de 2009 no vieron con buenos ojos que los trenes del metro de Bilbao pudieran llegar hasta el corazón de la capital guipuzcoana y, en consecuencia, lanzaron diversas propuestas para impedirlo. Entre ellas, destacan la pretensión de aislar el nuevo



trazado subterráneo respecto a la red histórica de ETS/RFV, su explotación con trenes sin conductor y su integración en Metro Bilbao, S.A.,²⁶ así como la construcción de un nuevo trazado para que los trenes de EuskoTren pudieran llegar hasta la estación de Adif en Abando.²⁷ Las obras de la nueva traza, cuya apertura estaba inicialmente prevista para el año 2012, experimentaron numerosos retrasos, en buena medida debidos a la difícil orografía de la zona, por lo que finalmente no entraron en servicio hasta el 8 de abril de 2017.²⁸

Por otra parte, es preciso señalar que, a partir de 2007, el Gobierno Vasco encomendó a ETS/RFV la gestión de las obras de construcción del tramo guipuzcoano de la nueva red ferroviaria vasca, más conocida como Y ferroviaria (nudo Bergara a Donostia). Esta obra es financiada por las instituciones vascas en anticipo al cupo fiscal, según acuerdo alcanzado con el gobierno central el 24 de abril de 2006, ya que, en principio, es competencia de éste último la construcción de esta nueva infraestructura, dado su carácter supra autonómico, al formar parte de la red transeuropea que debe comunicar la península ibérica con el resto de Europa.²⁹ En la actualidad, ETS/RFV ya ha realizado más del 80% de las obras, lo que contrasta con los tramos que ejecuta Adif en Bizkaia y Araba, en donde no se ha alcanzado el 60% de ejecución.³⁰

Las inversiones realizadas, tanto en la ampliación de la red gestionada por Metro de Bilbao, como en la implantación del tranvía en Vitoria, han dado frutos positivos. Por ejemplo, las nuevas estaciones del metropolitano en Abatxolo, Portugalete, Peñota, Santurtzi, Kabiezes, Ariz y Basauri aportaron, en 2015, 10.711.082 viajeros. Sin embargo, si éstos se sumasen a los registrados en el año 2006, el año anterior a la apertura de las primeras de estas paradas, el número total de viajeros transportados en 2015 debería haber sido de 90.491.176 cuando, en realidad, solamente fue de 87.535.815, un 9,6% inferior. Por tanto, se puede constatar una no desdeñable pérdida de demanda.

La situación en los servicios operados por EuskoTren es similar, ya que el incremento del 21,23% en los viajeros transportados entre 2007 y 2015 se debe a la puesta en servicio del tranvía de Vitoria, que por si solo ha aportado 7.699.814 viajeros, el 24% de los clientes de esta empresa en 2015. Si, como en el caso anterior, se suma esta cifra a la registrada por EuskoTren en vísperas de la implantación del tranvía, el año 2008, la cifra resultante sería de 33.951.760, cuando, en realidad, en 2015 solo movilizó a 32.043.090 personas. Es decir, los servicios de transporte de viajeros por carretera y la red ferroviaria convencional han experimentado una pérdida de la demanda del 5,7%, pese a las cuantiosas inversiones realizadas, tanto para la mejora de las infraestructuras, como en la modernización del material móvil. De hecho, el resultado de alguna de ellas no ha podido ser más contraproducente. Este es el caso de la denominada Operación Durango, más de 200 millones de euros destinados al soterramiento de la traza

²⁶ *El Correo*, 3 de octubre de 2010, p. 7.

²⁷ ETS/RFV, *Memoria de 2012*, p. 19.

²⁸ *El Correo*, 26 de enero de 2008, p. 7.

²⁹ ETS/RFV *Memoria de 2007*, p. 28.

³⁰ *Deia*, 20 de agosto de 2016, p. 5.



ferroviaria en esta villa, que ha acarreado una importante pérdida de clientes, al desaparecer una de las dos estaciones disponibles en la localidad con anterioridad a esta obra, San Fausto, cuyo vecindario ha optado, en buena medida, por otras alternativas de transporte, antes que desplazarse a la nueva estación soterrada, relativamente alejada de sus viviendas.

Ciertamente, la crisis económica desencadenada a partir de 2008 ha debido influir en el estancamiento y regresión de la demanda de los servicios de transporte público ofertados por EuskoTren y Metro Bilbao. Sin embargo, la progresiva recuperación económica no se ha visto reflejada en el tráfico de viajeros. De hecho, en 2016, este último operador registró en 2016 las cifras más bajas desde 2009, con tan solo 87.100.000 clientes, lejos del máximo histórico de la compañía, alcanzado en 2011, con 89.616.398. La situación es similar en EuskoTren, aunque la positiva evolución del tranvía de Vitoria ha maquillado las cifras finales. Más negativa aun ha sido la evolución del transporte de mercancías, máxime si se tiene en cuenta que el operador autonómico decidió, en 2006, invertir más de cuarenta millones de euros en la adquisición de moderno material motor y remolcado específico para dicho servicio.³¹ En dicho ejercicio, se habían transportado 166.422 toneladas, principalmente de productos siderúrgicos, y la empresa esperaba alcanzar, en 2012, 670.000 toneladas. Sin embargo, ese año solo movilizó 84.205 y, lo que es peor, en 2015 únicamente cargó 8.346 toneladas.

Aunque la crisis económica tuvo su indudable influencia en los desastrosos resultados en el transporte de mercancías, hay factores mucho más importantes, entre ellos, la incapacidad de la empresa para adaptarse a las nuevas demandas de su principal cliente que, en abril de 2012, modificó la tipología de la carga, al pasar de mover bobinas laminadas en caliente a bobinas decapadas que exigen mantenerlas a cubierto de la intemperie durante toda la cadena de transporte, algo que EuskoTren no podía garantizar al no disponer en Lasarte de una nave cerrada para el trasbordo de la mercancía de vagón a camión, sin que por otra parte hiciera nada por realizar la inversión necesaria para su construcción.³²

La evolución de Feve, y su sucesora, Renfe, en estos últimos años, también ha repercutido en los negativos resultados registrados por EuskoTren en el transporte de mercancías, dado que la mayor parte de los tráficos potenciales tienen su origen o destino en las redes operadas por la empresa estatal, sobre todo como consecuencia de la aplicación de políticas tarifarias no competitivas con la carretera, así como a la falta de recursos, sobre todo humanos, que han obligado a suspender numerosas circulaciones. Pero, sin duda, la principal razón para no alcanzar las cifras de transporte que se habían previsto en 2006 se encuentra en que no se ha realizado ni una sola de las inversiones en infraestructura que deberían haberse realizado en paralelo a la adquisición del material móvil, como es el caso de la reconstrucción del desaparecido ferrocarril del Urola entre Zumaia y Azpeitia para atender la demanda de la industria siderúrgica de la zona, la recuperación del acceso al puerto de Pasaia o la implantación de una estación de transbordo en la

³¹ EuskoTren, *Memoria de 2006*, pp. 24-25.

³² EuskoTren, *Memoria de 2012*, p. 30.



frontera de Irún/Hendaia, que habría permitido conectar toda el conjunto de líneas de vía métrica de la cornisa cantábrica con la red ferroviaria europea. Es posible que la propia separación entre la operación de los servicios y la gestión de las infraestructuras que supuso la constitución, en 2004, de ETS/RFV, explique este patente desfase ante las necesidades de EuskoTren.

5. En conclusión

Como toda gestión, la de los ferrocarriles dependientes de las instituciones vascas en los últimos cuarenta años ha tenido sus luces y sus sombras. No cabe duda que las inversiones realizadas en los últimos años han permitido revitalizar un sistema ferroviario que, en 1977, estaba prácticamente desahuciado. De hecho, pese al estancamiento experimentado en los últimos años, las cifras demuestran la positiva repercusión en la demanda que, si en 1979 fue de 36,2 millones de viajeros, en 2015 pasó a ser de 119,5 millones, si se suman los atendidos por EuskoTren en sus diversas ofertas de ferrocarril convencional, tranvías y autobuses, a los servidos por Metro Bilbao, es decir, un crecimiento del 230%. En el mismo periodo, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya ha experimentado un incremento del 93,7%, al pasar de los 42,3 millones de clientes en 1979 a los 82 millones registrados en 2015. La evolución de los Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana ha sido, en porcentaje, más espectacular, con un crecimiento del 307% entre 1987 y 2015, aunque en números absolutos, sus dos redes de València y Alacant, todavía se encuentran muy por detrás de las vascas, con 70,9 millones de pasajeros en 2015.

Las redes ferroviarias vascas también ofrecen en la actualidad los mejores ratios en cuanto a la productividad de viajeros transportados por agente. La suma de las plantillas de Metro Bilbao, EuskoTren y ETS/RFV fue, en 2015, de 1.957 trabajadores, por lo que el porcentaje de viajeros por empleado fue de 61.102, mientras que en Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya esta cifra ascendió a 54.231 y en los de la Generalitat Valenciana fue de 45.731. Igualmente favorable resulta la relación entre la demanda y la extensión de la red ferroviaria, que en el caso de EuskoTren es de 483.050 viajeros x km, mientras que en Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya el porcentaje es de 277.966 viajeros x km y en los de la Generalitat Valenciana asciende a 265.543 viajeros x km de red.

En definitiva, las inversiones realizadas para la transformación del ferrocarril de vía métrica de Bilbao a Plentzia en el Metro de Bilbao, así como sus progresivas ampliaciones, o la implantación del tranvía en la capital vizcaína y, sobre todo, en Vitoria, se han visto refrendadas por un notable incremento de los pasajeros transportados. No pudo decirse lo mismo de la red ferroviaria convencional, donde a duras penas se ha podido mantener la demanda, en su mayoría de viajeros cautivos, en una región especialmente dotada de carreteras de gran capacidad con la que resulta difícil competir con trazados concebidos a finales del siglo XIX desde la más absoluta economía de recursos y pensadas para rivalizar con el carro de bueyes y la diligencia y no con modernos camiones, autobuses y automóviles. En este sentido, se echan de menos inversiones como la realización de variantes de trazado que



permitieran reducir los tiempos de viaje, con lo que sería posible aumentar la competitividad e incrementar el atractivo de los servicios de EuskoTren hacia las personas que, en la actualidad, optan por el vehículo particular para sus desplazamientos.

Por otra parte, ha quedado manifiesta en el capítulo anterior la inexistencia de infraestructuras para la definitiva consolidación del transporte de mercancías, lo que ha hecho que la inversión de cuarenta millones de euros realizada entre 2006 y 2010 para la adquisición de material móvil haya sido prácticamente improductiva. Asimismo, no se ha materializado ninguna de las propuestas planteadas en la década anterior para recuperar y modernizar infraestructuras abandonadas en el pasado, que permitirían dotar de servicio ferroviario a importantes poblaciones, algunas de ellas con más de 14.000 habitantes, como es el caso de Azpeitia, Bergara, Arrasate o Mungia.

Finalmente, y a la vista de que en toda Europa se cuestiona cada vez más la separación radical de la operación y la infraestructura y en el propio Estado español se están dando pasos para la integración vertical de Adif y Renfe mediante la conformación de un Holding, parece necesario replantear la existencia de hasta tres empresas públicas; Metro Bilbao, EuskoTren y ETS/RFV, para gestionar y operar una red ferroviaria y tranviaria de tan solo 236 kilómetros de extensión, inferior en tamaño a la que en la Comunidad Valenciana gestiona una sola empresa, Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (267 km), pese a estar dividida en dos redes inconexas entre sí en València y Alacant, o a la de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, de 295 km. En la actualidad, no hay normativas supra autonómicas que así lo exijan y, desde luego, no parece que existan razones, al menos de orden económico, que lo justifiquen. Sin duda, una administración unificada y coordinada mejoraría, aun más, los positivos resultados obtenidos en las casi cuatro décadas de gestión de la pequeña red ferroviaria de vía métrica por parte de las instituciones vascas.

BIBLIOGRAFÍA

Olaizola Elordi, Juanjo, 2005: *El ferrocarril de Amorebieta a Bermeo*. EuskoTren. Bilbao.

Olaizola Elordi, Juanjo, 2007-1: *El ferrocarril de Bilbao a San Sebastián, 125 años del ferrocarril de Bilbao a Durango*. EuskoTren. Bilbao.

Olaizola Elordi, Juanjo, 2007-2: *120 Años de Metro Bilbao. Metro de Bilbao*. Bilbao.

Olaizola Elordi, Juanjo, 2012: *El «El Topo», 1912-2012*. Proyectos Editoriales, S.L. Madrid.



Tabla 1. Datos estadísticos de EuskoTrenbideak/Ferrocarriles Vascos, S.A. 1979-2015

Año	Viajeros	Mercancías (Tm)	Plantilla	Ingresos operativos (€)	Gastos operativos (€)	Índice de cobertura
1979	36.234.000	132.996	1.050	3.041.518	7.306.644	41,6%
1980	33.951.000	124.754	1.172	3.540.421	9.977.716	35,9%
1981	31.488.000	121.423	1.194	4.414.451	11.809.566	37,4%
1982	30.632.000	88.110	1.164	5.140.060	13.387.644	38,3%
1983	26.883.000	48.909	1.210	4.908.746	14.863.289	33,0%
1984	24.903.000	61.753	1.144	5.514.012	18.074.120	30,5%
1985	24.943.000	33.845	1.105	6.488.469	17.789.343	36,4%
1986	26.069.000	3.866	1.070	6.972.632	18.613.493	37,4%
1987	28.899.000	669	1.106	8.559.825	20.567.957	41,6%
1988	30.577.000	652	1.056	9.629.036	22.189.909	43,3%
1989	31.728.000		1.023	10.576.542	23.889.716	44,2%
1990	33.615.000		1.003	12.348.638	26.161.042	47,2%
1991	35.126.000		970	14.840.987	28.750.909	51,6%
1992	35.600.000		994	15.145.578	31.899.813	47,5%
1993	36.674.000		983	16.085.415	34.643.343	46,4%
1994	37.984.000		1.037	16.645.506	38.093.421	43,7%
1995	34.500.000		762	15.511.596	39.370.813	39,4%
1996	24.396.000		782	11.277.945	32.248.060	34,9%
1997	27.012.000	7.008	804	12.076.837	33.198.433	36,4%
1998	22.819.000 ³³	28.211	825	12.365.307	33.847.873	36,5%
1999	22.923.000	147.248	846	14.064.560	35.864.837	39,2%
2000	24.061.000	100.161	851	14.538.674	37.476.638	38,8%
2001	23.934.000	150.853	898	15.265.091	40.035.616	38,1%
2002	23.410.000	157.042	938	15.715.629	44.236.735	35,5%
2003	24.688.000	154.163	952	16.828.346	49.549.375	33,9%
2004	23.960.000	164.879	971	17.039.660	51.598.135	33,0%
2005	25.640.000	148.035	989	19.031.351	55.629.263	34,2%
2006	26.265.000	166.422	808	20.351.777	56.555.288	35,9%
2007	26.423.855	173.665	829	20.878.234	53.488.919	39,0%
2008	26.251.946	183.317	870	21.433.432	57.726.659	37,1%
2009	30.009.299	121.419	924	23.394.147	64.668.665	36,2%
2010	31.935.000	139.622	919	24.353.486	65.184.167	37,3%
2011	32.084.000	138.919	929	24.679.455	65.494.352	37,6%
2012	31.082.000	84.205	923	25.142.717	68.905.438	36,4%
2013	31.598.000	482	918	24.581.407	68.231.769	36,0%
2014	31.744.414	311	921	25.443.593	68.363.647	37,2%
2015	32.043.090	8.346	962	25.943.157	72.819.203	35,6%

Fuente: Memorias de EuskoTrenbideak/Ferrocarriles Vascos, S.A. 1980-2015

³³ La notable bajada de la cifra de viajeros de este año es debida a la modificación de los criterios contables de los viajeros con diferentes clases de abonos. En concreto, se pasó de considerar 1.080 viajes año por los Bono-Joven a 600 v/a, de 52 v/a con abono mensual a 50 v/a y de 12 viajes semanales a 10 viajes semanales en el bono semanal.



Tabla 2. Datos estadísticos de Metro Bilbao, S.A. 1995-2015

Año	Km.	Líneas	Plantilla	Viajeros	Ingresos operativos (€)	Gastos operativos (€)	Índice de Cobertura
1995	26,4	1	425	3.086.251	2.599.371	4.147.824	61,2%
1996	26,4	1	424	31.660.119	15.622.791	21.984.619	71,06%
1997	28,2	1	421	41.493.501	19.891.289	24.048.739	82,71%
1998	28,2	1	441	49.102.360	23.405.749	25.534.228	91,65%
1999	28,2	1	444	50.866.407	24.531.683	26.659.400	92,02%
2000	28,2	1	444	54.173.349	26.719.659	29.357.523	91,01%
2001	28,2	1	487	55.894.761	27.532.040	31.802.844	86,57%
2002	34,2	2	570	66.705.570	34.259.604	40.414.271	84,77%
2003	34,2	2	564	72.609.409	38.014.880	43.865.937	86,66%
2004	34,2	2	556	73.088.978	39.538.729	46.492.358	85,04%
2005	36,4	2	579	77.801.841	43.910.142	48.587.457	89,88%
2006	37,3	2	627	79.780.094	45.994.902	50.540.310	90,91%
2007	38,9	2	641	85.864.456	50.890.623	56.919.155	89,41%
2008	38,9	2	661	86.333.743	52.411.661	59.914.205	87,48%
2009	40,6	2	746	87.043.712	54.104.388	64.306.565	84,14%
2010	40,6	2	737	88.556.281	54.353.749	67.031.000	81,08%
2011	43,3	2	737	89.616.398	56.043.000	70.308.000	79,71%
2012	43,3	2	722	87.615.087	58.315.173	67.802.717	86,01%
2013	43,3	2	718	87.133.034	59.268.952	69.597.263	85,16%
2014	45,1	2	726	87.397.394	60.594.854	70.307.138	86,19%
2015	45,1	2	737	87.535.815	60.957.569	71.206.674	85,61%

Fuente: Memorias de Metro Bilbao, S.A. 1995-2015

Tabla 3. Datos estadísticos de ETS/RFV, 2004-2015

Año	Ingresos operativos	Subvenciones y otros ingresos	Gastos	Índice de cobertura	Plantilla
2004	960.000	200.000	1.168.372	99,34%	
2005	4.244.840	1.975.000	6.252.894	99,47%	46
2006	10.579.888	7.517.965	32.933.285	54,95%	257
2007	18.389.360	16.169.445	44.768.773	89,53%	257
2008	24.517.590	16.959.681	55.304.016	75,09%	257
2009	31.622.702	16.032.223	60.116.351	79,27%	274
2010	31.056.830	18.307.199	60.662.681	81,37%	274
2011	38.417.460	17.276.385	70.114.616	79,43%	266
2012	39.399.824	16.857.452	66.040.320	85,18%	266
2013	27.953.534	21.777.362	55.998.146	88,80%	266
2014	16.687.411	25.939.915	69.598.150	61,24%	256
2015	15.740.052	26.204.466	67.595.822	62,05%	258

Fuente: Memorias de ETS/RFV 2004-2015



VII Congreso de Historia Ferroviaria
Asociación Ibérica de Historia Ferroviaria
Associação Ibérica de História Ferroviária
