

EL ENLACE FIJO ENTRE DINAMARCA Y SUECIA INCENTIVA LA ALTA VELOCIDAD NORDICA

# En septiembre Suecia pondrá en marcha un tren pendular a 200 km/h



Liderados por Suecia, que pondrá en servicio, a partir de septiembre, el tren pendular X2, a 200 km/h, otros tres países nórdicos Noruega, Finlandia y Dinamarca estudian la implantación de la alta velocidad en sus respectivas redes. Las administraciones ferroviarias de estos países, opinan que, aparte de su innegable atractivo, los trenes de alta velocidad, deben guiarse exclusivamente por criterios comerciales.

El tren pendular X2, que alcanzará los 200 km/h, está ahora en período de pruebas.

Los Ferrocarriles Suecos (SJ) explicaron a su Gobierno que la puesta en marcha del X2 era imprescindible para asegurar la supervivencia de los servicios de pasajeros a larga distancia en Suecia.

Una solución al estilo TGV sería totalmente inadecuada para los países nórdicos, donde los factores geográficos, climáticos y demográficos no justifican el coste de las nuevas líneas. Estos países, con poblaciones pequeñas y muy diseminadas, han heredado unas redes ferroviarias muy sinuosas, en cuyo trazado el X2 se desenvuelve perfectamente. El tren pendular representa también una magnífica respuesta, por su buena relación calidad-coste, a la competencia de la carretera y del avión, ya que sólo se precisan pequeñas mejoras en la vía existente para su implantación.

Los ferrocarriles suecos, daneses, finlandeses y noruegos, han cooperado siempre de forma estrecha ya que, en parte, se enfrentan a problemas comunes. Ahora que Suecia está a punto de inaugurar la alta velocidad, los otros ferrocarriles han acordado plantear a sus respectivos gobiernos la idea de una versión nórdica del tren de alta velocidad.

Eino Saarinen, director general de los VR (Finlandia), encabezó recientemente una delegación con vistas a probar el X2 en Suecia. "Calculo que nosotros podríamos ir un 30 por ciento más rápido con ese tren", afirmó poco después el responsable de los Ferrocarriles Fineses. Esto permitiría una importante reducción del tiempo de viaje de Helsinki a Tampere (de 1h 50 minutos a 1h 15 minutos). "Pero, quizás, incluso más importante, es que utiliza-

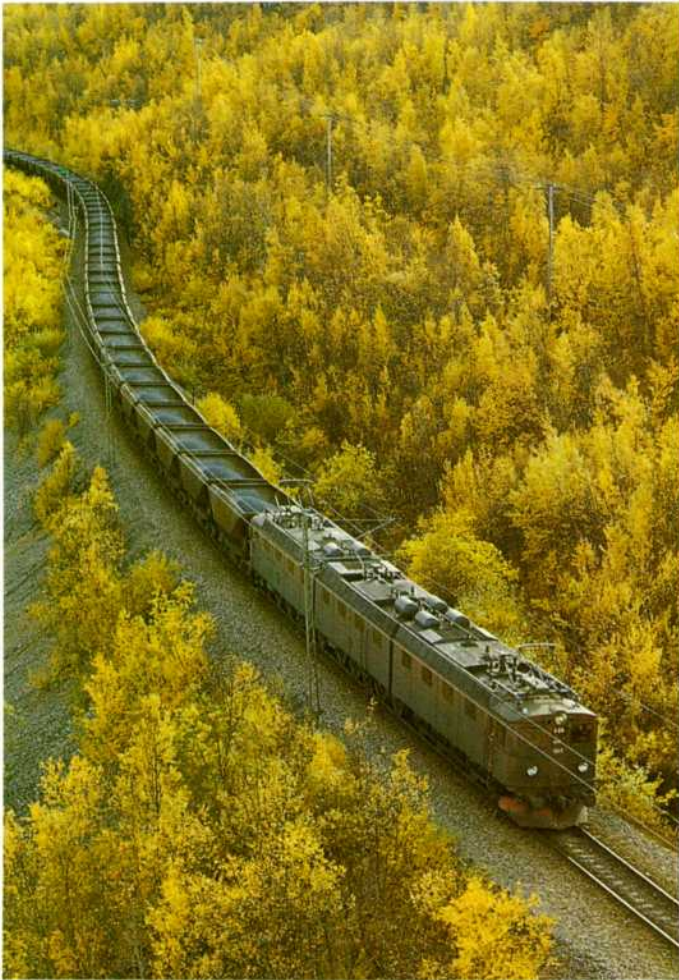
ríamos mejor el material móvil, y, a la vez, mejoraríamos nuestros ingresos", añadió Saarinen, que estima que los VR podrían necesitar alrededor de 30 trenes.

**INVERSION RENTABLE.** Los NSB (Noruega), con ayuda de los consultores Asplan, han presentado un informe detallado sobre las consecuencias que traería el aumento de las velocidades de los trenes a 160, 200 y 300 km/h. La transformación de la red para la explotación a 300 km/h se calcula en torno a los dos billones de pesetas. Sin embargo, los NSB han apostado por un objetivo más realista, con una velocidad máxima de 200 km/h, y una comercial que oscila entre los 140-150 km/h. A este plan se le ha dado en llamar el "Proyecto del Tren del 2004". El coste de las obras de adaptación a 200 km/h rondaría el billón de pesetas

para la red completa y alrededor de 385.000 millones de pesetas para la red Intercity.

Los Ferrocarriles Noruegos (NSB) se han propuesto construir cuatro líneas principales para el 2004, año en que esos ferrocarriles celebran su 150 aniversario. Si esto se lograra, el tiempo de viaje entre Oslo y Trondheim se reduciría de las 6h 35 minutos actuales a 3h 45 minutos; de Oslo a Bergen de 6h 35 minutos a 2h 50 minutos, tiempos que competirían directamente con el transporte aéreo. Los tiempos de viaje de Oslo a Halden y Hamar se reducirían también a 55 minutos, y a Skien a 1h 50 minutos.

En estos momentos, los NSB transportan alrededor de 8,6 millones de pasajeros de larga distancia al año. Las mayores velocidades y el acortamiento de los tiempos de viaje podrían atraer a



Línea que entre Suecia y Noruega y atraviesa el círculo Ártico.

otros 5,8 millones de viajeros que utilizan normalmente sus automóviles, a otros 3,3 millones incondicionales del avión y, por último, a 3,9 millones de viajeros totalmente nuevos, si se considera la alta velocidad como una inversión económica. Los NSB buscarían, probablemente, financiación privada para esta gran inversión.

Los NSB afirman, por ejemplo, que podrían mejorar su línea este y el tramo de la ruta norte-sur de Oslo a Lillehammer con una inversión de 189.000 millones de pesetas. El plan de NSB no menciona ningún tipo específico de tren, pero sin embargo, estos ferrocarriles han mostrado mucho interés en lo que los NSB describen como "un tren del tipo X2". Los Ferrocarriles Fineses han realizado un pedido de coches Intercity a 160km/h, aunque alegan

que no sería difícil adaptarlos a 200 km/h. Los planes de alta velocidad de Noruega también beneficiarían a los trenes de mercancías que podrían circular a velocidades de 140 km/h. Los tiempos de tránsito de los trenes de mercancías hacia el continente podrían reducirse, asimismo, a la mitad.

Suecia, por otra parte, inaugura en septiembre un tren pendular a 200 km/h. en la línea Estocolmo-Goteburgo. En estudio, están las líneas Estocolmo-Mälmo-Estocolmo, que supondrán un aumento de tráficos del orden del 50 por ciento.

Mientras tanto, los DSB (Noruega) ponen a punto su IC3, que alcanzará una velocidad máxima de 180 km/h. Si el enlace fijo entre Copenhague, en Dinamarca y Mälmo, en Suecia, sigue adelante, la idea de un tren de alta velocidad nórdico cobraría pleno sentido. □

# HORIZONTE 2.000



En el marco de la Universidad Internacional Menéndez Pelayo se celebró el pasado verano el Seminario Horizonte 2.000, organizado por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, cuyo contenido recoge este volumen.

A lo largo de veintitrés ponencias, especialistas españoles y europeos, debaten el futuro inmediato del ferrocarril. Los nuevos modelos de organización y financiación, las estrategias frente a la liberalización, la participación del capital privado, los más avanzados modelos de gestión de las empresas ferroviarias de nuestro entorno. Temas de actualidad para anticipar las demandas del sector y clarificar, con imaginación y rigor, el modelo de ferrocarril a desarrollar en el inicio del próximo milenio.

Editado por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles este libro se vende en su sede de la calle Santa Isabel, 44. 28014 Madrid. Dirigir peticiones al Departamento de Publicaciones. Precio de venta: 3.800 pesetas, incluidos gastos de envío.



Un tren de Via, la compañía que gestiona los servicios de pasajeros en Canadá.

CONSTRUIDO POR BOMBARDIER, ENTRARÍA EN SERVICIO EN 1997

## Canadá se decide por el TGV para la alta velocidad

La decisión de implantar el TGV se adoptó después de conocer los datos de un estudio de factibilidad realizado durante los últimos 18 meses. Este estudio confirmó la viabilidad económica del enlace ferroviario.

El coste aproximado de esta línea ascendería a 500.000 millones de pesetas, más 600.000 millones de pesetas destinados a material rodante. El TGV, según el informe, podría entrar en servicio en 1997.

Pierre Macdonald, recientemente designado vicepresidente del grupo, se hará cargo de la presentación y la comercialización del proyecto. El directivo de Bombardier también reunirá el equipo de compañías e instituciones necesario para

El grupo Bombardier, de Canadá, construirá una línea de alta velocidad basada en la tecnología europea del TGV, en el corredor Quebec-Montreal-Toronto-Windsor. El TGV canadiense, que circularía a 300 km/h, podría entrar en servicio en 1997.

participar en el proyecto. El estudio de prefactibilidad demuestra que, gracias a las elevadas velocidades, de hasta 300 km/h, el TGV atraerá a casi cinco millones de pasajeros por año, lo que supone un aumento de alrededor de 3,7 millones respecto a los promedios actuales. Las tarifas del tren serían competitivas con respecto a las de otros medios de transporte, a excepción de las aéreas.

Los tiempos de viaje se calculan en 1 hora 35 minutos para la relación Quebec-Montreal; 1 hora 5 minutos para Montreal-Ottawa

Hull; 1 hora 55 minutos para la relación Ottawa Hull-Toronto, y 2 horas 45 minutos para la relación Montreal-Toronto.

El estudio halló que la explotación privada de la línea puede ser rentable siempre que las inversiones no sobrepasen los 330.000 millones de pesetas. Queda, sin embargo, por encontrar una solución a la diferencia existente entre esta cifra y el coste total del proyecto.

Próximamente, se elaborará un completo estudio de factibilidad que incluye el corredor Quebec-Windsor con vistas a comprobar los

supuestos y los resultados del informe de pre-factibilidad, y definir de forma más precisa el papel que jugarían en el proyecto los diferentes socios.

Bombardier tiene los derechos de comercialización y de fabricación del TGV en América del Norte, en virtud de un acuerdo firmado en 1987 con el grupo franco-británico GEC Alstom.

El grupo Bombardier participará, asimismo, de pleno en los trabajos de la línea Ontario-Quebec, en la investigación de las opciones de transporte para pasajeros en el corredor Quebec-Windsor, y en un estudio que realiza una Comisión especial de Transportes sobre el futuro del transporte de pasajeros en Canadá. □