

Yolanda del Val

La crisis económica que está haciendo tambalearse las economías del sureste asiático ha puesto también en peligro futuras líneas de alta velocidad, proyectos que ha habido que replantearse para evitar su paralización.

El nuevo gobierno de Corea dio luz verde en abril a la continuidad de la línea de alta velocidad que se está construyendo entre Seúl y Pusán, de 426 kilómetros de longitud, con la condición de que el Ministerio de Construcción y Transportes elabore un plan para reducir el coste del proyecto, que ha aumentado de los 1,7 billones de pesetas previstos en un principio a 2,2 billones de pesetas.

El gobierno coreano está recibiendo fuertes presiones para reducir los gastos, tras haberle concedido el Fondo Monetario Internacional un préstamo de 8,5 billones de pesetas para ayudar a este país asiático a superar sus graves problemas económicos.

El primer ministro de Corea, **Kim Jong-pil**, ha reconocido públicamente las serias dificultades económicas que atraviesa el país, lo que le llevará a revisar los planes de alta velocidad, aunque, según aseguran fuentes del gobierno, la línea se acabará de construir en un plazo de tiempo razonable.

Por lo pronto, el gobierno ha pedido al Organismo Coreano de Construcción del Ferrocarril de Alta Velocidad que considere suspender la mitad de la parte sur del proyecto, es decir, de Taejon, a través de Taegu, hasta Pusán, y electrificar en su lugar la línea existente entre Taejon y Pusán, así como retrasar la primera entre-

La crisis económica que ha golpeado a los países asiáticos en los últimos meses ha obligado a gobiernos y constructores a adoptar una nueva actitud en relación con los proyectos ferroviarios existentes en la región. En el caso de Taiwán y Corea, que tienen en proyecto la construcción de dos líneas de alta velocidad, la amenaza de paralización ha llevado a una rápida revisión de ambos proyectos. La situación no es mejor en Japón, donde a la continuada caída del yen, se ha unido la polémica en torno a la financiación de nuevas extensiones de alta velocidad.

ga de los primeros trenes TGV, cuyo envío tenía Alstom previsto realizar en mayo.

**Polémica.** Hasta ahora, se han concluido 67,4 kilómetros de un tramo de pruebas entre Chonan y Taejon, que formará parte del tramo inicial de alta velocidad Seúl-Taejon. La construcción de este tramo de pruebas provocó enorme polémica y las iras de los partidos de oposición, ya que el estudio que llevó a cabo una empresa consultora independiente reveló que una quinta parte de la infraestructura estaba defectuosa y que tendría que ser reparada.

Mientras, en Taiwán, pronto se comenzará a construir una línea de alta velocidad de 340 kilómetros de longitud entre Taipei, la capital, y Kaohsiung, tras adjudicarse recién-

JAPON SE CUESTIONA LOS PLANES PARA CONSTRUIR MAS LINEA

## La crisis asiática obliga a replantear los proyectos ferroviarios de



Serie E3 del tren Shinkansen de JR Este.

temente el Consorcio Taiwanés de Alta Velocidad Ferroviaria (CTAVF) un contrato por valor de 1,5 billones de pesetas para el diseño, financiación, construcción, equipamiento y mantenimiento de la línea durante un período de 35 años.

CTAVF está formado por 29 empresas, entre las que se encuentra Alstom y Siemens, que se responsabilizarán de la dirección e ingeniería, material rodante, suministro eléctrico, señalización, comunicaciones e instalaciones de mantenimiento. El consorcio está encabezado por la constructora taiwanesa Continental Engineering, que ha asegurado que el consorcio no necesitará pedir apoyo estatal en una fase posterior de la concesión, pese a que la mayor parte de los préstamos para el proyecto serán

suscritos probablemente por el gobierno, aunque de forma indirecta, a través de bancos taiwaneses.

Si el proyecto fracasara en su forma actual, el gobierno podría aún hacer frente a los gastos realizados o traspasarlos al sector privado. No obstante, el grupo que ha diseñado el plan financiero, Fubon Insurance, afirma que la crisis económica que atraviesa Asia no sólo ha obligado a revisar los planes de financiación del proyecto, sino que también influirá para que se construya de forma más rápida y barata. El grupo financiero opina que las negociaciones con los contratistas van muy bien, ya que al no existir proyectos de envergadura en otros lugares, las empresas se muestran más interesadas y flexibles. Las ofertas para la obra civil de la

SHINKANSEN

# Revisar la región



línea ya se han presentado, y está previsto que las obras comiencen en el mes de julio.

**Regiones.** Por otra parte, en Japón, el Plan de Desarrollo de la Red Shinkansen, elaborado en 1972, no se ha completado aún. El principal problema, como ocurrió en Francia,

es que las líneas que parten del núcleo central a regiones menos pobladas son rara vez viables. Este es el motivo por el que los ferrocarriles privados se muestran poco entusiastas a la hora de financiar dichos proyectos, mientras que al gobierno, con diferentes objetivos, le interesa mucho más fomentar el desarrollo regional.

Hoy en día, existen cuatro líneas Shinkansen en servicio, que totalizan 1.800 kilómetros, a los que hay que añadir unos 400 kilómetros en construcción. Alrededor de 1.000 kilómetros más esperan la luz verde del gobierno, mientras que aproximadamente 3.000 se encuentran todavía en una fase muy incipiente de proyecto.

De estas líneas, las de Hokkaido, Tohoku, Hokuriku, Kyushu y Nagasaki, que representan en total 1.455 kilómetros, tienen carácter prioritario y las obras han comenzado ya en cinco tramos de tres de ellas: Takasaki-Nagano, Itoigawa-Uozu y Isurugi-Kanazawa, en la línea Shinkansen Hokuriku; Morioka-Hachinohe, en la línea Shinkansen Tohoku; y Yatsushiro-Nishi Kagoshima, en la línea Shinkansen Kyushu. Los costes de los cinco tramos se elevan a unos 2,6 billones de pesetas.

Sin embargo, las promesas que realizaron los políticos y el Ministerio de Transportes en las pasadas elecciones de concluir los proyectos existentes en el siglo XXI parecen ahora



Trenes Maglev de JR Central.

irrealizables, como demuestra el hecho de que continúe la búsqueda de financiación. En un intento de avanzar, el partido Demócrata Liberal, el partido gobernante, propuso crear un fondo especial para la construcción de líneas Shinkansen a partir de desgravaciones fiscales conseguidas por la compañías JR Este, JR Central y JR Oeste. Sin embargo, los presidentes de estas tres compañías de viajeros se oponen, alegando que ese sistema supondría una amenaza para el plan de privatización global de los anteriores Ferrocarriles Nacionales Japoneses, cuya alarmante deuda en los años ochenta fue el motivo que originó la paralización de la red Shinkansen. Ese plan formaba parte de los acuerdos para la división de JNR y dispensaba a las tres compañías de pagar la mitad de las obligaciones fiscales de

los últimos diez años. El gobierno está dispuesto a seguir dando a estas compañías ese trato especial, con objeto de que ese ahorro pase a formar parte de un fondo para la construcción de líneas Shinkansen.

Sin embargo, las opiniones en torno a la necesidad o no de proseguir con los planes de alta velocidad son muy variadas. Por una parte, hay quien piensa que se debería frenar el plan de desarrollo Shinkansen porque esas nuevas líneas nunca serán rentables. Hay también quien propone una suspensión del plan hasta que el problema de la deuda de JNR se resuelva. Por el contrario, los gobernadores provinciales estiman que esas líneas son necesarias para el desarrollo regional. Existen también ideas intermedias, como la construcción de trenes mini-Shinkansen, al estilo del Yamagata y de la nueva línea Akita, inaugurada en marzo de 1997, que responden a la filosofía de implantar vías de ancho internacional en corredores de gálibo estrecho y construir nuevos trenes que se adapten a este gálibo. Las propias compañías han propuesto también la mejora de vías para aumentar la velocidad, idea que sin embargo despierta reticencias en los que preconizan la construcción de líneas de "auténticos" trenes Shinkansen. □



Tren de la Serie 500, de JR Oeste.