

PLAN DE INFRAESTRUCTURAS 2000 - 2007

El Gobierno invertirá casi cinco billones de pesetas en ferrocarril

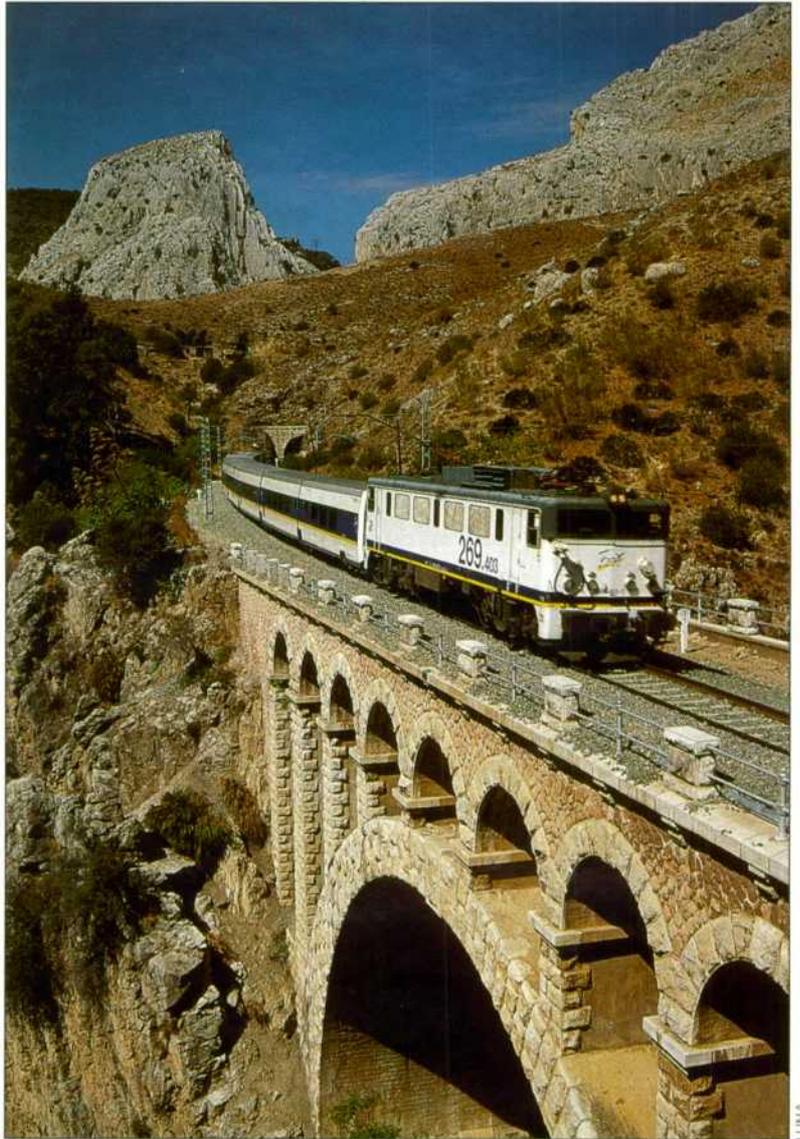
Todas las capitales de provincia quedarán a menos de 4 horas de viaje desde Madrid y a menos de 6 horas y media de Barcelona. Con este objetivo, el Gobierno ha presentado recientemente un Plan de Infraestructuras, que con un horizonte temporal de siete años, propone una inversión de 4,7 billones en construcción de nuevas infraestructuras ferroviarias.

El llamado Plan de Infraestructuras 2000-2007 presentado por el Gobierno recoge las actuaciones en las diversas áreas del transporte y telecomunicaciones. Los objetivos generales que se plantean en el transporte ferroviario son la modernización de comunicaciones ferroviarias y la extensión de corredores de altas prestaciones en el ámbito del ferrocarril.

En el resto de los sectores se definen los objetivos de completar una red de carreteras de alta capacidad, la creación de nuevas infraestructuras aeroportuarias, el incremento de capacidad y mejora de la competitividad en los puertos y la extensión de las más avanzadas redes de telecomunicaciones.

En lo que afecta al ferrocarril y en palabras del ministro de Fomento, **Rafael Arias Salgado**, "en esta legislatura se ha alcanzado un objetivo que queremos mantener en los próximos diez años, alcanzar una inversión en ferrocarril que supera a la realizada en la carretera". A favor de esta decisión se argumenta el menor impacto ambiental producido por el ferrocarril, el gran avance tecnológico de este medio que lo hace muy competitivo y la necesaria contribución que debe hacerse a incrementar el transporte ferroviario de mercancías, con una tasa ac-

Todas las capitales de provincia quedarán a menos de 4 horas de Madrid y menos de 6 horas y media de Barcelona.



tualmente muy inferior a la media europea.

Criterios. Los criterios que se han seguido en la planificación del programa de inversiones tienen como objetivos en primer lugar, como ya se ha señalado, la reducción de los tiempos actuales de re-

corrido entre las grandes ciudades. Así, todas las capitales quedarán a menos de 4 horas de Madrid y ninguna provincia estará a más de seis horas y media de Barcelona.

De esta manera se conseguiría un segundo objetivo que es el aumento de la participación del ferrocarril en la demanda global del

SIEMENS

ICE 3 Madrid-Barcelona: el tren más rápido del mundo



Siemens, S.A.
División de Transporte
C/. Orense, 2
28020 Madrid - España
Tel. (91) 514 80 00
Fax:(91) 514 80 10

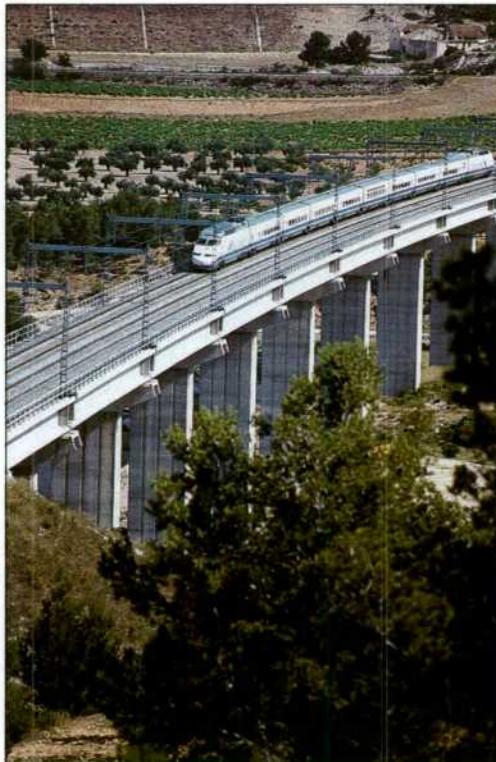
transporte, haciéndolo más competitivo frente a la carretera y el avión, de tal manera que capte el 30 por ciento del tráfico que se genera entre los puntos de origen y destino.

Así se espera un incremento de la demanda de viajeros, tanto en servicios de larga distancia como en los regionales, que podría alcanzar los 64 millones de viajeros/año a la finalización del programa, en el año 2007. La demanda de larga distancia pasaría de 6 millones de viajeros/año actuales a 26 millones y en servicios regionales, esta demanda se incrementaría de los 24 millones de viajeros/año a 38 millones.

Por último, el Plan de Infraestructuras plantea una mejora del resultado económico de explotación de los servicios de larga distancia, "por lo que a finales del año 2010 se obtendrá un superávit de 22.330 millones de pesetas, mientras las pérdidas actuales en los servicios de larga distancia se elevan a 13.200 millones de pesetas, cantidad que sería superior a los 17.000 millones de pesetas en el 2010, si no se abordara la ejecución de este programa".

Corredores. Según la propuesta que presentó el ministro de Fomento "el programa recoge la construcción de nuevos corredores ferroviarios para trenes veloces". Estos grandes ejes o corredores serán los de Andalucía, Noroeste, Levante y Eje Mediterráneo, Norte y Noroeste y conexión de Madrid con Lisboa, por Extremadura, para los que en futuro se concretarán trazados e inversiones aplicables a cada uno de ellos.

Estos nuevos corredores, para los que se estudiará en el futuro trazados y actuaciones, se construirán en ancho nacional. Según informaron a este revista del gabinete del ministro, las fronteras interiores que se crearían entre las dos redes, la convencional de ancho ibérico y las nuevas líneas de ancho internacional, podría solucionarse con la instalación de treinta intercambiadores situados en distintos puntos. Para ello se calcula una inversión de alrededor de 30.000 millones de pesetas. Estos intercambiadores de ejes funcionan actualmente en Córdoba y



Las actuaciones de mejora afectarán a todos los grandes corredores ferroviarios.

Majarabique para la conexión entre la línea de alta velocidad y la red convencional.

Los proyectos que se desarrollen en el futuro en base a este plan, comprenden cinco grandes zonas de actuación que cubren prácticamente toda la geografía peninsular.

La primera gran área es la de la cornisa cantábrica, a la que se atiende en un primer momento con la construcción de la variante del Noroeste, también conocida como la del Guadarrama. Según el documento presentado el eje Madrid-Valladolid se extenderá toda la cornisa cantábrica y a todo el noroeste de España, para conectar con Orense, Vigo, Santiago, La Coruña, Pontevedra, Oviedo, Gijón, Burgos, Salamanca, Santander, Vitoria, Bilbao y San Sebastián.

Queda para un estudio posterior el enlace de esta variante con Gali-

cia, León y Asturias, mientras están previstas actuaciones desde Valladolid a Palencia y Santander y desde la misma ciudad a Burgos, Vitoria, Bilbao y San Sebastián, siguiendo la ya anunciada Y vasca. Las conexiones entre las capitales gallegas serán también objeto de mejoras.

El segundo núcleo o corredor es el que desde Madrid parte por Guadalajara y Zaragoza hasta Barcelona y frontera francesa. Aquí, como se sabe, se está avanzando en la construcción de la línea de alta velocidad y se señala la intención de construir nuevas líneas que conecten con la alta velocidad hasta Navarra y La Rioja, desde Zaragoza.

Finalizar la adaptación de la infraestructura del Corredor Mediterráneo para velocidades altas, es otra de las propuestas de actuación, con un corredor que llegaría desde la frontera francesa hasta Almería. Las conexiones de Madrid con las diferentes capitales del Levante es otro de los corredores en estudio. El objetivo es construir nuevas infraestructuras que conectarán Madrid, a través de Castilla La Mancha, con Valencia, Alicante, Castellón y Murcia.

El enlace desde Madrid a Extremadura y Portugal es el cuarto gran corredor para el que se prevé la construcción de nuevas líneas y por último, en Andalucía las antenas que desde la actual línea de alta velocidad llegarían a Málaga, Jaén, Huelva, Cádiz y Granada y desde ésta, se estudiaría su conexión con Almería.

El Plan de Infraestructuras prevé para todas estas actuaciones una inversión global de 4 billones 700.000 millones de pesetas en el plazo de siete años, con la cual, en palabras del ministro "vamos a construir un ferrocarril moderno, competitivo y de gran capacidad". **Pilar Lozano** □

PLAN DE INFRAESTRUCTURAS 2000 - 2007 CUADRO DE INVERSIONES

Sector	Puertos	Aeropuertos	Carreteras	Ferrocarril	Telecomunicaciones
Inversión pública (Millones de pesetas)	559.954	1.075.052	2.650.276	4.700.000	300.000
Inversión privada	102.000	-	671.500	-	700.000