



Los primeros trenes de alta velocidad en Iberoamérica serán de Alstom.

**BUENOS AIRES, ROSARIO Y CORDOBA UNIDAS A 320 KILOMETROS POR HORA**

# Primer proyecto de alta velocidad de Argentina e Iberoamérica

**E**l proyecto, bajo la fórmula llave en mano, supondrá la construcción y equipamiento del primer sistema ferroviario de alta velocidad de Suramérica, uniendo las tres ciudades más importantes de Argentina y conectando centros industriales y puertos, lo que previsiblemente constituirá un estímulo económico y social para el crecimiento y el desarrollo del país y servirá para descongestionar Buenos Aires y su corredor industrial.

Actualmente, está en fase de definición la mayor parte de los extremos del proyecto que contribuirá a la creación de 5.000 puestos de trabajo directos y unos 20.000 indirectos durante las obras e impulsará decisivamente la reconstrucción de la red ferroviaria prevista en el Plan Nacional de Recuperación y Modernización Ferroviaria de Argentina, además de cambiar los hábitos de desplazamiento de la población afectada por la línea.

La demanda estimada para el servicio según los estudios

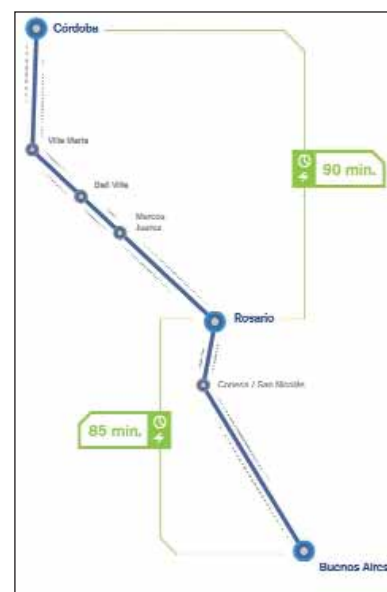
Alstom, liderando un grupo formado también por las argentinas Iecsa y Emepa y la española Isolux Corsán, y con Ineco y SNCF como subcontratistas designados, ha ganado con su propuesta "Veloxia" el concurso para equipar la primera línea argentina de alta velocidad que unirá las tres ciudades más importantes del país, la capital Buenos Aires, Rosario y Córdoba.

realizados en 2001, se cifra en el corredor Rosario-Buenos Aires en quince millones de viajeros anuales de los que el tren podría absorber inicialmente un 30 por ciento mientras que en el tramo Rosario-Córdoba, la demanda estimada inicialmente para la alta velocidad es de un millón de viajeros anuales.

La línea de alta velocidad Buenos Aires-Rosario-Córdoba tendrá 710 kilómetros de recorrido total con estaciones en Retiro, San Nicolás, Rosario, Marcos Juárez, Bell Ville, Villa María y Córdoba que ocuparán un total de 65.000 metros cuadrados de superficie y de las que las cuatro principales serán Retiro, San Nicolás, Rosario y Córdoba.

La línea parte de la estación de Retiro en Buenos Aires llegará a Rosario por la entrada del Ferrocarril Belgrano desde el pk 295.580 hasta Rosario Oeste lo que exigirá desplazar la actual vía del Belgrano Cargas. La salida de Rosario se producirá por la traza del Belgrano hasta su cruce con el Ferrocarril Mitre, siguiendo la línea a éste hasta Córdoba.

Los andenes de todas las estaciones serán de 400 metros de longitud para permitir las composiciones dobles, mientras que el número de vías en cada estación está aún por definir. Las instalaciones de mantenimiento de trenes se ubicarán, previsiblemente, en Patio Sorrento (Rosario). Todas las



estaciones y los trenes serán diseñados para ser accesibles a personas con movilidad reducida (discapacitados, ancianos, niños, etcétera).

El parque de material rodante estará compuesto por ocho trenes de dos pisos y ocho coches, capaces para 509 pasajeros en total, con dos clases preferente, para un tercio de la capacidad total, y turista,

