

Como ya informábamos en VIA LIBRE el nuevo Plan de Infraestructuras tiene previstas inversiones por 3,6 billones de pesetas en el ferrocarril en un plazo de ejecución de los próximos diez años. Estas inversiones se dedicarán fundamentalmente a la construcción de una red nueva de alta velocidad, superpuesta a la actual, aunque no descuidará las actuales infraestructuras. La plasmación de estos criterios se han recogido en el proyecto de Presupuestos Generales del Estado para el año 2001 en torno a tres grandes áreas de actuación: alta velocidad, cercanías y mejora de la red convencional.

En lo que afecta a las infraestructuras de alta velocidad se definen como tales aquellas construidas especialmente para servicios de velocidades iguales o superiores a los 250 km/h y también aquellas existentes especialmente acondicionadas para velocidades de 200 km/h.

La construcción y administración de las nuevas líneas, se ha asignado como se sabe al GIF, ente al que se le asignan un total de 393.526 millones de pesetas, en su mayor parte dedicado a la construcción de la línea de alta velocidad entre Madrid y Barcelona-frontera. A esta nueva infraestructura se le asigna una inversión de 271.321 millones. El resto

AVANZA LA APLICACION DEL PLAN DE INFRAESTRUCTURAS

Casi 600.000 millones de pesetas en infraestructuras ferroviarias

Tras el anuncio en el pasado mes de junio por parte del ministro de Fomento, Francisco Alvarez Cascos, de un nuevo Plan de Infraestructuras 2000-2007 (ver VIA LIBRE número 433), se ha dado el primer paso de su aplicación con la presentación de inversiones por casi 600.000 millones de pesetas en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2001. La aprobación de estas inversiones supone un compromiso formal con el ferrocarril, que verá ampliadas y renovadas sus infraestructuras en los próximos años con nuevos corredores de alta velocidad y cercanías y mejoras en la red convencional.

de los recursos previstos se destinarán a los proyectos de la variante del Guadarrama, la línea de alta ve-



locidad Córdoba-Málaga y la línea que enlazará Madrid con Levante en alta velocidad también.

También se asignan los recursos necesarios para que la Dirección General de Ferrocarriles pueda emprender los estudios para el diseño y construcción del resto de la futura red de alta velocidad. Las actuaciones se han ordenado dividiendo nuestra geografía ferroviaria en seis grandes corredores. En el corredor Norte-noroeste se avanza en la línea de alta velocidad de Madrid a Valladolid con la redacción de estudio informativo para el tramo de Medina a Valladolid, por parte de la Dirección General de Ferrocarriles, mientras el GIF invertirá 45.359 millones de pesetas en esta línea que tiene encomendada. Asimismo se realizarán en el 2001 los estudios y proyectos para los tramos de Valladolid a Vitoria y de Vitoria a San Sebastián en alta velocidad.

El desarrollo de la red de alta velocidad en el Norte se verá comple-

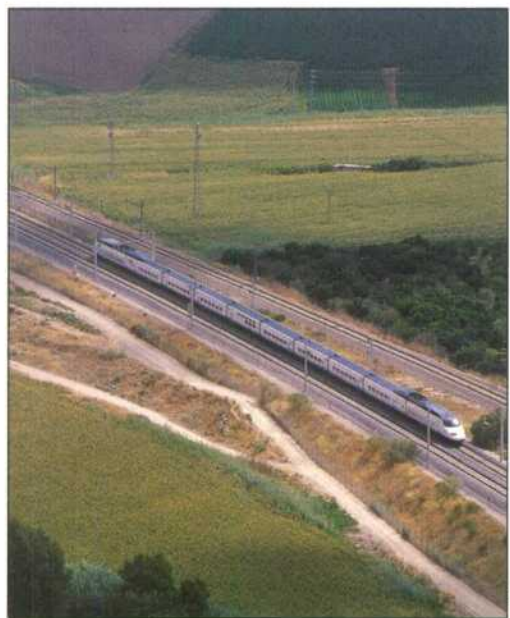


LUNA

Mesetas se invertirán necesarias en el 2001



LUNA



LUNA

mentada también con las inversiones necesarias para la realización de proyectos constructivos en la línea de Madrid a Avila, Palencia a León y el comienzo de obras entre Santa María

de la Alameda y La Cañada, que permitirán incorporar a Avila a la red de alta velocidad. Asimismo se avanza en los estudios para las líneas de alta velocidad que desde la meseta unirán Asturias, Cantabria y Galicia con el centro de la península.

En el corredor Mediterráneo la clave está en la continuidad en las inversiones previstas para adaptar a condiciones de explotación en alta velocidad, con obras por ejemplo como el acondicionamiento del tramo de Sagunto a Nules, la duplicación de los tramos de Las Palmas-Oropesa y Vandellós-Tarragona y la mejora de las instalaciones de seguridad en todo el Corredor. Se contratarán asimismo las obras de las nuevas estación de Benicassim y de la terminal de mercancías de Villarreal en Castellón.

Entre las actuaciones para la futura línea de alta velocidad entre Madrid y la Comunidad Valenciana y Murcia, destacan la realización de estudios de la red arterial de Valencia y su estación, de la red de Alicante, la ordenación ferroviaria de Murcia, el acceso en alta velocidad a Cartagena, el tramo de nuevo trazado en alta velocidad de Valencia a Castellón.

Otra actuación destacable en Castilla-La Mancha es el estudio para la construcción de un ramal de alta velocidad a Toledo desde la actual línea de Madrid-Sevilla.

En el corredor de Andalucía las inversiones previstas se destinarán fundamentalmente a la redacción de los proyectos constructivos de la línea Córdoba-Málaga, donde el GIF podrá ya licitar las obras de los primeros subtramos. También se iniciarán las ejecuciones de obras en la línea Sevilla-Cádiz en el tramo El Portal y Puerto Real y en la línea Madrid-Alcázar de San Juan-Jaén.

En Extremadura se ejecutarán las obras entre Mérida y Badajoz y se realizarán los estudios relativos al tramo de Madrid-Cáceres-Mérida y los accesos ferroviarios a esta última ciudad. Quedan pendientes los estudios de la conexión entre Madrid y Lisboa que se desarrollarán en colaboración con Portugal, para lo que ya se formó en el mes de junio pasado una Comisión Hispano-Portuguesa.



LUNA

Por último, la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona, actualmente en construcción, se verá complementada con los estudios y proyectos de las conexiones antena desde Zaragoza a Logroño, Pamplona, Huesca y Teruel, así como su prolongación hacia Canfranc y el acceso a Soria.

Cercanías. Para el año 2001 se ha previsto realizar actuaciones de mejora de los servicios de la red de cercanías en doce núcleos distintos. En Barcelona se llevarán adelante obras en Granollers-Masanet, enclavamiento de Sants y se redactará el proyecto de integración del ferrocarril en Cornellá de Llobregat

En Madrid continuarán las obras de prolongación hasta Alcobendas, San Sebastián de los Reyes, Colmenar y Humanes. En Andalucía se realizarán actuaciones en las tres capitales con servicios de cercanías: Málaga, Sevilla y Cádiz. En Málaga se



BENITO FIGUEROA

mejorará la línea a Fuengirola, en Sevilla está prevista la duplicación de vía en Dos Hermanas y Utrera y en Cádiz seguirá adelante la opera-

ción en curso Bahía de Cádiz. Feve verá mejoradas sus cercanías en los núcleos de Bilbao y Santander y en los núcleos de Renfe de Valencia,

Los diez criterios para el futuro ferrocarril

El Ministerio de Fomento ha diseñado el Plan de Infraestructuras 2000-2007 y su correspondiente asignación de inversiones con diez criterios que conformarán el futuro del ferrocarril en España. Estos son:

- Tender hacia la especialización del ferrocarril en los ámbitos y servicios en los que sea de mayor utilidad económica y social.
- Consolidar la estructura de la red actual, mejorando las infraestructuras y la calidad de la oferta.
- Lograr características de explotación homogénea en la red básica, actuando primeramente en la resolución de los actuales estrangulamientos.
- Dar prioridad al mantenimiento de la red.
- Articular una red de alta velocidad con una estructura propia, homogénea y continua.
- Reducir a la mitad los actuales tiempos de viaje entre las grandes ciudades. Todas las capitales quedarán a menos de 4 horas de Madrid y ninguna provincia a más de 6 horas y media de Barcelona.
- Potenciar los tráficos intermodales de mercancías mediante el desarrollo de las técnicas y centros de intercambio adecuados. Mejorar la accesibilidad del ferrocarril a los centros de generación de cargas, especialmente puertos.
- Competencia del ferrocarril de alta velocidad con el transporte aéreo y del ferrocarril convencional con la carretera, de manera que capte el 30 por ciento del tráfico que se genere entre los puntos de origen y destino.
- Reducir las áreas de sobrecapacidad y sobreproducción mediante una mejor gestión de la oferta, que suponga un incremento de la demanda de viajeros. Está previsto alcanzar los 64 millones de viajeros/año en el 2007.
- Dar prioridad en la gestión a los factores económicos, evitando el crecimiento de los recursos públicos destinados a la explotación. A finales del año 2010 se pretende conseguir un superávit en los servicios de larga distancia de 22.330 millones de pesetas (actualmente son de 13.200 millones, cantidad que se elevaría a los 17.000 millones si no se abordara el Plan de Infraestructuras).

Alicante, Murcia y San Sebastián se redactarán diversos proyectos y estudios.

En lo que afecta a la red convencional, la dotación de recursos prevista para el próximo año se destinará fundamentalmente a renovaciones de vía, electrificación e instalaciones de seguridad. Las obras afectarán a la renovación de vía entre Tolosa y San Sebastián, mantenimiento especial para los subtramos entre Alcázar de San Juan y Albacete y diversas actuaciones en las líneas de Barcelona-Puicerdá, Lleida-Manresa, Lleida-La Pobla de Segur y Xàtiva-Alcoi. Una novedad es la realización de estudios relativos al ferrocarril de Palma de Mallorca y Canarias.

En el programa de supresión de pasos a nivel destacan los de Sagunto, El Cortijo en logroño, Tamarite de Litera, Alhama de Murcia y Prat de Llobregat. El capítulo de accesos ferroviarios a los puertos se concreta en las actuaciones que se realizarán en Bilbao, Valencia, Barcelona y Algeciras.

Cabe destacar también el volumen de obras y proyectos que se realizarán en Galicia (ver dossier en páginas 63 a 76 de este mismo número) y que se recogen en el acuerdo firmado entre el Ministerio de Fomento y la Xunta de Galicia. Las inversiones previstas para el 2001 se destinan a obras ya en ejecución (triángulo de Guillarey, tramos Arbo-Salvatierra y Caldelas-Guillarey) y a la redacción de diversos proyectos del eje atlántico. Durante este año se iniciarán también las obras de remodelación de la estación de A Coruña y las primeras actuaciones para la línea de alta velocidad entre Santiago y A Coruña.

Además de estas inversiones que se realizarán desde la Dirección General de Ferrocarriles, Renfe y Feve tienen encomendadas actuaciones por valor de 93.640 millones de pesetas en el primer caso y por 13.360 millones de pesetas en el segundo, inversiones que complementan las actuaciones de mantenimiento, renovación y modernización de sus actuales infraestructuras. **Pilar Lozano** □