

# El tren que unirá dos mares

El Gobierno impulsa la construcción del futuro corredor ferroviario Cantábrico-Mediterráneo, que unirá en menos de cuatro horas núcleos económicos como Bilbao y Valencia, y que pone punto y final a la concepción radial de las infraestructuras en España. El tren se lleva más del 50% de las inversiones de Fomento para 2010

La vieja aspiración de vertebrar a través del ferrocarril la cornisa cantábrica con el Levante español se desatascas. Aunque el corredor Cantábrico-Mediterráneo era uno de los ejes transversales incluidos en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (PEIT) de 2005, lo cierto es que hasta la fecha apenas se han desvelado detalles sobre su configuración. La conexión con una vía de altas prestaciones –circularán trenes de alta velocidad– será

el primer eje transversal que enlazará Valencia y Bilbao en menos de cuatro horas, reduciendo en más de cinco el tiempo que se emplea actualmente en el trayecto. La iniciativa se enmarca en la apuesta estratégica que el Gobierno hace por el ferrocarril como medio de transporte sostenible y vital para la cohesión social y territorial del país. Las inversiones ferroviarias se llevan, de hecho, el 54% del total presupuestado por el Ministerio de Fomento para el próximo ejercicio.



## Red ferroviaria de altas prestaciones



Fuente: Ministerio de Fomento

16 \_ SAVIA \_ NOVIEMBRE2009

### Conexión europea

El corredor Cantábrico-Mediterráneo tendrá salida a Europa vía Francia.

Esta megainfraestructura, que representa una versión actualizada de la vieja línea ferroviaria Santander-Mediterráneo que nunca llegó a concluirse, unirá los corredores del Mediterráneo y del Cantábrico a través de Teruel, el eje del Ebro, La Rioja, la Comunidad Foral de Navarra, el País Vasco y Cantabria: más de 600 kilómetros de una línea de alta velocidad autónoma, concebida para albergar tráfico mixto, es decir, tanto para pasajeros como para mercancías. Su construcción comunicará dos de las áreas económicas más importantes del país, tendrá una salida a Europa, vía Francia, y romperá con décadas de diseño radial de las infraestructuras. “La radialidad es una forma centralista de hacer política y ha sido la fórmula empleada desde el siglo XIX, pero no siempre ha dado un resultado satisfactorio”, lamenta un gobernante de una de las comunidades afectadas, que reivindica el derecho de “cada territorio a insertarse directamente y con personalidad propia en unos espacios sin pasar necesariamente por Madrid”. Aunque Fomento aún no ha desvelado más detalles del informe funcional



presentado a las CCAA implicadas en el trazado –está pendiente una presentación pública en noviembre–, sí ha iniciado una ronda de contactos con dichas autonomías para ver qué corredores tendrán preferencia para mercancías, cómo se definirán los accesos a los puertos viarios y ferroviarios, y de qué forma se integrarán en el sistema ferroviario los accesos a los nudos logísticos.

#### Reacciones políticas

De momento, los presupuestos de Fomento para el próximo año incluyen una tímida partida de 12 millones de euros específica para este corredor, que se destinarán “para la línea de alta velocidad (LAV) Zaragoza-Castejón; la de Zaragoza-Teruel, varios estudios generales del corredor, un estudio informativo del tramo Teruel-Sagunto y la LAV entre Catejón, Logroño y Miranda de Ebro”, detallan desde el Ministerio. A la espera del preceptivo estudio informativo de la línea, las reacciones políticas no se han hecho esperar tras el reciente encuentro de Víctor Morlán, secretario de Estado de Infraestructuras, con las autonomías. El consejero

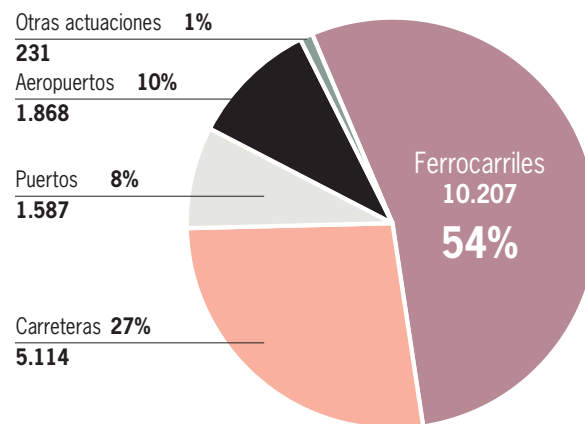
de Fomento de la Junta de Castilla y León, Antonio Silván, se ha mostrado satisfecho con el proyecto, ya que Miranda de Ebro se convertirá “en un eje vertebrador a través del *bypass* ferroviario del eje noroeste con el ramal este de la alta velocidad de España”, aunque ha indicado que hay que esperar para concretar plazos e inversiones. El País Vasco, por su parte, se va a poner manos a la obra con el Ministerio y el Gobierno Foral de Navarra para definir la conexión entre el tramo navarro y la Y vasca, iniciar los estudios informativos y avanzar en esta “interesante conexión”. No han faltado tampoco las voces críticas. Para el Gobierno riojano resulta “sorprendente” que el Ministerio anuncie ahora algo que ya estaba incluido en el PEIT en el año 2005, lo que constata “que el corredor va muy retrasado”. Sin embargo, una de las primeras consecuencias del trazado de este corredor es la integración de Teruel en el mapa de infraestructuras. Es de esperar que en un futuro no muy lejano se pueda afirmar que Teruel sí existe. Este corredor es la reconversión de los >

## Presupuesto de las actuaciones ferroviarias previstas en 2010

<b>Eje Norte-Noroeste de alta velocidad</b>	2.155 millones de euros
Madrid-Ávila-Salamanca	
Medina-Zamora-Orense	
Medina-Salamanca	
Ourense-Santiago	
Ourense-Lugo	
Lugo-A Coruña	
Variante de Pajares	
<b>Eje Atlántico de Alta Velocidad</b>	1.800 millones de euros
Valladolid-Burgos-Vitoria	
Venta Baños-León-Asturias	
León-Monforte	
Palencia-Santander	
Y vasca	
Bilbao-Santander	
<b>Eje de Alta Velocidad del Levante</b>	546 millones de euros
Madrid-Cuenca-Valencia-Albacete-Alicante-Murcia	
Murcia-Almería	
Castellón-Vandellós-Tarragona y conexión con Madrid-Barcelona	
Bobadilla-Granada	
Córdoba-Málaga	
Sevilla-Cádiz	
Jaén-Madrid	
Sevilla-Huelva	
Bobadilla-Algeciras	
<b>Madrid-Barcelona-frontera francesa</b>	1.107 millones
<b>Madrid-Extremadura-frontera portuguesa</b>	336 millones
<b>Atocha-Chamartín</b>	101 millones
<b>Ampliación Atocha</b>	80 millones
<b>Corredor Cantábrico-Mediterráneo</b>	12 millones

## Inversiones de Fomento correspondientes a 2010

Datos en millones de euros y en porcentaje



Fuente: Ministerio de Fomento

## Fomento acapara el grueso de las inversiones en 2010

Vertebrar social y territorialmente y consolidar el ritmo inversor, más necesario que nunca en tiempos de crisis, han sido las consignas que han inspirado el presupuesto del Ministerio de Fomento para el próximo año. En total, cerca de 20.000 millones, un 2,6% más que el año pasado. De esta forma, la cartera de José Blanco acapara dos tercios de las inversiones del Estado en 2010. En este tiempo, se pondrán en servicio 513 kilómetros de alta velocidad ferroviaria, 420 kilómetros de autovías, 11 kilómetros de muelles portuarios y 400.000 metros cuadrados de instalaciones aeroportuarias. Sin duda, la estrella de estos presupuestos es el ferrocarril: **10.200 millones, de los que el 71% se lo llevará la alta velocidad**; el 9% a actuaciones en cercanías y el resto, a la red convencional. El AVE llegará el próximo año a Cuenca-Albacete-Valencia; un año más tarde, a Santiago de Compostela desde Ourense; en 2012, a Alicante, León, Zamora, Jerez-Bahía de Cádiz y a Francia por Figueras.

Además, Renfe, la operadora pública, recibirá una partida de casi **1.300 millones** para la compra de 55 locomotoras de mercancías y 115 trenes de pasajeros con el objetivo de "tener la flota más moderna de Europa"

El **transporte por carretera recibirá 5.114 millones**: se actuará sobre casi 2.000 kilómetros de autovías, con la puesta en servicio de 400 kilómetros y la ejecución de obras en otros 1.600 kilómetros. El compromiso de Fomento es que a finales de 2011 haya 11.000 kilómetros de autovías, frente a los 8.000 que había en 2004. El presupuesto para el año que viene incluye una rebaja del 3% de los peajes y subvenciones del 7% del presupuesto para los ayuntamientos. Desde Fomento, la Secretaría de Estado de Transportes ha destacado también los programas para renovar la flota de autobuses, las ayudas a transportistas autónomos que quieran dejar la profesión, así como los cursos de modernización y formación.

La partida presupuestaria para los **aeropuertos españoles (1.868 millones)** prevé que la capacidad de éstos se incremente hasta alcanzar los 311 millones de pasajeros en 2020. Aparte de la entrada en servicio de la nueva terminal de Málaga, Fomento actuará en la ampliación o modernización de pistas y terminales de 25 aeropuertos. Además, el Ministerio hará especial hincapié en la mejora de la eficiencia energética y estima que en 2010 se evitará la emisión de 28.000 toneladas de gases de efecto invernadero. Los cerca de **1.600 millones destinados a puertos** se repartirán de la siguiente forma: un 37% para muelles y atraques; un 22% para abrigos y accesos; un 11% para superficies terrestres; y el resto, para otras partidas. De esta forma, en 2010 se pondrán en servicio 11.152 metros de línea de atraque. Además, existe una partida adicional de 6,8 millones para financiar el funcionamiento de las autopistas del mar.



**Esfuerzo inversor Aragón destinará más de ocho millones de euros a la electrificación del tramo ferroviario que discurrirá por la región.**

► tramos ferroviarios previstos entre Zaragoza y Teruel para que puedan circular trenes a 250 kilómetros por hora. Así, Valencia quedará a 40 minutos de Teruel y Zaragoza, menos de una hora, para los pasajeros. Un proyecto que, según destaca la prensa regional, centrará el mayor esfuerzo inversor de Aragón para el próximo ejercicio: más de ocho millones para la electrificación de ese tramo.

### Conectar África y Francia

Además, durante la última comisión de Fomento en el Congreso, Morlán declaró que el Gobierno impulsará la incorporación del corredor Mediterráneo, que conectará Almería, Valencia y Barcelona, "como eje prioritario en la revisión de las redes transeuropeas de transporte de mercancías que tendrá lugar en 2010". Morlán ha recordado que, en 2003, el anterior Gobierno se olvidó de incluir Algeciras en el eje Central-Atlántico, que desde Lisboa llegará a París, pasando por Madrid, "porque no se priorizó la red que componía todo el eje mediterráneo".

Desde las filas populares se ha exigido una fecha para la conexión europea del corredor del Mediterráneo: "El año que viene no vamos a salir del aislamiento, al consentir una postura de Francia contraria a los intereses de España". En su defensa, Fomento alega que si se analizan las partidas, referentes sólo al corredor Mediterráneo, que están en la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias y en el gestor de infraestructuras, ADIF, son más de 2.000 millones de euros los destinados sólo a los tramos Almería-Murcia y Murcia-Alicante, y a toda la línea hasta la frontera francesa, a lo que habría que añadir el túnel pasante de Valencia, la variante de Torrellano en Alicante o la conexión del eje con la línea Madrid-Barcelona.

De cara a la presidencia española de la UE, el Ejecutivo planea, además, convocar una reunión de alto nivel en Zaragoza con los responsables de gobierno de los estados miembros para abordar el tema de las redes transeuropeas. Fomento trabaja también en una conferencia sectorial con las comunidades autónomas para definir la red para transportes de mercancías y marcar los ejes de la red convencional que se van a dedicar al transporte de mercancías y cuáles los ejes en donde compatibilizarlo con el de viajeros. □