

## INFRAESTRUCTURAS

# Portugal se plantea un tren de alta velocidad de segunda para unirse a España

JORDI JOAN BAÑOS

Servicio especial

LISBOA. — El gobierno portugués se plantea dar un frenazo a la alta velocidad que devaluaría las futuras conexiones ferroviarias con España. El Ministerio de Obras Públicas pretende recortar drásticamente su planes para el AVE Madrid-Lisboa y para el resto de líneas

similares, que pasarían de cinco a tres. Según el diario lisboeta de referencia, *Público*, que se remite a "fuentes ligadas al proceso", la estrechez presupuestaria y la indiferencia popular en esta materia habrían llevado a redimensionar severamente la que había sido la niña mimada de las dos últimas cumbres hispano-portuguesas. La filtración surge un día después de que el ministro

en cuestión, António Mexia, revelara que las grandes decisiones sobre el TGV se van a tomar antes de fin de año.

El plan que tendría sobre la mesa implicaría eliminar 580 de los 1.162 kilómetros de alta velocidad previstos, al aprovechar líneas convencionales en gran parte de los trayectos (más del 60% en el caso de Lisboa-Oporto-Vigo). Dicho aho-

rro también afectaría al AVE Madrid-Badajoz-Lisboa, que dejaría de merecer ese nombre a partir de la frontera portuguesa, donde se plantea circular por nuevas líneas de mercancías, de ancho ibérico. En ellas la velocidad no superaría los 200km/h, en lugar de los 300 a 350km/h previstos para su recorrido en las vías españolas de ancho europeo. Así, las dos horas y 45 minutos previstas para desplazarse entre las capitales española y portuguesa se convertirían en cuatro, con la consiguiente pérdida de competitividad frente al avión. Ahora bien, el presupuesto pasaría de 1600 millones de euros a apenas 600.

Asimismo, el nuevo presupuesto dejaría en el aire dos de las líneas de

conexión con España, la de Viseu-Salamanca y la de Évora-Beja-Faro-Huelva-Sevilla, que hipotéticamente debían completarse en 2015 y 2018, respectivamente. En el caso de la línea Lisboa-Oporto, la intervención se limitaría a la ejecución de tres tramos de variantes, preparados para una futura adaptación al ancho europeo, donde los trenes podrían circular brevemente a 250-300km/h, mientras que en el resto de la línea deberían conformarse con hacerlo a 160-220km/h. Por otro lado, se plantea adaptar el Puente 25 de abril al paso del AVE, en lugar de construir una nueva infraestructura especialmente para ello. Se mantendría, no obstante, su fecha de inicio: el 2010. ●