

CONSIDERACIONES ESTRATÉGICAS

POR JOSÉ LUIS GARCÍA PÉREZ,
FERNANDO JUSTE FERNÁNDEZ
y JOSÉ LUIS MARQUÉS RODILLA

Reflexiones de carácter general

En los últimos años, concretamente desde el año 1988, los acontecimientos en Europa, y en el mundo en general, han sobrepasado en gran medida la capacidad de reacción de los dirigentes políticos occidentales.

Estratégicamente hablando, nos interesan dos muy unidos entre sí: La desaparición del Pacto de Varsovia y la desmembración de la Unión Soviética, que han puesto fin a la bipolarización que gobernaba el mundo y que ha tenido como consecuencias inmediatas: La indeterminación de las amenazas, la regionalización de los conflictos y el recrudecimiento de las luchas étnicas. Analizaremos brevemente cada una de ellas.

Desaparición de la bipolarización: Con la desmembración del Pacto de Varsovia, primero, y de la Unión Soviética, después, ha desaparecido una de las características de las últimas décadas: La bipolarización.

Estados Unidos, a partir de la enunciación del nuevo orden mundial por el expresidente Bush, cambió su posición de hegemonía en el mundo occidental por la de *primus inter pares* entre sus aliados. Ahora bien, ha quedado muy claro en las diferentes manifestaciones de sus dirigentes, que ello no quiere decir, que su máxima prioridad no siga siendo Europa, sobre todo mientras la situación en la Comunidad de Estados Independientes (CEI) no evoluciona más favorablemente. Recuérdese el amago de involución que sufrió Rusia en el año 1991 y la situación que en este momento, noviembre 1993, está atravesando el presidente elegido democráticamente.

Estas razones justifican plenamente la idea de Estados Unidos y el resto de los miembros, de que la OTAN no sólo sigue siendo válida, sino que hay que conservarla como está, tratar su ampliación con sumo cuidado y, por supuesto, no pensar en su supresión.

Indeterminación de las amenazas: La antigua bipolarización tenía sus ventajas, cada país se autoincluía como perteneciente a uno de los polos, o no alineado, y desde ese momento quedaban definidos sus aliados, sus enemigos y sus indiferentes.

En el nuevo orden, aunque la categoría de la amenaza ha disminuido muchos grados, ha aumentado la incertidumbre. Amenazas que antes no se consideraban, comparándolas con la entidad de la principal, son hoy preocupaciones prioritarias y multipunto.

Pero a pesar de estar más difuminadas, las amenazas o por lo menos los focos de conflicto parecen venir, en parte importante del Este.

No conviene olvidar, los problemas surgidos del fundamentalismo islámico, que están ocasionando grandes desórdenes, no sólo en Oriente Medio, sino en los países del Magreb.

Regionalización de los conflictos: Con la desaparición de la bipolarización han surgido una serie de focos localizados de tensión y gran parte de ellos, ex Yugoslavia, repúblicas de la CEI en Europa.

Realmente, en su mayoría, no son nuevos focos sino que estaban ocultos o disfrazados por las dos grandes potencias, que no permitían su salida a la superficie, pues podían derivar en conflagración mundial a través de una reacción en cadena.

La OTAN ha tenido que intervenir, aunque moderadamente, en uno de ellos, bajo los auspicios de la Conferencia sobre Seguridad y Cooperación en Europa (CSCE) y del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas.

Recrudescimiento de las luchas étnicas: Al igual que la anterior, no es una característica nueva en el panorama mundial, lo realmente nuevo es la intensificación y el motivo, es el mismo anterior, los conflictos que se encontraban "latentes" tienen más "libertad" para expresarse, ahora que se encuentran menos vigilados y encorsetados por los dos bloques anteriores.

El exponente más actual es el caso de la antigua Yugoslavia.

Posición actual de la OTAN

Además de los apuntes anteriores, hay que insistir en las declaraciones de los dirigentes de los países miembros, de que la OTAN sigue siendo un ins-

trumento muy adecuado, con una ligera ampliación de sus objetivos y misiones y adaptando, si es necesario, el trabajo original para su empleo "fuera de zona".

Todo ello implica, que siguen siendo perfectamente válidos los Acuerdos de Coordinación firmados entre la Organización y el Gobierno español, y entre ellos, por lo que aquí afecta, el más reciente, llamado también Acuerdo *FOXTROT* que configura nuestro país como una base logística y de tránsito.

Tratado el tema como un estudio netamente logístico deberemos estudiar: Necesidades, posibilidades y búsqueda del equilibrio o conclusiones.

Necesidades

Centrándonos, entonces, en este acuerdo de coordinación y a riesgo de ser brutalmente concisos, podemos clarificar, en una hipótesis de apoyo sólo y exclusivamente desde la fachada atlántica de la península Ibérica:

- La Península tendría tres terminales de entrada de recursos logísticos (personal, material, etc.) en la fachada atlántica que podrían elegirse de entre estas cuatro: La Coruña-Vigo, Oporto, Lisboa y Cádiz-Algeciras.
- Se deberían conectar estas terminales logísticas con las redes de transporte del centro de Europa a través del máximo número de pasos posibles en los Pirineos.
- Las conexiones deberían ser multi modales (ferrocarril, carretera, oleoducto).
- Motivos de seguridad y oportunidad de apoyo logístico y de colapso de vías de comunicación, aconsejan que sean itinerarios diferentes desde cada terminal y de que se conecten en tres puntos diferentes a la red europea.
- Los pasos, en principio, podían ser los de los extremos y centro de los Pirineos.
- Evidentemente el paso debe ser "continuo", es decir, sin obstáculos ni retrasos injustificados (ancho de vía común en el caso del ferrocarril).

Condiciones de los itinerarios

Considerando para el estudio solamente el caso del ferrocarril las exigencias ideales para los itinerarios serían:

- Doble vía, que dé la suficiente flexibilidad y seguridad al itinerario.
- Electrificada en su totalidad

- Gálibo suficiente para el transporte del material más pesado y voluminoso (ejemplo, mototraillas).
- Es altamente deseable unos 90/100 km/h de velocidad comercial media.
- Trenes de 1.200 tn de carga.
- Ramales de unión entre los tres diferentes itinerarios.

Posibles ejes de transporte

Ciñéndonos, en lo sucesivo, al ferrocarril podemos establecer tres ejes:

- Eje Norte: Desde las terminales gallegas al paso de Irún/Hendaya siguiendo un itinerario al sur de la cordillera Cantábrica, atravesando la submeseta Norte. Este eje daría servicio a las alternativas Vigo-La Coruña y Oporto.
- Eje Central: Desde Lisboa a un eventual paso en el centro de los Pirineos, digamos en Canfranc; siguiendo un itinerario al sur del sistema Central, atravesando la submeseta Sur llegando al valle del Ebro por Zaragoza y de allí a Canfranc y Francia.
- Eje Sur: Desde Cádiz-Algeciras al paso oriental de los Pirineos en Portbou-Cerbère; siguiendo un itinerario por el valle del Guadalquivir a alcanzar la costa en Valencia o Alicante y de allí, al paso oriental de los Pirineos.

Las conexiones entre ejes deberían ser un mínimo de tres y estar definidas por los siguientes ejes transversales a las rutas:

- Conexión Oeste: Definido por la ruta de la Plata.
- Conexión Central: Definido por la línea general León-Madrid-Murcia.
- Conexión Este: Definido por el valle del Ebro.

El eje central como eje alternativo de otros dos, debería ser el de mayor capacidad logística, figura 1.

Posibilidades de la red

Consideraciones de carácter general

El personal, material y la carga general a transportar llegará a nuestro país por vía preferentemente marítima a cualquiera de las terminales atlánticas antes mencionadas. Se descartan las terminales en las fachadas cantábrica o mediterránea primero por el objetivo de esta obra y en segundo lugar por su situación geográfica en relación con un previsible refuerzo a Europa desde el continente americano. Si las terminales en el Cantábrico fueran practicables sería más rentable que los barcos continuasen hasta los puertos de los Países Bajos, Bélgica o Alemania.

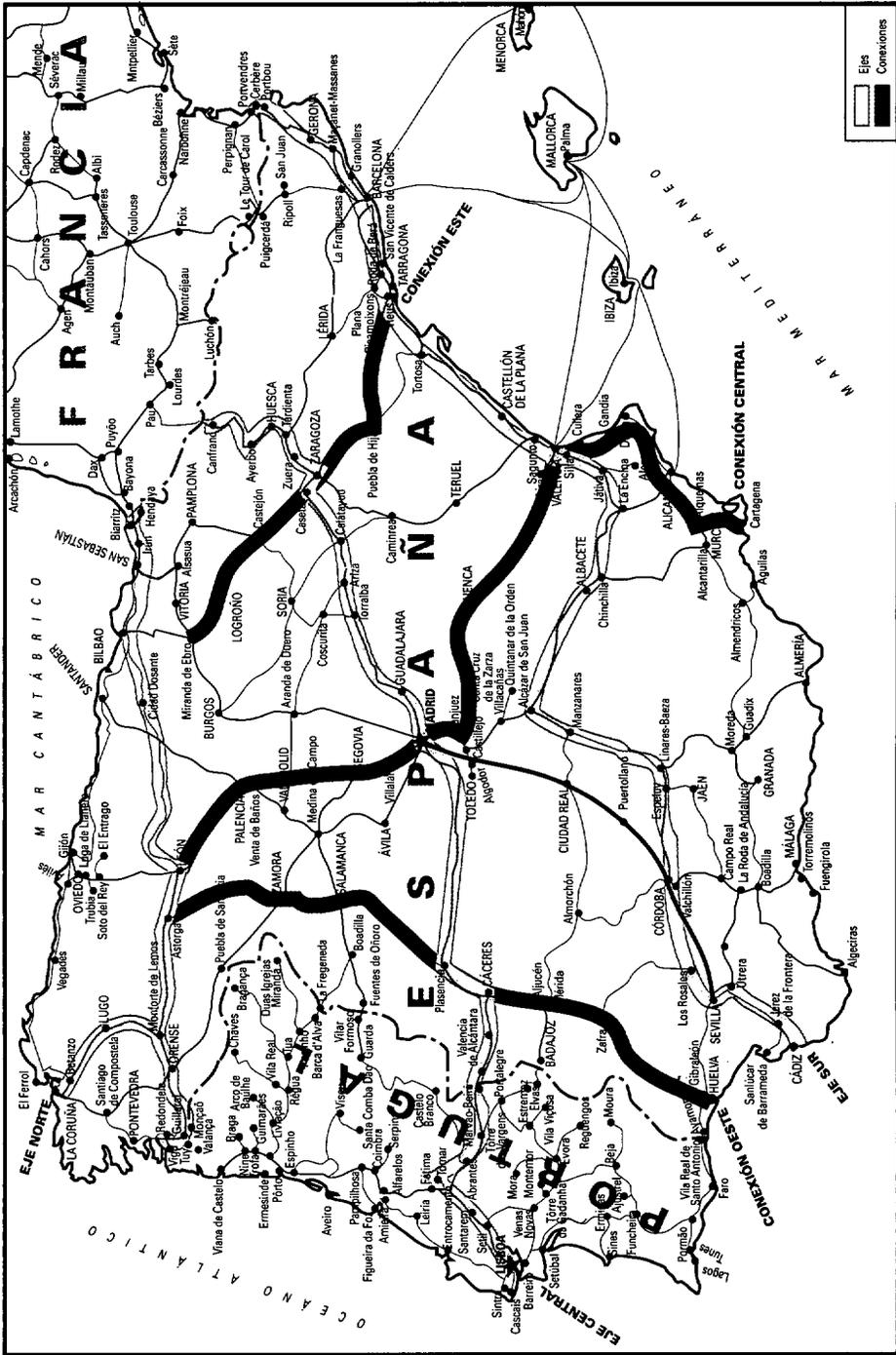


Figura 1.- Ejes ferroviarios y conexiones.

El caso de la fachada mediterránea, al que podemos considerar un mar interior, tampoco se considera para este propósito. Los tres grandes ejes de transporte ya mencionados canalizarán el tráfico en el interior de la Península, se prevén itinerarios de conexión entre los ejes que serán utilizados en función del punto de destino de la carga. Cada itinerario desde el punto de origen llevará implícito el punto de cruce de la frontera, existiendo unos factores condicionantes para cada itinerario.

En caso de llegada de personal y/o material por avión, lo que se haría en principio a cualquiera de los aeropuertos nacionales, preferentemente a las principales bases aéreas en territorio nacional, (Zaragoza, Torrejón, Rota, Albacete, y Valencia), el punto de origen sería la terminal aérea y desde ella en función del punto de destino se unirán a los itinerarios generales descritos.

Un factor condicionante a tener en cuenta es el marcado carácter radial de la red ferroviaria nacional, lo que presenta dos peculiaridades contrapuestas para nuestro propósito. Debido a la radicalidad la mayoría de los itinerarios tienen puntos de convergencia, nudos ferroviarios, que dependiendo del volumen de tráfico que necesitemos dar salida podrá colapsarse. La posible solución a este problema es utilizar itinerarios alternativos, pero estos, debido al carácter radial de la red, tienen como contrapartida la mayor longitud del recorrido, y el peor estado de conservación de la vía, con lo que de una parte, se aumenta la distancia y de otra, disminuye la velocidad máxima admisible. Ambas causas, se traducen en un mayor tiempo de transporte.

Para la clasificación logística de los itinerarios que vamos a estudiar (y sin emplear la capacidad máxima de la red nacional de ferrocarriles, lo que implicaría el uso único para fines de la defensa), se ha establecido el criterio de:

- Itinerario de alta capacidad. El que cuenta con doble vía electrificada en más del 75% del recorrido total.
- Itinerario de capacidad media. El que dispone de menos del 75%.

Puntos de paso fronterizo

En la actualidad los puntos de paso abiertos para el tráfico ferroviario son:

- Irún/Hendaya
- La Tour de Carol/Foix
- Portbou/Cerbère

Es obvio que el primero y el último paso cuentan con mayores posibilidades y mejor infraestructura, lo que conlleva mayor velocidad y mayor número de circulación-día posibles.

Existe un cuarto paso fronterizo, el de Canfranc, que se encuentra fuera de servicio desde el año 1970 por rotura de un puente entre las estaciones francesas de Accous y Lesain. La reapertura de esta línea (que al igual que el paso de La Tour de Carol podemos clasificar de segundo nivel) no presenta ningún problema, y sólo debe contar con el apoyo del Gobierno francés, que por el momento no lo considera en sus prioridades. Tampoco el Gobierno español considera la potenciación de esta línea en el Plan Director de Infraestructuras del año 1993. Sin embargo la Comunidad Europea lo contempla como eje transeuropeo para unir lo que se ha denominado el eje Mediterráneo con el eje Atlántico, como veremos más adelante. Desde el punto de vista de la población autóctona es una antigua aspiración de los habitantes a ambos lados de la frontera.

Grandes ejes de transporte europeo

El flujo de transportes con origen en la península Ibérica deberá conectarse con la red europea bien por el eje Atlántico o bien por el eje Mediterráneo, que enlazan con las líneas francesas de mayor capacidad.

Eje Atlántico

Desde cualquier punto en el oeste de la Península –Miranda de Ebro-Irún-Hendaya-Burdeos-París–, donde conectaría con la red centroeuropea, enlazando con el eje vital que partiendo de Londres une el corazón de Europa, Londres-Amsterdam-Bruselas-Francfurt-Munich-Zurich-Milán.

Eje Mediterráneo

Desde cualquier punto en el este de la Península –Roda de Bará (Tarragona)-Barcelona-Portbou-Cerbère-Montpellier–, de donde podría seguir tres direcciones:

- Hacia Italia por Marsella-Toulouse-Ventimiglia.
- Hacia Suiza y sur de Alemania por Nimes-Lyon Lausanne-Berna-Zurich-Munich.
- Hacia los países nórdicos y el norte de Alemania por Nimes-Lyon-Dijon-Nancy-Metz, donde puede enlazar con toda la red centroeuropea antes mencionada.

CONEXIÓN ENTRE EJES

La salida por los pasos centrales, Canfranc y la Tour de Carol, sirve de interconexión entre ambos ejes y como paso complementario para evitar la saturación de los dos principales, es decir reencaminar el tráfico desde

cualquier punto de la Península hacia unos de los dos grandes ejes, Atlántico o Mediterráneo. Hay que tener en cuenta que el paso de la Tour de Carol tiene su acceso desde Barcelona, por lo que se encuentra muy enfocado para la conexión entre ejes en el norte de la Península.

Ambos pasos cuentan en la actualidad con el problema de no disponer de instalaciones para cambio de ejes, que permita realizar el transporte de mercancías sin necesidad de trasvasar la carga de plataforma.

La conexión entre el eje Atlántico y el eje Mediterráneo en la zona central se materializa por el itinerario, Valencia-Teruel-Zaragoza-Huesca-Canfranc-Tarbes-Burdeos, que debemos recordar que en la actualidad no se encuentra en servicio. Desde Toulouse, a donde se accede tanto desde Canfranc como desde la Tour de Carol el tráfico se puede dirigir hacia:

- El Oeste, vía Burdeos
- El Este, vía Montpellier
- El Centro de Francia, eje no muy desarrollado vía Toulouse-Limoges-Orleans-París.

Itinerarios a emplear

Supongamos las terminales de la fachada atlántica en La Coruña/Vigo, Lisboa, Oporto y Cádiz/Rota/Algeciras, figura 1, p. 101.

Eje Norte

1. La Coruña/Vigo-Francia: El itinerario general para unir la terminal de La Coruña/Vigo con la frontera de Irún/Hendaya será: La Coruña/Vigo-Monforte de Lemos-León-Venta Baños-Miranda de Ebro-Alsasua-Irún/Hendaya.

Tiene un primer tramo particular desde La Coruña y Vigo respectivamente hasta Monforte de Lemos.

En el caso de La Coruña es un itinerario de vía única no electrificada con un promedio de 32 circulaciones/día.

Desde Vigo hasta Tuy no está electrificada y sí desde Tuy hasta Monforte de Lemos siendo en ambos casos vía única, aumentando en el tramo hasta Orense a 50 circulaciones/día. En ambos casos la velocidad es inferior a 120 km/h.

El tramo Monforte de Lemos-León es vía única electrificada con un promedio de 45 circulaciones-día y velocidad inferior a 120 km/h hasta Astorga.

Desde León hasta la frontera el itinerario es doble vía electrificada, permitiendo velocidades entre 140 y 160 km/h hasta Alsasua e inferiores a 120 km/h entre Alsasua y la frontera.

Las circulaciones-día en este itinerario aumentan considerablemente, manteniéndose, dependiendo de los tramos, entre las 80 y las 100 circulaciones por día. El itinerario es de capacidad media hasta León con vía sencilla electrificada y velocidad inferior a 120 km/h y de gran capacidad entre León-Irún con vía doble electrificada y velocidad entre 120 y 160 km/h.

2. Oporto-Francia: El itinerario para unir la terminal de Oporto con la frontera de Irún/Hendaya será: Oporto-Coimbra-Fuentes de Oñoro-Salamanca-Medina del Campo-Valladolid-Venta de Baños, donde conecta con el itinerario anterior Miranda de Ebro-Aslasua-Irún.

El tramo Oporto-Coimbra es doble vía electrificada, Coimbra-Fuentes de Oñoro vía única no electrificada y con velocidad inferior a 120 km/h.

Fuentes de Oñoro-Salamanca-Medina del Campo la vía es sencilla no electrificada con velocidad inferior a 120 km/h y con unas circulaciones-día en torno al medio centenar.

El tramo Medina del Campo-Venta de Baños es doble vía electrificada con velocidad entre 140 y 160 km/h con un promedio de 130 circulaciones-día. El tramo Venta de Baños-Aslasua-Irún tiene las características antes mencionadas.

El itinerario es de capacidad media hasta Medina del Campo con vía sencilla no electrificada y velocidad inferior a 120 km/h y de alta capacidad entre Medina del Campo-Irún con vía doble electrificada y velocidad entre 120 y 160 km/h.

Eje Central

El itinerario que une la terminal de Lisboa con Europa tiene un primer tramo hasta Madrid, a partir de donde se puede enlazar con Europa tanto por el eje Atlántico como por el Mediterráneo, descartando la unión por Canfranc ya que se encuentra fuera de servicio.

El tramo Lisboa-Entrocamento, es de vía doble electrificada. El tramo Abrantes-Torre das Vargens-Valencia de Alcántara-Cáceres-Plasencia, es de vía única no electrificada con velocidad inferior a 120 km/h y con una decena de circulaciones-día. El tramo Plasencia-Madrid continua siendo de vía única no electrificada pero admite velocidad entre 140 y 160 km/h aumentando las circulaciones/día a una treintena. El itinerario Lisboa-Madrid, resulta ser

de capacidad media con vía única no electrificada y velocidad inferior de 120 a 160 km/h.

Desde Madrid tenemos dos opciones que analizaremos a continuación y que emplearemos posteriormente en diferentes itinerarios, Madrid-Burgos-Irún y Madrid-Zaragoza-Lérida-Barcelona-Portbou.

MADRID-BURGOS-IRÚN

El tramo Madrid-Burgos es de vía única electrificada, con velocidad inferior a 120 km/h y sólo una docena de circulaciones-día, lo que confiere al itinerario una capacidad media. El tramo Burgos-Alsasua-Irún, ya se ha analizado. Resulta así el itinerario Madrid-Irún, de capacidad media y velocidad entre inferior a 120 y 160 km/h.

MADRID-ZARAGOZA-LÉRIDA-RODA DE BARÁ-BARCELONA-PORTBOU

El tramo Madrid-Zaragoza es de doble vía electrificada excepto entre Ateca y Alhama de Aragón con velocidad comprendida entre 120 y 140 km/h cuenta en la actualidad con un promedio de 56 circulaciones-día.

El tramo Zaragoza-Lérida-Roda de Bará es de vía única electrificada con una velocidad de 120-140 km/h y en torno a las 50 circulaciones-día.

El tramo Roda de Bará-Barcelona-Portbou es de doble vía electrificada con velocidad entre 120 y 140 km/h a excepción del paso por algunas poblaciones al norte de Barcelona y con el mayor elevado número de circulaciones-día, superior a 100.

Itinerario de capacidad alta y velocidad entre inferior a 120 y 140 km/h.

Eje Oeste

Este eje se ha enunciado en las necesidades como Itinerario entre la terminal marítima de Cádiz/Rota/Algeciras y la frontera francesa. La salida natural es desde el punto de origen a Madrid, de donde podríamos encaminarla por la frontera de Irún o la de Portbou, por los itinerarios antes estudiados en función del punto de destino o las necesidades de gestión del transporte.

ITINERARIOS

1. Cádiz/Rota-Sevilla-Córdoba-Linares-Baeza-Alcázar de San Juan-Madrid.
2. Algeciras-Boadilla-Córdoba-Madrid.

No se contempla el itinerario Sevilla-Madrid por la línea de alta velocidad, ya que en la actualidad no hay material móvil para transporte de mercan-

cías de ancho internacional, a excepción de las plataformas de ejes cambiables de la empresa Transfesa, pero su empleo acarrearía el trasvasar la carga de plataforma en Sevilla y Madrid, ya que no se cuenta en estos puntos con instalaciones para cambio de ejes.

1. Cádiz/Rota-Madrid: El tramo Cádiz/Rota-Sevilla es de vía única electrificada con velocidad entre 120-140 km/h y un promedio de 50 circulaciones-día.

Sevilla-Córdoba-Linares es de vía única electrificada con velocidad entre 120-140 km/h y un promedio de 60 circulaciones-día.

El tramo Linares-Santa Cruz de Mudela-Manzanares es de vía única electrificada hasta Santa Cruz de Mudela y soporta una velocidad inferior a 120 km/h debido al paso por Despeñaperros, el promedio de circulaciones-día es superior a las 80.

El tramo Manzanares-Alcázar de San Juan-Madrid, es de vía doble electrificada con velocidad entre 140-160 km/h con un promedio superior a 100 circulaciones-día.

Este es un itinerario de capacidad media y velocidad de entre inferior a 120 y 160 km/h.

2. Algeciras-Madrid: El tramo Algeciras-Boadilla, es de vía única sin electrificar, con velocidad inferior a 120 km/h y unas 40 circulaciones-día.

El tramo Boadilla-Córdoba tiene características iguales al de Algeciras-Boadilla, salvo que la vía está electrificada.

El tramo Córdoba-Madrid ha sido analizado en el punto anterior.

El posible itinerario por la fachada mediterránea, Cádiz/Rota-Sevilla-Córdoba-Linares-Baeza-Alcázar de San Juan-Albacete-La Encina-Valencia-Castellón de la Plana-Tarragona-Barcelona-Portbou/Cerbère, no se considera rentable debido a la configuración de la red, que aumenta la distancia y porque tiene dos tramos de vía única, aunque electrificada, La Encina-Játiva y Castellón de la Plana-Tarragona, pudiendo considerarlo alternativo.

Líneas de conexión en el interior de la península Ibérica

Además del itinerario de conexión inter ejes ya analizado existen unas líneas en el interior de la Península que nos sirven para conectar los itinerarios que corresponden a los grandes ejes de transporte antes aludidas.

Para el eje de conexión Oeste contamos con la denominada Ruta de la Plata, Gijón-León-Astorga-Zamora-Salamanca-Cáceres-Zafra-Sevilla-Cádiz,

este itinerario de vía única no electrificada con velocidad inferior a 120 km/h se encuentra infrautilizado y sólo se permite la circulación de mercancías, sin embargo, su importancia estratégica es grande.

Como eje de conexión Centro en la dirección Oeste-Este tenemos León-Venta de Baños-Medina del Campo-Madrid-Alcázar de San Juan-Murcia, su velocidad máxima es de 120 km/h y tiene doble vía electrificada en todo su recorrido.

Por último el eje de conexión Este, será según lo expuesto anteriormente, el definido por el Valle del Ebro en la mayor parte de su recorrido, o sea: Irún/Hendaya-Vitoria-Castejón-Zaragoza-Tarragona. También el Bilbao-Logroño-Castejón-Tarragona.

El trayecto Irún-Tarragona, se puede considerar como vía doble electrificada, así como el Bilbao-Tarragona, salvo en el tramo Bilbao-Orduña (Castejón-Zaragoza), que es vía única electrificada.

Las velocidades son inferiores a los 120 km/h, salvo en el trayecto Vitoria-Castejón-Zaragoza-Lérida-Tarragona, que tiene entre 140 y 160 km/h. Las circulaciones diarias, oscilan entre 40-45 (Bilbao-Castejón) y 80-85 (Castejón-Zaragoza), con un paso superior a los 100 entre Irún y Vitoria.

Conclusiones

Una vez estudiados los itinerarios posibles en nuestra red cabe hacer las siguientes consideraciones en relación con las necesidades que se exigían a los itinerarios:

- a) No hay ningún itinerario que en su totalidad sea de doble vía electrificada.
- b) El gálibo es un gran problema en toda la red nacional, en la actualidad RENFE a todo material que excede de las dimensiones de la plataforma lo considera un transporte especial. Desde el punto de vista de material militar hay gran parte del mismo que resulta considerado como especial: Carros de combate M-48 y M-60, piezas de artillería autopropulsadas, máquinas especiales de movimiento de tierras y grúas pesadas, etc. A este efecto existe una ficha para cada material en la que figura su croquis acotado y las plataformas en la que puede transportarse, (fichas del *stanag* OTAN 2832).
- c) En lo relativo a velocidad, como se ha visto en todos los itinerarios generales hay algunos tramos de velocidad inferior a 120 km/h, lo que hace rebajar la media general del itinerario a los 100 km/h, velocidad acepta-

ble para trenes de material. Se puede afirmar que el material militar no considerado especial está asimilado por RENFE a trenes T-100, T-120, es decir, de velocidad máxima 100, 120 km/h.

- d) Los trenes de mercancías no están preparados para 1.200 tn de carga útil. La limitación de carga viene impuesta por la capacidad de tracción del material motor y la capacidad de freno. Estando limitado a 100 ejes o 1.000 tn de carga máxima incluida la tara del material móvil para tracción sencilla y el mismo número de ejes y 1.500 tn de carga máxima para doble tracción.
- e) El ancho de vía condiciona de forma muy importante el transporte de mercancías al extranjero como se ha manifestado por los diferentes ponentes a lo largo de todo el trabajo. No así el transporte de viajeros, que con el sistema que tienen incorporados los trenes *Talgo* se realiza sin la detención del tren. En el caso de transporte de mercancías las instalaciones de cambio de ejes existen en Irún y Portbou, no en Canfranc ni en La Tour de Carol. Además hay que tener en cuenta que el rendimiento de estas instalaciones está en función del número de plataformas preparadas para el cambio de ejes, en la actualidad todas propiedad de la compañía Transfesa.
- f) La futura ampliación de la red nacional de alta velocidad hace pensar en el horizonte del año 2000 de una línea que una Sevilla con Portbou. De momento no existe intención de comprar material móvil para transporte de mercancías por esta red de alta velocidad, que se dedica exclusivamente al transporte de viajero, pero una vez se dispusiera de un eje que atravesara la península Ibérica sería el momento de emplearlo también para mercancías. El estudio realizado anteriormente de itinerarios se enfocaría a enlazar en distintos puntos con este eje, que permiten el paso continuado de trenes sin ningún tipo de manipulación, dejando como es lógico parte de la carga en los otros itinerarios para evitar el riesgo de cierre del itinerario principal y quedar bloqueado.