

SE CONSTRUIRAN 2.900 NUEVOS KM DE LINEAS, FUNDAMENTALMENTE PARA MERCANCIAS

Arabia Saudí emprende un ambicioso proyecto para ampliar su ferrocarril

La Organización de Ferrocarriles Saudíes (SRO) ha emprendido un proyecto para la construcción de un "puente terrestre ferroviario", cuyo coste se eleva a unos 1.483 millones de euros. Forma parte de uno de los tres proyectos concebidos para el ferrocarril existente, mediante el cual se construirán 2.900 nuevos kilómetros de ferrocarril.



El puente terrestre captará un 72 % del tráfico de contenedores.

Arabia Saudí lleva tiempo madurando un proyecto para ampliar su modesto ferrocarril, que une en la actualidad la capital, Riad, a través de dos rutas distintas que finalizan en el puerto de Damman, en el Golfo Pérsico. Todo este tiempo de espera ha cuajado por fin en un ambicioso proyecto para construir 2.900 km de ferrocarril.

El ministro de Transportes de Arabia Saudí y presidente de la Organización de Ferrocarriles Saudíes (SRO), **Jobarah Al Suraisry**, se ha comprometido públicamente a extender la red ferroviaria a los principales centros industriales y de población, ya que el gobierno valora las muchas ventajas que el ferrocarril tiene sobre la economía.

El "puente terrestre", denominado así por unir dos importantes partes del país, representa la piedra angular del



Jobarah AL Suraisry, ministro de Transportes, inaugura el servicio de contenedores de dos alturas.

plan de expansión, que será uno de los proyectos BOT (siglas inglesas de Construir, Explotar, Traspasar) más importante de los que se han emprendido en Oriente Medio y que ya ha sido aprobado por el Consejo Supremo Económico del Reino.

Últimamente, se han producido dos importantes acontecimientos con vistas al desarrollo del puente terrestre. Por un

lado, en 2003, se llevó a cabo una importante reestructuración de varios ministerios, en virtud de la cual, SRO y la Junta de Puertos quedó por primera vez bajo tutela del mismo ministerio. En segundo lugar, el gobierno ha emprendido un plan de privatización mediante el cual se han identificado sectores estratégicos susceptibles de ser privatizados, a la vez que creó un comité para ejecutarlo.

Uno de los tres proyectos ferroviarios en marcha, el puente terrestre, implicará la construcción de 950 nuevos kilómetros de ferrocarril desde la capital, Riad, hasta Jeddah, en el Mar Rojo, al oeste del país. Este proyecto implica también la construcción de una nueva línea de 115 km de longitud entre Damman y Jubail, al norte, en la costa del Golfo. Asimismo, se modernizará la línea existente entre Riad y Damman.

El segundo proyecto ferroviario es el Ferrocarril del Oeste, que supone la construcción de 750 km de nuevas líneas, desde Jeddah hasta La Meca, y hacia el norte, hasta Medina y Yanbu.

El tercer proyecto consiste en una línea de 1.300 km para transportar minerales, y que discurre entre Riad y Hazm Al Jalamid.

El Ministerio de Transportes quiere comenzar las obras del puente terrestre ferroviario y del Ferrocarril del Oeste en 2006 y concluirlos en tres años. En lo que se refiere al proyecto de puente terrestre, SRO ha reunido a un grupo de asesores internacionales, que ya han realizado una gran parte del trabajo preliminar. El Banco de Inversiones británico UBS y el Banco Nacional del Comercio, de Arabia Saudí, están asesorando a los ferrocarriles en materia financiera. SNCF Internacional se ha encargado de los estudios técnicos, y tiene previsto concluir los estudios de demanda de tráficos próximamente. En breve, se convocará también un concurso para pre-seleccionar el candidato que

se alzará con el contrato BOT para diseñar, financiar, construir y explotar las nuevas líneas. Las ofertas se empezarán a recibir y evaluar a principios de año, mientras que la concesión se adjudicará a mediados de 2006.

Concesión. SRO se incorporará a la concesión. La mayor parte de los activos de la compañía ferroviaria, así como su plantilla, que no llega a las dos mil personas en la actualidad, se transferirán a la nueva concesión.

Como SRO es en la actualidad un organismo estatal, no posee deuda alguna, aunque tampoco obtiene beneficios, dado lo limitado de su actividad. Esta situación cambiará con la ampliación del ferrocarril, que le permitirá la posibilidad de obtener ganancias.

Las nuevas líneas acogerán principalmente tráficos de mercancías, especialmente contenedores. El puerto de Jeddah maneja en la actualidad 2,4 millones de TEU anuales, frente a los 750.000 que pasan por Dammam al año. El Puerto Seco de Riad maneja al año 250.000 TEU. Se estima que el puente terrestre captará entre un 70 y un 75 por ciento de los tráficos de contenedores. Según los estudios realizados, los tráficos de mercancías en el puente terrestre se elevarían inicialmente a 15 millones de toneladas, que bien podrían situarse en torno a los 45 millones en 20 o 30 años.

El puente terrestre hará posible que los trenes de mercancías entre Jeddah y Riad puedan completar ese viaje en 12 horas, y en seis horas más si se desea continuar hasta Dammam. Aunque se prevé que la mayor parte de los tráficos tengan como origen o destino Arabia Saudí, los promotores consideran que la nueva línea tiene potencial para convertirse en un puente terrestre, ya que un tiempo de tránsito de 18 horas para atravesar el país podría resultar muy atractivo a los trans-



Las nuevas líneas se diseñarán para 250 km/h.

portistas, frente a los 5-7 días necesarios para rodear navegando la península arábiga.

Cuando se inauguren las nuevas líneas se ofrecerá una concesión independiente para la explotación de los servicios de viajeros entre Jeddah, Riad, Dammam y Jubail. La concesión incorporará el servicio

Riad-Dammam, que en la actualidad gestiona SRO y que genera alrededor de 300 millones de viajeros-km anuales. Se prevé que el actual tiempo de viaje pase de las 4 horas de la actualidad a 2 horas 45 minutos. El tiempo de viaje por ferrocarril entre Riad y Jeddah será de seis horas, que es

aproximadamente la mitad de lo que se tarda en autobús.

Las nuevas líneas se diseñarán para una velocidad máxima de 250 km/h para viajeros y de 140 km/h para mercancías, pero la velocidad comercial se situará en 220 km/h para viajeros y 120 km/h para mercancías.

La línea soportará un peso máximo de 25 toneladas por eje. Los radios mínimos de curva serán de 3.500 m en terreno llano, mientras que el máximo desnivel será de 150 mm. Las líneas de ancho internacional serán de doble vía.

Se prevé instalar un sistema CTC, mientras que la señalización será compatible con el Nivel 2 del Sistema Europeo de Control de Tráfico Ferroviario (ERTMS).

El gálibo de carga será suficiente para permitir la circulación de contenedores de dos alturas, mientras que los trenes, arrastrados por locomotoras diésel, tendrán capacidad para transportar hasta 400 TEU. Se calcula que por el puente terrestre circularán entre 35 y 40 trenes de mercancías diarios, y entre 5 y 6 trenes de viajeros.

El Ferrocarril del Oeste trata fundamentalmente de un proyecto de viajeros. Un gran número de peregrinos musulmanes visita La Meca y Medina todos los años. Ello, unido, a los tráficos locales, contribuirá a una alta ocupación de estas nuevas líneas, por lo que se está pensando en la posibilidad de implantar trenes de viajeros de dos pisos.

El tercer proyecto, fuera de la competencia de la compañía ferroviaria, implica la construcción de una línea desde el norte de Riad a Hazm Al Jalamid. La nueva línea costará entre 1.370 y 1.700 millones de euros. La empresa responsable del proyecto es la compañía minera saudí Maaden, pues la línea acogería unos 5,2 millones de toneladas de fosfatos al año de una nueva mina situada en Al Jalamid. **Yolanda del Val** □