

vés de la Consejería de transporter y comunicaciones del Gobierno Autónomo la modernización estructural del sector.

El informe de referencia subraya que la disfuncionalidad anteriormente reseñada no se atenúa, sino que se acrecienta con unos servicios concebidos como relaciones de largo recorrido y que utilizan los espacios regionales sin efectuar casi detenciones.

Este problema origina una situación paradójica: la región castellano-manchega contribuye a incrementar las velocidades comerciales de las relaciones nacionales de larga distancia. Por otro lado, existen zonas dotadas de infraestructura pero imposibilitadas de utilizarla al no poder conectar con los servicios que la utilizan.

Esta realidad, que puede tener su explicación en la escasa importancia poblacional de muchos de

los núcleos de la región, se traduce en una escasa cuota de mercado del ferrocarril en el transporte tanto de mercancías como viajeros, pudiendo estimarse que aún siendo baja, sigue disminuyendo.

Con una dotación relativa de 1,80 km. de vía por cada 100 km. de superficie, claramente inferior a la media nacional (2,70 km. por cada 100 km. de superficie), Castilla-La Mancha esta aquejada de carencias que inciden notablemente en una dificultosa articulación de tráfico ferroviario. Actualmente resulta inviable efectuar conexiones interprovinciales entre Guadalajara, Albacete y Cuenca. Como relaciones infraestructuralmente semidirectas caben destacarse Toledo-Cuenca (Con paso por Aranjuez) así como todas las relaciones de Guadalajara con la región (con trasbordo en Madrid). Merece especial mención el caso de Albacete (con un

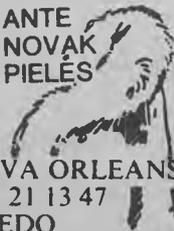
índice de rodeo de 23,15%), que si bien dispone de una mala posición relativa en este aspecto, suple con creces como los mejores de Castilla-La Mancha.

A la hora de analizar el trazado ferroviario, se observa que la orografía no supone un obstáculo importante en la región, con la excepción de algunas zonas montañosas en el norte de Guadalajara, en la zona oriental de Cuenca y en el área de Almadén y Puertollano.

La Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha debe ser considerada como zona de tránsito para distintos tráficos con carácter nacional. Esta conclusión se ve ratificada al constatar como el diseño de modelo de servicios ferroviarios sobre la red regional. no solo no propicia el tráfico con carácter intraregional sino que, por el contrario, lo dificulta. El ejemplo más ilustrativo lo representa el

PELETERIA MENOR

ANTE
NOVAK
PIELÉS



NUEVA ORLEANS, 3
TEL. 21 13 47
TOLEDO

Gerchari

ALTA COSTURA DE NOVIAS, MADRINAS Y FIESTA
C/. de la Plata, 10 - Tel. 22 74 03 - TOLEDO

Garcipiel

ALTA PELETERIA

TRINIDAD, 16.
TEL. 22 97 12

TOLEDO