

Decisión final tras el mandato español en la CEE.

El consejo de ministros celebrado el pasado 9 de diciembre aprobó la adopción del ancho europeo de vía para la línea Madrid-Sevilla por Brazatortas, dando igualmente luz verde a la construcción de un nuevo trazado en idéntico ancho entre Madrid-Barcelona y un paso fronterizo con Francia cercano a Port Bou.

Antonio Ruiz del Arbol

El ejecutivo ha aplazado cualquier decisión sobre el cambio de ancho en el resto de la red, hasta la conclusión del mandato español en la presidencia de la CEE, que se augura rico en decisiones ferroviarias continentales.

En medios técnicos vinculados al mundo del ferrocarril, se ha calificado de "razonable" la medida del consejo de ministros de desdoblarse la decisión sobre el cambio de ancho en las líneas de nueva construcción y en el resto de la red española actual. Estiman dichas fuentes que el Gobierno ha adquirido conciencia de la profunda situación de "cambio de identidad y de funciones" por la que atraviesa el tren como medio de transporte en Europa, y ha calculado que es importante la ocasión que se le brinda a España de participar desde la presidencia de la Comunidad en la nueva configuración ferroviaria continental, ganando una cuota importante de protagonismo para nuestro país.

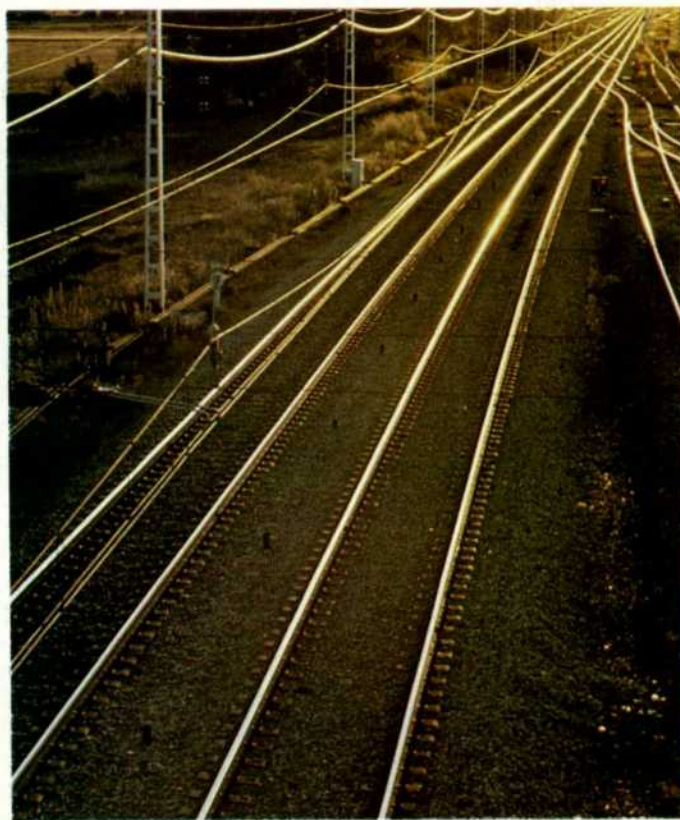
NUEVA FILOSOFIA. A la vista de la nueva filosofía legisladora que prepara la CEE, y teniendo en cuenta el papel de fiel de la balanza que España ha jugado en la elección de material rodante de alta velocidad, no sólo para la red interior, sino para el conjunto de la red integrada europea, diferentes fuentes consultadas por V.L., auguran que durante el próximo semestre la presidencia española impulsará decisiones importantes en

favor de la prevista "autonomización" de la gestión de la alta velocidad continental integrada.

En esta hipótesis de trabajo, que puede desembocar a corto plazo en el nacimiento de una empresa supranacional de capital mixto para la explotación de esa red europea única de alta velocidad, podría inscribirse la lógica de la decisión del Gobierno por dar luz verde cuanto antes a la construcción de las nuevas líneas es-

pañolas en ancho internacional.

Como fenómeno igualmente previsto, pero de signo contrario a la gestión multinacional, la configuración de la nueva red interior y la adopción de una decisión sobre el cambio de ancho, exige una definición en las fórmulas de administración de los servicios de cercanías. A la tendencia ya iniciada de separar las infraestructuras dedicadas a largo recorrido y a viajes de cerca-



De momento sólo se beneficiarán del ancho europeo los principales ejes de alta velocidad; Madrid-Sevilla y Barcelona.

nías, se está sumando con fuerza el criterio de la intermodalidad en la gestión de los diferentes medios que prestan servicio en el transporte urbano, lo que aseguraría el protagonismo en estas parcelas de la administración ferroviaria a las corporaciones municipales y gobiernos autonómicos.

En medios técnicos vinculados al Consorcio de Transportes de la Comunidad de Madrid se estima que la decisión de cambio de ancho en este nivel de la red no podría considerarse en ningún caso prioritario, y más si tenemos en cuenta que la mayoría de los ferrocarriles transferidos a los gobiernos autonómicos son de vía estrecha.

MERCANCIAS. La especialización del tren moderno para servicios de mercancías exige el transporte de "grandes cargas a grandes distancias". Las fuentes consultadas, han formulado para V.L. diferentes reflexiones en este terreno. En primer término, España por razones obvias, tiene una limitada experiencia en circulaciones ferroviarias internacionales de carga. En el mercado interior, el tren ha ido perdiendo terreno frente a su principal competidor el camión. La nueva filosofía comunitaria, por otra parte, prevé la gestión de este tipo de tráfico en régimen comercial. En tercer lugar habría que tener en cuenta las dificultades que los países con experiencia en este terreno están teniendo para mantener tráfico mixto en la explotación de las líneas de alta velocidad por razones de mantenimiento.

Todo ello configuraría un panorama de limitaciones para la expansión del ferrocarril en servicios de mercancías, que en el período transitorio de cambio de ancho de vías, se verían sensiblemente agravadas.

Para el transporte de viajeros en largo recorrido, la moratoria de seis meses que el Gobierno se ha concedido, va a convertirse en un auténtico test sobre las razones de la existencia de cada línea y sus posibilidades

EL INFORME DE RENFE

Según han publicado distintos medios de información, sesenta páginas más un detallado capítulo de mapas contienen el informe sobre el ancho de vía encargado por el Gobierno a RENFE, y que fue entregado al ministro de Transportes el pasado 24 de noviembre. El cambio de ancho de 7.000 kilómetros de la Red, así como la construcción de otros 1.700 de trazado de alta velocidad, son los puntos más destacados del informe. De acuerdo con el estudio de RENFE, la situación en el año 2000 del ferrocarril español presentará tres anchos distintos: el internacional, el español y el métrico utilizado por los Ferrocarriles de Vía Estrecha. Sin embargo la decisión final no la tomará el Gobierno hasta dentro al menos de seis meses, tiempo durante el cual RENFE deberá ampliar el informe en los pun-

tos relativos a la explotación de la Red durante el período transitorio que durarán las obras.

Con esta posibilidad se cierra el paso a las otras dos que se habían manejado como alternativas. Por una parte, cambiar la totalidad de la Red, es decir los doce mil kilómetros de línea férrea que cruzan España; y por otra, la mera presencia del ancho internacional en nuestro país en las líneas de alta velocidad de nueva construcción. La primera opción señalada supondría un plazo de sustitución cifrado en torno a los 25 ó 30 años, con un coste cercano al billón de pesetas. La segunda significaría la presencia de 2.500 kilómetros de corredores en ancho internacional, sin conexión real con el resto de la Red.

El tendido de más de 1.700 kilómetros para el Tren de Al-

ta Velocidad (TAV), posibilitará la construcción de tres nuevas líneas. A la ya conocida Sevilla-Madrid-Zaragoza-Barcelona-Port Bou, se añadiría la de Madrid-Barcelona-Valencia, y previsiblemente la línea Irún-País Vasco-Madrid. Por otra parte, se ahondaría en la racionalización de la explotación de las líneas ferroviarias. Las inversiones previstas se concentrarían en los tramos de ancho europeo, desapareciendo a medio plazo aquellos trazados obsoletos.

El esquema presentado y aprobado por el Gobierno significa de hecho, una realidad apuntada ya por esta revista con anterioridad: la utilización exhaustiva de la tecnología de Talgo para el cambio de ejes del material rodante. Se prevé la instalación de intercambiadores de ejes en las estaciones interiores para unir las líneas de distinto ancho dentro de España. □

de supervivencia. Todas las fuentes consultadas coinciden en apuntar que el conjunto de la red, en este tipo de relaciones, va a ser puesto bajo observación, y que la decisión final sobre el cambio de ancho, caso por caso, coincidirá con las perspectivas de viabilidad comercial. En términos generales, las líneas de disposición radial que tienen a Madrid como centro, así como las que favorezcan alguna conexión internacional prioritaria se mantendrán y, a largo plazo cambiarán su ancho, en tanto que las relaciones transversales que no acrediten rentabilidad comercial tendrán muchas menores posibilidades de futuro.

En cualquier caso la nueva legislación comunitaria prevé la introducción de la libre concurrencia en el mundo del transporte de viajeros en largo recorrido, lo que cambiará por completo las expectativas de cada línea, dejando a la libre competencia sus posibilidades de mantenimiento. □



FUNDACION
de los FERROCARRILES
ESPAÑOLES

III CURSO GENERAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

Madrid, 13 de febrero al 21 de junio, 1989

PROGRAMA:

- I. Aspectos Socioeconómicos y Legislativos (66 horas)
- II. Planificación y Control de Inversiones (50 horas)
- III. Gestión y Financiación de Empresas de Transporte (44 horas)
- IV. Explotación de Empresas de Transporte (26 horas)
- V. El Sector Transporte y las Nuevas Tecnologías (14 horas)

El curso está dirigido a profesionales que deseen actualizar sus conocimientos o que piensen ejercer su actividad en el Sector. La extensión del curso es de 200 horas repartidas en 20 horas semanales alternas concentradas de lunes a miércoles. El profesorado está constituido por catedráticos y profesores de Escuelas o Universidades y por profesionales de reconocido prestigio y responsabilidad en el Sector Transportes.

Coste del Curso: 140.000 Ptas.

Para ambos Cursos, la Fundación de los Ferrocarriles Españoles dispone de un número limitado de becas para colaboradores universitarios y profesionales en paro o en busca de primer empleo. En caso de solicitar una beca, deberán exponerse y acreditarse los motivos por los que se solicita.

Información y Solicitudes de Inscripción

Las Solicitudes de Inscripción se dirigirán a la Secretaria de los cursos, en donde se facilitará una información más detallada sobre cualquier aspecto de los mismos. Para ello escribir o comunicar telefónicamente con la SECRETARIA DE LA DIRECCION DE PROGRAMAS, Calle Sta. Isabel, 44. 28012 MADRID. Tfno. (91) 227 96 05 y 228 09 86 (Srta. Elisa).

JORNADAS SOBRE COMUNICACIONES INFORMATICAS

Madrid, 16 al 20 de junio, 1989

PROGRAMA:

- I. La Comunicación de la Información (Teleinformática)
- II. Las Bases de Datos de Tipo Público
- III. Comunicaciones de Datos
- IV. Hardware de Transmisiones
- V. Protocolos de Comunicación
- VI. Demostraciones Prácticas

Destinado a aquellas personas que necesitan una visión amplia del particular y especialmente interesante para aquellas personas responsables del área informática-olímpica de cualquier empresa.

Coste de la Matrícula: 40.000 Ptas.