



Metropolitano de Madrid.



Sistema Val de Matra.



Sistema Bahn de AEG

FINANCIACION PRIVADA PARA UN SISTEMA DE CALIDAD

Abierto el concurso para la línea entre Madrid y Barajas

Pilar Lozano Carbayo

Para el enlace entre Madrid y su aeropuerto, el Consorcio de Transportes de la Comunidad ha pensado en un sistema ferroviario de gran capacidad, con trazado independiente y elevado nivel de calidad de servicio. Este transporte atendería una demanda que se calcula en torno a los 15 millones de viajeros en el año 92. Por las características de sus potenciales usuarios, elevado nivel social y desplazamientos fundamentalmente a cargo de las empresas, se permite la adopción de un sistema tarifario sensiblemente superior al del resto de los transportes colectivos.

El trazado de la línea, con un total de 12,42 kilómetros, discurriría desde la estación de Nuevos Ministerios hasta el aeropuerto, con estaciones intermedias en Colombia y Recintos FERIALES. En el aeropuerto se prevén dos estaciones en las terminales nacional e internacional, y la posibilidad de prolongación de la línea en

Se ha abierto el concurso público para el enlace ferroviario entre la capital y el aeropuerto de Barajas. El elevado nivel de calidad que se exige, la financiación a cargo del constructor y un sistema de tarifas "libre" son las características que hacen de esta línea una experiencia singular.

caso de ampliarse las instalaciones aeroportuarias. Sus dos primeras estaciones serían subterráneas y el resto discurriría en superficie.

En cuanto a la calidad del servicio, en la que las bases del concurso insisten, se define por las condiciones de tiempo de viaje reducido y elevada frecuencia, alta fiabilidad del sistema con un buen nivel de puntualidad, comodidad en el desplazamiento, elevados índices de seguridad, buenos accesos a las estaciones y fácil correspondencia con la red de me-

tro y la red ferroviaria de cercanías de Madrid. A ello se le añade lo que se adjetiva como "atractiva imagen" del sistema: diseño cuidado, adecuada luminosidad, asientos cómodos, espacios para los equipajes, no más de 4 pasajeros por metro cuadrado, nivel de ruido mínimo en el interior del vehículo, aire acondicionado, etc. Otros aspectos que se exigen hacen referencia al cuidado del impacto ambiental y facilidad de acceso para minusválidos.

Para la construcción de este transporte el Consorcio madrileño llama a la iniciativa y financiación privada. En una apuesta muy optimista incluso pide de los concursantes que definan el canon concesional que están dispuestos a abonar, aunque en la misma medida solicitan información sobre las aportaciones que en su caso quieren de la Administración (terrenos, licencias de obras, aportaciones económicas). En cualquier supuesto, lo que la concesión obliga es la construcción de

la infraestructura, superestructura e instalaciones necesarias de la línea, a la adquisición del material móvil y a la explotación de la misma durante un plazo máximo de cincuenta años.

El plazo de presentación del concurso se cierra en cuatro meses, y dos meses más tarde el Consorcio hará su adjudicación provisional, aunque es posible que prolongue dos meses más este plazo, si selecciona más de una oferta y encarga a cada una de ellas la redacción de un anteproyecto.

El enlace de Madrid a Barajas cuenta ya con varias empresas interesadas. Cuatro de ellas, extranjeras, presentarán sistemas ferroviarios no convencionales de uso ya en otros países para este tipo de transporte colectivo. Son los sistemas Val, de la empresa francesa Matra, el Bahn de la alemana AEG, el canadiense de la empresa UTDC y el monorraíl de la japonesa Mitsubishi. Cuentan a su favor con ser sistemas singulares de explotación flexible y con altos niveles de fiabilidad, seguridad, rapidez y comodidad.

Por su parte, las empresas públicas españolas Renfe y Compañía del Metropolitano de Madrid, que están estudiando su participación, cuentan con otras importantes ventajas. En primer lugar la conexión directa con sus actuales redes de transporte público. En segundo, la posibilidad de utilizar sus



Sistema de la canadiense UTDC.

Unidad de cercanías de Renfe.

actuales instalaciones para el mantenimiento del material móvil, lo que supondría un ahorro inversor importante. Y por último el que disponen de tecnología española. Aunque en este caso las restantes empresas, como es lógico, ofertarán transferencia de tecnología a la industria española.

El mayor inconveniente para Renfe y el Metro parece ser el que no pueden aportar un sistema diferenciado en términos de imagen, aunque las unidades 446 de la primera y las 5.000 de la segunda, actualmente en servicio y que presentarán para Barajas, reúnen las

condiciones técnicas de calidad que el concurso exige.

En todos los casos la presentación de ofertas parece seguro que se hará en unión con alguna empresa constructora española. De no resolverse de manera favorable y con la iniciativa privada, es decir con garantías de

que no se cargará al erario público también en el caso de Renfe o Metropolitano, la línea a Barajas quedaría suspensa, ya que lo que parece claro es que la Administración Pública no se muestra partidaria de asumir una inversión elevada en esta línea. □

SISTEMAS ARRASTRES VAGONES

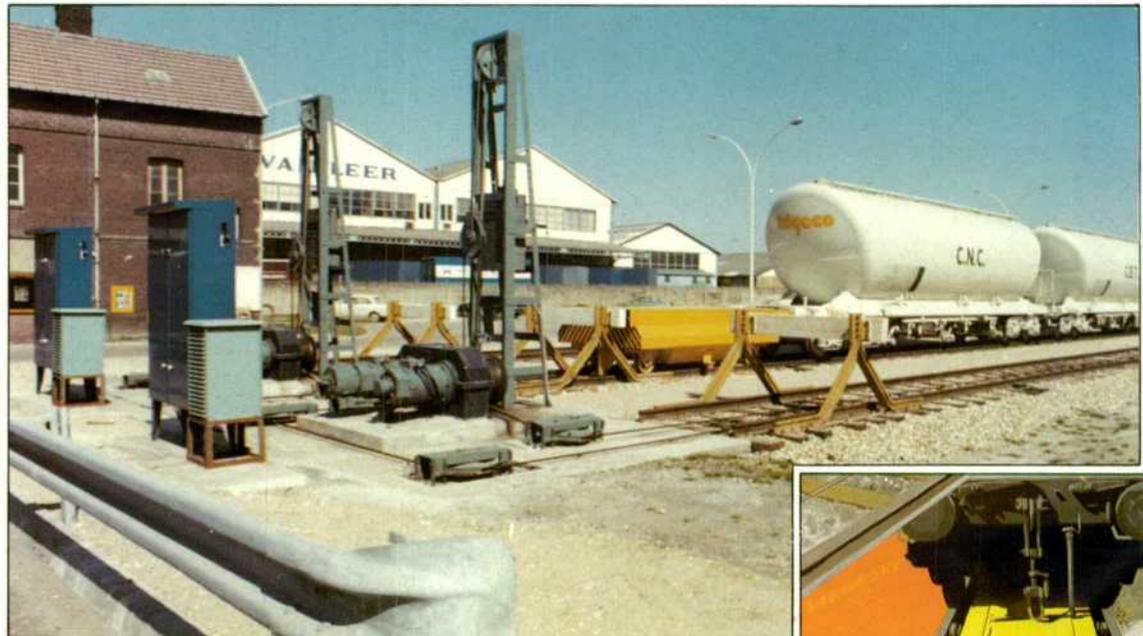


Solución óptima a los problemas de arrastre de vagones para el aumento de productividad y disminución costos en tiempos de espera carga y descarga.

Más de 2.000 instalaciones en 50 países nos avalan.

Sistemas de arrastre:

Automático y semiautomático mediante torno cabrestante de dos tambores motrices, dos velocidades y dos o más puestos de mando para asegurar el control permanente del equipo.



Dpto. Mantenimiento
P. de la Castellana, 83-85
28046 MADRID
Tel.: (91) 597 46 93
Télex: 22793
Fax: (91) 455 61 87

ABB Industria S.A.

Son productos fabricados por
De Dietrich  Sucesor de ASEA

