

CERCANIAS Y EL "TRIANGULO DE ORO", LOS MAS BENEFICIADOS

España invertirá 70.000 millones en obras ferroviarias en 1992

Elevar la velocidad a 160 y 200 km/h, los servicios Intercity, las cercanías y el denominado "triángulo de oro", son algunos de los objetivos prioritarios que se fijan en los Presupuestos Generales del Estado para 1992. En total, alrededor de 70.000 millones de pesetas invertirán el Estado y Renfe en infraestructuras ferroviarias el próximo año.

Julio César Rivas

Según los datos recogidos en los Presupuestos Generales del Estado para 1992 alrededor de 70.000 millones de pesetas invertirá el próximo año el Estado en infraestructuras ferroviarias. De esta cantidad, aproximadamente 28.000 millones corresponderán al Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), mientras que unos 40.000 millones restantes suponen transferencias de la Administración central a Renfe.

En total Renfe recibirá, durante 1992, 90.636 millones de pesetas en concepto de transferencias: 40.124 millones para inversiones, 30.654 para amortizaciones de créditos y 16.340 para saneamiento financiero. Además Feve tiene destinados 3.518 millones de pesetas.

El programa 513.A de los Presupuestos Generales del Estado para 1992, titulado "Infraestructura del transporte ferroviario", es en el que se contemplan los objetivos específicos referentes a infraestructuras, tarifas y servicios de viajeros y mercancías.

Según este capítulo, las inversiones en infraestructura se concentrarán en la red básica "homogeneizando sus características de explotación, resolviendo los estrangulamientos existentes (tramos que presentan coeficientes de utiliza-



LUNA

ción superiores al 100 por ciento de la capacidad límite)". Uno de los objetivos claves de esta política es elevar a más de 160 km/h la velocidad máxima en aquellos trayectos

donde el ferrocarril se manifiesta como competitivo, y a más de 200 km/h en las nuevas variantes de trazado.

Respecto a los servicios de viaje-

ACTUACIONES EN ÁREAS METROPOLITANAS (CERCANÍAS)

Concepto	PRESUPUESTADO		Total ejecutado en 1992 (en %)
	1991	1992	
Coslada-Alcalá	1.488	1.581	100
Madrid-Móstoles. Tramo: Embajadores-Atocha	1.085	110	100
Atocha-largo recorrido	4.450	2.220	100

DIEGO F.F.

ACTUACIONES DEL PTC (CERCANÍAS)

Concepto	PRESUPUESTADO		Total ejecutado en 1992 (en %)
	1991	1992	
Madrid	8.531	2.200	24
Barcelona	4.000	1.300	28
Valencia	2.550	600	32
Sevilla	1.500	200	69
Oviedo-Gijón	3.900	700	28

ros, el "esfuerzo inversor se concentrará en los servicios Intercity en los corredores rentables definidos por ciudades de tamaño medio y grande situados a distancias medias". Para estos servicios las velocidades comerciales se establecen entre los 120 y los 160 km/h. Para las cercanías, los presupuestos establecen un incremento de los servicios acorde con "la demanda existente". También se hace referencia a la creación, con comunidades autónomas y entes locales, de mecanismos financieros para estos servicios así como su coordinación con otros medios de transporte.

En los presupuestos de 1992 se identifican diez tramos con un grado de ocupación superior al 100 por ciento, de los que ocho corresponden a vías únicas en los que no existe otra solución duradera para mejorar su situación que el desdoblamiento.

Los corredores que se señalan prioritarios son los de mayor tráfico, medido en viajeros por kilómetro: Madrid - Zaragoza, Madrid - Valencia y Barcelona - Zaragoza. Además se mencionan los que sirven a una mayor población: Ma-

drid-Andalucía y Madrid-Cataluña.

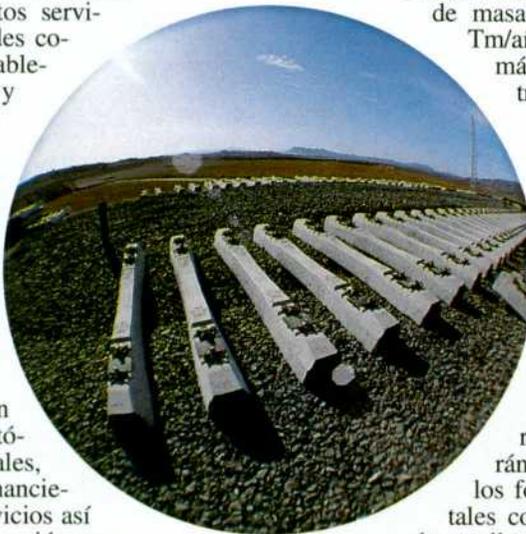
Mercancías es otro de los servicios en los que más atención se pone. El transporte de grandes masas (más de 10.000 Tm/año) y de masas (más de 10.000

Tm/año transportadas a más de 150 kilómetros)

son los dos grandes objetivos que fijan los presupuestos. El tráfico intermodal también es un elemento de interés al hacer referencia a la creación de centros de intercambio modal.

Además, "los ferrocarriles mejorarán su accesibilidad a los focos de transporte, tales como los puertos, y desarrollarán centros de almacenamiento y regulación de cargas. En los tráficos de carga fraccionada se establecerá un régimen comercial mixto, carretera-ferrocarril. También se perfeccionarán los tráficos de paquetería rápida mediante fórmulas mixtas de distribución que reduzcan los plazos de entrega".

Los datos recogidos en los Presupuestos Generales del Estado para 1992 confirman el recorte que las inversiones en infraestructuras ferroviarias va a experimentar el próximo año, aunque desde el Ministerio de Economía y Hacienda



DIEGO F.F.

INVERSIÓN

Actuaciones en áreas metropolitanas

3.911 millones



Actuaciones de PTC

5.000 millones

RAF

Redes Arteriales Ferroviarias

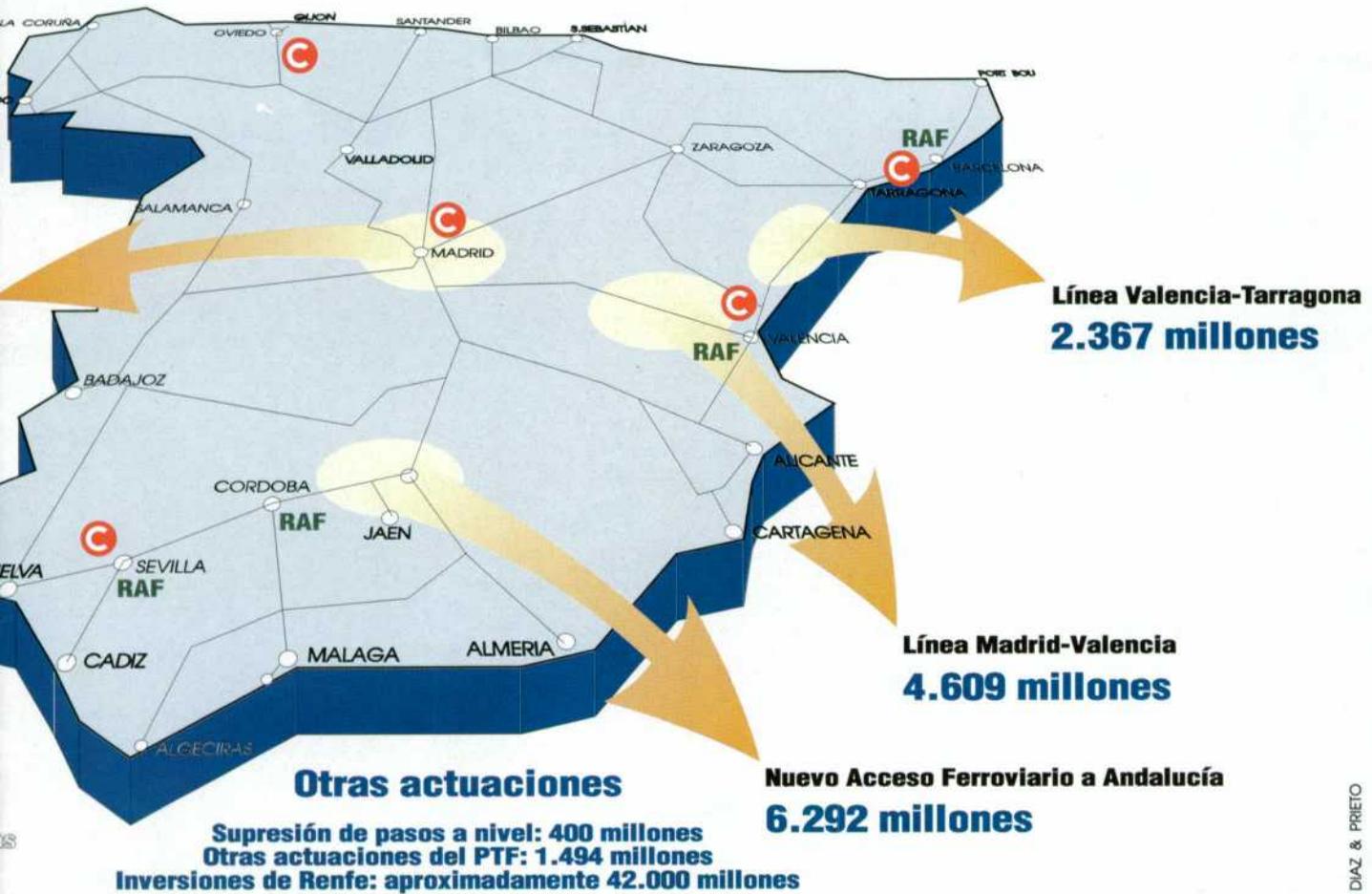
4.000 millones

se señala que el descenso se debe a la finalización de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla a la que estaba destinada gran parte de los recursos.

Respecto a las inversiones destinadas a las cercanías de las grandes ciudades, los presupuestos para el próximo año establecen unas inversiones de 5.000 millones de pesetas. Este descenso respecto a las primeras previsiones, que estimaban unos gastos por este concepto de 30.000 millones de pesetas en 1992, se debe, entre otras razones, a la filosofía de que las administraciones autonómicas participen en el coste de estos servicios.

En concreto se señala que la financiación de las infraestructuras cuya necesidad se derive de los servicios ferroviarios de cercanías, "debe realizarse conjuntamente con las administraciones autonómicas y locales afectadas. Otro tanto debe decirse de las inversiones en Redes Arteriales Ferroviarias. Al ferrocarril

IONES DEL ESTADO PARA 1992



DÍAZ & PRIETO

rril sólo le corresponde abonar la parte correspondiente a los beneficios o ventajas de explotación que se deriven de cada actuación".

Con este enunciado se empieza a hacer efectiva la filosofía expresada por la Comunidad Europea para que las empresas ferroviarias separen los gastos de infraestructuras de los de explotación y sean las adminis-

traciones públicas las encargadas de efectuar las obras de infraestructura. Además se reconoce que aquellos servicios que se consideran con un beneficio social, como son las cercanías, deben ser pagados por las entidades que se benefician de ellos.

En el presupuesto del MOPT, las carreteras son el capítulo inversor

que más cantidad de dinero tiene destinado: 380.000 millones de pesetas. Una cantidad que en su mayor parte está dedicada a obras ya contratadas y a indemnizaciones correspondientes al primer Plan General de Carreteras, que se prevé que esté acabado en un 95 por ciento en 1993. Para el apartado de medio ambiente y obras hidráulicas se destinarán 156.000 millones de pesetas.

Sumando estas inversiones con las de infraestructuras ferroviarias, el ministerio gastará el próximo año 613.297 millones de pesetas (prácticamente 150.000 millones de pesetas menos que en 1991). Los ferrocarriles suponen para el MOPT el segundo programa con mayor dotación económica de su presupuesto, representando un 24,3 por ciento, detrás del 32 por ciento que suponen las carreteras. En total, el MOPT tendrá un presupuesto consolidado para 1992 de 1,275 billones de pesetas. □

ACTUACIONES EN REDES ARTERIALES FERROVIARIAS

Concepto	PRESUPUESTADO		Total ejecutado en 1992 (en %)
	1991	1992	
RAF Sevilla	1.939	823	100
RAF Barcelona	119	17	100
RAF Córdoba	2.875	2.300	68
El Cabanal (Valencia)	370	1.423	100
Otras anualidades	156	41	100

DIEGO F.F.