

SUPONE UN INCREMENTO DEL 30 POR CIENTO RESPECTO AL AÑO ANTE

En 1995 se invertirán más de 85.000 en infraestructura ferroviaria

El mayor incremento de los Presupuestos Generales del Estado destinados a infraestructuras para el transporte, en 1995, estará constituido por el 30 por 100 que aumentarán las inversiones en infraestructura ferroviaria.

La asignación de 85.000 millones es un importante avance hacia el objetivo señalado en el PDI de invertir una media anual de 170.000 millones hasta el año 2007.

Un presupuesto de 85.000 millones de pesetas tendrá la Dirección General de Infraestructura del Transporte Ferroviario para invertir en 1995. Esta cifra supone un incremento del 30 por 100 en las inversiones de 1995 respecto al presupuesto disponible en 1994. Se trata de una discriminación favorable al ferrocarril, en el contexto del Plan Director de Infraestructuras, PDI, pues el incremento supera con creces la media del crecimiento existente en las inversiones presupuestarias del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente.

José Luis Ordóñez

“Los presupuestos de 1995 de esta Dirección General”, afirma **Antonio Monfort**, director general de Infraestructura del Transporte Ferroviario, “son los primeros que desarrollan el PDI aprobado por el Gobierno el 4 de marzo de 1994, tanto en términos cuantitativos como en términos cualitativos”.

El PDI recoge una inversión media anual del Estado de 170.000 millones en infraestructura ferroviaria, sumando los programas de actuación en transporte interurbano y en transporte urbano. Los presupuestos de 85.000 millones de 1995 están aún lejos de dicho objetivo, pero el incremento de un 30 por 100 en 1995 respecto a 1994

Nuevo acceso desde Madrid al norte-noroeste

El Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente ha comenzado las actuaciones para la puesta en marcha del nuevo acceso ferroviario desde Madrid al norte y noroeste, con el objetivo de que las obras empiecen en los primeros meses de 1997. La memoria-resumen del proyecto correspondiente ha sido remitida por la Dirección General de Infraestructura del Transporte Ferroviario a la Dirección General de Política Ambiental, el primer día de julio de 1994.

La tramitación de esta memoria-resumen es el primer paso que según la legislación ambiental presente debe darse para la realización del proyecto de construcción de una nueva infraestructura. En coordinación con las personas, asociaciones, instituciones y administraciones públicas, como comunidades autónomas, interesadas en el proyecto, la Dirección General de Política Ambiental completará los estudios técnicos, a nivel de anteproyecto, necesarios para comenzar el proceso de información pública y para obtener la declaración de impacto ambiental. Una vez que se disponga de esta declaración de impacto ambiental se procederá a la redacción de los proyectos constructivos que son necesarios para la licitación, adjudicación y contratación de las obras.

Proyecto europeo. El nuevo eje ferroviario Madrid-Valladolid, nuevo acceso al norte y noroeste, es una de las prioridades recogidas en el PDI, y forma parte del eje Madrid-Vitoria-Dax (Francia) incluido con carácter también prioritario en la lista de proyectos de transporte europeo presentada al Consejo Europeo en la reciente cumbre de Corfú (Grecia).

El nuevo acceso ferroviario, denominado también variante norte, es uno de los corredores de transporte más importantes dentro del futuro esquema ferroviario español definido en el PDI, ya que será tronco común para las relaciones entre Madrid y todo el norte peninsular, desde el País Vasco hasta Galicia. Esta amplia zona supone, tanto en superficie como en población, más del 30 por 100 de total español.

El tráfico ferroviario de largo recorrido entre Madrid y el norte-noroeste de la Península fue de 1.431.200 pasajeros en 1992, cifra que representa un 9,85 por 100 del total de la red ferroviaria española. La ejecución de la variante norte supondrá una ganancia de tiempo de hora y media, lo que permitirá revitalizar el papel del ferrocarril dentro del sistema multimodal de transportes.

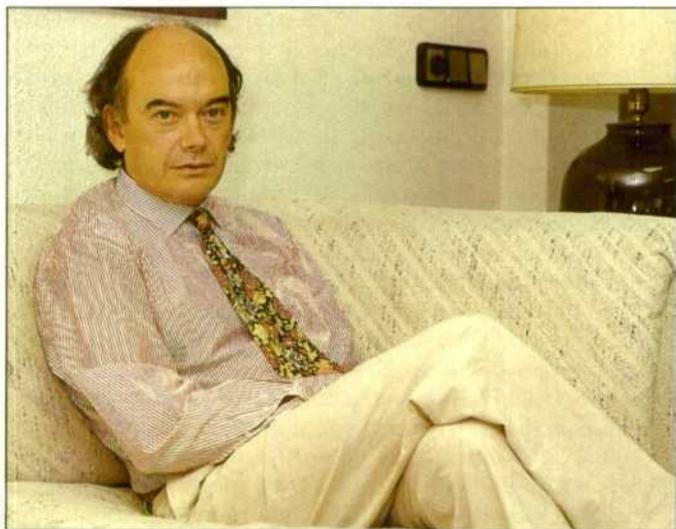
A esta ganancia de tiempo se deben añadir las derivadas de las restantes mejoras previstas en el PDI para el resto de la red. En particular la adecuación a 200-220 km/h de los tramos Valladolid-Vitoria, Venta de Baños-León y León-Monforte de Lemos, así como la construcción de la nueva red ferroviaria en el País Vasco, conocida como la Y vasca.

El PDI ha previsto la construcción del nuevo acceso al norte y noroeste con travesía polivalente y características de trazado de alta velocidad, 350 km/h, en previsión de una futura ampliación de esta última red. En la primera fase se prevé realizar la explotación en ancho ibérico y a velocidad alta de 200-220 km/h. La variante norte tendrá una longitud, en función de la alternativa seleccionada, de unos 200 km, con un coste total próximo a los 200.000 millones. □



SEBASTIAN NAVARRO

RIOR
millones
ia



LUNA

Antonio Monfort.

La Y vasca

La memoria-resumen del proyecto de nueva red ferroviaria vasca, la denominada Y vasca, ha sido entregada por la Dirección General de Infraestructura del Transporte Ferroviario a la Dirección General de Política Ambiental a mediados de julio de 1994. Ha comenzado así el proceso de evaluación del impacto ambiental de la nueva infraestructura con objeto de poder comenzar las obras correspondientes en el año 1997.

La nueva red ferroviaria en el País Vasco mejorará las relaciones internacionales españolas definiendo un nuevo enlace con la red europea. En el horizonte del PDI, año 2007, se ha previsto realizar con cargo a los Presupuestos Generales del Estado la actuación estratégica correspondiente al tramo Bilbao-Vitoria. A esto se añade el acuerdo del Consejo Europeo celebrado en Corfú (Grecia), a finales de junio de 1994, donde el otro tramo de la Y vasca, Vitoria-Dax, ha sido definido como prioritario para la Unión Europea, UE. El trayecto Vitoria-Bilbao será construido con travesía polivalente con el objeto de poder comenzar cuanto antes la explotación de la nueva infraestructura en ancho ibérico.

indica la apuesta decidida del Gobierno por cumplir las prioridades ferroviarias del PDI. Las inversiones en carreteras, aunque mucho más importantes en términos absolutos, han alcanzado una inversión media anual constante que no presenta incremento significativo en



Madrid-Vitoria-Dax tendrá línea de alta velocidad.

LUNA

Desde la entrada en servicio de las primeras líneas de alta velocidad, tanto en Japón (1964), como en Europa (Francia, 1981), varios países de la UE han desarrollado proyectos de líneas de alta velocidad. En el Consejo Europeo de Corfú, los jefes de Gobierno señalaron como prioritarias dos relaciones internacionales ferroviarias

entre España y Francia, el enlace Vitoria-Dax y el enlace Barcelona-Perpignan. El objetivo europeo es proporcionar al ferrocarril una oferta diferenciada que pueda captar una mayor cuota del mercado del transporte de viajeros, colocándose como una buena alternativa al avión y a la carretera. □

los presupuestos del próximo año.

Los bloques principales del presupuesto de la Dirección General de Infraestructura del Transporte Ferroviario, DGITF, en 1995, son cinco: el corredor mediterráneo contará con 28.000 millones; la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-

frontera francesa, 13.000 millones; las renovaciones de vía, 16.000 millones; las supresiones de pasos a nivel 9.000 millones, y las cercanías, 10.000 millones.

El borrador de los presupuestos de 1995 está aún sujeto a variaciones, pues a mediados de julio de

Desglose de las inversiones de 1995

En el corredor mediterráneo Alicante-Barcelona se contratará el suministro de carril, que representa una inversión total de 4.200 millones. Se ejecutarán los proyectos de superestructura de vía en los tramos de Oropesa-Alcanar, Alcanar-Camarles y La Font de la Figuera-Xàtiva (15.000 millones), la construcción de infraestructura ferroviaria y acondicionamiento a velocidades de 200-220 km/h en los tramos de Las Palmas-Oropesa en Castellón, que incluye la variante de Benicassim, Xàtiva-Alzira y Valencia-Castellón (26.500 millones), además de la remodelación de las estaciones de Mogente y Vallada en el tramo La Font de la Figuera-Xàtiva (2.400 millones).

En la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa se ejecutará la infraestructura del subtramo primero del trayecto Zaragoza-Lleida, por 6.500 millones, además de comenzar con varios de los otros nueve tramos. Los tramos de ejecución previstos entre Zaragoza y Lleida son siete, a los que se suman dos grandes viaductos.

Se realizará la renovación de vía Tarragona-Sant Vi-

cenç de Calders, proyecto de 5.200 millones. La variante de Chinchilla en el tramo Alcázar de San Juan-La Encina (6.500 millones), supresiones de pasos a nivel en, entre otros, Arévalo (Ávila), Meco (Madrid) y Tafalla (Navarra).

En las redes de cercanías se comenzará la remodelación de la cabecera sur de la estación de Madrid-Atocha, cuya primera fase tiene un presupuesto de 2.182 millones. La remodelación de Villaverde Bajo, 4.795 millones. La remodelación de la cabecera norte de Madrid-Chamartín, 900 millones. La instalación de las subestaciones rectificadoras de tracción de Alcorcón, El Tejar, Valdelatas, Torrejón, Aluche, Getafe, San Cristóbal, Orcasitas, Pinto, y Leganés en Madrid, que suman 2.100 millones. Las subestaciones de Sitges, Granollers, Gelida y Olesa en Barcelona (1.200 millones). La habilitación del bloqueo automático banalizado en el tramo Alcalá de Henares-Guadalajara (1.500 millones). la permeabilización del tramo Sant Adrià de Besòs-Mataró (800 millones) y la instalación del bloqueo automático banalizado en el tramo Vara de Quart-Ribarroja de Valencia (800 millones). □

Situación actual de la contratación del ministerio

Las últimas licitaciones de la Dirección General de Infraestructuras del Transporte Ferroviario han correspondido a distintas obras de vía y electrificación correspondientes a los tramos Alcanar-Camarles, Oropesa-Alcanar y La Font de la Figuera-Xàtiva del corredor mediterráneo, y a la ejecución en el variante de Chinchilla en el tramo Alcazar de San Juan-La Encina. En cercanías, las licitaciones más recientes se han referido a la remodelación de la cabecera sur de la estación de Madrid-Atocha y a la instalación de la señalización, bloqueo automático banalizado, del tramo Alcalá de Henares-Guadalajara.

Hasta finales del año 1994 se contratarán las obras de la variante Manuel Enova en el trayecto Xàtiva-Alzira. La nueva infraestructura de Las Palmas-Oropesa, en Castellón, que incluye la variante de Benicassim. El acondicionamiento a velocidades de 220 m/h de los tramos Valencia-Sagunto y Xàtiva-Alzira. Las supresiones de pasos a nivel entre Valencia y Castellón, Alzira-Silla y Orihuela, en la parte sur del corredor mediterráneo. La infraestructura de nueva construcción del primer subtramo de la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa, en el trayecto Zaragoza-Lleida, subtramo que comienza en el término municipal de Zaragoza.

También se contratarán en los últimos meses de 1994 las obras correspondientes a las actuaciones en cercanías como las renovaciones de vía de Montcada-Terrassa en Barcelona, Bilbao-Santurtzi y Llodio-Bilbao en Vizcaya, o Atocha-Coslada en Madrid. Además de la remodelación del nudo de Villaverde Bajo (Madrid), y de la cabecera norte de la estación Madrid-Chamartín. Asimismo se contratará la compensación de catenaria entre Arenys de Mar y Maçanet de la Selva. □



1994 el Ministerio de Economía y Hacienda negociaba todavía sobre este extremo con las fuerzas políticas CiU y PNV. Estos dos grupos nacionalistas apoyan la acción de gobierno del PSOE, partido que constituye el Gobierno español. Los presupuestos de 1995, según el Ministerio de Economía y Hacienda serán tan restrictivos como los del año 1994, con objeto de disminuir el déficit público.

El incremento de los presupuestos de 1995 de la DGITF se concentra en las actuaciones estructurantes y en la red de alta velocidad. La adecuación de la velocidad a 220 km/h en el corredor mediterráneo, Alicante-Barcelona, es el programa con inversiones más importantes. La realización de la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa incrementará las inversiones en

obras en el trayecto Zaragoza-Lleida, y las actuaciones complementarias de renovación de vía, instalación de controles de tráfico centralizados, electrificaciones, rectificaciones de curvas y pequeñas variantes, se combinarán con la supresión de pasos a nivel, los programas de accesos a las grandes ciudades y redes de cercanías, además de la conservación y mantenimiento de las características adecuadas del resto de la red.

A lo largo de 1994 la Dirección General de Infraestructura del Transporte Ferroviario habrá licitado obras por valor de 130.000 millones de pesetas. De este largo centenar, 22.000 millones estaban incluidos en la anualidad para inversiones de 1994 y el resto se proyectará sobre las anualidades de 1995 y años siguientes. □