

Con una inversión de 3.122 millones de pesetas, comienzan en 1995 las obras de alta velocidad en los tramos Zaragoza-Lleida y Calatayud-Ricla. Al mismo tiempo se destinarán al corredor mediterráneo 31.180 millones. El Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente tiene previsto invertir un total de 165.000 millones a través de la DGITF, Renfe y Feve.



## PRESUPUESTOS DE 1995 PARA EL DESARROLLO DEL FERROCARRIL

# Comienzan las obras de las nuevas líneas de alta velocidad

José Luis Ordóñez

Los 165.000 millones de pesetas destinados por el Ministerio de Obras Públicas al ferrocarril durante 1995 serán invertidos por la Dirección General de Infraestructuras del Transporte Ferroviario (68.500 millones), Renfe (90.500 millones) y Feve (6.400 millones).

Este año, 1995, van a comenzar las obras de la nueva línea de alta velocidad Madrid-Barcelona y van a tener un avance decisivo las correspondientes al corredor mediterráneo. Ambas líneas férreas integrantes de la red europea de alta velocidad permitirán la circulación de trenes a más de 200 km/h.

Las obras de la nueva línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-Narbona tienen asignado un presupuesto de 3.122 millones en 1995. Las primeras actuaciones se llevarán a cabo en los tramos Zaragoza-Lleida (2.000 millones) y Calatayud-Ricla (1.000 millones).

La ejecución de estos tramos se financiará íntegramente por los Pre-

LAS INVERSIONES DEL MOPTMA EN FERROCARRIL DURANTE 1995	
Servicios centrales y sociedades estatales	Importe en millones de pesetas
• Dirección General de Infraestructuras del Transporte Ferroviario	68.500
- Línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-Narbona	3.150
- Corredor Mediterráneo	31.400
- Cercanías y accesos a la ciudades	10.900
- Madrid-Valladolid-Vitoria-Dax	700
- Renovaciones de vía y otras actuaciones	22.350
• Renfe	90.500
• Feve	6.400
<b>Total</b>	<b>165.400</b>

supuestos Generales del Estado, según consta en el Plan Director de Infraestructuras, PDI. "Para el resto de tramos de la futura línea", afirma **Antonio Monfort**, director general de Infraestructuras del Transporte Ferroviario del MOPTMA, "se ha iniciado el proceso de obtención de la Declaración de Impacto Ambiental". Tras el conocimiento de dicha declaración podrá redactarse el proyecto constructivo definitivo. Para los estudios previos del tramo Barcelona-Narbona, en la parte que co-

responde ejecutar a España, se destina en 1995 una inversión 150 millones.

**Variantes.** Los tramos Zaragoza-Lleida y Calatayud Ricla son variantes de trazado completamente nuevas. Las obras que comienzan este año no interfieren las circulaciones existentes en las líneas férreas Madrid-Zaragoza y Zaragoza-Barcelona. Los parámetros de diseño de la infraestructura permitirán velocidades de 300-350 km/h. El ra-



## Corredor Mediterráneo

dio mínimo de curvatura será de 6.600 metros, las rampas continuas de 15 milésimas y las rampas de longitud limitada de 20 a 25 milésimas. Esta última característica ha sido empleada en el tramo del proyecto correspondiente al cruce del río Cinca en la provincia de Huesca.

Los tramos Zaragoza-Lleida y Calatayud-Ricla serán explotados al principio en ancho ibérico. Durante la ejecución de la superestructura de vía serán colocadas traviesas polivalentes que permitirán transformar el ancho, del ibérico al internacional, cuando se haya terminado totalmente la nueva línea Madrid-Barcelona-Narbona. La electrificación que se instalará en los trayectos Zaragoza-Lleida y Ricla-Calatayud será la correspondiente a una línea de alta velocidad, es decir corriente alterna de 25 kV y 50 Hz.

El trayecto Zaragoza-Lleida será descompuesto en nueve tramos para la ejecución de las obras, dos tramos de viaducto, uno sobre el río Ebro y otro sobre el Cinca, y siete tramos de infraestructura general. El trayecto Calatayud-Ricla será ejecutado en dos tramos. Cuando la infraestructura esté terminada se licitará, en un paquete conjunto, la ejecución de las superestructuras de vía y electrificación. El nuevo trayecto Zaragoza-Lleida tendrá 140 km, lo que reduce en 50 km el recorrido actual. El trayecto Calatayud-Ricla es de 37 km.

**La Sagrera.** Antonio Monfort opina que sería interesante convocar un concurso de ideas sobre la arquitectura y encaje urbanístico de la nueva estación de La Sagrera en Barcelona. La Sagrera será la estación situada en el interior del casco urbano de Barcelona de la línea de alta velocidad y ancho internacional Madrid-Barcelona-Narbona.

La Sagrera, como estación ferroviaria, ha de ser construida por la Dirección General de Infraestructuras del Transporte Ferroviario del MOPTMA. Pero Monfort estima importante realizar un concurso de ideas que facilite la mejor integración de la nueva línea de ferrocarril en la ciudad de Barcelona. Este posible concurso deberá esperar a que esté terminado el actual proceso de

En el corredor mediterráneo Murcia-Alicante-Barcelona y en el corredor Madrid-Mediterráneo, tramo Albacete-La Encina, se invertirán 31.180 millones durante 1995, para continuar las obras que se encuentran en ejecución. En la instalación de las superestructuras de vía y electrificación del tramo Valencia-Tarragona se invertirá la partida de mayor volumen, 10.000 millones.

Además de la inversión anterior, la instalación de la vía y la electrificación en el tramo entre Alcanar (Catellón) y Camarles (Tarragona) recibirá 7.500 millones; el tramo Oropesa-Alcanar, 3.000 millones; la electrificación de Font de la Figuera a Xàtiva en la provincia de Valencia, 4.500 millones; el tramo Castellón de la Plana-Oropesa, 3.000 millones; y los trabajos entre Albacete y La Encina (Alicante), 3.400 millones.

La construcción de la nueva infraestructura del trayecto situado entre Las Palmas y Oropesa, que incluye la importante variante de Benicasim, ha sido adjudicada en el mes de diciembre de 1994 por un valor de 7.300 millones. La variante correspondiente a los nuevos accesos y estación subterránea de Castellón de la Plana ha sido licitada en el mencionado diciembre de 1994.

La ejecución de la variante de Castellón necesitará una inversión de 16.000 millones. Esta inversión será aportada según lo estipulado en el convenio que han firmado el MOPTMA, Generalitat Valenciana, Renfe, Diputación Provincial de Castellón y Ayuntamiento de Castellón de la Plana.

Para ultimar la nueva infraestructura ferroviaria entre Valencia y Tarragona aún falta por ejecutar el tramo de Cambrils a Tarragona. Este trayecto del corredor mediterráneo, el más atrasado en estos momentos, se encuentra pendiente de decisión.

La Dirección General de Infraestructuras del Transporte Ferroviario y la Generalitat Valenciana han realizado estudios sobre el posible trazado de la futura línea de alta velocidad Madrid-Valencia. "Los resultados de ambos estudios previos son muy semejantes", asegura Antonio Monfort. El Ministerio de Obras Públicas tiene previsto presentar públicamente las conclusiones de los estudios que ha realizado la DGITF en los primeros meses de 1995.

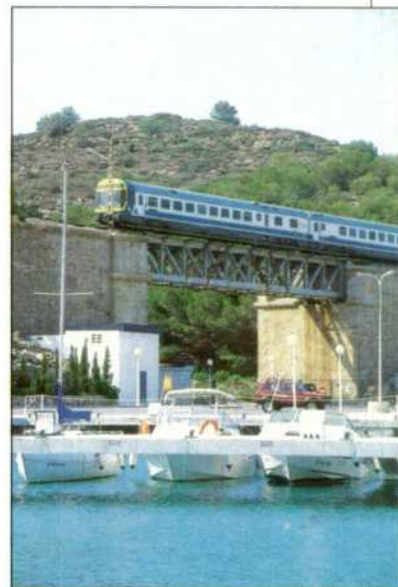
Las alternativas de trazado analizadas han ocupado una banda situada entre la ciudad de Cuenca por el norte y la ciudad de Albacete por el sur. La futura línea de alta velocidad Madrid-Valencia contará con un enlace hacia Albacete y Alicante con objeto de aprovechar la infraestructura ferroviaria convencional actualmente existente.

"El desarrollo de los estudios previos y las actuaciones necesarias para promover la futura línea de alta velocidad Madrid-Valencia", expone Antonio Monfort, "se realizarán de forma coordinada entre el Ministerio de Obras Públicas y la Generalitat Valenciana. Pero, quizás, aún es pronto para abordar los esquemas financieros de esta importante operación". □

realización de los estudios previos correspondientes al nuevo acceso del ferrocarril a la ciudad de Barcelona.

El tramo Barcelona-Narbona a través de la frontera hispano-francesa está condicionado por los acuerdos bilaterales de la última

cumbre de jefes de Gobierno celebrada en la ciudad pirenaica de Foix (Francia). En esta reunión, los dos gobiernos, español y francés, han llegado al acuerdo de encargar a las respectivas empresas públicas ferroviarias, Renfe y SNCF, la creación de una agrupación europea



LUNA



## Las redes de cercanías

Otra partida importante de las inversiones en infraestructuras ferroviarias en 1995 es la correspondiente a las actuaciones en cercanías y accesos a varias ciudades. Estas nuevas infraestructuras en medio urbano contarán con una dotación de 10.900 millones. De éste total, se destinan al área metropolitana de Madrid 5.750 millones, a la de Barcelona, 3.450, al área central de Asturias, 900, a Valencia, 400, y a Sevilla, otros 400.

En Madrid se destinan 150 millones durante 1995 para terminar los estudios y anteproyectos de la línea de enlace con Alcobendas y San Sebastián de los Reyes. El grueso de las obras de esta extensión de la red de cercanías de Madrid no se ejecutará hasta el año 1996 con la previsión de estar terminadas en 1998. De acuerdo con el con-



LUNA

### LINEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID-BARCELONA-NARBONA

Tramos	Inversiones de 1995 en millones de pesetas	Presupuesto global en millones de pesetas	Años
Zaragoza-Lleida	2.000	95.000	1989-1999
Calatayud-Ricla	1.000	40.000	1994-1999
Barcelona-Narbona	150	170.000	1995-2002
Totales	3.150	305.000	1989-2002



LUNA

Se invierten 10.900 millones en cercanías.

venio recientemente firmado por José Borrrell, ministro de Obras Públicas, Angel Requena, alcalde de San Sebastián de los Reyes, y el alcalde de Alcobendas.

En el campo de las renovaciones de vía, los presupuestos de la DGITF para 1995 tienen prevista una inversión de 9.840 millones. Estas obras de renovación afectarán a unos 700 km de vías de la red convencional explotada por Renfe. Dentro del programa de supresión de pasos a nivel, la inversión del año 1995 será de 7.303 millones. En asistencias técnicas para la realización de estudios y proyectos se invertirán 2.800 millones en el mismo 1995. A estas cifras deben añadirse otros 2.000 millones que serán destinados, entre otras cosas, a las asistencias técnicas de vigilancia y control de las obras. □

### CORREDOR MEDITERRANEO

Tramos	Inversión de 1995 en millones de pesetas	Presupuesto global en millones de pesetas	Años
Alcanar-Camarles	7.500	40.000	1988-1999
Oropesa-Alcanar	3.000	13.000	1981-1996
Font de la Figuera-Xàtiva	4.500	25.000	1991-1996
Castellón-Oropesa	3.000	24.000	1993-1999
Valencia-Tarragona: Vía y Electrificación	10.000	37.000	1993-1999
Albacete-La Encina	3.400	60.000	1994-1998
Totales	31.400	199.000	1981-1999

### CORREDOR MADRID-VALLADOLID-VITORIA-DAX

Tramos	Inversiones de 1995 en millones de pesetas	Presupuesto global en millones de pesetas	Años
Madrid-Valladolid	150	200.000	1995-2007
Y vasca	150	122.000	1995-2007
Valladolid-Miranda	400	48.000	1995-2003
Totales	700	370.000	1995-2007

### ACTUACIONES EN CERCANIAS Y ACCESOS A LAS CIUDADES

Areas metropolitanas	Inversiones de 1995 en millones de pesetas	Presupuesto global en millones de pesetas	Años
Madrid	5.750	44.000	1990-1998
Barcelona	3.450	15.400	1990-1996
Asturias	900	7.400	1990-1996
Valencia	400	6.200	1990-1995
Sevilla	400	900	1995-1996
Totales	10.900	73.900	1990-1998



# Hacemos Trenes para todo el Mundo



Tren de Pasajeros. Senegal



Unidades de Cercanías. España



Tren de Pasajeros. Machu Picchu. Perú.

El transporte es nuestro medio, los trenes nuestra especialidad  
y la satisfacción de nuestros clientes nuestro objetivo.

Con la experiencia de más de 150 años en España, la tecnología  
más avanzada del mercado y 2000 profesionales españoles altamente cualificados, en  
GEC ALSTHOM Transporte trabajamos siempre al servicio del Transporte Ferroviario Mundial.

Diseñamos, producimos y mantenemos Trenes de Calidad para todos,  
con el soporte de una Organización implantada en más de 25 países.

**Trenes Españoles para el Mundo**

  
G E C A L S T H O M  
TRANSPORTE



## La evaluación del impacto ambiental

Los proyectos de la nueva línea Madrid-Valladolid y nueva red ferroviaria vasca se encuentran en la primera fase del procedimiento de evaluación ambiental. En esta fase, la Dirección General de Política Ambiental perteneciente a la Secretaría de

Estado de Medio Ambiente, tras recibir la memoria resumen de los proyectos, realiza unas consultas previas con las personas, instituciones y administraciones públicas afectadas, como son los asociaciones ecologistas, ayuntamientos y universidades, entre otros.

Tras recoger las consideraciones de los invitados a participar en estas consultas, la autoridad ambiental informa al promotor del proyecto, que en el caso analizado es la Dirección General de Infraestructuras del Transporte Ferroviario. La autoridad ambiental también informa al titular del proyecto de los aspectos más significativos que han sido puesto de manifiesto en esta fase del proceso, para que sean tenidos en cuenta en la redacción del estudio de impacto ambiental que deben desarrollar los proyectistas.

Una vez realizado el Estudio de Impacto Ambiental correspondiente al proyecto en cuestión, éste estudio es sometido por la autoridad ambiental a la fase de información pública, o segunda fase del proceso de evaluación. Tras la información pública, y una vez estudiadas las alegaciones presentadas por los interesados, la Dirección General de Política Ambiental efectúa la denominada Declaración de Impacto Ambiental. Esta declaración es preceptiva para redactar el proyecto de construcción definitivo de la nueva infraestructura ferroviaria. En la declaración de impacto se establecen las condiciones ajustadas a una adecuada protección tanto del medio ambiente como de los recursos naturales. El proceso global de evaluación del impacto ambiental de un proyecto suele dilatarse bastante en el tiempo. En la actualidad viene a suponer el período de un año natural.

La Comisión Europea ha comenzado a estudiar una revisión de la directiva sobre protección del medio ambiente y evaluación de los impactos ambientales. A su vez, la Dirección General de Política Ambiental del MOPTMA, está analizando las modificaciones a introducir en la legislación española sobre la evaluación del impacto ambiental de los proyectos.

“Es el momento adecuado”, asegura José Ramón González Lastra, “para reflexionar sobre la idoneidad de las figuras legales existentes en nuestro proceso de evaluación de impacto ambiental”. Algunas Comunidades Autónomas, que han dictado normativa al respecto, han introducido el concepto de Declaración de Impacto Ambiental Simplificada, con objeto de atender a los proyectos de menor entidad. Este camino podría ser una vía acertada según se estima en el MOPTMA.

El Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente tiene también el propósito de someter a control ambiental los planes y programas. Incrementar el control desde los proyectos que es el nivel donde ahora se actúa, hasta la redacción de los planes y programas. El Plan Sectorial de Infraestructuras Ferroviarias, ahora en redacción, podría ser sometido a una evaluación de impacto de acuerdo con esta nueva propuesta. La autoridad ambiental no desea que ligar los procedimientos de evaluación de impacto ambiental a los procedimientos de aprobación de planes y programas, pueda influir negativamente como un tapón. La Dirección General de Política Ambiental desea que sean un condicionante pero no una obstrucción. □



LUNA



LUNA



LUNA

de interés económico, AEIE. El tramo Barcelona-Perpignan estará acabado en el año 2002 y el tramo completo Barcelona-Narbona en el año 2005.

La figura jurídica de ámbito europeo AEIE, estará tutelada estrechamente por el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente del Estado español y por el Ministerio del Equipamiento de la República Francesa, y permitirá la realización de los estudios previos, la tramitación de la evaluación de impacto ambiental, la redacción de los proyectos constructivos, la captación de la financiación europea y la vigilancia y control de la obras. Renfe y la SNCF ya se han intercambiado el borrador del futuro estatuto de la AEIE y pronto podrá constituirse la citada agrupación de carácter europeo.

Otro condicionante importante del tramo Barcelona-frontera francesa, así como del corredor Madrid-Vitoria-Dax, es la financiación gestionada por el Grupo Christophersen. Los jefes de Gobierno de los 12 estados miembros de la Unión Europea han decidido en la reciente cumbre de Essen (Alemania) transferir al Consejo de Ministros Europeos de Economía y Finanzas, Ecofin, el estudio definitivo de la financiación de los grandes



## Cifras realistas para reducir el déficit



**Enrique Martínez Robles,**  
Secretario de Estado de Hacienda

Los objetivos fundamentales que se ha fijado el Gobierno al firmar el Contrato-Programa con Renfe para el periodo 1994-1998, han sido reducir y detener la evolución que se estaba produciendo en la situación financiera de la compañía, hacer compatibles

la competitividad de los servicios de transporte que se ofrecen con el carácter público de la red ferroviaria que se administra y reconducir el escenario real de pérdidas de la empresa a cifras que sean presupuestariamente asumibles.

En este sentido el Gobierno ha hecho un esfuerzo considerable al incrementar las aportaciones totales desde un billón de pesetas en el cuatrienio anterior, hasta un total previsto de 1,6 billones de pesetas a consignar durante el próximo período. Con estas aportaciones, se incorpora al presupuesto el coste real del sistema ferroviario, se podrá compensar íntegramente el déficit esperado y se reducirá ligeramente el nivel de endeudamiento.

Uno de los puntos esenciales del Contrato-Programa es que incorpora un proceso de clarificación de los objetivos y cuentas de Renfe, diferenciando entre las distintas unidades de negocio en que la compañía está organizativamente dividida. Es, por tanto, un apoyo decidido a una concepción moderna del ferrocarril, en línea con las demandas crecientes que realiza la sociedad, como queda reflejado en la estructura organizativa que Renfe ha implantado en los últimos años.

El documento que hemos firmado recientemente delimita igualmente las competencias en cuanto a la conservación, explotación y creación de infraestructura, se adapta a la normativa comunitaria en materia ferroviaria, consolida la independencia de gestión y refrenda un marco de relaciones laborales, coherente con el acuerdo recientemente firmado entre la dirección de la empresa y los sindicatos.

Es, en definitiva, un nuevo modelo de relaciones entre la Administración y la empresa diseñado sobre cifras realistas, que ayuda a una reducción paulatina del déficit. Pero, además, se incorporan medidas que favorecen lograr el reto de ofrecer a los ciudadanos un nivel de servicios públicos de calidad. □



La variante de Guadarrama en alta velocidad está en fase de estudio de impacto ambiental.



LUNA

### OTRAS INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA

Conceptos	Inversiones de 1995 en millones de pesetas	Presupuesto global en millones de pesetas	Años
Renovaciones de vía	9.800	17.300	1994-1998
Supresiones de pasos a nivel	7.250	20.600	1994-1998
Acceso a los puertos de Barcelona y Bilbao	500	4.500	1994-1997
Otras actuaciones del PDI	2.000	5.000	1994-1997
Asistencia Técnica	2.800	13.500	1987-1998
<b>Totales</b>	<b>22.400</b>	<b>60.900</b>	<b>1987-1998</b>

proyectos de las redes transeuropeas de transporte.

En el corredor Madrid-Vitoria-Dax, la variante de Guadarrama y la "Y" vasca se encuentran en pleno proceso de obtención de la Declaración de Impacto Ambiental. El nuevo acceso ferroviario al norte y noroeste y la nueva red ferroviaria del País Vasco contarán en 1995 con una inversión global de 700 millones. Esta cantidad estará destinada a la realización de estudios previos y a la redacción de los anteproyectos.

Los 700 millones se desglosarán en 150 millones para la variante de Guadarrama, otros 150 millones para los estudios a realizar en la nueva red ferroviaria vasca, y los 400 millones restantes para el tramo Valladolid-Miranda de Ebro.

La variante norte-noroeste tiene

unas características singulares en el desarrollo de la nueva red ferroviaria española basada en el tronco de la línea de alta velocidad y ancho internacional Sevilla-Madrid-Zaragoza-frontera francesa. El citado tronco conecta con la red ferroviaria transeuropea a través de dos ramas principales, el tramo Barcelona-Narbona y la "Y" vasca, mientras que la variante de Guadarrama reduce drásticamente los tiempos de viaje desde Madrid al norte y noroeste.

Está previsto en el PDI que la variante de Guadarrama se desarrolle con parámetros de alta velocidad aunque la explotación inicial se realizará en ancho ibérico con trenes a 200 km/h. Se trata de una obra de mejora de la red convencional diseñada para admitir en el futuro la circulación de trenes de alta velocidad. □