



Recreación de la unidad 6000 en la futura línea Vicalvaro-Rivas-Arganda.

CUBIERTAS-ENTRECAÑALES, FCC Y OCP, Y CAJAMADRID COMPLETAN EL CONSORCIO ADJUDICATARIO

Metro de Madrid explotará el ferrocarril de Arganda

El concurso convocado el pasado año por la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Comunidad Autónoma de Madrid, se adjudicó, como estaba previsto, antes del final de febrero, concretamente el día 25 se conoció que el consorcio ganador era el encabezado por Metro de Madrid y constituido por las constructoras Cubiertas-Entrecañales, FCC y OCP, al que se incorpora desde el momento de la adjudicación Caja de Madrid.

Este concurso de construcción y explotación de una línea ferroviaria es el primero en España en proponer una fórmula privada para una infraestructura de este tipo, y establece la construcción de la línea y su explotación durante un período de concesión que termina el primero de enero

Angel Rodríguez

A principios del otoño de 1998, trenes de la nueva serie de metro de Madrid -cuya adjudicación se producirá en breve- unirán las localidades de Arganda del Rey y Rivas-Vaciamadrid con el centro de la capital, enlazando directamente en Vicalvaro con la línea 9 del metropolitano madrileño, y en ella con el resto de la red.

Pare ello han tenido que producirse dos novedades importantes, que se abriese a la iniciativa privada la construcción y explotación de una línea ferroviaria y que Metro de Madrid traspase en su actividad, por primera vez, el límite del término municipal de la ciudad.

de 2030, fecha en la que la línea revertirá a la Comunidad de Madrid, que, hasta entonces, sólo habrá desembolsado el dinero que se establezca en concepto de compensación al servicio prestado. Asimismo, la adjudicación a Metro supone que por primera vez la Compañía sale de la capital para atender las necesidades de transporte de otros municipios de la Región.

El Gobierno de Madrid ha contado con el asesoramiento de una empresa independiente -Intraesa- para decidir entre las 72 opciones presentadas por Metro -resultado de la combinación de las diferentes posibilidades de trazado, infraestructura y material rodante- un trazado que prevé un trayecto de 20 kilómetros en vía única entre Arganda del Rey y Vicalvaro, con tres estaciones interme-

dias en Poveda, Rivas-Casco o Rivas Pueblo, y Rivas Urbanizaciones.

La opción elegida, según **Ricardo Tejero**, director de Planificación y Calidad de Metro de Madrid y coordinador general de la oferta, lo ha sido "después de analizar muchas alternativas y tener un exquisito cuidado con las cuestiones ecológicas, respecto a zonas protegidas como los Cantiles del Jarama, la Laguna de Campillo y otras. Con esa premisa se han buscado unos trazados exentos de irregularidades y con curvas muy amplias que permitirán velocidades máximas de hasta 150 km/h. y entre los 110 y los 120, de explotación."

Buena parte de la línea discurrirá en trinchera, como en el caso de la zona de urbanizaciones de Rivas y En Arganda -con estación subterránea en ambos lugares, lo que evita

El esquema financiero



La línea tendrá tres estaciones entre Vicálvaro y Arganda.

problemas de contaminación. Asimismo, ese tipo de construcción facilitarían en el futuro un soterramiento e incluso un enterramiento. La línea incluye entre Poveda y Rivas Pueblo, y

nominará 6000. Estas unidades incorporan una nueva imagen corporativa -en colores blancos y azules, con el símbolo de metro y la bandera autonómica madrileña- que, finalmente, con la simbología del Metro, será la que luzcan todos los vehículos de la Red del Metropolitano madrileño.

Los vehículos -trifásicos, con IGBTs y con todos los equipamientos correspondientes a la última generación- serán los que están pendientes de adjudicación tras entregarse la única oferta con varias variantes al concurso cerrado en diciembre pasado. El interior estará adaptado a las exigencias de una línea con características diferentes a las de metro. En cuanto a instalaciones de seguridad y comunicaciones se han tomado los mismos estándares de Metro.

El tiempo de viaje, con vía única y cruces en las estaciones, será de 21 minutos entre Vicálvaro y Arganda y de 23 en la vuelta. Los intervalos de paso de trenes están entre los 15 y los 18 minutos. En cuanto a la explotación será conjunta de modo que desde Arganda a cualquier punto de la actual lí-

nea 9 se viaje sin transbordo, "los vehículos dispondrán de un sistema de ATP inteligente, de nueva generación, que puede trabajar indistintamente con códigos AM o FM, con el sistema del tramo antiguo o con el que se instale en la nueva línea" afirma **Ricardo Tejero**.

Los trenes provenientes de Arganda se intercalarán entre los que circulen por la línea 9 y llegarán hasta Herrera Oria, en el otro extremo. En el otro sentido, con una frecuencia de entre 15 y 18 minutos, uno de los trenes continuará viaje desde Vicálvaro hasta Arganda. Las tarifas serán la suma de las del nuevo ferrocarril y las vi-

gentes en la red de Metro de modo que el precio del billete sencillo Arganda-Vicálvaro será de 265 pesetas más el de metro de 125. El abono de 10 viajes para el mismo tramo el precio sería 1.985 pesetas más 625 del abono metro, a estos billetes se unirán las tarjetas de transporte del Consorcio válidas para la corona B. "El control de viajeros y trayectos habrá que decidirlo con el Consorcio, como ocurre con muchos de los detalles del proyecto, que deberán discutirse en el período de conversaciones con la Comunidad que se abre a partir de ahora", afirma **Ricardo Tejero**. □

El capital aportado por los socios será el 20 por ciento de la inversión y el resto, cuenta con financiación garantizada por Caja de Madrid, un detalle que Ricardo Tejero resalta como un argumento más para confiar en que el proyecto se basa en una explotación viable.

A partir de la adjudicación, las participaciones cambian, de modo que el socio explotador, Metro, pasa a tener un 42,5 por ciento, las constructoras un 32,5 que se reparte entre FCC con un 12,188, el grupo Entrecanales-Cubiertas con otro 12,188 y OCP un 8,125, siendo el 25 por ciento restante para el socio financiero, Cajamadrid.

Además de los socios señalados, en la elaboración del proyecto han participado varias empresas de ingeniería -Iberinsa, Tyspa, Aepo, ETT y Proser- cuyo trabajo subraya Ricardo Tejero, "Al margen de la excelente labor del equipo técnico y jurídico de Metro de Madrid, hay que destacar el papel de las ingenierías -todas españolas- que han colaborado decisivamente en el resultado final, que sin duda ha sido un éxito."

"Por primera vez se abierto a la iniciativa privada a la financiación de obras, lo que facilitará que se pueda seguir este camino. Metro ha actuado como líder en la presentación de la oferta y lo seguirá siendo en la explotación futura. Sin embargo, la empresa nueva, explotadora del servicio, estará separada estrictamente de la explotación del propio Metro, con cuenta de resultado diferente y formas de gestión y explotación diferentes. Metro prestará un servicio como gestor cualificado en un consorcio en el que también participa como socio. De cara al usuario esta línea será una prolongación de la 9, pero en el terreno del funcionamiento de la sociedad estarán muy delimitadas la gestión, la operación y los resultados económicos, concluye Ricardo Tejero. □



Una de las futuras estaciones de Rivas.

muy próximo a esta estación, un puente sobre el río Jarama.

A pesar de que en principio se basaba en el ferrocarril del Tajuña, explotado por una cementera en la actualidad, "el trazado no tiene una referencia clara en esa línea y hemos buscado otros más idóneos", señala **Ricardo Tejero**. La no utilización del antiguo trazado -muy sinuoso y complicado y por ello incompatible con una explotación como la prevista- implica que habrán de producirse expropiaciones.

Las unidades que prestarán servicio en la línea serán las de la última generación, que se de-