

Ferrocarriles de alta velocidad y desarrollo económico

A la vista del papel motor que las redes de comunicación ferroviaria ejercen sobre las regiones por las que transcurren, podemos señalar que la puesta en marcha del AVE Madrid-Barcelona proporcionará un grado de desarrollo económico, demográfico y urbanístico hasta ahora inédito en ciudades como Lleida y Zaragoza.

La construcción y administración de la línea de Alta Velocidad de Madrid a Zaragoza, Barcelona y Figueras ha sido encomendada al Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF). Las estaciones han sido dotadas de vías, andenes y espacios para soportar el elevado volumen de tráfico que se prevé para los próximos años.

La conexión rápida con Madrid supondrá la inmediata revalorización de numerosas empresas del entorno de Lleida, donde el negocio inmobiliario empieza a experimentar un fuerte incremento. Por ocupar una situación geoestratégica única, que le permite estar conectada a los más importantes centros de producción y consumo del nordeste de la Península, enlazando el eje Cantábrico y la Meseta castellana con el arco mediterráneo y la frontera francesa. El AVE constituirá un elemento de particular importancia para dicha Comunidad de cara a convertirla en uno de los grandes ejes de transporte europeo.



A tal fin, y como elemento de desarrollo autonómico, Aragón ha impulsado la creación de nuevas infraestructuras, entre las que destaca la Plataforma Logística de Zaragoza (Plaza), destinada a convertirse en plataforma industrial dotada de un centro intermodal de transportes (ferrocarril, carretera, avión).

Por otra parte, con la vertebración del trayecto Madrid-Zaragoza-Barcelona, las líneas convencionales de ferrocarril quedarán despejadas para el transporte de mercancías. Del mismo modo, los aeropuertos registrarán un notable aumento de su actividad, como alternativa de transporte entre el norte de la Península y en el suroeste europeo.

Como parte del desarrollo del área industrial barcelonesa, se ha previsto la entrada a la ciudad por el aeropuerto de El Prat, sin afectar el trazado principal ni alargar el tiempo de viaje. El municipio de Sagrera, donde se ubicará la estación que enlaza con el aeropuerto, ha previsto un importante crecimiento del casco urbano y del sector de los servicios.

La futura prolongación de la citada línea hasta la frontera francesa, una vez que el Gobierno francés decida acometer el tramo Perpiñán-Montpellier, abrirá nuevas vías para el intercambio comercial con Europa. Además, los empresarios han resaltado su necesidad de extender el ancho europeo hasta Tarragona y Valencia, con el objeto de cubrir el transporte de mercancías y dar un espaldarazo al desarrollo de los puertos de Tarragona y Barcelona.

Apuesta por la diversificación de proveedores

En las obras de construcción de la línea Madrid-Barcelona participan las grandes constructoras nacionales y numerosas agrupaciones empresariales de nivel regional. La compañía italiana Ansaldo Breda, en asociación con la española Cobra, filial de ACS, se encarga de instalar el sistema de señalización, con un plazo de

ejecución de 18 meses, mientras que la asistencia técnica se repartirá entre las grandes ingenierías del país. El suministro de balasto que se coloca entre las traviesas corresponde a las canteras Ofitas de San Felices, Piedras y Derivados, S. A, Canteras La Ponderosa, Cuarcitas del Mediterráneo y Benito Arnó e Hijos.

Los trenes elegidos, 16 Siemens y 16 Alstom de Talgo, (Alstom construirá lanzaderas para la prestación del servicio de alta velocidad), han sido ensamblados con materiales de última generación, que permitirán alcanzar a estas unidades una velocidad de crucero superior a los 350 km/h.

La línea Madrid-Lleida incorpora un sistema de radiotelefonía digital GSM-R, dotado de un mayor número de canales que la línea analógica, y sobre que se soportará el sistema Europeo de Gestión de Tráfico (ERMETS), que posibilitará la comunicación de los trenes con el centro de control de la línea, y que en el futuro servirá para lanzar una red transnacional de gestión ferroviaria europea.

En estos momentos se encuentran ya en marcha un total de 684,6 km de obras de plataforma en la mencionada línea, cuya longitud total es de 855 km.



Características generales de la obra

El tramo de Madrid a Lleida nace en la estación de Madrid-Puerta de Atocha, con doble vía independiente de la de Madrid-Sevilla. Además, se ha proyectado un ramal de enlace en vía doble entre la línea Madrid-Sevilla y Madrid-Barcelona para la circulación de los trenes directos entre Barcelona y Sevilla sin entrar en Madrid.

A continuación pasa por Guadalajara, Calatayud y Zaragoza y Lleida. El paso por la estación de Zaragoza se realiza a través de un ramal de 26 km del que nacen las vías de conexión a los cambiadores de ancho Zaragoza-Delicias y Zaragoza-Miraflores, así como la Línea de Alta Velocidad Zaragoza-Huesca. Tras discurrir por la estación de Zaragoza-Delicias, el ramal vuelve a incorporarse a la línea. Igualmente ocurre a su paso por Lleida, donde otro ramal se separa de la vía general para volver a incorporarse a ella 16,5 km más adelante. El cambiador de Lleida está situado sobre este ramal.

Descripción de las estaciones comerciales

En la línea existen las siguientes estaciones comerciales:

- Madrid-Puerta de Atocha. Estación ya existente ampliada y gestionada por Renfe. Dispone de 15 vías: 11 en ancho 1.435 mm y 4 en 1.668 mm.
- Guadalajara-Yebes. Estación de nueva construcción gestionada por el GIF. Dispone de 5 vías en la estación, todas ellas de ancho 1.435 mm. Además disponen de otras vías en las Bases de mantenimiento e infraestructura.
- Calatayud. La estación de Calatayud tiene dos sectores: Uno, ya existente, gestionado con Renfe, corresponde a la estación de ancho 1.668 mm, para la que cuenta con dos vías. El otro, nuevo, corresponde al concepto de Estación Exprés, gestionada por el GIF, con 4 vías de ancho 1.435 mm.
- Zaragoza-Delicias. Estación de nueva construcción con 5 vías de ancho 1.435 mm y otras tantas vías de 1.668 mm. Está previsto cambiar de ancho

la vía 6 a 1.435 mm en el futuro. Una vía de ancho 1.435 está dotada de andén técnico y foso.

- Lleida-Pirineos. Estación ya existente que se modifica y amplía. Dispone de 4 vías, dos en ancho 1.435 mm y otras tantas de 1.668 mm, aunque está previsto que una de ellas pase en un futuro a ancho 1.435 mm.
- En la continuación desde Lleida hasta Figueres se han previsto las siguientes estaciones: Campo de Tarragona (Perafort), Prat de Llobregat (enlace al aeropuerto y Cercanías), Barcelona Sants, Barcelona Rambla de Catalunya, Barcelona Sagrera, Girona y Figueres.



Fuente: Gestor de Infraestructuras Ferroviarias. <http://www.gif.es/>