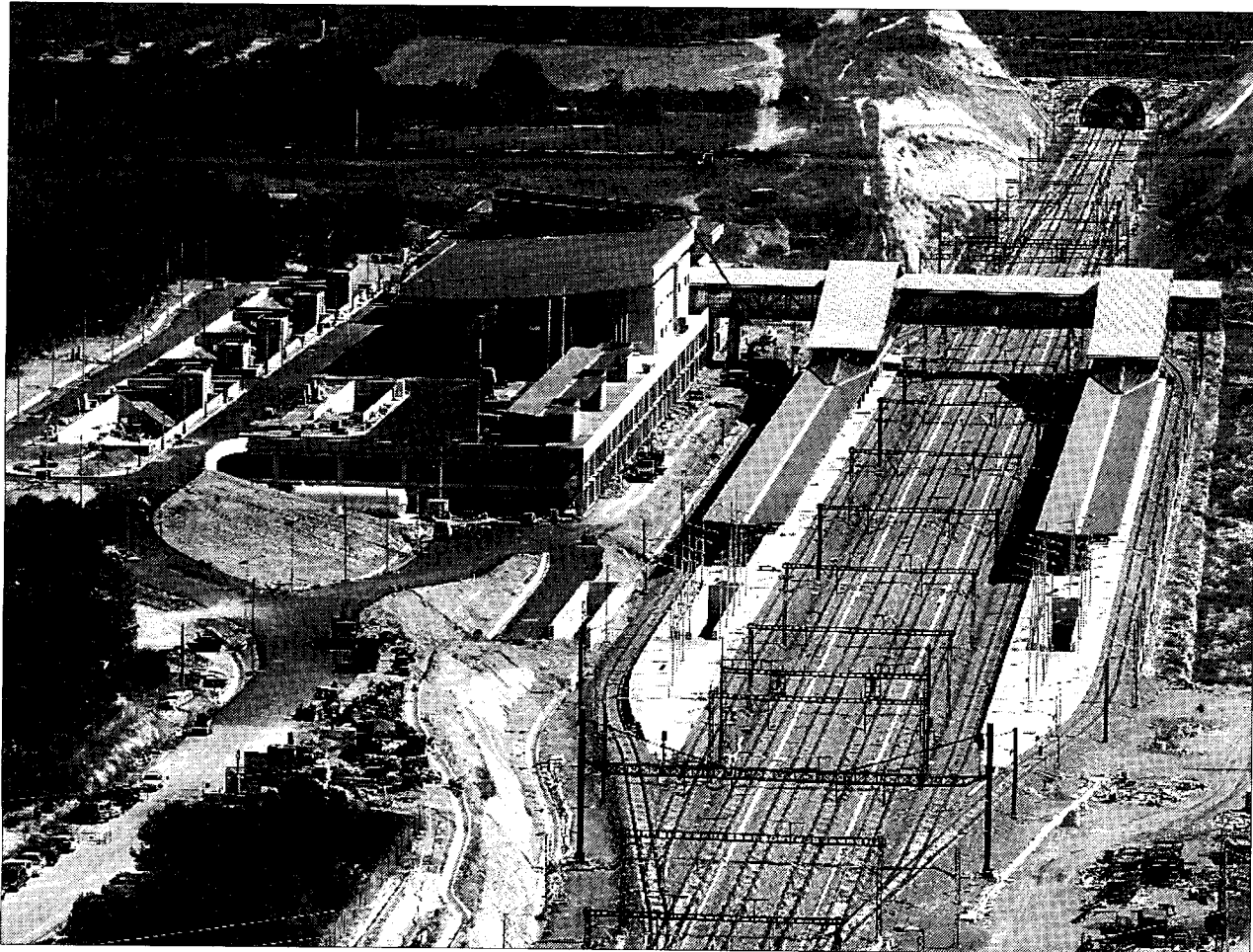


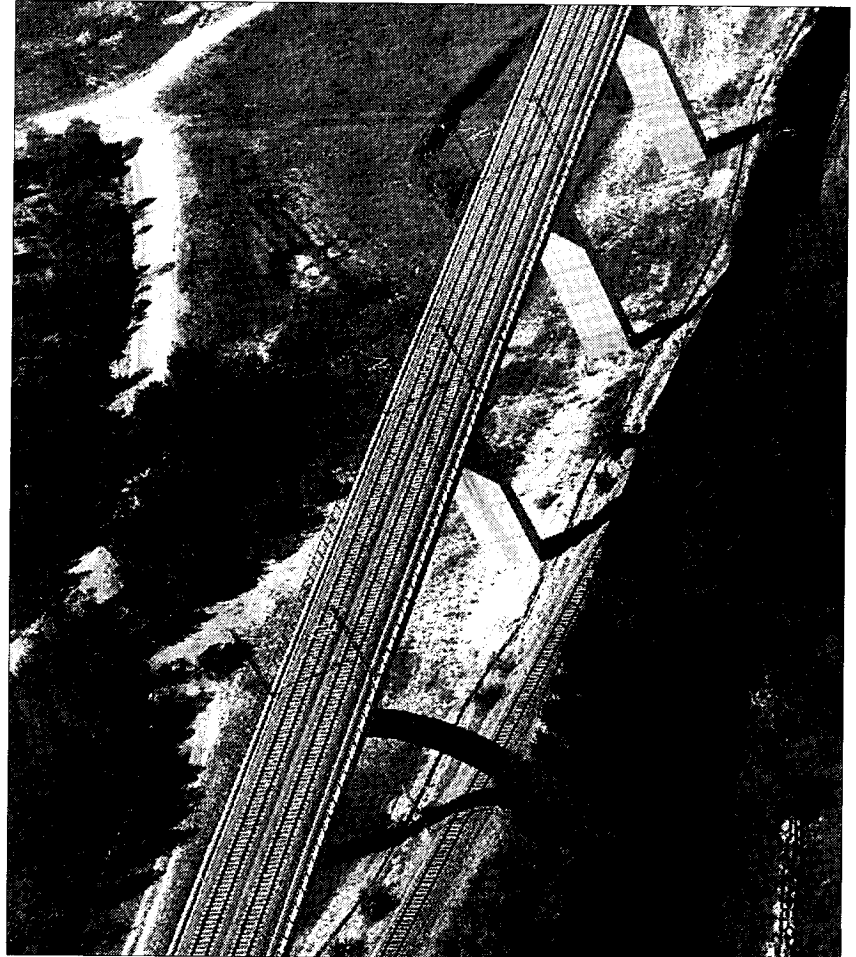
Tema del día

Páginas 2 y 3 >>>

Grandes infraestructuras



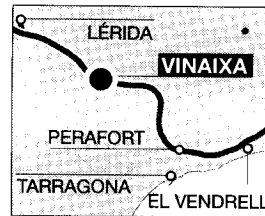
JULIO CARBO



JULIO CARBO

PERAFORT UNA ESTACIÓN PARA DAR SERVICIO A LA COSTA

La nueva terminal de alta velocidad situada junto a Perafort está acabada desde el pasado mes de septiembre. Las ocho vías que atraviesan el complejo ferroviario están listas para recibir trenes, al igual que el aparcamiento con capacidad para 633 vehículos. Su utilización será masiva en los meses de verano, dado que los viajeros deberán recorrer unos diez kilómetros por carretera para llegar a la ciudad de Tarragona. La estación tendrá zonas comerciales y servicios complementarios para hacer más agradable la espera a los usuarios.



VINAIXA UN PUENTE ESPECTACULAR

El viaducto de Vinaixa, de 1.044 metros, es uno de los puentes más espectaculares del tramo catalán, bajo el que se pasa por la autopista de Barcelona. Es llamativo el doble arco azul que salva las vías del tren convencional.

EL CORREDOR MADRID-BARCELONA

El AVE llegará a Tarragona en tres semanas sin saber aún su velocidad

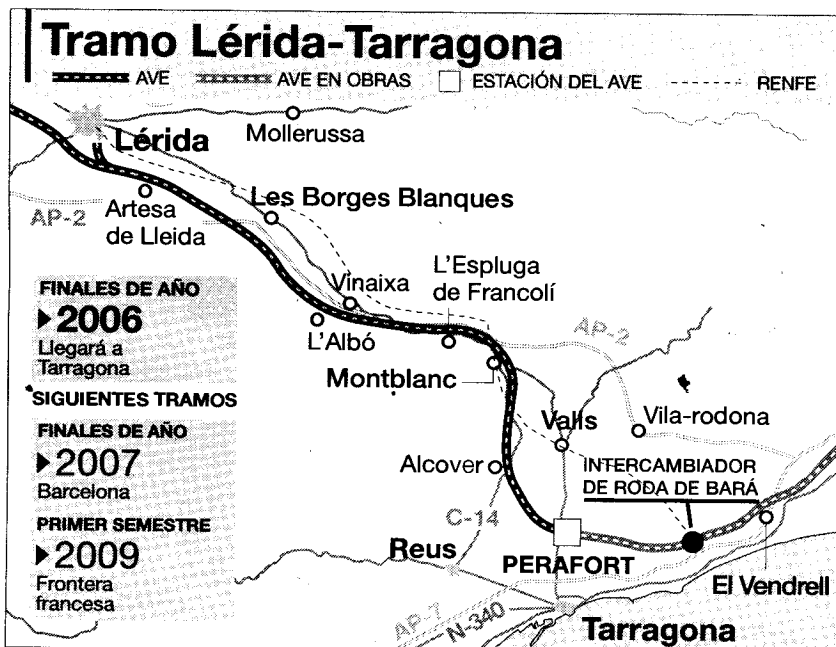
Fomento ultima las pruebas del corredor en el tramo catalán para abrirlo entre los días 18 y 22

La línea acercará la Costa Dorada, que estará a poco más de una hora de viaje de Zaragoza

JORGE ALONSO
jalonso@aragon.elperiodico.com
ZARAGOZA

La línea de alta velocidad llegará a Tarragona dentro de tres semanas, aunque aún no se sabe a qué velocidad lo hará. Fuentes del Ministerio de Fomento aseguraron ayer a este diario que el tramo Lérida-Perafort estará listo para su inauguración antes de fin de año porque no se están encontrando «graves problemas» en las pruebas, pero dejaron muy claro que el departamento de seguridad tendrá la última palabra para decidir si el tren llega a la playa a 200 kilómetros por hora o a los 280 que ya alcanzan los AVE en su viajes entre Madrid y Lérida.

La cúpula ministerial quiere abrir



los 90 kilómetros del tramo catalán entre los días 18 y 21 de diciembre. Se baraja que sea a principios de esa semana porque la ministra, la socialista malagueña Magdalena Álvarez, también quiere abrir antes de Navidad el tramo del AVE entre Córdoba y Antequera, incluido en el ramal de Málaga. «Lo único que falta por fijar es el día exacto», añadieron.

Con su entrada en servicio, la Costa Dorada estará en torno a una hora de viaje de Zaragoza, una sustancial mejora de la que podrán beneficiarse los miles de aragoneses que veranean en Tarragona y a los que ahora les cuesta más de dos horas hacer el mismo trayecto por la línea convencional.

Técnicos implicados en las pruebas señalaron que los trenes de alta

velocidad de Talgo llevan aproximadamente un mes haciendo continuos trayectos para diagnosticar el estado de la infraestructura y de las instalaciones repartidas por el tramo Lérida-Perafort. «Las rutas están saliendo bien y la validación del software no está dando especiales problemas», explicaron.

El personal de Señalización de ADIF, el ente público que construye la línea, está convencido de que el AVE podrá llegar a Tarragona a 280 km/h con el avanzado sistema de control ERTMS. Sin embargo, el resto del personal implicado en los ensayos se muestra más prudente y no se aventura a fijar una velocidad.

Pasa a la página siguiente

Las cifras del AVE

Calendario

- ▶ 18-21 diciembre Tarragona
- ▶ Finales del 2007 Barcelona
- ▶ En el 2009 La Junquera (frontera)

Velocidad máxima

La línea está diseñada para, en teoría, llegar a 350 km/h



▶ MAYO

250 km/h

▶ OCTUBRE

280 km/h

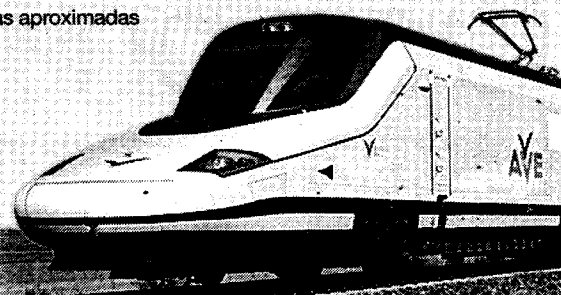
▶ A FINALES DEL 2007

300 km/h

Duración del trayecto

* cifras aproximadas

CALATAYUD-MADRID	71 minutos
CALATAYUD-ZARAGOZA	28 minutos
CALATAYUD-TARRAGONA	* 90 minutos
ZARAGOZA-MADRID	90 minutos
ZARAGOZA-LÉRIDA	50 minutos
ZARAGOZA-TARRAGONA	* 60 minutos



El intercambiador de Roda de Bará, listo para los trenes de ancho variable

▶▶ El intercambiador de Roda de Bará está listo para recibir a los trenes de pasajeros Alvia, que podrán continuar el viaje por la línea convencional hasta Barcelona. Estos convoyes, fabricados por CAF, están preparados para cambiar el ancho de sus ejes en tan sólo unos pocos segundos. La mejora será sustancial para los viajeros, dado que podrán circular a alta velocidad -a los 250 km/h de punta que permite el tren- entre Madrid y Roda de Bará antes de sufrir las molestias de las obras en el tramo barcelonés. Los AVE de Talgo acabarán el trayecto en la estación de Perafort, dado que se diseñaron únicamente para circular por vías de ancho internacional, al igual que los Alstom de la línea Madrid-Sevilla.

▶▶ Los trenes Alvia entraron el fin de semana pasado en el tramo Lérida-Tarragona para someterse a pruebas. Junto a los Talgo empezarán en los próximos días a hacer viajes comerciales simulados para poder fijar los tiempos oficiales que tendrá el trayecto con pasajeros.

Viene de la página anterior

«En la puesta a punto del tramo aún encontramos pegos, por lo que la última palabra la tiene el departamento de Seguridad y la empresa validadora de seguridad independiente», detallaron.

La compañía Renfe también ha empezado a estudiar con sus maquinistas los nuevos gráficos de trabajo, dado que las jornadas variarán al alargarse el trayecto y habrá que cambiar las rotaciones. De hecho, hay un cierto malestar en el gremio porque los trabajadores se podrían ver obligados a dormir una media de seis-siete días al mes fuera de casa, cuando ahora solo lo hacen una sola noche. ■

EL ESTADO DE LAS OBRAS

El 90% del trazado a Barcelona ya está acabado

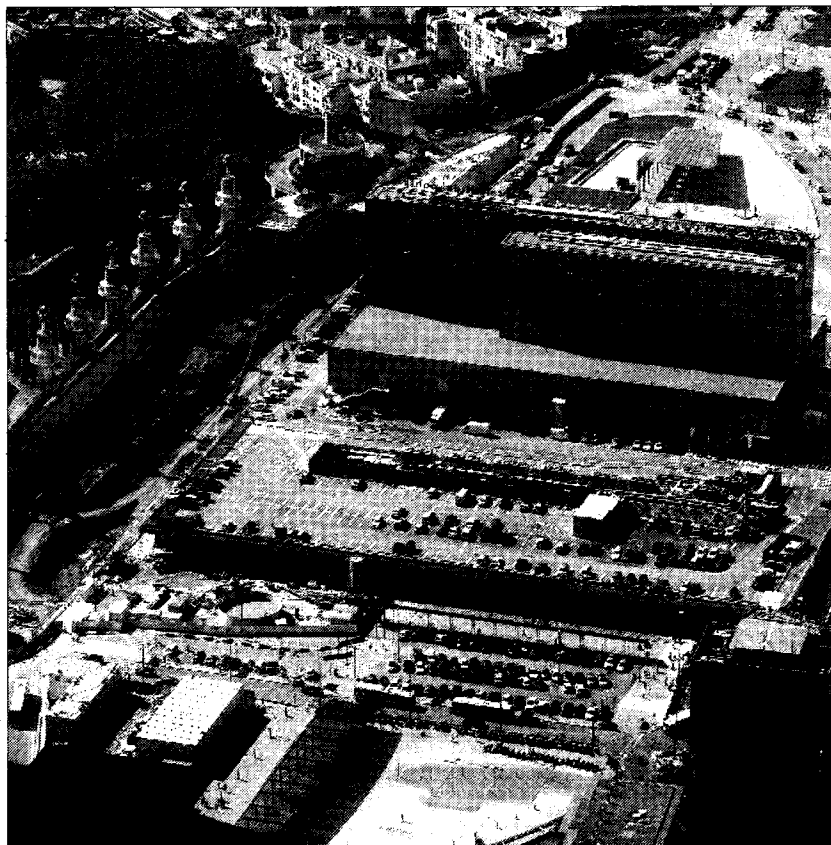
◉ La inversión en los últimos dos años triplica la del anterior Gobierno

XAVIER ADELL
eparagon@elperiodico.com
BARCELONA

Después de una espera que se ha hecho eterna, el AVE por fin está a las puertas de Barcelona. Los trabajos de construcción de la línea férrea de alta velocidad entre Lérida y la estación de Sants avanzan a todo tren y, según el Ministerio de Fomento, ya se han ejecutado el 90% de las obras previstas. Los vaticinios que fijaban la inaplazable llegada del AVE a la capital catalana a finales del próximo año empiezan a ser verosímiles.

Tal y como ha podido comprobar este diario durante un vuelo en helicóptero de la compañía CAT Helicopters sobre todo el trazado de alta velocidad, desde Lérida hasta la frontera, el avance de los trabajos de la infraestructura es más que notorio. El tramo entre Lérida y El Vendrell está prácticamente acabado, el ramal de acceso a Sants avanza a pasos agigantados y solo el tramo entre Barcelona, Gerona y la frontera francesa muestra un estado más embrionario.

655 MILLONES ANUALES // El elevado ritmo constructor de la línea entre Lérida y Barcelona, de 191 kilómetros, es consecuencia directa de un aumento de las inversiones, que se han triplicado. Según datos del Ministerio de Fomento, en los últimos dos años y medio se han invertido en este ramal 1.638 millones de euros (655 millones por año) mientras que el anterior Ejecutivo destinó en siete años una cifra inferior:



▶▶ Lás máquinas cimentan el AVE junto a Sants.

JULIO CARBÓ

La ministra reitera que el tren entrará en Sants en un año

▶▶ La ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, ha reiterado en todas sus compareencias públicas que la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona se completará a finales del 2007. Álvarez aseguró con rotundidad hace solo unos días que, a pesar de todos los problemas que están surgiendo y puedan surgir en las cercanías de Barcelona con las obras que coinciden con el trazado del AVE, su departamento sigue trabajando con el objetivo de que el AVE entre a la estación de Sants en el plazo máximo de un año.

1.365 millones de euros, es decir 195 millones anuales. Al final, el coste superará los 3.000 millones.

La prueba de que en los últimos años se han volcado más esfuerzos en la línea de alta velocidad son los números. A principios del año 2004, del tramo entre Lérida y Barcelona solo se había ejecutado en un 45% de su kilometraje, exactamente la mitad de lo que ahora está listo.

A vista de pájaro, los 90 kilómetros del tramo entre Lérida y Tarragona está en estado de revista. Desde el aire se distinguen perfectamente la catenaria, las dos vías y los puentes y viaductos. La entrada a Barcelona desde Martorell es perfectamente visible desde las alturas porque la plataforma de las vías está prácticamente lista. Según datos de Fomento, a principios de año ya estaba acabado el 41% de este sector. ■

SERVICIOS

Renfe renueva la oferta gastronómica en sus trenes

EL PERIÓDICO
ZARAGOZA

La compañía ha decidido renovar su oferta gastronómica a bordo de los trenes de alta gama y ofrece platos sofisticados, menús especiales y la posibilidad de disfrutar del tapeo en la cafetería. La nueva oferta se ha hecho extensible a los trenes AVE, Talgo 200, Alvia, Altaria, Euromed, Alaris y Trenhotel, que cuentan con menús variados preparados con alimentos frescos y de temporada y elaborados por cocineros profesionales.

Para prestar el servicio de restauración y atención al cliente fueron seleccionadas las compañías Wagon Lits y Railgourmet, que forman parte de los grupos de restauración europeos Accord y Cremonini Railgourmet.

La compañía firma hoy un convenio de promoción de Zaragoza

Con la restauración, algunas áreas del tren como el restaurante y la cafetería han sido concebidas como espacio de encuentro entre los viajeros, lo que ayuda a que el trayecto se haga más corto.

La oferta gastronómica, incluida en el billete de las clases Preferente, Club y Gran Clase, ofrece también a la clase turista la posibilidad de consumir en la cafetería del tren algunos de los menús elaborados.

Por otra parte, el director del corredor nordeste del AVE, Alfredo Durán, firmará un convenio con el concejal de Turismo de Zaragoza, Florencio García Madrigal, para potenciar el turismo en la ciudad a través del transporte ferroviario. La pretensión es promocionar la ciudad en el AVE y ofrecer descuentos a grupos. ■