

viernes, 08 de febrero de 2008



**DOSSIER DE PRENSA DEL SECTOR FERROVIARIO Y
SS.TT DE UGT CASTILLA Y LEÓN**



EL PP PIDE SOLUCIONES A LOS FALLOS DEL PASO A NIVEL DE MINGORRÍA DESDE 2005

ADIF afirma que se reunirá con la Diputación la semana próxima para hablar del anteproyecto para la supresión del paso, si bien desde la institución provincial niegan el encuentro

I. CAMARERO JIMÉNEZ / ÁVILA

El diputado provincial y candidato al Senado, Ignacio Burgos, se sumó ayer a las críticas de la alcaldesa de San Esteban de los Patos, Montserrat García, en la denuncia de ésta por el mal funcionamiento del paso a nivel de Mingorría. Ambos pidieron por ello y de nuevo a ADIF (una de las empresas en que se dividió la antigua Renfe) una respuesta ante una situación de «inseguridad» que Burgos calificó de «grave» y por la que García estimaba que «cada día nos estamos jugando la vida». Según explicó el diputado no es la primera vez que piden soluciones ante los fallos de la semibarrera del paso a nivel ya que la primera vez fue en 2005 y luego lo hicieron en otras dos ocasiones y todas ellas en el Senado.

El hecho de que pasen trenes cuando la barrera está subida -lo que indicaría que el peatón o coche puede atravesar la vía- o que haya que esperar hasta media hora porque no se da paso cuando ningún tren transita por la vía es el motivo de la denuncia, que ya realizara García la semana pasada a Diario de Ávila y a la que se sumó ayer Burgos.

Así las cosas desde ADIF explicaron a Diario de Ávila que, ante las quejas y denuncias, el pasado viernes trasladaron a sus técnicos e ingenieros hasta la estación de Mingorría, en la que aún permanecían ayer, para que estos comprobasen los fallos. Unos fallos que reconocen existieron en la jornada del viernes y que se debieron a una «caída de la tensión en la subestación», pero no después, un hecho que afirman se puede comprobar porque las subidas y bajadas de barrera quedan automáticamente registradas. También reconocieron desde ADIF la existencia de un anteproyecto -al que hicieron alusión Burgos y García en rueda de prensa- remitido en noviembre de 2005 por la Diputación de Ávila para la eliminación del paso a nivel que sería sustituido por un paso elevado, algo que conllevaría una inversión de más de 700.000 euros y que recibió el visto bueno del Ayuntamiento de Mingorría.

En este sentido fuentes de ADIF aseguraron que «estamos abiertos al diálogo» por lo que afirmaron que la próxima semana se reunirían con representantes de la Diputación para intentar dar una solución al problema. Reunión ésta que desmintieron desde la institución provincial ya que no había constancia de que se hubiera marcado una cita para llevarla a cabo.

Por otro lado, uno de los mayores problemas según la alcaldesa de San Esteban de los Patos es que en ocasiones cuando no pasan trenes y las barreras están bajadas «nosotros cruzamos» y entonces es cuando el personal de ADIF nos dice que es «bajo nuestra responsabilidad».

En este sentido desde ADIF recuerdan que cuando hay un problema de este tipo el maquinista del tren tiene obligación de parar y orden de hacerlo por lo que atraviesa despacio la zona del paso a nivel por si hubiera obstáculos en la vía.

En cualquier caso desde ADIF se remitieron a esa futura reunión con la Diputación para dar una solución al paso a nivel. La mejor de las respuestas, reconocieron, sería hacer un paso elevado pero ante la pregunta de qué administración debería pagarlo explicaron que a veces se llega a acuerdos con diputaciones y ayuntamientos para que lo hagan ellos y luego ADIF opera a cambio en otros lugares puesto que hay muchas peticiones de supresión de pasos y el dinero que hay «no da para todos».

De hecho Ignacio Burgos denunció que se hubieran suprimido pasos en la línea Ávila-Salamanca y no en la Ávila-Medina del Campo, donde se ubica el de Mingorría.

Comienza a circular el tren que enlaza la central térmica de Guardo con El Musel

- De lunes a viernes se transportará carbón por ferrocarril para la central térmica de Iberdrola.
- Con esta medida se reduce sensiblemente el impacto ambiental que tiene el transporte de mercancías por carretera.

El primer tren cargado de carbón que enlaza el Puerto de El Musel, en Gijón, con la **Central Térmica de Guardo, en Palencia** comenzó ayer a circular gracias al acuerdo alcanzado entre FEVE y Renfe. La alianza entre ambos operadores posibilita un transporte con perspectivas de **mantenerse en el futuro**, según informaron fuentes de FEVE.

El primer convoy partió ayer por la mañana desde el puerto asturiano por ancho ibérico hasta La Robla, en León, donde fue transbordado a las 14.30 horas a un **tren de vía métrica** rumbo a la central térmica de Iberdrola. Esta previsto que cada día, de lunes a viernes, se efectúe este tráfico ferroviario por esta misma ruta combinada.

Durante el presente año tres grandes barcos de 150.000 toneladas atracarán en el Puerto de Gijón con carbón **para las Centrales Térmicas de Iberdrola**, encargándose FEVE y Renfe de transportar 80.000 toneladas por tren a la Central Térmica de Guardo. Este transporte por ferrocarril reduce sensiblemente el **impacto ambiental** y los riesgos para la seguridad vial, ya que cada tren diario cargará 600 toneladas, lo que equivale a retirar de la carretera un total de 22 camiones en cada sentido.

Esta previsto que en próximos años se incremente considerablemente el **número de toneladas** a transportar. La empresas Bergé, Hullera Vasco Leonesa y EBHI participan también en esta iniciativa, haciendo posible este transporte por ferrocarril.

DIARIO DE LEÓN 8-02-08

Adif adjudica el proyecto de un tramo más del AVE Palencia-León

El Comité de Dirección del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) aprobó ayer la licitación y adjudicación del contrato de consultoría y asistencia para la redacción del proyecto de plataforma del subtramo del Tren de Alta Velocidad, en la provincia de Palencia, entre las localidades de Pozo de Urama y Grajal de Campos.

La adjudicación pertenece al Corredor Norte-Noroeste del TAV en el tramo Palencia-León, por un importe global 1.106.488 euros con una longitud de 10,5 kilómetros y será llevado a cabo por la empresa Ginprosa Ingeniería, S.L., con un plazo de ejecución de 12 meses.

La entidad pública empresarial adscrita al Ministerio de Fomento, con la nueva dotación, pretende el establecimiento de una relación ferroviaria de alta velocidad entre dos ciudades de la comunidad, al tiempo que representa la prolongación de la red del AVE del corredor Madrid-Segovia-Valladolid, inaugurado el 23 de diciembre del 2007, en dirección hacia Asturias.

DIARIO PALENTINO 8-02-08
INFRAESTRUCTURAS

ADJUDICADA LA REDACCIÓN DEL PROYECTO ENTRE POZO DE URAMA Y GRAJAL

DP / PALENCIA

El Comité de Dirección del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) ha aprobado la licitación y adjudicación del contrato de consultoría y asistencia para la redacción del proyecto de plataforma del subtramo del Tren de Alta Velocidad, entre las localidades de Pozo de Urama en Palencia y Grajal de Campos (León).

La adjudicación pertenece al Corredor Norte-Noroeste del TAV en el tramo Palencia-León, por un importe global de 1.106.488 euros con una longitud de 10,5 kilómetros y será llevada a cabo por la empresa Ginprosa Ingeniería, S.L., con un plazo de ejecución de 12 meses.

Este es el tercer tramo de la provincia de Palencia en el que se ha adjudicado este proceso en la última semana.

Sin embargo, para comenzar a ver las máquinas trabajando habrá que esperar al menos un año, que es el tiempo que tienen las empresas adjudicatarias para redactar el proyecto que seguirán más tarde las compañías constructoras para crear la Línea de Alta Velocidad entre Palencia y la capital leonesa, camino de Asturias.

La ministra garantiza el final de las obras de la variante de Pajares para el 2009

La máquina que siguió desde León hacia Asturias ya ha horadado 336 metros de los 3,5 kilómetros

Magdalena Álvarez asegura que el avance de las tuneladoras «permite estar tranquilos»

S. C. ANUNCIBAY ✚ REDACCIÓN

Hasta hoy ningún representante del Gobierno se atrevía a aventurar una fecha concreta para ver terminada la variante de Pajares, una de las obras de ingeniería más importante de todas la ejecutadas en España, que unirá a Asturias con la Meseta a través de la alta velocidad. La ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, no concretaba plazos después del varapalo sufrido con la línea del AVE en Barcelona. Todas las preguntas obtenían respuestas esquivas, escudadas en la complejidad de un trazado no exento de contratiempos.

Pero el avance actual de las tuneladoras y el recorte temporal del primer lote, Pola de Gordón-Folledo, finalizado hace ya varios meses, ha propiciado que la titular del área en el Ejecutivo central garantice que los trabajos en este enclave ferroviario estarán terminados en el 2009 y, por lo tanto, se cumplirá el compromiso público de entregar la infraestructura en la primavera del próximo año.

Álvarez, quien hizo estas declaraciones en la inauguración de la variante de Grado (Asturias), señaló que tres de los cuatro tramos del corredor evolucionan a un ritmo más rápido del previsto, por lo que el desarrollo del proyecto «nos permite estar tranquilos», recordó.

De hecho, los 10,4 kilómetros de cada uno de los tubos del Lote 1, con el emboquille en la parte leonesa, están finalizados, al igual que las galerías transversales de conexión entre los cilindros paralelos. En el trazado que va desde Folledo a Viadangos, el denominado tramo central de la variante, se construyen dos túneles y una galería desde Buiza con 5,5 kilómetros para acceder desde ella a la cota subterránea. En la parte este, la perforadora ha recorrido 4.165 metros y la galería está finalizada.

En la oeste, la tuneladora, que siguió desde la vertiente sur con dirección al Principado, ha horadado desde el 8 de enero 336 metros y le restan, aproximadamente, unos 3.200. Cuando termine el recorrido encomendado chocará con la máquina que camina desde el Lote 4, Viadangos-Telledo, formado por un túnel de 10,4 kilómetros, de los que 3.415 ya están ejecutados. En el Lote 3, también Viadangos-Telledo, pero por el este, ya han comido a la montaña 7,2 kilómetros de los 10,3 previstos.

EL DÍA DE VALLADOLID 8-02-08
FOMENTO

ADIF OFRECERÁ UN SERVICIO DE MICROBÚS GRATIS PARA SALVAR LAS OBRAS DEL PINAR

Los vehículos, con capacidad para diez personas, estarán en funcionamiento en horario diurno y cada quince minutos

L. AMO

Un microbús hará más cómoda la vida cotidiana de los vecinos del Pinar de Antequera. Mientras los técnicos del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) están a punto de impermeabilizar completamente el pasillo ferroviario por el mencionado barrio, la asociación de vecinos de la zona busca soluciones más para evitar que el área residencial quede dividida en dos núcleos. Toda la historia del barrio ha estado marcada por la vida entorno al paso del tren, pero ahora todo va a cambiar. El paso peatonal existente al lado de la antigua estación es el cruce natural de una parte a otra del barrio, un peligroso cruce esencial para actividades tan cotidianas como ir a comprar el pan, coger el autobús urbano para ir al centro de la capital, ir a misa o incluso para acudir a la cita con el médico. Este paso quedará suprimido en los próximos días por las obras del soterramiento del tren y una pequeña furgoneta de unas diez plazas será el nexo de unión entre las dos partes del barrio.

MÁS INFORMACIÓN EN PERIÓDICO IMPRESO

20 MINUTOS 8-02-08

Un tren 'laboratorio' inicia las pruebas en la línea del AVE entre Barcelona y L'Hospitalet

El tren 'laboratorio' Adif Séneca ha empezado esta madrugada las pruebas para comprobar, entre otros aspectos, el estado de la vía y la catenaria de la nueva línea de alta velocidad entre L'Hospitalet de Llobregat y la estación de Barcelona-Sants.

Según Adif, las pruebas se iniciaron esta madrugada, una vez que ayer quedó a punto la electrificación de la catenaria, los sistemas de señalización y el tramo de 4,3 kilómetros entre Sants y L'Hospitalet, con lo que ya la línea de AVE entre Barcelona y Madrid ya tiene todos los elementos para que puedan circular los trenes.

Las pruebas continuarán hoy y los próximos días para comprobar que todo está a punto para iniciar las pruebas con los trenes de alta velocidad que darán servicio a la línea.

El tren laboratorio permitirá a los técnicos conocer la detección de arcos eléctricos, la supervisión de las redes de comunicaciones y realizar otras comprobaciones en los sistemas de señalización, las comunicaciones o las simulaciones de marchas y mediciones de consumos para la optimización energética.

Las pruebas se realizan en el tramo entre Hospitalet de Llobregat y Barcelona, así como en las seis vías de ancho internacional de la estación de Barcelona Sants.

La alimentación de energía eléctrica a la línea se realiza mediante subestaciones de tracción, que posibilitan mejorar el reparto de corrientes y es el que se utiliza en todas las líneas de alta velocidad de España.

Renfe reduce la previsión de viajes del AVE por falta de trenes

La compañía tenía previsto poner en servicio 50 trenes diarios entre Madrid y Barcelona, pero serán 36 | El cambio de planes, atribuido a la falta de convoyes, dificulta competir con el puente aéreo

El AVE Barcelona-Madrid - cuyo embarazo ha salido de cuentas, por su anunciada inminencia, aunque sigue sin concreción oficial- nace con la voluntad de competir con el puente aéreo. Sin embargo, un problema logístico trascendental, tanto como el número de trenes disponibles -es decir, faltan convoyes respecto a los planificados-, ha provocado una rebaja en las expectativas de Renfe en su afán de quitarle mercado al avión. Si la compañía preveía hacer 50 conexiones diarias -25 por sentido-, esta cifra se ha convertido en 18 por dirección, casi un tercio menos. A esta falta de previsión se le sumaría, de salida, un problema tecnológico puesto que algunas fuentes próximas a la implantación de la alta velocidad relacionan esta rebaja de ambiciones con las prisas. En concreto, con la intención de abrir el servicio en los próximos días pese a la falta de rodaje del sistema de señalizaciones y comunicaciones en el último tramo, en el que va de Bellvitge a Sants. Esta circunstancia, que se habría demostrado en los trayectos experimentales hasta El Prat, impediría mantener la frecuencia comercial exigida para una oferta de la dimensión que La Vanguardia desveló el pasado 16 de diciembre.

Este cambio de planificación representa pasar de un techo de 20.000 viajeros al día a 14.400. "Al principio no se puede aspirar al máximo. Lo que se buscará de inicio -señalaron fuentes oficiales- es dar un buen servicio más que competir con el avión. Eso vendrá luego, cuando se vea cómo responden los usuarios". Las ambiciones se mantienen intactas, insistieron, en cuanto a quitarle mercado a las compañías que cubren la ruta aérea más rentable del mundo. "Se pondrán más vehículos en cuanto se disponga de ellos, siempre y cuando el mercado lo reclame", subrayaron, sin querer entrar en consideración alguna sobre posibles impedimentos generados por la falta de rodaje en los sistemas de señalización.

Aunque el pasado martes, en una visita al centro de formación de maquinistas de l'Hospitalet, el presidente de la compañía, José Salgueiro, habló de 25 circulaciones diarias por dirección, lo cierto es que entonces ya se había dispuesto que esta oferta entre ambas ciudades era insostenible. La argumentación oficial se centra en que, ante las exigencias de los previstos usuarios habituales -entre los que se cuentan muchos ejecutivos-, no sirve cualquier vehículo, sino que se trata de ofrecer el máximo de comodidad para las dos horas y 35 minutos -más o menos- que se prolongarán los viajes directos entre Barcelona y Madrid. Así, Renfe dispone sólo de 32 trenes -16 Siemens 103 y otros tantos Talgo/ Bombardier 350, también conocidos como Pato-lo que, según sus propios cálculos, hace inviable de entrada poner 25 circulaciones casi en paralelo.

La falta de convoyes -remarcaron- es una rémora que se ha de atribuir al anterior Gobierno, ya que fue el entonces ministro popular Francisco Álvarez-Cascos el que concretó esta compra "sin que se tuviera demasiado en cuenta la demanda que se podía generar". También se ha de tener en cuenta que Renfe quiere darle el máximo de protagonismo a los Siemenes, no sólo porque su diseño parece más elegante, sino porque su aerodinámica hace que los vagones sufran menos vibraciones que los Talgo, una apuesta muy del Gobierno de Aznar por la tecnología española, pese a que luego tuvo que venir Bombardier a sacar las castañas del fuego.

ECONOMÍA

CAF construirá 84 coches más para los metros de Roma y Santiago de Chile

san sebastián. DV. La empresa guipuzcoana Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (CAF), con sede en Beasain, ha conseguido la adjudicación de sendos contratos de ampliación del suministro de trenes para los metropolitanos de Roma y Santiago de Chile, que incluyen la construcción de 84 nuevos coches en total por un importe global que supera los cien millones de euros, incluido el mantenimiento de dichas unidades. Según confirmaron ayer fuentes de la compañía beasaindarra, el Comune di Roma le ha adjudicado el suministro adicional de ocho unidades más, de seis coches cada uno, para la línea A del metro de la capital italiana. Estas nuevas unidades se suman a las 45 ya suministradas por CAF para el Metro de Roma desde la firma del contrato inicial en 2001 y que ya se encuentran en servicio.

El citado contrato inicial fue adjudicado a CAF en junio de ese año e incluía 33 unidades, con 198 coches en total, por un valor global de 38.400 millones de pesetas (231 millones de euros), con la particularidad de que era la primera ocasión en que una empresa extranjera construía trenes para el metro de la Ciudad Eterna.

Posteriormente le serían adjudicadas dos ampliaciones de seis unidades cada una de ellas (también de seis coches por unidad) en 2004 y 2006, por importes de 42 y 45 millones de euros, respectivamente.

Asimismo, y como continuación al contrato también adjudicado a CAF el pasado septiembre para el suministro y mantenimiento durante veinte años de 144 coches al Metro de Santiago de Chile por 176 millones de euros, le ha sido encargado a la empresa guipuzcoana el suministro de 36 coches más. De esta forma, la flota total a suministrar por CAF al metro de la capital chilena se incrementa hasta llegar a los 180 coches, repartidos en 20 trenes de 9 coches cada uno.

Ambas ampliaciones de contratos anteriores son reflejo del buen cartel empresarial y técnico de que goza CAF en el mundo ferroviario, y que ratifican la consolidación internacional de la empresa de Beasain. Estos nuevos contratos se suman al conseguido por CAF el pasado día 24 de enero para la próxima construcción de un nuevo metro para Nueva Delhi, la capital de India, en asociación con la empresa de este país Realice Energy, y cuya importancia reside en que supone el acceso de la empresa guipuzcoana al mercado asiático. Y CAF sigue a la espera de que sean adjudicados algunos proyectos tan importantes como el de tren rápido entre París y el aeropuerto Charles De Gaulle o el tren AVE entre La Meca y Medina, en Arabia Saudí, a los que opta a través de sendos consorcios.