



4 Operadoras ferroviarias

Renfe Operadora

El modelo de gestión de Renfe se ejecuta en torno a cuatro áreas de actividad, en las que se agrupan negocios que compiten en mercados similares, se enfrentan a los mismos cambios y requieren capacidades equivalentes, como Servicios de Cercanías y Media Distancia, Servicios de Alta Velocidad - Larga Distancia, Servicios de Mercancías y Logística y Fabricación y Mantenimiento.

El Área de Servicios de Cercanías tiene el objetivo de consolidarse como la empresa de referencia en servicios de interés público. El Área de Actividad de Servicios de Alta Velocidad - Larga Distancia, dispone de una gestión marcada por la entrada en explotación de las nuevas infraestructuras, el fuerte esfuerzo inversor en material rodante y la competencia en un mercado en plena liberalización. El Área de Actividad de Servicios de Mercancías y Logística, apuesta por la especialización de su gestión por mercados sectoriales y por el desarrollo de nuevos servicios logísticos. El Área de Actividad de Fabricación y Manteni-

miento pretende transformar la actividad de mantenimiento, alcanzando máximos niveles de eficacia y calidad.

El Área de Actividad de Fabricación y Mantenimiento culminó su desarrollo organizativo creando cuatro áreas de negocio, con objetivos y cuentas de resultados propias y que gestionan directamente los centros productivos de acuerdo a la actividad que realizan. Dichas áreas de negocio son: Integria Mercancías, Integria Cercanías y Media Distancia, Integria Alta Velocidad - Larga Distancia y Fabricación y Componentes.

En febrero de 2009 se registró el primer año de la entrada en servicio de la nueva línea entre Madrid y Barcelona y como preveía Renfe, basándose en los estudios y cifras de movilidad entre las dos ciudades, esta compañía se ha situado como la primera, por el número de personas usuarias, entre las empresas transportistas que prestan servicio en esta relación. Alcanzó los 5 millones de

viajes en el primer año, ganando cuota de mercado y creciendo en frecuencias, con unos ingresos comerciales de 322 millones de euros.

La compañía ferroviaria continúa innovando a través de nuevas fórmulas, tarifas y gestión ágil y flexible que se ocupa y preocupa por conseguir que el tren sea una oportunidad de viaje para más personas cada día. Y para ello se basa en el análisis constante y detallado de la demanda, con el que poner en el mercado un mayor número de plazas con tarifas "Web" y Estrella, comercializadas en la red de Internet, para incrementar la ocupación y por tanto la rentabilidad alcanzada. La oferta de plazas promocionales Web y Estrella se duplica en 2009, y además se va a implantar una nueva modalidad de compra de plazas de última hora con descuentos de hasta el 50%, que se podrán adquirir dentro de las 24 horas previas a la salida de un tren. Esta nueva estrategia comercial conlleva un incremento del 98 por ciento de las plazas de tarifas promocionales, Web y Estrella, hasta llegar a las 776.123 para determinados trenes y horarios que cumplan con el periodo de venta anticipada.



Viajar a precio reducido

El objetivo de la compañía es extender la posibilidad de viajar con precios reducidos, cuyas distintas opciones son utilizadas ya por el 21,5 por ciento de las personas que viajan en los servicios de grandes distancias, tanto quienes viajan con tarifa Web y Estrella, como los que utilizan la Tarjeta Joven y los que hacen uso de la Tarjeta Dorada. La nueva oferta de tarifas promocionales permitirá elevar este porcentaje hasta el 28%.

El 20 de febrero de 2008 se abrió una nueva página en la explotación comercial del servicio ferroviario entre Madrid y Barcelona ya que se puso en funcionamiento un servicio de alta velocidad eficiente de centro a centro de cada ciudad, con múltiples frecuencias y una oferta flexible adaptada a las necesidades. Los resultados alcanzados en el primer año de servicio demuestran las enormes posibilidades que tiene el ferrocarril, según Renfe, tanto por la capacidad del tren para competir con el avión, como por la posible calidad de esta competencia. El tráfico aéreo tuvo un descenso del 24 por ciento en esta relación durante 2008, que tal y como ha publicado Aena en su balance anual de resultados, se produjo como consecuencia de la influencia decisiva de la puesta en marcha de la nueva línea ferroviaria.

En mayo de 2008 se produjo el punto de inflexión en el que Renfe pasó a ser el operador de referencia, con 203.490 viajes, en un corredor tradicionalmente liderado por el avión. Desde entonces, Renfe, que cada día oferta más plazas que el conjunto de las empresas de transporte aéreo de esta ruta, continúa siendo la principal empresa transportista en la relación Madrid-Barcelona, aunque la suma de todas las aerolíneas transporte más personas. La cuota de Renfe es del 35 por ciento, la de Iberia del 34 y la del resto de aerolíneas, Spanair, Vueling, Air Europa, conjuntamente, del 31 por ciento.

Tomando como referencia el periodo de marzo a diciembre, se observó que en 2008 la cuota de mer-

cado del tren creció 27 puntos, al pasar de un 14 por ciento, 660.857 viajes, en 2007 al 41,1 por ciento en la misma fecha del año siguiente, 1,98 millones de viajes. En detrimento de la del avión, que descendió en la misma proporción, al pasar del 86 por ciento, 4,05 millones de viajes, al 58,9 por ciento, 2,8 millones de viajes. A su vez, en estos mismos meses de 2008, Renfe transportó 521.540 personas más que Iberia ya que la compañía aérea decreció un 34,57 por ciento, y prestó servicio a 597.240 personas más que el resto de operadores aéreos de esta ruta, con un descenso generalizado de estas compañías de un 24,28 por ciento.

Un total, 5,081 millones de personas utilizaron los trenes de Renfe para desplazarse en el corredor Madrid-Zaragoza-Barcelona, desde la puesta en marcha del nuevo servicio y hasta diciembre de 2008, un 88,64 por ciento más respecto a la misma fecha de 2007. Es decir, en menos de un año, Renfe captó 2,38 millones de personas en el corredor. Por relaciones, el trayecto más utilizado fue el Madrid-Barcelona, con 1,96 millones de viajes, lo que supone un incremento del 267,4 por ciento, y 1,4 millones de nuevos viajes respecto a la misma fecha de 2007. Le siguen las relaciones Madrid-Zaragoza, con 1,4 millones de viajes, Barcelona-Zaragoza, con 516.585, y Madrid-Tarragona, con 292.049.

Récord de velocidad, 403,7 km/h

En las primeras semanas de 2009 VÍA LIBRE publicaba la noticia de que la marca española de máxima velocidad ferroviaria está situada en los 403,7 kilómetros por hora, y que este récord es mundial para un tren de serie. Fue en la noche del 16 al 17 de julio de 2006, en el transcurso de las pruebas de homologación del tren 103-002 de Siemens en la nueva línea Madrid-Barcelona cuando se obtuvo la citada marca de velocidad al alcanzarse los mencionados 403,7 kilómetros por hora en el punto kilométrico 112+400 de la vía 1 circulando hacia Madrid.

Esta marca pasó en su momento prácticamente desapercibida y sólo

fue mencionada oficialmente en un comunicado del Ministerio de Fomento emitido el 6 de septiembre de 2006 sobre las pruebas de homologación en curso de los trenes de la serie 103, en cuya última línea se señalaba que "el tren ha alcanzado ya en las pruebas de homologación los 404 kilómetros por hora".

Esta marca, no planificada, ni prevista ya que las pruebas estaban diseñadas para llegar a los 385 kilómetros por hora, un diez por ciento más que la velocidad nominal del tren, es récord mundial obtenido por un tren de serie. En estas mismas pruebas, el tren 103-002 superó en varias ocasiones los 385 km/h durante el paso por los túneles comprendidos entre Medinaceli y Calatayud.

En cualquier caso, no todo queda aclarado, y todavía se puede mantener una pequeña controversia en cuanto al punto kilométrico exacto de la línea Madrid-Barcelona, en el que se obtuvo el doble récord de velocidad, español y mundial de un tren de serie. Así, según la información del lector es el referido 117+500, y según el maquinista-jefe de aquellas pruebas fue el 112+400.

Alberto González Fontaneda estaba en la noche del 15 al 16 de julio de 2007 a los mandos del tren 103-002 cuando alcanzó el récord de velocidad español de 403,7 km/h cerca de Las Inviernas en el kilómetro 112+400 en sentido hacia Madrid. Esta persona encargada de la conducción del tren fue consciente de la trascendencia de la marca alcanzada pero sin sentir tensión alguna porque todo estaba controlado, ya que el tren estaba perfectamente instrumentado y previamente se habían hecho varias pasadas controladas a velocidades crecientes.

A primeros de 2009, durante la feria internacional del turismo celebrada en Madrid, Renfe presentó los nuevos modelos de trenes que se incorporarán su flota, ya que este año estrenará 184 trenes nuevos, 51 de ellos serán para servicios de cercanías, 60 para circular por líneas de media distancia, 10 para servicios nocturnos trenhotel, 43 de alta velocidad y ancho variable normal e ibérico y otros 20 trenes de alta velocidad y ancho normal europeo. Ade-



más, pondrá en servicio durante este año 50 nuevas locomotoras y 220 vagones para los servicios de mercancías y logística.

Los nuevos trenes de la serie 121 realizan, desde el 26 de enero de 2009, tres circulaciones diarias por sentido entre Madrid y Valladolid, con parada en Segovia. La oferta comercial en esta relación está configurada, además de los tres citados Avant, por dos servicios Ave diarios en cada sentido y doce trenes Alvia, por sentido, que enlazan con las ciudades de la cornisa cantábrica, por el norte, y con Albacete y Alicante, por el sur.

Nuevos talleres en Málaga, Madrid y Barcelona

La empresa ferroviaria puso en servicio recientemente tres modernos talleres para el mantenimiento de la nueva flota de trenes de alta velocidad en Málaga, Madrid y Barcelona.

Donde continúa incidiendo en el plan de contención y optimización del gasto que inició en septiembre de 2008. En aquel momento se pusieron en marcha de forma inmediata medi-

das a corto plazo que abarcaban el último trimestre de 2008 y que estimaban una reducción de 21 millones de euros en los gastos de la empresa. En los últimos años, los gastos crecen ligeramente por encima de los ingresos lo que, de continuar esta tendencia, imposibilitaría la rentabilidad empresarial, por eso las medidas de contención en la segunda fase de este plan incluyen actuaciones de mayor envergadura, para desarrollar a medio y largo plazo, y que han sido identificadas con el trabajo de todas las áreas de actividad y corporativas de la compañía.

Cada una de ellas tiene un desarrollo concreto en el tiempo y un plan de implantación con equipos de trabajo que coordinan su desarrollo. Las medidas se cifran en torno a 100 que, una vez activas permitirán ahorrar 63 millones de euros, con actuaciones en energía de propulsión, suministros, comunicaciones, gastos de viaje, reparaciones y conservación, material de oficina o alquileres. Esta cifra, unida a la estimación de los 21 millones de euros de las medidas que se efectuaron en el inicio del plan durante el año 2008, suma un total de 84 millones de euros como montante global del plan. La tercera

fase del plan se ha iniciado a primeros de enero de 2009 y es éste el momento efectivo de puesta en marcha de las actuaciones necesarias para acometer las medidas propuestas por las áreas.

Tras asumir una nueva organización con los jefes de taller como figura clave, Cercanías y Media Distancia de Integria trabaja para acoger el mantenimiento del nuevo parque y mejorar los resultados económicos y de calidad. La renovación del parque de trenes, con la puesta en servicio de nuevos vehículos, conformará en 2010 la flota más moderna de Europa.

La introducción de los trenes de la serie 449, vehículos eléctricos, y 599, trenes diésel, para servicios de media distancia, más el progresivo aumento de unidades Civia de cercanías en explotación, la reordenación de otras series, como las 446, 447, 450 ó 451, y la retirada del material más antiguo, están provocando constantes cambios en las necesidades de mantenimiento. De este modo, algunos talleres se vieron obligados a llevar a cabo una actualización de sus instalaciones con el objetivo de dar respuesta, en capacidad y tecnología, a las intervenciones de mantenimiento de los nuevos vehículos.

Por otro lado, la puesta en servicio de estos trenes exige una redistribución de la red de talleres, y por ello, para el año 2012 se necesita tener actualizados los centros de mantenimiento de Santander, Irún, Vilanova, Montcada, San Andrés Condal, Fuencarral, Buñol y Málaga, y poner en funcionamiento otros nuevos en Redondela, San Celoni, Aranjuez, Valencia, Xàtiva y Jerez.

A esta red de talleres, hay que sumarle otros centros que contribuyen al mantenimiento de la flota de cercanías y media distancia como son los gestionados por empresas mixtas en las que participa Renfe Integria junto a los fabricantes. Además están los talleres del área de negocio de Mercancías, que por razones geográficas prestan servicios de mantenimiento, y los cuatro talleres del área de negocio de Fabricación y Componentes, donde se realizan intervenciones de segundo nivel, grandes reparaciones y transformaciones de los vehículos.

Renfe puso en marcha tres talleres para el mantenimiento de la nueva flota de alta velocidad en Málaga, Madrid y Barcelona. La progresiva apertura de nuevas líneas y la introducción en ellas de trenes de última generación para su explotación comercial, con productos como Ave, Alvia o Avant, originó en la empresa la necesidad de poner en funcionamiento nuevos talleres en los que se realice el mantenimiento. De este modo, en el periodo aproximado de un año y de forma paralela a la entrada en servicio de las nuevas relaciones comenzaron a trabajar tres grandes centros de mantenimiento en Málaga, Fuencarral (Madrid) y Can Tunis (Barcelona), que ofrecen un servicio especializado por diversos tipos de material rodante.

Óptimas condiciones de seguridad

Estos tres nuevos talleres complementan los que llevan funcionando más tiempo en Madrid (Santa Catalina y Cerro Negro) y Toledo (La Sagra). El objetivo es que los trenes presten servicio en óptimas condi-



ciones de seguridad y confort. Además, la reciente apertura de estos centros de mantenimiento y la futura de otros de similares características en La Sagrera, Valladolid, Valencia o Alicante, ofrece cobertura a las cargas de trabajo que el continuo aumento de los tráficos ferroviarios están generando en Integria, así como en las sociedades mixtas que Renfe ha constituido con empresas fabricantes de trenes.

Dependientes del área de negocio de Alta Velocidad - Larga Distancia de Renfe Integria, los tres centros efectúan el mantenimiento de primer nivel del material rodante que, en su mayoría, realiza servicios por las nuevas líneas. La característica principal de este tipo de conservación es que los trenes tienen una estadía que no excede de una jornada como norma, ya que sino dificultaría la actividad del taller y la explotación comercial. Por este último motivo, se aprovechan los periodos valle de los servicios para llevar a cabo intervenciones básicas de carácter preventivo. Durante el mantenimiento básico se comprueba la funcionalidad de los equipos de seguridad y de los órganos principales del vehículo. Las intervenciones realizadas en función

de los kilómetros recorridos dentro del programa de revisiones permiten que la fase en ejecución se haga en un día. En este mantenimiento periodificado se efectúan trabajos de cambios sistemáticos, como bogies, rodajes, etc, operaciones de mantenimiento predictivo como torneado de ruedas, control e inspección, así como operaciones que afectan a los equipos del tren y son programadas en función de recorridos medidos en kilómetros absolutos, en fechas determinadas o por el estado físico del vehículo.

El taller de Santa Catalina, en las proximidades de Madrid-Atocha, da servicio, esencialmente, a los trenes de la serie 103 que cubren la relación Madrid-Barcelona. Este taller también tiene asignadas intervenciones en vehículos de la serie 120, y está en funcionamiento desde finales de 2005.

Asimismo, cercano a la estación Madrid-Atocha, el taller de Cerro Negro presta servicio desde 1992, cuando se puso en explotación el Ave Madrid-Sevilla. Aunque en sus inicios sólo acogía pequeñas operaciones, actualmente efectúa mantenimiento de primer nivel de las series 100 y 104, y de los coches Talgo de ancho variable y de las locomotoras 252.

Paralelamente a la puesta en funcionamiento de Cerro Negro y también para dar servicio al primer Ave, Renfe abrió el taller de La Sagra en la provincia de Toledo. A diferencia de los otros cinco centros de mantenimiento, en este último se realizan las intervenciones de segundo nivel, que implican grandes operaciones y una estadía superior a un día. Es por este motivo que puede mantener cualquiera de las series de alta velocidad.

Renfe Integria pasó de reparar a fabricar en los talleres de Valladolid, Málaga y Villaverde. Estas instalaciones conocidas como talleres centrales de reparaciones, o TCR, además de reparar se dedican a la fabricación de trenes.

Participar en la fabricación

Esta faceta posibilita la participación de una parte de los trabajadores

4 Operadoras ferroviarias

en la construcción del material más actual, con lo que conlleva en formación y carga de trabajo, y también la optimización de los grandes talleres de Renfe. En julio de 2003, la compañía dio un impulso al área de talleres. En aquella fecha se iniciaron los trabajos de fabricación de un coche de la serie 104 en el TCR de Valladolid en los que participó la división industrial

de la empresa. Cinco años después, la intervención de Renfe Integria en la fabricación es ya más una realidad que algo novedoso. De hecho, hay cuatro series de trenes prestando servicio comercial en cuya construcción ha colaborado el Área de Fabricación y Mantenimiento de Renfe. Se trata del mencionado 104, del 103, del 130 y del Civia. Y en pocos meses el parque se vio ampliado con los modelos de las series 121, 253, 599 y la última generación de Trenhotel.

La participación de Renfe Integria en cada proyecto de fabricación es de un 20 por ciento, mientras que la parte restante corresponde a la empresa adjudicataria, como queda plasmado en cada contrato de adquisición de trenes y locomotoras. En esta política de colaboración con los fabricantes, que incluye el posterior mantenimiento compartido a través de sociedades mixtas, Renfe Integria aporta los recursos de los grandes talleres, tanto en lo que se refiere a instalaciones como a mano de obra para trabajos de montaje eléctrico y mecánico, control de equipos y pruebas estáticas en los coches, locomotoras o trenes, así como las inspecciones destinadas a asegurar la calidad del producto. Por su parte, las empresas fabricantes contribuyen con la planificación de los proyectos, la documentación, la ingeniería de procesos y la logística de los materiales.

Esta nueva línea de trabajo tiene varios objetivos. El principal de ellos es poner en valor el conocimiento de los trabajadores de Renfe Integria y las instalaciones de los TCR, lo que ha supuesto un esfuerzo inversor en formación y modernización de estos centros de trabajo. Y es que la participación en la producción de nuevos trenes está proporcionando carga de

trabajo a los grandes talleres de la empresa, lo que unido a la actualización del conocimiento de los trabajadores, al establecimiento de nuevos procesos y a la transformación de las instalaciones, garantiza unas perspectivas positivas de futuro.

El TCR de Málaga está especializándose en la fabricación de vehículos de alta velocidad y grandes distancias, tanto de ancho variable como de ancho normal europeo. En Madrid, la producción se está centrando en locomotoras de mercancías. En Valladolid, en trenes autopropulsados, especialmente para servicios de cercanías y de media distancia. En Málaga se fabrican trenes completos y en Valladolid coches aislados, tal y como se acuerda en cada caso con la empresa adjudicataria.

De los tres TCR que acogen trabajos de fabricación, el de Valladolid es el que más experiencia tiene porque ya ha finalizado dos proyectos completos. Además de terminar en abril de 2005 la producción de 20 coches, uno por composición, de la serie 104 de Alstom-CAF, en septiembre del año 2007 entregó el último de los 52 coches, los dos centrales de cada tren 103, fabricados para Siemens.

En el Taller Central de Reparaciones de Los Prados de Málaga llevan trabajando en la fabricación de dos proyectos desde hace dos años. Ha trabajado en siete unidades de la serie 130 de Talgo-Bombardier para servicios Alvia, con 11 coches cada una, y cinco composiciones de la última generación de Trenhotel de Talgo, formadas por 20 cajas en cada caso. En total, representan un volumen de trabajo de 177 coches, que se verá ampliado a partir de 2009 con el inicio del proyecto de tren de la serie 112 con Talgo-Bombardier, evolución de la serie 102, cuya finalización está prevista para mediados de 2010.

El nuevo taller de Renfe Integria de Can Tunis se presentó el 10 de septiembre de 2008 con el objetivo de este taller es atender las necesidades de mantenimiento de material que cubren tanto los servicios con origen en Cataluña hacia las comunidades del centro, sur y noreste de España, como los servicios que circulan en el interior, de tal forma que se da servicio tanto a los trenes de ancho normal como de rodadura desplazable. En este taller se mantienen trenes de las series 103, 120, 104 y Trenhotel con coches Talgo de las





series VI y VII. La inversión total para al nuevo centro de mantenimiento ascendió a 32,9 millones de euros. El taller cuenta con una superficie total de 257.000 metros cuadrados, de los que 123.000 están ocupados por el taller de trenes de ancho ibérico y 134.000 para trenes de ancho normal europeo. De este último, 19.500 metros cuadrados corresponden a la superficie cubierta construida.

Crece la demanda

La demanda de plazas en el servicio Alvia entre Madrid y Pamplona superó en enero de 2009 a un duro competidor, el transporte aéreo. Esta relación es un ejemplo de cómo sumando las ventajas de trenes versátiles a las nuevas infraestructuras se está incrementando el número de personas que acuden al ferrocarril.

Renfe transportó más de dos millones y medio de personas en el primer año de servicio, a finales de diciembre de 2008, de los trenes Ave que conectan Madrid con Valladolid y con Málaga. Hasta el 15 de diciembre de 2008, circularon 3.248 trenes Ave entre Madrid y Valladolid, que han transportado a 523.432 clientes

con una puntualidad del 99,06 por ciento. Este servicio, que redujo en aproximadamente 90 minutos el tiempo de viaje, ha recibido un 7,56 sobre 10 en el índice de calidad percibida por los clientes. La misma línea fue utilizada por vehículos Alvia, que por medio de la rodadura desplazable y de los cambiadores de ancho, extiende los beneficios de las nuevas líneas a numerosos destinos.

Los trenes Alvia, que continúan viaje desde Valladolid hacia la cornisa cantábrica por el norte, y Albacete y Alicante por el sur, han realizado en esos doce meses un total de 5.740 servicios y han transportado a 1.292.295 personas, frente a los 721.672 viajes del mismo periodo del año anterior, lo que supone un incremento del 79 por ciento. Estos nuevos servicios Alvia alcanzaron un índice de puntualidad del 97,5 por ciento y han permitieron mejorar los tiempos de viaje en una media de hora y cuarto con los principales destinos de Asturias, Cantabria, País Vasco o Castilla y León. La oferta de conexiones Madrid-Valladolid antes del 23 de diciembre de 2007 era de siete frecuencias diarias por sentido, mientras que actualmente es de 18, con cinco de Ave, 12 de Alvia y una

de Trenhotel, lo que supone un aumento del 157 por ciento.

Asimismo, el servicio ferroviario entre Madrid y Málaga registró un gran incremento en el número de viajes, que se ha duplicado con respecto al año anterior. Entre el 24 de diciembre de 2007 y el día 15 del mismo mes de 2008, unos dos millones de personas han utilizado los trenes Ave entre la capital de España y la Costa del Sol. En este periodo, la oferta de relaciones entre Madrid y Málaga ha pasado de 12 a 22 frecuencias diarias, con una puntualidad media del 98,92 por ciento. Este último dato ha contribuido a que se haya otorgado al servicio un 7,95 sobre 10 en la última encuesta de calidad realizada.

Renfe puso en servicio desde el 20 de febrero de 2008 la relación Málaga-Barcelona, que hasta el 15 de diciembre registró un total de 87.700 viajes. Este dato, junto con los 101.600 viajes que han utilizado los trenes Ave entre Sevilla y Barcelona, supone un crecimiento del 106 por ciento sobre el mismo periodo del año anterior. Con la entrada en servicio de la variante ferroviaria sur de Madrid se reduce el tiempo de viaje entre la capital de la Costa del Sol y la Ciudad Condal, así como entre Barcelona y Sevilla, a cinco horas 40 minutos, ya que los trenes no tendrán que entrar en la estación de Atocha.

En cuanto a la relación Sevilla-Córdoba-Málaga del servicio Avant, cabe destacar que desde su puesta en servicio, también el 20 de enero de 2008, hasta el 15 de diciembre de 2008 ha sido utilizado por más de 90.000 personas. Cifra significativa con un crecimiento del 28 por ciento respecto a la cantidad de viajes del año anterior. En el periodo analizado, la puntualidad media del servicio fue del 99,7 por ciento.

En Bilbao, la línea C3 de los trenes de cercanías cuenta con una nueva estación en Miribilla por la que circularán 134 trenes diarios para atender una demanda de 3.000 viajes al día. En diciembre de 2008 se puso en servicio la nueva estación subterránea en la línea Bilbao-Orduña, de 40,3 kilómetros de longitud. La nueva estación dispone de una

4 Operadoras ferroviarias

oferta de trenes, en días laborables, con frecuencias medias de 10 minutos en hora punta y de 20 minutos en periodo valle. La estación, incluida en la zona cero del mapa tarifario zonal, establece un enlace directo con 18 estaciones, además de Bilbao-Abando, y con localidades como Basauri, Arrigorriaga, Llodio y Orduña. Además de acceder rápidamente al centro de la ciudad es posible conectar en la estación Bilbao-Abando con el resto de los modos y medios de transporte, como las líneas C1 y C2 de cercanías, metro, tranvía, autobús y trenes de Feve.

Trenes de 600 metros

En enero de 2009 Renfe Mercancías puso en marcha los trenes de 600 metros. Este aumento en la longitud de los trenes de contenedores, entre Madrid y Valencia, supone un incremento del 30 por ciento, hasta completar una carga de unas 1.700 toneladas brutas, respecto al volumen habitual. Los dos trenes realizadores de las pruebas circularon semanalmente de domingo a viernes y correspondieron a la denominada red intermodal multicliente que ofrece Renfe en un total de 140 relaciones por toda la península.

Renfe se ha adherido al sistema europeo de medición del impacto medioambiental del transporte de mercancías, Ecotransit, Ecological Transport Information Tool, que potencia la utilización del tren como el modo más ecológico. Ecotransit es una herramienta informática de cálculo instantáneo, alojada en www.ecotransit.org, que evalúa y compara el impacto medioambiental de distintos modos de transporte para una misma ruta. Además del consumo de energía primaria (recursos naturales), y las emisiones de dióxido de carbono (gases con efecto invernadero y calentamiento global), Ecotransit mide otros indicadores como el óxido de nitrógeno (acidificación, toxicidad humana, contaminación del aire), los hidrocarburos (excepto el metano), el polvo (incluidas partículas) y el dióxido de azufre, y representa, a través de diagramas, las diferencias entre el tren, el camión, el barco y el avión.



Los cálculos se realizan teniendo en cuenta factores como el tipo de tracción, la red de transporte, la capacidad del vehículo, la cadena logística anterior al transporte, la terminal de carga y las características físicas como la topografía del terreno. A su vez, permite precisar un posible trasbordo en frontera o cambio modal, lo que facilita una aproximación real al transporte y logística de las mercancías.

Ecotransit permite tanto a Renfe, como a todas las empresas del sector ferroviario europeo que conforman el consorcio, difundir con datos fiables las ventajas ambientales del transporte ferroviario y multimodal de mercancías frente a otros menos sostenibles y compartirlas con la sociedad. Los equipos comerciales de las empresas ferroviarias encargados de preparar las ofertas de transporte para un cargador pueden ahora incluir los datos del ahorro energético que implica la utilización del tren. Estas cifras, además, son útiles para elaborar los informes de auditoría de las empresas. Además, Ecotransit está dirigida a políticos, ONG y otros grupos de interés que necesitan conocer el cálculo del impacto medioambiental del transporte en

rutas específicas y comparar diferentes soluciones entre sí.

Por el uso del freno regenerativo, se estima que durante 2008, los 496 trenes de Renfe Cercanías que cuentan con ese sistema devolvieron a la red más de 180 millones de kW/h. En este terreno la empresa tiene previsto reducir un 9,1 por ciento su consumo energético específico, consumo por unidad de transporte, al finalizar el ejercicio 2009. Para lograr este objetivo, la empresa está llevando a cabo numerosas propuestas de ahorro, entre las que se encuentra la recuperación de la energía de tracción a través del freno regenerativo con el que están equipados los vehículos ferroviarios más modernos. Durante el frenado de los trenes equipados con este tipo de freno eléctrico se genera energía eléctrica, que sirve para alimentar al vehículo e incluso para la devolución a la red eléctrica general para nuevos usos. Esta tecnología, que permite convertir la energía potencial y cinética de los trenes en electricidad, está siendo utilizada en la actualidad en las líneas de los servicios de grandes distancias, y se encuentra disponible también en locomotoras de alta potencia de la series 252 y 253.

Según cálculos de Renfe, al finalizar el PEIT 2007-2020, la energía devuelta a la red eléctrica con el freno regenerativo estará en los 300 GW/h cada año, una producción equivalente a cinco veces la producción anual actual de energía solar fotovoltaica en España.

Actualmente, 496 trenes de cercanías de las series 446, 447, 450, 451 y Civia, están equipados con sistemas de potencia que permiten el freno regenerativo. Se estima que durante el año 2008 devolvieron más de 180 millones de kW/h, lo que supondría un ahorro económico superior a los 18 millones de euros y evitaría la emisión a la atmósfera de más de 72.000 toneladas de gases generadores del cambio climático.

Ajuste de horarios

En diciembre de 2008 Renfe planteó una nueva oferta entre Madrid, Málaga y Granada. Incorporó a la circulación más trenes y nuevos horarios en los servicios entre estas tres

ciudades para ajustarse a las necesidades de las personas usuarias. Puso en servicio un tren Ave más los sábados por la tarde entre

Madrid y Málaga de tal forma que la oferta fue de 21 trenes Ave, 11 con salida desde Madrid y 10 con origen en Málaga. Por otra parte, el Ave Málaga-Madrid de las 14h00, que realizaba una única parada intermedia en Córdoba, comenzó a parar en todas las estaciones, Antequera, Puente Genil, Córdoba, Puertollano y Ciudad Real. Por el contrario, el Ave Málaga-Madrid de las 15h00 pasó a tener a Córdoba como única parada intermedia.

Así mismo, los servicios de media distancia con trenes tipo Avant consolidaron su crecimiento y se convirtieron en uno de los más demandados de los últimos años. En los trayectos Madrid-Toledo, Madrid-Segovia, Lleida-Barcelona y Tarragona, la puntualidad de estos trenes se situó muy próxima al 100 por ciento. En el trayecto que une Madrid y Toledo, puesto en marcha hace cuatro años, se alcanzó en 2008 los cuatro millones de viajes y una ocupación media del 71,5 por ciento en sus 22 circulaciones diarias de trenes Avant 104. Los motivos prioritarios de su uso son los viajes de turismo de ida y vuelta en el mismo día y los laborales para los que se ofrece la llamada Tarjeta Plus, que facilita men-

sualmente hasta 50 viajes a precios reducidos.

El servicio entre Madrid y Segovia, en sus primeros nueve meses de funcionamiento, fue utilizado por 316.889 personas, lo que supone un incremento del 232,6 por ciento. También en sólo seis meses, 188.899 personas se beneficiaron de los nuevos enlaces de Lleida con Barcelona y Tarragona. La puntualidad de los servicios Avant en Cataluña oscila en valores del 99,2 al 100 por ciento.

En el aspecto energético, la gestión eficiente de la energía es uno de los objetivos estratégicos de Renfe como empresa ferroviaria y uno de los pilares fundamentales de su política ambiental. Esta apuesta se debe a que un ahorro en el consumo energético potencia la sostenibilidad del tren como modo de transporte más respetuoso con el medio ambiente ya que, al mismo tiempo, favorece la reducción de costes, lo que conlleva la mejora de los resultados contables.

Además, la eficiencia en el gasto de energía es una estrategia que se halla en sintonía con las directrices del sector en Europa y en España. La Unión Internacional de los Ferrocarriles, UIC, tiene editado un libro titulado en inglés "Process, Power, People. Energy Efficiency for Railway Managers", donde marca las pautas a seguir por las empresas ferroviarias en relación a la optimización energética a través de tres componentes: la gestión, la tecnología y el factor humano. En él, la UIC insta a las compañías a desarrollar una política de racionalización en materia de energía, con un punto de partida y unos objetivos definidos, unos sistemas de medida, tanto de consumo como de su incidencia en la productividad, así como unos mecanismos de evaluación que permitan mejorar los procesos de ahorro.

El documento señala varias medidas que favorecen la eficiencia energética, como la utilización de las últimas tecnologías en la propulsión, hasta el diseño y la gestión de los tráficos, pasando por las técnicas de conducción, el empleo de la climatización o el uso de instalaciones e infraestructuras. Entre las recomen-



4 Operadoras ferroviarias



daciones de la UIC cabe destacar la puesta en servicio de trenes más ligeros y aerodinámicos, el aprovechamiento de la orografía para realizar una conducción de menor consumo, la utilización de instrumentos de medida del gasto de energía, la renovación de los parques de material diésel, el empleo del freno regenerativo, la realización de servicios con el mayor número posible de personas a bordo y con la composición más adecuada, la concienciación de los agentes ferroviarios, el aumento de la productividad, el ahorro en oficinas y otros edificios, o la optimización de la calefacción y del aire acondicionado a bordo.

Es necesario reseñar que Renfe se comprometió de forma voluntaria en 2006 a reducir un 9,1 por ciento su consumo energético específico por unidad de transporte al finalizar el ejercicio 2009. Esto supone un adelanto de tres años con respecto a la propuesta de la estrategia de ahorro y eficiencia energética en España del Gobierno General del Estado. Y es que la empresa ferroviaria, como principal consumidor de electricidad en este territorio, tiene la responsabilidad de liderar el ahorro de energía en el sector del transporte, el cual,

con un 36,2 por ciento del total, es el que mayor cantidad emplea según los datos del Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía. Además de ser una responsabilidad, la eficiencia energética también es una ventaja competitiva para Renfe, ya que el gasto de energía del tren por persona transportada es muy inferior al del avión o la carretera. Para potenciar esta característica, se están llevando a cabo en cada área de actividad de la empresa numerosas iniciativas de ahorro.

Un tren de valores

En el escenario de la estrategia de responsabilidad social empresarial, "Un tren de valores", Renfe ha firmado un convenio de colaboración con doce ONG, para apoyar los proyectos, elegidos por cada una de estas asociaciones, estrechamente vinculados con los ocho Objetivos de Desarrollo del Milenio para 2015. Bajo el lema "Un tren de valores para un mundo mejor", el objetivo común de las organizaciones implicadas en este programa es obtener la máxima recaudación económica para el desarrollo de los doce proyectos elegidos. En la financiación participa

Renfe mediante una aportación directa de 120.000 euros y el desarrollo de alianzas estratégicas con empresas que han querido participar de forma desinteresada, así como de soportes de comunicación que promuevan su difusión.

En este sentido, Renfe ha establecido acuerdos con distintas empresas para llevar a cabo acciones que incrementen la recaudación económica para el desarrollo equitativo de los doce proyectos seleccionados por las ONG colaboradoras. Otra de las acciones previstas para apoyar esta campaña será la realización por parte de Correos de un sello especial conmemorativo. De este sello, se realizó una edición de 25 millones de ejemplares en marzo de 2009.

El tren es un aliado contra el cambio climático y para conseguir un desarrollo sostenible, el ferrocarril debe jugar un papel importante en las políticas de transporte, según Antonio Serrano, catedrático de Urbanística y Ordenación del Territorio de la Universidad Politécnica de Valencia.

Desde finales del siglo XX, y desde distintos ámbitos científicos, era cada vez más frecuente la referencia a dos conceptos que, se anti-

cipaba, condicionarían el devenir del siglo XXI: el cambio global y la necesidad de nuevas políticas territoriales. Ambos conceptos se basan en la realidad del último siglo donde se ha generado la multiplicación por cuatro de la población del planeta, por 13 de la población urbana y del consumo energético, con el incremento por 17 de las emisiones de dióxido de carbono CO₂, y por 14 de la producción económica mundial, además de la grave reducción de la biodiversidad (sexta gran extinción de especies y primera de la que la humanidad es responsable directa).

En este marco, tres hitos pasarán a la historia. El primero, las conclusiones del Panel Científico de Cambio Climático (IPCC), premio Nobel de la Paz 2007, que aseveran, sin lugar a dudas científicas, que se está produciendo un cambio climático como consecuencia de la emisión de los gases con efecto invernadero. El segundo, la superación del nivel de los 100 dólares por barril de petróleo, con un pico de 160 dólares/barril en el primer semestre del 2008. Y el tercero, la crisis financiera global, precursora de la que parece inevitable primera gran crisis económica del capitalismo del siglo XXI.

La situación actual exige optar de forma real, y no sólo retórica, por un desarrollo que sea sostenible ambientalmente y cohesionado socioeconómica y territorialmente. Y es en este marco en el que hay que hacer referencia a las políticas de transporte y al papel que juega el ferrocarril en las mismas, teniendo en cuenta que, pese al fuerte incremento de la oferta de infraestructuras y servicios, existen altos niveles de congestión del tráfico en las áreas urbanas y en los principales corredores de transporte. También nos encontramos con un fuerte y creciente desequilibrio hacia el transporte por carretera y el aéreo, y con las crecientes dificultades para la intermodalidad. Además, al servicio de transporte le corresponde el 13 por ciento del total de emisiones de gases con efecto invernadero, destacando que en España, es el 25 por ciento, con un crecimiento del 89 por ciento entre 1990 y 2006.

Nuevos tiempos, nuevos trenes

A finales de octubre de 2008 se cumplían 160 años de la inauguración del primer servicio ferroviario prestado en España, el que se realizó entre Barcelona y Mataró. Y este acontecimiento se conmemoró con la perspectiva de que en 2010 Renfe será la empresa ferroviaria con los trenes más actuales de Europa. Con una inversión de 5.881 millones de euros, esta empresa contará con una flota de 568 nuevos vehículos para personas. De ellos, 105 de alta velocidad, donde 102 estarán destinados a los servicios de ancho variable, tanto de grandes como de medias distancias; otros 138 destinados a servicios realizados en las líneas de ancho ibérico, y 223 prestando servicio en las áreas metropolitanas como trenes de cercanías. Además, Renfe contará con 100 nuevas locomotoras y 463 nuevos vagones para los trenes de mercancías. Se trata de trenes rápidos, confortables, versátiles, accesibles, que contribuirán a que el transporte sea más económico, se alcancen más destinos con mejores tiempos de viaje y se incremente el respeto al medio ambiente.

Con los nuevos trenes, Renfe pretende incrementar la cuota del ferrocarril en el conjunto del transporte y mejorar también la imagen de la empresa y del tren como medio de

transporte eficaz y adaptado a las necesidades de los nuevos tiempos, en los que el tren va ocupando cada vez un lugar más predominante en España. Con la incorporación de los nuevos trenes y locomotoras, Renfe tendrá la flota más joven de Europa en 2010.

La actualización de la flota de Renfe comenzó en 2004 con la incorporación de las primeras series de última generación y está previsto que, sólo seis años después, la

empresa cuente con 682 nuevos trenes y locomotoras, así como 24 unidades de alta velocidad y 91 máquinas diésel completamente transformadas. Esta renovación sin precedentes en Renfe es consecuencia de una importante apuesta del Gobierno General del Estado por impulsar el ferrocarril, que se traduce en un plan de inversiones recogido en el Contrato Programa de más de 5.800 millones de euros.

En el campo de la alta velocidad y las grandes distancias además de los trenes Ave, la flota se completa con los trenes de ancho variable. Hace menos de una década, el parque de alta velocidad de Renfe constaba únicamente de 24 unidades. Eran 18 trenes Ave para la conexión Madrid-Sevilla, serie 100, y seis para el servicio Euromed, serie 101, de iguales características técnicas que el anterior, pero con ancho ibérico. Todos ellos fueron suministrados por Alstom.

A principios de 2000, se adquirieron 16 trenes de la serie 102, fabricados por el consorcio Talgo-Bombardier, y otras 16 unidades de la serie 103, de factoría Siemens para que circularan en la relación Madrid-Barcelona. En 2005 la serie 102 se puso en servicio donde la infraestructura permitía, en Madrid-Zaragoza-Lleida. Luego, al irse poniendo en servicio nuevas líneas, como Madrid-Valladolid o Córdoba-Málaga, se decidió invertir en 30 vehículos más de la serie 112, evolución del tren 102, pero con mayor número de plazas, y diez trenes de la serie 103, en vez de adjudicar la compra de trenes específicos para líneas concretas, porque da mayor flexibilidad a la oferta comercial.

Simultáneamente, Renfe adqui-



rió trenes de rodadura desplazable que alcanzan los 250 kilómetros por hora y que no necesitan detenerse para efectuar el cambio de ancho, lo que permite extender los beneficios de las nuevas líneas de ancho normal europeo a toda la red de ancho ibérico.

A partir de 2006 y bajo la denominación comercial de Alvia, se pusieron en servicio doce unidades de la serie 120, fabricadas por CAF-Alstom. Además, para el mismo servicio, Renfe adjudicó el suministro a Talgo-Bombardier de 45 trenes de la serie 130, y a CAF-Alstom de 16 vehículos de la subserie 120.500 con mejoras tecnológicas que aumentan la fiabilidad del tren. Ahora, 34 vehículos de la serie 130 ya están prestando servicio.



Trenhotel

Por otra parte, Renfe compró 10 ramas de Trenhotel de última generación, fabricados por Talgo, que disponen de cabinas gran clase con camas y de asientos súper-reclinables que aportan un altísimo grado de confortabilidad. Como novedad incorporan un sistema de imagen y sonido con pantalla táctil, a parte de cafetería, restaurante y otras comodidades.

En el ámbito de los trenes de cercanías y media distancia, el transporte público colectivo más atractivo y eficiente, el tren Civia actualizó las cercanías y los 107 trenes eléctricos y diésel de media distancia cambiaron positivamente la percepción de las personas usuarias. Pocos días antes de empezar el año 2004, Renfe incorporó al parque de material de cercanías las cuatro primeras unidades del modelo Civia, que constituyó un gran avance tecnológico, especialmente por la red informática TCN, la electrónica de los convertidores de tracción y los bogies compartidos, que reducen peso y mejoran el movimiento del vehículo. Otra de las características más destacadas del Civia es la modularidad, ya que puede circular en composiciones de tres, cuatro o cinco coches según se adecue a la demanda de cada momento. Además, es un vehículo diáfano en su interior, con un menor

consumo energético y adaptado a las personas con movilidad reducida. Hasta el año 2010, se incorporarán a la flota de cercanías un total de 237 trenes Civia, de los que ya están en circulación comercial 130 de ellos.

En estos momentos están en fase de homologación las series 114 y 121, con las que Renfe pretende potenciar los servicios Avant. El tren 114 es una evolución del 104, también fabricado por Alstom, que posee algunas mejoras en el interiorismo de clase única, equipo de tracción, suspensión neumática, y cumplimiento de la nueva normativa de seguridad antichoques con morro de aspecto más aerodinámico. El tren 121, de CAF-Alstom, está basado en la serie 120, con el que comparte incluso el ancho variable, pero su interiorismo es diferente porque está adaptado a la explotación de media distancia.

Posiblemente, una de las renovaciones más llamativas es la que está en marcha en la flota de trenes de media distancia de ancho ibérico. La media de edad de este material ronda los 30 años, que se verán rebajados hasta nueve con la incorporación de 107 nuevos trenes en los próximos años, 50 de ellos de tracción diésel y 57, eléctrica. Esta actualización comenzó en 2004, cuando Renfe puso en explotación las primeras unidades de la serie 598. Dicha serie está formada por un tren diésel fabri-

cado por CAF de grandes prestaciones como ha demostrado. Los 50 vehículos de la serie 599, también de CAF, que se pondrán en servicio a principios de 2009, constituyen su evolución técnica, especialmente en el interiorismo, incluye coche con piso rebajado, y la red informática. Las 57 unidades eléctricas corresponden a la serie 449, fabricada por CAF. Incorpora un concepto técnico heredado del Civia, que constituye un verdadero salto cualitativo en el parque eléctrico de media distancia.

Cien locomotoras

En el terreno de las mercancías, Renfe adquirió cien locomotoras eléctricas de Bombardier, que constituyen la serie 253, y está renovando 91 unidades diésel de la subserie 333.300. Las locomotoras 253 se han convertido en la primera compra específicamente destinada al transporte de mercancías. Respecto a las locomotoras a las que sustituyen, las de la serie 253 pueden traccionar un 30 por ciento más de toneladas y reducir un 50 por ciento los costes de mantenimiento. Además las nuevas máquinas eléctricas podrán alcanzar una velocidad máxima de 140 kilómetros por hora.

En 2009 está planificada la finalización del proceso de renovación al que se está sometiendo a 91 locomo-

4 Operadoras ferroviarias



toras diésel de la serie 333.300. Al tiempo, debemos reseñar la adquisición de 463 vagones y plataformas que tienen como misión potenciar la especialización de cada uno de cinco negocios de Renfe Mercancías que compiten en el mercado.

A partir de octubre de 2008, se están poniendo en servicio 13 composiciones Civia, a un ritmo de un tren por mes, en la red de trenes de cercanías de Barcelona. Con anterioridad, el parque del núcleo catalán contaba con 35 de los 80 nuevos trenes Civia previstos para el periodo 2006-2012. En julio de 2006 comenzó, tal y como recogía el Plan Estratégico de Renfe, la incorporación de trenes Civia al parque de Barcelona, con la puesta en funcionamiento de estos trenes en la relación Mataró-Barcelona-L'Hospitalet y en la línea 10, Barcelona-Aeropuerto. En septiembre de 2008 se incorporaron nuevos trenes Civia a la línea 2, de Sant Vicenç y Vilanova a Maçanet.

En octubre de 2008 entró en servicio el nuevo túnel entre Atocha y Chamartín, el que pasa por la Puerta del Sol. Esto permitió descongestionar la estación de Atocha e incrementar la oferta. Renfe configuró entonces un nuevo esquema de explotación de la red madrileña aumentando las frecuencias. De forma paulatina, se fue produciendo un deslizamiento de la demanda de un túnel a otro y la previsión es que

el desplazamiento de personas por ambos túneles se equilibre y se produzca un incremento de los viajes debido a la mayor calidad del transporte. El segundo túnel convirtió en pasantes las líneas C-3, Aranjuez, y C-4, de Parla a Colmenar Viejo y Alcobendas - San Sebastián de los Reyes, de forma que permite viajar de norte a sur, y viceversa, sin necesidad de hacer transbordo.

El nuevo enlace ferroviario permitió ampliar capacidad y la oferta de trenes en el eje de la Castellana, un corredor urbano por el que discurren cinco líneas, C-2, C-3, C-4, C-7, C-8 y C-10, sirviéndose de los dos túneles, y que ofrece frecuencias de cuatro minutos en horas punta entre Atocha, Nuevos Ministerios y Chamartín. Se incorporaron 30 nuevas circulaciones, con material Civia, al día a este corredor desde el 15 de septiembre de 2008, al pasar de una oferta de 813 trenes al día, en ambos túneles, a 843, lo que se traduce en 80.572 nuevas plazas (de 1.107.404 a 1.187.976), que garantizan la demanda de este eje central norte-sur. Renfe prevé la incorporación de un tren Civia cada 10 días hasta 2011.

Si en febrero de 2008 empezó el servicio Madrid-Barcelona con 34 trenes al día, en septiembre ya tenía 52 trenes diarios, lo que suponía 4.440 nuevas plazas y un aumento de un 16,6 por ciento de la oferta. Un síntoma del buen servicio que hizo

crecer los viajes en tren en el corredor en más de un 80 por ciento respecto al año anterior. En la comercialización de este servicio Renfe al igual que la venta de los servicios del TGV, ICE, Eurostar y Thalys tienen un denominador común que es la apuesta por Internet como canal de distribución.

Tarifas flexibles

Renfe puso en marcha a finales de 2007 una nueva política comercial con motivo del inicio de la explotación de los servicios Ave hasta Málaga, Valladolid y, dos meses después, Barcelona. Esta estrategia, basada en la flexibilización de las tarifas y en la potenciación del canal de venta electrónica, coincide en varios aspectos con las de otras empresas ferroviarias europeas. También se ha potenciado la distribución telefónica a través de los servicios Línea Renfe, llamando al 902 24 02 02, y Mobipay, a través del móvil.

Los servicios Ave de Renfe pretenden tener como rasgos de identidad: un viaje rápido, confortable, seguro y puntual, acompañado de un servicio a bordo de calidad, con una oferta gastronómica cuidada. Pero la competencia exige innovar continuamente en la oferta de servicios y en su comercialización y, en este sentido, cabe destacar el compromiso de puntualidad de Renfe, único en el mundo.

Por tanto, cada empresa ferroviaria europea trabaja por situarse a la vanguardia en distintos ámbitos. El TGV francés ha sido pionero en la venta de billetes flexibles a través de su página electrónica, y actualmente centra sus esfuerzos en la comercialización a través de teléfonos móviles. En esto último también está trabajando el ICE alemán, que busca captar viajes más allá de sus fronteras. Un objetivo bien distinto es el de Eurostar, que se ha convertido en abanderado de los viajes neutros en emisiones de CO₂, o el de Thalys, que se ha puesto en cabeza del acceso Wi-Fi a Internet a bordo de los trenes.

Las compañías ferroviarias europeas han establecido una alianza

bajo el nombre de Railteam, donde Sncf, DB, Sncb, NS, ÖBB, SBB, Eurostar y Thalys oficializaron la unión con los objetivos de facilitar la interoperabilidad europea y ser más competitivos frente al avión y el automóvil. Esta alianza calcula que en 2010 viajarán por la red transeuropea interoperable unos 25 millones de personas. Railteam proporciona información comercial en varios idiomas a bordo de los trenes y en las principales estaciones de conexión, como Bruselas, Francfort, Stuttgart, Londres, Estrasburgo, Amsterdam o París. Así mismo se está trabajando en coordinar las salidas y llegadas de los trenes para favorecer los enlaces. En este sentido, en caso de que un viajero pierda su conexión, Railteam le garantiza una plaza en el siguiente servicio que vaya a su destino, inde-

pendientemente del tipo de billete que posea.

El gran reto es compatibilizar los diferentes sistemas de venta de forma que se tenga a mano una atractiva combinación de precios, opciones de reserva o formas de pago.

En Asturias se puso en servicio la tarjeta sin contacto "Renfe & Tú", en los trenes de cercanías, aportando mayor fiabilidad y fluidez de paso en las estaciones. La tarjeta está concebida para sustituir progresivamente a los sistemas basados en banda magnética, con el objetivo de que pueda utilizarse como tarjeta única para los trenes de cercanías. En este sentido, se prevé que se extienda a otras ciudades a medida que estén dotados de sistemas de comunicación GPRS, que permiten la transferencia instantánea de datos. La red de cercanías de Astu-

rias ha sido elegida como el primer lugar de puesta en servicio de la tarjeta sin contacto porque, además de reunir las condiciones tecnológicas necesarias para su implantación, como controles de acceso y canceladoras, máquinas autoventas adaptadas, taquillas con lectores de tarjetas sin contacto y dotación de terminales portátiles para inspección, las personas están familiarizadas con este tipo de soporte, implantado por el Consorcio de Transporte de Asturias.

La comunicación en este tipo de tarjeta se establece por radiofrecuencia y para leer o grabar basta con aproximar la tarjeta al lector-grabador a menos de 10 centímetros. Es un soporte similar al de una tarjeta de crédito y no supone la creación de nuevas tarifas en los servicios de los trenes de cercanías.

EuskoTren



Más de 20 millones de personas han utilizado los trenes y tranvías de EuskoTren para realizar sus viajes en 2008. La demanda de los servicios ferroviarios quedó distribuida entre la línea del Topo (Lasarte Oria - Donostia/San Sebastián - Hendaia), con 6.994.603 de personas; el tramo Eibar - Donostia/San Sebastián, con 2.612.234 personas; el servicio

"Tranbia" Ermua - Eibar, en una comarca que cuenta con 50.000 habitantes, registró una demanda de 1.447.129 viajes; el tramo Bilbao - Ermua, con 3.390.302 personas; el ramal Amorebieta - Bermeo, con 1.074.310 personas; la línea del Txorierri (Bilbao/Deustu - Lezama), con 2.205.520 personas; funicular de Larreineta, con 181.749 personas; y

los trenes de vapor (Tramo Museo de Azpeitia - Lasao), con 34.658 personas.

Los servicios de EuskoTran, registraron 2.957.893 viajes en 2008, en las unidades de los tranvías de Bilbao y Vitoria-Gasteiz. De ellos, 2.846.713 viajaron en los de Bilbao y 111.180 en los de la capital alavesa. El Tranvía de Vitoria inició su servicio el 23 de diciembre de 2008.

EuskoKargo transportó en 2008 un total de 183.317 toneladas, un 5,56 por ciento más que el año anterior. Los tráficos han estado compuestos, fundamentalmente, por bobinas de acero, realizados entre las instalaciones de la empresa Arcelor-Mittal de Avilés y Lesaka. El resto de tráficos, 7.434 toneladas, un 4 por ciento más que en 2007, corresponde a cilindros de acero y otros productos siderúrgicos.

El número de trenes realizados con carga hacia Lasarte se vio incrementado en un 4,6 por ciento, pasando de 280 en 2007 a 293 en 2008. Asimismo, la carga neta media por tren experimentó un crecimiento del 1,27 por ciento, pasando de 594,6 toneladas en 2007 a 602,2 en 2008.

Los tráficos más reseñables que EuskoKargo tiene previsto realizar en los próximos años son las bobinas de acero entre Acerías de Asturias y el País Vasco, los productos siderúrgi-

4 Operadoras ferroviarias



cos y otros tipos de mercancías entre los Puertos de Bermeo y Pasaia, así como distintos puntos de la cornisa Cantábrica, la palanquilla y las charras con origen y destino en Azpeitia, los tráficos diversos de siderúrgicos, contenedores, madera,... generados en la conexión intermodal de Irún/Hendaia.

El Gobierno Vasco está impulsando el transporte ferroviario como alternativa a la carretera también en el sector de cargas. Es una de las principales apuestas en materia de transportes, el fomentar el tráfico de mercancías por ferrocarril, garantizando la intermodalidad, sobre todo entre los modos ferroviario y marítimo, y la sostenibilidad, en su triple vertiente, social, económica y medioambiental. La previsión es la de un movimiento de cargas por ferrocarril de un millón y medio de toneladas anuales en 2011.

La localización estratégica de la Red Ferroviaria en la que opera Eusko Trenbideak - Ferrocarriles Vascos, y su conexión con otras redes y operadores, convierten a la Compañía en la llave para acceder al transporte de mercancías a lo largo de la Cornisa Cantábrica desde Hendaia hasta El Ferrol, posibilitando además el acceso a los Puertos Comerciales de Bermeo, Pasaia y Bilbao.

Con la puesta en servicio de las nuevas locomotoras TD 2000 BB, EuskoKargo persigue abordar con recursos propios la tracción de los tráficos de mercancías, que en la actualidad se realizan en colaboración con Feve en el ámbito de la red en la que opera EuskoKargo.

Otros objetivos que se establecen en el programa de inversiones en materia de transporte de mercancías contemplan el acceso a nuevos tráficos, el incremento de la capacidad de arrastre, la versatilidad para circular por las líneas electrificadas y por las que no lo están, con acceso a terminales de mercancías y a puertos.

Compra de locomotoras

La adquisición de las locomotoras por parte de EuskoTren ha complementado la anterior entrega de un total de 42 vagones polivalentes preparados para transportar bobinas de acero, contenedores, palanquilla, perfiles, tubos, madera en rollo y elaborada, etc., entre otras mercancías, construidos por la empresa Tafesa, por un importe que supera los 4,3 millones de euros. En la actualidad, este material móvil ya está siendo utilizado en los tráficos conjuntos que EuskoKargo y Feve realizan entre Avilés y Lasarte.

En 2008, EuskoTren puso en circulación un total de 194.809 trenes y 67.447 tranvías, para el transporte de personas, que recorrieron 4.910.993 kilómetros, cifra ligeramente superior a la del ejercicio anterior, que quedó fijada en 4.910.202 kilómetros. Por lo que respecta al transporte de mercancías, en 2008 circularon por la red ferroviaria de EuskoTren un total de 293 trenes cargados hacia Lasarte, lo que supuso un incremento del 4,6 por ciento respecto al ejercicio anterior, 280 trenes cargados.

Las inversiones de EuskoTren durante el ejercicio 2008 supusieron un total de 27.884.964 euros. A trenes, locomotoras y vagones dedicó 11.161.316 euros; a tranvías para Vitoria, 11.063.610; a tranvías para Bilbao, 880; a maquinaria, 2.199.686; a instalaciones eléctricas 1.897.325; a sistemas informáticos, 925.863; a edificios, 195.707; a sistemas de seguridad e higiene en el trabajo, 91.068; y a infraestructura, 9.420 euros.

En dichas inversiones destacan el suministro de 11 tranvías para Vitoria-Gasteiz, el suministro de 12 locomotoras duales diesel/eléctricas para el transporte de mercancías, el equipamiento del Taller del Tranvía de Vitoria-Gasteiz, y la remodelación de 20 unidades UT-200.

Feve

Feve y la Fundación Asturiana de la Energía firmaron en diciembre de 2008 un convenio de colaboración en materia de ahorro y eficiencia energética. Ambas entidades coordinan la puesta en marcha de acciones para fomentar el uso racional de la energía, mejorar la eficiencia y promover la utilización de fuentes alternativas. Dentro del ámbito de este convenio, FAEN coordinará la realización de auditorías energéticas en edificios y dependencias de Feve, como estaciones, oficinas, talleres, puestos de mando, etc. La Fundación elaborará una guía de mejoras técnicas y buenas prácticas, para la que previamente realizará una clasificación de las diversas tipologías de instalaciones a estudiar, seleccionará las dependencias a visitar en función de la clasificación obtenida, y visitará las instalaciones donde se analizarán los sistemas habitualmente utilizados y su posible mejora. Con los datos obtenidos se editará una guía, dividida en una parte en la que se analicen los sistemas e instalaciones existentes, con sus posibles mejoras, y otro apartado donde se incorporen acciones que supongan una utilización racional y eficiente de los sistemas empleados.

Asimismo, ambas entidades acordaron llevar a cabo campañas de difusión y sensibilización en temas de ahorro y eficiencia energética, tanto en el ámbito interno de Feve como entre las personas usuarias de los trenes de Feve.

Con esta iniciativa Feve da un paso más en su política de contribución a la sostenibilidad y la gestión eficiente de los recursos. El ferrocarril es ya de por sí poco contaminante entre los modos de transporte y Feve considera que es necesario hacer un esfuerzo adicional para mejorar su contribución a reducir el deterioro del medioambiente.

En Feve se está trabajando en la racionalización del consumo energético, la potenciación de la tracción eléctrica, la inversión en aumentar la capacidad de carga de los trenes, etc. La utilización del tren en sustitución del automóvil por parte de la ciudadanía es una contribución esencial al cuidado del medioambiente, pues no hay que olvidar que el tráfico por carretera supone el 90 por ciento de las emisiones de gases contaminantes del conjunto del transporte. Por ello Feve está apostando por la captación de más viajes a través de ofertas que mejoran los servicios que presta

la compañía, como es el caso de los trenes directos entre Oviedo y Gijón que se pusieron en marcha recientemente, o de los trenes de mercancías con el acuerdo con el Gobierno del Principado de Asturias y el Grupo Ence para el acceso a la factoría que esta empresa tiene en Navia.

Además, una parte sustancial de las inversiones de la empresa ferroviaria están enfocadas a la mejora de la eficiencia energética. En este sentido, destaca el Plan de Electrificación del Corredor Asturias - Vizcaya, con una serie de actuaciones que le permitirán contar con vía electrificada en un eje estratégico para la empresa, pues soporta la mayor parte del tráfico de mercancías y parte considerable de los servicios regionales.

Con este convenio FAEN y Feve colaborarán en la promoción del uso racional de la energía en la región asturiana, que tiene como pilares fundamentales tanto el ahorro y eficiencia energética, como el uso de energías renovables y de nuevas tecnologías, junto con el respeto al medio ambiente. Los objetivos de FAEN así lo recogen y se enmarcan en el estudio de las necesidades energéticas de dicha comunidad autónoma para tratar de satisfacerlas de la forma más eficiente. Además también se abre la posibilidad de colaborar en el desarrollo de actuaciones de I+D en ámbitos de interés común.



DaVinci en Feve

Indra dotará la red ferroviaria de Feve con el sistema de gestión de tráfico más avanzado del mundo. Implantará por 13,4 millones de euros el sistema DaVinci. Con esta inversión Feve da un nuevo impulso a su programa de actualización.

Indra, la multinacional de tecnologías de la información más importante de España y una de las principales de Europa, ha sido la adjudicataria de dos contratos para implantar, en colaboración con Adif, el nuevo sistema de gestión y control de tráfico ferroviario de la red de Feve. La compañía implantará el mencionado sistema DaVinci, el más avanzado tecnológicamente en este momento,

4 Operadoras ferroviarias



que fue desarrollado para responder a los más exigentes requerimientos de la alta velocidad y que ha sido adaptado para gestionar todo tipo de redes ferroviarias.

La empresa ferroviaria está llevando a cabo importantes inversiones en nuevas tecnologías, I+D+i, electrificación de líneas, instalaciones de seguridad en la circulación, renovación del material móvil, etc. La inversión presupuestada por Feve para 2008 alcanza los 101,7 millones de euros. Una cifra récord para la compañía, que sumó un incremento del 28 por ciento sobre el ejercicio 2007, y que está previsto batir nuevamente en el año 2009 gracias a un aumento sustancial de fondos en los Presupuestos Generales del Estado 2009.

El sistema DaVinci integra de forma instantánea toda la información de los distintos subsistemas que afectan a la gestión de la red, como el de control de señalización y de energía, el de posicionamiento de trenes, el de telecomunicaciones o el de vigilancia de las vías y seguridad de las personas e instalaciones.

Se consigue así facilitar la labor de los operadores del puesto de mando, que tendrán una visión global de lo que está ocurriendo en cada momento en la red y podrán tomar las decisiones precisas y enviar las órdenes necesarias para gestionar su

funcionamiento. Todo el tráfico de la red ferroviaria que atraviesa el norte de España desde Ferrol a Bilbao y León se ordenará desde los centros de control situados en Asturias y Cantabria y se supervisará desde el centro de Bilbao.

Dadas las características y complejidad de la red de Feve, el sistema DaVinci se ha mejorado integrando la información procedente del sistema de localización y seguimiento por satélite de los trenes ya desarrollado por Feve e instalado en cada uno de los trenes que circula por sus vías. Esta información se combina además con la recogida de los centros de control de tráfico. Esto elevará la seguridad y la capacidad de respuesta ante posibles incidencias, mejorando el servicio de transporte. Otra ventaja importante es la capacidad de DaVinci para incorporar mejoras tecnológicas, lo que facilita a FEVE actualizar progresivamente el servicio que presta.

Indra consigue con este proyecto adaptar su sistema a una red de las características de la de Feve, en la que coexiste el transporte de mercancías con el de personas, éste último tanto interregional como, sobre todo, de cercanías, tráfico clave en el que la empresa mueve más de 10 millones de personas al año. Se completa así la adaptación para utilizarse como sistema de gestión de tráfico

de cualquier tipo de red ferroviaria, ya que en la actualidad se emplea con éxito para gestionar las nuevas líneas de ancho normal europeo Madrid-Barcelona, Córdoba-Málaga y Madrid-Valladolid, así como para gestionar el Metro de Medellín, en Colombia.

DaVinci es la plataforma de gestión y control ferroviario más avanzada del mundo. Su desarrollo ha supuesto una inversión de 30 millones de euros en I+D+i y el trabajo de 150 personas durante cuatro años en la definición, diseño, desarrollo e implantación.

Gijón-Oviedo

El servicio directo de cercanías Gijón-Oviedo ha sido creado en Feve como respuesta a la creciente demanda de un medio de transporte rápido, cómodo, seguro, eficaz y ecológico entre las personas que habitualmente realizan el recorrido Oviedo-Gijón en ambos sentidos. La sociedad, entre cuyos miembros se encuentran las personas usuarias de los trenes de Feve, solicita nuevas alternativas que funcionen y que contribuyan a mejorar la calidad de vida. La voluntad de hacer realidad este tipo de proyectos, que cuentan con ventajas tangibles para la ciudadanía, junto con la clara vocación de servicio público que predomina en la compañía, hacen posible que la unión entre los centros de las dos grandes ciudades asturianas pueda realizarse de manera directa cada hora y en tan sólo 30 minutos sirviéndose del ferrocarril de vía métrica.

La oferta es de 16 circulaciones en cada sentido entre Gijón y Oviedo. Los servicios son directos, sin paradas. Las frecuencias son de una hora y empiezan a las 6h22 en Gijón y a las 6h50 en Oviedo, es decir, que los trenes salen de Gijón a las horas y 22 y de Oviedo a las horas y 50. Los últimos servicios salen a las 21h22 de Gijón y a las 21h50 de Oviedo. Los precios de Feve para el billete sencillo y para el de ida y vuelta son de 2,60 euros y de 5 euros respectivamente. Para los usuarios del Consorcio de Transportes de Asturias, el bono de 10 viajes cuesta 16,50 euros,



1,65 euros cada viaje, y el abono mensual cuesta 58 euros.

Los horarios de Feve se han coordinado con los de Renfe para que el vínculo ferroviario entre Gijón y Oviedo se refuerce, ya que las estaciones de ambas ciudades son compartidas.

También se han puesto en marcha trenes semidirectos entre Oviedo y Pola de Siero y entre Oviedo y Navia, trayectos pertenecientes a la línea Oviedo-Infiesto. En los trenes de cercanías Fuso-Collanzo y Gijón-Laviana se han modificado algunos horarios para adaptarlos a la nueva oferta.

Como señalábamos antes Feve y Ence ha establecido un convenio de transporte, así la compañía ferroviaria se convertirá en uno de los operadores principales que transporte las mercancías con origen y destino a la factoría de la empresa papelera en Navia. Feve y Ence suscribieron un contrato al que se sumó el acuerdo entre el Gobierno Autónomo de Asturias y Feve para la conexión de la factoría de Ence-Navia con la red de la empresa ferroviaria, que se firmó en el mismo acto.

Se trata de una operación de gran envergadura para la que Feve ha desarrollado un amplio plan de transportes, y que implicará la construcción de nuevas infraestructuras y la adaptación específica del material

móvil de la empresa ferroviaria para transportar 720.000 toneladas al año, tanto de producto transformado (pasta de celulosa) como de madera, la materia prima.

Pasta de celulosa

La factoría con que cuenta Ence en Navia tiene previsto incrementar su producción hasta unas 500.000 toneladas al año de pasta de celulosa, de las cuales en torno a las 420.000 se dedicarán a la exportación por barco al resto de Europa. Además, el propio aumento de la producción requerirá el incremento de la llegada de materia prima a la citada factoría cercana al millón de toneladas de madera, de las que unas 300.000 toneladas anuales, según las estimaciones realizadas, se moverán en el ámbito ferroviario.

La elección del ferrocarril como principal modo de transporte para la fábrica de celulosa de Navia presenta ventajas considerables desde el punto de vista medioambiental y socioeconómico. Destacan el ahorro energético y en emisiones de dióxido de carbono, CO₂, y supondrá mejoras en la saturación y seguridad de la carretera.

Tanto la Unión Europea como el Gobierno de España, a través del Ministerio de Fomento, están apoyando el transporte de mercancías

por ferrocarril por ser el modo que más contribuye a la sostenibilidad de nuestras sociedades. De hecho, según los cálculos de Feve, transportar una tonelada de mercancía por tren emite siete veces menos CO₂ que si se realiza por carretera y consume cuatro veces menos litros equivalentes de combustible.

La apuesta de Feve por ser protagonista de la logística y de la actividad productiva pretende revertir la tendencia general del transporte en las últimas décadas, en las que la carretera ha ido ganando cuota de mercado al tren en el tráfico de mercancías. El Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte del Ministerio de Fomento destaca que la "progresiva liberalización de los servicios ferroviarios de viajeros y mercancías constituye una oportunidad y un referente fundamental para el PEIT". La estrategia de los operadores ferroviarios en mercancías debe dirigirse, añade, "hacia la comercialización logística, la mejora de la productividad (incluyendo ajustes en la oferta y revisión de estrategias comerciales) y una mejora radical de la calidad". Para Feve el acuerdo con Ence camina en la senda marcada por el PEIT, al contemplar todos los aspectos logísticos para ofrecer al cliente un servicio integral de calidad, medida que, por supuesto, se contempla de forma destacada e integral en el Plan Estratégico de Feve.

Para llevar a cabo el transporte previsto serán necesarias una serie de obras de infraestructura ferroviaria. En primer lugar, se precisa la construcción de un acceso ferroviario de aproximadamente 1,5 kilómetros de longitud a la fábrica situada en el municipio de Navia. Este ramal será de titularidad autonómica y para abordar su realización el Gobierno Autónomo de Asturias y Feve firmaron un acuerdo para la conexión de la factoría de Ence-Navia con la red de la empresa ferroviaria.

Además, será necesario integrar y adecuar los accesos dentro del puerto de El Musel para llegar hasta los muelles de la Osa, actuación que asume la Autoridad Portuaria de Gijón, y la construcción de una ter-

4 Operadoras ferroviarias

minimal marítima con sus almacenes correspondientes, en el citado puerto marítimo de Gijón.

Inversiones en Asturias

Las obras previstas se desarrollan dentro de los mecanismos de coordinación acordados en el "Protocolo de colaboración para la coordinación de la mejora de las líneas ferroviarias de la red de interés general de ancho métrico en Asturias con el programa de actuaciones ferroviarias del Principado", que fue firmado por el Ministerio de Fomento, el Gobierno Autónomo de Asturias y Feve el 6 de febrero de 2008. En dicho Protocolo se establecieron los instrumentos que permiten un ejercicio coordinado de las respectivas competencias de los firmantes, a fin de llevar a cabo el estudio de planificación de la red ferroviaria de ancho métrico en Asturias, que contemple tanto la mejora de las infraestructuras existentes como la integración de éstas con las nuevas líneas que Asturias pretende desarrollar.

Como ya se ha mencionado, habrá básicamente dos tipos mercancía a transportar: la pasta de celulosa como producto manufacturado y la madera que se utilice como materia prima. La pasta de celulosa se llevará desde la factoría de Ence en Navia hasta el puerto de El Musel, en Gijón. Para ello Feve pondrá en marcha regularmente trenes entre ambos puntos, previstos tanto para días laborables como festivos. Por su parte, el transporte de madera y materias primas podrá proceder tanto de origen doméstico como de la importación. En el primer caso, se llevará a cabo entre los distintos puntos de carga preestablecidos con origen en Galicia, Vizcaya o Cantabria y destino final en Navia, y en el segundo, se transportará desde el puerto gijonés hasta Navia.

Todos los trenes previstos por Feve contarán con tracción múltiple de dos locomotoras o más, y 20 vagones, llegando hasta las 800 toneladas de carga neta. Feve adaptará los vagones precisos para cada carga concreta (pasta de papel, madera triturada, madera en formato apea),



adquiriendo además todos los equipos auxiliares necesarios.

Feve y el Gobierno Autónomo de Castilla y León, la denominada Junta de Castilla y León, celebraron una reunión de seguimiento del convenio de colaboración vigente y firmado por ambas entidades para la mejora del servicio ferroviario, tanto de personas como de mercancías en el trayecto León - Cistierna - Guardo y en la línea León - Arla - Berrón. Durante la reunión se repasaron los resultados obtenidos en el transporte de personas, que arrojan cifras muy positivas ya que de los 235.117 viajes que se realizaban en la línea León - Guardo en 2004 se ha pasado a 309.201 viajes en 2007, con un incremento del 31,5 por ciento. Feve previó cerrar también con números positivos el ejercicio 2008, ya que estima en septiembre de dicho año que se concluiría con 316.000 viajes acumulados en dicha relación.

Durante la reunión también se analizaron las mejoras realizadas en el apartado de actuaciones comerciales, donde se está realizando un especial esfuerzo para consolidar y fidelizar la demanda de las áreas geográficas más distantes de la ciudad de León, incentivando los viajes de grupo para todo tipo de asociaciones culturales, deportivas, juveniles, de la tercera edad, etc., con el fin de potenciar la opción del tren

en los desplazamientos de ocio.

También se ha avanzado durante el encuentro Feve-Junta en el estudio para la integración del transporte urbano-interurbano, lo que proporcionará a corto plazo a los clientes de Feve la posibilidad de utilizar la tarjeta de transporte que la Junta de Castilla y León implantará en la zona para el pago de sus desplazamientos. Esta tarjeta será válida tanto en Feve como en otras empresas transportistas. Con ello Feve continúa con su política de favorecer la integración de los distintos modos de transporte en beneficio de los ciudadanos, como ya viene haciendo a través de su participación en los consorcios de transporte de Asturias y Vizcaya, y en el área metropolitana de Ferrol.

Por último, en lo referente al Transporte de Mercancías se ha constatado el alto potencial existente en la región. Por ello, las partes han acordado la creación de una comisión técnica que se reunirá en fechas próximas, en la que se analizarán los principales flujos de mercancías y determinar las actuaciones a seguir para la captación de nuevos tráficos y potenciación de los ya existentes, comprometiéndose Feve a designar un técnico que con residencia en León se encargará de la gestión de los tráficos actuales, pero sobre todo de la captación de nuevos clientes.

Trenes a Costa Rica

Feve y el Instituto Costarricense de Ferrocarriles han firmado un preacuerdo para la venta de material ferroviario y asistencia técnica. Este compromiso supone la adquisición por parte de los ferrocarriles del país centroamericano de cuatro unidades UT-2400, de tracción diésel-eléctrica, conocidas como Apolos. Trenes que circulan actualmente prestando sus servicios fundamentalmente en trayectos regionales.

Además de la venta de material, el preacuerdo prevé el establecimiento de un Convenio de Asistencia Técnica y Cooperación, en principio previsto para el cuatrienio 2009-2012. En razón de dicho convenio se creará una comisión mixta de trabajo compuesta por tres representantes de cada una de las partes, con el objeto de poder alcanzar los objetivos referidos tanto a la asistencia técnica como de la cooperación. Los detalles de la operación de esta comisión se establecerán en el convenio definitivo que ambas partes están negociando.

El preacuerdo contempla la adaptación por parte de Feve de las unidades, que actualmente circulan en ancho métrico, a la vía de Incofer, de 1.067 milímetros de ancho, para lo que la empresa española despla-

zará un equipo técnico hasta Costa Rica. Feve facilitará asimismo un lote de repuestos, fichas y especificaciones, planos, manual de conducción y toda la documentación técnica que sea precisa para el correcto funcionamiento de los trenes.

Además, ambas entidades acuerdan los distintos procedimientos de formación presencial y a distancia del personal costarricense por parte de los técnicos de Feve, tanto para conducción como para mantenimiento de las unidades.

Las unidades 2400 han sido objeto de profundas reformas integrales de mejora en los últimos años, que han afectado tanto a la tecnología del tren como al interiorismo de los vehículos. Entre otras cosas, se instalaron nuevos motores diésel y sistemas de frenado para incrementar la seguridad en los desplazamientos.

Por su parte, la remodelación del interior se realizó con objeto de ofrecer al viajero mayor comodidad y calidad. Así, las unidades cuentan con dos equipos de aire acondicionado autónomo por coche, uno para el salón de viaje y el otro para la cabina de conducción. Disponen de equipos de sonorización tanto para música ambiental como para la emisión de mensajes pregrabados o del personal ferroviario, junto con siste-

mas e indicadores luminosos que facilitan la comunicación entre la persona encargada de la conducción y el resto. La seguridad se ve incrementada gracias a los equipos de telecontrol que permiten visualizar el salón de viaje en una pantalla de televisión disponible en el pupitre de conducción.

El espacio comprendido entre la cabina de conducción y la primera puerta de acceso al salón de viaje esta acondicionado para el uso de personas con movilidad reducida en uno de los vehículos de la unidad, mientras que en el otro, este espacio se acondicionó para instalar un aseo con sistema cerrado para residuos. Además, se facilitó el paso de coche a coche sustituyendo la puerta de intercircularción por un pasillo diáfano de gran anchura.

Se trata, por tanto de unidades que pueden prestar en Costa Rica un servicio de gran calidad. Feve va a sustituirlas dentro de su plan de renovación del parque de material. La compañía ferroviaria precisa de trenes con mayor eficiencia energética y operacional, y que puedan alcanzar velocidades superiores a las actuales, ya que parte de la oferta comercial se está conduciendo hacia los servicios directos y semidirectos con sustanciales reducciones de los tiempos de viaje.



Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya

Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, FGC, cumple 30 años en 2009 y los 80,9 millones de viajes realizados en 2008, en sus líneas, constituyen una marca histórica.

Los 80,9 millones de viajes suponen un incremento del 2,5 por ciento respecto a 2007. La línea Barcelona-Vallès registró 59,7 millones; la línea Llobregat-Anoia, 21,2 millones; el funicular de Vallvidrera, 730.494 viajes; el funicular de Gelida, 109.529 viajes; el funicular de Olesa-Esparraguera, 102.773 viajes; la línea Lleida - La Pobla, 256.000 viajes, con un aumento del 5,1 por ciento; el cremallera de Montserrat 958.747 viajes, con un incremento del 12,3 por ciento; y los funiculares de Montserrat, Sant Joan y Santa Cova, 733.238 viajes, con un aumento del 4,3 por ciento.

En el campo del transporte de mercancías, FGC transportó 632.522 toneladas, representando 40.983.263 t/km. Incluyen potasas desde las minas de Súria y Sallent hasta el Puerto de Barcelona y sal desde Súria hasta la factoría de Solvay, además de automóviles desde la fábrica de Seat en Martorell hasta el citado Puerto de Barcelona. En este último caso se transportaron desde el 14 de enero, cuando comenzó el servicio, hasta el 31 de diciembre de 2008, 63.343 automóviles en 394 circulaciones equivaliendo a 20.000 camiones.

El transporte de vehículos de SEAT, desde la factoría de Martorell hasta el Puerto de Barcelona, se efectúa por parte de Autometro, sociedad mixta integrada por FGC, Comsa y Pecovasa. FGC preside Autometro y tiene el 60 por ciento de las acciones.

En febrero se inauguró el nuevo servicio en los denominados metros comarcales de la línea Llobregat-Anoia, con más frecuencia de trenes entre Barcelona - Plaça d'Espanya y Sant Boi a Martorell, Manresa e Igualada. Un tren cada cinco minutos a Martorell, un tren cada 20 minutos a Manresa y un tren cada 20 minutos a Igualada.

A finales de marzo entró en servi-

cio el nuevo Centro de Control Integrado de Rubí desde donde se gestiona la circulación de la línea Barcelona-Vallès (antes se controlaba desde Sarrià). Próximamente desde este nuevo centro también se controlará la circulación de la línea Llobregat-Anoia (que actualmente se controla desde Sant Boi).

En junio se estableció el acuerdo entre el Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat de Catalunya, FGC, Seat, Renfe y Comsa para constituir la empresa Cargometro. Esta nueva compañía gestionará el futuro transporte de componentes entre la Zona Franca de Barcelona y la factoría de Seat en Martorell. Este nuevo servicio implicará obras para acondicionar las vías tanto en Zona Franca como en Martorell.

La primera Unidad de Tren de la serie 213 de tercera generación, se recibió en Martorell, a finales de noviembre. FGC ha adquirido nueve UT 213 para la línea Llobregat-Anoia con una implantación progresiva que terminará en abril de 2009. La incorporación de estos nuevos trenes supone homogeneizar los trenes de la línea Llobregat-Anoia y la retirada de los últimos 10 trenes de la serie 211 que circulaban desde 1987. Las nuevas unidades están adaptadas a las personas con movilidad reducida.

Nuevos trenes

En diciembre de 2008 la Autoritat Transport Metropolità, ATM, acordó la compra de 24 nuevos trenes para la línea Barcelona-Vallès. Estos trenes son necesarios para la ampliación prevista de la línea con tres nuevas estaciones en Sabadell y Terrassa a partir de 2011 y el incremento de la oferta de servicios en hora punta.

Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, FGC, se constituyó en 1979 para gestionar la explotación de las líneas históricas transferidas a la Generalitat de Catalunya por el Gobierno General del Estado, a las

que también se integró el funicular de Vallvidrera.

La misión de FGC es la de gestionar con eficiencia y eficacia los servicios y las infraestructuras que le han asignado como empresa pública, con la finalidad de contribuir a la mejora del sistema de transporte en Cataluña.

FGC está estructurada en dos unidades de negocio. Por un lado, la Unidad de Negocio de Tren, que consta de las líneas metropolitanas, Barcelona-Vallès y Llobregat-Anoia, y de la línea Lleida-La Pobla de Segur. Y por otro lado, la Unidad de Negocio de Turismo y Montaña, que consta de las explotaciones de Montserrat, Vall de Núria y La Molina, además del Ferrocarril Turístico del Alt Llobregat.

El metro del Vallés, desde Barcelona - Plaça de Catalunya hasta Sant Cugat, Sabadell y Terrassa, tiene un tren cada 3 minutos a Sant Cugat (hora punta), un tren cada 12 minutos a Sabadell (hora punta) y un tren cada 12 minutos a Terrassa (hora punta).

El metro del Baix Llobregat, desde Barcelona - Plaça d'Espanya hasta Sant Boi y Martorell, tiene un tren cada 5 minutos a Sant Boi (hora punta) y un tren cada 5 minutos a Martorell (hora punta).

Los metros comarcales, desde Barcelona - Plaça d'Espanya hasta Igualada y Manresa, tienen un tren cada 20 minutos a Igualada (hora punta) y un tren cada 20 minutos a Manresa (hora punta).

La historia de la línea Barcelona-Vallès, de ancho normal europeo de 1.435 mm, se remonta al año 1863, cuando empezó a circular el primer tren de la Compañía del Ferrocarril de Barcelona a Sarrià. A pesar del éxito de la línea, en 1874 la compañía empezó a tener problemas financieros y fue absorbida por la nueva sociedad Ferrocarril de Sarrià a Barcelona.

El ingeniero Carles Emili Montañés planteó al financiero norteamericano Frank S. Pearson la compra del ferrocarril de Barcelona a Sarrià y su

4 Operadoras ferroviarias

prolongación, así nació en 1912 la sociedad Ferrocarriles de Cataluña. En 1917 se inauguró el tramo de doble vía hasta Sant Cugat del Vallès. En 1919 la línea llegó a Terrassa y en 1922 a Sabadell.

En 1929 se cubrieron las vías desde Barcelona – Plaça de Catalunya hasta Muntaner y en las décadas de 1950 a 1970 continuó extendiéndose el túnel al resto de la línea de Barcelona. En la década de 1950 también se inauguró el ramal entre Gràcia y Tibidabo. Una situación económica precaria llevó a la empresa al abandono del servicio en 1977, un año después de que se inaugurara el ramal de Sarrià a Reina Elisenda. Desde entonces y hasta el traspaso a la Generalitat de Catalunya en 1978, la compañía estatal Feve, Ferrocarriles de Vía Estrecha, se hizo cargo de la línea.

La línea Llobregat-Anoia, de ancho métrico, tiene sus orígenes en los últimos años del siglo XIX y los primeros del siglo XX, entre Manresa y Guardiola de Berguedà, Marto-

rell e Igualada y Barcelona y Martorell.

El carrilet

La línea entre Manresa y Guardiola de Berguedà, que era conocida como "carrilet" por la estrechez de la vía, se puso en servicio en 1881, a partir de la constitución de la compañía Tranvía o Ferrocarril Económico de Manresa a Berga. En 1893 nació el Ferrocarril Central Catalán, que enlazaba también, por vía estrecha, Martorell e Igualada.

El crecimiento demográfico de la zona motivó la construcción de un tramo entre Barcelona y Martorell, gestionado por la empresa Camino de Hierro del Nordeste de España, que se fundó en 1908. La línea se puso en funcionamiento en 1912.

En 1919 se unieron las distintas empresas bajo el nombre de Compañía General de Ferrocarriles Catalanes (CGFC). Con más o menos penurias, la línea se fue renovando hasta que en 1977, y también por la precaria situa-

ción económica, fue traspasada a Feve y posteriormente asumida por la Generalitat de Catalunya en 1978.

Entre los proyectos de futuro de FGC, previstos en el Plan Director de Infraestructuras 2001-2010 de la Autoritat del Transport Metropolità, ATM, figuran la prolongación de la línea subterránea de Terrassa hasta zona Can Roca, con tres nuevas estaciones (actualmente en proceso de ejecución), y la de Sabadell hasta zona Can Oriach, también con tres estaciones más, así como la construcción de la nueva cola de maniobras en Plaça de Catalunya.

ATM ha iniciado igualmente el proyecto de prolongación de la línea Llobregat-Anoia desde la estación de Barcelona – Plaça d'Espanya hasta la plaça de Francesc Macià y la actual estación de Gracia de la línea Barcelona-Vallès.

Además, las nuevas líneas previstas del metro de Barcelona, L9 (Badalona - El Prat de Llobregat) y L12 (Castelldefels - Sant Boi - Barcelona) tendrán intercomunicación con estaciones de FGC.



Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana

Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana, FGV, es una empresa pública creada por la Ley de la Generalitat Valenciana 4/86. Explota y gestiona las líneas de ferrocarril y servicios complementarios que discurren íntegramente dentro de los límites de la Comunidad Valenciana y que en estos momentos son MetroValencia en el área metropolitana de la ciudad de Valencia y la línea de Alicante a Denia. FGV se constituyó en noviembre de 1986 tras la culminación del proceso de transferencias a la Comunidad Valenciana de los servicios explotados por Ferrocarriles de Vía Estrecha, Feve, en su territorio.

En el centro operativo de València Sud está emplazado el edificio de oficinas centrales de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana que reúne todas las direcciones de los departamentos de la empresa. En la

planta baja del edificio central se localiza el Puesto de Mando desde donde, sirviéndose de avanzados sistemas se controla y regula el tráfico de trenes, las instalaciones de toda la red y los equipos de seguridad de MetroValencia. El Centro de Seguridad del citado puesto de mando cuenta con un panel de pantallas de circuito cerrado de televisión a través del cual se controla el conjunto de estaciones del metro y otras instalaciones de especial interés. En València Sud están emplazados también los Talleres de trenes de la línea 1.

Los Talleres de Machado sirven de cocheras y talleres de la línea 3, ya que los antiguos talleres de Valencia Norte fueron desmantelados con motivo de la apertura de la línea 4 del Tranvía de Valencia. Las instalaciones cuentan con una superficie cubierta de 12.000 metros cuadrados

y se pusieron en servicio en 1994. Actualmente, desarrollan labores de reparación y mantenimiento de las unidades 3900 que dan servicio en las Líneas 3 y 5 de MetroValencia.

Las Cocheras y Talleres de Naranjos dan alojamiento y desarrollan labores de reparación y mantenimiento de los tranvías de la línea 4. Se encuentra en las proximidades de la avenida de los Naranjos, junto a la prolongación de la calle Serrería, por donde discurren las vías de acceso a la citada línea.

En Valencia FGV explota y gestiona las líneas de ferrocarril y servicios complementarios que conforman la red de líneas de ferrocarril urbano subterráneo, líneas de cercanías y líneas tranviarias, en el área metropolitana de Valencia, que comprende 45 municipios con una población aproximada de 1,5 millones de personas.



4 Operadoras ferroviarias

Hasta el inicio de las actividades de FGV la red de ferrocarriles de vía estrecha de Valencia se había configurado como una red de cercanías clásica, con notable importancia en el ámbito de área metropolitana y escasa influencia en los flujos de desplazamientos estrictamente urbanos.

En octubre de 1988 se abrió el primer tramo subterráneo de la red que, a través de un recorrido de 7 kilómetros, unió las líneas de cercanías de Lliria, Bétera y Rafelbunyol, situadas al norte de la ciudad, con la línea de Villanueva de Castellón, localizada en el sur.

En mayo de 1994 se puso en servicio el primer tramo de la línea 4 de tranvía. Con esta actuación Valencia fue pionera en España en la reimplantación de este sistema de transporte. El primer tramo de la línea 4 del tranvía tenía 9,7 kilómetros de longitud y contaba con 21 estaciones. Su recorrido, coincidente en gran parte con el antiguo trazado del "trenet" de la línea Ademuz-Grao permitió la conexión del conjunto de las líneas de metro con zonas de alta demanda como la Universidad Politécnica, el nuevo Campus de la Universidad Literaria de Valencia y la Playa de la Malvarrosa.

Estación de Alameda

En mayo de 1995 se abrió al público la nueva penetración en subterráneo de la línea 3 del metro, desde la estación de Palmaret hasta Alameda. En este tramo de 2,9 kilómetros de longitud se construyeron 4 nuevas estaciones.

En septiembre de 1998 se prolongó la línea 3 desde la estación de Alameda hasta la de Avenida del Cid y se puso en servicio el ramal entre Colón y Jesús. Esta actuación constituyó un hito clave en la evolución de MetroValencia y en el desarrollo del transporte público de Valencia y su área metropolitana. Los dos nuevos tramos a través de los cuales se prolongó la línea 3 recorren varias de las zonas de mayor afluencia urbana, y su puesta en marcha permitió la articulación de las diferentes líneas de metro y tranvía, y la conexión de estas con la estación central del



ferrocarril de grandes distancias en Valencia. La entrada en servicio de estos tramos de prolongación de la línea provocó un espectacular incremento de viajes en el conjunto de la red. Coincidiendo con la apertura de estos tramos de línea 3, las líneas 1 y 2 del metro pasaron a operar como una única línea, la línea 1, que se bifurca desde la estación de Empalme en dirección a Bétera o a Lliria.

En marzo de 1999 se prolongó la línea 4, hasta la televisión TVV. El nuevo tramo cuenta con cinco paradas y atiende importantes centros de demanda como el ambulatorio de la Granja, el campus universitario de Burjassot y el propio centro de TVV. En mayo de 1999 se completó la línea 3 con la prolongación hasta Mislata-Almassil, que proporciona a esta población con más de 42.000 habitantes una alternativa cómoda y eficaz de conexión con el centro de la ciudad de Valencia. Este último tramo de la línea 3 tiene 2,198 kilómetros de recorrido y cuenta con 3 estaciones. En septiembre de 1999 se puso en servicio el ramal de línea 4 hasta el recinto de Feria Valencia, para facilitar el acceso, de expositores, industriales y público en general, a los distintos certámenes que allí se desarrollan. Se cubría con esta actuación una vieja aspiración de la institución ferial que desarrolla una

función de gran importancia para la economía de Valencia.

En marzo de 2001 se inauguró la nueva estación de Empalme que se convierte en un importante eje intermodal de Valencia y su área metropolitana. La nueva estación sirve de conexión entre la línea 1 de metro y la línea 4 de tranvía y permite el intercambio con los autobuses urbanos de la EMT y MetroBús.

En abril de 2003 se puso en servicio el primer tramo de la nueva línea 5, que proporcionará en el futuro un enlace entre la fachada marítima de Valencia (Balcón al Mar) y el Aeropuerto de Manises. El primer tramo cuenta con tres nuevas estaciones y 2,300 kilómetros de recorrido. La nueva línea configurará un eje de conexión entre los tres grandes centros generadores de movilidad del Área, Puerto, Aeropuerto y estación central ferroviaria de los trenes de grandes distancias, que quedarán plenamente articulados con la red de transportes urbanos y metropolitanos, conectando además a la red de metro las poblaciones de Quart de Poblet, Manises y Ribarroja.

En septiembre de 2004 se puso en servicio el ramal subterráneo de acceso a Torrent y la estación Torrent Avinguda. Emplazada junto a la Avinguda del País Valencia, en una zona de notable expansión de la ciu-



dad, mejora notablemente las comunicaciones de Torrent con la ciudad de Valencia y el conjunto del área metropolitana.

Mas del Rosari

En septiembre de 2005 entró en servicio la prolongación de la línea 4 hasta Mas del Rosari. El tramo, con una longitud próxima a los 3 kilómetros, cuenta con cinco paradas: TVV, Santa Gemma, Tomás y Valiente, La Coma y Mas del Rosari. A través de este recorrido, que discurre por los términos municipales de Burjassot y Paterna, la línea de tranvías da servicio a la zona de ampliación del Campus de la Universidad de Valencia y a una extensa área en expansión. En octubre del mismo año se puso en servicio la nueva estación de Bailén de la línea 5 del metro. Emplazada junto al túnel de las Grandes Vías, entre las estaciones de Colón y Jesús, la estación de Bailén será el nudo de conexión intermodal de la red de MetroValencia con la futura estación ferroviaria de Parque Central en la que convergerán los servicios de grandes distancias, media distancia y cercanías.

En diciembre de 2005 se inauguró el ramal de prolongación de la línea 4 a Lloma Llarga-Terramelar. Este ramal cuenta con una parada y da servicio a los barrios de Terrame-

lar y Valterna emplazados en el término municipal de Paterna.

En abril de 2007 se puso en servicio la nueva estación de intercambio de la línea 5 Maritim-Serrería y la prolongación de la línea, en superficie, hasta la dársena del puerto marítimo de Valencia, con parada en Neptú. En el otro extremo de la línea 5, el mismo mes se abrió al público el tramo de prolongación entre Mislata-Almassil y el Aeropuerto de Manises. El nuevo tramo cuenta con seis estaciones, Faitanar, Quart de Poblet, Salt de l'Aigua, Rosas y Aeroport. En octubre se puso en servicio la primera fase del Tranvía Orbital que cubre el trayecto entre la plaza Tossal del Rei y la estación de Maritim-Serrería a través de un recorrido de 9,2 kilómetros. Esta primera fase discurre por los barrios de Torrefiel y Orriols, a través de un nuevo tramo tranviario de 2,45 kilómetros, hasta converger en la calle Almazora con la línea 4. A partir de este punto comparte plataforma con dicha línea 4 hasta el bucle de Doctor Lluch, desde donde enlaza con el tramo tranviario de la línea 5 finalizando en la estación de Maritim-Serrería.

FGV en Alicante

Las instalaciones principales de FGV en Alicante están ubicadas en

varios edificios en la estación de La Marina, donde se desarrollan las principales actividades de la explotación ferroviaria, como oficinas de administración y dependencias del personal, Puesto de Mando, depósito y talleres de mantenimiento de material diésel, y surtidores y depósitos para el suministro de gasóleo. El mantenimiento del material eléctrico, tranvías y tran-trenes, de FGV está centralizado en los talleres de El Campello.

La línea Alicante-Denia tuvo su origen en un primer tramo ferroviario entre Alicante y Altea que se puso en servicio en 1914. Dos años más tarde, en 1916, se inauguró el tramo de prolongación hasta Denia. La línea, que en su inicio, estuvo esencialmente orientada al transporte de mercancías, cubre el área de la Costa Blanca. A lo largo de los meses de estío, la población de esta zona alcanza, entre visitantes y residentes, una cifra próxima al millón de personas. La infraestructura ferroviaria cubre un recorrido de 93,235 kilómetros, donde destaca la accidentada configuración de este recorrido, especialmente en el tramo entre Altea y Denia con fuertes pendientes, 2,5 kilómetros de túneles, 7 viaductos y 17 puentes metálicos de más de 8 metros de altura.

En marzo de 1999 se puso en marcha en fase de pruebas una línea de tranvía que a través de un recorrido de 675 metros, en plataforma reservada, conectaba la Porta del Mar con la estación de FGV de Alicante, para continuar posteriormente hasta la parada de Albufereta Playa compartiendo vía con el ferrocarril. Entonces el conjunto, la línea Alicante-Denia contaba con 9 estaciones y 31 apeaderos.

En consonancia con las características socioeconómicas de la zona y favorecida por la singular belleza de su recorrido, que discurre muy próximo a la costa y ofrece excelentes vistas panorámicas, la línea Alicante-Denia disfruta de un notable potencial turístico. Y por eso, además de los servicios regulares, se explotan diversos productos orientados al turismo y el ocio. Entre todos estos productos destacan el "Limón Expres" y "El Trensnochador".

4 Operadoras ferroviarias

Nuevos Operadores

A finales de febrero de 2009 existían en España once licencias de empresas ferroviarias de transporte de mercancías, obtenidas en un plazo medio de ocho meses. Seis de ellas, Renfe Mercancías (Grupo Renfe), Acciona Rail (Grupo Acciona), Activa Rail (Grupo Transfesa), Comsa Rail Transport (Grupo Comsa), Continental Rail (Grupo ACS) y Euro Cargo Rail España (English, Welsh & Scottish Railway – Grupo Deutsche Bahn), con certificado de seguridad, último paso previo a la operación sobre la red explotada por Adif.

Otras con licencia son Tracción Rail (Grupo AZVI), EuskoKargo (Grupo Eusko Trenbideak – Ferrocarriles Vascos) y Arcelor-Mittal Siderail (Grupo Arcelor-Mittal), y otras

con título de habilitación correspondiente a empresas de transporte de mercancías, que requieren de una compañía ferroviaria que les facilite el servicio, pero que disponen de capacidad para solicitar la adjudicación de surcos en la red de Adif, como Sicsa Rail, en proceso de finalizar la absorción de Container Train (Grupo Dragados), Conte Rail, Logística y Transporte Ferroviario, y Transfesa. Está en trámite la solicitud de licencia de empresa ferroviaria de Corporación General de Transportes de FCC, la solicitud del certificado de seguridad de Logitren, y las solicitudes de habilitación de Peco-vasa y Tramesa. La licencia de empresa ferroviaria es el primer paso para poder operar, luego se necesita estar en posesión del certificado de

seguridad y, posteriormente, solicitar la adjudicación de capacidad en la infraestructura.

El Registro Especial Ferroviario que administra la Dirección General de Ferrocarriles inscribe, de oficio, las entidades y personas físicas y jurídicas cuya actividad esté vinculada al sector ferroviario y requieren, para su ejercicio, de la correspondiente licencia de empresa ferroviaria o de un título habilitante, de conformidad con lo dispuesto en la Ley del Sector Ferroviario, en el correspondiente Reglamento y en las demás normas de desarrollo. Se inscriben, asimismo, en el Registro Especial Ferroviario las administraciones públicas con atribuciones en materia de prestación de servicios de transporte que manifiesten su interés



por solicitar la adjudicación de capacidad de infraestructura necesaria para la prestación de determinados servicios de transporte ferroviario.

Acciona Rail Services

Fue la primera empresa privada en ofrecer transporte ferroviario en España y comenzó su andadura con el nombre de Press Cargo Tren. Con licencia desde 2006 comenzó la actividad en enero de 2007. Compró las primeras locomotoras en mayo de 2005 y los primeros vagones en enero de 2006.

Acciona Rail Services pertenece a Acciona Servicios Logísticos y de Transporte, del mismo modo que Acciona Trasmediterránea, líder del mercado español en el transporte marítimo de personas y mercancías, Acciona Airport Services, que ofrece servicios de gestión y servicios aeroportuarios, y Acciona Logística, Acciona Forwarding y Acciona Distribución, que realizan actividades de transporte por carretera y ferrocarril, logística y distribución.

Acciona Rail Services comenzó con el transporte de carbón entre el puerto de Gijón y la central térmica de Unión Fenosa en la Robla, León, en enero de 2007, en virtud de un contrato suscrito con la compañía eléctrica. Dos trenes diarios transportan más de 900 toneladas de carbón cada uno eliminando 80 camiones diarios de las carreteras.

La compañía se especializa en el transporte ferroviario de grandes cargas, como materias primas, materiales de construcción, etc, y ofrece además la posibilidad del transporte multimodal y sus indudables ventajas al concentrar en un solo operador los diversos itinerarios de la mercancía, facilitar el seguimiento de la misma, agilizar y coordinar los recorridos, y ahorrar en tiempos y costes.

Activa Rail

Esta compañía está participada con un 51 por ciento por Transfesa y un 49 por Transervi, ambas del Grupo Transfesa. En junio de 2006 alcanzó la licencia de empresa ferro-

viaria para operar en el sector del transporte de mercancías.

Arcelor-Mittal Siderail

La empresa Arcelor-Mittal Siderail ha pasado a formar parte de los operadores con licencia de empresa ferroviaria otorgada por el Ministerio de Fomento para transportar mercancías por ferrocarril. La licencia le permite prestar servicios de transporte ferroviario de mercancías en general, incluidas las peligrosas, así como aportar, exclusivamente, la tracción para poder realizarlos.

Su actividad, clasificada en función de la cantidad de tráfico anual prevista, es, en este caso, de nivel 2, lo que representa una cifra situada entre uno y diez millones de trenes kilómetro.

Para mantener en vigor esta licencia, la empresa deberá presentar anualmente, para la comprobación de su capacidad financiera, la memoria de gestión, la cuenta de resultados y el balance.

Comsa Rail Transport

Dispone de licencia, como Renfe, desde el 27 de septiembre de 2005. Es filial de Comsa, uno de los principales grupos entre las empresas constructoras españolas. Realiza servicios de tracción ferroviaria para trenes de trabajo, y transporte de mercancías, así como servicios auxiliares, adicionales y complementarios en terminales y áreas portuarias. Cuenta con 37 locomotoras y tractores y 40 personas capacitadas para la conducción de trenes. En abril de 2006 ha adquirido el 20 por ciento de Pecovasa, especializada en el transporte de automóviles.

Comsa Rail Transport ofrece desde 2007 servicios de transporte de mercancías por ferrocarril. En el ejercicio 2008 obtuvo un nuevo contrato con la empresa Celsa para el transporte siderúrgico entre la terminal de Adif en Silla, Valencia, y el apartadero de la factoría de Celsa en Castellbisbal, Barcelona. Este transporte se realiza con locomotoras Vossloh Euro 4000 y vagones plataforma portacontenedores de nueva construcción.

El enlace ferroviario para el transporte de vehículos entre la factoría de Seat en Martorell y el Puerto de Barcelona avanza en buenas condiciones desde su puesta en marcha en enero de 2008. En el primer año de funcionamiento, la sociedad Autometro, formada por Comsa Rail Transport, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya y Pecovasa, ha transportado un total de 63.343 automóviles en un total de 394 servicios entre la planta automovilística y el recinto portuario.

En 2009, COMSA Rail Transport ha puesto en marcha, a través de su sociedad participada Cargometro (junto con Renfe y Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya), un nuevo servicio ferroviario para el transporte de piezas de automoción de SEAT entre sus instalaciones de Zona Franca y Martorell (Barcelona). En el período de producción óptima, se prevé un total de 1.344 circulaciones de trenes anuales, con un volumen de 1.000.000 m³ de piezas de automoción.

Con la incorporación, en 2008, de tres locomotoras Euro 4000, serie 335, dos LDE, y la adquisición de tres Traxx de Bombardier, Comsa Rail Transport configura un parque de 28 locomotoras. Asimismo, adquirió 70 vagones plataforma portacontenedores y 66 cajas móviles, lo cual permite poner a disposición del servicio de transporte de mercancías para sus clientes de un parque de 108 vagones y 181 contenedores y cajas móviles para el transporte multimodal.

En el ámbito internacional, COMSA Rail Transport ha llegado a un acuerdo con la portuguesa TAKARGO para constituir de forma conjunta Ibercarga Rail. Esta sociedad ofrece una respuesta al mercado Ibérico mediante distintas soluciones de apoyo logístico, con la eficiencia que conlleva la posibilidad de realizar conjuntamente trenes regulares dentro de la Península y gestionados por una única entidad.

El principal objetivo de Ibercarga Rail es ofrecer soluciones logísticas integradas prestando especial atención al tráfico intermodal, desarrollando los corredores ferroviarios ibéricos, garantizando conexiones entre los principales puertos, plata-



formas logísticas y los principales centro de consumo españoles y portugueses.

El primer servicio iniciado entre ambos países consiste en el transporte intermodal de bobinas de papel y papel reciclado entre la fábrica de un grupo papelero de Zaragoza y sus clientes de Portugal. El siguiente enlace establecido corresponde al corredor entre la terminal de Adif de Abroñigal (Madrid) y La Alverca (Lisboa), y el tercer enlace hispano-portugués se realiza entre el municipio portugués de Entroncamento y la terminal de Adif en Constantí (Tarragona).

Continental Rail

Adif concedió el pasado 24 de noviembre de 2007 a Continental Rail el certificado de seguridad y el 14 de octubre de 2006 la Dirección General de Ferrocarriles había otorgado la licencia de empresa ferroviaria. Continental Rail pertenece al grupo ACS y está participada al 50

por ciento por Vías y Construcciones, empresa constructora, y por Continental Auto, empresa de transporte por carretera. Se constituyó el 17 de mayo de 2000. Realiza tracción exclusiva y transporte ferroviario de mercancías, además de gestión y alquiler de locomotoras para el transporte y construcción de infraestructura. Cuenta con 30 locomotoras, 6 de ancho ibérico, y 36 personas conductoras de trenes. Es adjudicataria del tranvía de Vélez-Málaga.

En sus inicios se centró en los contratos de tracción firmados con el Gestor de Infraestructura Ferroviaria, GIF, para el transporte ferroviario de los materiales de construcción en las nuevas líneas. El primer contrato de estas características fue el "Transporte por la vía de ancho internacional de los materiales necesarios para la construcción de la Línea de Alta Velocidad Madrid - Zaragoza - Barcelona - Frontera Francesa", adjudicado en noviembre de 2000.

En diciembre de 2003 firmó el contrato de tracción para los servi-

cios de transporte por la vía de ancho normal europeo de 1.435 mm de los materiales necesarios para la construcción y realización de pruebas de la Línea de Alta Velocidad Córdoba-Málaga y el suministro de dos vehículos biviales.

En febrero de 2009, Continental Rail amplió su flota de tracción con una nueva locomotora Euro 4000 que presta servicio en los trenes de seiscientos metros entre Valencia y Madrid, donde también opera Renfe. La locomotora, matriculada como 335-016, es responsable de la marcha del tren que Continental Rail opera entre el Puerto de Valencia y el Puerto Seco de Madrid. El Puerto Seco de Madrid, situado en Coslada, y único con la condición de aduana marítima, está adjudicado a la empresa Conte Rail, participada por ACS y Renfe.

Continental Rail mueve sus trenes entre Valencia y Madrid tres veces por semana y sentido, circulando de manera alternativa en un sentido u otro con la misma compo-

sición de tracción y remolcado. Los trenes circulan sin efectuar paradas entre Valencia-Fuente de San Luis y Madrid-Santa Catalina. En esta última estación fraccionan sus trenes para poder llegar hasta las estaciones de Abroñigal y Puerto Seco de Madrid.

En fechas recientes se ha superando el periodo de pruebas con otra locomotora similar, la 335-018, con la que Continental Rail incrementará su oferta comercial.

Los trenes de Continental Rail tienen una longitud de 588 metros, transportan unas 1.200 toneladas y están compuestos por 37 plataformas capaces de transportar 83 contenedores. Esta oferta de vanguardia ha validado su éxito en más de un mes de circulaciones continuas y es la base para futuros proyectos.

La oferta de trenes de Continental Rail se complementa con otros tráficos de contenedores entre Valencia y León. Estos trenes son actualmente unos de los trenes mercantes de más recorrido en España, con 930 kilómetros, y están especializados en tráficos agrícolas. En la tracción de estos servicios Continental Rail tiene dedicadas sus dos locomotoras de la serie 333. Además, Continental Rail mantiene una línea abierta de trenes desde Madrid hacia Valladolid vinculada al sector automovilístico.

Euro Cargo Rail España

Euro Cargo Rail España, filial de English Welsh & Scottish Railway perteneciente al grupo de la empresa ferroviaria alemana Deutsche Bahn, puso su primer tren en servicio en diciembre de 2008, con locomotoras Euro 4000 de Vossloh, alquiladas a Angel Trains, como flota de tracción, ya que recibió el certificado de seguridad en septiembre de 2008, otorgado por Adif.

EWS, English, Welsh & Scottish Railway, es la mayor empresa ferroviaria del transporte ferroviario de mercancías en Reino Unido. Fue inscrita en el Registro Especial Ferroviario del Ministerio de Fomento al tener licencia en otro país europeo. La empresa EWS International está

especializada en transporte de cargas completas en los campos de la energía, las mercancías industriales y la construcción.

En agosto de 2007 EWS inició su andadura en el mercado español con la constitución de Euro Cargo Rail España. El Ministerio de Fomento aceptó su licencia como operador internacional en enero de 2008. El estreno como el primer operador ferroviario internacional en la red española tuvo lugar el pasado 4 de diciembre con un tren de contenedores entre Barcelona y Zaragoza.

Euro Cargo Rail tiene la aspiración de convertirse en la principal alternativa a los servicios de carga de Renfe en España. Se basa en convencer con su oferta de servicios a los exportadores e importadores, a los almacenistas españoles para que cambien la carretera por el ferrocarril en sus expediciones de mercancías, y hacerlo posible y rentable. También pondrá al servicio del mercado español sus sinergias como primer grupo transfronterizo del mercado paneuropeo.

Según EWS, España tiene una gran ventaja y es que se trata de un estado con una alta capacidad de consumo interno, ya que el 75 por ciento de los bienes que se producen se consumen en su propia sociedad, lo que genera una ingente tarea de transporte de carga doméstica. La gran desventaja, dice Euro Cargo Rail, es que el cliente objetivo español todavía no se ha convencido de que este modo de transporte está cambiando y puede ser una buena alternativa. Es particularmente negativo que se haya instalado en el mercado español la creencia de que el tren sólo es útil si es capaz de reventar en precio la oferta del transporte por camión.

Euro Cargo Rail, comenzó sus operaciones el pasado 4 de diciembre de 2008 con un tren de mercancías que cubrió el trayecto entre la terminal logística de Can Tunis hasta Zaragoza. Esta primera circulación consistió en una composición de 12 plataformas con 24 contenedores de la empresa naviera MSC en un tiempo de viaje seis horas. La empresa cuenta con cinco locomotoras Euro 4000 explotadas en régimen de lea-

ing y que son propiedad de Angel Trains.

En enero de 2009 Euro Cargo Rail solicitó ampliación de capacidad en la infraestructura de Adif, ya que había recibido certificado para la prestación de servicios de transporte de mercancías en el triángulo Madrid, Barcelona, Valencia, que incluye destinos como Zaragoza. La compañía quiere incrementar su cobertura de servicios y ha solicitado ampliación de líneas para operar en los corredores Barcelona-Portbou, Madrid-Hendaya, Madrid-Burgos (que incluye Valladolid), Venta de Baños-Gijón, Venta de Baños-Santander y Miranda de Ebro-Bilbao. Euro Cargo Rail va a solicitar las autorizaciones pertinentes para poder transportar también mercancías peligrosas.

En cuanto a personal para la conducción de trenes, Euro Cargo Rail cuenta con cinco jefes habilitados para ejercer de formadores y con otras 28 personas conductoras, también titulada, 33 en total. Además tiene a otras 12 personas en proceso de formación.

Fesur, Ferrocarriles del Suroeste

El Ministerio de Fomento concedió a finales de mayo de 2008 la licencia de empresa ferroviaria a la empresa Ferrocarriles del Suroeste, Fesur, constituida en el año 2007 por el Grupo Alfonso Gallardo y Gea 21 a partes iguales con la finalidad de transportar por ferrocarril parte de sus propias mercancías.

Fesur ha comprado a CAF un total de nueve locomotoras más las piezas de parque de esas locomotoras por unos 35 millones de euros. De forma paralela se constituyó una empresa de fabricación de vagones Compañía de Vagones del Sur, para atender la demanda de la propia empresa de 400 vagones de mercancías por ferrocarril que serán las que acompañarán a las locomotoras en la explotación.

Las locomotoras adquiridas tienen la particularidad de ser duales, tracción diésel y tracción eléctrica, por lo que podrán consumir energía

eléctrica en las líneas y ramales electrificados.

Fesur operará principalmente por las líneas de Sevilla – Zafra - Jerez de los Caballeros, Huelva – Zafra - Jerez de los Caballeros y La Calahorra - Bobadilla con una previsión en el volumen de mercancías transportadas de unos 2,5 millones de toneladas al año.

La Compañía de Vagones del Sur, CVS, se ha instalado en la localidad jienense de Linares y en ella participan Alfonso Gallardo, GEA 21 y CAF-Santana.

Otras operadoras de mercancías

Logística y Transporte Ferroviario.- Está constituida por dos empresas del grupo ACS, Syntax Logística y Autoterminal. Ha registrado la solici-

tud de capacidad para operar transporte de mercancías. Se ha especializado en el transporte y gestión del tráfico de automóviles.

Logitren Ferroviaria.- Obtuvo la licencia de empresa ferroviaria a mediados de 2008. Forma parte del grupo constructor Torrescamara, siendo creada en julio del 2007, y espera iniciar su actividad cuando disponga del certificado de seguridad.

Sicsa Rail Transport.- Es una agencia de transporte habilitada para solicitar la adjudicación de capacidad en la red de Adif. Sus accionistas son ACS (57,14 por ciento) y las empresas de transporte marítimo Bergé, M. Romeo y Marítima Dávila. Sicsa Rail, está en proceso de finalizar la absorción de Container Train, del Grupo Dragados que también forma parte de ACS. La solicitud de capacidad pre-

sentada es para efectuar transporte combinado multimodal.

Tracción Rail.- Está participada con el 98,33 por ciento por Azvi y con el 1,67 por el Grupo Empresarial de Azvi, ambas del grupo constructor Azvi. Realiza transporte ferroviario de mercancías. Comenzó sus operaciones el 23 de abril de 2008 con un transporte en pruebas de aceite de palma entre Huelva y Valdetorres, Badajoz, después de haber obtenido el certificado de seguridad el 20 de febrero de 2008.

Tramesa.- Desde su origen, hace más de 30 años, esta ligada estrechamente al ferrocarril y al transporte de productos químicos. Aporta, si es necesario, almacenes con acceso ferroviario y de carretera y depósitos de contenedores que permitan hacer las entregas en las mejores condiciones.