

	Previsión. Cierre 86	Presupues- to 87
TOTAL INGRESOS.....	211.677	218.416
INGRESOS COMERCIALES.....	148.453	154.416
● Viajeros.....	58.201	60.900
● Mercancías.....	52.300	54.900
● Transportes por carretera.....	9.316	9.900
● Ingresos varios.....	28.636	28.716
INGRESOS COMPENSATORIOS.....	63.224	64.000
GASTOS.....	254.270	253.650
● Personal.....	141.556	138.274
● Energía de tracción.....	21.524	22.949
● Materiales y servicios.....	66.111	65.102
● EUDT.....	2.992	3.019
● Consumo de materiales.....	16.311	15.656
● Servicios del exterior.....	29.585	28.100
● Transporte por carretera.....	7.450	7.733
● Gastos financieros.....	5.233	6.048
● Gastos generales.....	4.540	4.546
● Amortizaciones.....	25.079	27.325
RESULTADOS DE GESTION.....	- 42.593	- 35.234
Costes de financiación.....	56.944	58.340
RESULTADOS ANTES DEL I. G. A. E. .	- 162.761	- 157.574
Ajustes IGAE.....	- 39.000	- 39.816
RESULTADOS DESPUES DE I. G. A. E.	- 201.761	- 196.890

quier caso, la norma en este campo ha sido el cambiar la financiación cara por otra más barata.

La política de austeridad, sin embargo, no ha frenado el impulso de modernización de la Red. García Valverde enumeró, como principales realizaciones en el ejercicio de 1986, el au-

mento de velocidad hasta 160 km/h. en el triángulo Madrid-Barcelona-Valencia-Madrid, el plan de renovación de coches de cercanías, el plan de modernización de estaciones, la conversión de trenes expreso en trenes estrella, la introducción del video-tren, la puesta en marcha de los coches guarde-

ría, coches rail-club, etc. Hizo igualmente hincapié, apuntándolo como logro del 86 y objetivo prioritario para los próximos ejercicios, en la potenciación de la política comercial: «Hay que vender la imagen del ferrocarril», subrayó.

Subida de tarifas

RENFE va a solicitar del Gobierno un incremento medio de tarifas para 1987 del 5 por 100. Pero para el presidente de la empresa, los criterios que presidirán este ajuste van a ser diferentes de los de años anteriores. En primer término, se pretende acabar con la actual complejidad a la hora de establecer el importe de cada billete, clarificando la variedad de descuentos que pueden apli-

ABONO DE TRANSPORTES, RECORRER MADRID A MEJOR PRECIO

El Consorcio de Transportes de la Comunidad de Madrid ha lanzado un nuevo método para viajar en trenes de cercanías, Metro y autobús en la provincia madrileña. Se trata del *Abono Transportes*, una tarjeta que faculta a su poseedor a viajar en estos medios de transporte y que se ha presentado a través del mensaje publicitario «Móntate de abono, móntate en todo». La tarjeta —de *posmoderno* diseño— es personal e intransferible, y lleva un espacio reservado para la foto del titular. En la tarjeta hay que colocar un cupón que confiere validez al abono durante treinta días, y cuyo precio oscila entre las 3.000 y las 4.500 pesetas, según la extensión de las áreas en que se utilice. Este sistema, cuyo funcionamiento ha empezado con el año nuevo, es el primer paso del Consorcio de Transportes de Madrid



para mejorar la eficacia de los transportes colectivos mediante la coordinación del Metro, ferrocarriles y autobuses, de cara a efectuar los desplazamientos de manera más rápida, cómoda y barata. Para que montárselo en Madrid sea más fácil.

cárese. En segundo lugar, se quiere romper con la idea de que el precio de cada trayecto debe deducirse directamente de la cantidad de kilómetros del recorrido, ajustándolo al coste real, en función de variables como la ocupación y otros factores.

Requerida su opinión sobre la huelga de los ferrocarriles franceses, García Valverde apuntó que su incidencia sobre la actividad de RENFE estaba resultando muy negativa. En el campo del tráfico de viajeros, la coincidencia del movimiento huelguístico con las fechas de Navidad y, en el tráfico de mercancías, la coincidencia con la campaña de exportación de cítricos, hacían que la compañía evaluase las pérdidas diarias durante el período de duración del conflicto entorno a los 30 millones de pesetas.

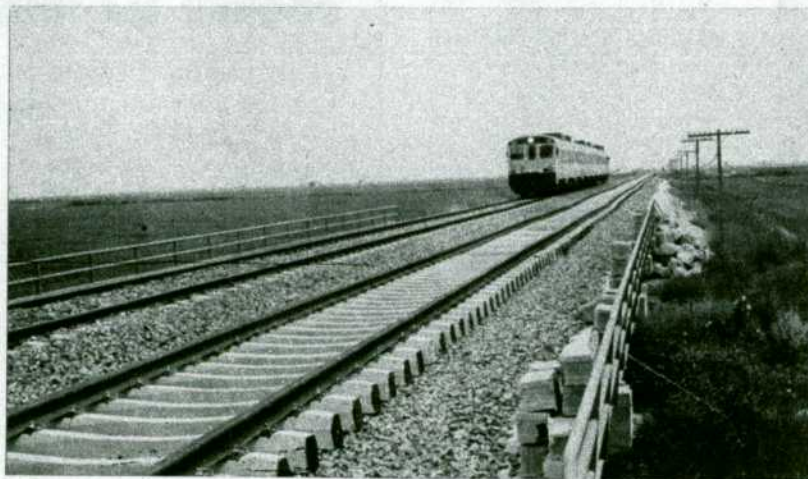


DIEGO FERNANDEZ

Remodelación de la estación de Silla y vía doble hasta Cullera

Viaductos para evitar inundaciones. Paso superior sobre la carretera nacional 332. Litigio con Sueca. Proyecto ampliación terminal de contenedores en Silla.

En Silla, el ramal a Cullera y Gandía se desvía, en vía única y ante el edificio de viajeros, en el pk. 100,6 del ferrocarril La Encina-Valencia, tramo de vía doble desde Xátiva, debido al máximo aprovechamiento del trazado del ferrocarril de vía estrecha de Silla a Cullera, cuando la Compañía del Norte lo ensanchó en 1935. Una situación peligrosa, que se agudiza en la actualidad al estar en el circuito a 160 km/h. Madrid-Valencia, que quedará solucionada con los nuevos accesos para vía doble que sustituyen al antiguo trazado hasta el km. 2,410 y benefician al Ayuntamiento de Silla en sus acondicio-



Entre Sollana y Sueca, primer viaducto de cota baja. Aproximándose a gran velocidad Man procedente de Cullera y Gandía. 1986.

namientos urbanos. Vía doble junto a la línea general, que en sentido Madrid quedará en estuche, durante 889 metros en sentido Gandía y 1.367 en la de retorno. La primera, mediante un bucle, pasará bajo la general en pk. 98,726 para unirse, con un recorrido de 2,953 km. desde la estación, en el pk 2,410 ya mencionado del actual trazado a Cullera y Gandía. En sentido Valencia, el aumento de recorrido será de 489 metros, recibiendo cerca de Silla el enlace del ramal Ford. Obras que comprenden principalmente cuatro pasos a distinto nivel para caminos agrícolas, acondicionamiento de una quinta vía en la estación de Silla para detención de trenes, una vía mango de 495 metros en sentido La Encina y modificaciones de desvíos.

Seguridad en la circulación, que ha quedado mejorada con la entrada en servicio, en el mes de agosto, de un paso superior para la N-332, sustituyendo al paso a nivel del pk. 2,772 del mencionado ferrocarril a Cullera, obra que

