

40 LOCOMOTORAS ALCO DE LAS SERIES 1.300 Y 1.600, Y 150 COCHES 8.000

## Renfe negocia la venta de su material usado, con destino a la red india.

La Dirección de Operaciones Internacionales de Renfe y el Ministerio de Ferrocarriles de la India, mantienen negociaciones para la compra, con destino a la red ferroviaria de aquel país asiático, de cuarenta locomotoras Alco de 1.100 y 1.500 caballos, y de ciento cincuenta coches 8.000, que llevan entre 20 y 25 años circulando por vías españolas.

Roberto Carballo y Pilar Lozano.

**A** petición del consejero de Material Rodante del Ministerio de los Ferrocarriles Indios, señor Kitson, la compañía española Renfe prepara una oferta para la venta de un paquete de material de segunda mano, con destino a la explotación ferroviaria en aquel país asiático.

El material que se incluye en la oferta, en principio, consiste en cuarenta locomotoras Alco de 1.100 y 1.500 caballos de potencia, y en ciento cincuenta coches de la serie 8.000, con una media de vida activa en vías de la red nacional, que oscila entre los 20 y 25 años. Tanto las locomotoras como el material remolcado se encuentra en servicio en las líneas de Renfe.

Las gestiones de la operación por parte española, están siendo dirigidas por Manuel Díaz del Río, director de Renfe. Díaz del Río viajó recientemente a la India para entrevistarse con diversos altos cargos de la administración ferroviaria de aquel país.

Durante la visita mantuvo conversaciones con el Consejero de Material Rodante, señor Kitson, y con el Consejero de Finanzas, señor Mitra. Ambos tienen

la categoría de secretarios de Estado en el Ministerio de Ferrocarriles. Se entrevistó además con el presidente de la Red de Ferrocarriles de la India, señor Prasad.

Por otra parte, la entidad financiera Barclays Bank, de fuerte implantación en el país asiático, y con una presencia significativa en España, ha hecho saber a las autoridades de Renfe que podría estar interesada en respaldar, y llegado el caso financiar, una transacción de estas características.

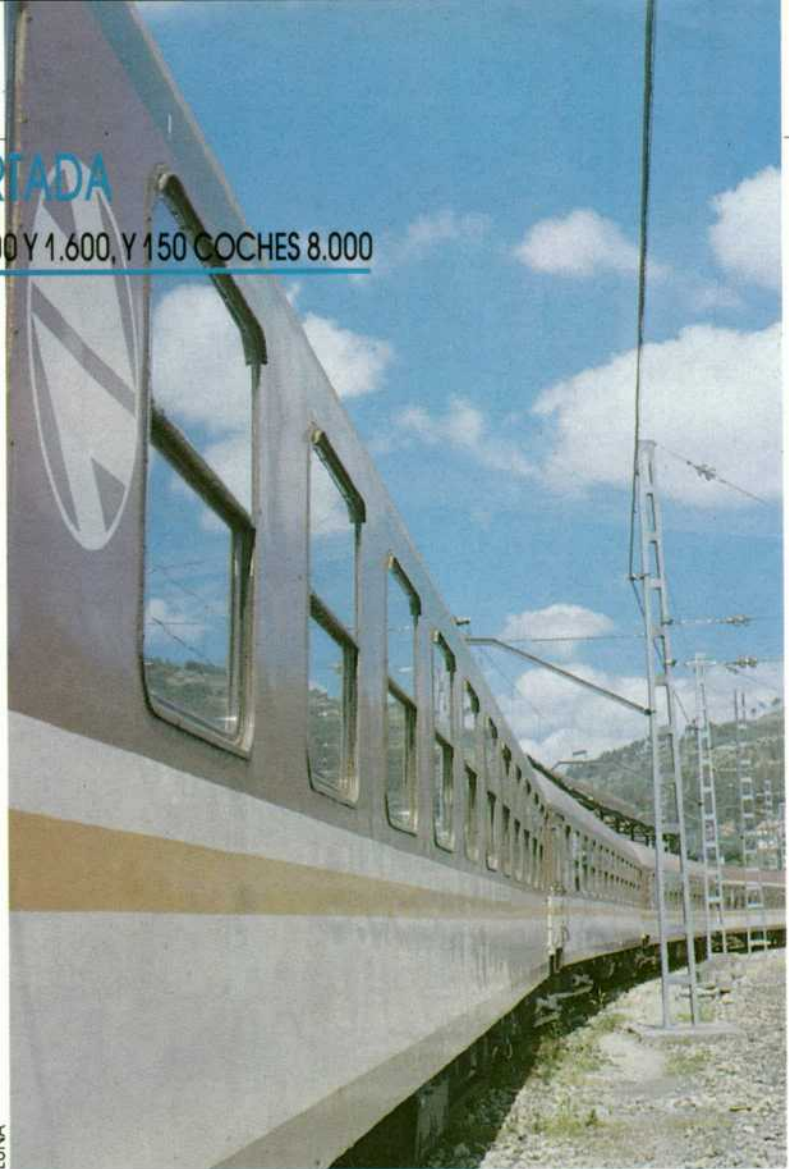
A pesar de que todavía no se ha concretado la operación de venta de las 40 Alco y de los ciento cincuenta coches 8.000, se estima que el material podría alcanzar un precio aproximado entre el 15 y el 20% de su coste inicial "a estrenar". Tanto las máquinas como los remolques se transportarán a la India en su actual estado de conservación, realizándose en talleres indios las operaciones de remozamiento que se consideren oportunas, y los posteriores trabajos de mantenimiento. Se calcula, de igual modo, que la dependencia de repuestos podría suponer para Renfe unos ingresos adicionales entre el 5 y el 10 por ciento de

los precios iniciales, a lo largo de los diez o doce próximos años.

Aunque las negociaciones mantenidas se refieren exclusivamente al material reseñado, tanto la parte española como la india, han mostrado su interés por avanzar hacia un marco de acuerdo que podría tener una mayor amplitud.

La potencialidad de dicho acuerdo, se fundamenta obviamente, en la similitud casi exacta que existe entre el ancho de vía de Renfe, y 34.000 kilómetros en las líneas de mayor tráfico de la red india. La diferencia entre ambos anchos es de dos milímetros, lo que la deja dentro de tolerancias, con una magnitud muy por debajo de las variaciones permitidas internacionalmente. Otros dos países vecinos, como son Pakistán y Sri Lanka, comparten ancho con la India, lo que configura una extensa área geográfica de interés dentro del tipo de intercambio que se plantea.

En las conversaciones entre Manuel Díaz del Río y sus interlocutores indios, se introdujo la posibilidad de suscribir un acuerdo a diez años, prorrogable



LUNA

# UIIMP

UNIVERSIDAD INTERNACIONAL MENENDEZ PELAYO

ORGANIZA

FUNDACION DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

PATROCINA

MINISTERIO DE TRANSPORTES, TURISMO  
Y COMUNICACIONES

RENFE

SEMINARIO

EL FERROCARRIL EN LA SOLUCION  
DEL TRANSPORTE EN LAS  
CIUDADES Y SU ENTORNO



SANTANDER DEL 17 AL 20 SEPTIEMBRE 1990

## LA INDIA FERROVIARIA EN CIFRAS

### Ferrocarril Central

- Longitud de vía: 6.815 km, de los que 5.774 tienen un ancho de 1.676 mm; 737 km, de 762 mm y 303 km de 610 mm.
- Carga transportada: 89 millones de toneladas; 36.709 millones de toneladas/km; 54.425 millones pasajeros/km.
- Material rodante: 291 locomotoras de vapor, 273 eléctricas, y 645 diesel; 6 automotores, 3.274 coches; 756 unidades eléctricas; 54.174 vagones.

### Ferrocarril del Este

- Longitud de vía: 4.270 km, de los que 4.138 tienen un ancho de 1.676 mm y 132 km de 722 mm.
- Carga transportada: 81 millones de toneladas; 23.152 millones de toneladas/km; 25.698 millones pasajeros/km.
- Material rodante: 576 locomotoras de vapor; 294 locomotoras eléctricas, 373 diesel; 4.543 coches; 59.614 vagones.

### Ferrocarril del Noreste

- Longitud de vía: 5.163 km, de los 862 tienen un ancho de 1.676 y 4.301, de 1.000.
- Carga transportada: 12.700 millones de toneladas; 5.766 millones de toneladas/km; 18.611 millones de pasajeros/km.
- Material rodante: 592 locomotoras de vapor y 115 diesel; 2.751 coches; 5 automotores diesel; 20.047 vagones.

### Ferrocarril de la Frontera Noreste

- Longitud de vía: 3.739 km, de los que 763 tienen un ancho de 1.676 mm, 2.288 km de 1.000.
- Carga transportada: 4.100 toneladas; 53.900 millones pasajeros/viaje.
- Material rodante: 365 locomotoras de vapor y 115 diesel; 2.369 coches; 10.711 vagones.

### Ferrocarril del Norte

- Longitud de vía: 10.975 km, de los que 7.502 tienen un ancho de 1.676 mm, 3.214 km de 1.000 mm y 259 km de 762 mm.
- Carga transportada: 30.474 toneladas/km; 37.206 millones de pasajeros/km.

### Ferrocarril Central del Sur

- Longitud de vía: 7.204 km, de los que 3.504 son de 1.676 mm y 3.700 km de 1.000 mm.
- Carga transportada: 22.241 millones toneladas/km; 21.574 millones pasajeros/km.
- Material rodante: 473 locomotoras de vapor, 114 eléctricas y 399 diesel; 2.682 coches y 48.102 vagones.

### Ferrocarril Sureste

- Longitud de vía: 7.115 km, de los que 5.635 tienen un ancho de 2.866 mm y 1.480 de 762 mm.
- Carga transportada: 43.200 millones de toneladas/km; 16.366 millones de pasajeros/km.
- Material rodante: 402 locomotoras de vapor, 411 diesel y 354 eléctricas; 3.228 coches; 51 unidades eléctricas; 105.639 vagones.

### Ferrocarril del Sur

- Longitud de vía: 6.756 km, de los que 2.309 son de 1.676 mm, 4.298 de 1.000 mm y 148 de 762 mm.
- Carga transportada: 117.638 millones de toneladas/km; 21.904 millones pasajeros/km.
- Material rodante: 230 locomotoras de vapor, 71 eléctricas, 267 diesel; 285 remolques; 4.622 coches; 10 automotores; 25.885 vagones.

### Ferrocarril del Oeste

- Longitud de vía: 9.899 km, de los que 3.300 son de 1.676 mm, 5.500 de 1.000 mm y 1.099 de 762 mm.
- Carga transportada: 45.900 toneladas y 1.069 millones de pasajeros/viaje.
- Material Rodante: 781 locomotoras de vapor, 403 diesel y 121 eléctricas; 202 coches motores eléctricos; 4.375 coches; 55.575 vagones.



ble, por el que se vendería a aquel país asiático todo el material ferroviario que, por efecto de la renovación acelerada que está sufriendo la red española, quedará fuera de servicio en nuestro país.

Las necesidades de material de la India, vienen determinadas por la existencia de una extensísima red ferroviaria, que se ha convertido, a lo largo de los años, en una pieza clave en los transportes internos de aquel inmenso país. Dicha red cuenta en la actualidad con tres anchos de vía.

El primero de ellos, y más importante, con 34.000 kilómetros de longitud, es el que tiene unas medidas prácticamente idénticas a las vías de Renfe. El segundo en extensión, con ancho métrico, cuenta con 23.000 kilómetros. Por último, existen 4.200 kilómetros de líneas con un ancho de 0762 milímetros.

El parque de tracción cuenta con 9.200 locomotoras. De ellas, 3.300 son de diesel, 4.400 de vapor, y 1.400 son eléctricas. En material remolcado, dispone en la actualidad de 30.400 coches de pasajeros y 347.000 vagones. El tráfico diario es de 7.000 trenes, que transportan 10,4 millones de pasajeros. El número de estaciones es de 7.100.

Esta dilatada red da trabajo a 1.620.000 ferroviarios fijos, y a más de 200.000 eventuales. En mercancías, se transportan 350 millones de toneladas anuales, a una distancia media de 730 kilómetros. Las composiciones alcanzar capacidades de arrastre

de hasta 9.000 toneladas. El 95% del carbón y del petróleo se transporta en tren.

El ferrocarril, en resumen, ocupa una cuota de mercado global del 40%, centrando el 85% de esta intensa actividad en las vías de ancho similar al de Renfe.

El Ministerio de los Ferrocarriles de la India, ha elaborado un plan de renovación para este medio de transporte, con horizonte en el año 2000. Las necesidades de material están en consonancia con las dimensiones de la red. Así está previsto adquirir en la próxima década 38.000 coches, 310.000 vagones y 4.000 locomotoras.

A la vista de la dimensión de las necesidades en la India, no resulta descabellado considerar viable un acuerdo global, que incluya la posible transacción de todo el material ferroviario de Renfe, que aún estando en buen estado, no se ajuste a los estándares de calidad en el servicio que exige el usuario español.

La compañía española está elaborando un calendario de "jubilaciones" de material, para poder utilizarlo en las negociaciones con el Ministerio de los Ferrocarriles del país asiático. Sin embargo, pueden existir dificultades a la hora de evaluar el tiempo de vida útil de cada tipo específico de material, ya que puede alargarse o acortarse significativamente, en función de cuál sea la decisión gubernamental sobre la extensión del cambio de ancho de vía. □