

Tras el acuerdo firmado por Renfe con la comunidad autónoma de Aragón sobre trenes regionales, 1993 reflejará la mayor parte del trabajo que Regionales está ahora desarrollando. En ese año se firmarán el mayor número posible de acuerdos con distintas comunidades autónomas para el mantenimiento de servicios deficitarios. El de Aragón es sólo el primero al que podrán seguir otros con Jaén, Murcia o Galicia.



**CINCO CIUDADES GENERAN EL 80 POR CIENTO DE LOS TRAFICOS**

# Regionales prepara acuerdos con las autonomías para mantener líneas deficitarias

**E**l acuerdo firmado el pasado mes de julio entre la presidenta de Renfe, Mercé Sala, y el consejero de Ordenación Territorial de la Diputación General de Aragón, Luis Acín, es el primero de una serie de acuerdos que la compañía ferroviaria está negociando en distintas comunidades autónomas sobre trenes regionales.

Además de éste, el equipo que dirige el director gerente de Regionales, Antonio Gómez Templado, está en conversaciones para asegurar servicios en Jaén, Murcia y Galicia.

Respecto a las informaciones aparecidas sobre el próximo cierre por parte de Renfe de un gran número de líneas, Antonio Gómez Templado se muestra categórico. "Los cierres de líneas se aprueban en Consejo de



Ministros a propuesta del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT). Nosotros no tenemos ninguna competencia para cerrar líneas. Es más, según especifica la Ley de Ordenación del Transporte Te-

restre, cualquier modificación de más del 25 por ciento del servicio en una línea tiene que ser aprobado con anterioridad por el MOPT. Estamos cumpliendo escrupulosamente con el Plan de Empresa para 1992 que pre-

veía una reducción del 6,5 por ciento de km/tren". En este sentido, a partir de octubre Regionales reducirá este ratio un 3 por ciento para cumplir lo previsto en el Plan de Empresa.

"Lo que si resulta evidente -continúa Gómez Templado- es que tras la directiva comunitaria sobre transporte en la CE, los servicios de Cercanías y Regionales pueden ser financiados por las administraciones públicas. En el caso de los trenes regionales, por su componente de servicio público y factor de equilibrio territorial, si el Estado no se hace cargo de la financiación de líneas deficitarias, las administraciones locales pueden contribuir a la financiación de aquellos servicios que consideren de utilidad social. Las directrices del último Plan de Empresa señalan que por encima de 100 viajeros/tren se puede mantener el servicio en





LUNA

una línea". Y es que únicamente 20 corredores y cinco ciudades suponen el 80 por ciento de los tráficos de Regionales.

Las conversaciones en curso con la Diputación Provincial de Jaén giran en torno al mantenimiento de servicios ya existentes. Además el equipo de Gómez Templado pretende asegurar la conexión con el AVE de los trenes regionales de esta provincia.

Por su parte, las negociaciones con la comunidad autónoma de Murcia son quizás las más novedosas por su contenido. Las conversaciones mantenidas hasta ahora se orientan a la creación de un tren rápido Regional Expres entre Murcia y Madrid, con parada sólo en Albacete. Este tren, aprovechando material totalmente renovado, estaría destinado a una clientela potencial compuesta por hombres de negocios y ejecutivos. Contaría con servicio de restaurante, azafatas y, como novedad, varios "sponsors" que patrocinarían el tren. El objetivo es situar al pasaje en Madrid a las 11,30 de la mañana y retornar a la comunidad levantina por la tarde. De esta forma, la comunidad murciana vería considerablemente mejoradas sus comunicaciones con la capital del Estado.

También Galicia está en con-



LUNA

tacto con Regionales Renfe. El próximo año y la campaña de la Xunta de Galicia Xacobeo'93 son el motor de estas conversaciones.

El acuerdo bianual alcanzado en la comunidad aragonesa, calificado por ambas partes de "generoso y satisfactorio", supone asegurar unos servicios que Renfe no podía mantener por su déficit además de poner en marcha una vieja aspiración aragonesa: unir por ferrocarril las tres capitales de provincia aragonesas y conectar con Valencia. Un viaje de alrededor de cinco horas y media, con el que se plantea hacer una fuerte competencia a la carretera. El convenio firmado por Renfe contempla la entrega a la Diputación de 1.500 abonos mensuales ida/vuelta para los días valle. Todo a cambio de 130 millones de pesetas al año.

En Regionales Renfe se muestran muy esperanzados con la firma de estos convenios. Sobre todo después de conocer los resultados económicos de un verano que ha resultado histórico. En el mes de julio, Regionales transportó 2.190.000 viajeros, un incremento del 5,4 por ciento sobre 1991 y un 6 por ciento por encima de los objetivos marcados. Además, por primera vez, agosto transportó más viajeros que julio: 2.370.000, un 26,2 por ciento más que el año pasado. A pesar de la satisfacción que producen estas cifras, en Regionales se tienen los pies en el suelo. Mario Pavón, gerente de Marketing, señala que "de todas formas hay que tener en cuenta que 1991 y 1992 han sido dos años atípicos. El primero por las amenazas terroristas del verano y 1992 por los Juegos Olímpicos de Barcelona, la Exposición Universal de Sevilla, etc. Sin embargo, este producto tiene futuro en áreas con una determinada demografía".

El próximo 18 de octubre Regionales realizará un ambicioso cambio de horarios y aprovechará para lanzar dos nuevos productos regionales: el Cataluña Expres, que conectará las principales ciudades catalanas con Barcelona, y los trenes Delta, para lo que se está remodelando totalmente 10 unidades 440. □