

RENOVACION PARA REDUCIR DEFICIT Y MEJORAR LA ATENCION AL PUBLICO

Las estaciones se convertirán en centros de servicios

"La estación debe orientarse hacia el viajero. Existen distintos tipos de estaciones y distintos viajeros". Con estas palabras de Manuel Acero, director gerente de Estaciones de Renfe, se puede resumir la filosofía que ha empujado a la renovación de las estaciones de Renfe. La transformación de las estaciones de ferrocarriles en centros de servicio, allí donde sea posible, ya se está llevando a cabo en algunas de las principales estaciones del país.



Estación Puerta de Atocha en Madrid.



LUNA



Bilbao-Abando.

Jardín tropical en Puerta de Atocha.

Para ello se ha desarrollado una amplia metodología que recoge e identifica hasta un total de 221 componentes de calidad que los viajeros requieren.

Madrid-Chamartín, Zaragoza-Portillo, Valencia y Barcelona-Sants son los nombres pioneros de esta experiencia que pretende reducir déficit y mejorar los servicios de las estaciones aprovechando las experiencias vistas en Francia, Alemania, Inglaterra, Suiza e Italia.

Manuel Acero afirma que de todos estos antecedentes los que más le han gustado han sido "Alemania, por su forma de resolver los problemas, e Inglaterra, por su respuesta comercial".

En España, la estación de Barcelona-Sants ha sido la pionera. La reforma se terminó tres meses antes de que se iniciasen los Juegos Olímpicos. Sants contaba con el hándicap de ser una estación subterránea, poco luminosa, con un gran vestíbulo tipo contenedor y una escasa información. En un primer momento se ordenó el entorno cambiando la orientación de los aparcamientos y reforzando la intermodalidad. Además se hizo un profundo análisis y se establecieron una serie de códigos de colores para la información.

En definitiva la Gerencia de Estaciones invirtió 300 millones de pesetas para la mejora de la zona comercial y se hizo un concurso en el que finalmente quedó como concesionario exclusivo de las "pastillas" co-

merciales Equidesa. El resultado ha sido una mejora de los resultados económicos y un aumento de la superficie comercial de la estación. Así, mientras que antes de la reforma existían 1.095 metros cuadrados de superficie comercial de servicios de tipo B, tras la reforma esta cifra ha pasado casi a cuadruplicarse: 4.175 metros cuadrados. De igual forma el canon ha pasado de 3.970 pesetas/año a 127.300 pesetas/año. El canon unitario de pesetas/metro cuadrado/mes ha evolucionado de 302 a 2.240.

En Zaragoza-Portillo se ha planteado la mejora de la estación con una pequeña zona comercial que será totalmente compatible con la futura estación.

Por su parte, en Madrid-Cha-

martín se ha propuesto una mejora del proyecto urbanístico de la funcionalidad y de la cabeza sur de la estación. Tras un análisis de mercado de la zona, la Gerencia de Estaciones ha detectado una demanda insatisfecha que se podría cubrir con la instalación de una serie de zonas comerciales. Los planes de la gerencia es que antes de que acabe este año ya se inicien los trabajos para la instalación de zonas comerciales. Se prevé que se pase de una superficie comercial de 996 metros cuadrados a 2.441.

Finalmente en Valencia, el proyecto de mejora presenta una gran complejidad por las características de edificio histórico de la estación. Se ha puesto en marcha un programa de desalojos para liberar un ala de la estación de servicios ferroviarios y dedicarlo en el futuro a espacios comerciales. El plan está concebido para llevarse a cabo en tres años y al igual que en Barcelona lo está desarrollando Equidesa. Además se plantea el futuro intermodal de la estación con la construcción de una parada del nuevo metro valenciano. □