

NUEVOS TRENES E INFRAESTRUCTURAS PARA LA VELOCIDAD ALTA

En 1996 Barcelona y Valencia estarán unidas en menos de dos horas

Con una inversión en infraestructuras de 132.000 millones de pesetas, en 1998 el ferrocarril circulará en el Corredor Mediterráneo a velocidades superiores a los 200 km/h. Renfe tiene prevista para octubre de 1996, la puesta en servicio de seis ramas del tren AVE de ancho Renfe, trenes Talgo y los D-200, material reformado en Renfe, todos ellos, servicios de altas prestaciones. El tren unirá Barcelona y Valencia en menos de tres horas.



El Corredor Mediterráneo es una de las estrellas de la UN de Largo Recorrido de Renfe, por su positiva evolución tanto en número de viajeros como en ingresos. El incremento en 1995 respecto al año anterior ha sido de un 16,6 por ciento en ingresos económicos y de un 17,4 por ciento en número de viajeros. El índice medio de ocupación es del 60 por ciento con una subida de hasta el 100 por cien en fines de semana, períodos en los que además se doblan todas las composiciones. Para este año está previsto un superávit de 124 millones, sobre unos costes de explotación que pueden alcanzar los 3.641 millones de pesetas.

El corredor cubre una zona

de alta densidad de población, 22.000 habitantes por kilómetro cuadrado. Sus casi 8 millones de habitantes viven en su mayoría en grandes localidades de fuerte expansión económica, con un nivel de renta superior en un 13 por ciento a la media nacional, lo que provoca que se produzca una alta movilidad geográfica. Además, la zona es de gran atractivo turístico y en ella se genera el 40 por ciento del PIB español.

Todas estas características, diseñan un mercado potencial en alza que el ferrocarril está muy interesado en captar. Según Carmen Prat, gerente del Corredor Mediterráneo, "las perspectivas son excelentes".

El salto cualitativo para el ferrocarril se espera que se produzca a partir de octubre de 1996. En esas fechas - aun-



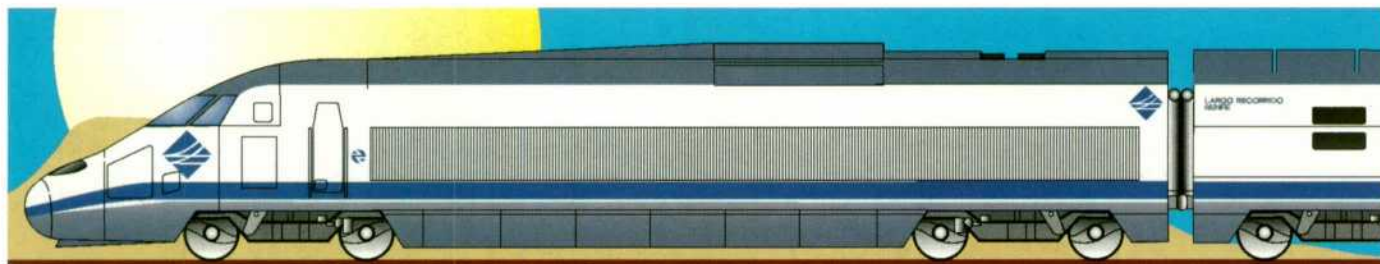
Carmen Prat.

que sin finalizar completamente las obras de adecuación a 200-220 km/h- se pondrá en marcha un plan de actuación integral de este corredor, que supone una mejora radical del servicio en todos los aspectos: tiempos de viaje, calidad de

los trenes, tarifas, frecuencias, servicios en estaciones y servicios a bordo, etc.

Una de las principales bazas de los nuevos servicios es la puesta en funcionamiento de las seis ramas de velocidad alta mediterránea. Pero no es la única. Junto a estos trenes que en octubre del 96 cubrirán la relación Valencia-Barcelona en 2 horas y 45 minutos (actualmente el tiempo de viaje es de 3 horas 55 minutos) y en 2 horas y 15 minutos a partir de 1998 -cuando terminen las obras- se mantendrán los Talgo con un nivel alto de prestaciones y se pondrán en servicio las nuevas composiciones D-200. Se trata de los coches 10.000 de Renfe que se transformarán con un nivel muy elevado de calidad y confort, tanto en su diseño interior

Largo Recorrido



El tren de velocidad alta

A finales del próximo mes de febrero comenzarán las pruebas de las ramas de los trenes V.A.M. (Velocidad Alta Mediterránea), nombre provisional que se le ha puesto a la espera de la adopción de un nombre comercial definitivo.

Se trata de seis de las ramas AVE que en su día Renfe encargó a GEC Alstom para Madrid-Sevilla. Dado que el número de trenes resultaba excesivo para la explotación de esta línea, las seis ramas pendientes de entrega se han construido con ancho Renfe, destinadas a los servicios de velocidad alta en el Corredor Mediterráneo.

Pocas son las diferencias entre estos trenes y los clásicos AVE. En su aspecto exterior se mantienen los colores blanco y azul, aunque la franja de este color es más ancha y se ha pintado algo más elevada. Además, desaparece el nombre de AVE y se incorpora el logotipo propio del tren -todavía sin definir- y el de largo recorrido de Renfe.

En el interior, los cambios nimios. En el coche cafetería se ha corregido el

ancho de la barra -una modificación que ya se ha incorporado también al último AVE entregado- y se han habilitado pequeñas consignas individuales para depositar el equipaje. Por otra parte, la clase club desaparece. Una última variación se refiere a las tapicerías y moquetas, donde lógicamente se ha retirado el logotipo AVE, y donde se ha variado levemente la tonalidad de los colores.

La disposición de remolques de cada rama es dos cabezas tractoras en los extremos, tres remolques de preferente con 39 plazas y consignas (uno de ellos sustituye al remolque de club del AVE), un remolque cafetería, tres remolques de clase turista con 56 plazas cada uno, un remolque de clase turista de 45 plazas con furgón y por último, la segunda cabeza tractora.

En la parte tecnológica las principales diferencias están en que incorporan bogies de ancho Renfe y que el pantógrafo es de corriente continua adaptado para 3.000 voltios. La velocidad máxima comercial de estas ramas será de 220 km/h, aunque en las prue-

bas que se iniciarán en febrero la velocidad mínima será de 240 km/h.

Según Julio Vela, gerente de condiciones de material de la Dirección de Material Alta velocidad, todos los cambios son reversibles si en el futuro es necesario. De hecho, estos trenes están cedidos temporalmente a la UN de Largo Recorrido por la UN del AVE, dirección a la que pueden revertir.

Las seis nuevas ramas de velocidad alta suponen una inversión de 17.500 millones de pesetas. Es decir, cada tren cuesta 2.900 millones de pesetas. Para Julio Vela "este precio no es elevado, ya que el coste del tren es muy pequeño comparado con el de la infraestructura. En el caso del AVE el material sólo supuso en torno al 10 por ciento de toda la inversión. En la línea de velocidad alta el porcentaje es mucho menor. Pero además hay que tener en cuenta que el tren estaba ya diseñado y eso resulta mucho más barato que desarrollar una nueva tecnología. Es un tren magnífico y esta es la solución más económica para un tren de altas prestaciones". □

como para un excelente comportamiento dinámico a 200 km/h. La reforma se realizará en los talleres de Renfe en Málaga.

Las ramas de velocidad alta mediterránea harán seis servicios en cada sentido, tres de ellos con prolongación hasta Alicante. Partirán de la estación de Barcelona Sants y tendrán paradas en Tarragona y Castellón, para finalizar su recorrido en Valencia Término. Este viaje en 2 horas y 15 minutos, según Carmen Prat "es muy competitivo, teniendo en cuenta que es de centro a centro de ciudad. En este sentido esperamos muy buenos resul-

tados". Las ramas que lleguen a Alicante cubrirán el trayecto en 4 horas y 50 minutos en 1996 y 4 horas y 10 minutos a partir del 98.

El servicio se completará con 3 Talgos en cada sentido que seguirán su recorrido hasta la frontera (uno de ellos con extensión a Montpellier) y hasta Murcia, logrando la plena integración en el arco mediterráneo (Valencia-Barcelona-Marsella-Génova-Florenia-Roma-Nápoles, 2.300 kilómetros que se espera puedan recorrerse a principios del próximo siglo en 11 horas). También para las paradas intermedias están previstos dos servi-

cios del material convencional D-200. En total habrá once circulaciones diarias en cada sentido.

Además de la intensificación de la frecuencia de los servicios está prevista una política tarifaria muy flexible, por ejemplo con la habilitación de "bonos-corredor" que permitirán utilizar indistintamente cualquiera de los trenes. Con descuentos e incentivos se pretende lograr que los usuarios sean fieles al producto. En cuanto a los precios, los criterios generales es que sean muy competitivos, un poco por encima de los actuales del Inter-



Viaducto del Ebro.

Largo Recorrido

El Corredor Mediterráneo

Por su parte, los servicios a bordo, que se adjudicarán por concurso, tendrán un nivel de prestaciones semejante al AVE. También las estaciones mejorarán con la incorporación de nuevos servicios.

AVE/VAM. Para Carmen Prat, frente a la inauguración de la línea AVE, la puesta en funcionamiento del servicio de velocidad alta en el corredor Mediterráneo resulta mucho más compleja. En primer lugar porque se pone en funcionamiento sin que las obras de habilitación de la línea hayan concluido, lo que obligará en el primer año y medio a prestaciones inferiores a las deseadas. La segunda dificultad estriba en que las circulaciones de la velocidad alta comparten vía con cercanías, regionales, mercancías y otros servicios de largo recorrido. Esto hace que la circulación sea mucho más compleja ya que pueden afectar incidencias de otros servicios en el de velocidad alta.

A favor, la implantación de la velocidad alta cuenta de antemano con el prestigio que el tren AVE ha adquirido en sus dos largos años de funcionamiento y que de entrada puede suponer la incorporación inducida de nuevos usuarios a los servicios ferroviarios de este Corredor. □

Las obras del Corredor Mediterráneo es una de las actuaciones más importantes en el ámbito de infraestructuras ferroviarias realizadas en los últimos años.

El objetivo es poner en servicio la línea entre Barcelona y Alicante para trenes de velocidad alta, es decir, entre 200 km/h y 220 km/h.

Para esta adaptación a velocidad alta se ha proyectado la implantación de doble vía en una longitud de 187,5 kilómetros, con variantes de trazado en un 35 por ciento de la longitud de la línea y se ha adaptado a 220 km/h la vía doble existente en 96 kilómetros. El trazado final se hará en vía doble en toda la línea de Valencia a Barcelona.

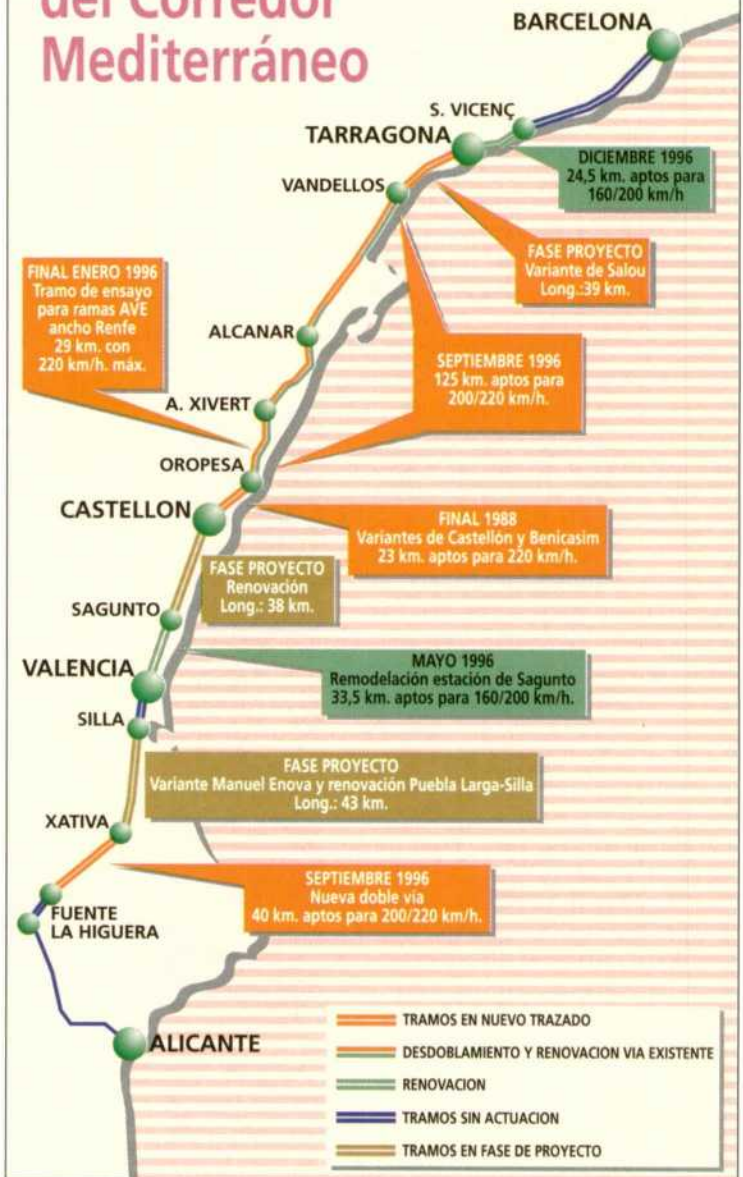
También se ha previsto la supresión de todos los pasos a nivel, construyendo nuevos cruces a distinto nivel para mejora de la permeabilidad y adaptando los pasos superiores ya existentes. En las localidades de Benicassim y Castellón se han iniciado las obras de construcción de nuevas variantes ferroviarias y estaciones.

Igualmente está prevista la modificación del sistema de señalización a lo largo de toda la línea, para adecuarlo a las nuevas velocidades.

Las obras, pendientes en parte de la resolución del concurso de ATP, se encuentran en diferentes fases y se irán poniendo en servicio a medida que finalicen. Los tramos que se terminarán a lo largo de 1996 son los de Fuente La Higuera-Játiva, Oropesa-Alcanar, Alcanar-Vandellós y Tarragona-San Vicente. En esta primera fase la inversión asciende a 82.883 millones de pesetas.

La segunda fase, que está previsto que finalice en 1998, supone una inversión de 50.194 millones de pesetas y afecta a los tramos de Sagunto-Castellón, Castellón-Las Palmas y Las Palmas-Oropesa. Una última fase, sin fecha prevista de ejecución e inversiones por 57.000 millones, afecta a los tra-

Hitos principales del Corredor Mediterráneo



mos entre Játiva y Silla, actualmente en proyecto y entre Vandellós y Tarragona, que se encuentra en estudio.

En el equipamiento de las obras del Corredor se está utilizando tecnología ferroviaria avanzada: carril de 60 kg/m y traviesa monobloque polivalente, desvíos aptos para circular a 220 km/h y 100 km/h por vía desviada, enclavamientos electrónicos en estaciones y circuitos de vía sin juntas, sistema ATP para control de frenado y asistencia en la conducción de trenes y nuevo sistema de electrificación. □



LUNA