



CON UNA INVERSIÓN SUPERIOR A LOS MIL MILLONES DE EUROS PARA LA COMPRA Y EL MANTENIMIENTO

Renfe adquirirá 107 nuevos trenes para servicios regionales

La inversión de 537,1 millones de euros en la adquisición de los trenes y de unos 469 en su mantenimiento durante catorce años, supone una apuesta decidida de la UN de Regionales por la red convencional. Se trata de contar con una flota renovada de media distancia, el 70 por ciento de la cual tiene en la actualidad más de veintinueve años.

Con ello se podrán aprovechar las obras de modernización de la infraestructura y las oportunidades que ofrecen las nuevas instalaciones de cambio de ancho lo que producirá una complementariedad de la oferta con la alta velocidad, reducciones de los tiempos de viaje y un incremento significativo de la calidad del servicio y las frecuencias.

La unidad de Negocio de Regionales de Renfe anunció a finales del pasado mes de octubre la mayor inversión de su historia en material rodante, más de mil millones de euros para la adquisición y el mantenimiento, durante catorce años, de 107 nuevos trenes, cincuenta diésel y 57 eléctricos, que permitirán mejorar su oferta y sus resultados económicos.

De los 537,1 millones de euros presupuestados para la compra de material rodante, 237,7 irán destinados a trenes diésel –cincuenta unidades- y 299,4 a 57 unidades eléctricas. Además, regionales recibirá veintinueve trenes de la segunda subserie del tren de ancho variable

CAF serie 120, de tal manera que en 2010 el parque de la UN contará con 136 unidades nuevas.

La adscripción de estas unidades 120 a Regionales es producto de la renegociación de uno de los contratos de material rodante de principios del año 2004 que supuso la adjudicación a CAF-Alstom de la fabricación de 45 unidades de alta velocidad de ancho variable.

La previsión de incorporación de los trenes establece que, en 2008, Regionales recibirá siete trenes de la serie 120, ocho de los nuevos diésel y veinte eléctricos. En 2009, incorporará diez 120, veintinueve diésel y 34 eléctricos, para que, finalmente, en 2010 se añadan a su parque doce unidades 120, cinco diésel y diecinueve eléctricas.

Así, la Unidad de Negocio contará con una flota versátil de 225 trenes -127 eléctricos y 98 diésel que podrían reducirse en cuatro unidades en función de las necesidades de la línea de la Pobra de Segur- en lugar de los 240 actuales. De este nuevo parque también formarán parte las veintiuna unidades de la serie 598 que desde el pasado mes de abril circulan en los corredores Madrid-Extremadura, La Coruña-Vigo y Sevilla-Granada-Almería

El nuevo parque será capaz de atender a una previsión de incremento de la demanda del 49 por ciento con un 13 por ciento más de plazas sentadas. Asimismo se

Un parque completamente modernizado

La Unidad de Negocio de Trenes Regionales de Renfe es una de las que tiene el material rodante más antiguo, pues en buena parte (especialmente en tracción eléctrica) es heredado de Grandes Líneas y Cercanías. Algunos trenes tienen hasta 34 años de antigüedad.

Por ello se ha planteado una renovación del parque de cara a los próximos años (2005-2010) que ha de permitir modernizarlo, hacerlo más eficiente, versátil (para adaptarse a los dos anchos de vía) y, en fin, afrontar en mejores condiciones el previsible crecimiento de la demanda y el proceso de liberalización.

En el cuadro adjunto figuran los trenes del parque de Regionales en 2005 y el previsto para 2010, con sus características más relevantes, aún cuando algunas de ellas están todavía sin definir. Como puede observarse, en trenes eléctricos desaparecen los electrotrenes 432 y 444, así como las unidades 440 sin modernizar, las modernizadas y sus derivados las 470.

En cuanto a las altas en el parque, se mantiene la tradición de recibir electrotrenes de Grandes Líneas, y así incorpora los cuatro electrotrenes 448 que aún permanecen en esta operadora (que serán transformados como los de Regionales), así como los diez trenes Alaris que también serán adecuados a la nueva función.

Se introduce, sin embargo, una novedad, al ser la primera vez que Regionales encarga material eléctrico nuevo y exclusivo. Así, se incluyen en la compra veintitrés electrotrenes (de 1.668 mm/3 kV) para 160 km/h y probablemente de cuatro coches (que se incluirían en una serie denominada previsiblemente 449); así como otros 34 bicorriente de ancho variable (que podrían denominarse serie 140).

Además la UN de Regionales con algunas modificaciones para su adaptación a los servicios regionales, tales como supresión de la cafetería y elevación de las plazas a 270. Estos trenes serán para 220 km/h en ancho ibérico y para 250 km/h en ancho internacional. Con esta transformación del parque, la velocidad máxima media de los trenes de regionales pasa de 144 a 189 km/h.

En trenes diésel, desaparecen las series 592 y 592.200, los "Tamagochis" 596, así como, probablemente, la ya reducida serie 593 (dependiendo de las necesidades de la línea de la Pobra de Segur). El parque quedaría integrado por los TRD 594 y 598, y una nueva serie de trenes similares a estos últimos (probablemente denominada serie 599) para 160 km/h y 180 plazas, lo que sugiere pensar que podrían ser trenes de 3 coches, como los de la serie 598. En este caso la velocidad máxima media pasa de 139 a 160 km/h. □

Serie	Parque 2005	Parque 2010	V Max	Composición	Año construcción	Año reforma	Plazas/tren
TRENES ELÉCTRICOS							
440	9		140	M-Rc y M-R-Rc	1974-85		160
440 M	14		140	M-R-Rc	1974-85	1993-00	296
470	57		140	M-R-Rc	1974-85	1993-00	224
432	10		140	M-R-Rc y M-Rc	1971-73	1982-89	212
444	4		140 A (1)	M-R-Rc	1980-81		212
448 R	27	31	160 A (1)	M-R-Rc	1987-89	2001-2005	238
Alaris (490)		10	200	M-R-M	1999 (GL)	2007-08	
449 *		23	160 A (1)	M-R-R-M *	2008-10		
140 *		34	160/180	M-R-R-M *	2008-10		
120 MD		29	200/250	M-M-M-M	2008-10		270
TRENES DIESEL							
592	17		120	M-R-M	1981-84		228
592.200	28		140 A (1)	M-R-M (1 M-Rc)	1981-84	2002-04	200
593	10		120	M-R-M	1982-84		
594	23	23	160 A (1)	M-M			
596	23	0	120	M	1999-2001		
598	21	21	160 A (1)	M-R-M	2004-05		189
599 *		50	160 A (1)	M-R-M *	2008-10		190

Fuente: Elaboración propia

*Pendiente de definición, aunque previsiblemente puedan ser las denominaciones y composiciones que se indican.

(1) Velocidad tipo A: admite mayor velocidad en las curvas que el tipo normal

producirá un aumento de los ingresos del 72 por ciento con avances de la productividad del 34 por ciento y de los viajeros/tren del 58 por ciento.

Paralelamente, el futuro parque, menos extenso pero más productivo,

permitirá incrementar la fiabilidad de los trenes en un 63 por ciento, pasando de la media actual de 67.500 kilómetros sin incidencias a los 110.000 previstos. La edad media del parque pasará tras la modernización de los 20,4 años actuales a 6,3.

En términos económicos, la inversión permitirá pasar de una necesidad de subvención de la UN de los setenta millones de euros anuales actuales al entorno de los cincuenta en 2015, a la vez que se atiende a una mayor demanda. El

índice de cobertura del negocio de Regionales pasará con el nuevo parque del sesenta por ciento actual al entorno del 90 por ciento a partir de 2010.

Todo ello se llevará a cabo atendiendo al mismo número de estaciones, 840, con unos mil kilómetros más de red, que pasará de los 9.604 actuales a 10.654 y con un número de empleados de 1.638, prácticamente igual al actual de 1.631 trabajadores. Con todo ello, la UN pasará a ofrecer 640 servicios diarios desde los 580 actuales, lo que supondrá transportar 38,7 millones de viajeros al año, 11,4 millones más que en 2005, y elevar los ingresos de los 147 millones de euros actuales a los 254,5 previstos.

Rejuvenecimiento. La inversión a realizar, la más importante en la historia de Renfe en trenes de media distancia, permitirá que el parque de Regionales quede integrado por una flota totalmente rejuvenecida con 136 nuevos trenes -los 107 anunciados más los 29 de la serie 120- y otros 89 que serán los trenes más jóvenes del parque actual, que tienen una edad media de nueve años.

Con esta compra de trenes, el ritmo medio de inversiones de los próximos cinco años en media distancia será de 158 millones de euros anuales, mientras que en los últimos nueve años la media fue inferior a 34 millones de euros, es decir se multiplican casi por cinco las inversiones en el parque de Regionales, lo que supone cambiar la tendencia histórica de destinar los últimos años de vida útil de los trenes a los servicios intra e interregionales.

Los cincuenta trenes diésel serán intercambiables, es decir, construidos en ancho convencional y dotados de una preinstalación que permitirá una adaptación posterior para circular por las líneas de alta velocidad. La velocidad máxima de estos vehículos será de 160 km/h. Contarán con 180 plazas en clase única.

Por su parte, los trenes Eléctricos, todos de 250 plazas, se dividirán en 23 unidades para vía convencional, que podrán circular a una velocidad máxima de 160 km/h, y en 34 unidades de ancho variable



Unidad 598 en la zona del embalse de Alcántara (Cáceres).

que podrán circular a una velocidad máxima de 160 km/h por el ancho de vía convencional y a 180 km/h cuando circulen por el ancho de vía internacional.

Renfe llevará a cabo un proceso de renovación intensiva de trenes de Media Distancia, de tal forma que al final del Plan Estratégico, en 2010, la flota, aunque bajará en número de unidades (de 240 trenes se pasará a 225), tendrá más capacidad (un 13% más de plazas). La inversión en una flota versátil, moderna y rejuvenecida hará que la edad media del parque baje de los más de 20 años actuales a poco más de 6 años.

Los nuevos trenes incorporarán nuevas ventajas para los viajeros. Las personas con movilidad reduci-

da tendrán mejor accesibilidad, además de una zona interior y un aseo adaptados a sus necesidades. Habrá también una zona multiuso que se adaptará en cada caso a la demanda del corredor por el que circule el tren, lo que añadirá más versatilidad al servicio y permitirá especializar la oferta.

Esta zona multiuso podrá estar destinada a una cafetería en el caso de los trenes que realicen los recorridos más largos, a la carga de bicicletas, a la instalación de máquinas autoventa o a la instalación de puntos de información. Todos los trenes incorporarán también tecnología para que el viajero pueda disfrutar de los sistemas de información y comunicación de forma individual. **A.R.** □