

El 2009 ha sido un año de profunda renovación del parque de material rodante de Renfe, tanto de viajeros como de mercancías. Se han incorporado numerosas series nuevas, lo que ha producido el característico movimiento de sustituciones “en cadena” y el apartado o baja de las series más antiguas.

# Renfe renovó su parque con seis nuevas series en 2009



**E**n lo que se refiere a los servicios de largo recorrido, se han incorporado las composiciones TrenHotel formadas por coches Talgo serie 7 en formaciones de 20 coches con dos acomodaciones: camas gran clase y butacas superreclinables. Se han contratado diez composiciones, de las cuales ocho han entrado en servicio a lo largo de 2009.

Las primeras llevaban haciendo pruebas desde comienzos de 2008 y su primer servicio comercial fue de Barcelona a Vigo y La Coruña (y viceversa) el 26 de enero de 2009, sustituyendo a los coches convencionales del “Estrella de Galicia”, que circuló por última vez la noche

anterior. Para este servicio se emplean cuatro composiciones, dos de las cuales (las correspondientes al servicio de Coruña) son de doce coches en lugar de los veinte habituales.

Los siguientes servicios en ser atendidos por los nuevos TrenHotel fueron los de Barcelona Málaga el 14 de junio, y de Barcelona Cádiz. Estos servicios circulaban desde enero por líneas de alta velocidad y sustituyen a los antiguos trenes “Antonio Machado” y “Gibraltar” formados por coches Talgo de las series 5 y 6.

Las composiciones de camas de las series Talgo 5 y 6 fueron modernizadas en Barcelona y pasaron a atender las rutas de Barcelona a Gijón (desde el 26 del julio de 2009 sustituyendo a los coches convencionales del “Estrella Pío Baroja”) y de Barcelona a Granada (en la que reemplazan a coches Talgo camas de la serie 4).

Las composiciones Talgo de la serie 4 liberadas permitieron sustituir el “Estrella Atlántico” (de material convencional) de Madrid a Ferrol por un TrenHotel, y además formar una nueva composición de butacas serie 4 que atendió el nuevo servicio de Salamanca a Zaragoza, mientras que

muchos coches-camas de esta serie han quedado apartados en Las Matas.

## ■ Adiós a los Talgo III y Euromed

Los trenes de alta velocidad y de ancho variable Talgo-Bombardier de la serie 130 han terminado de entregarse en 2009 pasando el parque en el año de 36 a 45 trenes. Seis de las composiciones de esta serie 130 comenzaron a circular con ETCS nivel I a 250 kilómetros por hora desde el 14 de junio en las rutas de Madrid a Cádiz (2 frecuencias), Madrid a Huelva (1 frecuencia, sustituyendo a Talgo serie 6) y Madrid a Pamplona (2 frecuencias sustituyendo a serie 120).

La incorporación de estos trenes ha permitido la mejora de muchos servicios. Una consecuencia muy relevante es que desde el 26 de julio el segundo servicio diurno de Barcelona a Bilbao y Hendaya se presta con trenes serie 120 liberados por los 130 de las rutas de Madrid a Pamplona y de Madrid a Cádiz. Por ello, desapareció en tren "Miguel de Unamuno", último servicio atendido con el Talgo III, material que causa baja en el parque después de 45 años en servicio.

Las composiciones Talgo III existentes van a ser exportadas a Argentina y se concentraron en Sariñena (8), Fuencarral (3), Bilbao (1) y Can Tunis (1). Una de las de Sariñena hizo un viaje especial de Sevilla a Cádiz y viceversa el 11 de octubre de 2009 para el Congreso de la Federación Española de Asociaciones de Amigos del Ferrocarril.

También aumentó el número de ramas de la serie 130 asignadas al Corredor Mediterráneo, lo que hizo posible liberar las ramas Euromed de la serie 101 para su transformación a la serie 100 con ancho de vía internacional. En noviembre dejaron de circular regularmente los Euromed con trenes de la serie 101, quedando la rama 101-106 para refuerzos de fin de semana y algún servicio "Alaris", siendo la única de alta en el parque al finalizar 2009. Hay que recordar que la rama 101-102 descarriló en 23 de junio de 2007 en El Prat y causó baja en el parque, ya que su reparación se hizo para convertirla en serie 100 donde ostenta el número 100-020 habiendo salido a la vía para hacer pruebas comienzos de 2009.

En el año causaron baja en el parque de la serie 101 para transformación otras dos ramas: la número 5 el día 22 de mayo de 2009 y la número 1 el día 29 de junio de 2009. El día 1 de noviembre de 2009 circulan por última vez en servicio



Locomotora 335 de Cargometro.

regular, siendo el último servicio el Euromed 1181 que llega a Alicante a las 22:39. Las ramas 3 y 4 en esa fecha pasan a transformación, mientras que la 6 permanece de reserva en Barcelona para hacer servicios especiales con trenes "sombra" que ya no son Euromed.

## ■ Se completa la serie 334

En cuanto a las locomotoras eléctricas para Grandes Líneas, no ha habido ninguna novedad en el año, siendo todas ellas de la serie 252. De las 72 máquinas en activo, 19 son de ancho estándar y 53 de ancho ibérico.

Por lo que se refiere a las máquinas diésel, se ha completado la recepción de las 28 unidades de la serie 334 (a comienzos del año había sólo 22). Ello ha

## ■ Los TMD en Cargometro

También es un hecho mencionable el comienzo del funcionamiento en su nuevo servicio "Cargometro" (entre Martorell y Zona Franca de Barcelona) de los dos trenes TMD (formado cada uno por dos máquinas reformadas serie 310 con nueve plataformas) que eran de Renfe y que prestaron servicio en Galicia muchos años y luego uno pasó a Santa Catalina y otro a Algeciras. Estos trenes fueron comprados por FGC en 2008 y ésta los aporta a la nueva sociedad Cargometro (formada por FGC Renfe y Comsa Rail Transport) que desde mayo de 2009 los opera en el nuevo servicio, estando su nueva base en Barcelona Can Tunis, redecorados en rojo y habiendo sido renumerados los motores como 335 001 a 004.

permitido apartar del servicio las tres máquinas de la serie 354, cuyos últimos viajes regulares de Madrid a Cartagena fueron el 11 de diciembre, quedando en reserva activa desde el día siguiente. Ello también ha permitido reducir del parque de máquinas de la serie 319.300 de diez a cinco y apartar las tres últimas de la serie "original" 333 que eran las números 104, 105 y 107.

El parque de máquinas diésel queda integrado al final del año por las 28 de la serie 334 (14 en Madrid-Fuencarral, 9 en Salamanca y 5 en Granada); ocho de la serie 333.400 (seis en Ourense y dos en Fuencarral) y cinco de la serie 319.300 (dos en Ourense y dos en Granda), además de las tres máquinas 354 en reserva activa (Las Matas).

En lo que respecta a los trenes de alta velocidad se han ido recibiendo a lo largo del año los primeros de la serie 112 (ocho unidades de las que cuatro fueron autorizadas circular el último día del año, aunque no llegaron a darse de alta en el parque).

Estos trenes son los únicos destinados al servicio AVE que solo cuentan con dos clases (Club y Turista) en lugar de las tres clases de los de las series 100, 102 y 103. También comenzaron las pruebas en vía de los primeros trenes de ancho variable CAF de la serie 121.050 (dos unidades), estando ambas series en pruebas de homologación. También ha continuado realizando pruebas el tren 100.020, el primero transformado procedente de los Euromed de la serie 101.

## Media distancia

En el parque de trenes para servicios de alta distancia han aparecido tres series nuevas: la 121 de alta velocidad y de ancho variable, la eléctrica 449 y la diésel 599. Además, han continuado las pruebas de los trenes

### LOCOMOTORAS ELÉCTRICAS SERIE-SUBSERIE

		GRANDES LINEAS	AVE	CERCANIAS
Locomotora eléctrica	250.0			
Locomotora eléctrica	250.6			
Locomotora eléctrica	251			
Locomotora eléctrica	252	13	6	
Locomotora eléctrica	252	53		
Locomotora eléctrica	253			
Locomotora eléctrica	279			
Locomotora eléctrica	289			
Loc. eléctrica (tándem)	289.100			
Locomotora eléctrica	260.000 100			
Locomotora eléctrica	269.200 300			
Locomotora eléctrica	269.400			
Locomotora eléctrica	269.500			
Locomotora eléctrica	269.6			
Locomotora eléctrica	269 700			
Locomotora eléctrica (tamdem)	269 350,750,850			
Locomotora eléctrica	269.900			
Locomotora eléctrica	269.950			
Locomotora eléctrica	130.901			
Locomotora eléctrica	Otras			
<b>TOTAL LOCOMOTORAS ELÉCTRICAS</b>		<b>66</b>	<b>6</b>	<b>0</b>

### LOCOMOTORAS DIÉSEL SERIE-SUBSERIE

		GRANDES LINEAS	AVE	CERCANIAS
Locomotora diesel	308			
Locomotora diesel	309			
Locomotora diesel	310			
Locomotora diesel	310.100			
Locomotora diesel	311.001			
Locomotora diesel	311.100	7		
Locomotora diesel	313			
Locomotora diesel	319.200			
Locomotora diesel	319.200			
Locomotora diesel	319.300	5		
Locomotora diesel	319.300			
Locomotora diesel	319.400			
Locomotora diesel	321			
Locomotora diesel	333.0			
Locomotora diesel	333.100			
Locomotora diesel	333.200			
Locomotora diesel	333.300			
Locomotora diesel	333.400	8		
Locomotora diesel	334	28		
Locomotora diesel	335			
Locomotora diesel	354			
Quitanieves diesel	300.100			
Quitanieves diesel	300.100			
Locomotora diesel	Otras series			
Locomotora diesel	Otras series			
<b>TOTAL LOCOMOTORAS DIESEL</b>		<b>48</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Loc de vapor carbón				
Loc de vapor fuelóleo				

REGIONALES	MERCANCIAS RENFE	MERCANCIAS OTROS OPERADORES	TERMINALES ADIF	TOTAL PARQUE ACTIVO COMERCIAL	INFRAESTRUCTURA	PARQUE APARTADO	ALTA PARA SERVICIOS HISTÓRICOS	PRESERVADAS	MÁQUINA HERRAMIETA EN TALLERES	EMPRESAS PARTICULARES	EN PRUEBAS PREVIAS A RECEPCIÓN O CONSTRUCTORES	EXPORTADAS
	29			29		0						
	44	3		47		2		1			5	
	1			1		0	1	1				
	9			9								
	60			60		11						
	38			38		4						
				0		19						
	14			14		1						
				0		2	2					
	4			4								
	20			20								4
				0								
	20			20							1	
				0								
				0			8					
	251	3	0	326	0	45	11	2	0	0	1	4
				0								
			0	0		0	4	1	2	4		2
			0	0		4				2		
			52	52		4						
	0	4		4								
				0		1						
	1		51	59								29
				0						9		
	14			14	1	11						
				0	4							
	6			11	1	10						
				0	1							
	10			10								
				0	11	12	1			4		22
				0				1				
				0					1			
	79	6		85							2	
				8								
				28								
	5	19		24							1	
				0		3						
				0	2	3						
				0	1	4						
				0						22		1
				0			4		13	14		1
0	115		103	295	21	52	9		16	55		55
				0			4					
				0			4					
				0			6					

de alta velocidad de la serie 114, derivada de la serie 104.

Por lo que se refiere a los trenes de la serie 121, comenzaron sus servicios Avant de Madrid Chamartín a Segovia y Valladolid el 26 de enero de 2009 con ocho frecuencias, incluyendo las seis frecuencias anteriores de Madrid a Segovia que eran atendidas por trenes de la serie 130 prestados por larga distancia. Además, el 14 de junio comenzó a operar el tren de la serie 121 en la ruta Jaén-Sevilla-Cádiz con cambio de ancho en Alcolea. Desde el 22 de junio, los trenes de la serie 121 son autorizados a circular en doble composición. Con ello, se aumentó la oferta y se adecuaron los horarios de Madrid a Segovia y Valladolid.

Al finalizar el año estaban en servicio un total de 15 de trenes (todos ellos con base en Fuencarral) de los 29 que compondrán la serie, estando otros ocho más en pruebas.

## ■ La llegada de la serie 599

Por lo que se refiere a los trenes para servicios por líneas convencionales, en nuevo tren diesel de la serie 599 debutó el 8 de junio de 2009 en la ruta de Madrid a Salamanca en la que sustituyó a los trenes basculantes TRD de la serie 594. Posteriormente se implantaría de Ávila a Salamanca (sustituyendo a un tren serie 596), de Zaragoza a Huesca (sustituyendo a los 104 en servicio Avant); de Huesca y Zaragoza a Valencia (sustituyendo a los 594). Otras tres unidades fueron a Galicia donde sustituyeron a algunos 592 entre Coruña y Vigo. En total, al finalizar el año, había 18 trenes en servicio de los 50

### AUTOPROPULSADOS ELÉCTRICOS SERIE-SUBSERIE

		GRANDES LINEAS	AVE	CERCANIAS
Tren autopropulsado eléctrico (AV)	100		18	
Tren autopropulsado eléctrico (AV)	101	1		
Tren autopropulsado eléctrico (AV)	102		16	
Tren autopropulsado eléctrico (AV)	112		0	
Tren autopropulsado eléctrico (AV)	103		26	
Tren autopropulsado eléctrico (AV)	104			
Tren autopropulsado eléctrico (AnVa)	120	12		
Tren autopropulsado eléctrico (AaVa)	120.050			
Tren autopropulsado eléctrico (AnVa)	130	42		
Tren autopropulsado eléctrico	490	10		
Tren autopropulsado eléctrico	432			
Tren autopropulsado eléctrico	444			
Tren autopropulsado eléctrico	448	0		
Tren autopropulsado eléctrico	440			
Tren autopropulsado eléctrico	440R			23
Tren autopropulsado eléctrico	442			5
Tren autopropulsado eléctrico	470			
Tren autopropulsado eléctrico	446			167
Tren autopropulsado eléctrico	447			183
Tren autopropulsado eléctrico	450			24
Tren autopropulsado eléctrico	451			12
Tren autopropulsado eléctrico	462			0
Tren autopropulsado eléctrico	463			34
Tren autopropulsado eléctrico	464			30
Tren autopropulsado eléctrico	465			110
Tren autopropulsado eléctrico	Otras series			
Tren autopropulsado eléctrico	102 seneca			
<b>TOTAL TRENES AUTOPROPULSADOS ELÉCTRICOS</b>		<b>65</b>	<b>60</b>	<b>588</b>

### AUTOPROPULSADOS DIÉSEL SERIE-SUBSERIE

Tren auto.diesel	592			20
Tren auto.diesel	592.200			
Tren auto.diesel	592.300			2
Tren autopropulsado diésel	593			
Tren autopropulsado diésel	594.000			
Tren autopropulsado diésel	594.100			
Tren autopropulsado diésel	594.200			
Tren autopropulsado diésel	596			
Tren autopropulsado diésel	598			
Tren autopropulsado diésel	Otros trenes			
Tren autopropulsado diésel	Otros trenes			
<b>TOTAL TRENES AUTOPROPULSADOS DIESEL</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>22</b>
<b>TOTAL PARQUE</b>		<b>179</b>	<b>66</b>	<b>610</b>

contratados: Nueve en Salamanca, tres en Vigo, tres en Zaragoza y tres en Valencia.

Como consecuencia de estas incorporaciones, los 594 liberados de Salamanca permitieron hacer servicios de Madrid a Soria (en lugar de los 596); mientras que los 594 de

REGIONALES	MERCANCIAS RENFE	MERCANCIAS OTROS OPERADORES	TERMINALES ADIF	TOTAL PARQUE ACTIVO COMERCIAL	INFRAESTRUTURA	PARQUE APARTADO	ALTA PARA SERVICIOS HISTÓRICOS	PRESERVADAS	MÁQUINA HERRAMIETA EN TALLERES	EMPRESAS PARTICULARES	EN PRUEBAS PREVIAS A RECEPCIÓN O CONSTRUCTORES	EXPORTADAS
20				18		3					2	
6				16						5	3	
0				26		2	1			0		10
27				20		4				0		
24				12		14				0		66
56				0		5				0		
				42								
				10								
				6								
				0								
				27								
				0								
				24								
				5								
				56								
				167	1							
				183	0	28	1	0	0	5	19	76
				24								
				12								
				0								
				34								
				30								
				110								
				0								
133	0	0	0	846	1	28	1	0	0	5	19	76

18				38								
28				28								
0				2		0						
13				0								
8				13								
2				8								
23				2								
21				23								
				21								
				2			4					
				6								
113	0	0	0	135	8	0	4	0	0	0	0	0
246	366		103	1602	29	125	35	16	60			135

Zaragoza pasaron a ocuparse de la ruta de Canfranc en sustitución de los Tamagochis que comenzaron a ser apartados en Zaragoza. Por otro lado, continúa la reforma de los trenes TRD serie 594 con nuevos testers. Al finalizar el año hay reformados un total de cuatro trenes.

### Los automotores eléctricos 449

Por lo que se refiere al material eléctrico, se incorpora-

ron los nuevos trenes de cinco coches articulados de la serie 449 que comenzaron sus servicios el 14 de junio de 2009 con cuatro frecuencias en la ruta de Madrid a Jaén (sustituyendo tres frecuencias con 470 y una desde Atocha con 598).

Estos trenes desde 16 de julio de 2009 aseguraron un servicio diario de León a Vigo y desde el 22 de julio de 2009 se fueron asignando al depósito de Sevilla donde atienden los servicios de Sevilla a Cádiz y de Sevilla a Córdoba sustituyendo en ambos casos a unidades de la serie 470.

Posteriormente, se asignaron a la base de Barcelona desde donde empezaron a atender, siempre en doble composición, servicios regionales de Barcelona a Figueras. En el año se han incorporado un total de 31 trenes de los 57 contratados (tres en León, siete en Fuen-carral, nueve en Sevilla y el resto en Barcelona).

La incorporación de los primeros 449 ha permitido apartar (o bien por sustitución directa o bien a través de liberación de 470) unidades de la serie 440 de las que ya no se hacen más reparaciones "R". También ha permitido apartar algunos electrotrenes de la



Una de las nuevas unidades eléctricas serie 449 en la estación de Aranjuez.

serie 432 cuyo parque a 31 de diciembre queda reducido a tres trenes de tres coches y otros tres de dos (todos con base en Miranda).

Puede citarse como hecho curioso el que durante el mes de diciembre de 2009, Cercanías cedió seis trenes de la serie 447 al depósito de León desde donde se ocuparon, durante las épocas de nieve, de los servicios regionales a Ponferrada, Asturias y Castilla en sustitución de las 440/470.

## ■ Servicios de cercanías

El parque de cercanías ha tenido como novedad más importante la incorporación de nuevos trenes Civia de diversas series (463, 464 y 465) que se han incorporado a casi todos los núcleos, y además han permitido liberar unidades 446 que han llegado a núcleos inéditos hasta entonces (Santander, Guipúzcoa, etc.) Por otra parte, ha permitido liberar unidades 440 reformadas que han ido siendo apartadas en diversos puntos de la red.

## ■ Las máquinas de los operadores privados

En cuanto a los operadores privados, ha continuado la recepción de máquinas diésel de la serie 355 cuyo parque al finalizar 2009 era de 15 máquinas de Angel Trains (de ellas, cinco alquiladas a Renfe y seis a EWS EuroCargo Rail); tres de Comsa-Rail; dos de Continental Rail (con otras dos en pruebas) y una de Ferrovial. Además, otras siete máquinas idénticas de la operadora portuguesa Takargo (6001 a 6007) operan en las líneas españolas merced a un acuerdo con Comsa.

También Comsa Rail Transport ha recibido tres máquinas eléctricas de la nueva serie 253 (101 a 103) siendo el primer operador privado que emplea máquinas eléctricas, aunque a finales de año aún no prestaban servicios comerciales.

Merece ser destacado que, aunque aún no han causado alta oficial en el parque comercial, en octubre han comenzado las pruebas de las máquinas híbridas (diésel eléctricas y eléctricas) de la serie 601 construidas por CAF para el operador privado Fesur.



**DANOBATGROUP**  
RAILWAYS

# SOLUCIONES COMPLETAS PARA MANTENIMIENTO FERROVIARIO

**TORNOS DE FOSO - CARROS DE ARRASTRE - EQUIPOS DE  
DETECCIÓN Y MONITORIZACIÓN DEL ESTADO DE LA RODADURA**



**DANO-RAIL, S.COOP**  
Pol.Ind.SIGMA  
Xixilon,2. PBaja, Pab. 10  
E-20870 ELGOIBAR (Gipuzkoa)

Tel.: +34 943 08 25 90  
Fax: +34 943 08 25 89  
dano-rail@dano-rail.com  
[www.danobatgroup.com](http://www.danobatgroup.com)





## Las 253 y 333.300 protagonistas de mercancías

En el parque motor de Renfe para servicios de mercancías destaca la llegada de las primeras máquinas eléctricas de la serie 253 (alta el día 20 de enero de 2009) que han ido extendiéndose por toda la red ya que en el año se han recibido 44 unidades (con bases en Vicálvaro –29 unidades– y Barcelona-Can Tunis –15 máquinas) atendiendo trenes de tonelaje medio.

Las 269 liberadas en algunos casos han sido dadas de baja (especialmente de las primera subseries) y otras se han ido acoplando por parejas para formar máquinas "tándem" (subseries 269.350 procedentes de 269.900 ex "Grandes Líneas", y 269.750).

Las 29 máquinas 251 permanecen invariables en su base asturiana, mientras que las 250 de Valencia siguen su declive y se reduce de 18 a 12 unidades. Las japonesas en activo son 74 de las subseries más antiguas (000 y 500) que están repartidas entre León (35), Sevilla (25) y Santander (14); 38 de las subseries 200 y 300, todas ellas operando siempre por parejas en mando múltiple, con bases en Barcelona (2 máquinas), León (2), Santander (8), Valencia (16) y Zaragoza (10). La subserie 269-700 sólo la integran dos parejas de máquinas con base en Zaragoza; mientras que la 269.950 tiene activas 20 unidades, todas ellas basadas en Venta de Baños.

Las máquinas tándem están asignadas a Zaragoza las seis máquinas dobles de la serie 269-350; a Barcelona las siete de la subserie 269.750; a Sevilla las siete 269.850 y a Miranda las 9 veteranas 289.100.

Por lo que se refiere a máquinas diésel, han recibido

El nuevo cambiador de Alcolea, inaugurado en 2009 con un tren I21 que entró en servicio en el mismo año.



por Renfe 24 locomotoras más la serie 333.300 que totalizarán 91 unidades para Renfe (de las que hay que deducir la 8 transformadas la 333.400 para Grandes Líneas y una de baja por accidente). Las 79 activas en el parque de cargas finales de 2009 se repartían entre Orense (22), Vicálvaro (24), Salamanca (9), Sevilla (14), Valencia (6) y Zaragoza (4).

Estas incorporaciones han permitido prescindir de numerosas máquinas de la serie 319 que han sido apartadas y

Trenes de alta velocidad de la serie 103.





**ELECTREN:**

# Sistemas de energía para el ferrocarril

ELECTRÉN, SA participa en los contratos de mantenimiento de LÍNEA AÉREA DE CONTACTO y SUBESTACIONES DE TRACCIÓN de las Líneas de Alta Velocidad de:

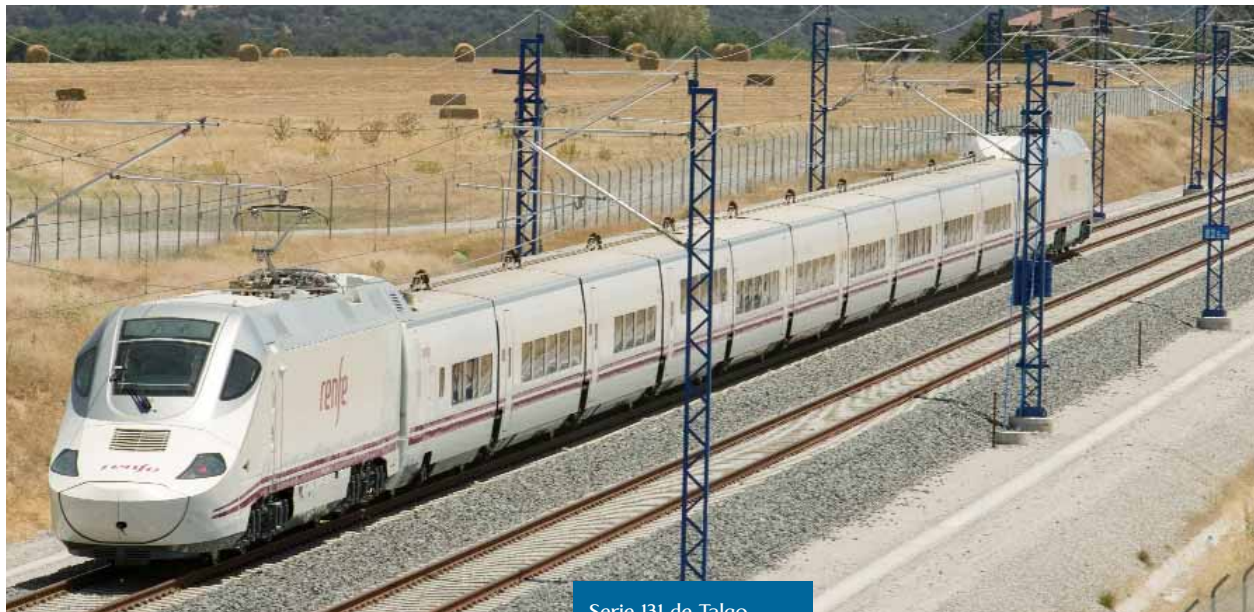
- Madrid- Sevilla
- Madrid-Valladolid
- Madrid-Barcelona



[www.electren.es](http://www.electren.es)

# ELECTREN





Serie 131 de Talgo.

vendidas a Argentina. Sobreviven 14 unidades de la subserie 319.200 (seis en Sevilla, entre ellas una "retales", cinco en Zaragoza y tres en Miranda). Las seis 319.300 de Cargas están (con sus compañeras de viajeros en Granda), y las diez "superseries" 319.400 repartidas entre León (siete) y Miranda (tres). Aparecen en el parque de Renfe con novedosa base en Algeciras cinco máquinas de la serie 335 alquiladas a "Angel Trains", compañía que acaba de adoptar el nombre de Alpha Trains.



Impecable aspecto de la máquina serie 8900 tras ser restaurada por la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Valladolid

TRANVÍA PORTAL

## El parque por tipos de vehículos

El parque comercial activo de máquinas eléctricas al final el año era de 326 unidades (29 de ellas tándem) con una potencia total de 1.463 MW, y con un total de 386 máquinas sumando las apartadas, servicio interior, etc. Ello representa un ligero aumento sobre las 314 máquinas del parque comercial al finalizar 2008 (21 de ellas doble) y sobre los 1.298 MW de potencia.

Aparecen como series nuevas la 253 y desaparece del

parque comercial la 279. La serie 289 se mantiene con una única máquina en activo (289.039) que es desde hace más de un es año la única de su serie, por lo que es conocida como "la vieja rockera". En el año se han restaurado por la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Valladolid la 289.020.

En lo que se refiere a las locomotoras diésel, desaparece en el año la serie 333.100, que al finalizar el año anterior tenía un tres máquinas activas, así como la serie 354 cuyas 3 últimas máquinas pasan a estar de reserva activa. También queda fuera del parque comercial de Adif la serie de tractores 309 que tenía cuatro unidades activas en 2008, si bien dos tractores operan en una terminal privada e Andorra. En total había al final el año 295 máquinas activas en el parque comercial con una potencia de 390 MW, cantidad idéntica en número de locomotoras a la de un año antes, aunque la potencia ha crecido, ya que a finales de 2008 era de 318,7 MW.

ALBERTO GARCÍA Y GONZALO RUBIO