



Locomotora serie 335 de Continental Rail en Roda de Baràa en cabeza de un tren de contenedores.



Inventario del parque de Renfe y operadoras privadas en 2010

Material de alta velocidad y larga distancia

En el parque de Largo Recorrido de Renfe-Operadora las novedades más importantes han sido la incorporación de los primeros trenes de las series de alta velocidad de la series 112 y 121.050.

Los trenes de la serie 112 son fabricados por Talgo-Bombardier y se derivan directamente de los de la serie 102, aunque tienen más plazas (365 frente a 318) y dos clases en lugar de tres. Son trenes con dos cabezas motrices, doce coches intermedios, 200 metros de longitud, 8.000 kW de potencia y velocidad máxima de 330 km/h. Renfe

El año 2010 ha sido el de la entrada en servicio de la nueva línea de alta velocidad Madrid-Valencia, con la nueva serie 112, ejemplo del impulso de renovación del parque de Renfe, con otros desarrollos en series y subseries de electrotrenes veloces. También las cercanías han modernizado su parque, jubilando muchas unidades de la ejemplar serie 440. Las mercancías han visto como se ha ampliado la flota de las locomotoras TRAXX 253 y los operadores privados han visto leves incrementos en sus cocheras.

Operadora ha adquirido 30 trenes que se montan por Talgo (Rivabellosa) y la propia Renfe (Los Prados, Málaga). Los primeros servicios comerciales fueron trenes especiales entre



Los últimos trenes de la serie 101 (Euromed) han sido retirados en 2010 para ser convertidos en trenes de la serie 100 (100-019 a 024).

Barcelona y Sevilla para la final de la Copa del Rey el día 19 de mayo y los primeros servicios regulares se prestaron el 13 de junio al establecerse una segunda frecuencia diaria de Barcelona a Sevilla y Málaga (motivo por el cual se suprimieron los TrenesHotel que atendían estas mismas rutas.) Desde el día 19 de diciembre, estos trenes 112 atienden regularmente las rutas de Madrid a Valencia por Cuenca en la nueva línea de alta velocidad y de Toledo a Madrid y Albacete.

También se han asignado desde diciembre a la primera frecuencia de los trenes AVE de Barcelona a Sevilla y Málaga, liberando trenes de la serie 102 y homogeneizando el parque en estas rutas. En total hay cuatro trenes serie 112 asignados a la base de Málaga para las rutas de Barcelona a Andalucía y otros 19 trenes asignados a la nueva base de Santa Catalina II para las rutas de Levante. Sumando las tres unidades hibernadas resultan 26 trenes recibidos a final de año, estando otros cuatro trenes ya fabricados y en proceso de homologación. Tres de los trenes de esta serie deben ser transformados en Los Prados ya que fueron fabricados con las tres clases y 348 plazas.

Con respecto a los trenes de la serie 120.050 han sido diseñados y fabricados por CAF y constituyen una subserie de la 120. Tienen cuatro coches, ancho de vía variable y son aptos para 250 km/h. Estos trenes son muy semejantes a los de la primera subserie, pero tienen cuatro plazas menos (234) y el transformador principal duplicado, lo que les permitirá circular por los túneles de Guadarrama, para lo que no están autorizados los de la serie 120. Los primeros servicios comerciales de estos trenes fueron a partir del 19 de diciembre en las rutas de Barcelona a Vigo y de Madrid a Pamplona, ya que al finalizar el año 2010 aún no estaban autorizados a circular en doble tracción, motivo por el cual aún no pueden hacer los servicios de Madrid y de Barcelona a Bilbao/Hendaya. Su implantación progresiva permitirá ir liberando los trenes de la serie 130 para transformarlos a trenes duales (eléctricos y diésel-eléctricos). A final de año había siete trenes de esta serie operativos y otros tres en expectativa de destino.

Merece ser mencionada también la baja en el año del último tren Euromed de la serie 101 para ser transformados a



Locomotora serie 335 de Eurocargo en Constantí. En 2010 el tráfico de las operadoras privadas de mercancías se ha multiplicado por más de dos, por lo que sus máquinas se han visto con más frecuencia por la geografía ferroviaria española.

la serie 100. El último Euromed en servicio comercial fue el 101.106 el 18 de abril en un servicio adicional de Valencia a Barcelona.

Por lo demás, en el parque diésel de largo recorrido ha habido pocas novedades: la consolidación de la serie de máquinas diésel 334 ha permitido reducir el número de las 319-300 a cinco (una de ellas apartada), que están acantonadas en Galicia y Granada, y la baja definitiva de las tres "Talgas" 354, que no hacían servicio desde diciembre de 2009. La máquina 334.001 ha pasado a Integria para su transformación como prototipo.

En cuanto a la asignación a rutas, hubo una cierta reestructuración en diciembre, al desaparecer los Alaris de Madrid a Valencia, asignándose los trenes de la serie 490 a los servicios Alcázar-Alicante-Valencia, además de los del Corredor Mediterráneo. Por otra parte, los trenes 449 del parque de regionales atienden desde el 19 de diciembre el servicio de largo recorrido de Barcelona-Sants a Figueres-Vilafant para enlazar con los TGV a París (dos frecuencias) y un tren serie 598 ha sustituido desde esa misma fecha al Talgo IV de Madrid a Badajoz. Dos composiciones Talgo IV de 9 coches han sido exportadas a Argentina junto a varias locomo-

TOTAL PARQUE RENFE, OPERADORES PRIVADOS Y ADIF (NÚMERO DE UNIDADES)

| SERVICIO | TIPO Y NÚMERO DE UNIDADES |
|---------------------|---|
| Cercanías | 606 autopropulsados (21 diésel y 585 eléctricos) |
| Grandes Líneas | 181 (61 locomotoras eléctricas y 47 diésel; 73 automotores eléctricos) |
| Ave | 88 (6 locomotoras eléctricas y 86 autopropulsados eléctricos) |
| Media Distancia | 307 (127 autopropulsados diésel y 180 eléctricos) |
| Mercancías | 369 (251 locomotoras eléctricas y 118 diésel) |
| Terminales Adif | 102 (Locomotoras diésel) |
| Infraestructuras | 33 (8 autopropulsados diésel y 26 locomotoras diésel) |
| Integria y talleres | 19 (1 locomotoras eléctricas y 18 locomotoras diésel) |
| Operadores privados | 23 locomotoras diesel, 3 locomotoras eléctricas y 8 locomotoras duales |
| Exportados | 135 (55 locomotoras diésel y 4 eléctricas, 76 autopropulsados eléctricos) |

AUTOPROPULSADOS DIÉSEL RENFE

| SERIE | NÚMERO DE UNIDADES |
|-------------------------------|----------------------------------|
| 592 | 19 Cercanías; 3 Media Distancia |
| 592.200 | 28 Media Distancia |
| 592.300 | 2 Cercanías |
| 594.000 | 14 Media Distancia |
| 594.100 | 8 Media Distancia |
| 594.200 | 1 Media Distancia |
| 596 | 13 Media Distancia |
| 598 | 20 Media Distancia |
| 599 | 40 Media Distancia, 3 en pruebas |
| Otros trenes | 8 Infraestructura |
| Total parque activo comercial | 148 |

toras 319 como primer paso para el envío de un total de seis composiciones. El servicio de Talgo IV Madrid-Aranda-Burgos se presta por carretera desde el descarrilamiento ocurrido el día 19 de febrero.

En el servicio nocturno de Barcelona a Gijón se sustituyeron desde el 7 de febrero las composiciones Talgo de la series 5 y 6 por las nuevas composiciones TrenHotel serie 7.

Desde el día 13 de junio los trenes de la serie 130 con equipo ETCS Bombardier pasan a tener

LOCOMOTORAS ELÉCTRICAS RENFE, OPERADORES PRIVADOS Y ADIF (NÚMERO DE UNIDADES)

| SERIE | ANCHO DE VÍA / TENSIÓN | NÚMERO DE UNIDADES |
|-------------------------------|------------------------------|---|
| 251 | 1.668 mm/3kV | 28 Mercancías Renfe |
| 252 | 1.435 mm / 25 + 3kV | 9 Grandes Líneas y 6 AVE Integria |
| 252 | 1.435 mm / 25 + 3kV y 1,5 kV | 4 Mercancías Renfe |
| 252 | 1.668 mm/3kV y 25 + 3kV | 52 Grandes Líneas, 1 Integria |
| 253 | 1.668 mm/3kV | 78 Mercancías Renfe, 3 operadores privados, 22 en pruebas |
| 279 | 1.668 mm/3kV y 1,5 kV | 1 preservada |
| 289 | 1.668 mm/3kV | 1 preservada |
| 289.1000 | 1.668 mm/3kV | 9 Mercancías Renfe |
| 260.000 100 | 1.668 mm/3kV | 43 Mercancías Renfe |
| 269.200 300 | 1.668 mm/3kV | 37 Mercancías Renfe |
| 269.500 | 1.668 mm/3kV | 12 Mercancías Renfe |
| 269.350,750,850 | 1.668 mm/3kV | 22 Mercancías Renfe |
| 269.900 | 1.668 mm/3kV | 4 Exportación |
| 269.950 | 1.668 mm/3kV | 18 Mercancías Renfe |
| 130.901 | - | 1 en pruebas |
| Total parque activo comercial | - | 321 |

Próxima salida! En segundos

Bombardier CITYFLO 650



Solucionando el reto de capacidad con CBTC

Bombardier CITYFLO 650, el sistema de control de trenes basado en comunicaciones (CBTC), proporciona un servicio tan puntual como un reloj. Con intervalos más cortos, los pasajeros no tendrán que esperar mucho el siguiente tren. Con la capacidad de mejorar las prestaciones de un sistema existente, el CITYFLO 650 puede instalarse sobre una red de transporte sin afectar a la operación comercial.

AUTOPROPULSADOS ELÉCTRICOS RENFE (NÚMERO DE UNIDADES)

| SERIE | ANCHO DE VÍA / TENSIÓN | NÚMERO DE UNIDADES |
|-------------------------------|-----------------------------|-----------------------------------|
| 100 | 1.435 mm / 25 kV | 18 Alta velocidad |
| 102 | 1.435 mm / 25 kV | 15 Alta velocidad |
| 112 | 1.435 mm / 25 kV | 23 Alta velocidad |
| 103 | 1.435 mm / 25 kV | 26 Alta velocidad |
| 104 | 1.435 mm / 25 kV | 20 Media Distancia |
| 120 | 1.435+1.668 mm / 25 kV+3 kV | 12 Grandes Líneas |
| 120.050 | 1.435+1.668 mm / 25 kV+3 kV | 7 Grandes Líneas |
| 130 | 1.435+1.668 mm / 25 kV+3 kV | 44 Grandes Líneas |
| 490 | 1.668 mm / 3 kV | 10 Grandes Líneas |
| 448 | 1.668 mm / 3 kV | 27 Media Distancia |
| 440R | 1.668 mm / 3 kV | 6 Media Distancia |
| 442 | 1.000 mm/1.5 kV | 5 Cercanías |
| 470 | 1.668 mm / 3 kV | 52 Media Distancia |
| 449 | 1.668 mm / 3 kV | 56 Media Distancia |
| 446 | 1.668 mm / 3 kV | 156 Cercanías |
| 447 | 1.668 mm / 3 kV | 179 Cercanías y 4 Media Distancia |
| 450 | 1.668 mm / 3 kV | 24 Cercanías |
| 451 | 1.668 mm / 3 kV | 12 Cercanías |
| 463 | 1.668 mm / 3 kV | 36 Cercanías |
| 464 | 1.668 mm / 3 kV | 23 Cercanías |
| 465 | 1.668 mm / 3 kV | 150 Cercanías y 10 en pruebas |
| 102 Séneca | 1.435 mm / 25 kV | 1 Infraestructuras Adif |
| Total parque activo comercial | - | 905 |

LOCOMOTORAS DIÉSEL RENFE, OPERADORES PRIVADOS Y ADIF

| SERIE | NÚMERO DE UNIDADES |
|-------------------------------|---|
| 308 | 1 preservada, 2 Integria, 4 operadores privados |
| 309 | Integria, 2 empresas particulares |
| 310 | 51 terminales Adif |
| 310.100 | 4 operadores privados |
| 311.100 | 7 Grandes Líneas, 1 Renfe Mercancías, 51 terminales Adif |
| 313 | 9 empresas particulares, 29 exportación |
| 319.200 | 14 Renfe Mercancías, 5 infraestructuras |
| 319.300 | 5 Grandes Líneas, 6 Renfe Mercancías, 4 operadores privados, 1 infraestructuras |
| 319.400 | 10 Renfe Mercancías |
| 321 | 11 infraestructura, 4 empresas particulares, 22 exportación |
| 333 | 1 preservada |
| 333.100 | 1 Integria |
| 333.300 | 82 Renfe Mercancías, 5 operadores privados, 2 en pruebas |
| 333.400 | 8 Grandes Líneas |
| 334 | 27 Grandes Líneas, 1 Integria |
| 335 | 5 Renfe Mercancías, 13 operadores privados, 1 en pruebas |
| 300.100 | 3 infraestructuras |
| Otras series | 36 empresas particulares, 2 exportación, 13 Integria |
| Total parque activo comercial | 293 |



En el año 2010 se ha acelerado el relevo generacional en los trenes de media distancia. En la foto puede verse, en Málaga, uno de los últimos "Tamagochis" (596.006) a punto de partir hacia Ronda, junto a un 598 que a su vez ha sido sustituido por los 599. Un Ave serie 102 y un Civia enmarcan el escenario.

este sistema en servicio, por lo que ya pueden circular a velocidad máxima de 250 km/h (como lo hacían desde 2009 los cuatro trenes de la misma serie con equipo de Siemens.)

Otro hecho significativo en el parque de Largo Recorrido es la baja de la composición 2B2 de Talgo III RD que hasta el 18 de diciembre vino atendiendo el servicio del Catalán Talgo de Barcelona a Montpellier. Al finalizar el año quedan en servicio 11 composiciones de Talgo serie 4 diurno y 9 de Talgo 4 camas (en total, hay 256 coches de la serie 4). De la serie 5 de Talgo hay 51 coches y 388 coches de la serie 6, que forman 17 composiciones de asientos de la serie 6 y 12 composiciones de camas de las series 5 y 6 (cuatro de ellas, son de Elypsos.) De la serie 7 hay 203 coches (185 de ellos en activo) agrupados en siete composiciones activas y tres apartadas. El parque de material convencional se compone de 50 coches de diversas subseries de 160 km/h, 41 coches Arco y 15 coches del tren Al Andalus.

Media Distancia

El parque de trenes de Renfe destinados a los servicios regionales y los servicios prestados por ellos se han visto revolucionados en 2010, tanto en tracción diésel como en eléctrica por la llegada masiva de trenes de las nuevas series 599 (diésel) y 449 (eléctrico), cuyas primeras incorporaciones al parque se produjeron en la segunda mitad de 2009.

En cuanto a los trenes diésel 599, son autopropulsados de tres coches, ancho de vía 1668, aptos para 160 km/h y con 184 plazas sentadas más una para PMR. El parque al finalizar 2009 era de 20 unidades y otras 20 se han incorporado en 2010, por lo que quedan diez para completar los 50 trenes previstos. Estos trenes se han implantado en el año 2010 en los corredores de Vigo a Coruña, Sevilla a Málaga, Granada-Almería y Valencia-Cartagena y su incorporación ha ido progresivamente desplazando a los 598, a rutas atendidas por los "camellos" de la serie 592 y los TRD de la 594; y a su vez a los TRD 594 hacia rutas atendidas anteriormente por los "Tamagochis" 596. Como resultado de ello han dejado de

prestar servicio diez Tamagochis de la serie 596 y se han podido liberar la práctica totalidad de los 592 (solo quedan 3 en activo), lo que ha permitido alquilar 17 unidades de esta serie, previa transformación y pintura, a los ferrocarriles portugueses. El tren 598-017 ha causado baja en el parque tras el arrollamiento de un camión de obra ocurrido en Carmonita el 6 de septiembre.

La previsión de Renfe es que a corto plazo desaparezcan del parque activo de Regionales la totalidad de los trenes de la serie 596 y de los 592, con la excepción de los 28 trenes de la serie 592-200 (adaptados para 140 km/h) que se mantienen.

En cuanto al parque eléctrico, la recepción de 24 nuevos trenes de la serie 449 (autopropulsados articulados de 4 coches, ancho de vía 1668, tensión de 3.000 voltios, velocidad máxima de 160 km/h y 260+1 plazas) ha permitido implantar estos trenes en las rutas de Madrid a León y Vitoria, de Madrid a Ciudad Real y Albacete, de Huelva a Sevilla, de Sevilla a Córdoba y Jaén, de Córdoba a Bobadilla, de Barcelona a Figueres (Media Distancia y Larga Distancia a Figueres-Vilafant). La masiva incorporación de estas composiciones

OPERADORAS PRIVADAS

| COMSA RAIL TRANSPORT | SERIE | UNIDADES |
|-----------------------------|---------|----------|
| Locomotora eléctrica (3 kV) | 253 | 3 |
| Locomotora diésel | 335 | 3 |
| Locomotora diésel | MZII | 2 |
| Locomotora diésel | MK 1700 | 2 |
| CONTINENTAL RAIL | | |
| Locomotora diésel | 333-300 | 2 |
| Locomotora diésel | 335 | 4 |
| EUROCARGO | | |
| Locomotora diésel | 335 | 6 |
| TRACCION RAIL | | |
| Locomotora diésel | 333-300 | 2 |
| LOGITREN | | |
| Locomotora diésel | 335 | 1 |
| ACCIONA RAIL SERVICES | | |
| Locomotora diésel | 333-300 | 1 |
| FESUR | | |
| Locomotora dual (3 kV) | 601 | 8 |

Nota: Todo el material es de ancho 1.668 mm.

(otras 32 se habían recibido en 2009) ha hecho posible la desaparición del parque de los diez electrotrenes de la serie 432 que quedaban en activo, así como de numerosas unidades 440, tanto de Cercanías como de algunas adaptadas a Regionales de las que solo quedan seis en activo (son las 144, 150, 166, 217, 235 y 247) frente a las 24 unidades de un año antes. El parque eléctrico de Regionales para el futuro quedará configurado por los 57 trenes serie 449, 52 unidades 470 y dos 440 transformadas como 470 aunque sin reenumerar. Algunos trenes regionales de esta serie 470 se están decorando con una nueva imagen muy similar a los trenes de Cercanías.

■ Cercanías

En Cercanías ha continuado en el año la incorporación a buen ritmo de los trenes Civia en distintas series (han llegado uno de la serie 463 y 34 de la serie 465), que se han adueñado totalmente de las Cercanías de Asturias,

Málaga y Zaragoza y han eliminado por completo a las 440 de los servicios de Cercanías (había 23 unidades a finales de 2009.) Esto se ha producido en algunos casos por la sustitución directa de los 440 por los Civia y en otros casos por sustitución de 440 por 446 (en las cercanías de Bilbao y de San Sebastián solo quedan trenes de esta serie) o 447, y de éstos por el Civia. En las Cercanías de Barcelona ha continuado a buen ritmo la decoración de trenes de cercanías con puertas, testereros y pegatinas de color naranja sobre fondo blanco de "Rodalíes de Catalunya".

Sigue contándose con 19 trenes diésel de la serie 592 y otros dos de la subserie 592.300. Estos trenes diésel están repartidos entre las bases de Valencia y Murcia.

■ Mercancías Renfe

En el parque motor de Mercancías de Renfe-Operadora ha continuado la incorporación de las máquinas eléctricas de la serie 253 y diésel 333-300, lo que ha permitido una modernización y unificación del parque.

En lo que se refiere a máquinas eléctricas, se han incorporado en el año 34 de la serie 253, lo que junto a las 44 incorporadas en 2009 hacen un total de 78 máquinas de las 100 previstas. Las nuevas locomotoras, como las anteriores, se han repartido a partes casi iguales entre en depósito madrileño de Vicálvaro (queda con 40) y el barcelonés de Can Tunis (38). Estas incorporaciones han permitido dar de baja en mayo la última locomotora de la serie 289 en servicio (si exceptuamos las 9 parejas convertidas en tándem que siguen en activo), así como las 12 máquinas 250 que quedaban en la base de Valencia. Además ha causado baja por accidente en Arévalo el 26 de marzo las 251-009, mientras que otra unidad, la 251-028 sufrió un grave descarrilamiento en La Granja el 25 de febrero, pero está siendo reparada.

El parque de máquinas eléctricas de mercancías de Renfe Operadora queda formado por 28 máquinas de la serie 251; 78 de la serie 253; las nueve parejas tándem 289-100 (en Miranda) y un total de 156 japonesas 269 de distintas subseries, la mayor parte de las cuales circulan en tándem (con el mismo número en las dos semimáquinas): 6 parejas de 269-350 (en Zaragoza); 9 parejas de 269-750 (en Barcelona); 7 parejas de 269-850 (en Sevilla); o pareadas (con un número en cada máquina): 53 parejas de 269 sin estar consideradas como tándem; y otras 6 máquinas 269 "sueltas".

También se han incorporado al parque de mercancías cuatro locomotoras eléctricas de la serie 252 de ancho de vía estándar (1.435 mm) procedentes de Grandes Líneas que han



sido adaptadas para circular (además de 25 kV y 3 kV) a la tensión de 1.500 V necesaria para entrar en la estación francesa de Le Soler.

Considerando tanto el parque de mercancías de Renfe Operadora como el de "Comsa-Tracción" y las máquinas eléctricas para servicio de viajeros, el número de locomotoras eléctricas en el parque comercial baja ligeramente en el año (pasa de 326 a 321 unidades) pero la potencia total crece ligeramente al pasar de 1.463 a 1.519 MW) con una potencia media por locomotora de 4.732 kW

En lo que respecta al parque de tracción diésel de mercancías de Renfe, se han incorporado tres máquinas de la serie 333-300, que se han adueñado de una parte importante de los servicios diésel, permitiendo apartar o vender numerosas máquinas de la serie 319.

El parque motor diésel de mercancías al finalizar el año estaba compuesto por 82 máquinas 333-300 (19 en Ourense, 21 en Vicálvaro, 9 en Salamanca, 23 en Sevilla, 6 en Valencia y 4 en Zaragoza); las cinco de la serie 335 alquiladas a Angel Trains (basadas en Ourense); nueve de la subserie 319-200 (cinco en Zaragoza, una en Miranda, una en Sevilla y dos en Barcelona, estas últimas, las 221 y 227, transformadas al ancho de vía estándar para el servicio de Barcelona a Le Soler); dos de la subserie 319-300 (en Miranda) y diez de la "superserie" 319-400 (siete en León y tres en Miranda). También dispone Renfe-Mercancías de un tractor, el 311-133, que presta servicio en La Robla. Permanecen apartadas dos locomotoras de la subserie 319-200 y cuatro de la 319-300.

El parque de máquinas diésel de línea de Renfe Operadora y tractores de Terminales de Adif al finalizar el año 2010 es de 289 (seis unidades menos que un año antes) con

una potencia media de 385 MW (frente a 390 MW del año anterior), siendo la potencia media por unidad es de 1.332 MW.

■ Mercancías operadores privados

En el parque las operadoras privadas ha habido muy pocas novedades con respecto al ejercicio anterior. La novedad más relevante es la referida a las locomotoras duales Bitrac de Caf que en número de nueve a adquirido la operadora Fesur. Estas máquinas, con número de serie 601, han estado superando durante el año 2010 las fases de pruebas en vía, que han realizado con la operadora Comsa Rail. A falta de entregar la última de la serie, todas están estacionadas en las vías de la azucarera de Linares a la espera de su homologación.

Comsa Rail Transport ha tenido novedades en su parque de servicio de trenes comerciales, aunque, como ha sucedido también en otras operadoras, se están produciendo trasvases entre el parque de la flota de trabajos en vía y el parque de comerciales que hacen más complejo aquilatar este campo. El hecho más destacable en 2010 ha sido la incorporación de la serie Traxx 253, habiendo ingresado tres unidades que se han adscrito a diversos servicios, desde los carboneros de La Robla (en un servicio concertado con Acciona Rail) hasta otros tráficos variados bajo catenaria, como algunos tramos de los siderúrgicos entre Sagunto y Portugal, entre otros. La serie 335, la locomotora Euro 4000 de Vossloh, protagonista en buena parte de los operadores privados ibéricos, cuenta con tres unidades en la flota de Comsa, efectuando el grueso de los servicios hispanoportugueses en combi-

Diversos trenes que prestan servicios de cercanías en Barcelona (series 450, 451, Civia y 447) han sido decorados en el año con los colores y pictogramas de "Rodalies de Catalunya" en los que domina el naranja.



Los trenes serie 112 han debutado en el año. Atienden las rutas de Barcelona a Andalucía y, desde diciembre, las de Madrid a Levante y de Toledo a Albacete. En la foto aparece un 112 en Atocha, ya en posición de salida (izquierda) y otro rebasando las "bretelles" en su camino desde la zona de llegadas a la de salidas (derecha).

nación con sus gemelas de la empresa portuguesa Takargo y también tráficos por Galicia. A estas máquinas se unen otras cuatro que alternan servicios en trabajos de infraestructura y comerciales de mercancías. Son las danesas MZIII, similares a las 333 clásicas de Renfe, de las que Comsa opera dos unidades y, además, otras dos locomotoras Vossloh G 1700.

Continental Rail no ha incorporado nuevas máquinas este año a su flota, manteniendo sus dos locomotoras 333-300 y otras cuatro de la serie 335. Con estas mantiene diversos tráficos, aunque su núcleo duro son las relaciones entre Madrid y Levante, habiendo tenido también un singular protagonismo este año con la reactivación de la actividad ferroviaria del puerto de Algeciras. Con el fin de año Continental adquirió cuatro locomotoras de la serie 319 a Renfe Mercancías. En principio su destino básico son los trabajos de infraestructura ferroviaria.

Acciona Rail ha visto este año reducir drásticamente su exiguo parque. Desde su pionero arranque en el mercado de las mercancías ferroviarias contaba con dos locomotoras 333-300. En este año 2010 una de ellas fue retirada de la operación comercial y derivada a la división de

infraestructuras propia. De hecho ya este año Acciona no trabajó en su clásico nicho, los trenes carboneros desde El Musel a La Robla. Estos tráficos han sido operados este año, por acuerdo con Acciona, por Comsa Rail. Las dos máquinas han colaborado en los trabajos de infraestructura de Acciona y, definitivamente, una de ellas ha sido adscrita a ese parque y la otra se ha especializado en formación de maquinistas.

Tracción Rail ha recibido también con el final del año dos locomotoras de la serie 1900 de Renfe Mercancías que aún están pendientes de entrar en servicio. En cualquier caso, esta operadora andaluza vinculada al grupo AZVI, mantiene para servicios comerciales de mercancías dos locomotoras 333-300 que están desarrollando sus trabajos básicamente en el remolque de trenes de biodiesel triangulando un recorrido entre Huelva, la factoría de Valdetorres, en Badajoz, y Puertollano.

Una de los casos más singulares de flota es la de la pujante empresa Eurocargo Rail Spain. Dependiente en la actualidad del gigante logístico ferroviario DB, tiene toda su flota de tracción encomendada a la serie 335. Sus seis máquinas están todas ellas alquiladas a la empresa Alpha Trains. Realizando tráficos por diversos nodos, cubriendo recorridos desde el puerto de Barcelona hacia diversos puntos nacionales.

En 2010 esta empresa ha asumido nuevos tráficos vinculados a la actividad logística del grupo de supermercados Mercadona y con las de la naviera OPDR que mantiene un intenso tráfico con el archipiélago canario desde Sevilla. Esta empresa mantuvo el año pasado sus tráficos internacionales de productos frescos desde Valencia hasta el Reino Unido, todo ellos movidos con las 335.

La más joven y pequeña de las operadoras privadas, que ha debutado precisamente este año 2010, es la valenciana Logitren. Dependiente del grupo constructor Torres Cámara, cuenta con una sola máquina de la serie 335. Adscrita al servicio que liga el puerto de Valencia con la terminal de Zaragoza Plaza, explotando este corredor en UTE con Renfe Mercancías. Es una locomotora también alquilada a Alpha Trains. ■

ALBERTO GARCÍA ÁLVAREZ Y MIGUEL JIMÉNEZ VEGA