



El Tranvía de Valencia.

Una nueva idea se convierte en realidad.

El pasado mes de mayo se ha inaugurado el nuevo Tranvía de Valencia, primero que se construye en España, en sustitución de la antigua línea 4 de F.G.V. que, recorriendo barrios periféricos, daba servicio a 5 millones de viajeros por año.

La obra, conjugando aspectos técnicos y arquitectónicos, elimina la antigua barrera ferroviaria, integrando los 20 km. de vía en la nueva trama ciudadana a través de la urbanización de 221.000 m², en los que el diseño de cada uno de sus componentes singulariza y dignifica los barrios que atraviesa.

La vía embebida en elástomero, los 1.659 puntos de luz o los 1.544 semáforos instalados y controlados por ordenador a través del Sistema de Ayuda a la Explotación, junto con las cocheras y los talleres, constituyen el entramado de esta gran obra, fruto de tres años de trabajo intenso, durante los cuales un equipo humano ha aportado toda su experiencia, esfuerzo e ilusión para hacer realidad esta nueva idea.

Al final lo hemos conseguido, y podemos sentirnos orgullosos por haber colaborado en la creación de un sistema de transporte que aproxima a las personas, potencia la convivencia, mejora la ciudad y cuida su entorno, contribuyendo a configurar la Valencia del siglo XXI.

Una obra que, en definitiva, ayuda a mejorar nuestra calidad de vida.



ANDALUCIA, ARAGON, CATALUÑA, EXTREMADURA Y SALAMANCA TIENEN CONVENIOS CON RENFE

Las Autonomías negocian con Renfe el futuro de las redes regionales

Angel L. Rodríguez

En 1998 el Estado sólo subvencionará el 25 por ciento de los gastos que se deduzcan por los servicios regionales.

Por lo tanto, la Une de Regionales debe conseguir, para entonces, ser autosuficiente para cubrir con sus ingresos el 75 por ciento de sus gastos.

Al mismo tiempo, existe otra condición, que consiste en el número total de kilómetros/tren que Regionales debe hacer para conseguir esas ratios. "En este momento", afirma **José Angel Cevidanes**, director de Planificación y Comercial de la Une de Regionales- "estamos en 27 millones de kilómetros/tren, y hay servicios que inciden muy negativamente en alcanzar ese grado de cobertura del 75 por ciento. Lógicamente, hay que pensar, por ambas razones, en irlos eliminando, siempre y cuando existan medios alternativos de transporte más adecuados a la demanda".

Estos servicios susceptibles de ser eliminados son aquellos que no llegan al 40 por ciento de cobertura -hay algunos con índices del nueve o del diez- o cuyo grado de ocupación no llega a 50 viajeros de media. "En algunos casos" -señala **Cevidanes**- "esos servicios coinciden con los que hay en una línea, pero se trata de eliminación de servicios, no de líneas, como con cierta frecuencia, y con riesgo de confundir a la opinión pública, se dice".

Esos mismos servicios son los que, en el caso de que las Comunidades Autónomas, las Diputaciones o cualquier orga-



LUNA

El Plan Estratégico de Renfe ha dibujado un nuevo escenario para la Une de Regionales. Una subvención estatal del 25 por ciento y un objetivo de rentabilidad, determinan que la racionalización de servicios y el apoyo de las Comunidades Autónomas u otras instituciones sean piedras angulares del futuro de las redes regionales.



José Angel Cevidanes.

LUNA

nismo o institución los consideren imprescindibles, pueden mantenerse mediante sus aportaciones económicas.

Se trata de obtener una cobertura del déficit, que se alcanza, descontados los ingresos por viajeros, por las aportaciones de aquellos que quieran mantener el servicio. Otra fórmula sería la que con-

aportación se iría reduciendo.

Ya en la actualidad, hay convenios con cuatro Comunidades Autónomas y una Diputación Provincial para el mantenimiento de servicios y probablemente otras instituciones alcancen acuerdos similares, algo que, según el director de Planificación de Regionales, se verá favorecido por el Contrato-Programa, que servirá de marco para este tipo de pactos.

Los convenios firmados son los de Cataluña, Aragón, Extremadura y Andalucía, y el de la Diputación de Salamanca. Cada uno tiene sus particularidades de modo que, por ejemplo, el de Cataluña, convenio ya renovado, se circunscribe a única línea, la Lérida-Pobla de Segur, ya que el resto de los servicios regionales catalanes se mantienen con índices de cobertura superiores al límite.

El acuerdo con la Diputación de Salamanca, también limitado a un servicio entre Peñaranda de Bracamonte y la

Regionales

capital, vence prácticamente ahora y se va renovar en breve. Además, este convenio ha llevado muchos viajeros al ferrocarril de tal modo que la primera estimación hecha se va a ver modificada, y reducida la subvención entregada por la Diputación, debido a los ingresos extra que se han conseguido.

El de Aragón, que afecta a varios servicios, entre ellos el Transaragonés, vence el 18 de octubre y se están desarrollando ahora las negociaciones para su renovación. Ya se ha presentado, por parte de Regionales, un proyecto de renovación que, de cualquier modo, se considera transitorio, ya que la Diputación General de Aragón ha manifestado su voluntad de establecer un plan de transporte regional que contemple carretera y ferrocarril. Una vez establecido éste, Regionales entraría, posiblemente, en un convenio mucho más amplio.



Se suprimirán algunos servicios, no líneas.

Los casos de Extremadura y Andalucía son diferentes al resto, ya que arrastran el problema del retraso en los pagos que mantienen con Renfe.

En estas dos Comunidades

hay líneas oficialmente cerradas, como las de Zafra-Villanueva del Río Minas, Granada-Bobadilla o Utrera-La Roda, que sin embargo mantienen servicios gracias a unos conve-

nios firmados en 1985, tras su cierre por el Consejo de Ministros. De la actualización de los convenios depende el mantenimiento de las líneas.

Fuera de estos convenios firmados, recientemente han comenzado las negociaciones con la Comunidad de Castilla y León, donde el eje fundamental es el de Medina del Campo-Valladolid-León-Burgos, que cuenta con una cobertura del 60 por ciento y que puede mejorar con iniciativas como la mejora de la cadencia de trenes. El resto necesitará una reestructuración para su mantenimiento y algunos servicios dependen de los posibles acuerdos, ya que apenas cubren con sus ingresos un 5 o un 8 por ciento de sus costes.

Con Galicia también se han celebrado reuniones que han dado ya sus frutos con la implantación del nuevo servicio exprés. "Esta región es un caso típico de esta problemática", afirma el director de planifica-



Que No Se Nos Note

En JEZ sabemos que los Aparatos de Vía son una parte mínima en un tendido.

Pero también somos conscientes de que son un elemento clave en el confort del cliente.

Por ello, en JEZ estamos afrontando importantes innovaciones en la organización y servicio.

Para que no se nos note.



Tfno. 94 - 672 12 00
ARANTZAR, S/N
01400 LLODIO - LAUDIO
(ALAVA)

Concurso para adquirir nuevo material

La Une de Regionales de Renfe ha convocado un concurso para la adquisición de material para sus servicios. En principio, el concurso supone un volumen económico de 7.000 millones de pesetas para el suministro de 16 trenes y establece una opción de compra sobre otras 45 unidades, en siete años. El pliego de condiciones establece un período de garantía de tres años o 500.000 kilómetros, para los que se ha fijado el cumplimiento de unos determinados niveles de fiabilidad y disponibilidad.

Regionales recibirá los dos primeros trenes como avance de serie, que pondrá en servicio comercial para comprobar sus prestaciones y realizar posibles correcciones. El plazo de presentación de ofertas se extiende hasta las 11 horas del 10 de enero de 1995.

“El pliego de condiciones es muy abierto con un número de unidades que depende de la economía de escala.” explica Domingo Calzado Cerro, director de Producción de Regionales “El abanico de la serie es muy amplio e irá en función de los costes, no sólo de producción, sino de explotación y de mantenimiento.”

Habrà de ser material diesel con altas prestaciones tanto en velocidad como en potencia, apto para circular en velocidades de en torno a los 160 km/h y en el que se valorarán los bajos consumos de explotación y los costes de mantenimiento de las unidades. La capacidad prevista para cada unidad está entre los 100 y los 140 viajeros y habrán de ir dotadas de aire acondicionado, megafonía, indicadores de destino, modulo de WC, espacios reservados para personas de movilidad reducida y, en cada tren habrá un módulo de WC para estas personas con problemas de movilidad, que podrá también ser utilizado por el resto de los viajeros.

Dentro de esta acción de sustitución de material y completar el existente, la Une de Regionales recibirá 35 unidades de la serie 440 que en la actualidad se remodelan en los talleres de Renfe de Valladolid. Regionales ha recepcionado y tiene en servicio las cinco primeras en el Andalucía Express. □

ción de Regionales, quien añade que “el 80 por ciento de los viajeros de Regionales en Galicia se mueven en el corredor atlántico, el Vigo-La Coruña, mientras que corredores como Monforte de Lemos-Lugo-La Coruña o La Coruña-Ferrol apenas suponen el diez por ciento. Si tenemos que ir a la cobertura del 75 por ciento habrá que potenciar el corredor atlántico sin que eso signifique de momento cerrar los otros. Lo que no es permisible es que se mantenga un tren de 300 plazas, como son los de regionales, para que se trasladen diez viajeros.”

En Murcia, Regionales tiene

poca presencia; los Murcia-Alicante Murcia-Valencia y Cartagena-Valencia, no están en cuestión. En la Comunidad de Valencia, el corredor Valencia-Alcoy es el de Regionales por excelencia, y el índice de cobertura que tiene segura su continuidad.

Con Castilla-La Mancha ya ha habido contactos con los ayuntamientos de Toledo y Cuenca -no así a nivel de Gobierno Regional-, que todavía no se han plasmado en nada concreto. El caso de Madrid es un caso claro de red de cercanías que es extremo de algunos regionales y cuya redefini-



Regionales adquirirá 16 nuevos trenes.

ción como cercanías, como se viene solicitando insistentemente desde algunas comarcas de la Comunidad, depende, además de la disponibilidad económica, del Consorcio de Transportes y del Ministerio.

Asturias es otro núcleo de Cercanías y el servicio de Regionales se resume en dos trenes a Gijón desde León que se prestan con material de cercanías. En Cantabria la situación es muy similar, el núcleo de cercanías llega hasta Reinosa y sólo los trenes playeros desde Valladolid y Palencia alcanzan índices de cobertura del 90 por ciento.

En el País Vasco, la aceptación de los servicios regionales es bastante buena y desde mayo funciona un tren regional exprés conocido como el “lehendakari”, que une Irún con Vitoria, de pocas paradas y con buenos niveles de ocupación por los funcionarios que se desplazan a la capital vasca.

En Navarra, el corredor del Ebro tiene siete servicios en cada sentido entre Zaragoza y

Castejón, con una distribución considerada poco idónea. En el futuro habrá que mejorar sus cadencias y procurar su bifurcación, de modo que unos vayan hacia La Rioja y otros hacia Navarra. También está contemplado mantener los servicios de salida hacia Castilla por Alsasua.

“En resumen”, concluye José Angel Cevitanes, “lo que pretende Regionales no es reducir los servicios, como de modo alarmista se ha dicho, sino racionalizarlos y distribuirlos mejor, lo que en muchos casos es sinónimo de un aumento. Por ejemplo, el cambio de un servicio de un período horario en el que hay varios que nunca llegan a tener los suficientes clientes para ir completamente ocupados, a otra hora en la que no existe supone realmente un aumento de la oferta. Este es el objetivo, que una vez conseguido producirá previsiblemente mayores índices de ocupación, y una ocupación del espacio que el transporte de viajeros por ferrocarril ha de tener”. □