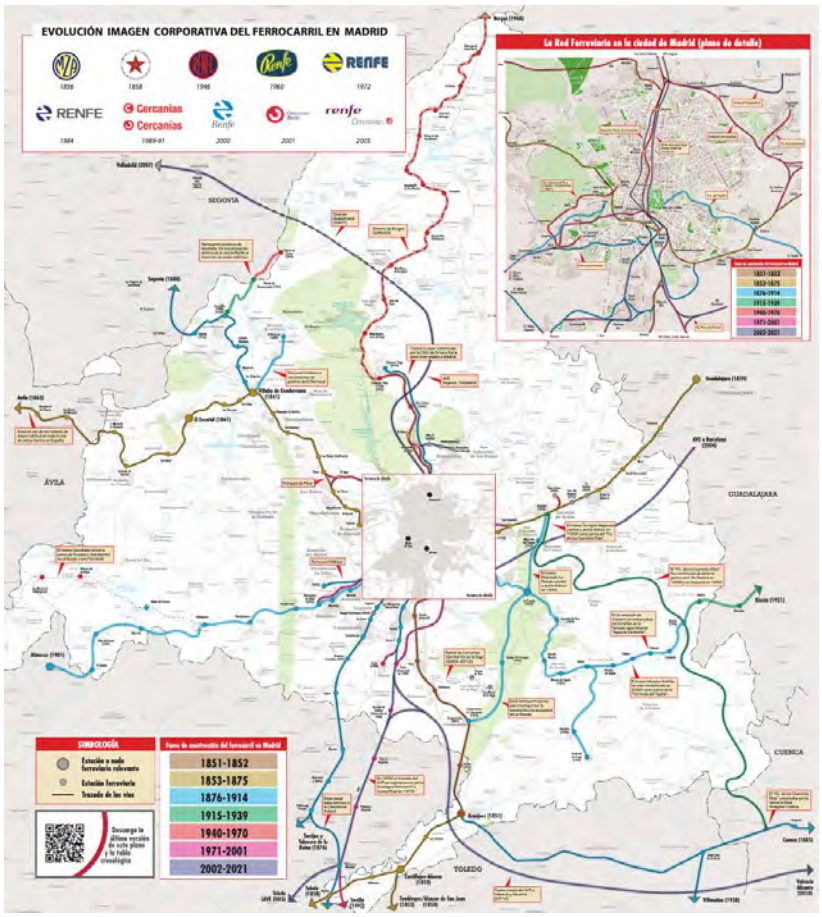
Consorcio de Transportes de Madrid



Euskotren

175 años de progreso

En unas fechas en las que debemos poner en valor estos 175 primeros años de la historia del ferrocarril en España, es de justicia destacar la robustez del sector ferroviario y su capacidad de adaptación a las circunstancias.

De ello podemos dar fe en el País Vasco y, más concretamente, atendiendo a la evolución histórica del ferrocarril de vía estrecha, cuyos servicios opera la Sociedad Pública del Gobierno Vasco, Eusko Trenbideak-Ferrocarriles Vascos, S.A. (Euskotren), desde hace algo más de 41 años.

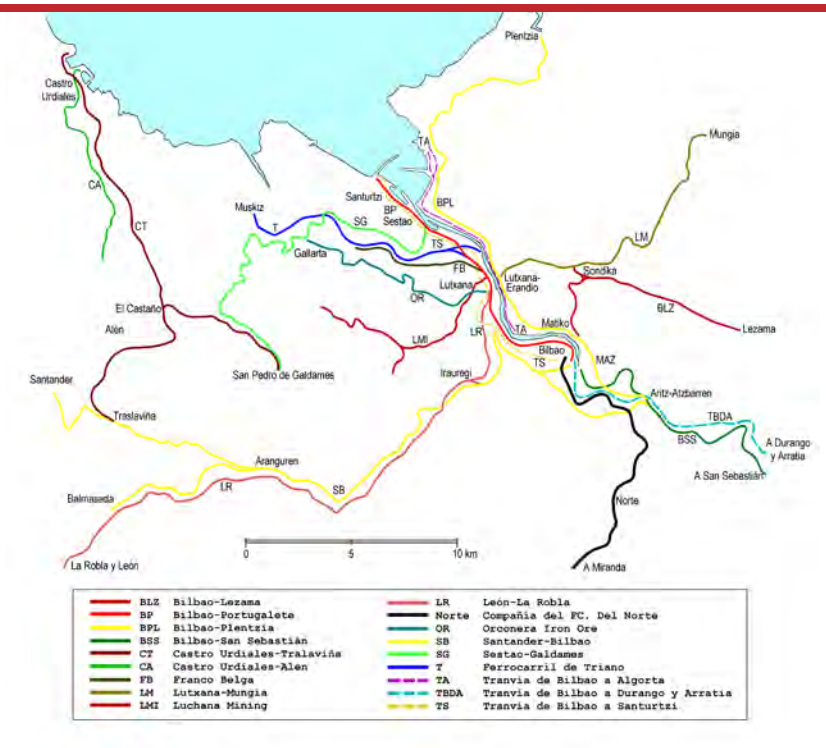
En el año de su creación, 1982, la nueva empresa recibió una red debilitada y necesitada de un apoyo decidido por parte del Gobierno Vasco. Además, aproximadamente un año después, debido a las inundaciones de agosto de 1983, sus instalaciones y el material móvil resultaron gravemente afectados, con las consecuencias que ello supuso en el servicio prestado a la ciudadanía.

Afortunadamente para Euskotren, el Gobierno Vasco decidió desde un principio apostar seriamente por ella, para convertirla en una empresa de servicios moderna y eficaz. Algo que no fue sencillo al principio, por la situación de crisis económica existente en aquella época y, con posterioridad, con el paso de la mayor parte de la línea Bilbao-Plentzia al Metro de Bilbao, la de mayor utilización entre la ciudadanía.

Pero las importantes inversiones realizadas por el Gobierno Vasco en infraestructura (actualmente, a través del ente público Euskal Trenbide Sarea-Red Ferroviaria Vasca/ETS) y material móvil han permitido no solo superar las adversidades, sino coger impulso y convertir a la empresa en una operadora integral de transporte de viajeras/os por ferrocarril, metro (Línea 3 en Bilbao), tranvía, funicular y carretera.

Gracias al saber hacer del equipo profesional de Euskotren, el 18 de diciembre de 2002 se puso en servicio en Bilbao la primera línea del moderno sistema tranviario del País Vasco (en 1964 se había despedido el último servicio tranviario de la ciudad). Y pocos años después (22 de diciembre de 2008), entró en funcionamiento el servicio de tranvías de Vitoria-Gasteiz. Precisamente, la última ampliación tranviaria se ha dado en esta última ciudad, el 11 de abril del presente ejercicio 2023, con la llegada hasta Salburua. Lo que ha aportado un sustancial incremento en la utilización del servicio que quedará reflejado, sin duda, en el balance final del presente ejercicio.

Por su parte, el 8 de abril de 2017 se inauguró la Línea 3 del servicio de Metro en Bilbao, operada por Euskotren (las líneas 1 y



2 son gestionadas por la empresa Metro Bilbao, S.A.). La Línea 3 cuenta con cinco estaciones, una de ellas en el municipio de Etxebarri. Cuenta también con la estación de Casco Viejo-Zazpikaleak, instalación en la que convergen las líneas 1 y 2. Su trazado ha integrado de forma eficiente los servicios de Euskotren en Bizkaia, mejorando la accesibilidad de la ciudadanía a los principales centros de la capital.

Con todo ello, y la aplicación de unos descuentos del 50% en las tarifas, para intentar aliviar en parte los efectos de la actual situación de crisis económica, la demanda de los servicios de transporte de Euskotren se encuentra superando los niveles existentes antes de la pandemia.

ETS trabaja hoy, en su fase final, en las obras de la denominada variante de Donostia, que permitirá potenciar aún más los importantes servicios ferroviarios prestados por Euskotren en Donostialdea, entre Hendaia y la zona de la costa de Gipuzkoa, principalmente. También dedica parte de sus acciones en los proyectos de las futuras ampliaciones de los tranvías de Vitoria-Gasteiz y Bilbao y así como de la red de metro de Bilbao. Seguimos en marcha hacia el progreso.

Javier Seoane
Director General
Euskotren

FGC

Próxima estación: un país conectado y sostenible

En 1848, unos emprendedores, adelantados a su tiempo, decidieron construir el primer tren del estado español. Lo hicieron en Catalunya, con la inauguración del ferrocarril entre Barcelona y Mataró. Ahora, 175 años después, necesitamos nuevas personas pioneras que retomen ese espíritu y planifiquen el futuro de un país conectado, cohesionado, sostenible y accesible.

Sin duda, los retos de movilidad actuales y futuros pasan por el fomento del transporte público, especialmente del ferroviario, que es la opción más sostenible, resiliente y respetuosa con el medio ambiente. Pero es que, además, las ventajas de implementar una red ferroviaria potente van mucho más allá de la sostenibilidad: contribuye a resolver los grandes retos actuales en urbanismo, acceso a la vivienda y desarrollo económico del conjunto del territorio.

El Govern de Catalunya, de la mano de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, tiene en marcha grandes proyectos que, por supuesto, hay que continuar y acelerar: la conexión rápida con el aeropuerto; el ambicioso proyecto de alta velocidad entre Barcelona y Tolosa o Montpelier; el tranvía del Camp de Tarragona; las nuevas operaciones de Rodalies Lleida…





Es necesario empezar a trabajar proyectos que nos permitan visualizar una Catalunya conectada y sostenible el año 2050. Una apuesta firme por la conexión ferroviaria y eficiente del Pirineo, la costa de Girona y las Terres de l'Ebre con el resto del país; por el eje transversal ferroviario, para transportar pasajeros y mercancías por una línea interior que conecte Lleida con Girona sin pasar por Barcelona; o, a escala metropolitana, por la línea orbital ferroviaria que conecte Vilanova, Vilafranca, Martorell, Terrassa, Sabadell, Granollers y Mataró.

Las oportunidades que estas actuaciones abrirían sobre terrenos ferroviarios permitirían, además, liberar grandes vacíos urbanos y mejorar las fracturas históricas entre barrios, facilitando también la conectividad entre líneas y la intermodalidad. Un horizonte con líneas paralelas y transversales para todo el país que articule una red efectiva de transporte que ayude a distribuir mejor la actividad económica y, por supuesto, saque coches y camiones de carreteras y autopistas.

Todo el país se beneficiará directamente de estas infraestructuras: las personas que residen actualmente en las ciudades intermedias de Catalunya; las que residirán allí en un futuro fruto del cambio del modelo de urbanismo que, cada vez más, hace que las personas cambien su lugar de residencia; las barcelonesas y los barceloneses, ya que invertir en trenes es la política de suelo más efectiva porque la ampliación de la corona metropolitana sosteniblemente habitable permitirá una moderación en los precios de la vivienda y una mejora de la calidad del aire; y, por supuesto, los vecinos y vecinas de las comarcas de montaña, de les Terres de l'Ebre, de las comarcas de Girona y de Lleida.

No estamos inventando nada. Países como Suiza, Alemania, Países Bajos, Francia, Dinamarca o Canadá están repensando la manera de planificar el territorio y favorecer la complementariedad entre ciudades y zonas periféricas, fomentando políticas de suelo que faciliten un crecimiento de las ciudades repartido. Como dicen los urbanistas: conseguir un modelo territorial más igualitario, basado en un sistema de ciudades equivalentes.

Acortando las distancias y facilitando el transporte, mejoraremos el aire que respiramos, contribuiremos a la lucha contra el cambio climático, desarrollaremos el tejido industrial más equitativamente, facilitaremos y descentralizaremos el turismo, pondremos solución al problema de la vivienda y mejoraremos el acceso a la sanidad, a la educación y a los servicios sociales.

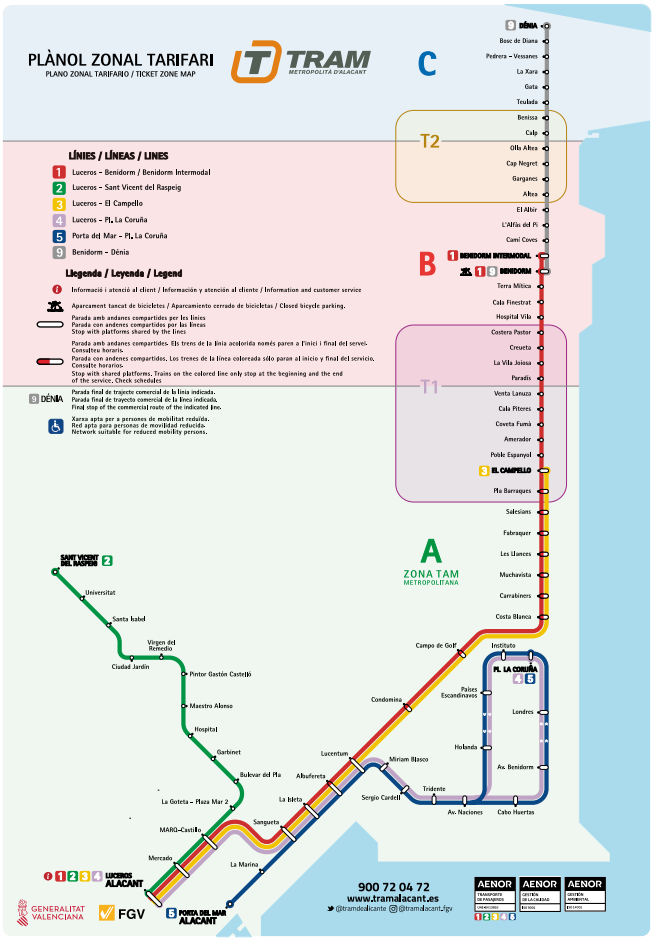
Toni Segarra Barreto
Presidente de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC)

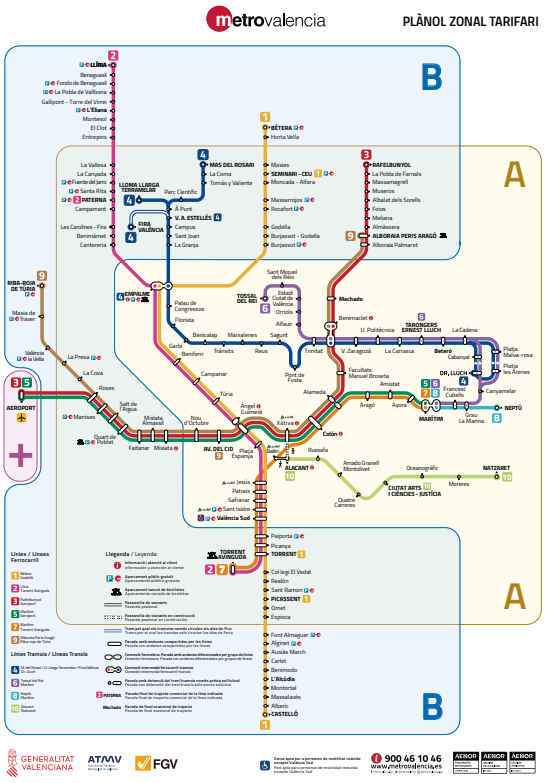
FGV

175 años de ferrocarril y un gran futuro

En el contexto del 175 aniversario del primer ferrocarril español, entre Barcelona y Mataró, Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV) la podemos considerar una empresa joven, con algo más de 35 años en servicio y que explota los servicios de Metrovalencia y TRAM d'Alacant.

Nuestra red actual en Valencia es heredera de aquella primera línea ferroviaria de la Comunitat Valenciana que entró en servicio el





21 de diciembre de 1854, entre la ciudad de València y Xàtiva, así como de todas aquellas líneas de ferrocarril y tranvía que desde el siglo XIX se han ido poniendo en funcionamiento.

En el caso de Alicante, el eje principal de la actual red del TRAM d'Alacant tiene su origen en la línea Alicante-Dénia que se puso en circulación entre 1914 y 1915.

En la segunda mitad del siglo XX, nuestros orígenes más próximos se remontan a 1964, cuando la Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia [CTFV] y Estratégicos y Secundarios de Alicante [ESA] hicieron entrega de todas sus líneas a la Explotación de Ferrocarriles por el Estado.

Un año más tarde, FEVE se hizo cargo definitivamente de todas ellas, dedicándose al mantenimiento y mejora de una red de comunicación que se consideraba imprescindible para el transporte público de la Comunitat Valencia.

Posteriormente, el 10 de noviembre de 1986 se constituye FGV, empresa de derecho público a la que se transfiere la red hasta entonces gestionada por FEVE.

Desde ese momento comienza el proceso de renovación, modernización y ampliación de una red que bajo las marcas de Metrovalencia y TRAM d'Alacant ha conseguido consolidarse como un servicio capaz de garantizar en las mejores condiciones la movilidad de miles de personas.

Durante estos años FGV, gracias al impulso de la Generalitat Valenciana, ha experimentado un profundo proceso de modernización y ampliación que ha permitido pasar de las 6 líneas que se gestionaban en 1987 (5 en Valencia y 1 en Alicante) a las 15 actuales (10 en Valencia y 5 en Alicante).

A lo largo de esto 175 años el ferrocarril no ha parado de evolucionar y crecer, al igual que lo ha hecho la sociedad. Los primeros servicios ferroviarios surgieron como resultado del progreso y así sigue siendo.

Hoy en día es imposible pensar en una sociedad moderna sin una red de transporte ferroviario capaz de unir a través de alta velocidad ciudades que, a su vez, disponen de una amplia red urbana e interurbana de metro o tranvía.

En este contexto, las explotaciones ferroviarias vivimos un buen momento ya que, sin duda, somos un actor principal a la hora de garantizar una movilidad sostenible y equilibrada, cada día más demandada por miles de usuarios que aspiran a encontrar en el transporte público ferroviario una alternativa eficaz y accesible a otros medios más contaminantes.

El ejemplo de aquella primera línea y de todas aquellas que le fueron siguiendo años después, a lo largo y ancho de la geografía española sigue vivo, actualizado y modernizado, y, sin duda, con un prometedor futuro por delante.

Alfonso Novo Belenguer
Director gerente de FGV

IRYO

175 años a la vanguardia mundial: del primer ferrocarril a la liberalización de la Alta Velocidad española



IRYO

El 28 de octubre de 1848 circuló en nuestro país el primer tren de la Península Ibérica. Desde Barcelona con destino a Mataró y a una velocidad media de 47 km/h, lo hizo solo 22 años después de la puesta en marcha de la primera línea ferroviaria del mundo entre dos ciudades: Liverpool y Manchester. A la cabeza de Europa junto con Reino Unido, España plantaba en ese momento la semilla de una revolución que más de un siglo después ha sufrido una importante metamorfosis: la revolución del transporte.

A ella le seguirían muchas más capitaneadas por numerosas empresas que comenzaban a surgir, como la Compañía de Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante o el Ferrocarril del Tajo, entre otras, y que no se agruparían en la


IRYO

Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles hasta el año 1941: otra de las fechas destacadas en la historia del ferrocarril en nuestro país.

Hoy, en el 175 aniversario del primer ferrocarril, los logros conseguidos son aún mayores. Con la segunda red más extensa del mundo solamente por detrás de China, la liberalización de la Alta Velocidad española es una realidad cuyo objetivo no es otro que situar a España a la vanguardia en infraestructura y como referente en tecnología, sistemas de comunicación, señalización, mantenimiento, gestión del tráfico y seguridad.

Acompañado de una potente inversión, este modelo es un modelo valiente que ha puesto sobre las vías a tres operadores y cuatro marcas democratizando el uso de la Alta Velocidad con unos precios más competitivos y una mayor oferta de frecuencias para los consumidores. Los diferentes acontecimientos que se han ido sucediendo en las últimas décadas han puesto, además, de relieve, la importancia de cuidar el mundo que nos habita y de reflejarlo en la manera que tenemos de vivir, consumir y, por supuesto, movernos, convirtiendo al tren en uno de los principales beneficiarios de la movilidad sostenible.

Dos años y medio después de que la liberalización se hiciese efectiva con la entrada de un segundo operador y 10 meses tras el inicio de operaciones de iryo que terminó de completar el proceso, los éxitos están siendo mayúsculos pero los retos también.

Otro de los principales desafíos del sector es situar al ferrocarril como el medio de transporte más sostenible solo por detrás de la bicicleta, para lo que la Alta Velocidad y los nuevos operadores se convierten en el ingrediente indispensable. En iryo, por ejemplo, hemos realizado una inversión de 1.000 millones de euros para adquirir una flota de 20 trenes Frecciarossa nuevos, fabricados desde cero, que son los más sostenibles de Europa.

Por último, y directamente relacionado con la garantía de éxito de la liberalización, el otro gran reto es una modificación de la Ley del Sector Ferroviario que permita la bajada de cánones. Esto se traduciría en beneficios comunes para todos, con un aumento del tráfico y un mayor uso de la red ferroviaria, actualmente infrautilizada.

En iryo celebramos los 175 años desde la llegada del primer ferrocarril a la península habiendo completado el despliegue de nuestra fase 1 con todos los destinos inicialmente previstos ya en marcha, y el objetivo de convertirnos en un operador global que transforme el concepto que los consumidores tenían hasta el momento de la Alta Velocidad.

Simone Gorini,
General Manager y CEO de Iryo

LFP

Logros numerosos que vienen de muy lejos

España, aislada durante mucho tiempo de Europa desde el punto de vista ferroviario debido a los diferentes anchos de vía, tomó decisiones valientes en 1998.

En efecto, el Consejo de

Ministros del 9 de diciembre de 1998 introdujo por primera vez la necesidad vital para el país de implementar el ancho internacional (1.435 mm) en sus ferrocarriles, en primer lugar, en todas las nuevas líneas de alta velocidad, pero también progresivamente en la red convencional existente.

Tras los estudios, la solución adoptada fue la de una vía de doble ancho, compuesta por tres (3) hilos de carriles, también llamado "tercer carril", que ofrecía la posibilidad de circular tanto trenes de ancho ibérico (1.668 mm) como trenes de ancho internacional (1.435 mm).

Fácil sobre el papel, esta solución ha supuesto varios desafíos técnicos debido a la asimetría de carga sobre las traviesas, la diferencia entre el eje de la vía y el de la catenaria, la señalización y, por supuesto, también los aparatos de vía (agujas).

Los ingenieros españoles han estado a la altura de este desafío y han implementado soluciones seguras y fiables.

Hoy en día ya están en funcionamiento las vías del tercer carril alrededor de Barcelona y el Puerto y se está trabajando para llegar al sur del país con la ciudad de Algeciras, pasando por Tarragona y Valencia.

También en 1998, más concretamente el 30 de diciembre de 1998, España procede a la separación de las actividades de infraestructuras y de transportista.

RENFE (Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles) da origen al GIF (Gestor de Infraestructuras Ferroviarias), con un reparto de misiones muy claro: RENFE es el transportista o Empresa Ferroviaria, mientras que el GIF, que se convertirá en ADIF (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias) y ADIF Alta Velocidad en 2005, es el Administrador de Infraestructuras.

Esta reforma del panorama ferroviario español fue un éxito y sigue siendo la misma hoy en día.

Finalmente, con más de 3.600 km de líneas de alta velocidad, España es hoy (2023) el país europeo con mayor red de líneas de alta velocidad. Por lo tanto, el esfuerzo del país ha sido colosal y continúa.

Pero esta brillante historia no debería hacernos olvidar las dificultades y los desafíos futuros.

En primer lugar, el de seguir implantando vías de doble ancho o "tercer carril" en la red convencional y en particular en el Corredor Mediterráneo, que representa una parte preponderante de la economía española. Las obras deben continuar y finalizarse lo antes posible, sin olvidar todas las conexiones capilares y las terminales de mercancías que deben adaptarse para recibir trenes de mercancías, cuyo número se disparará en los próximos 2-5 años.

En segundo lugar, el de impulsar desde todas las instituciones las conexiones transfronterizas entre España y Francia, tanto de trenes de alta velocidad como de trenes regionales de media distancia.

Asimismo, el mundo está cambiando y aparecen dificultades cada vez mayores a las que se enfrentan todos los actores del transporte para consolidar sus actividades: fenómenos climáticos cada vez más graves causan daños irreversibles en las infraestructuras, economías más interconectadas fluctúan con mayor rapidez e intensidad y, finalmente, los acontecimientos políticos y las guerras en Europa y en todo el mundo tienen un efecto devastador en las economías europeas y mundiales, con el aumento vertiginoso de los precios de la energía y las materias primas.

Por consiguiente, los retos son importantes y debemos prepararnos: ser más resilientes frente a los acontecimientos exógenos, más robustos, más reactivos y flexibles en nuestras organizaciones, para poder adaptarnos rápidamente a un "nuevo mundo" y legar una España más verde y limpia a nuestros hijos.

Petros Papaghiannakis
director general
Línea Figueras Perpignan

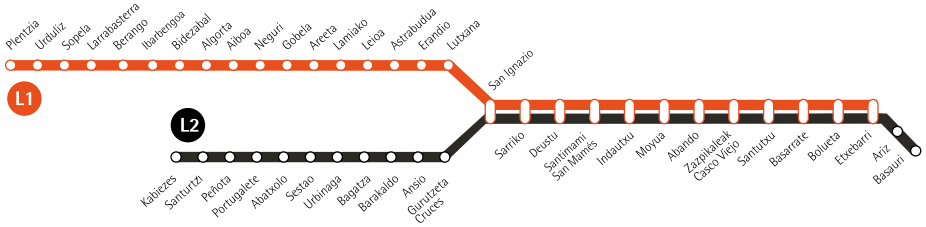
LFP Perthus
Línea Figueras Perpignan

Metro Bilbao

Mirando al futuro con optimismo

Casi tres décadas de Metro Bilbao, una trayectoria que nos ha llevado hasta consolidarnos como el principal medio de transporte público de Bizkaia, aglutinando el 52% de los viajes que se realizan en el territorio cada día. Todo un logro consecuencia del compromiso que desde nuestros inicios nos marcamos con la sociedad, creyendo firmemente en un proyecto llamado a ser referente, tanto en el transporte público metropolitano a nivel internacional, como en la calidad de servicio que ofrecemos, con una gestión rigurosa, transparente y basada en la seguridad.

A día de hoy, la movilidad del área metropolitana de nuestra ciudad no se concibe sin Metro Bilbao, con un servicio que cubre ambas márgenes de la ría, un factor decisivo en la vertebración y cohesión social de nuestro territorio. Todo ello, adaptándonos a las



necesidades de movilidad de cada momento.

Este esfuerzo de cuantas personas componemos Metro Bilbao es valorado con un notable alto, un 8 que nos da el empuje necesario para seguir avanzando, afrontando nuevos retos y mejoras que redundarán de forma directa en la calidad del servicio y, por ende, en la calidad de vida de todas las personas que viajan en metro. Hablamos de un reconocimiento múltiple que engloba la contribución social, económica y medioambiental, lo que nos da impulso para reafirmarnos en nuestra vocación, afrontando con optimismo los nuevos retos a futuro.

Estas nuevas metas pasan por reforzar nuestra condición de eje vertebrador del transporte de Bizkaia en general y del área metropolitana de Bilbao en particular, apostando por seguir siendo un medio de transporte público y de calidad, accesible, que a su vez sea cada vez más inclusivo, sostenible y respetuoso. Además, la apuesta es clara de cara a acometer la renovación de la flota, la modernización de nuestras instalaciones, el sistema de señalización, así como el fortalecimiento de nuestro modelo operacional. Todo ello será clave, siempre desde la voluntad inequívoca de servicio y con los mismos parámetros de calidad y excelencia que siempre nos han guiado, con el fin de dar una óptima respuesta a una demanda cada vez más creciente y exigente.

Tenemos un ilusionante objetivo por delante y en ello seguiremos poniendo el tesón y el trabajo necesario, como hemos venido haciendo desde que el 11 de noviembre de 1995 pusiéramos en marcha nuestro primer servicio.

Eneko Arruebarrena Elizondo
Director Gerente de Metro Bilbao

Metro de Madrid

El futuro de Metro de Madrid

A lo largo de más de cien años de vida del suburbano, hemos logrado numerosos hitos que han fortalecido nuestra posición como uno de los sistemas de metro más eficientes y avanzados del mundo. Nuestro compromiso con la calidad, la tecnología, y la accesibilidad han sido claves para poder ser referentes.

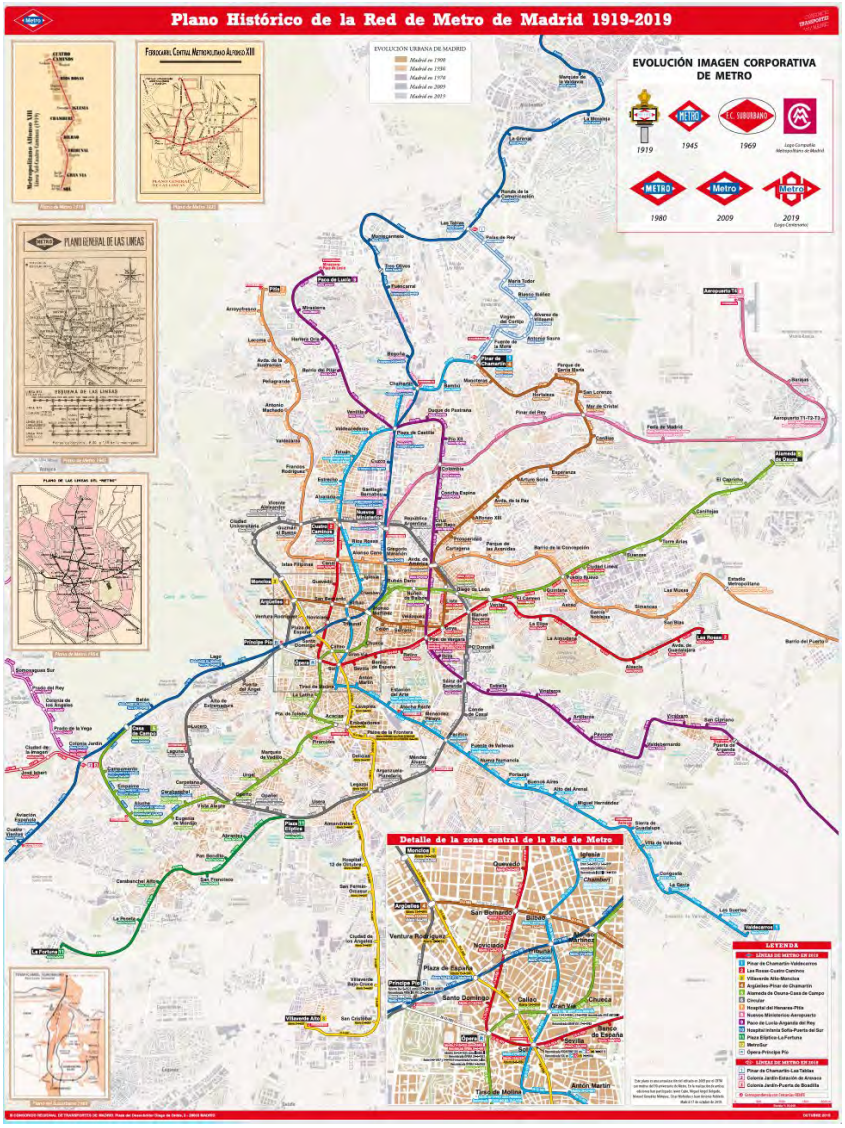
Uno de los logros más significativos ha sido la expansión constante de nuestra red de metro. Hoy, contamos con 300 kilómetros de vías y 302 estaciones, que conectan de manera eficiente a más de dos millones de usuarios cada día. Y seguimos trabajando por llegar más lejos y seguir vertebrando el territorio. Por ello, ya está en marcha el nuevo Plan de Ampliación, que implica la extensión de la línea 3 (El Casar y Villaverde Alto), la línea 5 (Alameda de Osuna y las terminales T1, T2 y T3 del aeropuerto de Barajas de la L8), y la línea 11 (la primera fase entre Plaza Elíptica y Conde de Casal).

Y no solo trabajamos para crecer, sino para dar un servicio cada más inclusivo y de mayor calidad. Ejemplo de ello es nuestro esfuerzo por dotar de accesibilidad a toda la red de Metro. Ya tenemos un 70% de las estaciones adaptadas para personas con movilidad reducida, con un total de 558 ascensores repartidos por toda la red a disposición de nuestros usuarios. En los próximos años, continuaremos avanzando firmemente en hacer más accesible nuestro suburbano.

Tampoco quiero dejar pasar todo el esfuerzo que Metro ha realizado en los últimos años para adaptarse a los nuevos retos tecnológicos, un camino que ha emprendido a través de un ambicioso programa de modernización, que supone una apuesta por la transformación digital, para lo que se creó el Centro Tecnológico de la Estación 4.0. Un paradigma de lo que será el suburbano de los próximos años: un entorno digitalizado e innovador, cuyos resultados ya se pueden ver, por ejemplo, en la estación de Gran Vía.

Se trata de un plan global cuyo objetivo es lograr un servicio público eficiente y sostenible, técnica y económicamente, para incrementar la calidad del servicio prestado y mejorar la experiencia del cliente. Pero el hecho de mirar



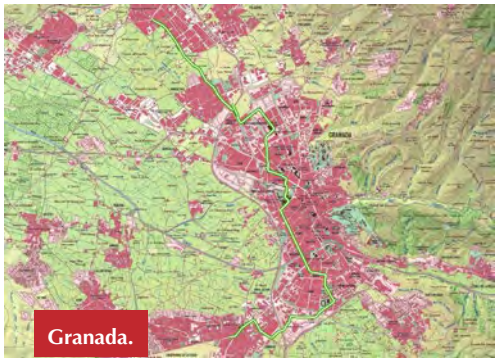


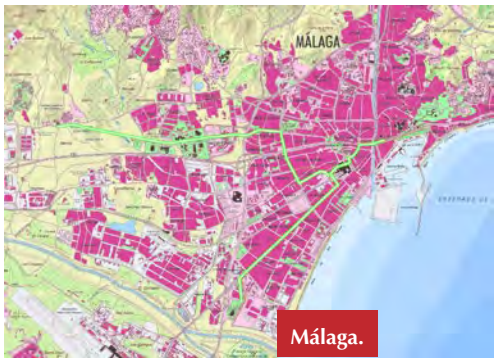
al futuro no quiere decir que nos olvidemos del pasado. Metro es una empresa centenaria cuya historia, experiencia y sabiduría la han convertido en lo que es hoy. Por su importancia y trascendencia, es importante que sepamos cuidar de nuestro patrimonio y sepamos preservar parte de su historia, restaurando espacios o elementos que nos recuerdan lo que fuimos como el tótem que se ve en la estación de Cuatro Caminos, y el que pronto podremos ver en la estación de Menéndez Pelayo. Esta es la única manera que tenemos de saber quiénes somos y hacia donde vamos.

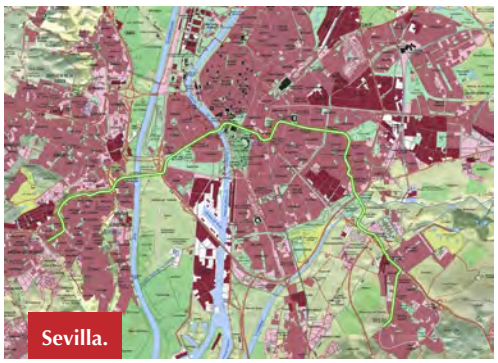
En resumen, Metro de Madrid ha logrado grandes éxitos a lo largo de su historia y estamos decididos a mirar hacia el futuro con ambición y determinación. Nuestra misión es seguir siendo un pilar fundamental en la movilidad de Madrid, ofreciendo un servicio seguro, accesible, eficiente y de calidad para todos los madrileños.

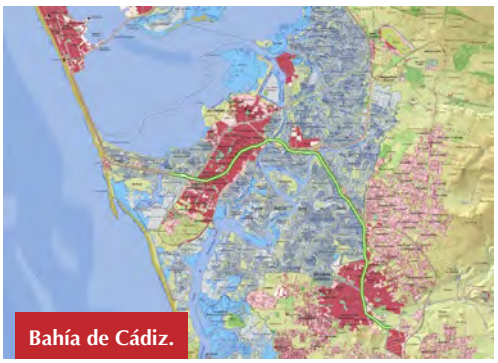
Juan Tébar Molinero
Director de Explotación Ferroviaria de Metro de Madrid

Metros Andaluces









Metro Ligero Oeste

Éxitos y retos de futuro para MLO

El ferrocarril, ese medio de transporte que revolucionó la movilidad, cumple 175 años, y en Metro Ligero Oeste (MLO) nos enorgullece de haber sido parte activa de este viaje durante sus últimos 17 años. Aunque pueda parecer un breve lapso en comparación con la vasta historia del ferrocarril, ha sido tiempo más que suficiente para cosechar logros significativos que refuerzan la esencia y el valor del transporte ferroviario.

A lo largo de este periodo, MLO ha sido galardonado con premios internacionales que destacan nuestra excelencia en operación y mantenimiento. La percepción de nuestros usuarios es un reflejo de nuestro compromiso: alta satisfacción en regularidad, fiabilidad, limpieza y, sobre todo, seguridad. Además, hemos enfrentado y superado desafíos económicos, sociales y sanitarios, demostrando la resiliencia y adaptabilidad de nuestro equipo.

Este compromiso y dedicación han permitido que el mundo conozca el impresionante equipo humano detrás de MLO. La capacidad de unir a este talento en una visión y misión compartida es, en sí misma, un logro monumental.

Al mirar hacia el futuro, veo un horizonte brillante para MLO y el ferrocarril en general. Al igual que la radio, que ha resistido a pesar de las predicciones de su desaparición ante medios más modernos, el ferrocarril ha demostrado su perdurabilidad frente a otros medios de transporte. Su combinación única de calidad, eficiencia y asequibilidad lo hace insuperable. Desde tranvías que recorren las ciudades a 18 km/h hasta trenes de alta velocidad que alcanzan los 250 km/h, el ferrocarril se adapta a las necesidades y desafíos de cada región. Ningún otro modo de transporte ofrece una gama tan variada de servicios... ni lo ofrecerá



El secreto de su éxito radica en la eficiente interacción férrea entre la rueda y el carril, junto con la posibilidad de tracción eléctrica mediante suministro directo, evitando así las baterías, que le confiere una sostenibilidad esencial. Esta combinación lo posiciona como el medio de transporte clave para abordar los desafíos medioambientales actuales y futuros.

Desde MLO, nuestro compromiso con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 es firme e inquebrantable. Así hemos trabajado y seguiremos trabajando incansablemente para garantizar que la movilidad, tanto urbana como interurbana, siga siendo predominantemente ferroviaria y eléctrica. A medida que las ciudades crecen y sus habitantes demandan una movilidad más segura y sostenible, MLO estará allí, colaborando con las administraciones públicas para ofrecer soluciones innovadoras y sostenibles.

A lo largo de la historia, la humanidad ha demostrado una capacidad innata para superar desafíos y adaptarse a nuevas realidades. El ferrocarril, con sus 175 años de existencia, es un testimonio viviente de esta resiliencia y visión de futuro. A medida que enfrentamos desafíos globales sin precedentes, es esencial recordar nuestra habilidad para innovar, adaptarnos y prosperar. Con optimismo y determinación, continuaremos avanzando, construyendo un futuro más sostenible y conectado para todos.

Pablo Escoda Villacorta
Director General
de Metro Ligero Oeste

Ouigo

Sigamos soñando con el tren

Echemos la vista atrás y visualicemos un hecho histórico de la modernización de España: la inauguración de su primera línea de ferrocarril en la Península. Era el 28 de octubre de 1848, hace 175

años, y supuso el inicio de una transformación continua de la movilidad y un estímulo económico que aún no aprovechamos al cien por cien. Una locomotora de vapor saturado, que traccionaba 11 coches, conectó en 35 minutos Barcelona y Mataró.

El sueño se había hecho realidad. Una vez más se cumplía esa máxima de que el mundo es de los soñadores. Una frase a la que a mí me gusta completar con otra palabra: soñadores inconformistas. Si los impulsores y ejecutores de este proyecto se hubieran limitado a autocomplacerse y a admirar su obra, hoy no tendríamos la segunda red de infraestructura de alta velocidad más grande del mundo.

Los hitos de la historia ferroviaria no dejaron de sucederse: la apertura del primer tramo electrificado en 1912; el primer servicio comercial de Talgo II en 1950; el primer viaje del Catalán Talgo en 1969; la ampliación del servicio de Cercanías en 1988; el primer trayecto comercial en alta velocidad entre Madrid y Sevilla en 1992, o el comienzo de operaciones de OUIGO en 2021 en el corredor Madrid-Zaragoza-Tarragona-Barcelona.

Nuestra compañía puso la primera piedra de un mercado competitivo, consecuencia de la liberalización del ferrocarril de viajeros en alta velocidad impelido por el Gobierno de España. Los actores del ferrocarril de hoy también estamos obligados a soñar. Desde luego, la compañía que dirijo tiene esa obligación. Los demás operadores también. Y, por supuesto, el Gobierno de España, con el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y Adif a la cabeza.

Todos soñamos con convertir el ferrocarril de alta velocidad en la primera modalidad de transporte de viajeros en la media y larga distancia y en el propulsor de una transición energética que busca modalidades de desplazamiento amables con el medio ambiente y herramientas para la descarbonización.

El tren de alta velocidad debe convertirse en el principal medio de transporte de los españoles y, así, contribuir a esa economía verde que anhelamos. Un desafío que libraremos si autoridades, operadores y otros players trabajamos cohesionados. Un camino que exige ascender una escalera que sí tiene fin. Pero ¿cuáles son esos peldaños que todos, cada uno a su estilo, debemos superar?

El primero, aprovechar al máximo la red de alta velocidad y empoderar a los viajeros con más posibilidades de elección.

El segundo, prolongar en el tiempo unos precios al alcance de cualquier bolsillo. Sin ese abaratamiento de los precios no será posible la democratización de la alta velocidad.

El tercero, erradicar la brecha de precios que ya se ha abierto entre las rutas con competencia y las que no la tienen.

El cuarto, aumentar progresivamente el volumen de energía eléctrica de fuentes renovables y reducir su coste actual.

El quinto, dibujar un marco regulatorio estable y previsible adecuado a la reglamentación europea en el que los peajes que se han de pagar por el uso de la infraestructura sean acordes al momento del mercado.

El sexto, una sostenibilidad abierta. Es decir, esos bienes y servicios sostenibles que se producen quedarán en nada si solo pueden acceder a ellos determinados bolsillos.

Un pueblo atrevido e inasequible al desaliento como el español no puede conformarse con lo que ya se encuentra apuntado en su haber. Debe desafiarse a sí mismo, sin tregua alguna. El momento de la palabra ya ha pasado. Ahora es de la acción.



Federico Pareja
director de Comercial y Marketing

SFM

Serveis Ferroviaris de Mallorca ha venido experimentando importantes avances desde su fundación en 1994, cuando el Gobierno Balear recibió las competencias en materia de gestión y control de los ferrocarriles públicos de vía estrecha que en aquel momento había en Mallorca, gestionados por la empresa estatal FEVE. Desde entonces, la nueva empresa de gestión autonómica ha ido mejorando servicios e instalaciones, reabriendo líneas cerradas y ampliando la red.







Lejos en el tiempo quedan ya dos hitos especialmente relevantes que nos llevaron a conformar la red ferroviaria actual: la reapertura de la línea Inca-Sa Pobla en el año 2000 y la remodelación de la antigua línea Inca-Manacor, que quedó finalmente operativa en 2003. Más tarde, en abril del año 2007, se da un salto cualitativo al incorporar la empresa la gestión de la primera línea de metro de Palma, que discurre entre el centro de la ciudad y la Universidad, atravesando el polígono industrial más importante de la isla. Esta nueva dotación, que marca un punto de inflexión en la historia del transporte público de la ciudad, se inauguró además junto con una moderna y amplia estación Intermodal soterrada, que vertebra hoy día todo el transporte interurbano de la isla.

El 8 de enero de 2019 es otra fecha clave dentro de nuestra trayectoria, cuando queda inaugurada la electrificación completa de toda nuestra red, ya que hasta ese momento SFM venía operando los trayectos entre Inca y sa Pobla e Inca y Manacor con automotores diésel de CAF. Este hecho nos permitió poder ofrecer una mayor comodidad en los desplazamientos a nuestros usuarios, que desde entonces pueden disfrutar de viajes más cortos y confortables, al eliminar el incómodo transbordo que tenían que efectuar en la estación de s'Enllaç y por el propio confort de las unidades eléctricas. Este hecho nos convirtió además en una empresa ferroviaria más sostenible, al eliminar una importante huella de carbono, pues desde la electrificación hemos dejado de emitir anualmente unas 690 toneladas de CO_2 a la atmósfera.

Es precisamente el hecho de hacer de nuestra explotación un modelo de transporte público cada vez más sostenible, uno de los grandes retos de futuro a los que nos enfrentamos, no sólo nuestra empresa, sino todo el sector. En este sentido, estamos apostando por proyectos que favorezcan este tránsito hacia un modelo de explotación ferroviaria más eficiente y limpio, con soluciones que nos aporten ahorro energético y modelos de crecimiento donde podamos obtener energía de fuentes renovables o más limpias. A tal efecto, precisamente a finales de este año pondremos en marcha un parque fotovoltaico para autoconsumo que en estos momentos estamos construyendo y que nos va a proporcionar un 33% de la energía que consumimos anualmente en la actualidad.

El futuro pasa igualmente por continuar mejorando y ampliando nuestra red y un buen ejemplo de ello es la ampliación de la línea de metro hasta el Parc Bit, un importante centro de innovación tecnológica donde hay presentes importantes empresas y en el que trabajan diariamente más de 3000 personas, proyecto que será una realidad a final del año que viene.

En cualquier caso, el mayor reto al que nos enfrentamos y para lo que trabajamos duramente cada día es para sumar viajeros, cosa que no hemos dejado de hacer durante todos estos años. A buen seguro que la llegada del nuevo material móvil que hemos adquirido y otros proyectos que tenemos en marcha, nos ayudarán en el corto plazo a ampliar frecuencias y el horario del servicio, lo que redundará en continuar incrementando usuarios.

En conclusión, nuestro mayor desafío es continuar haciendo del transporte ferroviario en nuestra isla un modelo eficiente y exitoso de movilidad con un gran futuro.

José Ramón Orta Rotger
Director Gerente SFM

TMB

El primer "camino de hierro" peninsular marcó la senda para un transporte público eficiente

La idea de modernidad, progreso social y desarrollo económico impulsó la creación de la primera línea de ferrocarril de la Península Ibérica en 1848, una línea que conectó Barcelona con Mataró,

ciudades separadas por apenas 29 kilómetros de distancia, pero que iniciaría un largo camino de los trenes en nuestro país.

Este recorrido inicial, que fue posible en principio gracias a la iniciativa privada y que irá evolucionando hasta que el sector público tome el relevo, y aquellos pioneros que promovieron el primer ferrocarril, con los catalanes Miquel Biada y Josep María Roca a la cabeza, dibujaban ya un transporte para personas y para mercancías a imitación del que tanto beneficio estaba aportando en otros países de Europa más industrializados, principalmente Inglaterra y Francia.

Visto en perspectiva, su iniciativa abría el camino para un transporte eficaz y eficiente, que transformaría a su vez y de forma definitiva nuestras ciudades, nuestro paisaje, potenciando una conectividad con el territorio que se iría extendiendo rápidamente con la construcción de otras líneas en la geografía española.

A pesar de los muchos retos que debieron superarse, el ferrocarril se presentaba ya entonces como el sistema de transporte más eficaz y es obvio que su puesta en marcha marcó un antes y un después en la historia de la movilidad, trazando una nueva concepción del viaje, acercando lugares y reduciendo las distancias. Hoy, 175 años después de aquel primer trayecto, esa misma idea sigue vigente con más fuerza si cabe, pues la movilidad es actualmente un derecho tan básico como lo son otros derechos fundamentales.

Junto a la llegada del tren, en una etapa posterior, merece una mención destacada la implantación del metro en las grandes ciudades y áreas metropolitanas, elemento indispensable para garantizar los desplazamientos y protagonista indiscutible de la movilidad urbana por su capacidad para transportar personas y crear una ciudad más sostenible y saludable. En este sentido, también Barcelona ha sido pionera en muchos aspectos, como con la puesta en marcha del primer metro automático del estado español en 2009, siendo actualmente un referente internacional.

El sistema ferroviario continúa siendo una punta de lanza fundamental de nuestro sistema de transporte, especialmente en un momento en que la crisis ambiental, económica y social sólo puede resolverse con una apuesta unánime y decidida por un transporte colectivo eficiente, seguro y sostenible como el que representa el ferrocarril.

Y es que aquel modelo inicial de conexión y de movilidad en el ferrocarril ha ido desde entonces reafirmándose como la opción más inteligente para desplazarse. Un modelo que ha sido adoptado por el conjunto del transporte público, añadiendo cada vez mayor rapidez, agilidad, seguridad, comodidad e inclusividad a sus principales atributos, y en el que después de 175 años se sigue apostando y trabajando



para mejorar su cobertura, la calidad del servicio que ofrece a la ciudadanía y reducir al máximo el impacto en el medio ambiente.

Esta efeméride del aniversario de la primera línea de ferrocarril de la península que ahora se celebra como ejemplo de contribución al progreso de un país y de sus gentes, debe ser también un motivo para reivindicar y divulgar todos los valores que representa como servicio público, con la innovación, la tecnología y la sostenibilidad como motores de los avances y logros que ha ido conquistando a lo largo de estos 175 años.

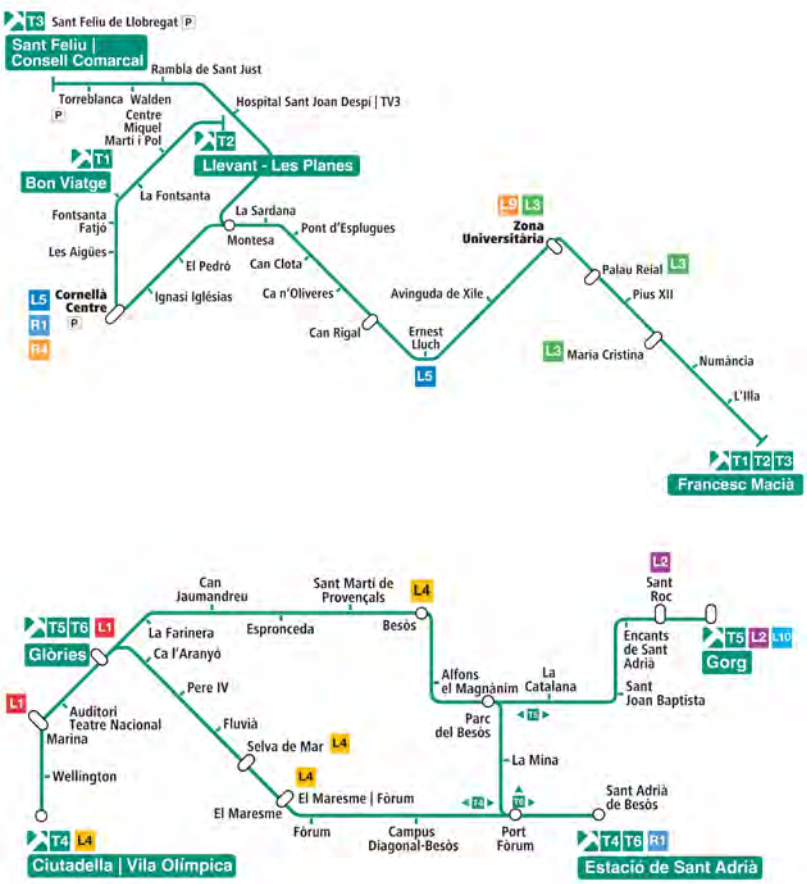


Finalmente, quisiera aprovechar para recordar que esta conmemoración del primer tren peninsular antecede a otra importante celebración como es la del centenario del Metro de Barcelona que tendremos a bien realizar a partir de diciembre de 2024.

Un doble acontecimiento ferroviario que debe servir también para recordar a todas las administraciones públicas y a todo el sector que no cesen en su apoyo al transporte ferroviario como medio eficiente y como eje de sus políticas y estrategias de sostenibilidad a medio y largo plazo.

Laia Bonet
Presidenta de Transports
Metropolitans de Barcelona (TMB)

Tram Barcelona



Tranvía de Murcia

Doce años de Tranvía de Murcia

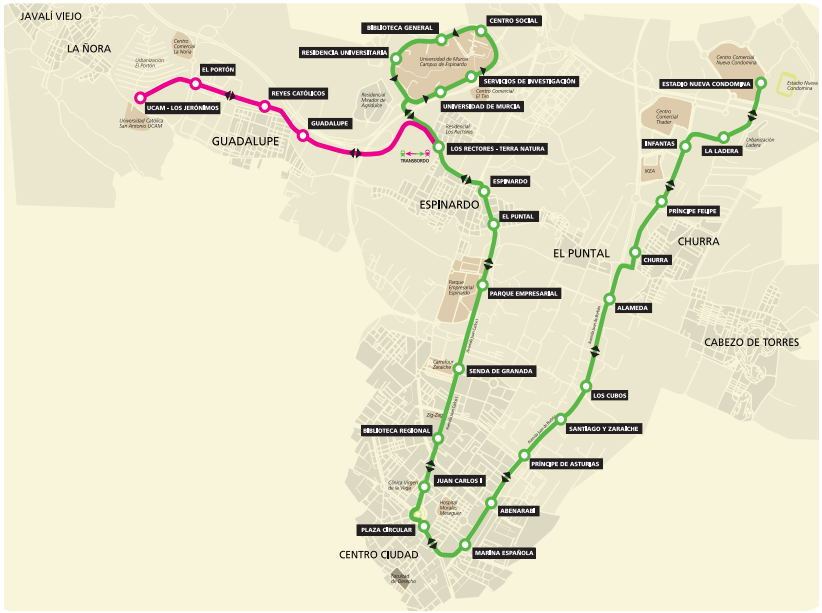
Desde el comienzo del servicio, en mayo de 2011, en Tranvía de Murcia asumimos la necesidad de evaluar el cumplimiento de los objetivos claves como servicio público: proporcionar una movilidad más eficiente (en tiempo, con regularidad, económico y confortable) para las personas y contribuir en la mejora de la calidad ambiental de la ciudad de Murcia. Para conseguir estos retos, Tranvia de Murcia comenzó con la obtención de las certificaciones UNE 13816, que asegura el cumplimiento de la calidad del servicio de transporte, y la norma ISO 14001, que garantiza el cumplimiento de todos los procedimientos que aseguran nuestro compromiso medioambiental.

Cada año, desde 2012, Tranvía de Murcia es examinada por una entidad certificadora acreditada sobre la calidad y mejora del servicio junto con la contribución medioambiental.

Continuando la política de sostenibilidad implantada, hasta el 31 de diciembre de 2022, Tranvía de Murcia ha evitado la emisión a la atmósfera de 44.575 toneladas de CO_2 en la ciudad de Murcia, debido al empleo de energía eléctrica y al carácter colectivo de este medio de transporte de bajo consumo. Además, no emite ni dióxido de carbono ni otros elementos contaminantes en su entorno. A su vez, continuamente formamos a nuestro personal (nuestra plantilla) en acciones que les permiten desarrollar una conducción segura, confortable y más eficiente.

En 2019, y de forma pionera en el sector, nos inscribimos en el Registro Nacional de Huella de Carbono, añadiendo el sello "CALCULO Y REDUZCO", otorgado por el Ministerio para la Transición Ecológica. Recientemente acabamos de renovar nuestra inscripción.

Durante 2019, apostamos porque nuestro consumo eléctrico provenga en un 100% de energía verde o renovable. Desde 2020 contamos con el certificado de ori-



gen renovable emitido por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), que es quien acredita el origen renovable de la producción en España.

Tranvía de Murcia emplea únicamente energía procedente de fuentes renovables. En el año 2022, el 87% de su energía provenía de energía eólica; el 7% de energía hidráulica y el 6% provenía de energía solar fotovoltaica.

La ejecución, en 2019, de una instalación fotovoltaica de 120 kW en la cubierta de nuestros talleres y cocheras nos permitió cubrir el 42% de la energía necesaria para el funcionamiento de las instalaciones, lo que supone más de 5% de la energía total consumida para todas las instalaciones y vehículos, así como una reducción de emisiones de unas 75 toneladas de CO_2/año.

Al compromiso de Tranvía de Murcia con el medio ambiente se une el compromiso de ofrecer a la ciudadanía un medio de transporte público eficaz y puntual. La encuesta de satisfacción, que realizamos cada año desde 2012, refleja que la frecuencia del servicio, la regularidad, la puntualidad y el tiempo de desplazamiento son los atributos mejor valorados por el segmento de población al que damos servicio, junto a la contribución medioambiental.

A través de estas encuestas periódicas, la ciudadanía nos ha trasladado la necesidad de ejecutar las infraestructuras, algunas ya planificadas en el PMUS vigente, como es la ampliación del tranvía en el centro urbano, llegando en primer lugar a la estación del Barrio del Carmen. Desde Tranvía de Murcia consideramos que es una infraestructura necesaria y urgente, tanto para lograr el objetivo de las Zonas de Bajas Emisiones como para dar servicio a las residentes en los barrios cercanos y a los viajeros de la Alta Velocidad que acuden a la ciudad.

Nuestro deseo para el futuro es que Tranvía de Murcia siga siendo el eje vertebrador de la movilidad y permita la articulación de un modelo de transporte público eficiente en la ciudad de Murcia, que de servicio a toda la ciudadanía.

Severiano Arias González
Gerente Tranvía de Murcia

Tranvía de Parla

En el año 2002 se replanteó el crecimiento del municipio de Parla con la construcción de 11.000 viviendas, en la zona este del municipio, lo que actualmente se denomina Parla Este.

Fruto del desarrollo urbanístico surgió la necesidad de buscar soluciones de movilidad para el barrio de Parla Este y el planteamiento de cómo coordinar el transporte para conectar el barrio de Parla Este con el centro, que es donde está situada la estación de cercanías en Parla Centro.

Fue en ese momento cuando se planteó el Tranvía de Parla como solución.

En el año 2004 se iniciaron las obras con la construcción de la primera fase de la línea 1.

En junio de 2007, comenzamos con la explotación, y a finales de 2008 cerramos el año de todo el recorrido con la fase 2.

Se trata de un sistema de transporte urbano que conecta todos los centros neurálgicos del municipio, el nuevo desarrollo urbanístico de Parla Este y con la línea C4 de Cercanías, situada en la parada de Parla Centro.

El Tranvía de Parla actúa como eje vertebrador del municipio, mejorando las condiciones de accesibilidad, generado actividad y revitalizado el entorno urbano.

El tranvía permite conectar a través de la parada de Bulevar Sur con las principales líneas interurbanas y urbanas de autobuses que relacionan el núcleo de Parla con el Hospital y los municipios de su entorno.

El principal activo de Tranvía de Parla es su equipo humano, profesionales cualificados y en per-



manente reciclaje que se preocupan de que el servicio ofrecido sea de la mayor calidad y cumpla las expectativas de nuestros usuarios.

En el año 2012 internalizamos el mantenimiento en la concesión.

Desde Tranvía de Parla impulsamos nuestros valores que son los que día a día nos hacen ser mejores: Pasión, Excelencia, Solución, Compromiso.

Durante estos 16 años de concesión trabajamos en la mejora continua para intentar conseguir hitos y retos para seguir avanzando, pudiendo destacar los siguientes:

- 2012: salimos a RRSS.
- 2014: Ganamos el Campeonato Europeo de Conductores celebrado en Barcelona. El campeonato consistía en hacer pruebas demostrando la destreza de los conductores de diferentes países.
- 2015: Llegada del Abono Transporte y con ello la oficina del CRTM para ofrecer a los ciudadanos de Parla una Oficina para que no tengan que desplazarse a otros municipios.
- 2018: Llegamos a 50.000.000 de usuarios.
- 2019: Nace nuestra mascota, pasamos de una web 2.0 a 3.0.
- 2020: El Covid: uno de los retos más duros a los que nos enfrentamos. Durante el confinamiento se mantuvo la misma frecuencia y horarios, adoptándose todas las medidas que iban implantando desde el Gobierno en tiempo record, tales como como desinfecciones diarias, apertura y cierre de puertas automáticas para no pulsar botones, mascarillas, etc.
- 2021: Llega Filomena para ponernos otro reto de mucho peso. Nos vimos obligados a crear un comité de crisis. El reto, conseguir en tiempo récord tener despejada la plataforma para poder prestar servicio lo antes posible. Por las noches, teníamos unidades dando vueltas sin servicio para que no se congelara la catenaria.
- 2022: El corto "Distancias" dirigido por Susan Bejar estuvo a un paso de estar nominado a los premios Oscar. Un reto diferente al que tuvimos que enfrentarnos ya que tuvimos que transformar una de nuestras unidades en un metro, teniendo que hacer unos asientos nuevos como los de metro, rodar dentro de nuestro túnel y de noche para simular el metro de Madrid.

En la actualizad contamos con las siguientes certificaciones externas:

UNE-EN 13816 Calidad del servicio al viajero. CERTIFICACIÓN DE AENOR ISO 45001 de seguridad y salud

ISO 9001 Calidad del servicio o producto

ISO 14001 Medio ambiente

Inés Teullet García
Directora
de Administración y RRHH

Metrotenerife

Transporte guiado, el futuro de la movilidad en Tenerife

En 16 años de servicio el Tranvía de Tenerife ha transportado a 220 millones de pasajeros. Una cifra nada desdeñable si tenemos en cuenta que su red está integrada por solo dos líneas y 16 kilómetros de trazado. Más allá de estas cifras, nuestro tranvía es un verdadero desafío técnico por la orografía de la isla. Supera curvas con radios de aproximadamente 40 metros, salvando un desnivel constante de 600 metros, circulando por tramos con pendientes del 8,5%, e incluso contamos con paradas, como Conservatorio, que presenta un desnivel superior al 8%. Por su integración urbanística y la idoneidad de su trazado, nuestro metro ligero es un importante elemento vertebrador que da cobertura al 60% de la población del área metropolitana de la isla.

A lo largo de estos años en Metrotenerife hemos sabido crecer de manera gradual. Primero consolidando un servicio competitivo, fiable y seguro para toda la ciudadanía. Esa máxima contribuyó a que en 2011 recibiéramos la Certificación AENOR de Accesibilidad Universal, convirtiéndonos en el primer transporte en España en recibirla y que, recientemente, hemos renovado por cuarta vez.

A continuación, iniciamos la internacionalización en distintos ámbitos. La experiencia que hemos ido acumulando en todo el proceso de implantación y explotación



del sistema guiado en la isla nos ha permitido desarrollar y exportar servicios de consultoría técnica. Así, hemos aportado nuestro know-how en diversos proyectos en cuatro continentes como, por ejemplo, en Ecuador, donde asesoramos la pre-operación así como el mantenimiento y operación durante los tres primeros años del Tranvía de Cuenca; en España, intervenimos en la redacción del anteproyecto de explotación y sistemas técnicos del Tranvía de Palma de Mallorca, y en la pre-operación y puesta en marcha del Tren-Tranvía de Cádiz. También hemos trabajado en diversos proyectos en Israel, como por ejemplo para la Autoridad de Transporte Público de Jerusalén; y para Senegal realizando un estudio de tráfico ferroviario.

En I+D+i hemos aportado al sector destacadas soluciones tecnológicas y de ingeniería que han sido premiadas y han despertado el interés de la industria ferroviaria por sus óptimos resultados. Me refiero al Sistema de Monitorización de Velocidad Embarcado (SIMO-VE), asistente a la conducción para evitar sobrevelocidades; la aplicación Vía-Móvil, sistema de billetaje electrónico; y la Chaqueta Aislante Extraíble de Carril, que posibilita la sustitución del carril en tiempo reducido y sin obras.

Por otro lado, en julio de 2021 lanzamos la primera emisión de Bonos Verdes en Canarias acorde a los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas. Supuso nuestro estreno en los mercados de capitales colocando el 60% del importe a inversores internacionales y el resto, a inversores nacionales.

Como empresa de servicio público tenemos la obligación de mejorar la calidad de vida de los ciudadanos atendiendo a su movilidad. Por ello, en nuestra hoja de ruta tenemos proyectos que favorecerán la intermodalidad en la isla. Hemos diseñado las ampliaciones de la Línea 1, que conectará la zona metropolitana con su aeropuerto de referencia, Los Rodeos, y de la Línea 2 para acercar a la red populosos barrios; además de la construcción de las líneas 3 y 4, que darán servicio a cerca de 48.000 personas. Y por supuesto los trenes hacia el sur y norte de Tenerife. Proyectos estratégicos para el desarrollo sostenible en la isla que precisan del compromiso de las administraciones públicas. Estos corredores de alta capacidad, junto con los servicios de guaguas, son la alternativa real al vehículo privado y más en el caso de Tenerife, donde nos movemos en un ratio de 821 vehículos por 1.000 habitantes, un índice de los más altos del mundo.

Sin duda, la ampliación de la red tranviaria, los proyectos ferroviarios e I+D+i son los principales retos que desde Metrotenerife nos hemos marcado para los próximos años.

Pedro Ribeiro
Director-gerente de Metrotenerife

Tranvías de Zaragoza

Energía para una gran ciudad

En estos 10 primeros años ya de funcionamiento completo, el Tranvía de Zaragoza ha resultado ser la historia de un gran reto, de un éxito y de una voluntad constante de mejora.

Con el impulso esencial del Ayuntamiento de Zaragoza y de nuestros socios privados (CAF, TUZSA, ACCIONA, FCC y el fondo TIIC) y la confianza del día a día de nuestros usuarios, estamos culminando un proyecto que ha alcanzado, hasta la fecha, 287 millones de viajeros, la línea con más usos anuales de España, y una valoración por parte de los usuarios de 8,33 sobre 10 en la Encuesta de Satisfacción.

Es el octavo año consecutivo con una valoración por encima del 8. Y en los resultados del Barómetro Municipal, somos el servicio mejor valorado, tras los Bomberos, que en justicia son siempre imbatibles.



El trazado del tranvía ha mejorado la ciudad de Zaragoza y ha propulsado su pujante transporte público, ofreciendo una óptima combinación con los otros medios existentes: la red de autobús urbano, las bicicletas y patinetes compartidos, los carriles bici y el servicio de taxi.

Asimismo, ha proyectado también su avance tecnológico al exterior, recibiendo visitas de representantes de 315 ciudades de 70 países del mundo.

Pero además seguimos planificando el futuro a corto, medio y largo plazo. Con ayuda de los fondos Next Generation y el compromiso de los socios privados, la adquisición de dos nuevas unidades del Urbos 100 nos permitirá, en el primer semestre de 2024, mejorar el servicio con todos sus estándares de seguridad, confort, puntualidad, accesibilidad y sostenibilidad medioambiental, con una flota que pasará de 21 a 23 tranvías, fabricados por CAF en Zaragoza.

Y además, Zaragoza, junto con Oslo y Montpellier, es también el escenario escogido para los primeros pasos del apasionante proyecto europeo del tranvía con conducción autónoma de CAF, con fondos Europe´s Rail.

Otra de las apuestas complementarias, pero también estratégicas, en nuestra integración en la ciudad es nuestra fuerte relación con la cultura y sus principales acontecimientos: el respaldo del Bosque de los Zaragozanos, la celebración masiva del Zaragoza Florece, las jornadas escolares de Seguridad Vial y Medioambiente (con más de 25.000 alumnos), las convocatorias de cine del Festival Saraqusta y Ecozine, el Festival de Poesía con lecturas en el interior de los tranvías, las Fiestas Goyescas a pie de parada, el compromiso de la Feria del Libro, el funcionamiento 24 horas durante los nueve días de las Fiesta del Pilar… Y, en estos días, la celebración de la novena edición de Parada Asalto, que este año ha vuelto a llenar nuestras marquesinas de arte, bajo el lema de 'La energía de la ciudad' .

Precisamente, en esa energía participamos plenamente desde hace más de diez años con nuestro compromiso diario. Además, en el plano particular, la energía que se consume en el Tranvía de Zaragoza es de origen renovable.

Les invito a visitarnos en estas fechas en Zaragoza y comprobar cómo una Línea se puede transformar en un escaparate de jóvenes artistas, con un gran caudal creativo. Y es que el tranvía puede ser –y en nuestro caso lo es- un gran vehículo cultural.

Ana M. Moreno Lorente
Gerente de Los Tranvías de Zaragoza
Vicepresidenta del Comité Light Rail UITP

Tren de Sóller

Más de cien años

Hace ya más de cien años, se hizo el viaje inaugural del tren de Sóller comunicando Sóller con Palma, en menos de una hora.

Fue en el año 1905 cuando se constituyó la empresa denominada en ese momento Ferrocarril de Palma a Sóller. Se realizaron varios proyectos, y al final se decantaron por el que contemplaba la realización de un túnel atravesando la sierra de Tramuntana. Este proyecto, desde el principio y a pesar de su complejidad, ya se vio como menos costoso y sin tantos condicionantes técnicos que lo pusieran en peligro.

Pero no podemos dejar de lado que nos referimos a un momento histórico que cambió de arriba abajo el destino y el desarrollo de Sóller y de todos sus habitantes. Es obligado recordar que en aquel tiempo salir de Sóller era una tarea más que difícil, rodeado por la sierra de Alfabia. El transporte terrestre se hacía a través de

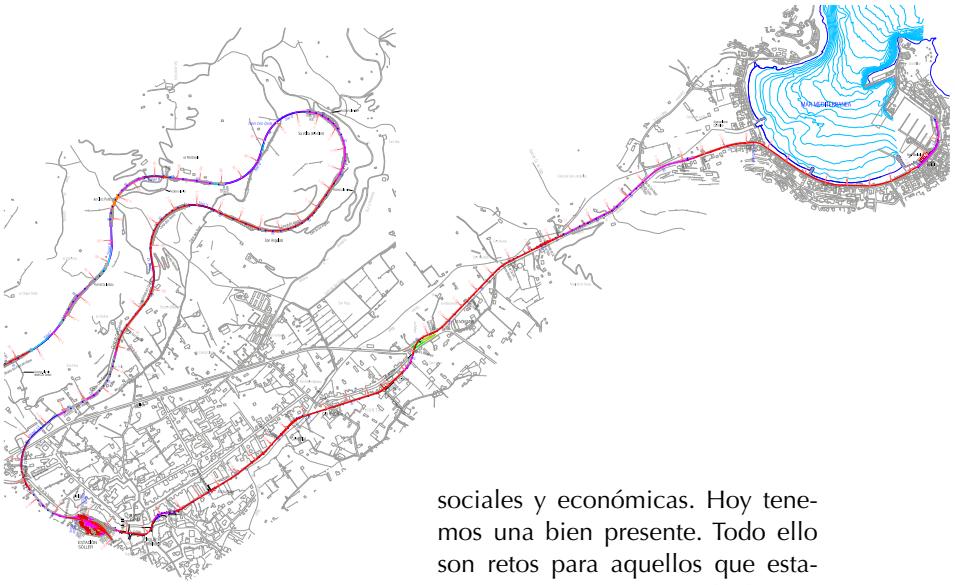


diligencias que necesitaban alrededor de cinco horas para llegar a Palma.

El desarrollo industrial y comercial en toda la isla de Mallorca ya empezaba a tomar fuerza y Sóller quedaba atrás y en clara desventaja con las poblaciones del resto de la isla. Era urgente activar la salida de cítricos para hacer más competitiva esa industria en el contexto insular. El tren era la fórmula, el tren acercaría Sóller a la capital, Palma, y Sóller tendría en consecuencia una presencia fuerte en las transacciones comerciales mallorquinas.

Así nació el Tren de Sóller, sin ninguna ayuda ni subvención de la Administración, sólo con el sudor y el esfuerzo de nuestros antepasados, su afán por superarse, su inquietud por crecer como pueblo y su habilidad y astucia a la hora de adivinar un futuro que diera aire, vida y riqueza a nuestro Valle. Creían en una idea, invirtiendo sus ahorros para hacerla realidad. Siempre digo que este hecho debería recogerse en los manuales de historia económica que estudian los jóvenes de hoy en día.

Constituyeron una empresa con capital cien por cien privado, compraron los terrenos por donde debía circular el tren, el trayecto que recorre aún hoy en día, compraron los raíles, el material móvil, crearon las instalaciones y todo lo que era necesario para que el tren



pudiera salir cada mañana de Sóller hacia Palma, recorriendo las estaciones de Bunyola y son Sardina.

El Tren nace para unir Sóller con Palma con un interés fundamentalmente comercial y el Tren es, hoy en día, uno de los mayores atractivos de Mallorca dentro de un catálogo de oferta turística amplio. Los turistas llenan diariamente las calles de Sóller haciendo el trayecto en tren, dan vida. El Tren, por tanto, ha perdido aquella función de transporte público pero ha pasado a ser un referente de primer orden cultural y turístico en la Mallorca actual.

Son más de 100 años de lucha continua contra los elementos, contra las guerras, contra las crisis sociales y económicas. Hoy tenemos una bien presente. Todo ello son retos para aquellos que estamos en su interior y que luchamos para no magnificar sus efectos.

Ese es nuestro valor y hemos de luchar para que el tren tenga otros cien años de vida y que siga haciendo parte de la historia de Mallorca. Que, entre todos, ponemos el empeño y las herramientas necesarias para proteger y mantener uno de los mayores activos culturales de la isla.

Pensamos que haber convertido el Tren en monumento histórico-cultural hace que nos comprometa a todos con la sociedad mallorquina. Por eso cualquier esfuerzo será bienvenido, cualquier aportación será reconocida.

Oscar Mayol Mundó
Presidente y consejero delegado
del consejo de administración
Ferrocarril de Sóller