

OBJETIVOS 1982: LOS PASOS INMEDIATOS

SE va a difundir, entre todos los que trabajamos en RENFE, un folleto sobre el Plan de Objetivos 1982, elaborado dentro de nuestra empresa, que recoge las metas fundamentales en las que RENFE está concentrando su esfuerzo de manera principal a lo largo de este año y que se refieren a campos como los de política de transporte, social, seguridad, mejoras tecnológicas en el proceso económico, calidad del servicio, comercial, medidas técnicas y económicas de ahorro y política de inversión.

Cualquier sociedad, inscrita en el área económico-política a la que pertenecemos, que haya alcanzado un determinado grado de complejidad y desarrollo económico, admite la necesidad de compaginar, junto a los mecanismos que impone la actuación del mercado, elementos de planificación que realicen y complementen la dinámica del mismo; máxime si tenemos en cuenta que en los países desarrollados europeo-occidentales existen unos fuertes sectores industrial y de servicios, de carácter estatal, donde la planificación se hace absolutamente necesaria como medio de establecer una jerarquización de objetivos y una asignación de recursos acorde con las necesidades de cada país.

Si esto es así a nivel de nación, no es menos cierto que en el ámbito de una empresa de las características de RENFE se hace también imprescindible el establecimiento de un marco que oriente su actividad, en un horizonte temporal dado, ordenando, de esta manera, nuestros esfuerzos en la

consecución de unos fines predefinidos. Así, el Plan General de Ferrocarriles es una definición de los pasos necesarios para situar nuestros servicios en un nivel de calidad comparable a los actuales de los países de la Europa desarrollada y de los medios a movilizar para el logro de este objetivo fundamental.

Pero el PGF, con ser hoy un punto de referencia imprescindible en nuestro trabajo, por su propia naturaleza, plantea metas a medio y largo plazo en las que no siempre es fácil encontrar directrices, para las tareas a corto plazo, que orienten la actividad cotidiana de todos los ferroviarios. En este punto, en la necesidad de que el trabajo de cada día tenga un orden en relación con unos determinados fines, es donde el Plan 1982 juega un papel determinante al situar los objetivos fundamentales, que, si bien en algunos casos tienen un contenido que va más allá del horizonte temporal del Plan, son los que prioritariamente reclaman en este momento los mayores esfuerzos de los que trabajamos en RENFE. Plan que define objetivos, pero también que indica programas con acciones concretas para la consecución de éstos; abierto en el sentido de que los programas y acciones no están dados de una vez por todas y que deben ser elaborados, en gran medida, en los ámbitos en que van a desarrollarse.

Con esta perspectiva, que nos implica a todos y cada uno de nosotros, debe contemplarse el Plan de Objetivos/82.

PUNTO DE PARTIDA EL PLAN GEN

LA grave situación actual de nuestro ferrocarril y la evolución del entorno, en particular la crisis energética, han puesto de manifiesto la necesidad de potenciar el tren como modo de transporte. Esta potenciación, que ya ha tenido lugar en nuestro país en otros modos de transporte en las dos últimas décadas, se está iniciando en otras redes ferroviarias.

En respuesta a esta necesidad, RENFE ha elaborado un Plan General de Ferrocarriles, que el Consejo de Administración, en su sesión de 19 de septiembre de 1979, acordó remitir al Consejo de Ministros.

Como resultado de esta propuesta, el Gobierno creó una Comisión (el 16 de noviembre de 1979) a fin de analizar el Plan, la cual emitió, en abril de 1980, un juicio altamente favorable, poniendo de manifiesto su coherencia con el Libro Blanco de Transportes y que su ejecución constituye el punto de partida de una planificación integral de los transportes de nuestro país.

Asimismo pone de manifiesto que la inversión en los grandes ejes (6.000 Km.) es rentable económicamente, no siéndolo la del resto de la Red y la de cercanías, aunque se admite que pueden existir razones políticas y sociales que justifiquen su economicidad general para la comunidad. Por ello considera prioritarias las inversiones en los grandes ejes, sobre las del resto de la Red, preconizando el establecimiento para las cercanías, de planes detallados y específicos para cada área metropolitana, a negociar con los entes locales. De acuerdo con esta favorable acogida, el Consejo de Admi-



PARA UNA ORDENACION INTEGRAL DE LOS TRANSPORTES EN ESPAÑA GENERAL DE FERROCARRILES, RETO Y ESPERANZA PARA EL FUTURO DEL TREN

- *Entre sus objetivos sociales figura el de asegurar un nivel adecuado y homogéneo de calidad en el servicio.*

- *Más de dos mil kilómetros de vía única serán desdoblados, con lo que el 38 por 100 de la Red contará con vías dobles.*

nistración de RENFE, en su sesión de 10 de julio de 1981, aprobó el Plan General de Ferrocarriles, correspondiendo a la Dirección General la instrumentación operativa del mismo, la cual efectuará a través de los Programas de Inversión Pública.

CRITERIOS GENERALES

El Plan pudo orientarse hacia tres concepciones distintas: el puro mantenimiento de la situación actual, la potenciación integral y la implantación de la alta velocidad.

El carácter continuista de la primera opción supondría la disminución de la presencia del ferrocarril en el sistema del transporte. Por su parte, la alta velocidad exigiría un volumen de recursos desproporcionado con las posibilidades del país. Se ha elegido, pues, la potenciación integral, que además de conseguir la plena eficacia de los activos disponibles, a través de un adecuado mantenimiento, pretende aprovechar

al máximo las posibilidades del ferrocarril convencional.

El Plan General de Ferrocarriles es un plan a largo plazo cuya ejecución, prevista inicialmente en doce años, dependerá de la disponibilidad de recursos y de la evolución del entorno. Su desarrollo se efectuará en períodos plurianuales, el primero de los cuales abarca el trienio 1982/84, con unas dotaciones para inversión, aprobadas por el Consejo de Ministros de 3 de julio de 1981, de 322.249 millones de pesetas constantes de 1982.

El Plan General de Ferrocarriles representa una reestructuración general, que permitirá alcanzar unos servicios de viajeros y mercancías, de confort, frecuencia y calidad acordes con las exigencias de la demanda, lo cual se logrará a través de una modificación de la estructura ferroviaria que posibilite la consecución de unos importantes niveles de capacidad y sensible reducción de los tiempos de viaje.

OBJETIVOS SOCIALES

Los objetivos sociales del Plan pueden sintetizarse en:

- Asegurar un nivel adecuado y homogéneo de calidad en un servicio público de ámbito nacional.
- Ayudar a solucionar el transporte en los grandes núcleos urbanos.
- Lograr altas cotas de independencia y ahorro energético.
- Favorecer el desarrollo y la integración regional.
- Evitar que el desarrollo del transporte produzca una evolución paralela de la contaminación y del deterioro del medio ambiente.
- Incrementar en el área de mercancías las cuotas de participación del ferrocarril en el mercado del transporte.
- Fomentar la investigación tecnológica.

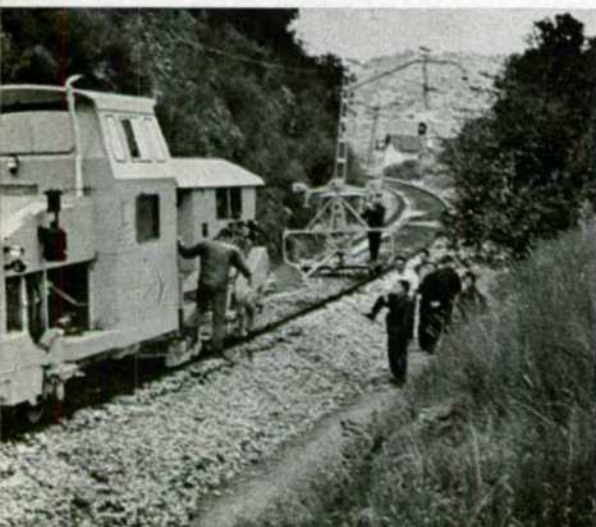


OBJETIVOS DE SERVICIO DE VIAJEROS

Los servicios diurnos interurbanos con recorridos superiores a 350 Km. serán servidos por trenes capaces de desarrollar velocidades máximas de 160 Km/h. Ello, unido a una sustancial modificación de los trazados actuales y a una disminución en el número de paradas, permitirá alcanzar una reducción media de los tiempos de viaje de casi el 40 por 100. A la terminación del Plan, el número de estos servicios triplicará los actuales, con una oferta efectiva, expresada en plazas-kilómetro, del orden de cinco veces la hoy existente.

En los servicios nocturnos con recorridos superiores a 350 Km., la proporción de plazas acostadas pasará del 22 por 100 actual a un 51 por 100, con un desarrollo prioritario de plazas de literas climatizadas, siendo la oferta total expresada en plazas-kilómetro del orden de 1,4 veces la actual.

En los servicios regionales con recorridos máximos de 350 Km. se emplearán vehículos autopropulsados o trenes convencionales con velocidades comerciales no inferiores a 80 Km/h., lográndose una reducción media en los tiempos de viaje de un 50 por 100 respecto a los actuales. A la terminación del Plan, la oferta expresada en plazas-kilóme-

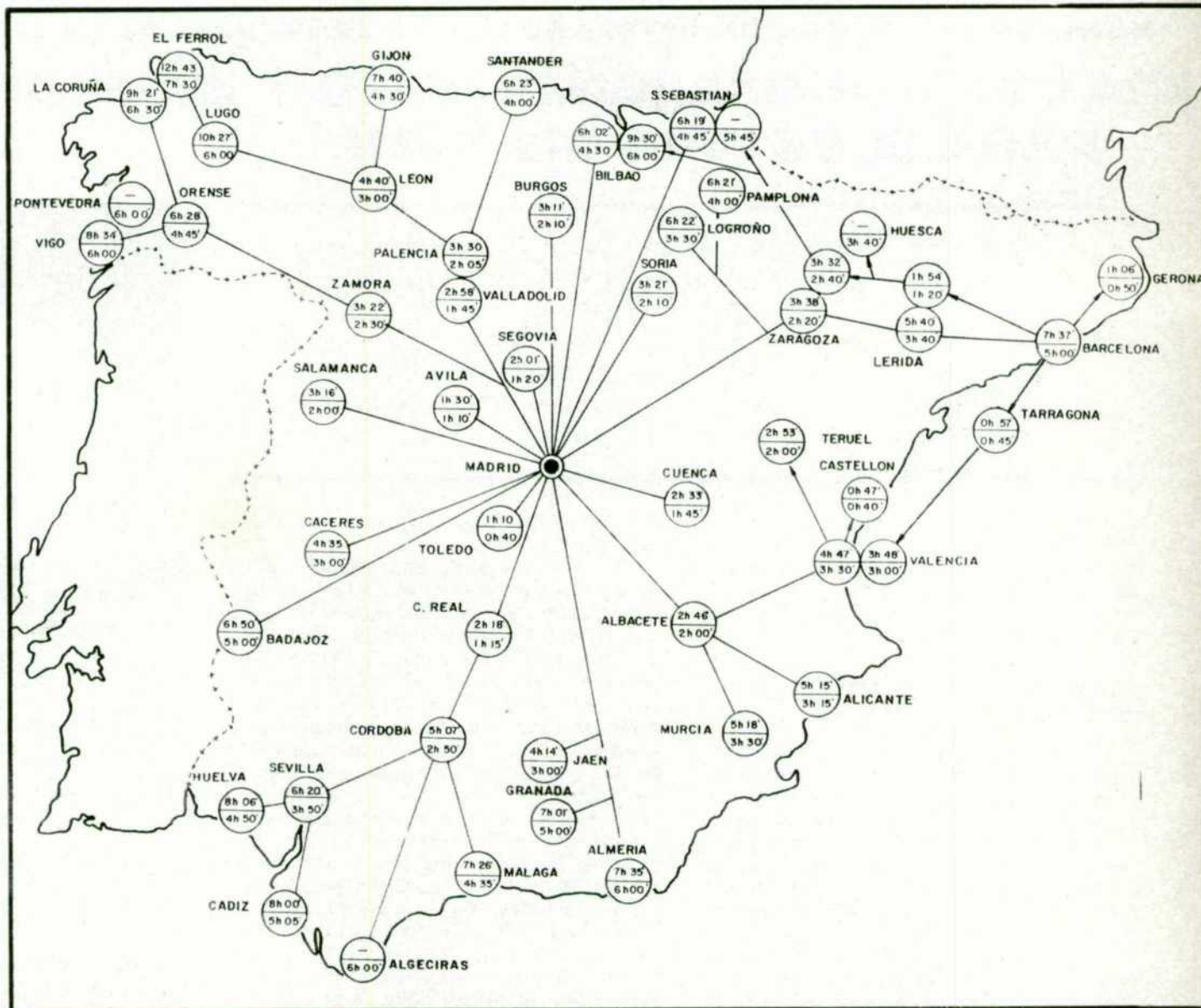


tro será superior a la actual en un 60 por 100. Para los servicios de cercanías con recorridos generalmente inferiores a 70 kilómetros y numerosas paradas, las velocidades comerciales serán tales que permitan completar el recorrido máximo en menos de una hora y nunca resultarán inferiores a 50 Km/h., para lo cual, en su caso, se construirá una infraestructura especial para este tipo de tráfico y se le dotará de material autopropulsado adecuado. Al final del Plan, la oferta expresada en plazas-kilómetro cuadruplicará a las actuales, estando la frecuencia adecuada a las necesidades de la demanda, pudiendo llegar en horas punta hasta un tren cada cinco o diez minutos.

OBJETIVOS DE MERCANCIAS

Los servicios de mercancías en régimen de Vagón Completo fomentarán, mediante medidas de racionalización y reconversión, la transferencia progresiva del tráfico de vagón disperso a trenes directos expresos de mercancías cuando el volumen entre dos puntos lo justifique. Con los trenes directos de horario concertado se asegurará, para cualquier relación nacional, un tiempo no superior a dos días. Para los envíos en régimen ordinario, los plazos se reducirán, en su conjunto, respecto de los actuales en un 50 por 100, implantándose en ambos casos la fórmula de "plazo garantizado".

Se remodelará el parque hacia vagones más especializados, en particular para el transporte de productos químicos y materias peligrosas, y se fomentará la construcción de vagones de propiedad particular, principalmente para el desarrollo de los tráficos por cuenta propia en material no convencional. Se adecuarán las terminales propias y de los grandes clientes, procediéndose a la creación de depósitos reguladores, especialmente en los puertos, potenciándose los servicios puerta a puerta, lo que implicará la construcción de nuevas derivacio-



Por lo que se refiere a niveles de calidad, el PGF persigue fuertes reducciones en los tiempos de viaje de los trenes diurnos de largo recorrido. En la mitad superior de cada círculo, los tiempos empleados en diciembre de 1981; en la mitad inferior, los tiempos que regirán al término del Plan General.

nes particulares y la actuación efectiva sobre terminales, apartaderos y los sistemas actuales de manipulación de mercancías.

Dentro de los servicios de cargas fraccionadas, se fomentará la explotación de los servicios de mercancías correspondientes a cargas que no lleguen a completar la de un vagón, tanto en régimen ordinario (TIDE) como acelerado (PAQUEXPRES). En este último caso se establecerán trenes expresos de paquetería, con objeto de que el 80 por 100 de las relaciones queden atendidas en un plazo de veinticuatro horas y que en ningún caso se exceda de las cuarenta y ocho horas.

Los servicios intermodales, tanto para contenedores, cajas móviles, semirremolques, etcétera, serán potenciados a fin de poder trasvasar parte del tráfico de vagones dispersos a trenes completos, para lo que se dispondrá de un parque especializado de vagones portacontenedores y plataformas adecuadas a cada una de las técni-

cas de transporte intermodal, ampliándose la Red de terminales de contenedores. Cualquier relación será servida en un plazo máximo garantizado, atendiendo a que el 80 por 100 de los envíos lo sean en cuarenta y ocho horas, y en ningún caso superior a cuatro días.

REALIZACIONES

A. Plan General

Las principales realizaciones del Plan son:

En infraestructura:

- Transformación de vía única en doble en 2.402 Km., con lo que el porcentaje de vías dobles se situará en el 38 por 100 del total.
- Renovación de 5.459 Km. de vía.
- Tratamiento de 3.051 pasos a nivel.
- Electrificación de 5.642 Km. de vía, con



lo que las líneas electrificadas representarán el 58 por 100 del total.

- Importantes rectificaciones de trazado a través de actuaciones locales o con grandes variantes.

En terminales y nudos:

- Construcción de 18 nuevas grandes terminales de viajeros.
- Construcción o mejora de 298 terminales de cercanías.
- Construcción de 43 terminales de detalle, contenedores y vagón completo.
- Construcción de 29 nuevas terminales de aduanas portuarias.
- Construcción de 1.500 derivaciones particulares.
- Tratamiento de 31 nudos ferroviarios.

En material motor y móvil:

- 1.351 locomotoras eléctricas.
- 170 locomotoras Diesel de maniobras.
- 544 unidades eléctricas.
- 180 trenes Diesel autopropulsados.
- 2.427 coches de viajeros, remolques y furgones.
- 24.433 vagones.
- 12.000 contenedores.

B. Trienio 1982/84

Durante el período 1982/84 se llevarán a cabo el 20 por 100 de las inversiones previstas en el Plan General, destacando como principales realizaciones la transformación de 691 kilómetros de vía única en doble, la renovación con remodelación de trazado en 908 kilómetros, la electrificación de 854 kilómetros, la instalación de aviso de señales y frenado automático en 1.873 kilómetros, el tratamiento del 20 por 100 de los pasos a nivel previstos en el Plan y la adquisición de gran número de locomotoras y unidades eléctricas, más de 100 trenes Diesel autopropulsados, unos 400 coches de viajeros, remolques y furgones, así como la incorporación de 3.500 vagones tanto de RENFE como particulares. Asimismo, se procederá a la adecuación de 85 estaciones,

al tratamiento de cuatro nudos y a la construcción de 250 apartaderos.

EMPLEO

Como faceta de gran importancia en el marco general del Plan, hay que señalar la significativa generación de puestos de trabajo que éste lleva consigo. Así, es previsible un fuerte incremento coyuntural en los sectores de construcción de vía, material e instalaciones ferroviarias. Desde el punto de vista de la explotación, y a medida que vayan produciéndose los incrementos de servicio y tráficos previstos, el ferrocarril irá ajustando sus plantillas a fin de dar satisfacción a los mismos con unas razonables mejoras en la productividad. El Plan General de Ferrocarriles permitirá lograr, a su conclusión, unos niveles de servicio, tanto cualitativos como cuantitativos, acordes con las exigencias de la demanda, utilizando al máximo las posibilidades del ferrocarril convencional, situándole así en una razonable cuota de mercado, con importantes ventajas para la economía nacional.



PRESENTACION OFICIAL DEL XXIII CONGRESO INTERNACIONAL DE FERROCARRILES

TAL como adelantábamos en noticia de alcance en nuestro número anterior, el pasado 23 de abril se celebró —en el palacio madrileño de Fernán Núñez— la presentación oficial del XXIII Congreso Internacional de Ferrocarriles, que, según lo informado, tendrá lugar en Torremolinos (Málaga) entre los días 27 de septiembre y 1 de octubre próximos.

Tanto el ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, Luis Gá-

mir, como el presidente de RENFE, Alejandro Rebollo, que presidieron el acto, pusieron de relieve en sendas alocuciones la importancia de dicho acontecimiento y el interés de los temas que habrán de tratarse a lo largo de las sesiones congresuales.

En la fotografía, los señores Gámir y Rebollo contemplan uno de los paneles que recogen aspectos del programa del XXIII Congreso Internacional de Ferrocarriles, tercero de los hasta hoy organizados por España.