

ELABORADO UN PLAN DE INVERSIONES HASTA 1994

Renfe pide medio billón de pesetas para solucionar el problema de cercanías

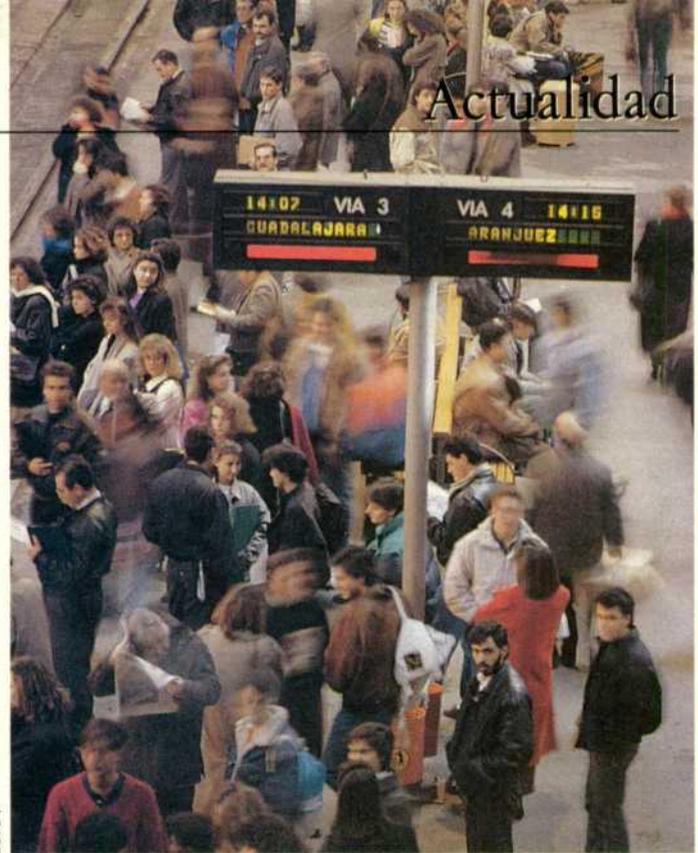
Las deficiencias del servicio de cercanías y los "motines" de los usuarios que durante el último mes se han producido en Madrid, acabarán —en opinión de los responsables de cercanías— si el plan que ha elaborado Renfe se pone en marcha.

Julio César Rivas

Cada mañana, las grandes ciudades españolas se convierten en un caos circulatorio. Desde las primeras horas del día, decenas de miles de personas se dirigen hacia los cen-

tros urbanos desde sus alrededores, colapsando sus vías de acceso.

Durante horas llegar a la ciudad se convierte en un auténtico calvario para los automovilistas. Y lo mismo



LUNA

sucede al atardecer cuando tienen que regresar a sus domicilios. Ante esta situación el ferrocarril de cercanías parece ser la única solución. Dejando el vehículo aparca-

do en una estación en las afueras de la ciudad, el usuario puede llegar al centro de la ciudad en pocos minutos y de una forma cómoda. En teoría.

Porque es tal la demanda, que en poco tiempo los servicios de cercanías de Renfe se colapsan. Y en el caso de Madrid la situación se ha agravado con las obras que en algunos puntos claves de la capital española se están realizando o se realizarán.

LA PREOCUPACION POR EL DISEÑO

Uno de los esfuerzos más importantes realizados por los responsables de cercanías se ha centrado en el diseño del material móvil. En su opinión "se ha introducido otro modo de trabajar en el ferrocarril, incorporando diseñadores industriales y gráficos, más en línea con lo que se hace en Europa".

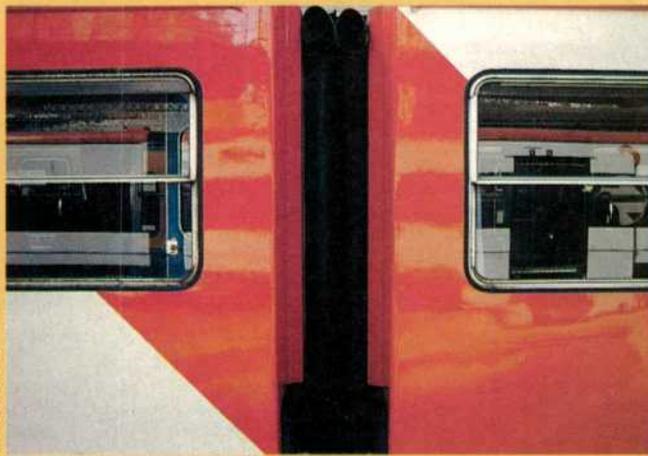
Los nuevos coches son unidades específicamente diseñadas para el servicio de cercanías con aire acondicionado, mayor confort y un mayor número de puertas. Para la dirección de cercanías el diseño es la condición primera para ofrecer una mayor calidad de servicio.

Este cuidado no sólo se centra en las nuevas unidades sino que se amplía mediante remodelaciones, a los coches ya existentes. En un principio se realizará una intervención ligera en la que se rectificará el

interior —asientos, tapizados, información gráfica— mediante una operación que se efectúa en un plazo de tiempo muy breve, en cuarenta horas. De esta forma el material no está inmovilizado demasiado tiempo y se puede disponer de él en las horas punta.

El sistema de diseño ha supuesto un cambio radi-

cal en el modo de trabajar de Renfe. Para llevarlo a cabo se consultó a los usuarios, construyendo un prototipo que circuló en la línea de Móstoles, y se realizaron encuestas entre los viajeros para comprobar su reacción. Para Javier Bustinduy "lo que hemos hecho es incorporar otro modo de diagnosticar el problema, de atacarlo, de que participe un equipo especializado fuera del "clásico" equipo ferroviario". □



JULIO CESAR

INCREMENTOS. Aunque el Ministerio de Transportes busca soluciones, como aumentar el número de carriles de las carreteras de acceso, el problema se traslada entonces al interior de las ciudades. La solución radical —a juicio de los expertos— está en abandonar el vehículo privado como modo de transporte urbano. Pero los ciudadanos no parecen estar dispuestos a tomar esta medida a menos que la situación sea casi desesperada o los modos de transporte alternativos —especialmente el ferrocarril— ofrezcan un mayor servicio y calidad.

La dirección autónoma de cercanías de Renfe ha recogido el envite y ha lanzado su propuesta: invertir medio billón de pesetas —dos veces el coste de la línea de alta velocidad entre Madrid y Sevilla— en cercanías hasta 1994. Comprar 1.000 nuevos coches con los que aten-

JAVIER BUSTINDUY, DIRECCION AUTONOMA DE CERCANIAS

“Nuestro objetivo es funcionar como el Metro”

Para Javier Bustinduy, al frente de la dirección autónoma de cercanías de Renfe, el principal objetivo de cercanías es funcionar como un Metro regional, capaz de atender la creciente demanda con un servicio de calidad.

Julio César Rivas

La situación de los accesos a las principales ciudades —y en especial a Madrid— ha provocado que los usuarios en general y los medios políticos en particular se hayan fijado en el tren como solución a los problemas crecientes de tráfico. Ante esta situación Renfe y la dirección autónoma de cercanías ha respondido con una propuesta clara: invertir 500.000 millones de pesetas durante los próximos cinco años para solucionar el problema.

¿Cuál es el objetivo que tiene planteada la dirección de cercanías? ¿Se puede decir que es convertirse en un Metro?



LUNA

der una demanda que se espera creciente hasta 1994. Según las previsiones más conservadoras de la compañía, los incrementos de la demanda durante la hora punta serán de un 30 por ciento en 1990, un 20 por ciento en 1991; un 15 por ciento en 1992; un 10 por ciento en 1993; y un 7,5 por ciento en 1994. Para esta fecha Renfe prevé ofrecer 250.000 plazas en hora punta y una puntualidad superior al 95 por ciento.

HORA PUNTA. Unas cifras calculadas para los doce principales núcleos urbanos de España donde actualmente cercanías de Renfe presta servicio: Madrid, Barcelona, Valencia, Bilbao, Sevilla, Cádiz, Málaga, San Sebastián, Santander, Murcia, Castellón y Asturias. En total 40 líneas repartidas por estos núcleos. De momento los ministerios de Hacienda y Transportes han aprobado una inversión urgente de 60.000 millones para las cercanías de Madrid. Con esta cantidad se comprarán 100 autopropulsados UT 446. El resto se destinaria a la compra de coches de dos pisos.

Las cifras son concluyentes. Por ejemplo, durante el último año en Madrid en la hora punta la demanda ha aumentado un 75 por ciento mientras que la oferta sólo

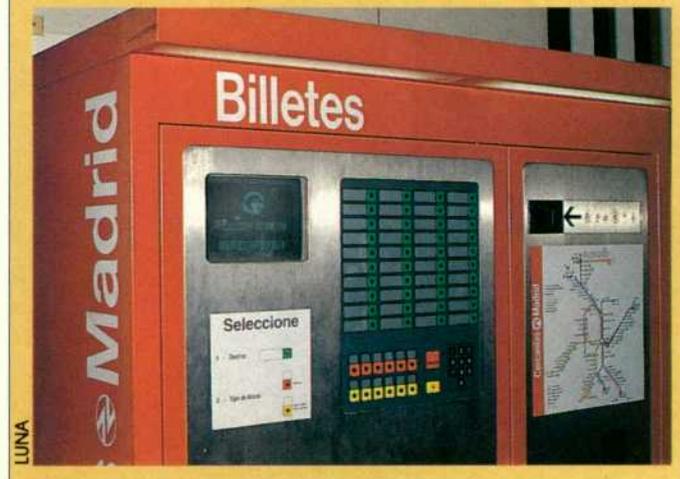
ha podido incrementarse en un 50 por ciento: de 37.000 plazas en hora punta en 1987 existen ahora mismo en 73.000. En los dos últimos años ha aumentado el servicio en hora punta en un

cient por cien. Este volumen de viajeros transportados contrasta con el de la siguiente ciudad en importancia, Barcelona, en la que la oferta en hora punta durante 1989 era de 17.500 personas.

BILLETERAS Y TORNOS

Para evitar la aglomeración que se produce en algunas de las estaciones de cercanías a la hora de adquirir billetes, han comenzado a instalarse nuevas máquinas expendedoras de Inisel que utilizan billetes magnéticos. De esta forma se ahorra tiempo de forma considerable ya que permiten el pago tanto en

moneda como en billetes de mil pesetas. La nueva maquinaria —que se complementa con tornos de paso por los que se introduce el billete magnético— permite realizar una variada gama de elecciones. Desde seleccionar el destino hasta el tipo de billetes, pasando por la adquisición de varios billetes.



LUNA

Y esto gracias a una mejora en la planificación de los servicios y a la utilización en las líneas de Madrid de coches procedentes de regiones con menor ocupación. Es decir, adecuar la oferta a la demanda: más servicios en hora punta —cuando más hace falta— y un servicio más racional en horas “valle”. Pero no parece suficiente. El viajero se queja del servicio, sobre todo en esas horas punta —durante la mañana, el medio día y a primeras horas de la noche— donde los usuarios se agolpan en los andenes. En Madrid durante el último mes han protagonizado varias veces cortes de la vía férrea en demanda de un mejor servicio.

QUEJAS. Sin embargo esta tarea de planificación y racionalización del servicio se ha mostrado insuficiente por el momento en determinadas líneas. Y una de las causas de ésta parece ser el incumplimiento de la realización de varias obras de infraestructura previstas en los anteriores planes de cercanías, fundamentalmente el desdoblamiento de vías en los accesos a las ciudades. Precisamente el Plan de Empresa de Renfe aprobado en diciembre de 1989 establece la construcción de doble vía en los tramos de Valdelatas-Tres Cantos y Sevilla-Utrera, y la realización de ter-

J.B.: Se pretende que el tren se parezca cada vez más a un Metro, un Metro regional. Llegamos a un punto —que en Madrid ya está conseguido prácticamente en las líneas de Móstoles, Parla y Fuenlabrada— en el cual hay una sucesión de trenes a un intervalo medio, acabando con el problema de las tablas de horarios. Se establece un intervalo medio entre trenes de forma que funciona exactamente como el Metro. Nuestro planes son reconvertir todas las líneas a este tipo de funcionamiento.

La oferta de cercanías se ha duplicado durante los dos últimos años. Sin embargo por una serie de cir-

JULIO CESAR



cunstancias se ha producido un aumento mayor de la demanda. ¿Se ha sabido responder a este crecimiento de la demanda?

J.B.: El incremento se ha producido de una forma muy característica en este país, a empujones, en

vez de una forma continuada y sostenida. Es totalmente lógico porque al ciudadano cuando se le presentan problemas simultáneamente cambia a otro modo para buscar la solución. Todo este incremento implica una eleva-

ción notabilísima de prestaciones, porque hay que tener en cuenta que hemos aumentado el servicio antes de que llegase el nuevo material con labores de mejora puramente de gestión. El esfuerzo ha sido muy importante. Y el crecimiento de la demanda en algunas líneas ha sido mayor. Lo que significa es que tenemos que hacer mucho más. Por ejemplo, en Madrid en el último año se ha aumentado en un 50 por ciento —de media entre todas las líneas— la capacidad en hora punta mientras que la demanda ha aumentado en más de un 70 por ciento.

¿Cómo se contempla desde la dirección autónoma ▶

ceras o cuartas vías en Coslada-Alcalá, Pitis-Pinar-Villalba. El acceso al aeropuerto del Prat y Olaveaga-Desierto.

Para solucionar en parte este problema Renfe ha

comprado 100 nuevas unidades 446 de cercanías —con un coste de 44.000 millones de pesetas—, de las que las primeras ya están circulando en la línea Atocha-Fuenlabrada. El resto

se irá entregando a lo largo de el presente año de 1990. Además se utilizarán por primera vez en nuestro país 60 coches de dos pisos que entrarán en servicio en junio de 1990. Un pedido que ha

costado 11.500 millones de pesetas.

Y Renfe tiene buenos motivos para invertir en cercanías. Por una parte casi un 80 por ciento de los viajeros de la compañía se producen



NUMERO UNO: KNORR

En vanguardia del frenado ferroviario



SOCIEDAD ESPAÑOLA DE FRENOS, CALEFACCION Y SEÑALES, S.A.

—EN EL SECTOR DEL FRENADO FERROVIARIO EN ESPAÑA SOMOS LOS PRIMEROS EN:

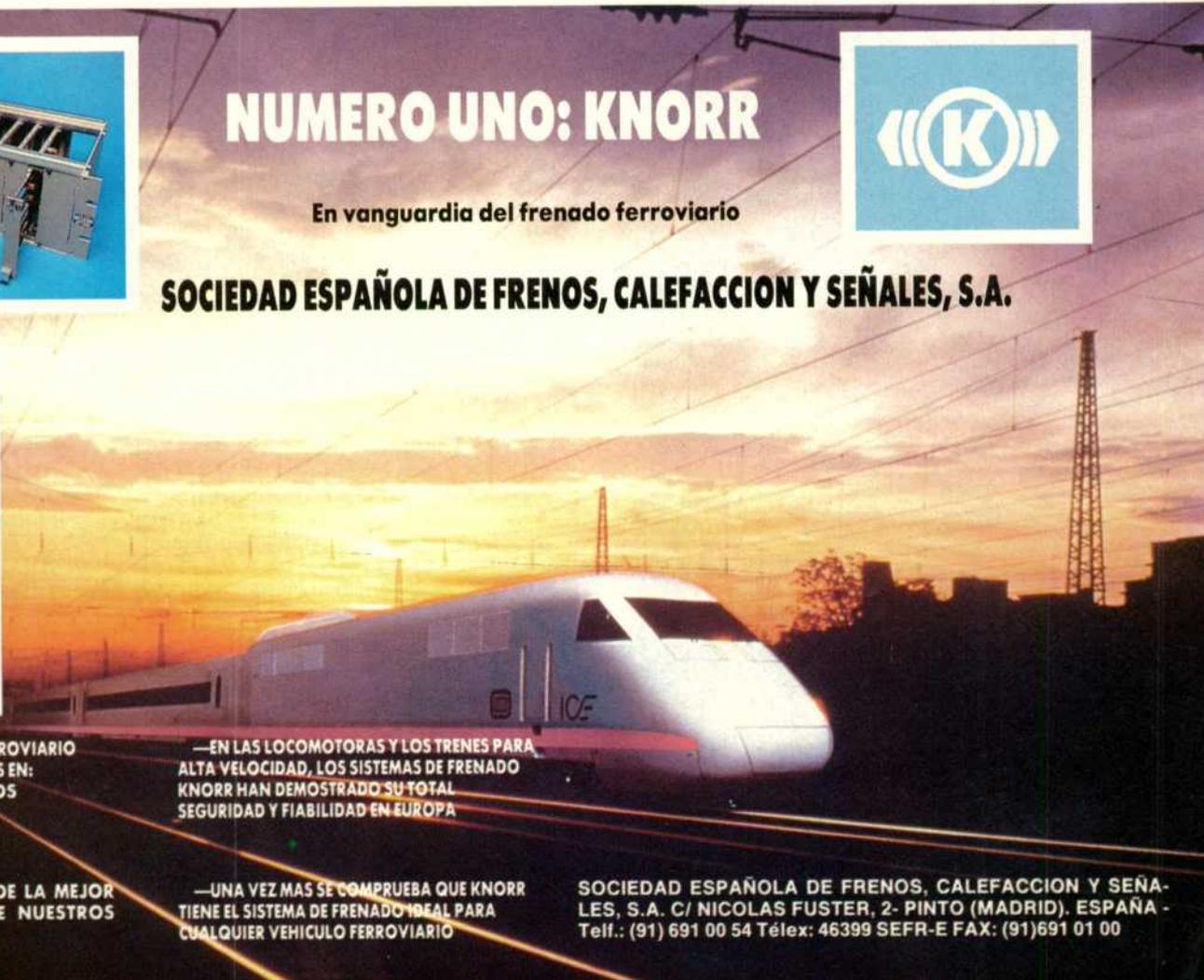
- EQUIPOS SUMINISTRADOS
- GAMA DE PRODUCTOS
- EXPORTACIONES

—ESTO ES CONSECUENCIA DE LA MEJOR CALIDAD Y FIABILIDAD DE NUESTROS PRODUCTOS

—EN LAS LOCOMOTORAS Y LOS TRENES PARA ALTA VELOCIDAD, LOS SISTEMAS DE FRENADO KNORR HAN DEMOSTRADO SU TOTAL SEGURIDAD Y FIABILIDAD EN EUROPA

—UNA VEZ MAS SE COMPRUEBA QUE KNORR TIENE EL SISTEMA DE FRENADO IDEAL PARA CUALQUIER VEHICULO FERROVIARIO

SOCIEDAD ESPAÑOLA DE FRENOS, CALEFACCION Y SEÑALES, S.A. C/ NICOLAS FUSTER, 2- PINTO (MADRID), ESPAÑA - Telf.: (91) 691 00 54 Télex: 46399 SEFR-E FAX: (91)691 01 00



JULIO CESAR



ese casi un 25 por ciento de demanda que no está atendida?

J.B.: No, esto no es así. Esta demanda está atendida por que no estamos en el cien por cien de utilización durante las horas punta. Lo que significan estas cifras es que el crecimiento de la demanda ha sido superior al crecimiento de la oferta.

¿Se puede decir que cer-

precisamente en estos tráficos. Por otra parte se ha convertido en una cuestión política que los distintos partidos utilizan como arma arrojadiza. Ambos factores contribuyen a aumentar la

canías en algunos puntos está saturada?

J.B.: Creo que la situación sí se puede denominar de saturación. Por lo menos en el sentido de que cuando una línea

se encuentra al límite de ocupación se toman medidas para solucionarlo incrementando el servicio. Pero como el crecimiento de la demanda es muy fuerte se vuelve a producir una situación de saturación en un plazo relativamente corto.

¿Tan imprevisibles son esos incrementos?

J.B.: El problema es que la cuota histórica de parti-

presión sobre la dirección de cercanías.

Por ejemplo, el Consorcio de Transportes de Madrid —entidad que coordina el funcionamiento de los transportes urbanos y de acceso a la capital por carretera— ya ha planteado al Ministerio de Transportes la creación de una empresa de cercanías dependiente del Consorcio.

De esta forma, en opinión de su portavoz, Faustino Muñoz, la actual descoordinación entre Renfe y el Consorcio de Transportes de Madrid parecería.

Con todo Renfe y la dirección de Javier Bustinduy tienen un plan: invertir más y ofrecer una mayor calidad en el servicio. □

cipación del ferrocarril en los corredores de acceso de las grandes ciudades, ha sido muy baja. Por un lado crece la población de las afueras de Madrid, en el caso de la capital de España. Por otro está creciendo la movilidad como consecuencia de la reactivación económica. En consecuencia la cuota de participación del ferrocarril está aumentando mucho más por que además estamos absorbiendo viajes que antes se realizaban en otros modos. Tenemos que adecuar el ritmo de crecimiento de la oferta al ritmo de crecimiento de la demanda.

La saturación de las carreteras de acceso a las grandes ciudades ¿es una "faena" o un favor para las cercanías?

J.B.: Yo creo que nos ha hecho un favor. Precisamente para transportar alto volúmenes de viajeros está concebido el ferrocarril y más el ferrocarril de cercanías.

En el último plan de empresa de Renfe se solicita una inversión de 500.000 millones para cercanías y la adquisición de 1.000 nuevos coches. ¿Se va a conseguir este dinero?

J.B.: Creo que sí se va a conseguir porque existe una gran preocupación para resolver un problema tan importante para los ciudadanos. Se está llegando a un cuello de botella en el que se plantea que el ferrocarril es la única solución. Que la solución en las grandes ciudades es el transporte público, es evidente. Existe una gran preocupación y una gran voluntad para resolver el problema. Nosotros lo que estamos diciendo es cuánto cuesta.

Quizás el usuario no comprende cómo de esperar cien unidades nuevas se pasa a solicitar 1.000 nuevos coches de golpe.

J.B.: Ahora mismo estamos recibiendo 300 coches de un piso y sesenta de dos. Lo que hemos evalua-

do es que para las necesidades futuras hacen falta 1.000 más. Hay que tener en cuenta que esto obedece a que en algunas líneas el parque actual cuenta con 30 años que hay que dar de baja. Esta cifra responde por una parte al incremento de la demanda y por otra a una renovación del parque que ya termina su vida útil.

¿Se ha invertido poco hasta ahora en cercanías?

J.B.: No creo que se haya invertido poco en cercanías hasta ahora. A todas las cosas le llega su momento. Insisto, ahora estamos en 1990, dentro de 30 años a los coches nuevos que ahora están siendo suministrados habrá que darles de baja tan rápidamente como les ha sucedido a éstos que ahora tenemos. Y habrá que reponerlos.

La inversión citada de 500.000 millones ¿para qué período está prevista?

J.B.: Está pensada para poder atender la demanda prevista para 1994. Hay que tener en cuenta que el plazo de maduración de estas inversiones es muy largo. Hace falta una decisión de invertir, una contratación y luego una fabricación, que puede oscilar entre uno o dos años.

¿Se ha producido algún tipo de retraso en el ritmo de entrega de las nuevas unidades? Porque se ha comentado que incluso Renfe había solicitado adelantar el suministro a la vez que se dudaba de la capacidad de la industria para asumir esta carga de trabajo.

J.B.: El ritmo de entrega de las nuevas unidades es el previsto e incluso en algunas de ellas se están produciendo adelantos. En la actualidad estamos recibiendo 20 coches al mes. De todas formas señalamos que estos 1.000 coches son los que harán falta. Hay que dar soluciones por supuesto, hay que duplicar o triplicar líneas de producción. En general el tiempo de entrega de las unidades se acomoda a lo previsto. □

LUNA

