



Los servicios ferroviarios regionales castellanos-manchegos. Una aproximación a su oferta y demanda futuras

Francisco de los Cobos Arteaga

Universidad de Castilla-La Mancha

Panorama general de los tráficos regionales

La incidencia del transporte público de viajeros, al prestar un servicio básico para vertebrar los territorios, trasciende los criterios de estricta rentabilidad económica. Después de un dilatado período de tiempo en el que los tráficos ferroviarios declinaron, asistimos a su recuperación por una multiplicidad de circunstancias, entre las que pueden destacarse: la saturación de los corredores, el aumento de la velocidad del transporte ferroviario y razones medioambientales.

Con el objetivo de mejorar la gestión y ofrecer servicios más adecuados, la empresa pública Renfe fue dividida en distintas unidades de negocio especializadas. La "Unidad de Regionales" fue encargada de aquellos trenes de viajeros que prestan servicios de distancias medias entre provincias y comunidades autónomas colindantes. Durante el año 1996, los 205.043 trenes regionales ofertados fueron utilizados por más de 22 millones.

En la actualidad, los servicios que se prestan están regulados por las condiciones del "Contrato programa (1994-1998)", que firmaron la Administración Central y el operador Renfe. En él, la compañía ferroviaria se comprometió a mantener aquellos trenes regionales que transportaran más de 50 viajeros, estableciéndose que el resto deberían ser subvencionados por las Comunidades Autónomas. Un ejemplo de tal convenio podemos encontrarlo en nuestra región en la línea Madrid-Valencia por Cuenca, que disfruta de ayudas para su funcionamiento por parte de la Junta de Comunidades, no implicándose en su gestión las otras dos regiones interesadas: Madrid y Valencia.

En los últimos años, las inversiones en infraestructura ferroviaria se han centrado en la línea de Alta Velocidad y en las Cercanías de las grandes urbes, con escasas actuaciones en el resto de la red. En los tráficos regionales, a través de la supresión de paradas con un número muy reducido de clientes, se

ha registrado una moderada disminución de los tiempos de viaje. Es necesario significar que esta política ha conllevado el cierre de dependencias y, en algunas líneas de vía única (Cuenca y Talavera), en caso de incidencias motiva dificultades en los cruces de circulaciones y, por tanto, retrasos.

Uno de los principales problemas es el alto coste de mantenimiento de las unidades de "Regionales", superior a las 300 ptas/km. Para el año 1997 existe una previsión de coste tren-km de 932 pesetas y una percepción media de 6,05 pesetas por kilómetro. Es decir, para cubrir gastos, un tren regional debe transportar 154 personas, cuando en la actualidad disfruta de una media de ocupación de 90 viajeros. Con la compra de nuevo material, que debe tener un coste cifrado en 110 pesetas por cada kilómetro, se abordará este problema reduciéndose los costes de explotación.

Más importante que las anteriores consideraciones técnicas debe considerarse cómo perciben los clientes los servicios prestados. En esta dirección, Renfe desde 1990 realiza el seguimiento de la opinión de los viajeros para conocer dónde y cómo se debe actuar para mejorar la oferta y evaluar la gestión.

CALIDAD PERCIBIDA DE LAS UNIDADES DE NEGOCIO DE VIAJEROS DE RENFE

Alta Velocidad	8,50
Cercanías	7,70
Largo Recorrido	7,17
Regionales	6,40

Fuente: "Vía Libre" núm. 397. Abril 1997. Encuesta realizada en 1995.

Respecto a los datos de Regionales hay que significar que los servicios prestados por las Redes Exprés (Andalucía y Cataluña) son valorados por encima de la media. En general, los clientes de Regionales consideran inadecuadas la duración de los viajes, la frecuencia de los trenes, la limpieza o la respuesta a las reclamaciones.

RESUMEN:

Pese a la espectacularidad de la incidencia del AVE, a su paso por Ciudad Real y Puertollano, la oferta ferroviaria en nuestra Región dista mucho de ser la idónea. Se han suprimido trenes que afectan a Toledo, Talavera y Cuenca, y ha disminuido la comunicación de esta provincia con Valencia y Barcelona. Toledo y Cuenca siguen muy mal comunicados con Madrid por ferrocarril y la conexión intra-regional en toda Castilla-La Mancha es casi inexistente. Ante estos déficits, el autor, profesor de la UCLM en Cuenca, ofrece un detallado análisis de la realidad ferroviaria en la Región, de sus deficiencias y necesidades, y señala finalmente algunas acciones que podrían abordarse por parte de Renfe, el Estado y la Comunidad Autónoma para mejorar esta situación.

Los "Regionales" en Castilla-La Mancha

Como hemos señalado anteriormente, los servicios ferroviarios, para ser funcionales, deben transportar grandes flujos de viajeros. Una mirada a las características demográficas de Castilla-La Mancha nos permite apuntar que no concurren requisitos favorables para las circulaciones ferroviarias regionales. A una densidad de población muy escasa, casi cuatro veces menor que la media española, se unen reducidas ciudades importantes, grandes distancias a recorrer y una baja cobertura poblacional por los servicios ferroviarios.

COBERTURA PROVINCIAL DE LOS SERVICIOS FERROVIARIOS

Albacete	58%
Ciudad Real	51%
Cuenca	31%
Guadalajara	61%
Toledo	35%

Fuente: Elaboración propia a partir del Anuario Estadístico de Castilla-La Mancha.

Por otra parte, aunque el perfil geográfico es favorable para alcanzar altas velocidades, la red ferroviaria no posibilita los tráficos interregionales. El trazado se caracteriza por ser discontinuo con el espacio regional; por ejemplo, no existe posibilidad de comunicación entre Talavera y Toledo y sólo se presta un servicio directo entre dos capitales (Albacete-Ciudad Real).

Cuando no se pueden establecer circulaciones directas los nudos suplen tales carencias, pero únicamente se localizan dos lugares de empalme: Alcázar de San Juan y Manzanares. En Chinchilla han dejado de parar trenes y Ciudad Real y Algodor, con la construcción del AVE, han perdido esta condición.

Aunque Alcázar es un nudo de primer orden, solamente es operativo para relaciones transversales de largo recorrido, no para las castellano-manchegas. Es en Aranjuez, provincia de Madrid, donde podemos situar el principal nudo interregional. De 34 enlaces que se ofrecen entre trenes regionales, 23 se realizan en la ciudad ribereña, 5 en Alcázar de San Juan, 3 en Castillejo-Añover y 3 en Manzanares. La localización de Aranjuez, cercana a la metrópoli madrileña y distante de las capitales castellano-manchegas, evidencia la disposición radial extrema de la red, que provoca grandes rodeos, con repercusiones en los tiempos de viaje y en las tarifas a satisfacer por los usuarios.

VELOCIDADES COMERCIALES DEL FERROCARRIL EN RELACIÓN A LA DISTANCIA ENTRE CAPITALES POR CARRETERA 1997

Albacete				
88,2	Ciudad Real			
31,8	58,2	Cuenca		
85,8	40,2	63	Toledo	

Fuente: Elaboración propia a partir de los horarios de "Regionales" Renfe.

A las dificultades que impone el trazado radial, hay que unir la concepción de enlace que ofrece Renfe: "Se considerará que tienen enlace todos los trenes que, entre la hora teórica de llegada de uno y la salida de otro, exista un intervalo superior a 60 minutos si se trata de la misma estación, o de 90 minutos si se trata de dos estaciones de la misma ciudad".

Sin embargo, a pesar de las limitadas posibilidades que se presentan a los viajeros, determinadas relaciones sólo son posibles por ferrocarril, como Ciudad Real-Cuenca. O en otras ocasiones la velocidad del transporte alternativo no compete con la del ferrocarril.

TIEMPO DE VIAJE MÍNIMO ENTRE LAS CAPITALES DE CASTILLA-LA MANCHA EN TRENES REGIONALES 1997

	Albacete	Ciudad Real	Cuenca	Toledo
Albacete	X	2:21	4:27	2:49
Ciudad Real	2:25	X	4:10	3:33
Cuenca	5:00	4:36	X	2:39
Toledo	3:05	2:57	2:57	X

Fuente: Elaboración propia a partir de los horarios de enlace entre trenes regionales de Renfe.

Respecto al anterior cuadro, podríamos realizar varias observaciones curiosas, pero destaquemos una con cierta chanza. En la relación Toledo-Ciudad Real con menor tiempo de viaje, se deben efectuar dos transbordos: Salida de la capital regional a las 18:30, llegada a Aranjuez a las 19:03, de donde se parte a las 19:22 en el Regional Expres Madrid-Albacete-Jaén, enlace en Alcázar de San Juan con el Regional Expres Alicante-Ciudad Real y llegada a Ciudad Real a las 21:27. Como el enlace se efectúa en Aranjuez, el trayecto Castillejo-Aranjuez se franquea dos veces, es decir, deben recorrerse 32 kilómetros de más.

Igualmente, es preciso mencionar la supresión de trenes que han afectado a las líneas con menor velocidad comercial: Talavera, Toledo y Cuenca. En la primera de las mencionadas han desaparecido varios servicios entre Talavera y Madrid, así como la casi totalidad de las paradas. Con la capital regional se intentó establecer relaciones directas con Zaragoza, León y Segovia, ahora desaparecidas. Respecto a la línea de Cuenca, se han eliminado el regional Cuenca-Toledo y viceversa, el Cuenca-Valencia de primera hora de la mañana, así como el primer y último tren entre Cuenca y Madrid. Por otra parte, se ha producido un corte en los tráficos regionales entre Ciudad Real y Puertollano, excepto el regional Madrid-Badajoz (vía Ciudad Real), para potenciar el AVE.

Otras circulaciones que han desaparecido en los últimos años son el tren de largo recorrido Madrid-Cuenca-Barcelona y los trenes turísticos Madrid-Cuenca y Madrid-Sigüenza. En la actualidad Cuenca y Toledo no poseen conexión directa con Barcelona.

El impacto del AVE en la oferta de servicios regionales

Con la construcción del Nuevo Acceso Ferroviario a Andalucía se desmanteló la línea del directo Madrid-Ciudad Real en su tramo Parla-Ciudad Real. Inicialmente proyectado en ancho ibérico, problemas con el material rodante motivaron su construcción en ancho internacional. La obra se concibió exclusivamente como un acceso desde Madrid a Andalucía. Consecuencia inmediata de esta preferencia fue reforzar y mejorar los tráficos con Madrid, acentuando aún más la estructura radial de la red ferroviaria española. Como se ha señalado repetidamente, esta decisión trastocó los objetivos

del Plan de Transporte Ferroviario y contribuyó a acentuar la acusada desigualdad territorial en la dotación de infraestructura ferroviaria.

El primer efecto lesivo de la línea de Alta Velocidad, para la coordinación del espacio castellano-manchego, fue el cese de las relaciones entre Puertollano-Ciudad Real y Toledo (vía Algodor). Con el desmantelamiento del tramo Parla-Ciudad Real, las estaciones y apeaderos de Yeles-Esquivias, Los Cisneros, Pantoja-Alameda, Villaseca-Mocejón, Ablates, Almonacid, Mascaraque, Mora-Orgaz, Manzanque, Los Yébenes, Urda y Malagón quedaron desafectadas de servicio y aproximadamente 50.000 ciudadanos castellano-manchegos fueron privados del servicio ferroviario.

Debe considerarse que el tren de Alta Velocidad, aunque beneficia los tránsitos entre Puertollano y Ciudad Real con Madrid, no soluciona el problema de Toledo, situada en vía término, sin posibilidad de otros accesos desde la capital regional a pesar de la cercanía de paso de las vías del AVE. En las circulaciones Ciudad Real-Puertollano se ha registrado una disminución del tiempo de viaje, aunque este dato no es tan positivo en el sentido que las tarifas han experimentado un fuerte incremento.

A continuación ofrecemos las posibilidades de enlace entre Ciudad Real y Toledo y los tiempos de viaje entre ambas ciudades en 1986 y en la actualidad.

SERVICIOS CIUDAD REAL-TOLEDO (1986) VÍA ALGODOR

Ciudad Real	7:25	15:54	17:38	19:00	20:49
Algodor	9:04	17:31	19:20	20:52	22:16
Algodor	9:44	17:51	19:32	21:12	22:23
Toledo	9:55	18:02	19:43	21:23	22:34
Tiempo Ciudad Real-Toledo	2:30	2:42	2:06	2:23	1:45

SERVICIOS CIUDAD REAL-TOLEDO (1997) VÍA ARANJUEZ

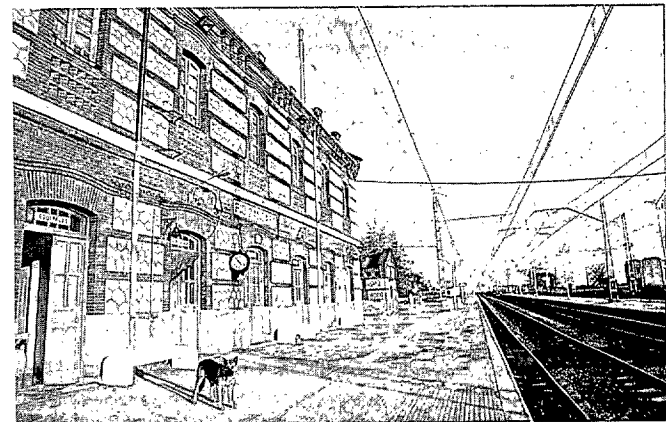
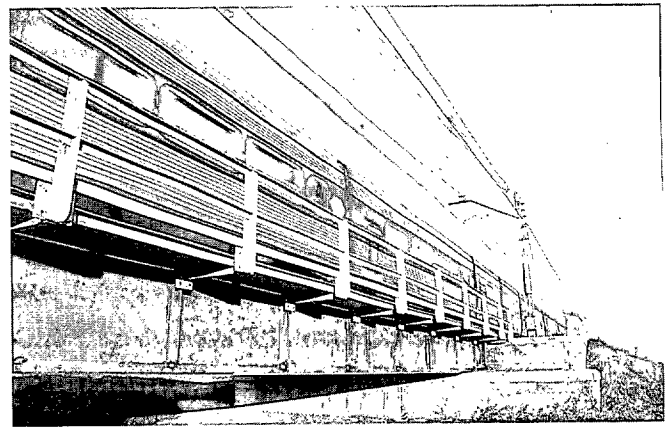
Ciudad Real	14:11	17:51
Aranjuez	16:17	20:11
Aranjuez	17:08	21:08
Toledo	17:44	21:46
Tiempo Ciudad Real-Toledo	3:33	3:55

Fuente: Elaboración propia a partir de los horarios de Renfe 1986 y 1997.

Obsérvese que los viajeros, además de realizar un gran rodeo, deben recorrer el trayecto Castillejo-Aranjuez dos veces y permanecer en Aranjuez cerca de una hora para transbordar. A juicio nuestro, una adecuación de la antigua línea del directo Madrid-Ciudad Real podría haber permitido una explotación más racional de tráficos regionales y de mercancías. Sin embargo, la situación es irreversible y, al menos, deberían posibilitarse unos enlaces con menos tiempo de espera que serían funcionales, sobre todo, para las estaciones intermedias.

Una aproximación a la demanda actual de servicios regionales

Las personas que realizan viajes comparan los medios posibles para acceder a su destino y volver a su origen. En este sentido son sensibles a los horarios, tarifas, tiempo de viaje (domicilio-lugar de destino) y número de servicios. Bajo estas consideraciones, se infiere que los usuarios adoptan decisiones



M. P. S. de la Morena.

“racionales” antes de emprender su ruta. En este momento es preciso describir cuáles son los principales flujos de viajeros que se dan en nuestra comunidad, para evaluar si los servicios actuales son funcionales con la demanda de desplazamientos.

a) Una peculiaridad de los servicios regionales es la existencia de días “punta” en los que se registra un gran incremento de los viajes, en conexión con los períodos laborales y escolares. Los viernes se desarrolla un intenso tráfico interregional de universitarios e interregional, especialmente con Madrid, de trabajadores, soldados y estudiantes, que suelen volver a la metrópolis los domingos por la noche o el lunes a primera hora. Por este motivo, a las localidades donde se advierten mayores tránsitos, las unidades y los servicios son reforzados en estas fechas.

b) Los días laborables acuden trabajadores, estudiantes o personas que necesitan realizar trámites administrativos o recibir asistencia sanitaria en las capitales de provincia. Estos viajes se realizan en el día, se suele partir a primera hora hacia la capital y se vuelve a comer a casa. Antes de mostrar los datos de las circulaciones debemos hacer una advertencia rotunda: en estos servicios existen grandes disfuncionalidades para articular el espacio regional.

CONEXIONES ENTRE LOS PRINCIPALES PUEBLOS Y SU CAPITAL DE PROVINCIA (DÍAS LABORABLES)

	Acceso	Vuelta	Directo	Servicios
Villarrobledo-Albacete	SI	NO	SI	4
Alcázar-Ciudad Real	SI	SI	SI	4
Socuéllamos-Ciudad Real	SI	SI	NO	2
Valdepeñas-Ciudad Real	SI	NO	NO	1
Tarancón-Cuenca	SI	SI	SI	5
Carboneras-Cuenca	NO	SI	SI	3
Santa Cruz de la Zarza-Toledo	SI	SI	NO	2
Villacañas-Toledo	SI	NO	NO	3

Fuente: Elaboración propia a partir de horarios regionales de Renfe.

Hacia una nueva definición de los servicios regionales

En las últimas décadas, el auge del transporte por carretera motivó el desplazamiento de los viajeros del tren. Los servicios ferroviarios quedaron obsoletos y se vincularon a clientes "cautivos", sin incrementos de velocidad, ni especialización de tráficos. Por otra parte, durante muchos años y aún en la actualidad, las inversiones en infraestructura ferroviaria han sido muy escasas. En el momento presente la velocidad del transporte por carretera ha llegado a su límite y en los próximos años acusará un retroceso, como ocurre en los accesos a los grandes núcleos de población. En favor del ferrocarril juega una simple visión de las relaciones existentes entre algunas poblaciones castellano-manchegas y las grandes urbes (Albacete, Ciudad Real y Guadalajara, entre las capitales y Alcázar de San Juan, La Roda, Manzanares, Socuéllamos, Valdepeñas y Villarrobledo, entre los núcleos de población más extensos), que parece corroborar que la mejora de los servicios y de la velocidad comercial se traducen inmediatamente en una gran afluencia de viajeros.

También es necesario destacar que a partir de 1991 las infraestructuras ferroviarias se liberalizan. Desde este momento, aunque se identifica a Renfe como única responsable de la explotación ferroviaria cualquier otra entidad, entre las que se encuentran las Comunidades Autónomas, puede facilitar servicios y comprar material móvil, diferenciándose las cuentas de explotación y los gastos de mantenimiento de la infraestructura, que deben ser sufragados por la Administración central. En el transporte, una política generalizada de las Comunidades Autónomas ha sido subvencionar las líneas regionales de transporte de viajeros por carretera y la construcción de estaciones de autobuses para operadores privados, que son deficitarias en su práctica totalidad. Sin embargo, la mayoría de los gobiernos regionales consideran que el servicio ferroviario debe prestarlo el Estado central a través del operador Renfe, sin ningún tipo de ayudas por parte de las Comunidades. Excepciones a esta práctica son Andalucía, Castilla y León, Cataluña y Galicia, que ofrecen servicios concertados con Renfe y anuncian la adquisición de material específico para la explotación de sus servicios regionales.

Distingamos, en este momento, las opciones que pueden realizarse por la modernización del material rodante y aquellas derivadas de la construcción o adecuación de infraestructuras.

Material rodante y nuevos servicios

En los próximos años se adquirirán nuevos automotores diseñados específicamente para los tránsitos regionales, con menores gastos de explotación y que permitirán el desdoblamiento de circulaciones en los nudos. Por otra parte, con la conversión de líneas a velocidad alta puede existir un trasvase de trenes de largo recorrido, los populares "intercity".

Esta mejora del material rodante permitirá mejoras en los tiempos de viaje y posibilitará una oferta muy atractiva respecto a la carretera. En nuestra consideración, con las nuevas adquisiciones deberían potenciarse:

a) Los "Trenes de Jornada", que permitan la relación Cuenca-Valencia con acceso y vuelta en el día sin paradas

en el área de cercanías de Valencia, para aumentar la velocidad comercial, y que ofrezcan enlace con relaciones a Barcelona.

b) Un aumento de servicios en los corredores Alcázar-Albacete y Talavera-Madrid.

Política de precios

Debería abordarse una política de precios en dos direcciones. Inicialmente, los rodeos que efectúan los viajeros no tienen que repercutir sobre los mismos, estableciéndose "precios globales" en estos trayectos. En segundo lugar, el "Bono de la Universidad" no es operativo, siendo preciso acometer un estudio riguroso para reflejar con cierta precisión los tráficos de estudiantes.

Programa de "vías verdes"

Podemos definir como "vías verdes" aquellas infraestructuras ferroviarias en desuso, cuya plataforma puede ser convertida en caminos transitables para todo tipo de personas por sus escasos desniveles. Las "vías verdes" comprenden ramales cerrados al tráfico, líneas inacabadas, variantes provisionales construidas durante la Guerra Civil, antiguos ferrocarriles de vía estrecha y mineros. Una enumeración de las características de los siguientes tramos excede los límites del presente trabajo, aunque apuntemos las líneas: Albacete-Linares-Baeza, antiguo directo Madrid-Ciudad Real, Puertollano-San Quintín, Puertollano-Fuente del Arco, Puertollano-Acceso Andalucía M.Z.A., Cinco Casas-Tomelloso, Torrejón-Tarancón, Ferrocarril del Tajuña, Bargas-Toledo, Villacañas-Quintanar, Villacañas-Santa Cruz de la Zarza, Calera y Chozas-Villanueva de la Serena. Acondicionada mínimamente la infraestructura ferroviaria y con la transformación de las estaciones en refugios o establecimientos hoteleros se habilitan espacios para el turismo rural. Otros elementos de la explotación (cocheras, puentes giratorios, puentes, etc.) pueden ser visitados por aficionados a la arqueología industrial.

Otras actuaciones

a) Adecentar la sede del Museo Nacional Ferroviario de Alcázar de San Juan y rehabilitar el material histórico para disfrutar de un museo vivo. En esta perspectiva, desgraciadamente, han sido desmantelados dos ramales cercanos a Alcázar (Villacañas-Quintanar y Cinco Casas-Tomelloso), donde podrían haber circulado composiciones especiales para asociaciones de amigos del ferrocarril.

b) Modernizar algunas estaciones e implantar iconos corporativos de "Regionales" semejantes a los de "Cercanías".

c) Potenciar el uso de trenes "charter" para desplazamientos masivos.

Gestión de los servicios ferroviarios por parte de la Junta de Comunidades

Como hemos señalado anteriormente, el Estado central posee las competencias sobre la infraestructura ferroviaria, pero los servicios pueden ser prestados por cualquier operador. En todo caso, participar de la gestión significa superiores prestaciones para la comunidad, en el sentido que el operador puede influir en mejoras sobre la infraestructura o defi-

nir servicios. Ésta es una práctica generalizada en Europa, donde las regiones poseen sus propios trenes con sus anagramas y determinan los servicios. En España la creación de redes Exprés en las regiones anteriormente citadas corroboran que la adecuación a las necesidades de los ciudadanos se traducen inmediatamente en un incremento continuo del número de viajeros. En esta perspectiva, la gestión de la Junta de Comunidades es un elemento imprescindible para articular el territorio y especialmente para potenciar el turismo de nuestra región. Dos ejemplos pueden ilustrar esta necesaria política: Toledo y Cuenca, ciudades con un gran atractivo turístico, pero con infraestructuras ferroviarias muy deficientes y, por tanto, en un círculo vicioso, servicios inadecuados.

Mejora de las infraestructuras. Las nuevas líneas de Alta Velocidad y la adecuación de líneas a Velocidad Alta

Para los próximos años se presumen grandes inversiones en infraestructuras ferroviarias, con el objetivo de aumentar las velocidades comerciales entre las grandes ciudades. En la actualidad nos encontramos inmersos en un apasionado debate acerca de la mejora de las líneas existentes o de la construcción de nuevas vías de alta velocidad. La única experiencia hasta el momento es el Nuevo Acceso Ferroviario a Andalucía, que nos permite sostener que las recientes infraestructuras complementan la red, pero no excluyen las líneas anteriores en un país con escasa densidad ferroviaria. En este sentido, debe propugnarse un crecimiento de la red de velocidad alta o alta velocidad, por parte del Estado, junto a la mejora de la red clásica.

Dentro de la red convencional debería acometerse inmediatamente, por motivos de seguridad, la renovación de vía en el tramo Aranjuez-Cuenca junto a unas mínimas mejoras de trazado, que permitirían velocidades máximas excepto en reducidos tramos del trayecto como Ocaña, Paredes y Huete. En un momento posterior deberían mejorarse las líneas Cuenca-Utiel y Puertollano-Cabeza de Buey.

Dentro de las nuevas infraestructuras se encuentran la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona y la conversión a velocidad alta o, como pretende la Generalitat Valenciana, la construcción de una nueva línea directa Madrid-Valencia. El Plan de Transporte Ferroviario también prevé las adecuaciones a velocidad alta de los trayectos Alcázar-Santa Cruz de Mudela y Chinchilla-Murcia y un nuevo corredor con Lisboa, que parta de Puertollano o proceda del actual trayecto vía Talavera.

Propuestas de futuro

En fechas muy cercanas vamos a asistir a una importante transformación de los tráficos ferroviarios. Desgraciadamente anteriores experiencias, como la del AVE, nos hace preciso destacar que la modernización de los trazados y del material rodante no significan necesariamente avances para los espacios donde van a circular los trenes. En este sentido es preciso sugerir, con el objetivo de vertebrar el territorio castellano-manchego:



a) La construcción de una estación en Guadalajara para prestar servicio a la población de la capital y del corredor del Henares, en el futuro tren de alta velocidad Madrid-Barcelona.

b) Un ramal de alta velocidad (Algodor-Toledo) de reducido coste permitiría circulaciones Toledo-Madrid en un tiempo ínfimo. Por otra parte, se podría establecer enlace en Algodor con las lanzaderas Puertollano-Madrid y, de este modo, minimizar el tiempo de viaje Puertollano-Ciudad Real-Toledo.

c) Ante la sugerencia de la Generalitat Valenciana de una nueva línea de alta velocidad Madrid-Valencia, propugnamos la adecuación de la vía actual, por su inferior coste y por prestar servicio a Castilla-La Mancha. Pese a la propuesta valenciana existen ciertos indicios, como la renovación del tramo Aranjuez-Alcázar de San Juan, la variante en construcción de Socuéllamos, la reciente instalación de catenaria para velocidad de 200-220 km/h. entre Albacete y La Encina y el nuevo trazado con doble vía y para velocidad alta entre Vallada y Xátiva.

Ante el argumento de una previsible saturación por el incremento de relaciones, una propuesta vertebradora consistiría en habilitar la línea Madrid-Valencia (vía Cuenca) para el tráfico de mercancías del arco mediterráneo y con las actuaciones anteriormente mencionadas relativas a la mejora de la infraestructura gozar de un trayecto adecuado desde Cuenca y otros destinos y alternativo en caso de incidencias.

d) Como una alternativa al tráfico del corredor mediterráneo con Andalucía y Extremadura y complementaria de la anterior propuesta podría habilitarse el antiguo trazado de Cinco Casas-Tomelloso, con un nuevo "by pass" entre Villarrobledo y Cinco Casas. Su construcción sería relativamente económica y evitaría el rodeo por Alcázar, con una importante reducción en los tiempos de viaje. Esta infraestructura sería especialmente interesante para los servicios Albacete-Ciudad Real y para ser competitivos en mercancías y largo recorrido. ■