

Al final del túnel

Tras décadas de vivir en el olvido y la marginación, el tren batalla ahora por recuperar su antiguo esplendor. La apuesta política y económica del Gobierno por mejorar la red ferroviaria ha devuelto a este modo de transporte ecológico y eficiente al primer plano de la actualidad. Pero el auténtico protagonista de que el ferrocarril haya pasado de ser un problema a ser una reivindicación social no es otro que el tren de alta velocidad. La apertura de nuevos corredores, junto a la ejecución de las inversiones previstas, convertirán a España en el primer país del mundo en alta velocidad en 2010. Un ambicioso objetivo que a buen seguro obligará a plantearse una nueva distribución de los modos de transporte pero que no puede, sin embargo, esconder las muchas deficiencias que todavía hoy presentan algunos servicios y tramos de la red ferroviaria española.

España lleva camino de convertirse en un país de tren. Tras décadas de olvido y marginación, el ferrocarril se ha convertido en la principal estrella para el futuro del sistema de transportes nacional. Así al menos lo ha entendido el Gobierno de España, que ha hecho del tren el gran protagonista del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (PEIT) elaborado por el Ministerio de Fomento. Para corroborar que el ferrocarril viaja hoy en primera basta un dato: este modo de transporte absorberá casi la mitad de los cerca de 250.000 millones de euros que este plan prevé invertir entre 2005 y 2020.

Pero ¿qué ha ocurrido en estos últimos veinte años para que el tren haya pasado de ser un problema a ser una reivindicación social?

En primer lugar, que España ha llevado a cabo, desde mediados de los años 80 y ayudado por los fondos europeos, un considerable esfuerzo para superar sus históricas carencias en infraestructuras de transporte, incluidas las ferroviarias. Una apuesta inversora que en algunos años ha llegado incluso a representar hasta el 1,8% del PIB, el doble de lo que destina la media de la Unión Europea.

Y en segundo, que nuestro país decidió hace años iniciar una segunda revolución del tren de alta velocidad español (AVE) para sacarle del estancamiento en que había caído su desarrollo tras el éxito de la apertura de la línea Madrid-Sevilla en 1992.

La segunda revolución del AVE

Porque, en realidad, el auténtico ícono del ferrocarril que ha hecho posible que el transporte sobre raíles haya adquirido un valor estratégico de primer orden y un prestigio social indiscutible no ha sido otro que el tren de alta velocidad, un medio en el que el Gobierno ha invertido 15.819 millones de euros desde 2004 y que durante este año habrá llegado a Barcelona, Valladolid y Málaga.

Este sistema, que ya circula en algunos tramos de la línea con Sevilla a velocidades comerciales de 300 kilómetros por hora, quiere jugar en este siglo XXI el mismo papel que el avión desempeñó en el pasado.

Para ello, el PEIT define una ambiciosa red de altas prestaciones –entendidas como líneas con doble vía electrificada, de alta velocidad (conforme a los requisitos de la Directiva Europea), de

ancho UIC (Unión Internacional de Ferrocarriles) y que, en la mayor parte de los casos, permiten la explotación en tráfico mixto de viajeros y mercancías– que en el horizonte de tres años convertirá a España en el primer país del mundo en alta velocidad, con 2.230 kilómetros de líneas de AVE.

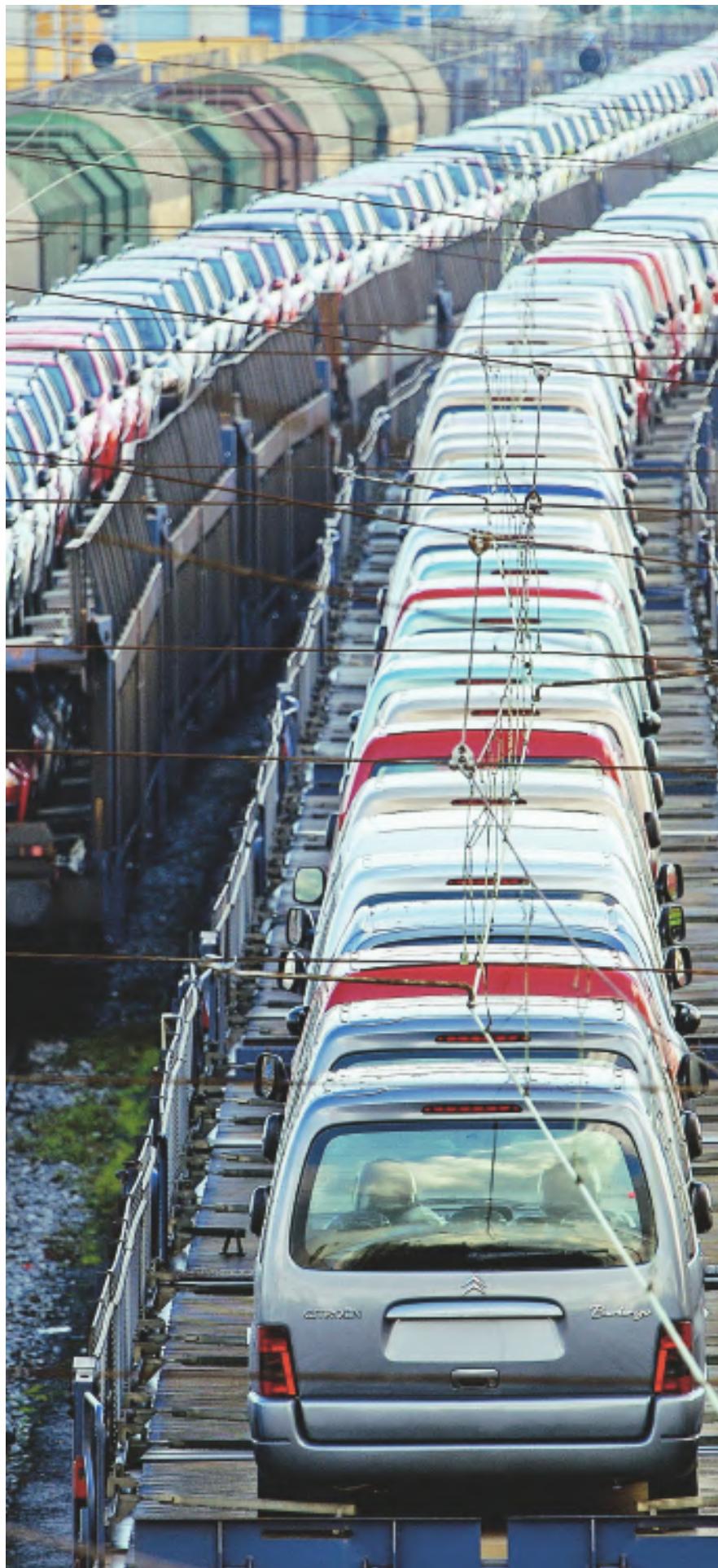
Según las previsiones de Fomento, la extensión de esta red por la que hoy circulan 89 trenes y en 2010 lo harán 157, permitirá que al final del período del PEIT el 90% de la población española viva a menos de 50 kilómetros de una estación del AVE.

Ya nadie se atreve a discutir que la expansión de la alta velocidad en España, cuyo tráfico creció en 2007 un 14%, obligará más pronto que tarde a plantearse una nueva distribución de los modos de transporte, especialmente en los recorridos inferiores a 700 kilómetros donde los servicios ferroviarios resultan casi invencibles para el avión o el autobús.

El más puntual de Europa

Las claves de este éxito de los nuevos y modernos caballos de hierro son múltiples y variadas. Entre ellas, cabe destacar que el tren es el modo de transporte más





Trenes de mercancías en la frontera española de Irún (Guipúzcoa).

LA ACTUAL SITUACIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS ES TAN DELICADA QUE HASTA LOS PROPIOS RESPONSABLES DE ESA ACTIVIDAD EN RENFE NO DUDAN EN CALIFICAR A LAS TERMINALES DE CARGA COMO LAS BESTIAS NEGRAS DEL SECTOR FERROVIARIO

puntual. Según los datos que publican las compañías ferroviarias europeas, el AVE español es el tren más puntual de Europa, con unos índices del 99,7% en la línea de Sevilla y del 98,5% en la de Lérida. Una puntualidad que también se ha extendido a las dos nuevas infraestructuras de alta velocidad puestas en servicio entre Madrid y las ciudades de Málaga y Valladolid a finales de 2007 y que, aun teniendo en cuenta las incidencias detectadas en los primeros días de operación, cuentan ya con unos niveles medios de puntualidad en torno al 95%.

La puntualidad del AVE español ha permitido que, a pesar de lo exigente de sus compromisos de fiabilidad –muy superiores a los de sus competidores europeos como el TGV francés o el ICE alemán y que en el servicio entre Madrid y Sevilla implican la devolución íntegra del precio del billete cuando el tren se retrasa más de cinco minutos–, el gasto que ha tenido que realizar Renfe para hacer frente a las indemnizaciones a sus clientes por este motivo haya sido muy limitado. En los cerca de 14 años de vida de este audaz programa de puntualidad, sólo dos de los 55 millones de viajeros de alta velocidad han sufrido demoras y el importe pagado en compensaciones ha sido de 5,5 millones de euros.

Estos datos son corroborados por la propia Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC), que señala a los ferrocarriles españoles (incluidos cercanías, media y larga distancia) como los medios de transporte más puntuales del mundo, por delante de los trenes de Japón y la República Checa.

Esta puntualidad de los ferrocarriles españoles, que en 2006 transportaron 516 millones de pasajeros, de los que poco

más de 18 correspondieron al servicio de alta velocidad y larga distancia, y que en 2007 esperan superar la cifra de 525 millones de personas, contrasta con las ofrecidas por las compañías aéreas. Así, y según los datos de la Asociación de Aerolíneas Europeas (AEA), sólo las compañías pequeñas, como la luxemburguesa Luxair, la primera con un índice de puntualidad en el corto y medio radio del 92,4%, o la finlandesa Finnair (el 87,1%) se acercan a los registros del tren, mientras que Iberia se mueve entre el 71,8% de puntualidad para los servicios de corto y medio recorrido y el 64,1% que ofrece en los de larga distancia.

Ventajas competitivas

Por otro lado, el tren es más seguro, como lo atestigua el hecho de que el TGV francés haya transportado a más de mil millones de pasajeros en sus 27 años de existencia sin un herido grave. Precisamente, en materia de seguridad ferroviaria España es también líder en Europa en la implantación del sistema de señalización interoperable europeo ERTMS para la reducción de los errores humanos en la conducción, con más de 1.000 kiló-

metros de líneas que ya cuentan con este sistema.

El tren es más cómodo, aunque sólo sea porque cuenta con butacas más amplias y con mayor espacio para las piernas y permite levantarse e ir al bar cuando uno quiera; apenas está sujeto a las inclemencias del tiempo, con lo que las posibilidades de mareo y turbulencias son mínimas, y evita a muchos viajeros que padecen fobia a volar la pesadilla que soportan cada vez que se ven obligados a tomar un avión.

Además, el tren, a diferencia del avión, no exige prácticamente tiempo de espera en la estación, llega al centro de las ciudades, permite a sus usuarios convertir todo su equipaje en equipaje de mano y hablar por teléfono, conectarse a internet o usar el ordenador sin restricciones durante todo el trayecto.

La percepción del tiempo

Pero para los defensores del tren frente a otros medios de transporte hay otra ventaja, mucho más sutil, que marca la diferencia: la percepción del tiempo por parte de los usuarios. Así, aseguran que mientras que en el avión o el autobús la

impresión general es que poco más se puede hacer durante el viaje que viajar, en el caso del tren esta percepción es bien distinta, ya que el trayecto, lejos de ser una pérdida obligada de tiempo, se puede ocupar incluso en trabajar.

La otra realidad

Obviamente que esta visión idílica del tren en España no es compartida por todos, del mismo modo que tampoco se puede extrapolar a todos los servicios ni a toda la red ferroviaria.

En cuanto a los primeros, las principales aerolíneas que operan en los nuevos corredores cubiertos por el AVE, niegan que el tren veloz vaya a ser su tumba, aunque sí reconocen que pueden perder cuota de mercado, especialmente cuando entre en servicio el Ave Madrid-Barcelona.

En este caso, los operadores aéreos echan cuentas y confían en que las pérdidas de pasajeros no superen el 25 o el 30%, muy lejos, en cualquier caso, del 50% al que aspira Renfe. A su favor, las aerolíneas juegan con que los precios generales del AVE no son precisamente baratos y que su aparición también con-

Una apuesta medioambiental

El tren de alta velocidad no es sólo un modo de comunicación rápido y eficiente. Sus valedores lo presentan también como el medio de transporte más compatible con las actuales exigencias y compromisos medioambientales. Así, quienes lo defienden aseguran que la electrificación de las redes ferroviarias es una contribución capital del tren al cumplimiento de los compromisos de Kioto. Del mismo modo, destacan que los trenes AVE han desarrollado un dispositivo que les permite devolver energía al sistema cuando hacen operaciones de frenado, con un ahorro energético que se estima por encima del 15%. Éste y otros desarrollos permiten, a su juicio, que el tren consuma 3,7 veces menos energía que los automóviles por cada persona para un mismo viaje.

Una tesis en la que también ahonda un reciente estudio elaborado por el ingeniero Alberto García Álvarez, de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, que sostiene que el tren de alta velocidad es el modo de transporte que menos consume y el que menos dióxido de carbono genera por pasajero transportado. En este estudio, en el que se comparan los consumos y las emisiones de CO₂ equivalentes en los diferentes modos de transporte (automóvil, autobús, avión, tren convencional y AVE), se concluye que la alta velocidad es una manera de viajar incluso más limpia y menos derrochadora que los trenes convencionales, y que moverse en alta velocidad es cinco veces más respetuoso con el medio ambiente y la seguridad del clima que hacerlo en avión.

Así, el informe, basado en datos reales del consumo energético de los trenes de alta velocidad y de los otros cuatro modos de transporte utilizados, pone de manifiesto que el pasajero que utilice la línea del AVE de Madrid a Barcelona generará el equivalente a 13,8 kilogramos de CO₂ por persona, mientras que si viaja en el tren convencional expulsará a la atmósfera 17 kilos de CO₂. En cambio, si opta por el coche arrojará 63 kilos de CO₂; y si prefiere el avión, la cifra se dispara hasta los 71 kilos (en este cálculo se incluyen incluso los consumos a los accesos al aeropuerto). El estudio revela también la gran eficiencia del transporte en autobús, pues el nivel de emisiones por pasajero es de 14,5 kilos de CO₂, menor incluso que las del tren convencional.

Por otro lado, el tren ahorra espacio y atascos. Según estimaciones de la Asociación Internacional de Transporte Público (UITP), si 50.000 viajeros por hora y sentido ocupan nueve metros de la longitud de una vía determinada cuando se desplazan en tren, la misma cifra de pasajeros se extiende hasta 35 metros cuando se mueven en autobús, y ocupa 175 metros si lo hicieran en coche. El tren es, asimismo, el medio de locomoción que recibe menos quejas de contaminación acústica.

Pero no todos comparten las bonanzas del tren. Así, diferentes asociaciones ecologistas critican el afán español por la alta velocidad, un servicio que en su opinión no siempre está justificado y al que califican como el gran devorador, junto a las autovías, de suelos fértiles, ya que por sus características constructivas y de trazado conllevan la ocupación de una amplia banda de terreno.



Vías del AVE a las afueras de Lleida.

llevará un aumento del tráfico total de pasajeros. Además, aseguran que la actual situación nada tiene que ver con la del Madrid-Sevilla de 1992, cuando, se justifican, sólo operaba Iberia y con billetes muy caros.

Competencia desleal

Pero aunque siempre se ha dicho que la alta velocidad competiría con el avión, los que realmente parecen alarmados por la llegada del tren son las compañías de autobuses, que han acusado a Renfe de competencia desleal. Una acusación con la que las empresas se quieren defender no ya de los perjuicios ciertos que les vaya a ocasionar el tren, sino de la campaña de tarifas reducidas emprendida recientemente por la compañía ferroviaria, que prevé descuentos de hasta el 60% para quienes compren con antelación los billetes por Internet.

La patronal de autobuses, Fenebus, canaliza las quejas planteadas por Alsa, Avanza o Painco (las empresas más afectadas por la apertura de las líneas de alta velocidad a Málaga y Valladolid), que sostienen que la compañía ferroviaria hace frente a esa política de descuentos

con las ayudas públicas que recibe del Estado. Renfe, por su parte, se defiende asegurando que los 2.600 millones de euros que recibirá de la Administración hasta 2011 para compensar su déficit de explotación tienen una duración definida y que, por tanto, van dirigidas a establecer las estrategias que le permitan sobrevivir sin subvenciones a partir de esta fecha.

Sea como fuere, lo cierto es que tanto las compañías aéreas como de autobuses son conscientes de que en los grandes corredores el pescado está servido, por lo que es de esperar que el negocio y la rentabilidad vayan paulatinamente a menos. A partir de ahí, quien más o quien menos reconoce que su superviviencia o expansión pasa necesariamente por la especialización en nuevas rutas no servidas por el AVE o por otras transversales (caso de las rutas Barcelona-Vigo o Bilbao-Málaga) de larga distancia donde el tren no resulta tan competitivo.

La red ferroviaria española

Por otro lado, el futuro de esplendor que se le augura al tren de alta velocidad no debe ni puede esconder las muchas defi-

ciencias que todavía presenta hoy la red ferroviaria española, que cuenta con cerca de 15.000 kilómetros de longitud, de los que poco más del 10% corresponden a líneas de altas prestaciones con ancho UIC.

Según destaca el PEIT, en la red ferroviaria persisten todavía notables diferencias de niveles de dotación, tanto en términos de calidad y seguridad, entre las diferentes líneas.

Además, el documento de Fomento resalta la existencia de tramos y líneas con tráfico débil y las dificultades de integración de la red española en el marco internacional (interoperabilidad) por culpa en gran medida, pero no únicamente, de la diferencia de ancho de vía.

En cuanto a la seguridad en la red convencional, este plan incide en la necesidad de prestar especial atención a los sistemas de bloqueo y la supresión y mejora de los pasos a nivel, aspecto este último en el que, a pesar de que España parte de una posición comparativamente buena respecto de otras redes (la distancia media entre pasos a nivel en nuestro país es de 3 kilómetros, mientras que en EE.UU. es de sólo 1,3 km., en Fran-

cia, de 1,7, y en Reino Unido, de 2 kilómetros), los aproximadamente 30 accidentes que continúan produciéndose anualmente hacen necesario reforzar las actuaciones.

El transporte de mercancías

Pero si alguna área sale realmente perjudicada en este análisis esa no es otra que la de transporte de mercancías y logística, un mercado que se liberalizó en el ámbito comunitario en 2007 y que los sindicatos critican que se haya abandonado a su suerte con el único resultado de la bajada en picado, mes a mes, del número de toneladas transportadas (Renfe movió 24,9 millones de toneladas en 2006, un 2,4% menos que el año anterior).

La actual situación del transporte de mercancías, caracterizada por una oferta deteriorada y una débil imagen social y comercial, y unas infraestructuras y recursos disponibles inadecuados –escasa presencia en los puertos, rampas máximas, longitud de estaciones, tramos no electrificados, apartaderos, etc.– es tan delicada que hasta los propios responsables de esa actividad en Renfe no dudan en calificar a las terminales de carga como las bestias negras del sector ferroviario. En su opinión, no puede ser que para la alta velocidad se apueste por la inversión y la tecnología y las mercancías tengan que afrontar rampas brutales y curvas difíciles. Un panorama nada alentador en el que también coinciden en Adif (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias), entidad pública que sostiene que dada la poca cuota de mercado de carga que tiene el tren, apenas el 4% del transporte de mercancías, es difícil empeorar esta mala coyuntura.

Para remediarlo, y a la vista de que el crecimiento de la oferta ferroviaria en este sector se concentra en los ejes con mayores flujos y ligado en la mayoría de los casos al desarrollo de cadenas intermodales, el PEIT apuesta porque la estrategia de los operadores ferroviarios se oriente hacia la comercialización logística, la mejora de la productividad (incluyendo ajustes en la oferta y revisión de estrategias comerciales) y una mejora radical de la calidad (velocidad, puntualidad, tratamiento en terminales...).

A juicio de Fomento, el tren no es sólo el modo más ecológico y eficiente de unión entre personas y vertebración de territorios, sino también una excelente manera de hacer país. La luz se vislumbra al final del túnel. Ahora hace falta que no perdamos el tren.

INTERNET

Renfe

<http://www.renfe.es>

Renfe Operadora, empresa de servicios de transportes ferroviarios de viajeros y mercancías dependiente del Ministerio de Fomento, está estructurada en cuatro áreas de actividad: Cercanías y Media Distancia, Alta Velocidad-Larga Distancia, Mercancías y Logística y Fabricación y Mantenimiento. Su misión es la prestación de servicios de viajeros y mercancías, bajo el principio de seguridad, con criterios de calidad, eficiencia, rentabilidad e innovación.



Administrador de Infraestructuras Ferroviarias

<http://www.adif.es>

Web de esta entidad pública empresarial, creada en 2005 tras la entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario. Sus funciones incluyen la gestión del tráfico ferroviario, la administración de la infraestructura, el cobro de cánones y la realización de las infraestructuras que le encargue el Gobierno de España.



Otros sitios de interés

www.uicasso.fr

Web de la Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC), la organización mundial para la cooperación internacional entre los ferrocarriles y la promoción del transporte por tren. Fundada en 1922, en la actualidad agrupa a 171 miembros de los cinco continentes. Su sede central está en París. En inglés, francés o alemán.

www.europa.eu/agencies/community_agencies/era/index_es.htm

Enlace a la Agencia Ferroviaria Europea (ERA), creada en 2004 con la misión de mejorar la seguridad y la interoperabilidad de los ferrocarriles en toda Europa.

www.vialibre.org

Portal promovido por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles y apoyado en la edición de esta publicación que ofrece información actualizada sobre el ferrocarril.

www.ertms.com

Web del European Rail Traffic Management System, un nuevo sistema de gestión europeo de tráfico ferroviario para asegurar la interoperabilidad en toda la red ferroviaria europea. En inglés.

www.ffe.es

Página de la entidad cultural Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

www.feve.es

Web de Ferrocarriles de Vía Estrecha (Feve). Esta entidad, que opera principalmente en el norte de España, gestiona la red métrica más extensa de Europa.

www.euskotren.es

Página de la sociedad pública EuskoTren, perteneciente al departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco.

www.fgc.net

Página de los Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.