

# El trazado ferroviario europeo para el 2010

Ramón Escribano

Director General de Infraestructuras y Servicios de Renfe

**SUMARIO:** 1. EL ESCENARIO EUROPEO.- II. LAS INFRAESTRUCTURAS.- III. LOS DESEOS SOCIALES DE FERROCARRIL SÓLO SE PUEDEN CANALIZAR A TRAVÉS DE NUEVAS Y MEJORES INFRAESTRUCTURAS.- IV. LA INTEROPERABILIDAD.- V. LAS REDES TRANSEUROPEAS DE MERCANCÍAS.- VI. RENFE ESTÁ ORGANIZADA EN UNIDADES DE NEGOCIO

En primer lugar, quiero agradecer doblemente a los organizadores su invitación a Renfe para participar en este foro, lo cual constituye una excelente oportunidad para conocer y debatir sobre el “Trazado Ferroviario Europeo en el año 2010” y exponer el punto de vista de Renfe; y también porque me brinda la ocasión de regresar una tierra a la cual me unen vínculos muy especiales.

## I. EL ESCENARIO EUROPEO

El escenario europeo en el que nos movemos propicia la libre circulación de personas y bienes; y ha hecho de este *principio* uno de los fundamentos de la *unión*, ya que aparece como un elemento esencial que condiciona el buen funcionamiento del mercado común, el desarrollo económico, el fortalecimiento de la cohesión política y el *bienestar de sus ciudadanos*.

Mejorar la conexión entre todos los territorios e incrementar la movilidad de los ciudadanos en Europa, son acciones que favorecen notablemente el crecimiento económico de manera continuada; y, al mismo tiempo, también constituyen un excelente indicador para evaluar la consistencia de nuestro proyecto común de Unión Europea.

La actual movilidad de capitales, de bienes y de servicios hacen que nuestra perspectiva sea más global. *El territorio se ha convertido en un elemento que se oferta a un mercado de inversores en competencia con otras regiones*, bien empresariales como sustento de las inversiones en proyectos de tipo industrial; o bien ciudadanos como lugar de ocio o residencia. *En ambos casos como vector de competencia empresarial y social*.

Como hace unos días decía el Excelentísimo *D. Miguel Corsini, Presidente de Renfe y de la Ule*: “... *No estamos construyendo Europa por un criterio de influencia política. No eliminamos barreras simplemente para facilitar la libre circulación de personas y mercancías. No creamos un espacio económico común para fortalecer el comercio interior. No apostamos por la unión monetaria para competir con el dólar y el yen. Europa es, en la mente del ciudadano, un espacio de libertad, prosperidad y solidaridad, es decir, un instrumento supranacional en beneficio del bienestar social. Es la expresión de la comunidad al servicio del individuo*”.

Nuestros ciudadanos, los europeos *hoy demandan mayor calidad de vida: más y mayor movilidad*, más y mejores *infraestructuras*, más y mayor *respeto y cuidado*, de nuestro medio ambiente.

La comprensión de esta *realidad emergente integrada en la nueva economía global* es crítica para las empresas y Administraciones.

En estos momentos resulta imprescindible no sólo ser consciente de que se está registrando un cambio dramático en los *valores de nuestros ciudadanos* y en las relaciones económicas internacionales, sino comprender la intensidad y alcance de las fuerzas que lo provocan y su impacto en todos los ámbitos de la sociedad.

## II. LAS INFRAESTRUCTURAS

Las infraestructuras deben dotar a los territorios de condiciones tales que permitan el *desarrollo sostenible y aprovechamiento de todas sus potencialidades*, siempre desde el respeto al entorno y a la conservación del medio ambiente.

*El Libro Blanco* de la Comisión, “*Crecimiento, empleo y competitividad, retos y pistas para entrar en el siglo XXI*”, considera la importancia capital de las infraestructuras para la recuperación económica de Europa por sus efectos beneficiosos, *tanto sobre el crecimiento económico como sobre el empleo*. No es extraño pues que entre sus recomendaciones a los Estados figure la propuesta de reducción de los gastos corrientes frente a posibles recortes en la *inversión pública*.

Apostar exclusivamente por el desarrollo de los transportes por carretera y aéreos, con la actual limitación de espacios para nuevas instalaciones, con la saturación de los espacios aéreos europeos, con las retenciones las carreteras y colapsos circulatorios en las ciudades; parece, cuando menos, *poco adecuado para los intereses de los europeos*.

Para cumplir *la premisa* de “*movilidad con calidad*” aparece de manera incuestionable que *el ferrocarril es el medio ideal*, tanto por su b nivel contaminante, *mucho menor que el de otros modos de transporte*, como por el menor impacto ambiental de las infraestructuras que utiliza, o por el aprovechamiento social que de él se deriva.

Hoy y en nuestro tiempo, *no cabe duda que la automoción y el sector aeroportuario afectan de manera más perniciosa que el ferrocarril a ciudadanos y medio ambiente*, tanto por la cantidad de emisiones de gaseosas contaminantes, de emisiones acústicas <sup>1</sup> o de residuos altamente contaminantes como (CFC, plásticos o aceites ...).



## III. LOS DESEOS SOCIALES DE FERROCARRIL SÓLO SE PUEDEN CANALIZAR A TRAVÉS DE NUEVAS Y MEJORES INFRAESTRUCTURAS

Los deseos sociales de ferrocarril sólo se pueden canalizar a través de nuevas y mejores infraestructuras ferroviarias. Con los actuales trazados y consiguientes capacidades de tráfico las empresas ferroviarias europeas poco más pueden avanzar.

---

<sup>1</sup> Tema estudiado en la antigua RFA donde se realizó un estudio (cuyo título es *Comparación de la molestia de ruido de tráfico ferroviario y viario en zonas urbanas y rurales*), entre una muestra de 1.651 personas comprendidas entre los 18 y 70 años, distribuidas en 22 zonas, analizándose cerca de 25 variables de tipo sociológico y médico, en cuanto a las molestias percibidas por el tráfico ferroviario y carretera cuya conclusión abrumadora fue que el ruido ferroviario es percibido por el ser humano, a igualdad de nivel sonoro, como menos molesto que el ruido procedente de la carretera.

Esto no es una opinión interesada, de un profesional del ferrocarril que pretende “hacer de la necesidad virtud”, bien al contrario es una realidad conocida por cuantos analizan y estudian nuestros ferrocarriles.



La red europea es hoy un conjunto de sistemas *inconexos*, plagado de *cueillos de botella* y *corredores insuficientes* para responder a la creciente demanda de movilidad. De tal manera que el Consejo de Transportes de la Unión Europea ha abordado el asunto desde tres acciones fundamentales:

- *El desarrollo de una red transeuropea de altas prestaciones para tráfico de viajeros.*
- *La consolidación de una red transeuropea de mercancías.*
- *Impulsando la interoperabilidad.*

Como sin duda conocen todos Ustedes, el pasado día 10 de diciembre, el Consejo de Transportes de la Unión Europea *acordó establecer una posición común sobre un texto que modifique las Directivas 91/440 y 95/18 Y definió la red transeuropea de mercancías, “tratando de crear un verdadero mercado único”<sup>2</sup>.*

#### IV. LA INTEROPERABILIDAD

La política de liberalización aunque podría tener motivaciones ideológicas, los principales argumentos que se esgrimen para justificar los planes de desregulación son de carácter más práctico y marcadamente social.



Efectivamente, *la eliminación de las reglamentaciones* que permiten una injustificable monopolización de los mercados *resulta ser altamente favorable para el conjunto de la economía*. Todos conocemos ejemplos, que, por conocidos y cercanos, no hace falta citar.

Del mismo modo que ningún mercado eficiente puede estar intervenido por barreras locales, *tampoco el mercado de transporte por ferrocarril debe limitarse exclusivamente a operaciones nacionales. Debemos pues apostar y favorecer la interoperabilidad.*

<sup>2</sup> Cita de la Comisaria de Transportes y Vicepresidenta de la Comisión Europea Dña. Loyola de Palacio al Financial Times

Interoperabilidad es un término que, cuando lo extraemos del contexto ferroviario y analizamos desde una *perspectiva multimodal* (bien de una empresa dedicada al transporte por carretera o del sector aéreo); *es inconcebible su inexistencia*.

*No parece tener mucho sentido tratar de construir la Unión Europea y al mismo tiempo permitir que los trenes respeten unos límites fronterizos inexistentes para sus viajeros.*

*El trazado de las redes ferroviarias del 20 10 deberá asegurar un ferrocarril, rápido, seguro e interoperable* y cuando hablamos de interoperabilidad sabemos que esta deberá permitir un tráfico internacional de trenes entre distintos países, sin detrimento de la seguridad de la circulación, y permitiendo circular bajo las siguientes premisas:

- *Sin necesidad de parar los trenes a su paso por fronteras.*
- *Sin necesidad de cambiar las locomotoras a su paso por las fronteras.*
- *Sin necesidad de cambiar el maquinista a su paso por fronteras.*
- *Sin necesidad de que el maquinista realice actividades distintas a aquellas estandarizadas.*

Las ventajas que las compañías ferroviarias obtienen con un sistema interoperable universal son:

- *Mejora en los niveles de seguridad, tanto a nivel nacional como internacional.*
- *Mejora del tráfico internacional, tanto en lo que a pasajeros como a mercancías se refiere.*
- *Reducción de la distancia de circulación entre trenes, en líneas de alto tráfico, permitiendo así una mayor explotación de la capacidad máxima de la línea.*
- *Permitir una mayor competitividad a nivel Europeo, entre los distintos fabricantes de sistemas de señalización, fortaleciendo la posición de la industria ferroviaria Europea a nivel mundial.*

Pero para que todo lo anterior no quede en simples disposiciones y se convierta en *realidad*, la UIC (Unión Internacional des Chemins de Fer) por una parte y la Unión Europea por otra, han promovido un sistema de control de tráfico único, esto es el ERTMS, (*European Rail Traffic Management System*).

Renfe, consciente de esta necesidad, *desde 1997, forma parte muy activa de la Agrupación Europea de Interés Económico USERS GROUP* (formada por las administraciones ferroviarias de Alemania, Francia, Holanda, Italia, Reino Unido y España) *creada para la consecución de un proyecto específico denominado Sistema Europeo de Señalización Ferroviaria ERTMS (European Rail Traffic Management System).*

*La contribución aportada por Renfe se ha centrado básicamente en dos aspectos: la contribución de nuestros expertos e ingenieros para el desarrollo de las especificaciones del sistema ERTMS; y también implementando una línea piloto (Albacete- Villar de Chinchilla), que se encuentra actualmente en fase de adaptación donde se validaran las especificaciones desarrolladas a nivel Europeo, son “interoperables” a nivel nacional, esto es teniendo en cuenta los sistemas nacionales de señalización (ASFA, LZB y EBICAB).*

Hoy, los principales operadores ferroviarios han aceptado ya utilizar ERTMS en un futuro inmediato.

Los resultados que se obtengan en esta experiencia nos aseguran la tan deseada interoperabilidad, tanto técnica como funcional, del sistema ERTMS en un entorno nacional, permitiendo también evaluar la posible aplicación de dicho sistema al resto de las líneas existentes, así como a las de nueva construcción, en plena armonía con el reglamento General de Circulación de Renfe.

## V. LAS REDES TRANSEUROPEAS DE MERCANCÍAS

Hasta el momento en materia de transporte de mercancías, la Unión Europea había definido únicamente una red transeuropea de transporte combinado. La consideración de esta nueva red, de mayor extensión que la de transporte combinado implica el reconocimiento de la creciente importancia de los tráficos convencionales ferroviarios de carácter internacional y la necesidad de mejorar los actuales planteamientos de la gestión de la infraestructura.

La RTTFM se concibe así, como una extensión del concepto de corredor de mercancías ("freightway") transeuropeos, auspiciado por la propia Comisión, ofreciendo caminos de principio a fin y franqueando una o varias fronteras, sin que sean necesarias paradas de trenes en ellas.

Renfe desde 1997, participó en la creación del corredor BELIFRET (constituido por los gestores de infraestructura de Bélgica, España, Luxemburgo, Italia y Francia) que relaciona el Puerto de Amberes con la fachada mediterránea.



Por cuanto antecede, sólo resta por afirmar que: *Renfe, en estos momentos, circula por la vía de la interoperabilidad, experimentando las últimas tecnologías disponibles en señalización ferroviaria, y participando en los proyectos de Redes Transeuropeas.*



## VI. RENFE ESTÁ ORGANIZADA EN UNIDADES DE NEGOCIO

Como Ustedes ya conocen, *Renfe está organizada en Unidades de Negocio*, desde el año 1989, fecha bastante anterior a la Directiva Comunitaria 91/440 referida al desarrollo de los ferrocarriles comunitarios.

*Nuestro modelo de gestión empresarial y el Contrato Programa 1999- 2000, suscrito entre el Estado y Renfe, han permitido potenciar (y permitirá en el futuro) el principio de especialización por mercados, propiciando una gestión cada vez más autónoma por parte de las Unidades de Negocio, y favorecer la prestación de servicios ferroviarios de calidad.*

Fruto de este diseño organizativo y de las mejoras introducidas en nuestra infraestructura son los servicios, bien conocidos por nuestros ciudadanos: *Cercanías, AVE* (con sus resultados positivos y con el Premio a la Excelencia Empresarial concedido por la European Foundation For Quality Management), ambos con puntualidades superiores al 99% y como productos más consolidados; *EUROMED* o *ALARIS* (que en tan sólo nueve meses de funcionamiento superó el medio millón de viajeros y obtuvo Índices de ocupación superiores al 85%), como ejemplos de productos más jóvenes, son una buena muestra de nuestro saber hacer en lo concerniente a servicios de viajeros.

Estos son excelentes exponentes de lo que entendemos nosotros por *ferrocarril de altas prestaciones*, que con independencia del tipo de material rodante prestan servicio de gran calidad.

*Nuestro nuevo Contrato Programa, referente básico de nuestra estrategia para este periodo, nos insta a adaptarnos a un Marco liberalizado ~ aprovechar las oportunidades de negocio en los mercados emergentes.*

Hemos YA desarrollado alianzas con otras empresas ferroviarias europeas (caso de la SNCF y la Agrupación Europea de *Interés Económico (Trenes Talgo Transpiranos, o de la SEM, Sur Europa Mediterráneo)*, con operadores telefónicos y con empresas del sector inmobiliario.

Ahora, en estos momentos, estamos dispuestos a suscribir otras nuevas con *Fabricantes de material* o con *entes locales de transporte*, el definitiva: *con quien podamos aprovechar más y mejor nuestras potencialidades, en beneficio de ciudadanos y clientes.*



En mi opinión la cuestión fundamental es potenciar decididamente un entorno regulador no politizado, en el que las competencias no estén tanto en los Ministerios sino en manos de *agencias reguladoras*. Dicho en tomo ha de redundar en beneficio de consumidores y usuarios de los servicios, así como en la competitividad de las empresas reguladas que se verán abocadas a mejorar constantemente.

Nuestro Contrato Programa *contempla también el traspaso, en un futuro, de la cesión de la administración de infraestructura, actualmente delegada a Renfe, a un nuevo ente que deberá aglutinar las funciones que hoy prestan todos los organismos con atribuciones sobre las infraestructuras ferroviarias: Ministerio de Fomento, GIF, Renfe.*

Estas acciones configuran un *Esquema ferroviario organizativo* muy similar al desarrollado estos años en nuestra vecina Alemania, fruto de la evolución de los sistemas ferroviarios en Europa, donde a la ya conocida separación de la infraestructura y los operadores, debemos añadir la apertura a la competencia de las operaciones ferroviarias y desarrollo de nuevas áreas de negocio.

Esta nueva configuración, casi con toda probabilidad, nos traerá: Un ente Regulador independiente de infraestructura y operaciones; una única entidad administradora de *toda la infraestructura ferroviaria*; y una *Renfe operador* compitiendo no sólo con otros medios sino también con aquellos *nuevos operadores* que aparezcan.

*Todos estos planteamientos facilitan a Renfe, y a nuestras Unidades de Negocio, estar mejor preparadas para aprovechar todas y cada una de las oportunidades que permiten las infraestructuras que están en ejecución o proyecto y que paulatinamente entrarán en explotación.*

Por ejemplo, La variante de Guadarrama, contemplada de forma prioritaria en el Plan de Infraestructuras es un buen ejemplo.

Este nuevo acceso norte supondrá el paso de unas pérdidas anuales acumulativas y con tendencia al alza de 17.000 millones de pesetas a la multiplicación por tres de la actual cuota de mercado y, en consecuencia, al equilibrio económico del corredor. Más importante aún será, no obstante, la recuperación del tren como motor de desarrollo económico de un área que concentra casi la tercera parte de la población española.

Porque a menudo se habla de la variante de Guadarrama como un nuevo trayecto entre Madrid y Valladolid, cuando en realidad es mucho más; es un nuevo tronco distribuidor del tráfico ferroviario entre el centro y el norte de la Península. Evidentemente, en Castilla y León se apreciarán de forma inmediata las espectaculares reducciones de los tiempos de viaje, que se trasladarán, a su vez, a Galicia, Asturias, Cantabria y, como no al, *País Vasco*.

En cuanto a Mercancías es imprescindible hablar de *intermodalidad* no podemos dejar pasar por alto los resultados de Transporte Combinado y su *RED TECa*, que *acaba de incorporar a sus servicios de larga distancia conexiones entre el País Vasco, Andalucía y Galicia*.

También, en el área de mercancías, destacar que la Unidad de Negocio de Cargas, *en su proceso de mejora de la calidad ofrecida a sus clientes*, ha suscrito recientemente un acuerdo con *FAPROVE* (*Fomento de Asociaciones de Propietarios y Operadores de Vagones de España*) en el que establece un nuevo marco de relaciones y que, además de otros puntos, incorpora *la obtención de certificaciones ISO 9002*.

Asimismo, una parte fundamental de nuestros *servicios* se desarrolla en las estaciones. *Éstas ya no pueden entenderse hoy como un simple lugar de paso, de espera, de llegada o salida de trenes.*

*Actualmente los clientes del ferrocarril exigen que sean elementos funcionales y que ofrezcan servicios complementarios de todo tipo.*

*Las estaciones son un lugar bien comunicado, conocido por todos, un lugar por el que pasa la vida día a día, son una pieza de la ciudad y por consiguiente poseen un indudable atractivo comercial y de negocios para todas las empresas.*



*Fruto de esta concepción han nacido los centros “Vialia” y “Las Tiendas de la Estación”, como respuesta a la demanda de lugares que unan las actividades de los centros comerciales nuevos valores añadidos.*



*Ante esa oportunidad que brinda este nuevo enfoque, esta mas transformando las estacione en centros innovadores integra dos en el corazón de las ciudades.*

Dotadas de todos los servicio de atención al cliente, venta información que cualquier cliente del ferrocarril necesite, situándolo en un contexto mucho más amplio, *lleno de ocio, de actividades lúdicas, culturales y comerciales*, pensando también en los clientes procedentes del entorno urbano.



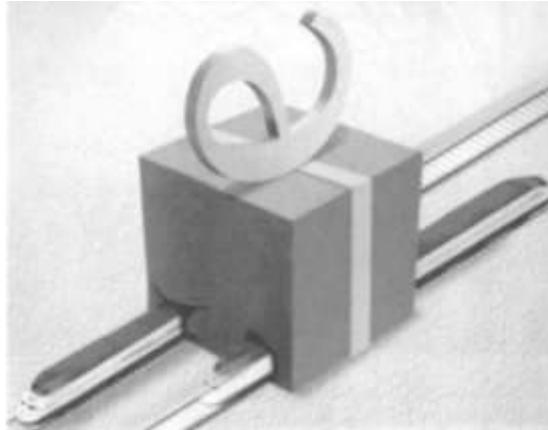
*Estamos rediseñando la estación para conjugar perfectamente ciudad y ferrocarril.*

Un buen ejemplo de esto pueden verlo a pocos metros de aquí, en el número dos de la Plaza Circular, nuestro *Vialia Estación de Abando*.

A los que aún no lo hayan visitado les aconsejo que lo hagan. En *sus 2000 metros cuadrados podrán encontrar desde una tintorería hasta lo último en música*, como lo hicieron el año pasado más de *20.000.000 de ciudadanos*.

Por continuar con ejemplos próximos de lo que nosotros consideramos que tiene que ser el diseño del ferrocarril del 2010, citarles que aquí en Bilbao, la Línea Sur de Renfe, en servicio desde el 3 de marzo de este año, (que une la Estación de Olabeaga con la de Bilbao Abando - adaptadas y ampliadas de forma importante-, a través de un nuevo tramo ferroviario que atraviesa el centro de Bilbao con cuatro estaciones de nueva creación: San Mamés,

Autonomía, Ametzola y Zabalburu), las conexiones con FEVE en Ametzola y con Metro y Termibus en San Mamés, unidas a la interconexión con Metro en la Estación de Abando, *configuran una red de transporte que ha multiplicado las posibilidades de movilidad urbana e interurbana.*



Esta mejora de la intermodalidad, ha generado ya cerca de 15.000 nuevos desplazamientos diarios, con lo que la Estación de Abando -que ha absorbido a los 9.000 viajeros diarios de la antigua Estación de La Naja podría duplicar sus índices de movilidad hasta situarse en cerca de 50.000 viajeros/día, o, lo que es lo mismo, en 13 millones de viajeros de cercanías al año.



Ejemplos como estos hacen quebrar la idea, hace pocos años generalmente compartida, de que el futuro más probable del ferrocarril era su desaparición gradual abatido por el empuje de la carretera y de la aviación.

No es aventurado pues afirmar que la realidad actual es “algo” diferente. Ciudadanos y empresarios demandan más y mejor ferrocarril.

*Nuestro reto actual no consiste en mejorar tres décimas las cifras de puntualidad, sino en hacer que nuestros clientes sientan que verdaderamente son los actores fundamentales de nuestros logros.*

*Sabemos que nueve de cada diez españoles vinculan la modernización del país con el desarrollo del ferrocarril, tanto en la vertiente de las nuevas infraestructuras como en la de las operaciones de transporte.*

*Ahora debemos conseguir que nuestra competitividad que hoy sea la clave que nos facilite obtener una cuota de oportunidad en el mañana.*

Por todo ello, puedo asegurarles que nuestro ferrocarril, y Renfe, en el año 2010, *puede ser y será más eficiente*, en términos económicos para determinados sectores de tráfico; *puede resolver mejor que sus competidores los problemas de congestión de acceso a las grandes ciudades y de los grandes ejes de movilidad*; puede producir apreciables externalidades en términos de reducción de accidentalidad, contaminación y espacio ocupado. *Y en definitiva: es la alternativa para los desplazamientos, más estimada por los ciudadanos por su calidad global de servicio.*

