

21 de abril de 2017

Noticias Comunidad de Madrid

Noticias Nacionales

Noticias internacionales

Especial 25 años del AVE... ABC, 21 de abril

ESPECIAL ABC

21 de abril de 2017 / N°55 / abc.es/economía



25 AÑOS DEL AVE

El tren que cambió España

LISTA
ALFARO, PRESIDENTE DE RENFE
modernizar la flota de
nos permitirá
recer nuevos destinos [6-7]

Turismo y negocios a
ritmo de AVE [8-9]
España exporta alta
velocidad [10]

TRIBUNA ABIERTA
ÍNIGO DE LA SERNA, MINISTRO DE FOMENTO
«Un futuro lleno de
oportunidades» [10]

Aniversario

Un cuarto de siglo desde el nacimiento de un símbolo

► Con 357 millones de viajeros la alta velocidad se ha afianzado como uno de los principales medios de transporte del país y una fuente de oportunidades de negocio

LUIS M. ONTOSO

La inauguración de los servicios comerciales del tren de alta velocidad entre Madrid y Sevilla, el 21 de abril de 1992, supuso no solo un paso de gigante en el transporte ferroviario español, sino la conclusión de una de las principales obras de infraestructuras de la España del siglo XX. El proyecto original, nacido para solucionar los problemas de congestión de tráfico en el paso de Despeñaperros, convirtió un sector que se precipitaba a marchas forzadas hacia su extinción en una de las señas de identidad más representativas de la ingeniería y la industria española, con proyectos emblemáticos en el extranjero como el AVE entre La Meca y Medina. Absorbe, además, las principales partidas de inversión en infraestructuras. Hoy, la red española de alta velocidad, con más de 2.777 kilómetros en servicio, es la segunda mayor del planeta, solo por detrás de la de China.

Los servicios comerciales arrancaron un día después de que comenzara la Expo de Sevilla. Alfredo Durán, maquinista del primer tren que salía de Atocha (Madrid) a las 7.00 horas, reconoce que en aquel momento era difícil anticipar cuál iba a ser la dimensión del proyecto: «Como profesional, ser el primero que conducía un tren AVE suponía un orgullo, pero yo no alcanzaba a ver lo que iba a significar para Renfe y para España. Nadie, en realidad, era capaz de dimensionar lo que iba a significar ese primer tren».

En este cuarto de siglo el AVE se ha consolidado como uno de los principales medios de transporte público del país: se calcula que 357,5 millones de viajeros han utilizado estos servicios de alta velocidad. El

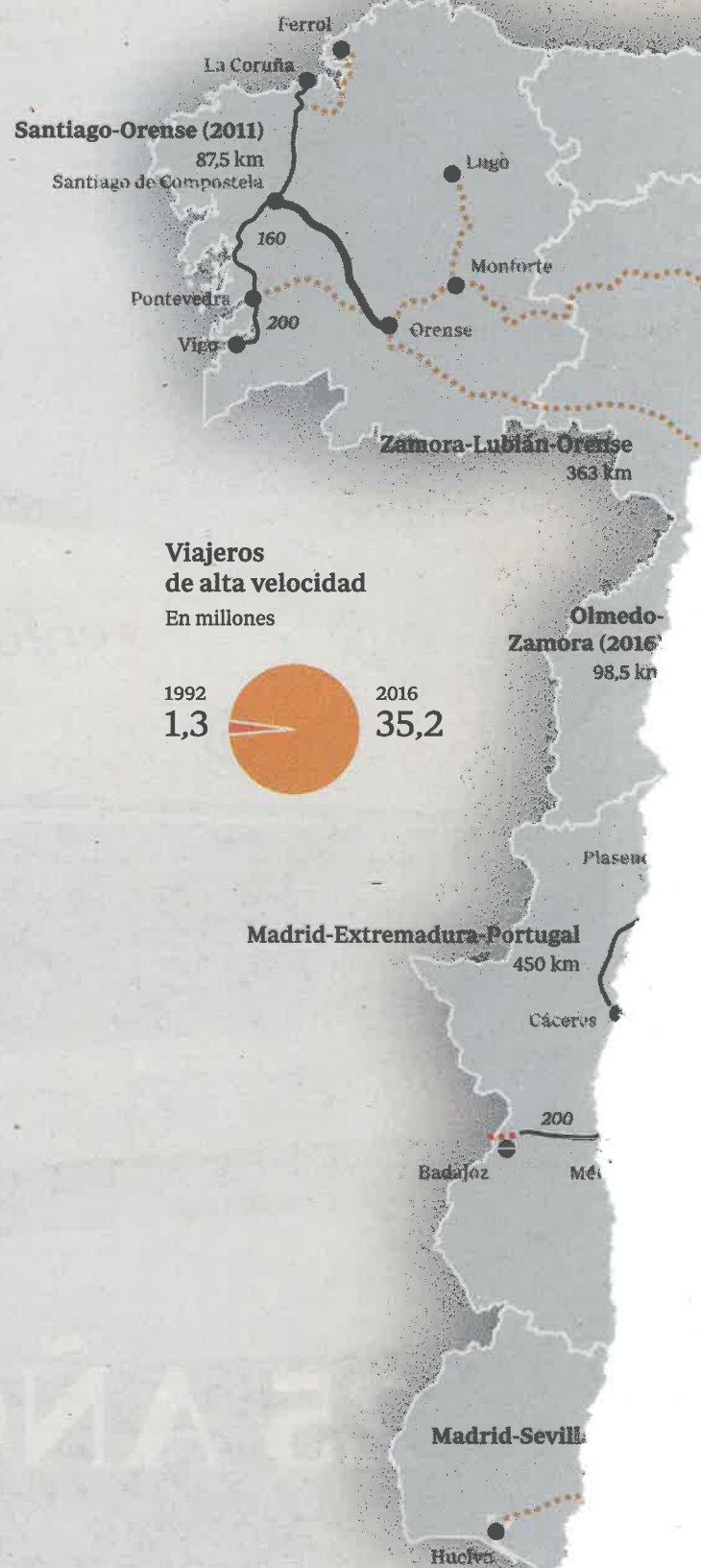
trazado de alta velocidad contribuye, también, a afrontar la transformación de la línea convencional al ancho de vía internacional. De hecho, como efecto de la ampliación de la red, ha surgido una mayor demanda por uno de los modelos tecnológicos que diferencian al sistema español: la introducción de trenes con un mecanismo de ejes variables y de intercambiadores de ancho de vía.

Así, en este periodo, 267,6 millones de usuarios han optado por las vías de ancho internacional (AVE y Avant), mientras que 89,9 millones han utilizado los vehículos que permiten el cambio entre el ancho de vía ibérico y el internacional (los Alvia). De esta manera, a falta de que se completen el resto de los corredores en ejecución —como las conexiones de AVE a Galicia, Murcia, Extremadura y País Vasco, entre otros— este sistema mixto ha permitido acercar este servicio a 27 provincias, que representan más del 67% de la población española.

Progresivamente, el tren de alta velocidad ha ido ganando terreno al transporte aéreo nacional, reduciendo la distancia entre ambos. En el último año el avión superó al transporte ferroviario de largo recorrido, únicamente, en cerca de dos millones de pasajeros. En 1991, el último año antes de la entrada del AVE, 15,7 millones de pasajeros utilizaron los servicios de larga distancia de Renfe, frente los 31,8 millones de viajeros con que cerró 2016.

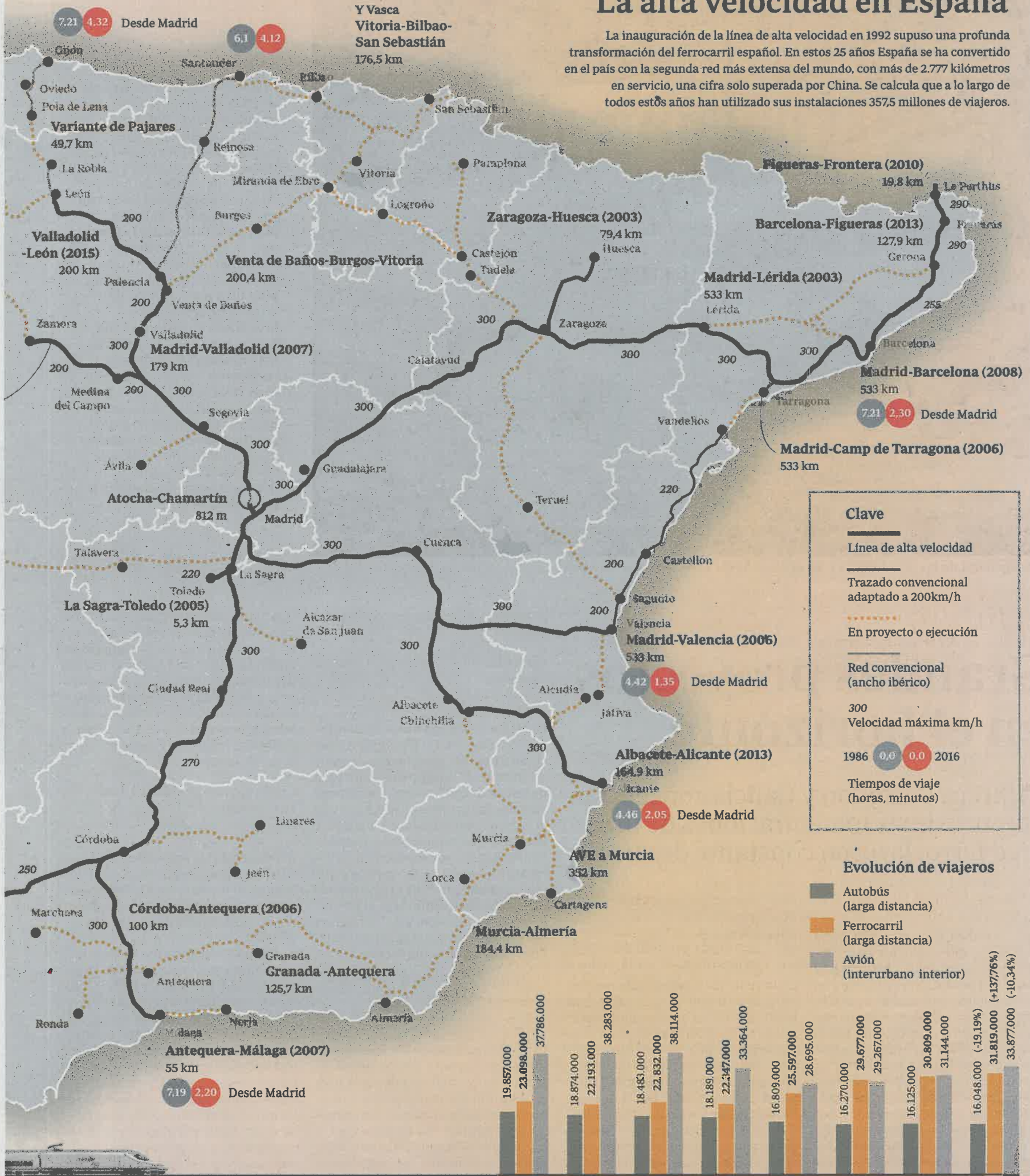
El AVE, también, se ha impuesto a la difícil orografía española, acortando los tiempos de desplazamiento. La velocidad comercial media se sitúa en los 222 kilómetros hora, por encima de la de Japón (218) y Francia (216).

Extensión
Hoy la red española, con 2.777 kilómetros en servicio, es la segunda mayor del planeta



La alta velocidad en España

La inauguración de la línea de alta velocidad en 1992 supuso una profunda transformación del ferrocarril español. En estos 25 años España se ha convertido en el país con la segunda red más extensa del mundo, con más de 2.777 kilómetros en servicio, una cifra solo superada por China. Se calcula que a lo largo de todos estos años han utilizado sus instalaciones 357,5 millones de viajeros.



Fuente: ADIF



Vista general de las obras del AVE en el túnel de O Corno, en Laza (Orense)

ABC

Apertura del mercado ferroviario en 2020

El sistema ferroviario afronta en 2020 la liberalización impuesta por la Unión Europea, que obliga a los estados miembros a abrir el transporte de viajeros a la competencia privada. En la pasada legislatura el Gobierno trató de poner en marcha un plan para abrir el Eje Levante (que incluía el tren de alta velocidad a Valencia y Alicante) a las empresas privadas, pero tuvo que dar marcha atrás, ante la necesidad prioritaria de fortalecer los balances de ADIF y de Renfe. Esta medida supondrá una revolución en la política comercial de Renfe, para lo que ha realizado un concurso para adquirir hasta 30 trenes de alta velocidad, valorado en 2.642 millones de euros, que finalmente se adjudicó el fabricante español Talgo con su modelo Avril.

El futuro

Grandes proyectos en el horizonte

► Murcia, Castellón y Galicia concentran las próximas inauguraciones de una red ferroviaria en constante desarrollo

L. M. O.

La red de alta velocidad sigue extendiéndose a nuevos destinos. Pese a que el Ministerio de Fomento verá reducida su asignación presupuestaria en un 20% hasta los 7.540 millones de euros, según el proyecto de ley para las cuentas públicas de 2017, el titular de la cartera ministerial, Íñigo de la Serna, ha garantizado que habrá recursos suficientes para «blindar los grandes proyectos que se están acometiendo». Entre ellos ocupan un lugar destacado los corredores de alta velocidad ferroviaria, con la inauguración de las conexiones a Castellón y Murcia, previstas para antes de que concluya el año, como pasos más inminentes.

Murcia

A finales de este año

En la visita del expresidente murciano, Pedro Antonio Sánchez, a Madrid, Íñigo de la Serna avanzó que la conexión de alta velocidad se pondrá en servicio previsiblemente a finales este año. Con respecto al resto de los tramos pendientes en la Región, De la Serna determinó que dos de los tres tramos restantes finalizarán en 2017 y 2018. Mientras tanto, ADIF deberá volver a licitar el eje del Corredor Mediterráneo a su paso por Almería, después de que rescindiera el contrato a Sacyr, que había presentado una baja del 53,57% sobre el presupuesto de li-

citación y un plazo de ejecución de 24 meses.

Castellón

En pruebas

El AVE a Castellón ya se encuentra fase de pruebas. Un tren de alta velocidad inició el pasado mes de marzo, durante el horario nocturno para no interferir con los servicios convencionales, las pruebas en el eje que une la capital castellanense y Valencia. Este tramo ha supuesto una inversión de 173 millones de euros, de los cuales 118 millones van dirigidos a construir una vía doble, de ancho ibérico e internacional. Asimismo, el proyecto implica inversiones en los puertos próximos (Valencia, Sagunto y Castellón) para mejorar los accesos.

Galicia

Inversión de 728 millones

El proyecto de ley de los Presupuestos Generales para 2017 incluye una partida de 728 millones de euros para el desarrollo del denominado «corredor noroeste», en concreto los tramos del eje atlántico (La Coruña-Vigo) y los ramales Olmedo (Valladolid-Vigo y Orense-La Coruña). Se esperaba que el corredor se inaugurara en 2018, aunque los retrasos que acumula la ejecución de algunos proyectos, así como

la paralización de obras en varios tramos, han lastrado las obras. Finalmente, tal y como avanzó el ministro de Fomento, Íñigo de la Serna, el pasado día 11 está previsto que el ferrocarril de alta velocidad llegue en 2019 a Orense, su primer destino en Galicia, después de que a finales de 2018 alcance Pedralba, localidad zamorana de la zona de Sanabria.

Corredores proyectados

Aún sin fecha

Al margen de los proyectos indicados, ADIF trabaja actualmente en varios frentes. El proyecto de los Presupuestos Generales incluye un partida total de 482 millones de euros para extender la conexión a Asturias (Venta de Baños-León-Variante de Pajares), continuar con el desarrollo de la conexión entre Castilla y León y País Vasco (Valladolid-Venta de Baños-Burgos-Vitoria), así como la «Y vasca» (Vitoria-Bilbao-San Sebastián), y el AVE a Extremadura, a la que se destinará una dotación en 2017 de 189 millones. Como novedad, el Ministerio de Fomento también estudiará este año la conexión a Cantabria (Palencia-Aguilar de Campoo) y la que era una de las principales reclamaciones de las compañías aéreas y el sector turístico español: la llegada de la alta velocidad al aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

Juan Alfaro

«Modernizar la flota de trenes nos permitirá ofrecer nuevos destinos»

ENTREVISTA CON EL PRESIDENTE DE RENFE

«Renfe está preparada para competir», asegura el presidente de la empresa pública, que reconoce que la liberalización que viene obligará a la compañía a ser más flexible y a adaptarse cada vez más a las necesidades del cliente

Y. GÓMEZ / L. M. ONTOSO

El presidente de Renfe, Juan Alfaro, habla con orgullo de los veinticinco años de la alta velocidad en España, un servicio y una tecnología que considera «referente de modernidad en todo el mundo».

—¿Qué ha supuesto el AVE para la economía y la sociedad española?

—Ha supuesto una revolución en varios frentes. En primer lugar ha contribuido a recuperar el protagonismo del tren como medio de transporte de larga y media distancia. Hasta la irrupción del AVE el tren había sido desplazado por el vehículo particular. Cada vez menos gente utilizaba el ferrocarril para desplazarse en largas y medias distancias simplemente porque no era competitivo frente al coche o el autobús. Ahora esa tendencia se ha roto. El número de pasajeros que utiliza la alta velocidad es cada vez mayor porque los ciudadanos entienden que es una buena alternativa. En segundo lugar, la alta velocidad ha contribuido a mejorar notablemente nuestra imagen como país. Tenemos un sistema de transporte que es un referente de modernidad en todo el mundo. En tercer lugar, en todos estos años y gracias a la inversión destinada hemos conseguido crear una industria ferroviaria nacional que engloba desde constructores hasta fabricantes de todo tipo de tecnología del ferrocarril, que, sin lugar a dudas, está entre las mejores del mundo. Y es una industria perfectamente exportable, que tiene mucho que decir en el exterior. Para Renfe también ha supuesto una oportunidad. Somos uno de los operadores de alta velocidad más importantes del mundo y esto se debe a la experiencia que hemos acumulado durante todos estos años con el AVE.

—¿Cuáles son los ejes prioritarios en la gestión del AVE durante los próximos años?

—Nuestra prioridad es que cada vez más personas conozcan y usen el AVE. Tenemos posiblemente el mejor servicio ferroviario de alta velocidad del mundo. Contamos cada vez con un mayor número de viajeros, pero todavía estamos lejos de los que mueven otros servicios de países próximos como Francia o Alemania. La digitalización nos va a permitir acercarnos cada vez más a nuestros clientes y a otros que no lo son, pero que queremos que lo sean. Va a permitir que nos conozcan mejor y que sepan que hay muchas cosas que podemos ofrecerles. Otro eje estratégico será la internacionalización por dos motivos. En primer lugar porque tenemos un ferrocarril de alta velocidad que es competitivo y que podemos exportar. Y en segundo lugar porque necesitamos saber cómo se hacen las cosas en otros países para seguir mejorando nuestro servicio de cara a la próxima liberalización del sector.

—¿Es entonces la internacionalización el futuro del AVE?

—Es, como he dicho antes, uno de los ejes de desarrollo. Tenemos un ferrocarril de calidad y una experiencia que debemos aprovechar y que debemos testar en otros países. Nuestra labor es mover de forma eficiente a las personas y podemos hacerlo aquí y en otros muchos mercados, de los que además vamos a aprender.

—En la anterior legislatura se hizo un esfuerzo por reformar las tarifas y reducir los precios de los billetes. ¿Creen que aún se pueden dar pasos en esa estrategia comercial?

—Una compañía como Renfe siempre tiene que estar pensando en la forma de dar un mejor servicio. Eso es la estrategia comercial. A veces eso se traducirá en mejores precios, o en mayor calidad o en productos a la carta que se adapten perfectamente a lo que quiere el cliente. Nuestro departamento comercial está constantemente diseñando nuevos productos con un doble objetivo: que nos conoz-



Proyección

«El AVE ha contribuido a mejorar nuestra imagen como país»

Rentabilidad

«En términos económicos, la alta velocidad es el servicio más rentable de todos los que componen hoy día el ferrocarril»

Estrategia de futuro

«Los próximos pasos tienen que ir orientados a mejorar cada vez más la información al cliente, tanto en lo que se refiere al servicio como a la oferta comercial»

Proyecto expansivo

«A medida que se vaya completando el mallado de la red, el AVE va a atraer a muchos más usuarios, lo que mejorará su rentabilidad»

can y que se queden para siempre con nosotros.

—También se incorporaron vagones silenciosos, wifi, etc. ¿Qué más hará Renfe en el futuro próximo para mejorar los servicios a los clientes?

—Los próximos pasos tienen que ir orientados a mejorar cada vez más la información al cliente, tanto en lo que se refiere al servicio como a la oferta comercial. Las nuevas tecnologías nos permiten estar conectados en tiempo real y esto nos va a permitir tener casi un trato personal con cada uno de nuestros clientes para adaptar nuestra oferta a sus necesidades.

—Recientemente encargaron un pedido de hasta 30 trenes. ¿Qué supondrá esto para el desarrollo del AVE? ¿Cómo cambiará la oferta comercial?

—La modernización de la flota nos va a permitir ofrecer nuevos destinos y en algunos casos mejorar la oferta en los ya existentes. La conexión de la alta velocidad desde el norte al sur de España, a través del nuevo túnel que cruza Madrid, nos permitirá en el futuro ampliar nuestra oferta y abrir nuevas conexiones que ahora no son posibles. El hecho de que parte de esos trenes puedan circular indistintamente por la nueva red de ancho UIC y por la de ancho convencional nos debe permitir mejorar la eficiencia de muchos de los servicios que ofrecemos que combinan tanto la red de alta velocidad como la convencional.

—Se ha criticado la poca rentabilidad económica de la alta velocidad, incluso Ciudadanos planteó cesar las inversiones. ¿Es rentable el AVE?

—Es verdad que la creación de una red de alta velocidad exige importantes inversiones. Pero también lo es que, una vez realizada, tiene mayor atractivo para los usuarios. En términos económicos, la alta velocidad es el servicio más rentable de todos los que componen hoy día el ferrocarril. Y además está experimentando crecimientos importantes. En 2011 los servicios comerciales en alta ve-



Juan Alfaro, presidente de Renfe, en su despacho de la madrileña calle Pío XII

ISABEL PERMUY

locidad movían poco más de 20 millones de viajeros; hoy ya son más de 35 millones los viajeros que mueve este servicio cada año. A medida que se vaya completando el mallado de la red el AVE va a atraer a muchos más usuarios, lo que mejorará su rentabilidad.

—Hace años el objetivo del Gobierno era que todas las capitales de provincia contarán con un «acceso directo» a la alta velocidad ferroviaria. ¿Sigue siendo este el propósito de Renfe o consideran prioritaria la rentabilidad económica?

—Lo importante es invertir con inteligencia y priorizar de manera eficiente los recursos, tal y como se está haciendo en el Ministerio de Fomento. Las infraestructuras no son un fin en sí mismas sino un medio para mejorar la movilidad de las personas. Hacer infraestructuras que obedezcan a necesidades reales es lo que va a permitir que el ferrocarril sea sostenible y que contribuya a mejorar la competitividad de nuestro país. Se trata de dar servicio allí donde hay verdadera demanda o donde hay un interés social que lo justifica. En la

actualidad la red de alta velocidad cubre ya en mayor o menor medida una buena parte del territorio y los proyectos que están en marcha pueden contribuir a generar sinergias de red que hagan aún más atractivo el ferrocarril.

—Hay muchas ciudades esperando la llegada del AVE. ¿Cuáles serán las grandes inauguraciones durante este año?

—La planificación y ejecución de las infraestructuras ferroviarias es competencia de ADIF, a Renfe le toca prestar el servicio ferroviario, hacer circular los trenes y transportar a nuestros clientes. Tal y como ha anunciado el ministro de Fomento, la próxima inauguración de AVE será en la ciudad de Castellón. Las obras están muy avanzadas y ya hay trenes circulando en pruebas.

—El AVE ha restado demanda al transporte aéreo nacional. Las aerolíneas quieren potenciar la intermodalidad AVE-avión, pero para ello es imprescindible extender el AVE a Barajas. ¿Se llevará a cabo esta obra durante la legislatura?

—Es un tema que corresponde a quie-

Integración «Se ha abierto una reflexión sobre la fusión de ADIF y Renfe. Es pronto para sacar conclusiones»

nes hacen la planificación. La intermodalidad siempre es buena, porque te permite complementar los diferentes modos de transporte. Pero habrá que ver cuál es la manera más eficiente de diseñar esa intermodalidad.

—En 2020 deben acometer la liberalización del sector. ¿Está preparada Renfe para este paso?

—Renfe está preparada para competir, pero la liberalización no es un punto estático. Te obliga a mejorar cada día, a pensar en lo que necesitan los clientes. Estamos preparados para competir hoy, pero nuestro objetivo es ser una compañía preparada para adaptarse a los cambios que tienen que venir en el futuro más allá de la propia liberalización.

—¿Qué supondrá la liberalización ferroviaria para la oferta comercial de la alta velocidad española? ¿Qué

pasos dará Renfe para poder competir con las empresas privadas?

—La liberalización nos va a obligar a ser más flexibles. A conocer en cada momento qué necesitan nuestros clientes y a ofrecer soluciones eficaces en tiempo real. En estos momentos estamos dando pasos para mejorar nuestra relación con los viajeros. Las nuevas tecnologías nos pueden ayudar a conseguirlo. Queremos tener una relación directa con cualquier potencial cliente a través de la cual podamos ofrecerle siempre un servicio excelente. Ahora hay muchos potenciales clientes que por lo que sea no tienen interés por el ferrocarril. Queremos saber qué tenemos que hacer para que cambien de idea.

—¿Es la fusión entre Renfe y Adif un paso esencial para afrontar dicha liberalización?

—De momento, lo que se ha abierto es una reflexión para ver cuál puede ser el mejor modelo. Todavía es pronto para sacar conclusiones, lo que queremos es ganar eficacia y eficiencia en el modo ferroviario en su conjunto, y eso puede hacerse de diversas maneras.

SEVILLA

El origen de una experiencia de éxito

L. M. R.

EN Sevilla se conmemora en estos días un doble aniversario. Por un lado, es el XXV aniversario de la Exposición Universal de 1992. Y como consecuencia directa de este hito, también este mes de abril se rememora la llegada del tren Alstom que realizó el primer viaje de la línea de alta velocidad en España, conectando Atocha y Santa Justa. A esta primera unidad le siguieron otra veintena de trenes. Desde entonces, ha sido una de las líneas con mayor índice de puntualidad, con una

tasa del 99,8%. En estos 25 años la línea ha transportado a más de 65 millones de pasajeros y sus trenes han recorrido millones de kilómetros. Ahora Alta Velocidad está incorporando wifi a sus trenes AVE y ha empezado también por Sevilla. Renfe y Telefónica han creado «Play Renfe», un servicio «único en el mundo» que incluye contenidos a la carta y acceso a una oferta global de otros productos para los clientes. Una vez más, la innovación abre fuego en los trenes de Alston y Talgo que cubren el eje entre Atocha y Santa Justa

65

millones

La línea pionera de Alta Velocidad en España ha sido un éxito, con más de 65 millones de pasajeros

CASTILLA-LA MANCHA

La región con más kilómetros de AVE

M. VEGA

La estratégica situación de Castilla-La Mancha, en el corazón de la península y pegada a Madrid, ha sido un factor decisivo en su desarrollo. Por la región discurre casi la cuarta parte de los 3.100 kilómetros de línea de alta velocidad que hay en el territorio nacional. La primera línea que se puso en funcionamiento atravesaba las provincias de Toledo y Ciudad Real para unir Madrid y Sevilla en 1992. Y mientras pasaba de largo a solo dos kilómetros de Toledo, tenía paradas en Ciudad Real y Puertollano. Ese

olvido con Toledo se resolvió el 15 de noviembre de 2005, fecha en que circuló el primer AVE que ponía a Toledo a tan solo 25 minutos de Madrid. Todo un éxito. En diez años el servicio entre Madrid y Toledo ha acumulado casi 14 millones de viajeros. Antes de esa fecha, en octubre de 2003, la comunidad se seguía beneficiando de la red de alta velocidad con la línea Madrid-Zaragoza a su paso por Guadalajara. Y el AVE hacia el Levante ha completado la red y dejado sus beneficios en Cuenca, desde diciembre de 2010 más cerca de Madrid.

14

millones

El servicio entre Madrid y Toledo transportó a 14 millones de viajeros en sus diez primeros años

Turismo y negocios a ritmo de AVE

EUGENIO BARROSO
DIRECTIVO

«Es una prolongación del despacho»

Falta un cuarto de hora para que den las siete de la mañana. La Estación de Santa Justa se ha convertido por unos momentos en un espacio de negocios en el que se cruzan saludos entre directivos y consultores de distintas empresas andaluzas. «El tren se ha convertido en una prolongación de la oficina para muchos profesionales», indica Eugenio Barroso, director general de MP Ascensores. Este



ejecutivo no sólo destaca la utilidad de la línea con Madrid, sino la extensión de la red a otras grandes capitales como Zaragoza, donde la compañía en la que trabaja tiene una fábrica. «Han acertado un trayecto de más de ocho horas a apenas tres horas, con lo cual son muchos los empleados que saliendo en el primer tren y volviendo en el último pueden realizar toda una jornada en ese destino», destaca. No se trata de una facilidad puntual, sino de un trayecto «ampliamente utilizado por toda la compañía que además de elevar la productividad de la empresa eleva la calidad de vida».

«Mejora la calidad de vida de los profesionales y también eleva la productividad»

PILAR LUCENA
EMPLEADA DE BANCA

«He ganado tiempo para mi familia»

Comodidad y rapidez son las ventajas destacadas por los usuarios de la línea Madrid-Toledo, lo que ha permitido a Pilar Lucena, empleada de banca, pasar más tiempo con su familia. Utiliza el servicio desde 2015, antes viajaba a Madrid en un regional, con un trayecto de una hora, por eso para ella el ahorro de tiempo en el viaje solo le ha traído beneficios y reconoce que las frecuencias horarias están



«razonablemente bien» para quienes trabajan en la capital de España. Ángeles Gómez, también empleada de banca, es de la misma opinión que Pilar Lucena e insiste en la comodidad y rapidez del transporte. «Tenemos la seguridad de que llegas a una hora; antes de 2005 viajaba en autobús, estar en el centro de Madrid en 25 minutos no tiene precio» y añade que con un abono de viajes le sale el trayecto a 5,50 euros. «Gasto 11 euros al día en ir a trabajar a Madrid, no se si es caro o barato, no lo analizo, solo se que voy relajada, en silencio, leyendo o escuchando música. El viaje se me hace corto», confiesa.

«Estar en el centro de Madrid en 25 minutos no tiene precio», afirma Ángeles Gómez



VALENCIA

La línea que acercó Madrid a su «puerto»

A. CAPARRÓS

EL AVE cambió definitivamente la relación entre Madrid y su puerto «natural»: Valencia. En 2010, último año sin la conexión de alta velocidad, apenas 600.000 personas utilizaron el tren para desplazarse entre ambas ciudades. El pasado año, se alcanzó la cifra récord de 2,2 millones de pasajeros, que en apenas una hora y cuarenta minutos realizaron el recorrido entre el centro de la primera y la tercera capital de España. La llegada del AVE el 19 de diciembre de 2010 consolidó a Madrid como el principal mer-

cado emisor de turistas nacionales a Valencia, que en 2016 batió todos los registros históricos de pernoctaciones. Además, la conexión ferroviaria ha alcanzado una cuota de mercado del 86 por ciento frente al avión. En Alicante ha sucedido un fenómeno similar. La conexión con Madrid a través del AVE (puesta en marcha

en junio de 2014) fue empleada por 1,73 millones de viajeros durante el primer año de funcionamiento, lo que supuso cerca de 600.000 nuevos clientes, con un incremento del 52% respecto al periodo anterior.

2,2

millones

El pasado año la conexión por AVE entre Madrid y Valencia alcanzó el récord de viajeros

BARCELONA

Revolución en el «puente ferroviario»

ALEX GUBERN

EN 2018 se cumplen diez años de la llegada del AVE a Barcelona, dentro de la línea Madrid-frontera francesa, que quedó completada en 2013. Consolidado el «puente ferroviario» Madrid-Barcelona, y con las cuatro capitales de provincia catalanas enlazadas, en esta comunidad se han podido comprobar las ventajas, y también algunas carencias, de la Alta Velocidad. Es imbatible como sustituta del puente aéreo (3,8 millones de viajes AVE en 2016, 62,9% de cuota de mercado frente al avión) gracias a las 2.30 horas

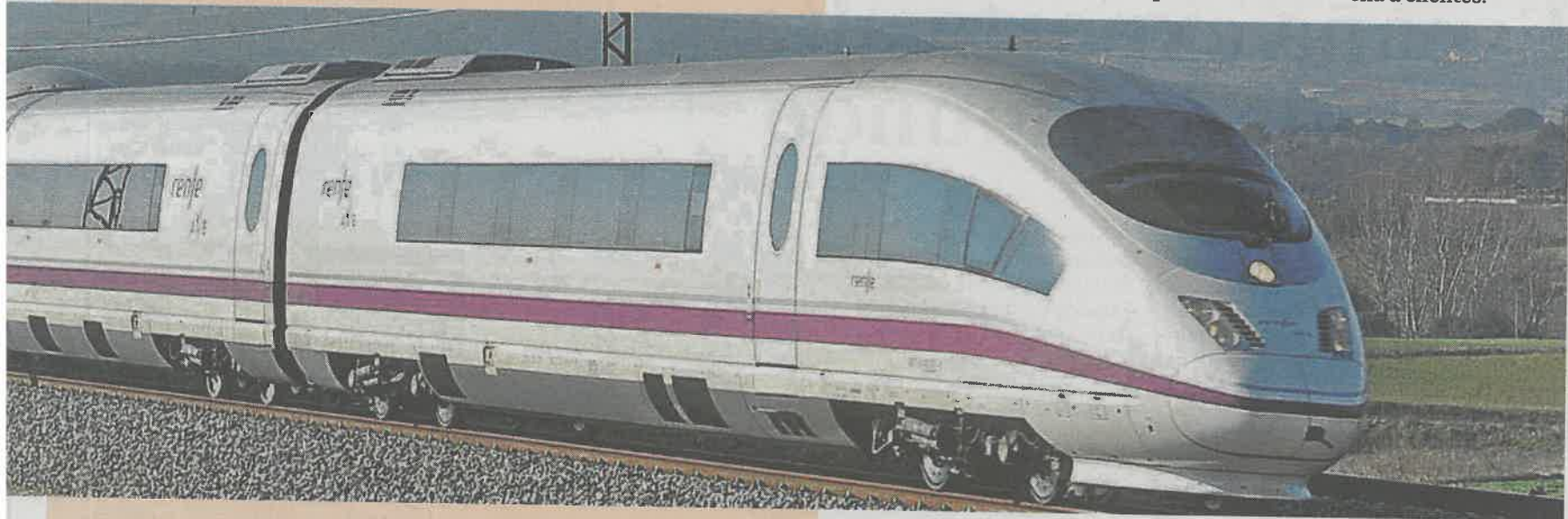
que tardan los S103 entre Atocha y Sants. En cambio, se muestra irregular el servicio Avant como evolución de la media distancia. Ahí, la ubicación urbana de las estaciones es determinante. Mientras que la conexión Gerona-Barcelona (39 minutos, 783.000 viajeros en 2016) se ha convertido en un éxito comercial, el enlace con Tarragona (35 minutos) pierde atractivo al ubicarse la estación fuera del casco urbano.

En nota global, el servicio roza el sobresaliente: 8,3 puntos según la última encuesta hecha a clientes.

7,4

millones

Es el número de pasajeros transportados en el corredor Mad-BCN durante el pasado año



LUCÍA ARGUDO

ESTUDIANTE DE DERECHO

«Viajas por 20 euros, no hay comparación»

La ventaja más evidente para varios usuarios de la línea del AVE Madrid-Alicante es la rapidez en comparación con los otros medios de transporte, pero no la única. «Desde que han sacado los billetes de mesa, puedes viajar por 20 euros, no hay comparación ni con Blabla-car», opina Lucía Argudo, estudiante de Derecho toledana, que únicamente echa en falta «algún tren más temprano por la maña-



na, desde Madrid a Alicante, para llegar a las nueve, como sí lo hay hacia Madrid». Antes de disponer del AVE, no solía coger el tren «porque eran muchas horas» y se desplazaba en coche, también un viaje más largo.

Un análisis parecido al de José Vicente Salmerón, economista alicantino que trabaja para empresas en Barcelona.

«Para los negocios es insuperable», ya que tiene «más calidad que el Euromed» y el avión

—como alternativa— exige mucho tiempo de antelación, «mientras que para el AVE, con llegar cinco minutos antes a la estación, ya vale: es una comodidad», subraya.

«Para los negocios es insuperable: con llegar cinco minutos antes a la estación, vale», opina otro usuario

DIEGO Y ALESSIA
TURISTAS

«Las infraestructuras son muy buenas»

Aunque el grueso de los usuarios del «puente ferroviario» Barcelona-Madrid responde al perfil de negocios, el ocio y los viajes vacacionales ganan peso. Ahí, el AVE se perfila también como un cohesionador de España como destino turístico. Un ejemplo de ello son Diego Berckemeyer y Alessia Rovegno, jóvenes peruanos con varias semanas de vacaciones europeas por delante. A punto de tomar un



AVE en la Estación de Sants con destino a Madrid muestran su admiración por el nivel de las infraestructuras en España. «Tomamos como base Barcelona. Ahora nos vamos a Madrid, y luego viajaremos a París», ambos destinos conectados de forma directa con Alta Velocidad desde 2013.

A un perfil diferente responde Gerardo Socorro, residente en Madrid y que, por trabajo, es usuario habitual del AVE: Barcelona,

Sevilla, Valencia... «Soy un desertor del avión. Para distancias medias, no hay comparación posible. Por comodidad, calidad de la comida...», explica este propagandista del AVE.

«Soy un desertor del avión. Para distancias medias no hay comparación», explica un viajero de negocios



ABC

Un proyecto de 6.000 millones de euros

Tren de Talgo que utilizado en Arabia Saudí en el «AVE de los Peregrinos», una línea ferroviaria que unirá las ciudades de Medina y La Meca

Liderazgo

España exporta alta velocidad al mundo

GUILLERMO GINÉS

El AVE español no se detiene en nuestras fronteras. Los fabricantes nacionales se encuentran a la vanguardia del mercado, lo que ha permitido que algunos de los proyectos internacionales dedicados a la construcción de nuevas líneas de alta velocidad cuenten con el sello de la marca España.

El AVE a La Meca es un buen ejemplo de ello. La construcción, que está valorada en más de 6.000 millones de euros, está siendo ejecutada por un consorcio español compuesto por Ineco, Renfe y Adif, OHL, Cobra (ACS), Indra, Consultrans, Copasa, Dime-tronic, Imathia, Inabensa y Talgo. La nueva línea unirá Medina con La Meca (Arabia Saudí) y supondrá un hito en la historia del sector ferroviario español.

La internacionalización de las compañías españolas ha permitido colonizar nuevos territorios, como los mercados emergentes. Unos 3.000 kilómetros al oeste de La Meca circula la primera línea de alta velocidad construida en Oriente Medio. El AVE entre Estambul y Ankara, operativo desde 2014, fue construido en un proyecto liderado por OHL y en el que CAF suministró los vagones.

En septiembre, Adif firmó un contrato por el cual asesorará a India sobre el desarrollo de su red de alta velocidad, un ambicioso proyecto estimado en más de 11.600 millones de euros y con el que el país pretende modernizar sus infraestructuras ferroviarias. También en India Talgo realizó este año varias pruebas de sus trenes tras una operación de colaboración con las autoridades locales que puede fructificar en futuros contratos para la empresa.

Si bien en estos países los fabricantes españoles están dando importantes pasos, en mercados más afianzados como Europa o Estados Unidos estas compañías están perfectamente asentadas.

El pasado 17 de diciembre un tren Talgo cubrió por primera vez el trayecto entre la estación moscovita de Kurski y Berlín. Se trata de un nuevo trayecto que utiliza la tecnología exclusiva de rodadura desplazable de la empresa española y que permite acortar el tiempo de viaje entre las dos emblemáticas ciudades en unas cinco horas.

CAF también ha cerrado importantes operaciones en el viejo continente este año. La autoridad de transporte público en Alemania, Zweckverband Schönbuchbahn (ZVS), anunció en diciembre la adjudicación a la firma española de nueve unidades de vehículos ligeros de tres coches, así como su mantenimiento integral durante un periodo de 19 años. El acuerdo, además, incluye la opción de 19 trenes adicionales. En Bélgica, CAF se adjudicó la construcción de aproximadamente 146 nuevos tranvías para las provincias del este y oeste de Flandes, así como para la ciudad de Amberes.

Al otro lado del «charco», el AVE de California también habla español. Ferrovial, Hochtief y Dragados USA (ACS) se han adjudicado varios contratos para la construcción de distintos tramos de esta infraestructura. La construcción supone el mayor proyecto ferroviario de Estados Unidos y está valorado en unos 60.000 millones de euros. No acaba aquí la representación nacional en proyectos estadounidenses. En Maryland, CAF se hizo con la construcción de 26 tranvías a cambio de 126 millones de euros el pasado mes de junio.

TRIBUNA ABIERTA

Un futuro lleno de oportunidades

IÑIGO DE LA SERNA
Ministro de Fomento



«NUESTRA RED DE AVE ES UNA DE LAS MEJORES CARTAS DE PRESENTACIÓN QUE PUEDE TENER UN PAÍS»

Hace ya 25 años, España dio un gran salto hacia el futuro con la primera línea de alta velocidad entre Madrid y Sevilla coincidiendo con la celebración de la Exposición Universal (Expo'92) en la capital andaluza. Ese primer hito supuso una auténtica revolución para la sociedad española y para nuestra forma de entender el transporte por ferrocarril.

En este cuarto de siglo se han alcanzado grandes logros, tantos que han convertido a nuestro país en un referente internacional de la alta velocidad.

España es hoy en día líder indiscutible en Europa con una red de más de 3.000 kilómetros que la convierte en la segunda mayor del mundo, sólo por detrás de China. Este crecimiento no hubiese sido posible sin el gran esfuerzo humano, económico y social que durante años ha impulsado la alta velocidad española, favoreciendo al mismo tiempo la vertebración y la cohesión de nuestro territorio.

La alta velocidad ha transformado el transporte en España, impulsando el desarrollo de un sistema sostenible y de calidad y acortando considerablemente los tiempos de viaje.

Nuestro país es hoy por hoy un referente mundial en el que se miran el resto de países que quieren avanzar en el transporte del futuro. Tanto es así que, países como Arabia Saudí, Estados Unidos o Reino Unido, han invitado a las empresas españolas a participar en el diseño y operación de nuevos servicios de alta velocidad.

El talento y la experiencia, no sólo de Renfe y Adif, sino también de todo el sector ferroviario español, es un valor a exportar y un buen ejemplo de lo que constituye la Marca España.

Desde aquel mes de abril de 1992, un total de 357,5 millones de viajeros se han subido a la alta velocidad española, 35 millones sólo el pasado año. Además, más de 71 millones de viajeros la han utilizado a lo largo de estos 25 años para sus desplazamientos sólo entre Madrid y Sevilla.

Parte de este incremento ha venido de la mano de la nueva política comercial puesta en marcha por Renfe, que ha permitido acercar la alta velocidad a un número cada vez mayor de viajeros.

El tren es hoy el principal modo de transporte colectivo elegido en España para trayectos peninsulares de larga distancia, una apuesta que se ha visto reforzada gracias a los nuevos servicios que ofrece el AVE.

Los logros de la alta velocidad son fruto del trabajo de todos los españoles, pero esta historia de éxito no ha hecho sino empezar. España tiene por delante un futuro lleno de oportunidades ya que nuestra red de alta velocidad es una de las mejores cartas de presentación que puede tener un país.