

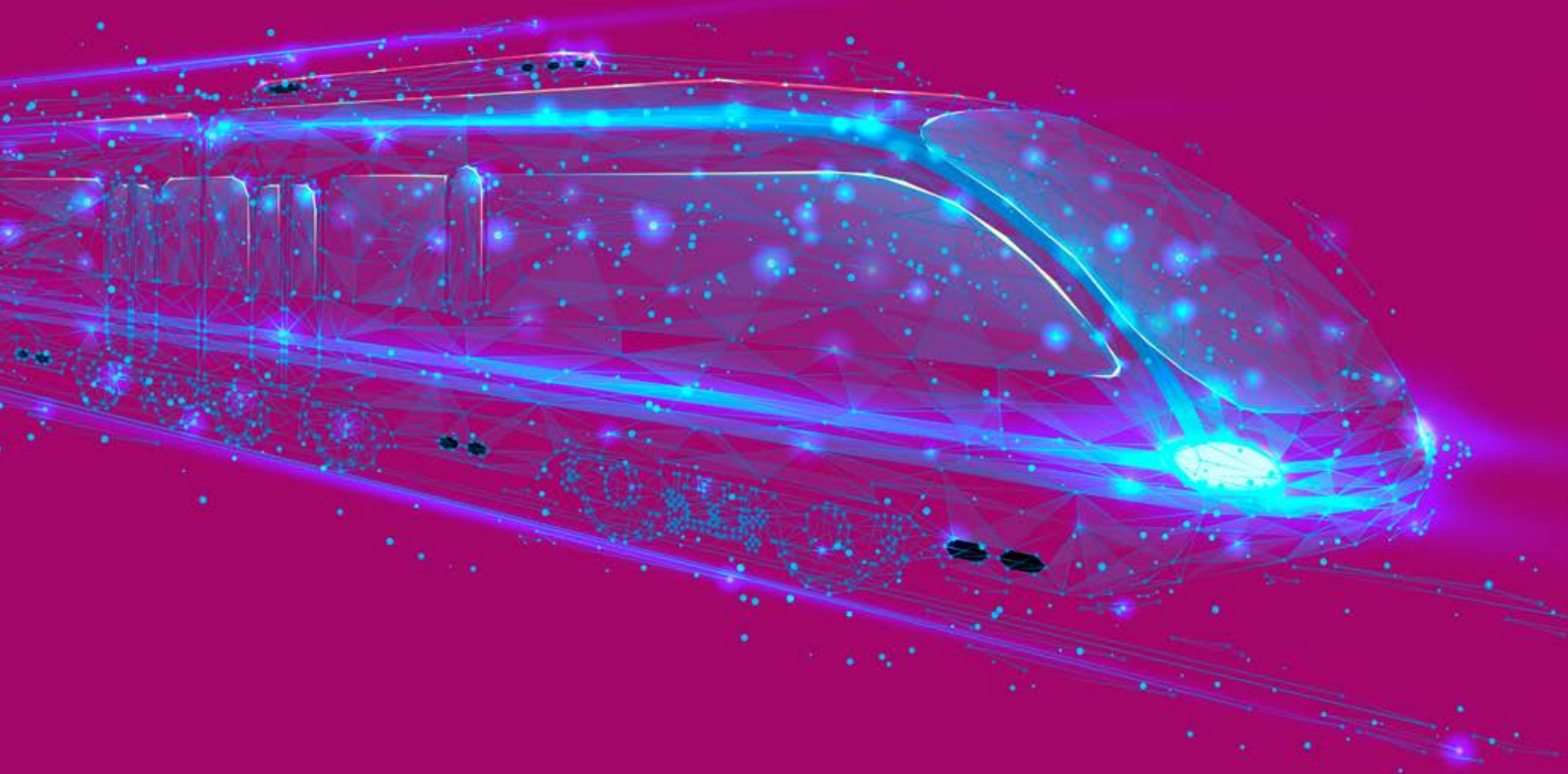
El regreso a Francia y la creación de Renfe Proyectos Internacionales, hitos estivales de la estrategia exterior del grupo

renfe



Ampliando fronteras

● Texto: Javier R. Ventosa



En apenas un lustro, Renfe ha pasado de ser una operadora volcada en el mercado doméstico a buscar y explotar mercados en el exterior que contribuyan a aumentar los ingresos del grupo. Este acelerado proceso de internacionalización, en fase de consolidación, ha registrado el pasado verano dos grandes hitos: el regreso de los servicios comerciales de Alta Velocidad a Francia, ahora en solitario, y la creación de la sociedad Renfe Proyectos Internacionales, que dirigirá el negocio exterior. En paralelo, la compañía redobla la búsqueda de oportunidades fuera de España, con el foco puesto en Europa, mientras avanza en otros proyectos ya en marcha.

El pasado

verano, los trenes AVE S-100F restablecieron las conexiones directas Barcelona-Lyon y Madrid-Marsella, dos rutas que ya habían realizado desde 2013 para Renfe-SNCF en Cooperación y que quedaron interrumpidas en diciembre de 2022, cuando el operador galo abandonó de forma unilateral esta alianza que prestaba servicios transfronterizos conjuntos de Alta Velocidad. El regreso de estos trenes a Francia ha traído un cambio operativo y simbólico de calado: ahora son operados en solitario por Renfe, con un maquinista español a los mandos adentrándose en territorio francés, cuando en la etapa previa era un maquinista galo quien los conducía por suelo galo desde Perpiñán hasta su destino como parte de un servicio conjunto. Por primera vez, por tanto, es un servicio prestado cien por cien por Renfe en Francia.

Ambas conexiones, cada una de ellas con un tren por sentido y día de viernes a lunes, se estrenaron en julio. El día 13 arrancó la línea



Barcelona-Lyon, que une ambas ciudades en 5 horas, conectando las estaciones de Barcelona-Sants y Lyon Part-Dieu con ocho ciudades intermedias: Girona, Figueras, Perpiñán, Narbona, Béziers, Montpellier, Nîmes y Valence. Y el 28 se inició el servicio Madrid-Marsella, que se realiza en 8 horas. En el trayecto, los trenes paran en Guadala-

jara, Zaragoza, Tarragona y Barcelona, comparten luego el trayecto de la línea Barcelona-Lyon hasta Nîmes y, tras efectuar paradas en Aviñón y Aix-en-Provence, alcanzan el destino final, la estación de Marsella Saint-Charles. En total, el servicio AVE Internacional conecta 16 ciudades a ambos lados de la frontera.

Tren AVE S-100 F en la estación de Lyon Part-Dieu.



Renfe



Un AVE conducido por un maquinista español llega a la estación de Montpellier-Saint Roch.

Tras la consolidación de los nuevos servicios internacionales a Lyon y Marsella, Renfe aspira a llevar sus trenes a París en 2024.

El balance inicial de estos servicios es positivo: más de 120 000 billetes vendidos en los primeros tres meses de comercialización y 68 000 viajeros transportados hasta el 13 de agosto, con una ocupación media superior al 80 %. Estas cifras son la respuesta a una campaña de lanzamiento con precios muy atractivos: 9 € para viajes entre las ciudades francesas de ambas líneas, 19 € para trayectos intermedios que no completen toda la línea (por ejemplo, desde Montpellier o Narbona hasta Barcelona, Zaragoza o Madrid) y 29 € para la ruta completa; precios que se armonizarán después del verano con los de la Alta Velocidad gala. Tras la favorable acogida, las frecuencias de ambas rutas han pasado a ser diarias, desde el 1 septiembre en el caso de Lyon y desde el 1 octubre en el de Marsella, con un total de 28 circulaciones semanales, que son los surcos fijados para ambas líneas

por SNCF Réseau, el administrador de las vías galas.

El regreso de Renfe a Francia culmina un periodo de preparación de más de seis meses, prácticamente desde la finalización de la sociedad conjunta con SNCF. Para poner ambas líneas en marcha, Renfe ha tenido que superar trabas administrativas y cumplimentar numerosos trámites, como la obtención del certificado de la Agencia Francesa de Seguridad (EPSF) para operar las rutas que unen Perpiñán con Lyon y Marsella, la reserva de surcos en ambas líneas, la formación y habilitación de un grupo de 20 maquinistas y la realización de pruebas con los seis trenes destinados a este servicio, entre otros. Las pruebas, iniciadas el 16 de enero, han permitido a los nuevos maquinistas familiarizarse con el recorrido de 400 km en territorio francés y con las peculiaridades del servicio en el país vecino (circulación por la izquierda en vías

convencionales y de Alta Velocidad, comunicaciones en francés, señales diferentes, reglamentos distintos, existencia de pasos a nivel...), antes de iniciar la operación. Como parte indispensable de la puesta en marcha de ambas rutas, Renfe abrió el pasado mayo una sucursal en Lyon, necesaria para iniciar la actividad comercial en Francia.

Paso inicial en Francia

Ambas conexiones son el paso inicial de una estrategia para acceder al mercado francés de Alta Velocidad, liberalizado desde 2020. Un mercado en el que “entramos con vocación de permanencia y con vocación de ser operador de referencia”, según Raül Blanco, presidente de Renfe. El siguiente paso es la expansión de la oferta AVE a los corredores de mayor densidad e interés económico para el grupo, para lo cual ya ha solicitado el certificado de seguridad para operar en rutas distintas de las actuales. El objetivo es el corredor París-Lyon, el más rentable, donde los trenes de SNCF compiten con los del operador público italiano desde diciembre de 2021. Renfe aspira a ser el tercer operador en este corredor mediante la ampliación de la línea Barcelona-Lyon hasta París, una meta prevista para 2024. En una fase posterior contempla



Renfe

Tren AVE con destino Marsella listo para partir de Madrid Puerta de Atocha.

destinar al corredor los nuevos trenes S-106, de mayor capacidad y polivalencia, que actualmente se están homologando en España y en Francia. Además de este proyecto, también estudia extender la conexión Barcelona-Lyon hasta Ginebra (Suiza).

La estrategia de implantación en Francia no se limita a la Alta Velocidad. También pasa por convertirse en operador de líneas de Cercanías y regionales sujetas a Obligación de Servicio Público (OSP), actualmente en la fase inicial de liberalización, y a las que puede concurrir poniendo en valor su experiencia en este tipo de servicios en España. En este segmento se ha presentado a una primera licitación para operar los servicios ferroviarios de la región Hauts de France, aunque sin éxito. En los próximos dos años está prevista la convocatoria de nuevos concursos públicos en varias regiones para operar estos servicios, y la compañía ya ha anunciado su intención de presentarse.

A más corto plazo, Renfe tiene previsto poner en marcha unos novedosos servicios transfronterizos para conectar Cataluña y Euskadi

con el sur de Francia, estableciendo rutas entre ciudades muy próximas a ambos lados de la frontera en las que hoy domina el automóvil. El proyecto, que se lanzará en 2024, contempla dos conexiones: una oriental entre Cataluña y Occitania (nuevas frecuencias entre Barcelona y Perpiñán, con extensión a Toulouse vía Carcasona) y otra occidental entre el País Vasco y Nueva Aquitania (enlace de San Sebastián con Hendaya y Bayona). Estos servicios serán operados por trenes Avant de Media Distancia, que por primera vez cruzarán la frontera.

Nueva sociedad

La hoja de ruta para acceder al mercado francés es una parte muy destacada de la estrategia global de expansión internacional de Renfe, impulsada con fuerza desde la aprobación del Plan Estratégico 2019-2023-2028. Este Plan estableció por primera vez la internacionalización de la actividad como un principio estratégico de la compañía, considerándola como uno de los tres pilares para su transformación, y se marcó un objetivo doble: posicionar a Renfe como operador

de referencia en terceros países y consolidar el negocio internacional para que llegue a representar el 10 % de los ingresos totales de la compañía. El Plan ha supuesto un cambio de paradigma en la historia de Renfe, tradicionalmente volcada hacia el mercado doméstico y con una débil presencia exterior debido a razones geográficas y técnicas, pero que a raíz de la liberalización del transporte ferroviario de pasajeros en Europa, y por tanto de la apertura a la competencia en España, ha tenido que salir al exterior en busca de mercados para compensar la pérdida de ingresos derivada del fin del monopolio de que disfrutaba.

El Plan también propuso la creación de una estructura organizativa acorde con las necesidades de la expansión internacional, hasta ahora a cargo de una dirección menor dentro de la Dirección General de Desarrollo y Estrategia del grupo. La nueva estructura se ha materializado a principios de verano con la creación de la sociedad mercantil estatal Renfe Proyectos Internacionales, encargada de desarrollar el negocio internacional. Al frente de la misma ha sido designada

Inmaculada Gutiérrez Carrizo, hasta ahora responsable de la mencionada dirección. La elevación de la antigua dirección a la categoría de sociedad mercantil estatal refleja la importancia de la internacionalización en la estrategia global del grupo. Con la nueva sociedad, la estructura del Grupo Renfe ha pasado a estar constituida por una entidad pública empresarial (Renfe Operadora) y por cinco sociedades: Viajeros, Mercancías, Alquiler de Material Ferroviario, Fabricación y Mantenimiento y Proyectos Internacionales.

El ámbito de actuación de Renfe Proyectos Internacionales para la consecución de nuevos negocios en el exterior y la gestión de los proyectos existentes es muy amplio. Abarca desde la firma de acuerdos de cooperación con otros países, asistencias técnicas y consultoría estratégica (para la operación, la gestión, la tecnología o el diseño de talleres) hasta la

formación ferroviaria, la venta de material rodante y, por supuesto, la operación directa de servicios públicos y comerciales. Esta heterogénea cartera de servicios pone de manifiesto el elevado grado de especialización del negocio internacional y las posibilidades que ofrece. Renfe ya ha prestado y presta todos estos servicios en distintos proyectos fuera de España, pero la estrategia del grupo aboga por explotar al máximo esta diversificación.

La estrategia de internacionalización tiene definidos con claridad los mercados prioritarios de expansión. Europa es el área de actuación preferente para Renfe, que en los últimos años ha multiplicado la búsqueda de oportunidades en varios mercados nacionales. De hecho, acaba de licitar la contratación de servicios de asesoramiento jurídico para apoyar el establecimiento de eventuales negocios en seis áreas

de la UE, que suman 25 países, además del Reino Unido. En su carrera por competir de igual a igual con sus pares europeos, la compañía, reforzada con la implantación en Francia, planea recuperar las rutas transfronterizas con Portugal a partir de 2024, busca expandirse mediante alianzas en servicios OSP en Centroeuropa y Europa del Este, participa en el gran proyecto panbáltico de Alta Velocidad e intenta acceder al mercado británico. En Norteamérica, segundo gran área de interés, aspira a consolidarse en el mercado estadounidense, integra uno de los tres consorcios que optan al macroproyecto ferroviario canadiense (High Frequency Rail) y forma parte del mayor proyecto de México. Un tercer área de interés es Oriente Próximo, donde ya está presente, aunque trabaja en la identificación de oportunidades. También evalúa potenciales mercados en África.

Pasajeros de un AVE en la estación de Marsella Saint-Charles.



Proyectos principales

En su primera reunión de carácter operativo, el pasado 19 de julio, el nuevo Consejo de Administración de Renfe Proyectos Internacionales hizo un análisis pormenorizado de la situación actual de los principales proyectos en el exterior además del reciente despliegue en Francia. Esos proyectos activos, en los que Renfe participa bajo distintas fórmulas, son los cinco siguientes.

Haramain Highspeed Rail (HHR)

El AVE del desierto en Arabia Saudí (línea Meca-Medina, 453 km, cinco estaciones y 35 trenes) es el proyecto insignia en el exterior. Renfe preside desde 2013 el consorcio hispano-saudí que construyó la superestructura y que opera y mantiene durante 12 años la primera línea de Alta Velocidad en el desierto, con trenes a 300 km/h. En ese esfuerzo han participado más de 1500 trabajadores desplazados desde España. La filial que explota el proyecto, Renfe KSA, tiene 500 trabajadores, incluidas 30 mujeres maquinistas saudíes, un hito en la historia del país.

Renfe inició el servicio comercial en octubre de 2018 y, tras un año interrumpido por la pandemia, lo reanudó con todas sus prestaciones en marzo de 2021. Desde entonces ha transportado a más de 8,5 millones de viajeros, con una media de 500 000 al mes y una puntualidad del 96 %. Con la demanda en aumento, este año espera superar los 7 millones de viajeros, lo que consolidará a esta línea como la segunda más transitada y rentable de Renfe tras la línea Madrid-Barcelona. Esta línea presenta una singularidad: al dar servicio a una de las mayores rutas mundiales de peregrinación, tiene picos de gran demanda durante los periodos del Ramadán y el Hajj, lo que supone un reto para la operadora. El plan especial de Renfe para el último Ramadán (23 de marzo-25 de abril) transportó entre ambas ciudades santas a 930 000 pasajeros en 2875 trenes, con una media de 27 000 viajeros y 84 trenes al día. El récord en un mes natural se produjo precisamente en marzo, con 620 000 viajeros y 2296 trenes, según datos oficiales.

Formación de una maquinista femenina.



Foto: AL SHOULA

Tren Haramain circulando por una zona desértica del trazado.



Foto: AL SHOULA

Leo Express

El Consejo de Administración de la nueva sociedad analizó la evolución de Leo Express, compañía checa adquirida por Renfe en 2021. Esta operadora que presta servicios OSP en tres países centroeuropeos (Chequia, Eslovaquia, Polonia), con 1,5 millones de viajeros transportados en 2022 en cinco líneas (la más reciente, la Línea del Danubio, entre Bratislava y la frontera húngara), aspira a seguir creciendo en la región y prepara el salto a Francia, donde ha abierto una sucursal.

Para Renfe, Leo Express es una oportunidad de negocio estratégica, ya que le permite tener actividad en esos países a través de esa compañía y disponer de los recursos y las licencias necesarios para acceder al mercado alemán. Además, le abre la puerta a las licitaciones para operar servicios públicos en estos países y mejora su posicionamiento de cara a los proyectos de Alta Velocidad en la región.

Tren regional de Leo Express en la estación de Praga.

Foto: Leo Express



La adquisición de la operadora checa Leo Express ha abierto a Renfe la puerta para acceder al mercado centroeuropeo.

Rail Baltica

Este proyecto, uno de los mayores de Alta Velocidad en Europa y cofinanciado por la UE, prevé la construcción de una línea de 870 km para tráfico mixto que conectará los tres países bálticos con la red TEN-T en Polonia. Un consorcio participado por Renfe, junto a Ineco y la germana DB, fue elegido en el verano de 2022 como *operador sombra* del proyecto por un periodo de seis años, con la tarea principal de asesorar y apoyar a la empresa promotora (Rail Baltica) durante la fase de construcción y hasta el inicio de las operaciones, previstas para 2027. Renfe participa en el consorcio en su calidad de operador de referencia de Alta Velocidad en Europa.

Como integrante del consorcio, las tareas de Renfe comprenden la definición de los modelos de operación y mantenimiento de la futura línea y el asesoramiento sobre los modelos de trenes de pasajeros y mercancías para esta infraestructura. También debe presentar propuestas sobre planes y procedimientos para la gestión de la infraestructura y la operación ferroviaria, estrategias de organización, operación y mantenimiento de terminales de carga, estudios de demanda de transporte, documentos sobre licitaciones y modelos de comercialización de las instalaciones, entre otros. Todos estos trabajos, una vez iniciada la fase de construcción, ya están en marcha.

Render de un tren y una estación de la futura red de Alta Velocidad panbáltica.



Rail Baltica

Acuerdos de cooperación

La actividad internacional de Renfe se desarrolla también a través de la presencia institucional en las principales asociaciones ferroviarias del mundo y de la cooperación con otros países. Renfe tiene firmados memorandos de entendimiento (MoU) con una veintena de países, por medio de los cuales presta asesoramiento y asistencia técnica en materia ferroviaria, aunque también sirven para el intercambio de experiencia, conocimiento y mejores prácticas con empresas punteras en el mundo.

Desde la aprobación del Plan Estratégico, Renfe ha firmado tres MoUs que pueden abrir la puerta a tres mercados

en desarrollo. En mayo de 2021 suscribió un acuerdo con Puerto Central de Comunicaciones (CPK), promotora estatal del macro programa ferroviario polaco, que prevé la construcción y modernización de 1800 km de vías de Alta Velocidad y convencionales. Un año después firmó un MoU con Etihad Rail, la entidad que desarrolla el programa de ferrocarriles de Emiratos Árabes Unidos.

Y el pasado mayo suscribió un acuerdo con EFE, empresa de los ferrocarriles chilenos, que supondrá la presencia de Renfe en el mayor programa ferroviario de Sudamérica. El acuerdo prevé la colaboración en todos los aspectos de la operación ferroviaria (desde la elaboración de estudios de demanda hasta la planificación, diseño, comercialización, gestión y explotación de los servicios de viajeros y mercancías), e incluye un contrato de alquiler de trenes de viajeros.

Texas Central

Primer proyecto de Renfe en América y puerta de entrada al estratégico mercado estadounidense, para lo cual ha creado la filial Renfe of America. Desde 2019, la compañía es socia de Texas Central Partners, consorcio privado responsable de la construcción y explotación de una línea de Alta Velocidad de 386 km que unirá las ciudades de Dallas/Fort Worth y Houston (Texas) en 90 minutos. Es un proyecto a largo plazo en el que Renfe, actuando como consultor, asesorará al promotor en las etapas de desarrollo, diseño y construcción y explotación comercial (operación, mantenimiento, promoción). También ha sido designado como operador preferente de la futura línea.

El denominado *Bullet Train*, una iniciativa pionera en EE. UU., no ha despegado aún de la fase de proyecto debido a las dificultades para completar el cierre financiero (la inversión requerida supera los 20 000 M\$) y a la oposición de varios terratenientes a la expropiación de terrenos. El pasado verano, el operador público Amtrak se mostró dispuesto a sumarse al consorcio para analizar la viabilidad del proyecto.

Texas Central es el único proyecto que no ha pasado de la fase de diseño.



Tren Maya

Como parte de un consorcio que reedita el de Rail Baltica, Renfe participa desde enero de 2021 como *operador sombra* del mayor proyecto ferroviario de México y de toda Latinoamérica. El Tren Maya, proyecto insignia del actual Gobierno mexicano, contempla la construcción y el equipamiento de una línea convencional mixta de 1554 km, parcialmente electrificada y con 21 estaciones, que conectará los cinco estados de la península de Yucatán, en el sureste del país. Las obras arrancaron en 2020 y la inauguración de la línea está prevista para diciembre próximo. El consorcio de Renfe es responsable de definir los requisitos de operación y mantenimiento de la línea, así como de supervisar la fabricación, entrega y puesta en marcha del material rodante y de todos los sistemas hasta el periodo de pruebas del servicio comercial.

Técnicos de Renfe supervisan desde hace meses la fabricación de los trenes en la planta de Ciudad Sahagún (estado de Hidalgo), y desde julio evalúan las pruebas estáticas y dinámicas de las primeras unidades, que funcionan con tracción eléctrica y con diésel ecológico. Esta supervisión se prolongará previsiblemente más allá de los tres años previstos en el contrato, dado que el inicio de la operación comercial de la línea dentro de unos meses se realizará con 13 trenes, algo menos de un tercio de los 42 que compondrán la flota a supervisar. La labor de Renfe se ha extendido también a la formación. La pasada primavera/verano entrenó en su nuevo centro de formación de Los Prados (Málaga) a un grupo de 50 maquinistas y 30 operadores ferroviarios mexicanos, que se encargarán de la operación del Tren Maya. ■



Tren Maya

Pruebas dinámicas del denominado "jaguar rodante", a principios de septiembre.



Tren Maya