RETOS PRESENTES Y FUTUROS DEL FERROCARRIL

Estimados lectores:

El ferrocarril está llamado a ser un pilar fundamental en el futuro de la movilidad en nuestro país. La liberalización y el desarrollo de los corredores europeos conformarán las bases sobre las que el ferrocarril deberá afrontar su principal reto: ser capaz de proporcionar una alternativa verde y sostenible a las necesidades de movilidad globales, tanto en España como en Europa.

Este año 2021 Europa no sólo celebra el año europeo del ferrocarril, sino un cambio de paradigma: nos encontramos ante el primer año completo en el que se van a poner en ejecución, en toda la Unión Europea, las normas acordadas en el marco del cuarto paquete ferroviario. Un conjunto de medidas normativas que tiene como objetivo avanzar en la creación un Espacio Ferroviario Europeo totalmente integrado, que elimine los obstáculos institucionales, legales y técnicos y apoye el crecimiento económico.

El ferrocarril representa los valores y objetivos que persigue la Unión Europea desde su creación: una Europa unida, conectada y cohesionada; una Europa verde y medioambientalmente sostenible.

> **“Europa celebra un cambio de paradigma: nos encontramos ante el primer año completo en el que se van a poner en ejecución las normas acordadas en el marco del cuarto paquete ferroviario”**

En este contexto, el principal reto del ferrocarril es el de ser capaz de proporcionar una alternativa verde y sostenible a las necesidades de movilidad global, española y europea. Este es el gran reto que comprende los restantes desafíos desarrollados a través de los objetivos y acciones de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030 que el Gobierno ha planteado. Una Estrategia que guiará las actuaciones del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en materia de movilidad, infraestructuras y transportes en los próximos 10 años.

Los objetivos de la Estrategia están alineados con la necesidad de descarbonizar la economía y dar respuesta al cambio climático, la irrupción de nuevas tecnologías y los desafíos producidos por la concentración cada vez mayor de población en las grandes ciudades.

En esta línea, los desafíos a corto y medio plazo de la movilidad en nuestro país son:

- Reequilibrar el reparto modal del transporte hacia modos más sostenibles.
- Reducir el elevado peso del sector transporte en las emisiones contaminantes.
- Trasladar al sector transporte los avances digitales y tecnológicos disponibles.

- Mejorar las conexiones transfronterizas con Francia y Portugal y las conexiones con puertos y centros logísticos.
- Completar los corredores europeos en España y el resto de actuaciones previstas en el resto de la red transeuropea.

Y como se puede intuir, el ferrocarril es una de las claves para la consecución satisfactoria de todos ellos.

El fomento de métodos eficientes y sostenibles de transporte, como el trasvase modal de la carretera hacia el ferrocarril, contribuirá a rebajar la dependencia que España tiene del petróleo importado y a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. De forma adicional, el impulso al ferrocarril contribuirá a reducir otra serie de externalidades negativas asociadas al transporte por carretera, como la congestión, el ruido o la accidentalidad. Una gran parte de las actuaciones y medidas que hemos incluido en esta estrategia a diez años vista tienen como objetivo incrementar el peso del transporte ferroviario, potencialmente menos contaminante que el transporte por carretera, tanto en el transporte de viajeros como en mercancías, lo que permitirá reducir de forma drástica las emisiones de gases de efecto invernadero.

Según el Inventario Nacional de Gases de Efecto Invernadero, en 2018, el transporte fue responsable del 27% del total de emisiones de gases de efecto invernadero en España, de los cuales el 93% es debido a la carretera. Por ello es necesario impulsar un transporte multimodal que contribuya a reducir los efectos medioambientales del transporte y de nuevo, el ferrocarril no puede tener mejor carta de presentación. De hecho, en el contexto de la Unión Europea, el transporte representa el 25 % de las emisiones de gases de efecto invernadero y, de todas ellas, el ferrocarril es responsable de menos del 0,5 % de las mismas, es decir, se trata de una de las formas más sostenibles de transporte de pasajeros y mercancías.

También es imprescindible que continuemos con la progresiva incorporación de la digitalización y las nuevas tecnologías al ferrocarril, ya que redundará en una mayor competitividad y complementariedad entre modos, así como la transmisión de información ligada tanto a los viajeros como a la cadena logística. En esta línea tenemos previstas una serie de inversiones en el conjunto de la Red Ferroviaria de Interés General relacionadas con la mejora de la infraestructura tecnológica para la gestión del tráfico ferroviario, la seguridad (incluida la ciberseguridad), el desarrollo de la tecnología satélite aplicada al ERTMS y el desarrollo de mapas de ruido y actuaciones de protección acústica.

En paralelo a todo lo anterior, debemos consolidar el Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria y las actuaciones en él englobadas, así como el establecimiento de un sistema de eco-incentivos y el impulso de las Autopistas Ferroviarias. Asimismo, en la línea de fomento de la intermodalidad, debemos continuar con la mejora y desarrollo de nodos intermodales estratégicos y en la definición de un nuevo modelo de gestión de las terminales y nodos logísticos.

Y, para finalizar con los desafíos antes enunciados, debemos finalizar el desarrollo de los corredores europeos como principales ejes vertebradores de nuestra movilidad, puesto que este desarrollo de corredores europeos dota a España de una mayor cohesión territorial, tanto interior como exterior, acortando los tiempos de viaje y los hace más seguros y eficientes, económica y ambientalmente.

De hecho, muchos de nuestros proyectos ferroviarios más importantes en los que estamos trabajando actualmente están ligados al desarrollo de las redes transeuropeas de transporte, unas actuaciones destinadas a mejorar las conexiones en todo el país y entre las que destacan los Corredores Europeos Mediterráneo y Atlántico.

El Corredor Mediterráneo, desde junio de 2018, ha aumentado su longitud en 233 kilómetros tras haber puesto en servicio el AVE a Granada, el tramo Alcudia-Moixent, la variante de Vandellós y la conexión entre Monforte del Cid y Beniel -correspondiente al AVE a Elche y Orihuela- donde además de mejorar radicalmente las conexiones alicantinas, hemos puesto en valor la primera parte del trazado del AVE a Murcia, y nos permite continuar con las obras hacia Almería y Granada. Además, la reciente licitación del cambio de ancho entre Castellón y Tarragona, nos permite avanzar la que será una de las actuaciones de mayor relevancia para el desarrollo del Corredor como eje estratégico para el fomento del transporte por ferrocarril y el desarrollo socioeconómico del arco mediterráneo y su área de influencia.

En el Corredor Atlántico, por su parte, acabamos de ampliar la definición del mismo para que incluya a Galicia y a Asturias y que, así, estas Comunidades se puedan beneficiar de los fondos para la mejora de las redes.

Además, en el ámbito de las mercancías, quisiera destacar además las actuaciones que estamos llevando a cabo para la mejora de las líneas Bobadilla-Algeciras y Zaragoza-Teruel-Sagunto, donde nuestro objetivo es electrificar las

dos líneas y dotarlas de la capacidad para explotar trenes de 750 m.

Estos ejemplos son únicamente una simple muestra de todas las actuaciones que tenemos en marcha, pero sin duda constituyen algunos de los retos más importantes para la mejora y puesta en valor de la red ferroviaria.

No en vano, más del 40% del total de la inversión presupuestaria del Ministerio para este año 2021 está destinada al ferrocarril, 5.936 millones de euros.

Asimismo, el ferrocarril va a ser el gran protagonista de las inversiones directas recogidas en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia. Del conjunto de las inversiones en movilidad, el Ministerio ejecutará directamente 6.200 millones de euros en el ámbito ferroviario.

Unas inversiones ferroviarias que se van a transformar en mejoras directas para la ciudadanía y también del tráfico de mercancías. Será un eje vertebrador territorial y socioeconómico que se fundamentará en una ampliación de servicios, conexiones y creación de nuevos itinerarios a medida que vayamos expandiendo la red y completando corredores.

Asimismo, estamos inmersos en un gran proceso de liberalización del transporte interior de viajeros que revolucionará nuestro sector y que será un revulsivo para que este sector siga avanzando. Este pasado mayo se ha iniciado la competencia con Renfe por el mercado de la alta velocidad en España y, poco a poco, iremos avanzando en este modelo con la llegada de nuevos operadores.

Este proceso es parte fundamental para la consecución del reto de proporcionar una alternativa verde y sostenible a las necesidades de movilidad ciudadana, ya que esperamos que la liberalización sea la principal herramienta para aumentar la intensidad de uso de la red.

De hecho, estudios de la CNMC señalan que este proceso de liberalización del transporte provocará un aumento sensible de la demanda de los servicios ferroviarios, una reducción de los precios para los usuarios finales, una mejora de la calidad de los servicios y una mayor actividad en la red ferroviaria.

“El ferrocarril tiene futuro y, para ello, debemos redefinirlo de manera que las nuevas generaciones hereden un ferrocarril seguro, rápido, eficiente y sostenible”.

Tenemos mucho por lo que trabajar a nivel europeo y nacional para que el ferrocarril desarrolle todo su potencial, ya que disponemos de una red capaz de absorber más tráfico, pasajeros y mercancías.

Desde el punto de vista del reparto modal, parte de este aumento de actividad en la red ferroviaria será por demanda inducida, es decir, usuarios que no viajaban y que se animarán a acercarse al ferrocarril debido a la percepción de una mejor oferta más conveniente para ellos, y otra parte será por la captación frente a otros medios de transporte, donde esperamos rebajar la cuota de participación del transporte privado.

A la vista de todo lo anterior, podemos asegurar que tenemos un futuro inmediato muy prometedor para el ferrocarril, en el que este medio compite por acrecentar su participación en el marco global del transporte y en la movilidad colectiva de nuestro país.

Nos enfrentamos al reto de ofrecer soluciones de movilidad a todos y en todas las partes del territorio, alternativas al coche privado, que han de ser sostenibles, desde el punto de vista social, ambiental y económico, empleando para ello los recursos públicos de la manera más eficiente posible.

Las cercanías son el servicio ferroviario más utilizado en nuestro país, desplazan a más de 500 millones de viajeros anuales y representan cerca del 90% del conjunto de usuarios de ferrocarril. Por este motivo, por su relevante papel como uno de los modos de transporte urbano menos contaminantes, dentro del Plan de choque de movilidad en entornos urbanos y metropolitanos del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia hemos recogido una serie de inversiones por valor de 1.600 millones de euros que suponen un cambio de orden de magnitud respecto a las realizadas en las últimas dos décadas.

En esta línea, los servicios ferroviarios sometidos a Obligaciones de Servicio Público (OSP) tienen un papel esencial en la movilidad, tanto de nuestras principales áreas metropolitanas, como del resto del territorio; como bien demuestran las cifras de usuarios de dichos servicios.

Desde el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana destinamos anualmente más de 970 millones de euros para cubrir el déficit de explotación de los servicios ferroviarios sometidos a OSP competencia de la Administración General del Estado y cuya cifra aumenta hasta los 1.210 millones de euros si contemplamos también los

servicios correspondientes a Cataluña, competencia de la Generalitat, pero financiados a través de los Presupuestos Generales del Estado. Esto pone de manifiesto el compromiso de la Administración con estos servicios tan esenciales para la movilidad cotidiana.

Para finalizar, sería necesario resaltar que, para que el sistema ferroviario español alcance mayores cuotas de mercado de viajeros y mercancías, debemos trabajar coordinados y perseguir una visión común.

Debemos ser capaces de poner en el corazón de nuestro sistema ferroviario al usuario, identificar sus necesidades, anticiparnos a las mismas y diseñar el sistema en base a ellas de manera complementaria a los requisitos clásicos de fiabilidad, disponibilidad, seguridad, accesibilidad y mantenimiento sostenible.

En definitiva, tenemos que dejar de intentar convencer a la ciudadanía para que use el ferrocarril y, en su lugar, debemos dar motivos para que los usuarios de nuestro sistema ferroviario se convenzan por sí mismos de que el ferrocarril es una opción viable y competitiva a sus demandas. Sólo entonces conseguiremos fidelizarlos y materializar este trasvase modal que perseguimos.

Debemos ser capaces de reinventar el concepto de viaje. Adelantarnos a las futuras necesidades de los viajeros y desarrollar una estrategia basada en la «experiencia del viajero».

Asimismo, debemos posibilitar un flujo de mercancías fiable y eficiente de manera que sean los propios transportistas los que salten de modo porque les sea más interesante esta alternativa.

El ferrocarril tiene futuro y, para ello, debemos redefinirlo de manera que las nuevas generaciones hereden un ferrocarril seguro, rápido, eficiente y sostenible.

Es necesario un empuje colectivo para que el sistema ferroviario español esté a la altura de las expectativas de sus usuarios. ■

José Luis Ábalos