



El ferrocarril planta cara al transporte aéreo

La pugna entre las aerolíneas y el ferrocarril por el trasvase de pasajeros nunca había sido tan evidente. El incremento de las tarifas aéreas tras la escalada de precios del crudo, así como la entrada en funcionamiento de las nuevas líneas de AVE, están dando importantes ventajas a las líneas aéreas. A ello se le suma la sostenibilidad medioambiental del tren.

El barril de Brent alcanzó el pasado 3 de julio un récord histórico al rebasar los 146 dólares. En junio, su precio era ya de un 45% más respecto a finales de 2007. A pesar del respiro de mediados de septiembre, esta subida histórica del precio del crudo ha hecho aumentar el gasto por combustible del Grupo Iberia en 199,5 millones de euros al término del primer semestre de 2008, hasta alcanzar los 732,1 millones, un 37,5% más que en el mismo periodo de 2007, según fuentes de la compañía. Esta cifra representa ya el 27,1% de sus gastos de explotación recurrentes y el 30% de los costes totales del negocio de transporte.

Ésta es la cruz de una moneda aunque, como asegura el gerente de la Asociación de Líneas Aéreas (ALA) y presidente del AOC España, Juan Luis Burgué, “el incremento del coste del combustible es un factor coyuntural que, naturalmente, puede beneficiar a un medio de transporte como el ferroviario, sin embargo, entendemos que hay otros factores estructurales que tienen más incidencia sobre eventuales

beneficios de un medio de transporte sobre otro”, declaró Burgué a Savia. Los datos del pasado mes de julio del Instituto Nacional de Estadística reflejan que el transporte interurbano por ferrocarril registró un crecimiento interanual que se situó en el 1,2% y en el que destacó el aumento de los viajeros transportados en AVE, un 29,22%. A escasa distancia, se situó el transporte por carretera, donde la cifra de viajeros creció un 1,1% respecto a julio de 2007. Destacó particularmente el transporte regular especial y el discrecional, con subidas del 4,7% y del 3,1%, respectivamente. Por el contrario, el transporte aéreo interior experimentó una disminución interanual del 6,6%.

La Asociación Catalana de Agencias de Viaje (ACAV), a través de su gerente, Marian Muro, sostiene que “no hemos detectado cambios significativos en la opción del medio de transporte. Los clientes siguen utilizando el medio más útil en cada caso, si es necesario no se deja de coger un avión por el incremento del coste”. No obstante, Muro reconoce que “Renfe ha ganado via-

Menos combustible

Un viajero de tren consume entre tres y diez veces menos combustible que si viaja en coche y 20 veces menos que si emplea el avión. Su consumo en un tren de Cercanías es de un litro de gasolina a los 100 km y medio litro en un tren de alta velocidad.

jeros gracias al AVE y no tanto, por el incremento del carburante. Ha habido otros años con aumentos de carburante, no tan fuertes como éste, y Renfe no se ha visto especialmente beneficiada. Creemos que el crecimiento actual de Renfe es imputable al AVE y a la opción de muchos clientes de elegir el tren por comodidad al avión, que en muchos casos se ve afectado por retrasos”.

Recargos por combustible

En abril de este año, la mayorista Politours publicó una circular informativa en su página web en la que anunciaba que, debido a los constantes incrementos en los precios del carburante que se estaban produciendo por esas fechas, “las compañías aéreas con las que operamos nuestros vuelos especiales y cupos de línea regular dentro de nuestra programación verano 2008 se han visto obligadas a incrementar el coste de sus vuelos”. Por este motivo, y conforme al artículo 7 de la Ley 21/95 que regula los viajes combinados, Politours afirmaba que se veía en la obligación de repercutir dichos incrementos con un recargo de



30 euros por billete aéreo ida y vuelta. La medida afectaría a todas las reservas realizadas, individualmente o en grupo, y efectiva para salidas programadas a partir del 13 de mayo para todos los destinos europeos, norte de África y Oriente Medio.

En la misma línea han actuado las distintas aerolíneas, cuyos recargos representan a veces la mitad del precio del billete. Así, por ejemplo, la tarifa de ida y vuelta de Barcelona a París de una compañía de bandera era a finales de junio de sólo 11 euros, pero el precio final sin embargo subía a 121,17, al sumar 32 euros de recargo por combustible en cada trayecto, las tasas e impuestos y los gastos de gestión y de pago con tarjeta de crédito.

A diferencia de las aerolíneas, el recargo de Renfe por billete se libra del petróleo al emplear energía eléctrica, 100% renovable, pero la compañía aplica incrementos a sus propios canales de venta: un 2,75% del importe si se adquiere por Internet o un 3,75% si es por taquilla. Fuentes de la operadora justifican estas tasas por "la necesidad del mantenimiento de los

Ahorro en 2007

Los servicios de Renfe evitaron la circulación de 266 millones de automóviles, 298.300 camiones y 55.500 aviones. El ahorro de emisiones de CO₂ fue de 2.536 toneladas y de 8.316 Gwh de energía.

equipos informáticos" en el caso de Internet o de "retribución del personal de ventanilla", en el segundo. Además, Renfe aplicó, como cada principio de año, una subida de tarifas de un 4% en los billetes de Cercanías, media distancia (regionales) y AVE.

La escalada de precios de los billetes aéreos hace que el viajero se plantee otras alternativas de transporte, como así lo atestiguan compañías como Spanair, cuyos directivos reconocían, ya antes del fatídico accidente del 20 de agosto, una caída general de su demanda en un 5% por efecto del carburante. Concretamente, en el puente aéreo los niveles de caída de la demanda de esta compañía se sitúan entre un 15% y un 20% después de la apertura

Los recargos por combustible en las tarifas de avión han dado al tren una importante ventaja en la batalla del precio

del servicio de tren de alta velocidad Madrid-Barcelona. Marcus Hedblom, director general de Spanair declaraba en agosto a un medio económico español: "El efecto del AVE afecta a todas las aerolíneas que hacen esta ruta porque la demanda del trayecto es igual, pero los pasajeros se mueven al tren. Para combatirlo, en todas las rutas vamos a subir el precio medio del billete. Nuestros precios se fijarán en función del carburante".

Por su parte, la estrategia de Iberia para combatir la caída del tráfico interno y la subida del combustible pasa por la renovación del interior de cabina de 66 aviones de corto y medio radio. La sustitución de elementos antiguos por otros más modernos, cómodos y ligeros permitirá reducir el peso del avión en más de una tonelada. "En un vuelo entre Madrid y París supondrá consumir 36 litros de combustible menos, lo que no es una cantidad muy significativa, pero contribuirá al ahorro", señalan fuentes de Iberia. Además, en el último año, la compañía ha retirado todos sus MD87 y está acelerando la retirada de los MD88, los menos eficientes de la flota en gasto de combustible.

Eficiencia y sostenibilidad

El coste estimado en España del impacto ambiental asciende a casi el 10% del PIB, y suma la cifra de 48.162 millones de euros. El transporte por carretera origina el 83% de estos gastos externos; el aéreo, el 14%; y el ferrocarril, sólo el 1,9%. Expresado en euros, por 1.000 viajeros/kilómetro y por 1.000 toneladas/kilómetro, los costes externos del transporte de viajeros en España son de 76 euros en automóviles y 22,9 en ferrocarril, mientras que en mercancías, la relación fue de 87,8 euros en carretera frente a 17,9 en tren. El ahorro derivado de la utilización del tren como medio de transporte alcanzó en 2007 a nivel nacional la cifra de 2.137 millones de euros, según el informe *Costes externos de los transportes en Europa*, elaborado por la universidad alemana de Karlsruhe y la consultora suiza Infras AF.

Según Juan Luis Martín, director de Calidad y Desarrollo Sostenible de Renfe: "El ferrocarril es el modo de transporte eficiente que genera un reducido efecto invernadero y una escasa contaminación atmosférica por la utilización ➤



► masiva de la electricidad. Genera menos ruido, en comparación con los aviones y la carretera, utilizando muy eficazmente el suelo, con una elevada capacidad de transporte e impactos ambientales reducidos”.

El ferrocarril es intrínsecamente sostenible, pero, además, como indica la operadora, se aplica una política de gestión que maximiza esta ventaja competitiva. El gasto por plaza cada 100 km en los nuevos trenes de alta velocidad —a 300 kilómetros por hora— es inferior al equivalente a 0,6 litros de combustible, cinco veces menos que los nuevos aviones de Airbus o Boeing.

Transporte sostenible

El ahorro producido por la transferencia modal del avión y el automóvil al tren en el corredor Barcelona-Zaragoza-Madrid se ha estimado en medio millón de toneladas de CO₂.

Renfe Operadora reducirá un 9,1% su consumo energético específico (consumo por unidad de transporte) al finalizar el ejercicio 2009, adelantándose así tres años a la propuesta de la Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética en España (E4) para el sector transporte en 2012. “En el futuro, la utilización preferente de la energía eléctrica permitirá una fácil adaptación al uso de energías renovables, sin necesidad de modificar los parámetros técnicos de nuestra flota eléctrica, pero incluso cuando Renfe emplea energías no renovables como hidrocarburos, lo hace eficientemente, ya que dispone-

mos desde hace 50 años de vehículos híbridos ferroviarios denominados locomotoras diesel-eléctricas”, apunta el director de Calidad de Renfe.

El ruido es otro asunto ambiental estratégico para el ferrocarril. Para minimizarlo, Renfe ha establecido una estrategia común con ADIF mediante un convenio de colaboración en gestión ambiental. Renfe dispone de un parque importante de vagones de mercancías y de trenes con viajeros cuyos niveles de ruido son comparables a los trenes suizos y holandeses, líderes mundiales en este campo.

Este compromiso también se extiende a sus proveedores, al introducir especificaciones técnicas ambientales, especialmente en la compra de nuevo material rodante. A este respecto, Juan Luis Martín indica que “ello ha posibilitado que los nuevos trenes sean reciclables hasta en un 98% y que dispongan de freno regenerativo, convirtiendo la energía cinética del tren en energía eléctrica, que es devuelta a la catenaria e incluso a la red de distribución”.

Este responsable afirma que “la aportación más importante que Renfe puede realizar a la sostenibilidad es proporcionar una oferta de servicios que permita transferir viajeros y mercancías desde otros modos de transporte menos sostenibles hacia el ferrocarril. Esta transferencia modal conviene desde un punto de vista económico, tiene efectos añadidos positivos desde el punto de vista social, y sobre todo, ambiental”.

Ventajas del tren

- **Genera menos costes externos por unidad transportada:** cinco veces menos que el transporte por carretera de mercancías, tres veces menos que el transporte por carretera de viajeros, y dos veces menos que la aviación civil.
- **Menos efecto invernadero y menos contaminación atmosférica.** En España, más del 55% de las emisiones totales de CO₂ producidas por el sector del transporte provienen de los automóviles.
- **Más eficiencia energética:** Para transportar el 5% del total de viajeros y el 4% de mercancías en España, el ferrocarril consume algo menos del 1% de la energía total del transporte.
- **Ocupa menos espacio:** una línea ferroviaria de doble vía puede transportar por hora el

mismo número de pasajeros que una autopista de seis carriles.

- **Alivia la congestión:** Un solo tren de Cercanías libera tres kilómetros de atasco en hora punta en una autopista congestionada de seis carriles.

- **Utiliza racionalmente los recursos:** Los vehículos modernos de Renfe son reciclables hasta en un 98%, y su vida útil se alarga hasta los 30 años.

