

¿Son justificables unas Cercanías de alta velocidad?: El caso gallego

Can a high speed commuter rail be justified? The Galician case

José Enrique Villarino Valdivielso

Economista. Ex Jefe de Planificación de Cercanías de RENFE Operadora (1994-2005)

Ex Jefe del Gabinete de Proyectos Estratégicos de la Dirección General de los Servicios de ALTA VELOCIDAD- LARGA DISTANCIA de RENFE Operadora (2006-2008)

Resumen

Este artículo se organiza en torno a tres partes. La primera parte, llama la atención acerca del modelo poblacional y territorial gallego y las limitaciones que conlleva a fin de desplegar un conjunto de servicios ferroviarios del corte de “cercanías”, es decir de gran capacidad de transporte, altas frecuencias y tiempos de viaje competitivos con otros modos.

La segunda parte, pone la atención en las distorsiones que el modelo anterior produce sobre la operación de los servicios, conformando elevados recorridos medios de los viajes, lo que induce, a su vez, a tener que programar recorridos largos de los trenes con los elevados costes asociados que conlleva una producción poco aprovechada, debido a la debilidad de una demanda recurrente. A estos, hay que añadir los extra costes de operar buena parte de la oferta con infraestructuras y vehículos tipo Avant de altos costes de inversión, mantenimiento y explotación.

La tercera y última parte, advierte a las autoridades de la inevitable expansión del ya abultado déficit actual, de producirse el trasvase y generalización de los servicios bajo estándares de una operación al modo de “Cercanías”, tal y como se entiende en otras zonas españolas, desaconsejando tal decisión. Un decisión de este tipo vendría a ser algo así como hacerse trampas en el solitario las propias autoridades, no queriendo ver los efectos insostenibles, máxime en la actual coyuntura de crisis sistémica.

Palabras clave: Galicia, Cercanías, Alta Velocidad, Ferrocarril.

Abstract

This article is divided into three sections. In the first section, it presents Galicia's population and territory models. It also presents the limitations that the deployment of a commuter type rail services with high transport capacity, high frequencies and travel times which are competitive with other transport modes.

The second section discusses the distortions that such a service can have on the operation of the commuter rail services, with large average distance travelled, which require programming long train trips, which entails great costs because of the low load factor, due to a low recurrent mobility. To these costs, it is necessary to add the additional costs which will be incurred as it will be required to operate an important percentage of the offer with Avant type vehicles which have high costs of investment, maintenance and operations.

The third and last section warns the authorities of the unavoidable expansion of the already large deficit, if the current services are transformed into a commuter type operation, as it is done in other Spanish regions, recommending not to adopt such decision, which would be equivalent to look to the other side so as not to see the unsustainable effects, moreover with the current systemic crisis.

Keywords: Galician, Commuter, High Speed, Rail.

Una precisión terminológica

Cuando nos referimos a los núcleos de Cercanías españolas, los solemos denominar así: núcleos de Cercanías, (núcleo de Cercanías de Madrid, núcleo de Cercanías de Barcelona, etc) referidas en la mayoría de los casos a una capital y su entorno urbano o metropolitano más inmediato. No decimos, ni hay, unas Cercanías andaluzas, ni levantinas, ni aragonesas, ni vascas, etc. Hay Cercanías de Sevilla, de Málaga, de Zaragoza, de Bilbao, etc. La única excepción la de Asturias, que a diferencia del resto, la red sirve a un sistema trinario de ciudades, caso algo, pero no del todo, parecido al de Galicia.

Hace años, cuando en 1990 se crean oficialmente las Cercanías, nada menos que con rango de dirección general, esto lo resolvió RENFE, diferenciando entre los servicios regionales y de Cercanías, limitando éstos a distancias no superiores, por regla general, de 100 km y tiempos de viaje no superiores a 60-90 minutos.

En buena ley, no se debe hablar de “Cercanías gallegas”, sino de Cercanías de La Coruña, o de Vigo, por ejemplo, diferenciadas, cada una de ellas con un núcleo central y sus hinterlands satélites. Una explotación así concebida difícil, porque el territorio, la distribución de la población, las bajas ligazones funcionales las hacen inviables, tanto por insuficiencia de movilidad y por tanto de demanda, como por sobre costes de oferta. Para una explotación de óptica “regional”, ya están los servicios de MD actuales.

Algunos rasgos que definen a las Cercanías ferroviarias

El poblamiento gallego adolece de estructuras metropolitanas potentes para articular un sistema de centro-periferias, que es donde las cercanías encuentran el terreno de juego más adecuado. Por otro lado, las cercanías ferroviarias encuentran una de sus ventajas en su capacidad de ser capaces de transportar grandes volúmenes de pasajeros, con estándares de confort y tiempos de viaje competitivos frente a otros modos .

En segundo lugar, las mayores demandas de viajes se producen en aquellas líneas en las que predomina la movilidad obligada; es decir, la que se nutre de viajes de trabajo y estudios, fundamentalmente.

Poco de esto se da en el escenario de la movilidad gallega. En primer lugar, el poblamiento gallego, a excepción de los hinterlands de Vigo, y en menor medida de La Coruña, no existen áreas urbanas, no digamos ya metropolitanas, dominantes y potentes. Ambas ciudades lideran áreas urbanas, con núcleos dotados de un cierto autonomismo funcional.

Indudablemente, la presencia de unas Cercanías ferroviarias se justifica allí donde existen demandas importantes de movilidad, y de movilidad recurrente. Ofertar trenes de gran capacidad y altas frecuencias de servicio allí donde no hay demanda suficiente, lo hemos dicho innumerables veces, es “matar moscas a cañonazos”.

Tampoco cabe olvidar que un sistema ferroviario de Cercanías, hasta el momento presente, se financia en nuestro país con recursos de la Administración Central, es decir, con el esfuerzo fiscal de todos los contribuyentes, dispongan éstos, o no, de dichos servicios. Por ello, es muy importante a la hora de planificar estos servicios vigilar para que no se produzcan inadecuaciones entre la oferta programada de servicios y la demanda existente. Es muy habitual en la programación de los servicios por parte de las autoridades de transporte que se produzcan situaciones de sobrecapacidad instalada. Lo que en lenguaje cotidiano, la calle suele llamar despilfarro.

Parte I:

El modelo poblacional y territorial gallego

1.1. Envejecimiento, dispersión y escasa jerarquía urbana

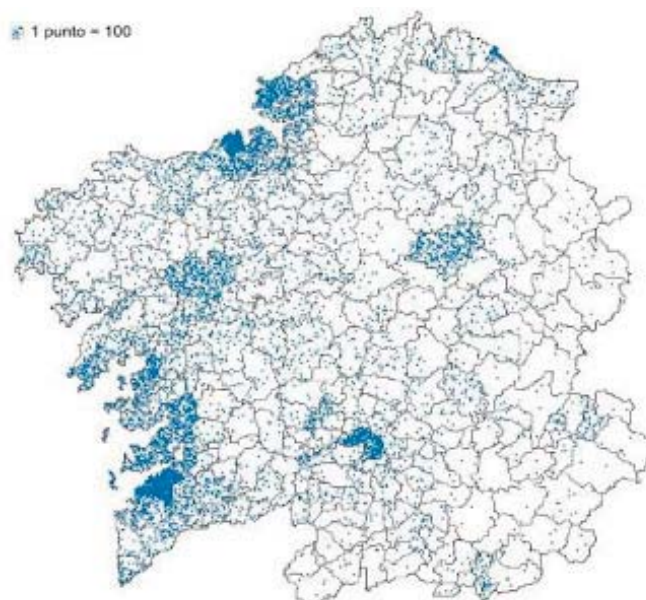


Figura 1. Un hábitat muy disperso y de escasa jerarquía urbana
 Fuente: “Panorama demográfico de Galicia. 2007. IGE

El tradicional sistema de asentamiento poblacional, basado en la delimitación religiosa de la parroquia, ha conformado el disperso gallego, que, a su vez, y precisamente por ello, adolece de un sistema de núcleos suficientemente jerarquizados. Esta estructura tiene consecuencias sobre todo en los servicios y en las dotaciones de activos públicos. En concreto, en el transporte, la dispersión poblacional crea problemas graves de accesibilidad y, sobre todo, en el sistema ferroviario, carente de la capilaridad que tienen el vehículo privado y el autobús.

Tabla 1. Elevada y creciente dependencia y envejecimiento de la población gallega

	Total		
	Índice de envejecimiento	Índice de sobre-envejecimiento	Índice de dependencia global
2010			
Galicia	137,6	14,7	50,1
A Coruña	133,8	13,7	48,4
Lugo	206,0	17,1	58,2
Ourense	208,0	17,0	60,1
Pontevedra	104,6	13,5	46,2
2021			
Galicia	158,1	19,3	58,7
A Coruña	153,0	18,3	58,2
Lugo	220,6	22,5	63,9
Ourense	228,2	22,2	66,4
Pontevedra	130,6	18,0	55,4

IGE. Proyecciones de población a corto prazo

Galicia, ha sufrido, quizá la que más de las regiones españolas, los zarpazos de la emigración. Desde finales del siglo XIX hasta más que mediado el XX, la sociedad gallega se vio impelida a buscar en la emigración el sustento que no le daba la tierra natal. Las primeras oleadas de principios del siglo XX se dirigieron fundamentalmente a sudamérica, Argentina, Paraguay, Uruguay, Brasil, Venezuela, etc, como antes lo había sido a Cuba, que llegó a ser la 5ª provincia gallega.

Las consecuencias de ello, se están pagando hoy y, todavía, se seguirán pagando en un futuro. La población gallega es hoy una población muy envejecida y con unas elevadas tasas de dependencia, envejecimiento y dependencia que prosiguen y proseguirán en años, lustros, venideros.

A la dispersión antedicha se unen estas dos características, y conforman una demografía muy poco dinámica si se tiene en cuenta, además, el bajo perfil de la natalidad y fecundidades gallegas. Como consecuencia, se puede afirmar que tasas de reposición poblacionales positivas, son una excepción en el paisaje demográfico gallego.

Tabla 2. Las proyecciones oficiales prevén importantes pérdidas de población a corto y medio plazo

	2002	2012	2022
Coruña,A	1.095.177	1.123.734	1.082.606
Lugo	357.050	337.259	311.849
Ourense	337.968	321.223	289.892
Pontevedra	903.538	946.686	915.312
Galicia	2.693.733	2.728.903	2.599.659

Fuente: INE.Instituto Nacional de Estadística

Tabla 3. Jerarquía urbana de Galicia

Áreas Urbanas

au	nombre	num. mun.	pob.	2004p	inc.	%	km2	densidad
A001	Coruña (A)	9	393470	373422	20048	5.37	469.69	837.72
A002	Vigo	6	385936	376357	9579	2.55	358.1	1077.73
A003	Ourense	12	144718	143089	1629	1.14	607.38	238.27
A004	Lugo	3	103241	97584	5657	5.80	469.15	220.06
A005	Santiago de Compostela	4	146889	135721	11148	8.21	451.94	324.97
A006	Ferrol	8	150676	151615	-939	-0.62	430.6	349.92
A007	Pontevedra	3	102067	98010	4057	4.14	286.89	355.77
A008	Vilagarcía de Arousa	1	37576	35063	2523	7.20	44.24	849.37
A009	Carballo	1	30890	29521	1469	4.98	186.09	166.53
A010	Marín	1	25969	25706	263	1.02	36.68	707.99
A012	Ribeira	1	27518	26623	895	3.36	68.83	399.00
A014	Ponteareas	1	23172	21049	2123	10.09	125.56	184.55
A021	Cangas	1	25748	24643	1105	4.48	38.08	676.16
A022	Estrada (A)	1	21880	22217	-337	-1.52	280.77	77.93
A023	Lalín	1	21254	20698	556	2.69	326.83	65.03

Jerarquía

cu	au	sau	conurbación	area	subarea
M001	A001		Coruña (A) - Carballo	Coruña (A)	
M001	A001	S017	Coruña (A) - Carballo	Coruña (A)	Arteixo
M001	A009		Coruña (A) - Carballo	Carballo	
M002	A002		Vigo - Ponteareas	Vigo	
M002	A014		Vigo - Ponteareas	Ponteareas	
M003	A003		Ourense	Ourense	
M004	A004		Lugo	Lugo	
M005	A005		Santiago de Compostela	Santiago de Compostela	
M005	A005	S016	Santiago de Compostela	Santiago de Compostela	Ames
M006	A006		Ferrol	Ferrol	
M007	A007		Pontevedra - Marín	Pontevedra	
M007	A010		Pontevedra - Marín	Marín	
M008	A008		Vilagarcía de Arousa	Vilagarcía de Arousa	
M012	A012		Ribeira	Ribeira	
M021	A021		Cangas	Cangas	
M022	A022		Estrada (A)	Estrada (A)	
M023	A023		Lalín	Lalín	

Fuente: "Población de España: datos y mapas". Francisco Ruíz

Todo lo anterior hace que el balance demográfico a futuro sea un balance negativo, con importantes pérdidas poblacionales previstas, tanto a medio como largo plazo. Como se observa en la tabla anterior, basta un sólo dato. Para el año 2022, la población gallega habrá retrocedido a niveles inferiores a los del año 2002, en casi 100.000 habitantes menos.

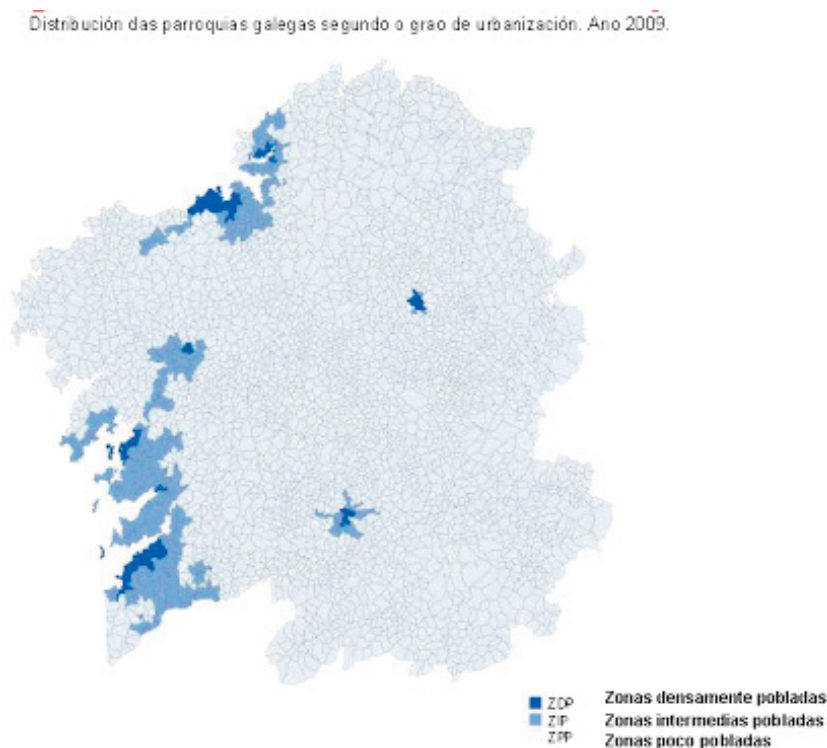


Figura 2. Escaso grado de urbanización en un desierto poblacional:
Distribución de las parroquias según el grado de urbanización. 2009
Fuente IGE. Instituto Galego de Estadística

La estructura urbanística gallega se articula, prácticamente, en torno al eje norte sur o también llamado eje Atlántico, con dos grandes áreas: la de A Coruña-Ferrol, la de Santiago y la que conforman las rías hasta el epicentro Pontevedra-Vigo. Las capitales interiores, tanto Ourense y, en menor medida Lugo, no conforman en la realidad áreas urbanas propiamente dichas, aunque la caracterización institucional, así las considere.

Sobre este escenario territorial se va a producir el escenario de la movilidad gallega y la demanda de viajes, que destaca por escasos volúmenes de tránsito rodado, donde la prevalencia se la lleva la movilidad del automóvil particular, con escaso peso del transporte colectivo y, sobre todo ferroviario, según veremos a continuación.

1.2. Desigual y baja movilidad global y ferroviaria recurrente

En lo que se refiere a la demanda de viajes de Larga Distancia, los datos de MOVILIA, de FOMENTO, ponen de manifiesto la debilidad, respecto al resto de modos, del ferrocarril. Aún siendo viajes de LD, los viajes internos son 774.000, que representan un exiguo 2,6 % en el conjunto modal. Ni siquiera el autobús tiene una cuota importante, con un 6,8 %, correspondiendo la mayoría de desplazamientos al vehículo privado con casi el 90 %.

Tabla 4. Movilidad de Galicia según la Encuesta Movilia. Larga distancia.2007

Origen: Galicia						
USO DE MODOS DE TRANSPORTE						
Total viajes	Coche	Autobús	Tren	Avión	Otros	
Galicia	29.769,8	26.099,9	2.022,0	774,0	49,6	1.171,8
Destino: España	33.218,6	28.849,2	2.372,8	841,5	663,1	1.453,6
% s/ T Viajes	100,0	87,7	6,8	2,6	0,2	3,9
% s/España	89,6	90,5	85,2	92,0	7,5	80,6

Origen: Galicia						
MOTIVO DEL VIAJE						
Total viajes	Vacaciones	Ocio	Motivos profesionales	Visitas familiares o amigos	Ir a 2ª residencia	Otros
Galicia	29.769,8	636,4	7.129,7	6.087,3	5.154,9	4.940,2
Destino: % s/ T Viajes	100,0	2,1	23,9	20,4	17,3	16,6
% s/España	89,6	40,4	87,4	86,8	94,1	96,6

Origen: Galicia									
Total viajes	DESTINO ESPAÑA				DESTINO ESPAÑA			EXTRANJERO	
	Total viajes	Misma provincia	Provincia limítrofe	Otra provincia	Total viajes	Misma comunidad	Otra comunidad		
Coruña, A	14.436,7	14.125,5	8.904,3	3.140,6	2.080,6	14.125,5	12.807,7	1.317,8	311,3
Lugo	4.982,5	4.814,1	1.440,0	3.152,0	222,0	4.814,1	4.019,1	795,0	168,5
Ourense	5.026,1	4.820,6	1.368,0	2.199,6	1.253,0	4.820,6	4.512,5	308,1	205,5
Pontevedra	10.315,4	9.458,4	3.713,4	4.717,2	1.027,8	9.458,4	8.430,6	1.027,8	856,9
Galicia	34.760,7	33.218,6	15.425,7	13.209,4	4.583,5	33.218,6	29.769,8	3.448,7	1.542,1

Fuente: “Encuesta Movilia”. 2007. Ministerio de Fomento

Tabla 4. Movilidad de Galicia según la Encuesta Movilia. Movilidad cotidiana. 2006

. Personas según número de desplazamientos por provincia.
 Valores absolutos en miles

Total	DESPLAZAMIENTOS EN DÍA MEDIO LABORABLE				DESPLAZAMIENTOS EN DÍA MEDIO DE FIN DE SEMANA				
	Personas con desplazamientos	Personas sin desplazamientos	Media en total población	Media con desplazamientos	Personas con desplazamientos	Personas sin desplazamientos	Media en total población	Media con desplazamientos	
Coruña, A	1.119,1	953,9	165,1	3,2	3,8	834,9	264,2	2,5	3,3
Lugo	352,9	281,3	71,6	2,7	3,4	264,0	88,8	2,1	2,8
Ourense	336,8	234,0	102,8	2,3	3,3	187,8	149,0	1,6	2,8
Pontevedra	937,5	703,3	234,2	-	-	573,2	364,3	1,6	2,7
Galicia	2.746,2	2.172,5	573,7	2,7	3,4	1.859,9	686,3	2,0	2,9
España	44.185,9	36.874,7	7.311,1	2,8	3,3	31.821,1	12.364,8	2,1	2,9

. Desplazamientos según modo principal de transporte por provincia.
 I. En día medio laborable. Valores absolutos en miles.

Total	MODO PRINCIPAL DE TRANSPORTE					
	Más 5 min. a pie o bicicleta	Coche o moto	Autobús urbano y metro	Autobús interurbano	Tren	Otros
Coruña, A	3.599,4	1.301,6	1.888,0	143,2	81,1	1,5
Lugo	969,5	418,6	502,9	10,1	12,6	0,5
Ourense	783,4	359,5	342,9	33,5	23,9	0,5
Pontevedra	2.237,0	815,1	1.210,7	64,6	22,0	1,4
Galicia	7.589,3	2.894,8	3.944,4	251,4	139,6	3,8
España	123.364,8	56.310,8	52.172,4	8.082,6	2.396,3	1.552,3

Fuente: “Encuesta Movilia”. 2006. Ministerio de Fomento

En lo que se refiere a la movilidad cotidiana, la que se asocia a los servicios de cercanías, movilidad de tipo recurrente, de día laborable o, en mucha menor medida, de fin de semana. Según MOVILIA en Galicia se producen del orden de 7,6 millones de desplazamientos, de todo tipo, que suponen una media de 3,4 desplazamientos por persona en laborable medio y un 2,9 en fin de semana. De ellos, 3,9 millones en vehículo privado y 251.400 en autobús urbano. En cuanto al ferrocarril el nº de desplazamientos en día laborable son tan sólo el 0,2 % del conjunto de España.

2.3. Dos limitantes territoriales básicos

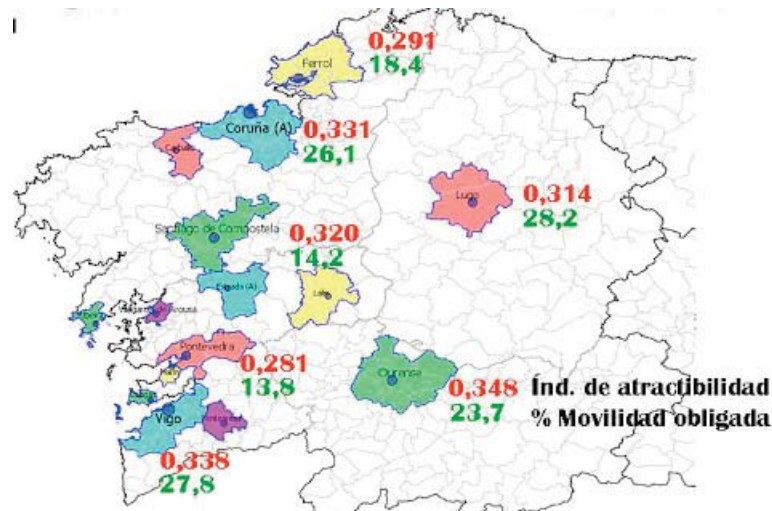


Figura 3. La baja interatractividad de las AUs gallegas limita una movilidad recurrente Suficiente para un sistema de Cercanías ferroviarias
Fuente: “Población de España: datos y mapas”. Francisco Ruiz

Los datos anteriores se ven corroborados por los bajos índices de atractibilidad interna de las diferentes áreas urbanas, cuyo valor se mueve entre 0 y 1, mínima y máxima atractibilidad. Así mismo destacan los bajos valores de la movilidad obligada (trabajo y estudios).

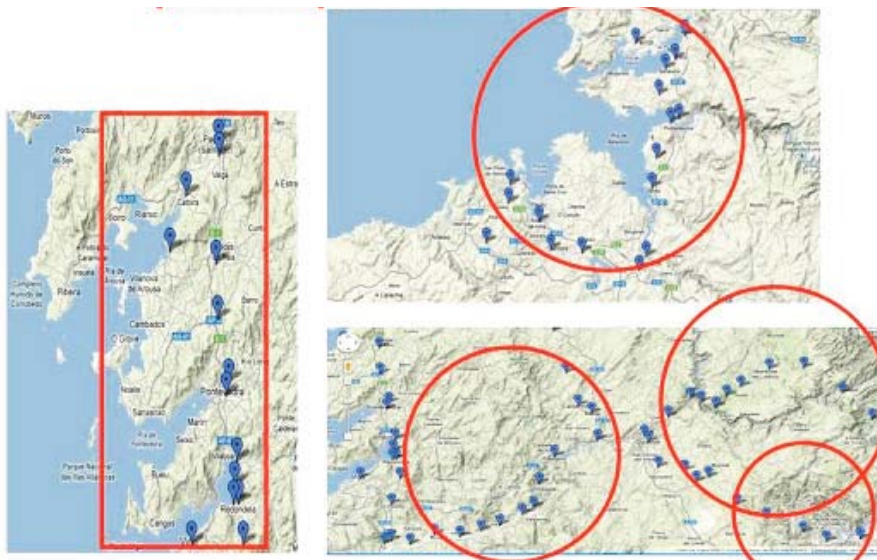


Figura 4. Topografías y topologías adversas, condicionan una explotación de Cercanías
Fuente: “Localización de estaciones”, aplicación sobre Google Maps

La topografía gallega, sobre todo en su cuadrante sudeste, es bastante complicada, lo mismo que es complicada en algunos casos su topología. En este último caso nos referimos al trayecto A Coruña-Ferrol, que discurre bordeando el Golfo Ártabro, duplicando y mucho más el tiempo de viaje de la carretera y, no digamos ya por vía marítima. Ello hace que existan limitaciones para la explotación de líneas de Cercanías, porque, en definitiva, limitan las velocidades y agrandan los tiempos de viajes del ferrocarril. Pero no sólo la configuración y el modelado territorial condicionan una explotación de cercanías ferroviarias, sino que a ello se une una red de prestaciones muy bajas y limitadas.

2.4. Características y limitaciones de la red ferroviaria gallega:

Una red dual



Figura 5. Una red ferroviaria dual: la convencional, obsoleta y poco tecnificada y la de Alta Velocidad, inapropiada para una explotación de Cercanías
Fuente: ADIF

En Galicia, desde hace relativamente poco tiempo, se puede hablar de una red ferroviaria dual. Por un lado existe la red convencional, que adolece de limitaciones sin fin, como por ejemplo la todavía muy mayoritariamente vía única y con trayectos en vía única sin electrificar, que, sin duda, junto con unas prestaciones en la supervía, las telecomunicaciones y sistemas de bloqueo, conforman una red obsoleta.

Esta red convencional, convive, no obstante, con una red de velocidad alta que se desarrolla en parte del eje Atlántico, en los tramos A Coruña-Santiago de Compostela-Ourense. Actualmente esta red presta servicios de Media Distancia, bajo la marca comercial AVANT, que dados sus elevados costes de explotación y escasos niveles de demanda, arrojan márgenes muy negativos de explotación.

Baja demanda que genera bajas coberturas y déficits de explotación elevados

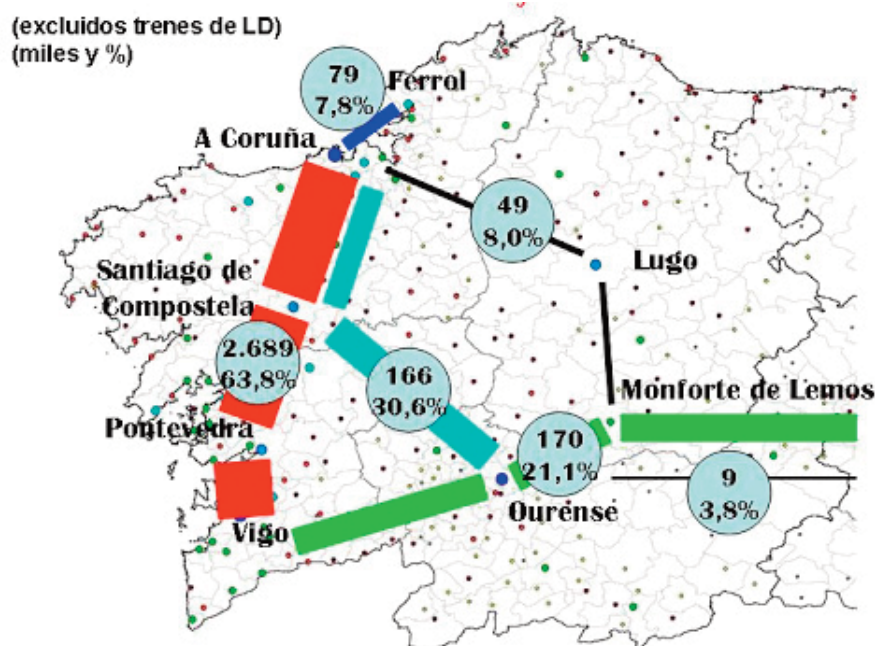
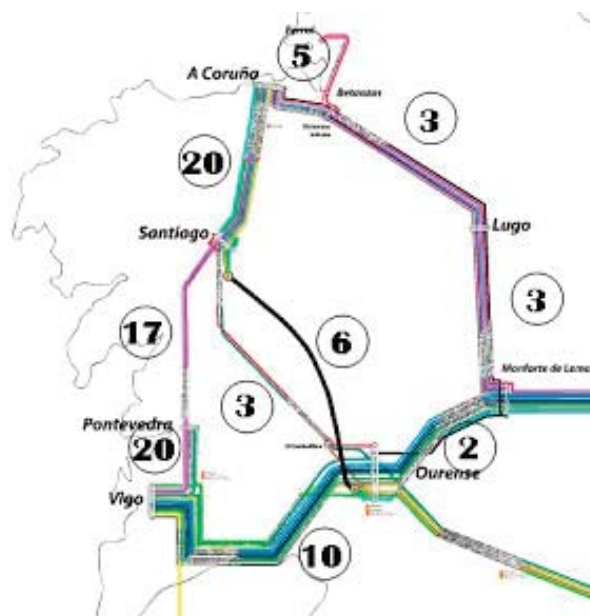
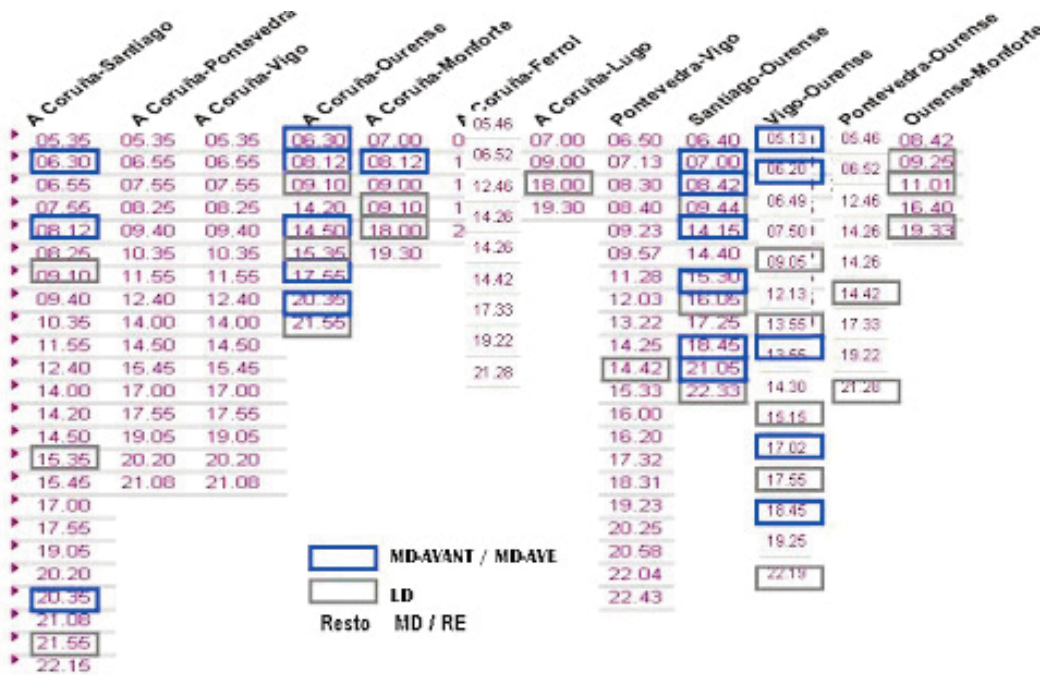


Figura 6. La baja demanda de viajes recurrentes conlleva bajos índices de coberturas y déficits elevados en la mayoría de corredores
 Fuente: Ministerio de Fomento. 2011

Según datos referidos a 2011, del Ministerio de FOMENTO, existen importantes desequilibrios en la distribución de la demanda regional de viajes por ferrocarril. En conjunto, la demanda año de viajes internos y externos a la Comunidad Autónoma de MD convencional, se puede establecer en tres millones cien mil viajes largos, de los cuales el 85% corresponden la eje Atlántico. Las cifras, con la incorporación del tramo Santiago- Ourense, estas cifras pueden haber experimentado algún crecimiento. De cualquier manera, estamos hablando de una demanda que diariamente no alcanza los 10.000 viajes diarios, que suponen menos de 300 viajes por hora y sentido en toda la red. Evidentemente, con estas cifras de movilidad no se puede hablar de la necesidad de cercanías ferroviarias.





Figuras 6 y 7. N° de frecuencias-día por sentido de MD en la Comunidad gallega, excepto servicios LD. Abril 2013
 Fuente: Geotren y Renfe Operadora

Las demandas de viajes, muy diferentes entre los distintos corredores, conforman una oferta de servicios igualmente muy diferenciada, que para constituir una oferta de Cercanías debe distinguirse por ser servicios mínimamente cadenciados, diferenciados entre horas o períodos punta y valle, orientados a incurrir en el menor parque de trenes posible, mediante el correspondiente proceso de optimización de los gráficos de material y personal a bordo y que contemplen un n° de frecuencia de trenes adecuada, cosa que hoy no se da y que resultaría de muy costosa cadenciación.

Tiempos de viaje poco apropiados para una red de Cercanías

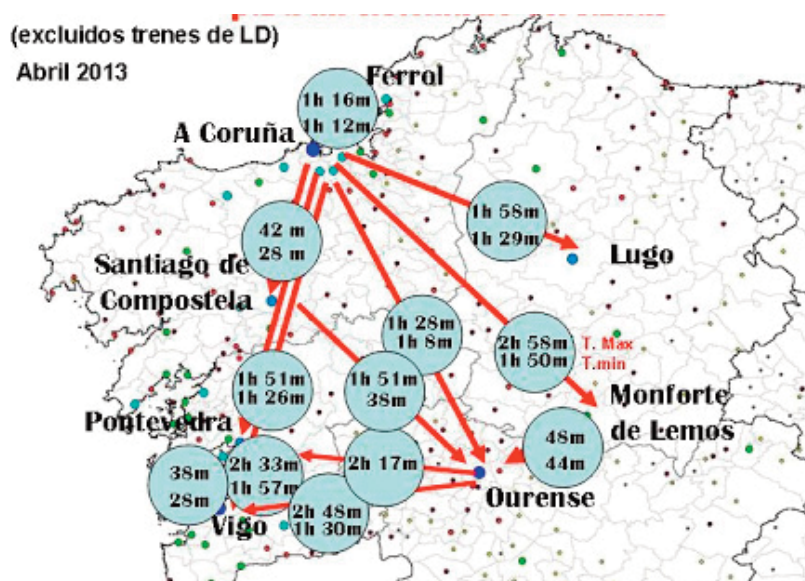


Figura 8. Tiempos de viaje
 Fuente: Renfe Operadora

El último atributo que cabe esperar de un servicio de Cercanías se refiere a los tiempos de viaje, que deben ser lo más reducidos posibles para dar satisfacción a los requerimientos de la principal naturaleza de los viajes de este tipo, de movilidad obligada: trabajo y estudios. Los servicios AVANT han reducido los tiempos de viaje en las relaciones A Coruña-Santiago y Santiago-Ourense. Si a éstas se une la de Pontevedra Vigo, el resto de relaciones superan, con creces la hora de viaje, siendo los tiempos máximos de algunas relaciones entre los 150 y 180 minutos.

Parte II:

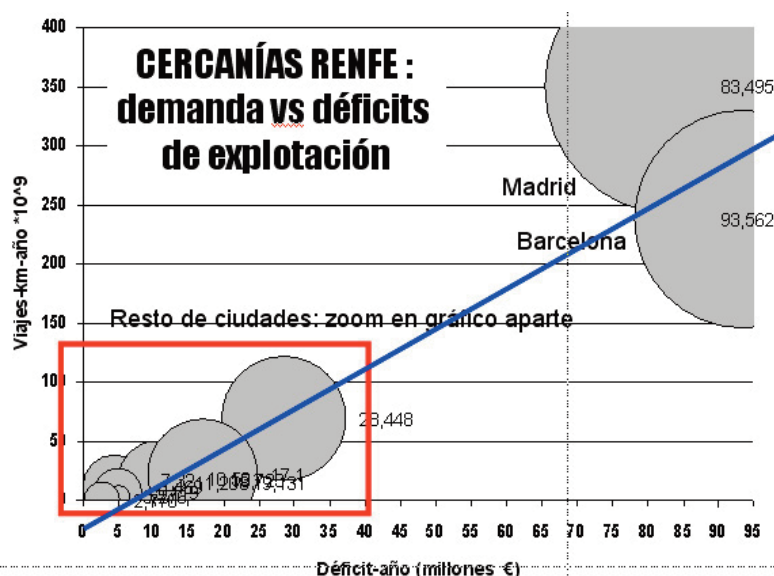
El modelo operacional y económico

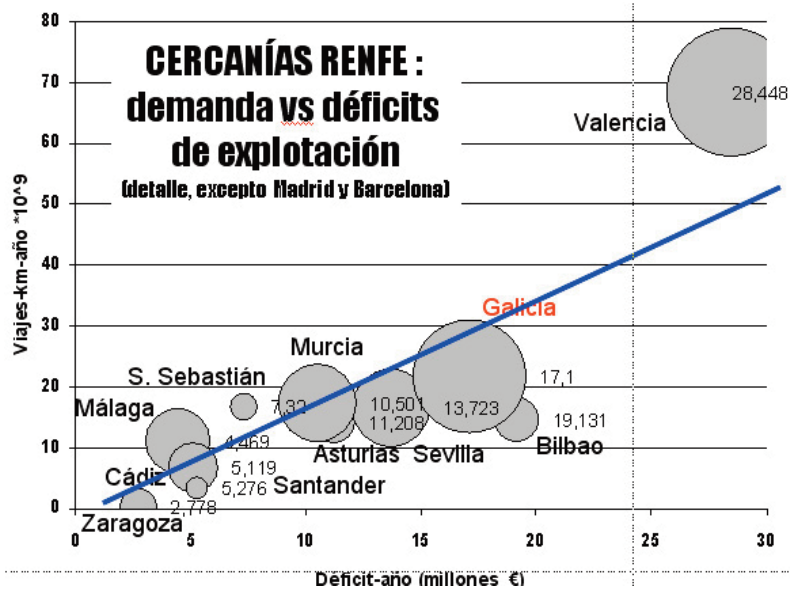
Un sistema poco adecuado y caro para una explotación de Cercanías: La propensión al déficit de las OSP: cuánto más se transporta, más se produce, más dinero se pierde

A pesar de lo dicho, el Ministerio de Fomento ha formalizado una gerencia de Cercanías, e insiste en implantar un núcleo a añadir a las doce ciudades españolas donde ya existe este tipo de ferrocarril metropolitano. En esta segunda parte vamos a abundar en el tema para intentar demostrar que, no sólo la estructura poblacional y territorial gallega, además de la adversa morfología y topología de la red ferroviaria regional, que ya hemos destacado, existen factores operacionales derivados de lo anterior, que desaconsejan una explotación “al estilo” Cercanías. La longitud media de los viajes y la debilidad de la demanda recurrente, no propician un tipo de servicios de proximidad, como se denominan en gallego, a no ser a un coste insoportablemente alto.

Las rigideces que presenta la explotación ferroviaria, así como la asunción generalizada por parte de los poderes públicos de ser un servicio público al que raramente e históricamente casi nunca se le han cuestionado sus déficits, han retardado, incluso por parte de las administraciones que financian sus pérdidas, la aplicación de criterios de rentabilidad y eficiencia al ferrocarril, y no digamos a los servicios públicos como las cercanías. La etiqueta de OSP las blinda para que nadie ya se plante si los los costes asociados a su explotación tienen justificación, o son susceptibles de una mayor racionalización, empezando, como decíamos, por un diseño y capacidad, ajustados a la realidad.

Como se puede observar en los dos gráficos siguientes, a mayor demanda (viajes-km), mayor déficit, o lo que es lo mismo, que cuanto más se produce, más se pierde. Lo que llamamos nosotros, la propensión al déficit de las cercanías y la MD ferroviarias.





Figuras 9 y 10. Cercanías de Renfe Operadora: demanda vs déficits de explotación y población servida
 Fuente: Renfe Operadora e INE

Para entender los gráficos de tres variables, en el eje de abscisas (X) se expresa el déficit anual y en el eje de ordenadas (Y) la demanda anual medida en viajeros-km, mientras que el diámetro de las bolas expresa la población correspondiente a cada una de las ciudades donde se localizan cercanías ferroviarias

Como se observa, existen hasta cuatro tipologías de núcleos de Cercanías: cuatro ciudades (Zaragoza, Santander, Cádiz y Málaga) que, aunque no todas son las de menor población, se mueven hasta los 10 mill de v-km año y los 5 millones de déficit anual. En un segundo grupo se situarían San Sebastián, Murcia, Asturias, Sevilla y Bilbao, grupo en el que se situarían unas hipotéticas Cercanías gallegas, grupo que lideraría en cuanto a producción y en el segundo puesto en cuanto a déficit con algo más de 17 millones de déficit anual. A caballo entre este grupo y las dos megalópolis más importantes del territorio nacional, aparece Valencia, más próxima al último grupo, que a las dos grandes metrópolis españolas, siendo ambas líderes tanto en producción como en déficits de explotación, si bien Barcelona (93,5 mill), con menor producción que Madrid, supera a Madrid (83,5 mill) en 10 mill anuales de déficit.

2.1. MD vs Cercanías en Galicia: la estructura de la red y la movilidad gallegas poco aptas para implantar un servicio de Cercanías

El sistema ferroviario gallego se caracteriza por los siguientes rasgos: la distancia media del viaje es alta, cuatro veces más que la media de las Cercanías, 74,3 km de Galicia, frente a 19,4 de media de las Cercanías. Ello hace que cualquier diseño de unas cercanías en Galicia, deba tener muy en cuenta la necesidad de asumir una elevada producción, como consecuencia de esta estructura del viaje. 75 km de desplazamiento medio es un viaje típico de unos servicios regionales o de MD y, en absoluto, de unas cercanías urbanas.

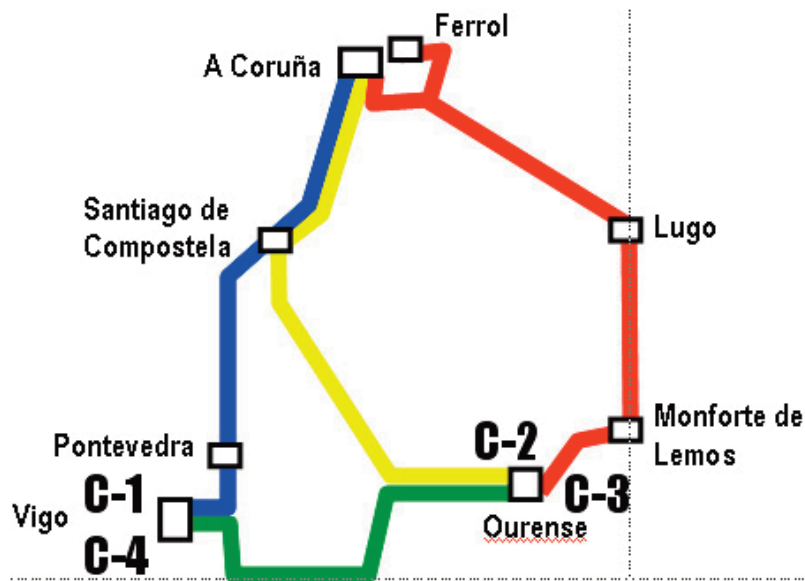


Figura 11. El largo recorrido medio de los viajes induciría a definir largas líneas, lo que a su vez obligará a una elevada y costosa producción de trenes-km
Fuente: elaboración propia

En segundo lugar, el nº de circulaciones de las Cercanías es muy superior al valor medio de los servicios gallegos, cosa lógica ya que si algo distingue también a un sistema de cercanías frente a otras tipologías de servicios son sus altas frecuencias, sobre todo en las horas punta.

La tercera característica que distingue a unos y otros servicios es que las Cercanías se justifican como tales servicios solamente allí donde existen demandas suficientes de movilidad recurrente. Desgraciadamente la movilidad ferroviaria gallega no presenta cuotas importantes de movilidad, aunque se alcanzasen los 3, 3 millones de viajes anuales, que la Xunta espera poder alcanzar el año próximo.

Por tanto, viajes largos, bajas frecuencias y débil demanda configuran una baja ocupación y aprovechamiento, al tiempo que altos costes de producción, que no pueden ser absorbidos por unos débiles ingresos, a pesar de que la percepción media, al no estar constreñida por los precios intervenidos como es el caso de las tarifas de cercanías, sea más de cuatro veces la de éstas. En definitiva, el resultado negativo por cada viaje es hasta 12 veces más elevado que el resultado por viaje de las Cercanías (-5,84 para los trenes gallegos y -0,84 de media de Cercanías).

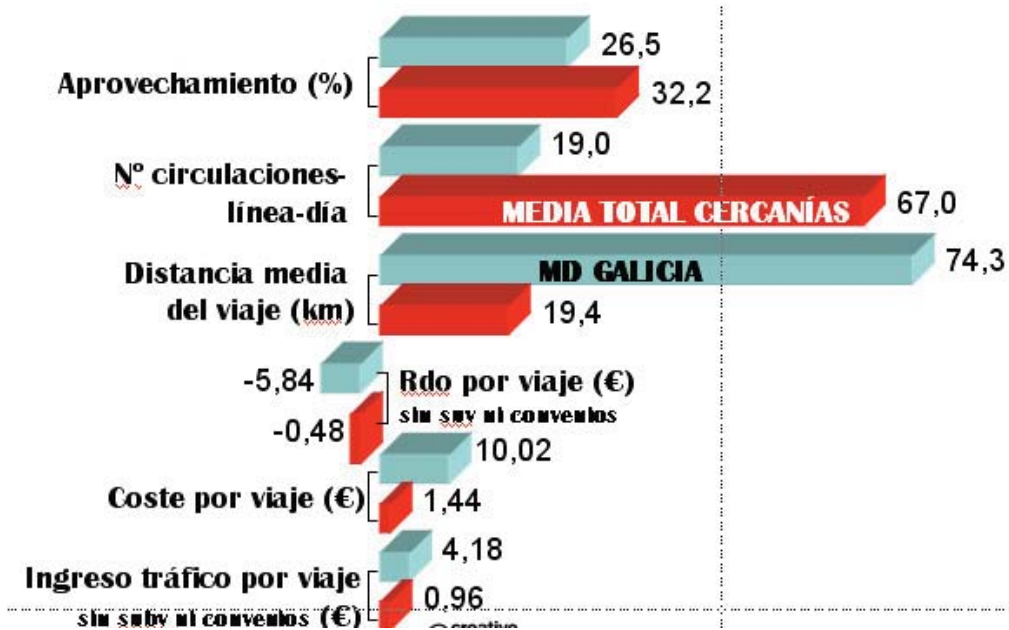


Figura 12. Comparación de los valores medios del total de Cercanías y la Media Distancia de Galicia. 2011
 Fuente: Renfe Operadora

2.2. Una aproximación a los datos de las nuevas Cercanías: bajas ocupaciones aún bajo hipótesis de partida optimistas

Aún asumiendo la cifra de 3,3 millones de viajes-año que la Xunta de Galicia espera poder alcanzar en breve plazo, esta demanda no es suficiente para conformar unas Cercanías de carácter regional.

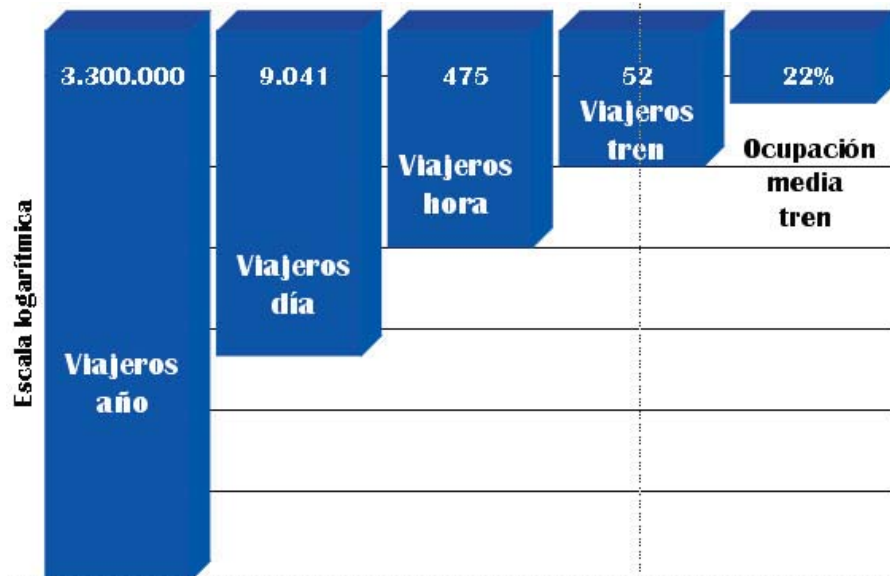


Figura 13. Parámetros de demanda de unas hipotéticas cercanías gallegas bajo una hipótesis muy optimista de 3,3 mill de viajes.

Fuente: Elaboración propia

En el mejor de los casos, no serían esperables ocupaciones que sobrepasasen un 22% como media.

2.3. Los insostenibles costes de unas cercanías de velocidad alta

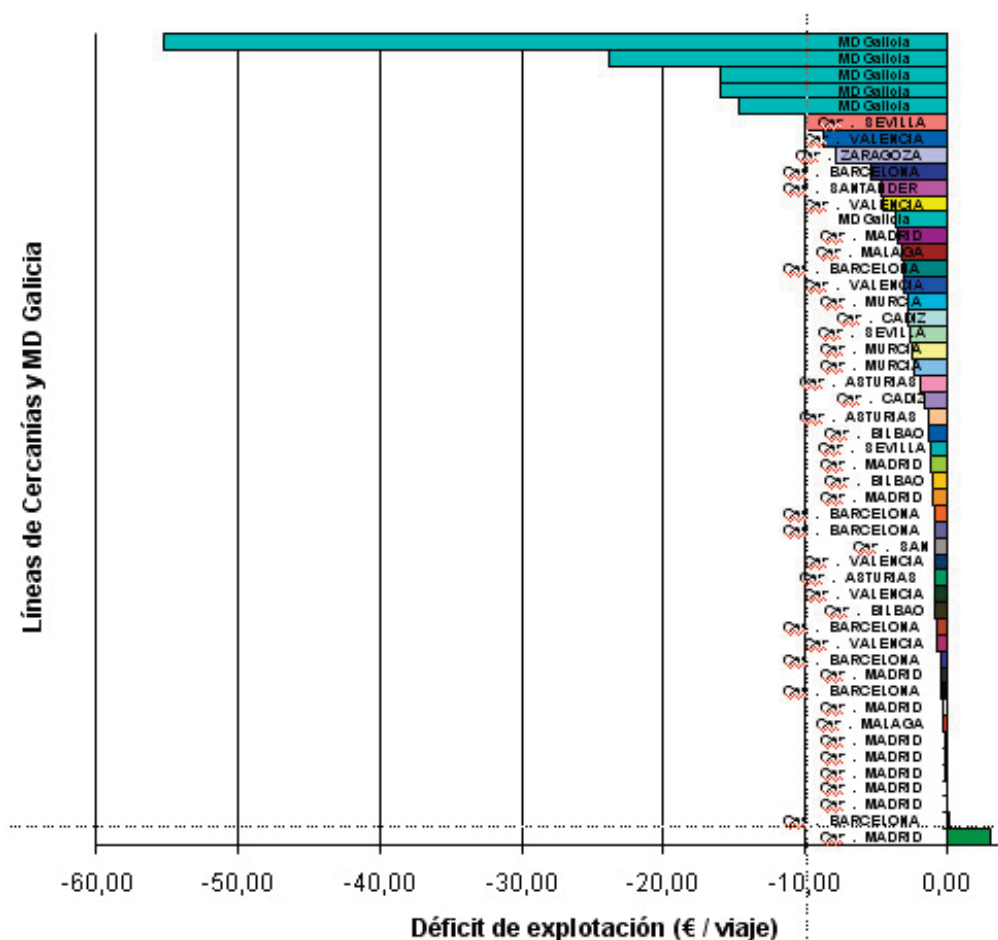


Figura 14. Déficit por viaje. Media de Cercanías y de la Media Distancia gallega
 Fuente: Renfe Operadora y elaboración propia

Los trenes gallegos de MD le cuestan al erario público casi 20 millones de € anuales. Pero, no sólo la adversa estructura del viaje medio y la baja ocupación por una débil demanda, consecuencia a su vez de una movilidad más bien escasa, hacen que por cada viaje que se produce, haya que cubrir casi seis euros de coste, con cargo a los recursos fiscales de todos los contribuyentes, sean usuarios, o no de estos servicios.

Además, a todo ello, hay que añadir un elevado coste extraordinario, consecuencia de que buena parte de los servicios están hoy ya servidos por trenes AVANT, es decir por trenes de velocidad alta, con costes mucho más altos que los de los servicios convencionales. Pero, ojo la previsión es que en un próximo futuro todo el eje atlántico, al igual que la penetración desde Orense hasta Vigo sea servido por este tipo de trenes. No sólo son ya los costes de inversión de las infraestructuras y los vehículos, sino los crecientes costes de mantenimiento y explotación, que sin duda, se van a producir.

Si observamos línea a línea las líneas de Cercanías y las seis líneas gallegas, los déficits de explotación, o lo que es lo mismo, lo que RENFE Operadora pierde por cada viajero que se sube a los trenes de nuestra OSPs, sin tener en cuenta las subvenciones ni las compensaciones de las CCAA, vemos que las líneas con los déficits más abultados se corresponden con 5 de las 6 líneas gallegas. La restante, La Coruña-Santiago-Vigo, figura en la posición 12 del ranking de pérdidas por viaje.

La pregunta es: ¿puede la mera declaración como Cercanías de los servicios gallegos de Media Distancia convertir a éstos en unas auténticas cercanías ferroviarias? La respuesta contundente es, no. Todo lo contrario, la conversión de servicios de MD en servicios de Cercanías, incrementarían, con toda seguridad, el número de servicios (frecuencias en el argot de Cercanías) con el consiguiente incremento de producción, costes y déficit.

Nada hay que aconseje cambiar el producto ferroviario gallego actual (trenes de MD y trenes AVANT) por unos servicios de Cercanías de mayor coste, no sólo como consecuencia del incremento de frecuencias sino, por lo ya aludido, de que más del 60% de los servicios se realizan por infraestructura y con vehículos de velocidad alta, con los extracostes que ello supone respecto de los servicios convencionales.

Sobre la base ya citada de 3,3 millones de viajes año, escenario muy optimista que maneja la Consellería de Transporte de la Xunta, que representa casi 400.000 viajeros anuales más de los actuales, suponiendo una transferencia de los servicios de la MD a una nueva gerencia de Cercanías de Galicia, los parámetros operacionales y de negocio serían los que se recogen en el siguiente gráfico.

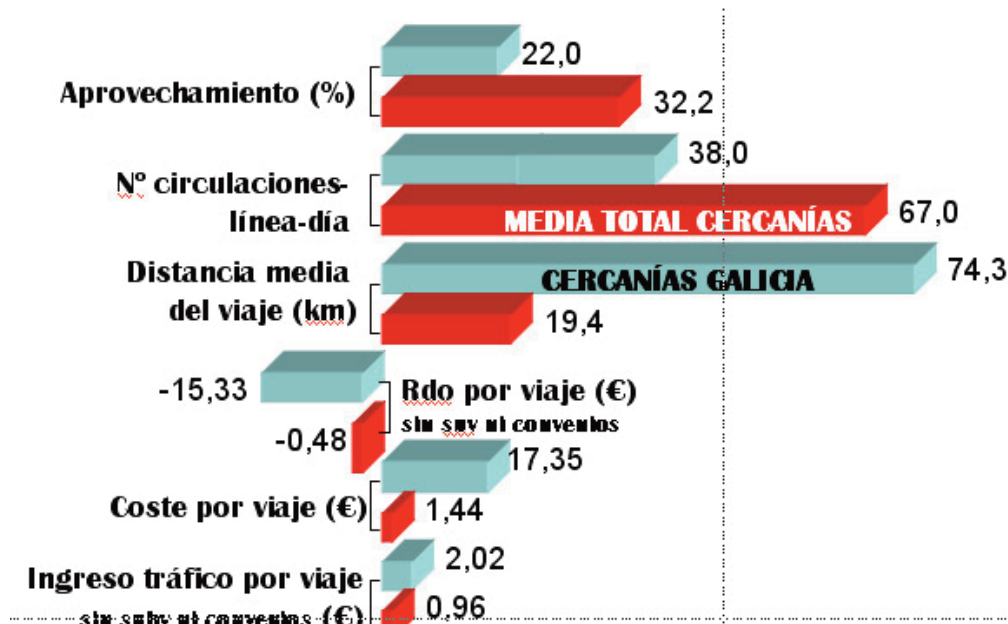


Figura 15. Comparación de los valores medios del total de Cercanías y los de unas hipotéticas Cercanías gallegas
 Fuente: Renfe Operadora y elaboración propia

En la nueva situación con Cercanías, el ingreso por viaje (la percepción media) se vería reducido en más de la mitad, al tiempo que el coste pasaría de 10,02 a 17,35 euros, con lo que el déficit se dispararía en el equivalente a casi tres veces más.

En definitiva, unas Cercanías gallegas son un sinsentido no sólo bajo los criterios de explotación aplicados en otras ciudades, sino inviables por coste, que resultaría todavía mucho más elevado que el ya actual incurrido como servicios de Media Distancia.

Parte III:

Conclusiones

De lo expresado, no parece aconsejable desplegar en Galicia un sistema de cercanías ferroviarias, al menos, al modo que conocemos en el resto de capitales españolas en las que RENFE Operadora presta estos servicios. Estos servicios tienen su máxima virtualidad social desde el momento en que fueron concebidos como sistemas potentes y capaces de transportar grandes volúmenes de viajeros, con frecuencias breves, sobre todo en las horas o períodos punta y con altos niveles de prestaciones en cuanto a capacidad de transporte, fiabilidad y puntualidad.

De sobra es sabido que, incluso bastantes núcleos de Cercanías españoles, o al menos bastantes líneas, no cumplen los requisitos que acabamos de mencionar. Por varias razones: en unos casos porque su estructura territorial no es la más adecuada (las cercanías ferroviarias encuentran su mejor cabida en estructuras metropolitanas, con núcleos en torno a una ciudad dominante), o bien en áreas urbanas de menor tamaño que las metropolitanas, pero con estructura similar. En otros casos, porque las demandas de movilidad no alcanzan la “masa crítica” suficiente para aprovechar mínimamente, sin despilfarros escandalosos, la oferta que se despliega. Bastaría en estos casos con un sistema ferroviario regional o subregional convencionales para subvenir a muchas necesidades como las descritas.

En el caso de Galicia, ésta carece de una estructura metropolitana evidente, siendo más bien un sistema de asentamientos poblacionales basado en un amplio disperso urbano, como ya hemos expuesto más arriba, en las que las principales capitales configuran áreas urbanas de tamaño medio (A Coruña y Vigo) y tamaño bajo (Ourense, Santiago, Ferrol y Lugo). A su vez, estos núcleos, lejos de tener una estructura metropolitana, son muy endógenos, con una muy escasa dependencia funcional e inter-atractividad entre la capital y los municipios circundantes.

Si a esto le añadimos una topografía que es en algunos escenarios muy adversa y, en otros, una topología de igual naturaleza cual es el caso de la comunicación terrestre entre A Coruña y Ferrol o Vigo y Pontevedra, con topologías nada favorables al transporte, y menos al ferroviario, y una red ferroviaria que va del “cero al infinito” con una red convencional de las más obsoletas de España conviviendo con una red de Alta Velocidad, las circunstancias para que tengan cabida unas cercanías ferroviarias son escasas.

Algunos se preguntarán: ¿Y por qué no Cercanías de Alta Velocidad, ya que tenemos las vías y los trenes? Porque decir servicios regionales (no ya Cercanías) de alta velocidad (los comercialmente llamados AVANT) es matar moscas a cañonazos. Es un contrasentido que para recorrer espacios relativamente cortos empleemos trenes de gran velocidad carísimos, circulando por una infraestructura más que carísima, cuando los trenes convencionales desarrollan velocidades suficientes. La velocidad, no es el principal atributo de las Cercanías ferroviarias. El principal atributo debe ser la frecuencia de servicios en determinadas horas del día, y cuando no hay demanda para ello, pues no la hay. Y poner frecuencias, sin ser necesario, es despilfarrar el dinero.

No hay que ser muy avisado para colegir que basar servicios regionales en trenes AVANT, es apostar por obtener elevadas pérdidas económicas, como la experiencia ha demostrado y sigue demostrando. Pues razón de más, de mucho más, hacer Cercanías de Alta Velocidad sería económicamente inviable por las pérdidas escandalosas que se producirían, más escandalosas de las que ya se producen.

Para concluir, se va a repetir en Galicia el mismo error que se repitió en el resto de la red: un modelo extensivo de alta velocidad a todos los sitios, cuando la movilidad española de larga distancia no da más de sí, ni siquiera, para tres corredores (NE, Sur y Levante) de Alta Velocidad, y el resto de relaciones

podrían haber sido servidas por las correspondientes renovaciones y mejoras en la red convencional para velocidades de 250 km/h, con un reducido incremento perfectamente asumible en los tiempos de viaje.

3.1. Trampas en el solitario

El trasvase de los actuales servicios ferroviarios gallegos de MD a una Gerencia de Cercanías, de nueva creación, es como jugar al solitario y hacerse trampas uno mismo. Esto, vale tanto para el ministerio de Fomento, como para la Xunta de Galicia que ha sido la institución demandante de tal trasvase y la que ha inducido las correspondientes reivindicaciones en los medios y la opinión pública gallega.

Por parte de las autoridades regionales, se ha “vendido” el mensaje de que Galicia era discriminada por carecer de un sistema ferroviario de Cercanías, frente a otras ciudades españolas, que si lo tienen.

Ya hemos dicho que las Cercanías requieren de determinados requisitos urbanos, territoriales, poblacionales y de demanda para poder constituirse en eficaces y eficientes sistemas para atender demandas de movilidad, relevantes en cuantía, de tipo recurrente y obligada. Desgraciadamente, no todos los núcleos, ni todas las líneas, que disponen de este tipo de servicios en España cumplen con algunos, o todos, los requerimientos expresados, y Galicia va a ser uno más de ellos.

Fuentes:

I.G.E. Instituto Galego de Estadística. “Panorama Demográfico de Galicia”..

I.G.E. Instituto Galego de Estadística. “Proxeccións de poboación a curto prazo”.

I.N.E. Instituto Nacional de Estadística. “Proyecciones de la población española”

Francisco Ruiz. “Población de España. Datos y mapas.

Mº de Fomento. “Encuesta MOVILIA. Larga Distancia. 2007”

Mº de Fomento. “Encuesta MOVILIA. Movilidad cotidiana. 2006”

ADIF, Administrador de Infraestructuras Ferroviarias. Mapa de la Red de Ferrocarriles. 2013.

RENFE Operadora. Página web y datos.

GEOTREN: Otra forma de ver el ferrocarril (web).