

viernes, 25 de enero de 2008



**DOSSIER DE PRENSA DEL SECTOR FERROVIARIO Y
SS.TT DE UGT CASTILLA Y LEÓN**



La alta velocidad pone en jaque a las empresas de autobús que viajan a Madrid

**Las compañías de transporte terrestre pueden desaparecer a medio plazo con la entrada del AVE en el noroeste
La patronal a la que pertenece Alsa denunciará a Renfe por «competencia desleal»**

Lagun Air se plantea suprimir el vuelo a Madrid si con el AVE «carece de sentido»

Alejo: «El AVE, de los más puntuales de Europa»

Análisis: Poco pastel para muchos comensales

S. C. ANUNCIBAY LEÓN

La llegada de la era de la alta velocidad supone el inicio de una batalla polarizada en las distintas compañías de transporte terrestre para atraer al mayor número de clientes y cerrar cada ejercicio con unos resultados rentables y garantes de la viabilidad económica de las empresas. Pero el compromiso del Gobierno de conectar de aquí al 2020 todas las capitales de provincia a través del AVE coloca en una posición preferente a Renfe, sociedad que aparece como la mejor situada para liderar el sector. Las nuevas circunstancias preocupan, y mucho, a las compañías de autobuses, en menor medida a las de aviones, porque saben que dejarán de ser competitivas a medio plazo si la sociedad ferroviaria mantiene las tarifas reducidas marcadas con la nueva estrategia comercial implantada por su presidente José Salgueiro.

Un mes desde su bautismo

Qué la ciudad cuente desde el 23 de diciembre con tres trenes Alvia de ida a Madrid y otros tres de vuelta implica un aumento de la oferta para la misma demanda, pero el ferrocarril aventaja al bus porque sólo tarda en cubrir el trayecto 2 horas y 46 minutos frente a las tres y media del autocar, y además la diferencia en el precio es mínima o incluso es hasta más barato el del Alvia, ya que si se compra por Internet con quince días de antelación sólo cuesta 15,40, cinco euros menos que el Alsa, aunque ésta cuenta con nueve frecuencias diarias más que el tren.

Lo que son ventajas para los ciudadanos son contratiempos para las concesionarias de autobuses y, por eso, la patronal Fenebus, a la que pertenece Alsa, empresa que cubre la ruta entre León y Madrid, ha anunciado su intención de emprender acciones legales en contra de Renfe y llevar el caso ante el tribunal de la competencia tras

interpretar, en el contrato-programa de la empresa pública, que no comenzará a obtener beneficios hasta el 2010. El director de Fenebus, José Luis Pertierra, recuerda que «si los trayectos de alta velocidad y media distancia no se consideran esenciales, Renfe debe competir en igualdad de condiciones con el resto de empresas de transporte y esto exige plusvalías en la prestación del servicio».

Pivota en la normativa

A juzgar por lo que dice la legislación vigente sólo los cercanías y los regionales, por su condición de asistencia pública, pueden percibir subvenciones por parte de las administraciones. Y en este sentido, Pertierra critica «la falta de atención» que recibe la comunicación por carretera en la solución de los problemas financieros derivados del fuerte endeudamiento producido por las concentraciones empresariales, el excesivo precio del carburante, el peaje que supone la firma de convenios colectivos elevados para evitar la conflictividad en el sector y la política del Ministerio de Fomento de sacar a concurso todas las concesiones de su competencia a la finalización de los plazos y la consiguiente incertidumbre para los operadores, a lo que hay que unir la nueva política comercial del ferrocarril y la puesta en marcha de la vía de ancho internacional desde el centro del país hasta Valladolid, lo que implica un desplazamiento del actual mercado para el tránsito por carretera, competencia del ferrocarril en los tramos coincidentes.

Los propietarios de las flotas de buses consideran que las ayudas que recibe Renfe, para equilibrar sus presupuestos, podrían llegar a considerarse «ayudas de Estado» y ser, por tanto, «ilegales de conformidad» con la actual normativa comunitaria.

«Si los trayectos de alta velocidad y media distancia no se consideran esenciales, Renfe debe competir en igualdad de condiciones»

«Las ayudas que recibe la compañía ferroviaria para equilibrar sus presupuestos, podrían llegar a considerarse ayudas de Estado»

«Sólo los servicios de cercanías y regionales pueden recibir subvenciones»

JOSÉ LUIS PERTIERRA

Director de Fenebus

Poco pastel para muchos comensales

Renfe aventaja a las aerolíneas y empresas de transporte terrestre en la carrera por liderar un sector que dejará ganadores y vencidos. El impacto del AVE será para muchos virulento

S. C. ANUNCIBAY LEÓN

El impacto de la línea de alta velocidad entre Madrid y Valladolid será, sin duda, virulento para las compañías de autobús que ven peligrar su viabilidad económica si al final se cumplen las previsiones de multiplicar por cinco el tráfico de viajeros en tan solo tres años.

El aumento de clientes en el transporte ferroviario es inversamente proporcional al descenso que sufrirán las aerolíneas y las empresas privadas de comunicación terrestre que como no se adapten al nuevo concepto de movilidad se verán abocadas al ocaso. El balance de la nueva infraestructura férrea ya concede un aumento del 44,5% de usuarios en el servicio entre León y Madrid, utilizado desde el 23 de diciembre hasta el 17 de enero por más de seis mil personas, frente a las 4.210 del mismo periodo anterior.

Ese incremento tendrá una incidencia negativa en los autocares de Alsa que cubren el mismo trayecto y en el enlace aéreo con Madrid, aunque, por el momento, las empresas prefieren no dramatizar y esperar a que pasen los meses para reconocer la pérdida de poder en el sector.

Pero el tiempo no será venda para cubrir unas heridas que lejos de cicatrizar irán a más una vez comience a dibujarse la cohesión territorial de todo el país mediante los AVE, capaces de recortar los tiempos de viaje de una manera exponencial y con garantías en la puntualidad reforzadas con la devolución de parte del importe si éstas no se cumplen.

«El Gobierno aplica un trato desigual»

LA PATRONAL

La patronal de autobuses Fenebus, a la que pertenece Alsa, insiste en la «desigualdad de trato» aplicada por el Gobierno en la política de transportes intermodal y los empresarios no esconden su preocupación por el hecho de que la nueva situación termine con la desaparición del mercado del principal competidor del ferrocarril, el autocar.

Así, según se establece en los Presupuestos Generales del Estado, Renfe cobrará más de 2.600 millones de euros en el periodo 2006-2010 para cubrir su déficit de explotación. De esta cantidad, más de 1.665 millones serán destinados a subvencionar los servicios de cercanías y media distancia, y 400 cubrirán el déficit de alta velocidad y larga distancia.

Suben unas, bajan otras

Al mismo tiempo, se contempla un incremento del 6% para las tarifas de los servicios de cercanías en el 2008, así como un aumento del 5% para los precios de media distancia. Estos servicios, calificados como públicos, que dan cobertura a las necesidades de movilidad obligada a los ciudadanos, contemplan una subida de precios que duplica la inflación prevista mientras que las frecuencias de alta velocidad reducen hasta más de la mitad sus tarifas, situándose en niveles de precios de autobuses, lo que resulta «claramente discriminatorio» respecto al resto de modos privados para viajar.

Con estos condicionantes es «incomprensible» que la política de precios de la empresa ferroviaria sea la de reducir los billetes hasta en un 60%, «a pesar de que no tienen la calificación de utilidad pública» y, por tanto, «no deberían ser objeto de subvenciones o ayudas a la explotación», reprocharon desde la patronal.

Esta estrategia genera «fuertes distorsiones» en el resto de áreas que constituyen el mercado: aviación y comunicación por carretera.

«El AVE, de los más puntuales de Europa»

El delegado del Gobierno en Castilla y León, Miguel Alejo, afirmó ayer que, según reflejan varios informes europeos, «la alta velocidad en España es de las más puntuales y más rápidas de Europa». Además, calificó como «un hecho externo» el corte y desaparición de 20 metros de cable de la catenaria de la línea Madrid-Segovia-Valladolid de ayer y que provocó retrasos en trenes que afectaron a un millar de personas.

El representante gubernamental remarcó que la avería en el sistema de electrificación no hizo necesario la suspensión del servicio, sino que obligó al establecimiento de una vía única entre la estación de Madrid-Chamartín y la localidad de Tres Cantos, lo que derivó en demoras de distinta consideración en algunos trenes.

Un total de 949 viajeros de la línea del AVE que une Madrid y Valladolid sufrieron retrasos en sus trayectos que oscilaron entre los 22 y los 85 minutos, según fuentes de Renfe. Las incidencias se produjeron entre las 6.42 horas de la madrugada y las 9.53 horas. En este sentido, la presidenta del Grupo Municipal Socialista, Soraya Rodríguez, exigió ayer al alcalde Javier León de la Riva, que se disculpe públicamente con Magdalena Álvarez por sus «insultos» de ayer, y se retracte de sus «sarcásticas declaraciones» sobre los retrasos.

Renfe renovará mañana el Talgo que une León y Burgos con Barcelona y reducirá el tiempo entre la ciudad condal y Vigo

Renfe renovará el tren diurno que enlaza León y Burgos con Barcelona, Galicia y Asturias mañana sábado, mediante composiciones Talgo S-4 modernizadas que mejoran notablemente las condiciones de confort e interiorismo de los actuales S-3 y reducirá 25 minutos el tiempo de viaje en el trayecto Vigo-Barcelona.

Este tren realiza paradas en León y Burgos y circula, en horario diurno, todos los días de la semana en la relación Barcelona-Gijón, mientras que la conexión con Galicia alterna como origen/destino las estaciones de A Coruña y Vigo. Durante 2007, este tren fue utilizado por 221.988 viajeros, informaron a Europa Press fuentes de Renfe.

La composición tipo de este tren está formada por dos coches de clase preferente, tres coches de clase turista y un coche cafetería, con una capacidad total de 148 plazas (52 en preferente y 96 en turista). Las prestaciones comerciales son las habituales en el producto Talgo, como servicio de cafetería, audio-vídeo en todo el tren o la revista Paisajes en clase preferente.

La nueva programación comporta una reducción de 25 minutos del tiempo de viaje en la relación Vigo-Barcelona. A partir del sábado este tren saldrá de Vigo a las 8.00 horas y no a las 7.35 como hasta ahora y llegará a Barcelona a la misma hora que actualmente, esto es, a las 23.24.

Estos trenes disponen de cupos de plazas para su venta por medios de las tarifas de promocionales Estrella y Web, que ofrecen descuentos del 40 y el 60 por ciento sobre la tarifa general.

La renovación de estos trenes se realizará los días 26, 27 y 28 de enero próximos. El día 26, las nuevas composiciones prestarán servicio en el sentido Barcelona-Gijón/A Coruña ; el día 27, se realizarán las conexiones Barcelona-Vigo y Gijón/A Coruña-Barcelona; y el día 28 se completará la operación con el tren Vigo-Barcelona.

ADIF destinará tres millones de euros en 2008 y 2009 a la modernización y mejora de la línea Madrid-Aranda-Burgos

El Boletín Oficial del Estado (BOE) publicó hoy la resolución del 17 de diciembre de 2007 por la que se encomienda a ADIF las inversiones necesarias en la red ferroviaria de interés general, lo que incluye una partida de tres millones de euros para la modernización y mejora de la línea Madrid-Aranda-Burgos.

Según los datos recogidos por Europa Press, los tres millones de euros se invertirán en dos anualidades y así en 2008 se destinarán a la línea Madrid-Aranda-Burgos 150.000 euros, mientras que la mayor inversión, 2,85 millones, se llevará a cabo a lo largo de 2009.

Además de la modernización de esta línea algunos de proyectos y obras afectarán a la red de cercanías, al núcleo de Barcelona, al intercambiador de Martorell, la sustitución de nuevas instalaciones, la catenaria Mataporquera-Reinosa o el plan de renovaciones integrales.

Se renovará la catenaria entre Mataporquera y Reinosa

El tramo, incluido en la línea Palencia-Santander, tiene 107 kilómetros

Adif, entidad pública empresarial adscrita al Ministerio de Fomento, ha aprobado la licitación del contrato de obras de renovación total y compensación independiente de la catenaria del tramo Mataporquera-Reinosa, de vía única y 107,04 kilómetros de longitud, incluido en la línea Palencia-Santander.

El presupuesto global del contrato licitado asciende a 8.662.918 euros y el plazo previsto de ejecución es de treinta y seis meses, informó la entidad.

El proyecto de modernización y compensación de la catenaria en este tramo contempla la renovación total de las instalaciones, incluyendo actuaciones básicas como la sustitución de los actuales postes; desmontaje de equipos de vía general y su sustitución por nuevos equipos; sustitución de pórticos de estación por nuevos pórticos rígidos; desmontaje de las catenarias actuales y montaje de las nuevas (sustentador, hilos de contacto y péndolas), así como la instalación de nuevos equipos de compensación independientes en la catenaria.

El objetivo fundamental de todas estas actuaciones, según Adif, es conseguir una mayor duración y resistencia de la línea aérea de contacto, así como mejorar la alimentación de la corriente eléctrica.

La renovación de la catenaria, persigue, en último término, la prevención de averías o minimizar las posibles consecuencias de las mismas. Como resultado, el proyecto pretende dotar de una mayor fiabilidad a sus instalaciones y asegurar, de este modo, la regularidad de las circulaciones ferroviarias.

El proyecto de renovación de catenaria entre Mataporquera y Reinosa forma parte del Plan de Inversiones 2007-2010, previsto por el Contrato-Programa Adif-Ministerio de Fomento, cuyo objetivo es llevar a cabo las actuaciones necesarias para incrementar la calidad de la infraestructura y garantizar los estándares demandados por los operadores ferroviarios, con especial énfasis en los apartados de renovación de vía y modernización de catenaria.

LOS DIEZ TRAMOS AVE VALLADOLID-BURGOS INICIAN SUS PROYECTOS TRAS AÑOS DE LETARGO

Avances generalizados. El TAV es una realidad en la región con su conexión con Madrid desde hace un mes. Ahora la expansión de la línea hacia el norte cuenta con los tramos en concurso o adjudicados.

REDACCIÓN

Tuvieron que pasar cuatro años, desde diciembre de 2002 hasta octubre de 2006, para que el trazado del tramo de alta velocidad entre Valladolid y Burgos superara el trámite clave. Hace ahora quince meses, el Ministerio de Fomento aprobaba el estudio informativo del corredor de la línea ferroviaria, que será de nueva construcción y casi paralela a la actual, lo que a su vez daba pie al inicio de los proyectos. Mientras, la alta velocidad es una realidad en la región tras la puesta en funcionamiento hace un mes de la línea entre Madrid y Valladolid.

Desde entonces cada uno de los diez tramos en los que se subdivide la línea también ha ido saliendo a licitación. Uno detrás de otro, el conjunto dibuja un panorama mucho más alentador que el de hace unos meses, pues a los concursos de redacción de las plataformas se unen proyectos sobre las expropiaciones y estudios geológicos preparatorios. Está lejos el día en el que la línea de alta velocidad llegue hasta Burgos prolongada desde Valladolid, pero al menos los pasos iniciales permiten ser optimistas.

Tras muchos meses aparcados, los proyectos han salido a la luz casi al mismo tiempo que se inauguraba la línea con la capital vallisoletana. Distintos responsables del Gobierno, entre ellos el secretario de Estado de Infraestructuras, Víctor Morlán, han reconocido que el tramo hasta Valladolid no cobrará su pleno sentido hasta que la red de altas prestaciones sea extendida hacia Galicia, Asturias, Cantabria y el País Vasco.

(más información en el periódico impreso)

Aveiro augura que la conexión por TAV será dentro de 10 ó 15 años

EL presidente de la Junta de Castilla y León, Juan Vicente Herrera, transmitía en la reciente cumbre Hispano-lusa de Braga al Ejecutivo central sus más que razonables dudas sobre el cumplimiento de la ejecución del enlace ferroviario del Tren de Alta Velocidad (TAV) entre Salamanca y Aveiro, fijada para 2015 –en un encuentro bilateral en 2003–.

“La fecha de finalización está en este momento congelada”, afirmaba Herrera, que recibía el respaldo institucional deseado para incentivar las obras en el tramo de conexión entre Portugal y España a través de Salamanca, una vez proclamado por los representantes del Gobierno central que en 2010 llegará el TAV hasta la capital desde Medina del Campo (Valladolid), conectando de esta manera con la capital de España.

A. R. I./E. S. C.

“Haremos todo para que el proyecto sea una realidad, pero la verdad es que todavía no se nos ha comunicado nada en lo que respecta a las fechas finales de ejecución”, puntualiza el alcalde de Aveiro, Élio Maya, a TRIBUNA, tras confirmar la colaboración que ofrece a Refer (el órgano gestor de la infraestructura ferroviaria en Portugal), y a la Red Ferroviaria de Alta Velocidad (Rave), compañía pública portuguesa encargada de los corredores de Alta Velocidad, para los proyectos de conexión ferroviaria entre Oporto y Lisboa y entre Aveiro y Salamanca.

El alcalde de Aveiro tilda la conexión entre ambas capitales de “reto”, estimando una materialización de las gestiones en vías férreas “en un horizonte próximo de diez o quince años”.

Al igual que en Salamanca, pero sin tanta concreción, en la capital portuguesa estudian la ubicación de la futura estación que reciba el TAV, que merece reseñar, según recalcan los técnicos de infraestructuras del Ministerio de Fomento, será de transporte mixto (personas y mercancías).

El Consistorio luso confiere a la comunicación con Salamanca a través de vía férrea una importancia supina, dado que sirve “como polo fundamental de logística para el Puerto de Aveiro”, puesto que es el punto comercial más próximo a la frontera española a través de la A-25, reforzando de esta manera la economía nacional “debido a las potencialidades de unión que permite”, resuelve Élio Maya.

Mientras, el proyecto básico del enlace entre Salamanca y Medina del Campo

(un tramo de unos 60 kilómetros) ya está redactado y a punto de aparecer publicado en el BOE, una vez garantizada la aprobación del proyecto de impacto medioambiental de la zona. Ahora resta licitar la obra y construir la infraestructura en los años 2009 y 2010, según los cálculos previstos y reiterados por el delegado del Gobierno en Castilla y León, Miguel Alejo, durante los últimos meses.

El PP impulsará el AVE a Santander «aunque no va a ser tarea fácil»

Advierte que el trazado desde Burgos puede suscitar «intereses contrapuestos» en la región, defendidos desde Valladolid y Palencia

G. ARCE

El Partido Popular se ha comprometido ante la patronal y los sindicatos mayoritarios a impulsar en su programa electoral el proyecto de construcción de la línea de AVE Burgos-Santander, aunque reconoce que «no va a ser tarea fácil» su inclusión en el Plan Estratégico de



De i. a d.: Berzosa, Rico, Alonso, Velasco, Sierra y Juez, en la sede del PP

Infraestructuras y Transportes (PEIT) cuando se revise en 2008, dado que el trazado propuesto, que reemplazaría al Valladolid-Palencia-Santander, despierta «intereses contrapuestos» en la Comunidad.

El presidente del PP burgalés, César Rico, que encabezó la reunión a la que asistieron Roberto Alonso (FAE), Julián Juez (UGT), Raúl Sierra y Fidel Ángel Velasco (CCOO), matizó que la responsabilidad de esta gran infraestructura está en manos del Ministerio de Fomento, «que debe de liderar esta opción, sin perjuicio de que se escuche a las comunidades afectadas por el trazado».

«Vamos a estudiar el proyecto y todas su alternativas, proponer que se reconsidere (en el PEIT) y, cuando tengamos encima de la mesa todos los datos, tomaremos la decisión que tenga más interés para la provincia de Burgos», señaló Rico, quien destacó la importancia de que esta iniciativa esté avalada por el Plan Estratégico, es decir, por el conjunto de la sociedad burgalesa.

También recordó que en su programa irá el impulso de la línea directa Madrid-Aranda-Burgos, mejorando sus condiciones y trazado y convirtiéndola en una línea de «altas prestaciones».

Por otro lado, el presidente del PP también dio su respaldo al Parque Tecnológico, para el que la patronal y los sindicatos reclaman la máxima celeridad posible, y advirtió que los 30 millones de euros contemplados en los presupuestos de la Comunidad manifiesta la «clara voluntad política» del Gobierno de Juan Vicente Herrera de darle un impulso importante en 2008. Gesturcal prevé tener concluido el proceso de expropiación en mayo y licitar las obras a mediados de año.