

RENFE HA EXPERIMENTADO UNA RÁPIDA
EXPANSIÓN INTERNACIONAL EN LA ÚLTIMA
DÉCADA



Proyección exterior

■ Texto: Javier R. Ventosa

De operador de ámbito nacional a empresa con proyección internacional como responsable del desarrollo de algunos de los mayores proyectos ferroviarios en el mundo (líneas de alta velocidad La Meca-Medina y Dallas-Houston, Tren Maya), la evolución de Renfe en la última década ha sido vertiginosa. La internacionalización de la actividad, antaño algo secundario, es hoy un pilar estratégico para el crecimiento de la compañía, que busca reducir la dependencia del liberalizado mercado ferroviario español.



► Renfe es responsable de la explotación de la primera línea de alta velocidad construida en un desierto. AL SHOULA CONSORTIUM

El distinto ancho de vía ha obstaculizado históricamente la conexión ferroviaria entre España y Francia, vía natural de acceso al norte de Europa. Esta realidad ha condicionado los 80 años de vida de Renfe, volcada desde sus orígenes en el mercado nacional y limitada en su proyección exterior a dos rutas nocturnas con Portugal, la presencia en organismos internacionales y la importación de trenes. En 1969, la tecnología de rodadura desplazable derribó la barrera pirenaica y franqueó el

paso de trenes de pasajeros sin trasbordo en la frontera (solo los coches, las locomotoras se quedaban en España). Con esta innovación, Renfe inició una serie de servicios internacionales nocturnos (Catalán Talgo, Talgo Camas y su sucesor Trenhotel en los 90, con líneas a Francia, Suiza e Italia, coexploradas con el operador galo SNCF), que circularon hasta hace unos años. Sobre esta cooperación vecinal se construyó la actividad exterior de la empresa. A partir de 1992, la asociación con el exitoso

AVE proyectó internacionalmente la marca Renfe, al tiempo que la compañía iniciaba proyectos de cooperación en el norte de África.

Con el nuevo siglo, el proceso de liberalización del ferrocarril en Europa –origen de Renfe Operadora en 2005– y el crecimiento de la red AVE marcaron un nuevo rumbo para la compañía. En este contexto se gesta la estrategia de internacionalización de la empresa, puesta en marcha en 2009 con la creación de la Dirección de Internacional y recogida como uno de los 10 retos del Plan Estratégico 2010-2012. La estrategia priorizó el proceso europeo de apertura a la competencia del transporte internacional de viajeros y mercancías como base de futuros servicios directos a Francia en el mismo ancho de vía y con trenes y maquinistas homologados para operar allí. De cara a ese escenario, Renfe y SNCF crearon la sociedad Elipsos Internacional y Adif aceleró las obras para conectar con el país vecino en ancho estándar (LAV Barcelona-Figueras, sección Figueras-Perpiñán y tercer hilo Barcelona-Figueras). El Plan también reorientó la tradicional actividad de cooperación internacional hacia un modelo de desarrollo de negocio internacional y promovió una más activa presencia de Renfe en los organismos internacionales. Y apostó por exportar a otros países su experiencia como operador de líneas de alta velocidad y convencionales en España: en el año de la aprobación del Plan, optó a cuatro licitaciones internacionales.

Servicios con Europa

En 2010, en el marco de esta fase de la liberalización, Renfe comenzó a normalizar su relación ferroviaria con Europa mediante el establecimiento de conexiones directas con Francia a través del nuevo túnel de



► Tren AVE S-100 ante las bocas del túnel transfronterizo de Perthus. RENFE-SNCF EN COOPERACIÓN

Perthus. En mercancías, se abrieron líneas de carga desde el puerto de Barcelona hasta Lyon y Milán, por primera vez sin ruptura de carga en la frontera. En pasajeros, la alianza con el operador galo, bautizada como Renfe-SNCF en Cooperación, inició la explotación conjunta de servicios comerciales directos de alta velocidad entre ambos países en dos fases: en diciembre de 2010, con trenes franceses entre París y Figueres y su continuidad por vía convencional hasta Barcelona con material de Renfe; y desde diciembre de 2013, con trenes de alta velocidad en todo el trayecto tras la inauguración del tramo de alta velocidad Barcelona-Figueres y la unión de las redes ferroviarias de ambos países en ancho estándar.

Desde esta fecha, los trenes AVE S-100 de Renfe y TGV Eurodúplex de SNCF ofrecen cuatro conexiones internacionales de alta velocidad (Barcelona-París, Barcelona-Lyon, Barcelona-Toulouse y Madrid-Marsella), con siete frecuencias diarias por sentido, que



Desde diciembre de 2013, Renfe y el operador galo explotan conjuntamente los servicios directos de alta velocidad entre los dos países.

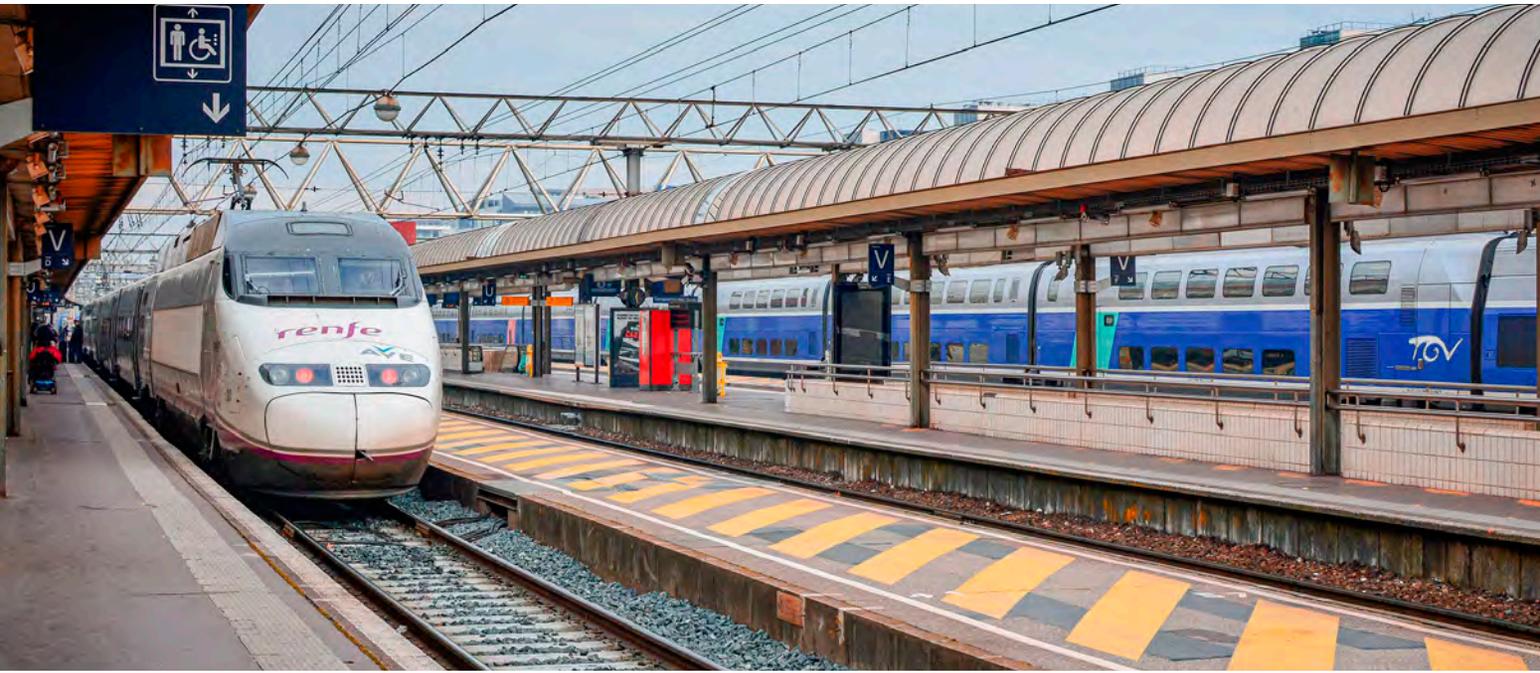


► Mapa de la red Elipso. RENFE-SNCF EN COOPERACIÓN

enlazan 21 ciudades de España y Francia. En estos 10 años, solo interrumpidos por el covid-19, algo más de 6,1 millones de viajeros han utilizado estos servicios internacionales, cuyo estreno supuso la desaparición de los Trenhotel.

En la otra frontera peninsular, con un tráfico limitado durante décadas a dos servicios nocturnos

de Trenhotel (Madrid-Lisboa y Lisboa-Hendaya), un acuerdo bilateral relanzó en julio de 2013 el Tren Celta, servicio convencional entre Vigo y Oporto operado por Comboios de Portugal con automotores diésel alquilados a Renfe, sin cambio de maquinista en la frontera, que vertebra la eurorrección Galicia-Norte de Portugal.



► Un AVE S-100 hace su entrada en la estación de Lyon. RENFE-SNCF EN COOPERACIÓN

Tras la supresión de los Trenhotel a raíz del estado de alarma, es hoy la única conexión entre ambos países, aunque existen planes para establecer relaciones transfronterizas de alta velocidad.

El proyecto Haramain

El Plan Estratégico 2010-2012 se había marcado como meta ganar una gran licitación internacional. Ese objetivo se alcanzó en octubre de 2011 con la adjudicación de la fase II del proyecto Haramain High Speed Rail (Arabia Saudí) al consorcio Al Shoula, formado por 12 empresas españolas (entre ellas Renfe, Adif e Ineco, dependientes del entonces Ministerio de Fomento) y dos saudíes. La fase II de la línea de alta velocidad La Meca-Medina, primera del mundo en el desierto, contemplaba la construcción de la vía y los sistemas asociados de 450 kilómetros de plataforma previamente ejecutada, el suministro de 35 trenes y la explotación comercial y el mantenimiento de la línea durante siete años, ampliables a 12. El importe



► Automotor de la serie 592 del Tren Celta, estacionado en Vigo-Guixar. ATLÁNTICO DIARIO

final del contrato (7.100 M€) lo ha convertido en el mayor de empresas españolas en el exterior. Su ejecución ha sido un desafío para

el consorcio, obligado a desarrollar técnicas constructivas y tecnologías pioneras para garantizar el funcionamiento de la infraestructura

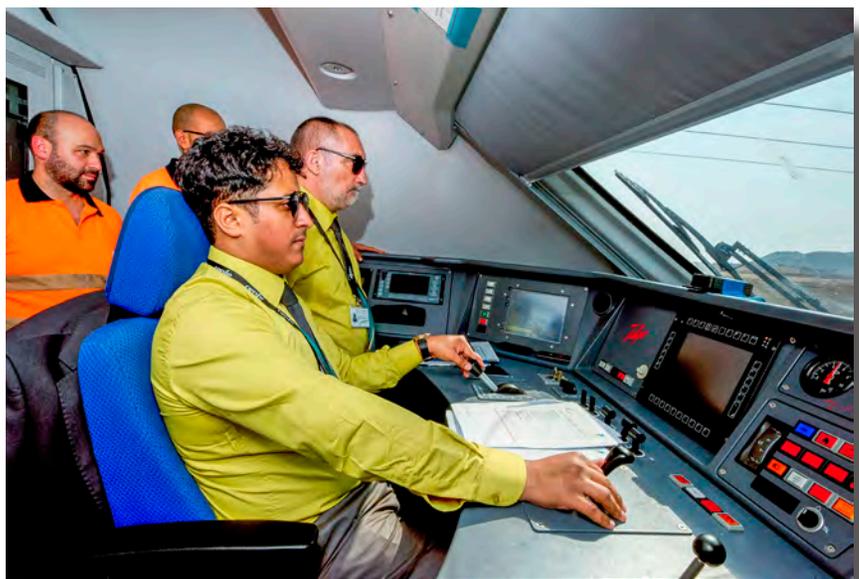


Los dos talleres de mantenimiento de la línea han sido co diseñados por Renfe. CONSORCIO ESPAÑOL ALTA VELOCIDAD MECA MEDINA

y los trenes en un entorno hostil caracterizado por las altas temperaturas, la arena y los vientos desérticos.

Renfe es el líder del consorcio (y su máximo accionista) en las dos fases del proyecto, desarrollando su labor a través de la filial Renfe KSA (su plantilla actual de 433 empleados, entre ellos 400 saudíes y 36 expatriados españoles, es la mayor del consorcio), con apoyo del personal desplazado desde España. En la fase de construcción (CAPEX), entre 2013 y 2018, se ha encargado de la formación del personal de conducción, comercial y del centro de control, el diseño de los talleres de mantenimiento (Medina y La Meca) y la preparación de la operación comercial. En la fase de operación y mantenimiento (OPEX) ejerce la explotación de la línea.

Esta segunda fase ha venido precedida de una etapa de preoperación comercial sin todas las prestaciones en la línea, pactada con el cliente, y desarrollada entre octubre de 2018 y marzo de 2020, cuando el servicio se canceló por la covid-19. En esta etapa, Renfe ha prestado 3.300 servicios comerciales a un millón de viajeros, con un índice de puntualidad media del 95%, superando la prueba de fuego de los dos periodos de peregrinación a los lugares santos musulmanes y ratificando la seguridad, fiabilidad y rapidez de los trenes. El servicio se reanudó el pasado 31 de marzo, con hasta 30 frecuencias diarias en una línea ya explotada



► Renfe ha formado al personal saudí de conducción. CONSORCIO ESPAÑOL ALTA VELOCIDAD MECA MEDINA

► Tren Talgo 350 SRO estacionado en la terminal de Yeda. CONSORCIO ESPAÑOL ALTA VELOCIDAD MECA MEDINA



con las máximas prestaciones (velocidad de 300 km/h, cinco estaciones, ramales...). Ese día arrancó oficialmente la fase OPEX y su periodo de cómputo. Esto significa que Renfe explotará la línea hasta marzo de 2028, o hasta 2033 si el cliente prorroga el plazo.

El proyecto Haramain, considerado como el mayor éxito del sector ferroviario español en el exterior, ha demostrado la capacidad de Renfe para afrontar los proyectos más exigentes en cualquier lugar del mundo, reforzando su proyección como operadora internacional de referencia, y está sirviendo a la compañía como banco de pruebas para futuros proyectos. Con el AVE del desierto, que ha enraizado entre los empleados la internacionalización como parte nuclear de la cultura de empresa, comienza formalmente la apuesta de la operadora por el crecimiento exterior y por la apertura de nuevas vías de negocio fuera de España.

Pilar estratégico

En paralelo a este macroproyecto, Renfe se ha preparado en los últimos años para afrontar la apertura a la competencia de los mercados domésticos europeos, una nueva fase de la liberalización del ferrocarril que, además de poner fin a su monopolio en alta velocidad en España a partir de 2020, abre la puerta para su acceso como operador a los mercados ferroviarios de la UE. Fuera de Europa, la acción exterior de Renfe en este periodo se ha centrado en las licitaciones de proyectos de alta velocidad y convencionales que han proliferado en distintas regiones. También ha mantenido las líneas características de su actividad exterior: los servicios con Francia y Portugal, la presencia en organismos y foros internacionales, la cooperación con



► Personal de Renfe durante un ejercicio de evacuación del tren. AL SHOULA CONSORTIUM

El proyecto Haramain (línea de alta velocidad La Meca-Medina) representa un antes y un después en el proceso de internacionalización de la operadora.



PROYECTOS EN EUROPA

En su estrategia de internacionalización, Europa es un área prioritaria para Renfe, que en 2020 abrió una oficina en Bruselas para tener acceso de primera mano a toda la información sobre las decisiones en materia ferroviaria que toman las instituciones comunitarias. Actualmente participa en varias iniciativas para hacerse con el primer proyecto en esta región.

Países bálticos. Un consorcio formado por Renfe, Ineco y el operador germano DB es finalista en el concurso de *shadow operator* (consultor hasta el lanzamiento de la operación comercial) del proyecto Rail Báltica, corredor de alta velocidad para pasajeros y mercancías que enlazará las tres repúblicas bálticas (Estonia, Letonia y Lituania) y conectará con la red europea TEN-T en Polonia. Con 870 kilómetros de longitud y presupuesto de casi 6.000 M€, es uno de los mayores proyectos ferroviarios de Europa y su entrada en servicio se prevé para 2027. El consorcio hispano-alemán compite contra los operadores de Francia e Italia.

Francia. En este país, un mercado clave en su apuesta por el crecimiento internacional, Renfe participa en varias licitaciones de operación de servicios públicos (OSP, liberalizados en 2020). En los segmentos de Regionales (TER) y Cercanías, concurre a sendos concursos en las regiones de Hauts-de-France (tres líneas) y Grand Est, que se fallarán en 2022 y 2023 respectivamente, y estudia presentarse a otras licitaciones. Además continúa trabajando para hacer realidad la operación en las líneas de alta velocidad del país. Pese a las dificultades técnicas y burocráticas en el proceso de liberalización en Francia, Renfe espera poner en marcha la línea París-Lyon-Marsella a partir de 2024.

Centroeuropa. En la República Checa ultima la adquisición del 50% de la compañía Leo Express, que presta servicios también en Alemania, Eslovaquia y Polonia. La operación, de concretarse, abrirá el mercado centroeuropeo a Renfe, que podrá optar de forma inmediata a las licitaciones de OSP en estos países y mejorará su posicionamiento de cara a los proyectos de alta velocidad en la región.

Reino Unido. Renfe dispone del PQQ Passport, documento que faculta para concurrir a los concursos de concesión de franquicias ferroviarias en el país. La operadora ha optado hasta ahora sin éxito a varios concursos y explora nuevas oportunidades en el mercado británico.

El Plan Estratégico 2019-2023 establece por primera vez la internacionalización como principio clave para el crecimiento de la compañía.

otros países y las relaciones con otros operadores ferroviarios.

El Plan Estratégico 2019-2023, aprobado en enero de 2019 de cara a la nueva fase de la liberalización de los mercados europeos, y con la experiencia saudí en fase de preoperación, sitúa por primera vez la internacionalización como principio estratégico de la compañía y la considera como uno de los tres pilares de Renfe en su camino para ser un operador de primer nivel y competir de igual a igual con sus pares europeos. Esta expansión exterior tiene como objetivos “seguir creciendo y corregir la pérdida de ingresos que va a suponer la competencia interna”, en palabras del presidente del Grupo. Es decir, la diversificación del negocio para reducir la dependencia del mercado español y contrarrestar el impacto de la liberalización. Para compensar la previsible caída de ingresos, el Plan se ha fijado como meta que el



➤ Render del futuro tren del proyecto Rail Báltica. RAIL BALTICA



► Render Texas Central de su proyecto de tren de alta velocidad Dallas-Houston.

10% de los ingresos provengan del exterior en 2028, porcentaje que en la versión revisada por el impacto del covid-19 se eleva, como “objetivo aspiracional”, hasta el 20%.

Como líneas para alcanzar ese objetivo, el Plan establece dos principales: aprovechar las oportunidades que ofrece el mercado mundial de alta velocidad (el propósito es elevar las ofertas presentadas desde las dos actuales hasta 18 en 2028) y, como novedad, participar en concursos para operar líneas de servicio público (OSP) de Cercanías y Media Distancia, ya liberalizadas en varios países de la UE, valiéndose de la experiencia acreditada en este segmento en España. Otra vía para acceder a nuevos mercados es la adquisición de empresas. El incremento del negocio internacional, según el Plan, estará apoyado por una nueva estructura organizativa dentro de la compañía, que actualmente se está definiendo.

Proyectos en América

La expansión internacional de Renfe, iniciada en las arenas del desierto saudí, ha crecido en los dos últimos años con la adjudicación de contratos en dos grandes proyectos en América, uno en Estados Unidos y otro en México, de características muy dispares. En estos proyectos, que garantizan su presencia en ese continente durante años, la compañía desarrollará una oferta de servicios muy

versátil, que comprende desde consultoría de ingeniería hasta la operación y el mantenimiento.

El acceso al mercado de EE UU, clave en la estrategia de internacionalización, se ha logrado tras años de trabajo y dos intentos previos no coronados por el éxito (línea de alta velocidad de California y Cercanías de Los Ángeles). A finales de 2018, Renfe (junto a Adif e Ineco) fue contratada por Texas Central Partners, empresa privada de inversores texanos, como socio estratégico para asesorar en el desarrollo de la línea Dallas/Fort Worth-Houston, primer proyecto de alta velocidad mayoritariamente privado en este país y la mayor obra de infraestructura del estado de Texas. El proyecto promueve la construcción de una línea de pasajeros de 386 kilómetros, en su mayor parte elevada y con tres estaciones, que conectará la cuarta y la quinta economías del país (Texas Norte y Gran Houston) en 90 minutos. El material rodante seleccionado es el Shinkansen N700 japonés, que desarrollará una velocidad punta de 320 km/h. El coste del proyecto, uno de los mayores del mundo, asciende por ahora a casi 20.000 M€. La obra, que ejecutará un consorcio italo-estadounidense en un plazo de seis años, está a la espera del permiso definitivo de las autoridades para su inicio.

RELACIONES EXTERIORES

Además de los grandes proyectos en el exterior, Renfe lleva a cabo una intensa pero callada actividad internacional mediante su participación institucional en las principales organizaciones mundiales del sector (UIC, CIT, CER, UITP, ALAF o Eurofima), con el objetivo de hacer valer el punto de vista de la compañía en asuntos de trascendencia como normativa, regulación y tecnología ferroviaria.

Su acción exterior se proyecta también a través de las relaciones con países y empresas ferroviarias de cuatro continentes. El norte de África fue escenario de sus primeros proyectos de cooperación. Entre 1996 y 2004 asesoró a Túnez, Egipto y Marruecos en la modernización de sus ferrocarriles, y su unidad de mantenimiento desarrolló proyectos de rehabilitación de trenes. A principios de siglo aportó su experiencia a la transformación del sector ferroviario de República Checa de cara a su ingreso en la UE.

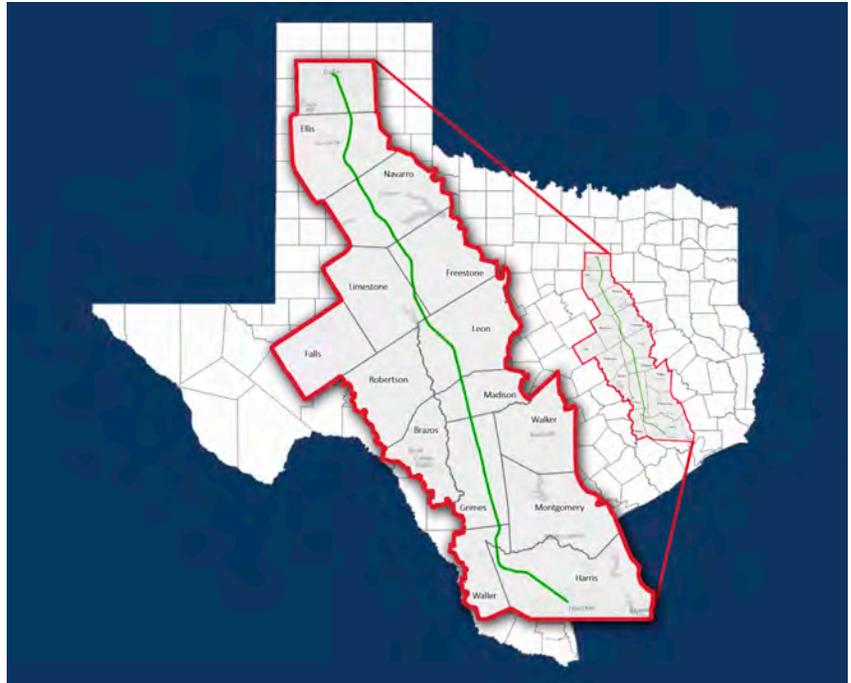
En la década pasada, la proyección exterior creció con la firma de varios convenios de cooperación para asesoramiento y asistencia técnica en ámbitos como explotación, mantenimiento, seguridad y material rodante. A través de ellos, Renfe ha participado en la modernización del ferrocarril en Latinoamérica (Ecuador, Bolivia, Perú, Costa Rica, Paraguay, Argentina y El Salvador) y en proyectos de hermanamiento (*twinning*), promovidos por la UE, para potenciar el ferrocarril en Egipto y Ucrania. También ha impartido programas de formación ferroviaria a Turquía, Uzbekistán y Rusia.

Estos convenios también han permitido el asesoramiento a países que aspiran a tener su propia red de alta velocidad (Israel, India, Rusia, Egipto) y el establecimiento de relaciones con empresas punteras en este segmento (Japan East Railways, China Railways Corporation, Korean Railroad Corporation) para intercambiar conocimientos y experiencias. Parte de estos convenios incluyen seminarios, cursos y visitas institucionales. En 2019, Renfe recibió en Madrid a delegaciones de 28 países.

EXPORTACIÓN DE TRENES

La venta de material rodante excendentario a otros países es otra actividad internacional de Renfe. En este siglo ha firmado acuerdos para la venta de locomotoras, coches de pasajeros, vagones de mercancías y suministros ferroviarios con Portugal, Argentina, Chile, Perú, Ecuador, Bolivia y Madagascar, entre otros. Por lo general, es material procedente de la extinta Feve (actual Renfe Ancho Métrico) que adquieren países con ese ancho de vía. También ha alquilado material rodante a operadores de Portugal (la serie 592 del Tren Celta) e Italia.

Renfe participa asimismo en operaciones de venta de material rodante de otras empresas ferroviarias españolas. Como antecedente de esta práctica, a finales de los 80 formó una alianza con Talgo para ayudar a este fabricante a comercializar sus trenes de tecnología pendular, lo que se tradujo en contratos con Estados Unidos y Alemania en los años 90. Más recientemente, en 2020, ha colaborado con el operador Serveis Ferroviaris de Mallorca (SFM) en la venta de 11 trenes diésel de segunda mano a Kenya Railways, destinados a potenciar el servicio de Cercanías de Nairobi.



► Mapa del trazado de la línea, que cruza Texas de norte a sur. TEXAS CENTRAL



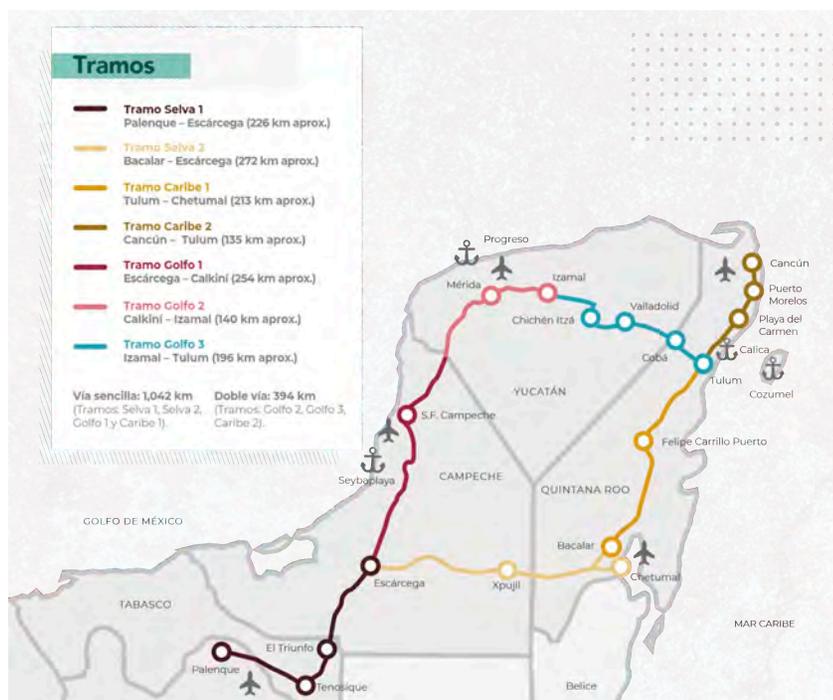
Desde 2019, Renfe ha abierto oficinas en EE UU, Francia, México y Bruselas para gestionar sus proyectos y explorar oportunidades en esos mercados.

► Los trenes de la línea texana estarán basados en la tecnología del Shinkansen N700 japonés. TEXAS CENTRAL





► Render de los andenes de la estación de Dallas. TEXAS CENTRAL



► Trazado del Tren Maya en la península de Yucatán. TREN MAYA

En diciembre de 2019, ambas partes acordaron ampliar hasta 2042 los cometidos y la vinculación de Renfe al proyecto, que se desarrolla en dos fases. En la fase inicial de diseño y construcción (hasta 2026), la compañía ejerce ya como *shadow operator* (operador en la sombra), un trabajo de apoyo al promotor durante la fase de obra y hasta el inicio de la operación comercial que comprende labores de consultoría (definición de los requisitos de la operación y

del mantenimiento, entre otros) y de supervisión (del material rodante y de los sistemas ferroviarios). En una segunda fase actuará como responsable principal de la operación de la línea durante 15 años, operando y manteniendo los trenes de origen nipón. Con este proyecto, la compañía espera facturar cerca de 4.600 M€, el mayor contrato exterior de su historia. La actividad se desarrolla a través de Renfe of America, filial creada en 2019 para el proyecto y

que también explora otras oportunidades de negocio en el mercado norteamericano.

En México, un consorcio formado por Renfe, Ineco y el operador alemán DB se adjudicó en diciembre pasado un contrato de 13,5 M€ para prestar servicios como *shadow operator* en el Tren Maya, el gran proyecto de desarrollo del sureste del país azteca. Esta iniciativa, prioritaria para el Gobierno mexicano y con un coste estimado de 6.500 M€, contempla la construcción de una línea convencional de 1.500 kilómetros, para tráfico de pasajeros y mercancías, que conectará los cinco estados de la península de Yucatán (Campeche, Chiapas, Tabasco, Quintana Roo y Yucatán), desde sus centros turísticos hasta las antiguas ciudades mayas. La línea alternará tramos de vía única y vía doble, estará parcialmente electrificada y será operada por trenes híbridos y eléctricos. Tendrá 19 estaciones, algunas tan emblemáticas como Palenque, Mérida, Cancún, Playa del Carmen y Tulum. La obra civil, ya iniciada en cuatro de sus ocho tramos, tiene una nutrida presencia de constructoras e ingenierías españolas, que lideran los consorcios adjudicatarios de la construcción de los tramos 2, 3 y 5 Sur.



► El presidente de México, durante la presentación del tramo 1 en Palenque. TREN MAYA



► Render de la estación de Valladolid (Yucatán). TREN MAYA



► Render de la estación de Playa del Carmen (Quintana Roo). TREN MAYA

► Render de la estación de Palenque (Chiapas), origen de la línea. TREN MAYA



El consorcio de Renfe asistirá durante tres años en la implementación del proyecto al Fondo Nacional de Fomento al Turismo (Fonatur), su promotor, pres-tándole apoyo de consultoría y supervisión durante el periodo de construcción y hasta el inicio de la operación comercial del primer tramo, prevista para 2023. Para desarrollar esta labor, la empresa ha abierto una oficina permanente en México. Con el Tren Maya, más el proyecto de Estados Unidos, Renfe se ha consolidado en el club de empresas con servicios de operador en la sombra, cada vez más demandados por las autoridades de operación ferroviaria del mundo.

Los proyectos americanos y el Haramain son la parte más visible de un crecimiento internacional tejido con la suma de numerosas acciones comerciales que suelen requerir años de maduración hasta fructificar. En este proceso de expansión, los mercados prioritarios para crecer son Europa, América, Medio Oriente y África. El segmento de alta velocidad es la línea de actuación preferente de la acción exterior de la compañía, que explora los proyectos que surgen en distintas regiones del mundo, al tiempo que en España ha estrenado la competencia interna. La atención se dirige también a las Cercanías/regionales, modo de transporte en auge por su sostenibilidad, con oportunidades en Europa debido a la liberalización de los servicios OSP, así como en América (hay proyectos en gestación en varios países, sobre todo en Centroamérica y Sudamérica) y África. Todos estos planes de expansión forman parte del futuro de una empresa dedicada hace apenas 10 años exclusivamente al mercado nacional y que hoy es una de las grandes exportadoras mundiales de movilidad. ■