

EL FUTURO DEL TRANSPORTE POR FERROCARRIL

Alberto Echeverri Domecq

Director relaciones internacionales - RENFE

Av. Pío XII, 116 - 28036 Madrid

Tfno: 91 733 20 33; Fax: 91 300 73 27

José María Peña Fustes

Departamento de Ingeniería Civil: Transportes

Universidad Politécnica de Madrid

E.T.S. de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos

Ciudad Universitaria, s/n - 28040 Madrid

Teléfono: 91 336 64 28; Fax: 91 336 64 28

RESUMEN

Es bien conocido que el ferrocarril se convirtió a lo largo del siglo XIX en el principal medio de transporte a media y larga distancia, pero la aparición de vehículos con motores de combustión interna empezó a erosionar dicha situación y muy especialmente desde el fin de la Segunda Guerra Mundial el papel del ferrocarril en el mercado del transporte ha estado en permanente descenso. En estos años finales del siglo XX el ferrocarril solo posee una cuota de mercado del orden de un 6% del total del tráfico del viajeros y del 15% del de mercancías. De acuerdo con las tendencias actuales, dicho proceso se mantendrá, con lo que si no se adoptan medidas, la cuota de mercado del ferrocarril en el transporte de mercancías puede llegar en el año 2.010 a ser del orden del 5%.

Por otro lado el ferrocarril ha desempeñado un papel significativo en el transporte relacionado con industrias pesadas tradicionales como las del acero y del carbón, las cuales en los últimos años han disminuido sus necesidades de transporte. El ferrocarril no ha sabido reaccionar con agilidad a los cambios en las diferentes demandas y diseña con grandes dificultades nuevos servicios, con lo

que en general tiene un problema de imagen que hace que los clientes le consideren normalmente como un medio de transporte ineficaz y caro.

Las reducciones de su actividad comercial han conducido a su vez a un aumento de los costes de los tráficos restantes y el resultado final es una espiral continua de precios y pérdidas en ascenso y de tráficos en retroceso.

Históricamente el ferrocarril ha tendido a mantenerse aislado de la necesidad del cambio al haber sido considerado como algo de importancia nacional y al haber estado dispuestos los Gobiernos a continuar financiando sus enormes déficits al menos hasta hace pocos años.

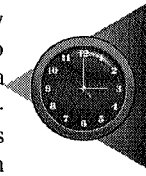
Sin embargo, en los momentos actuales, ningún Estado se muestra ya dispuesto a continuar financiando las pérdidas generadas por sus sistemas ferroviarios. En esta línea, la Comisión Europea a través de la Dirección General de Transportes, organizó en Mayo de 1996 un grupo asesor sobre el papel que los ferrocarriles pueden desempeñar en el progreso hacia una movilidad sostenible. Este grupo asesor constituyó una muy importante contribución al Libro Blanco que el Comisario Kinnock presentó en Julio de 1996. Ambos documentos sirven de base para las reflexiones siguientes:

1. SITUACIÓN GLOBAL

A lo largo del siglo XX los ferrocarriles se han transformado en organizaciones nacionales controladas por los diferentes Estados con unos elevados niveles de subvención y sometidos a una fuerte interferencia política. Los sistemas ferroviarios han tenido además fuerte trascendencia a escala nacional empleando a un gran número de trabajadores, factores ambos que han influido en que el tratamiento dado por los políticos a los ferrocarriles no ha sido el más adecuado para sus intereses a largo plazo. Por ejemplo, los políticos intentando evitar las huelgas en los ferrocarriles han impedido frecuentemente que los equipos directivos introdujesen las reformas que ellos mismos consideraban necesarias. Muchos ferrocarriles han contraído deudas enormes generadas por multitud de causas, frecuentemente de índole política. Una parte importante del problema procede de los requisitos impuestos a los ferrocarriles en su papel de servicio público sin prever la correspondiente remuneración. Los intereses de esas deudas pueden constituir un porcentaje importante de los costes de las compañías explotadoras, porcentaje que puede alcanzar incluso el 25%.



El hecho de que las inversiones en el ferrocarril deben competir con otras muchas prioridades del Gobierno han conducido a que estas inversiones hayan sido insuficientes y frecuentemente han estado condicionadas a la política y, como consecuencia, han estado económicamente mal orientadas. Por ejemplo la solución de los cuellos de botella a veces han sido retrasados porque solo afectaban a servicios de mercancías y era preferible realizar inversiones relacionadas con los trenes de viajeros. Pero no todas las culpas deben ser cargadas sobre consideraciones relacionadas con las interferencias políticas en la gestión de los ferrocarriles. También las compañías ferroviarias deben asumir su parte de culpa, ya que muchas se han convertido en organizaciones monolíticas muy alejadas de la realidad del mercado y con grandes dificultades para la innovación y la respuesta ágil y eficaz a las necesidades de sus clientes. Incluso en aquellos mercados en los que el ferrocarril debería ser un negocio floreciente, el sector resulta obstaculizado por las diferencias de distintos sistemas, reglamentaciones y compañías que se concentran en la explotación de los ferrocarriles en el interior de las fronteras nacionales. La competencia directa, es decir, las compañías de transporte por carretera, se han desarrollado frecuentemente bajo el paraguas de compañías multinacionales e incluso cuando no lo son no existen inconvenientes que impidan que un vehículo de una determinada compañía con sede en un país pueda transportar las mercancías directamente hasta un cliente de otro país. El resultado es que el servicio ofrecido por el transporte por carretera resulta mucho más sencillo para el cliente que el que ofrece el ferrocarril.



Los párrafos anteriores llevan a la conclusión inmediata de que la continuación de la situación global anteriormente esbozada sea sencillamente muy poco realista. Si nada cambia las redes ferroviarias quedarán reducidas exclusivamente a un núcleo central de servicios de viajeros y de mercancías de elevado volumen y el resto debería ser cerrado. El efecto sobre el sector del ferrocarril y sobre sus proveedores resultaría catastrófico. Refiriéndonos únicamente a la Unión Europea, una parte muy elevada de los 1,1 millones de viajeros quedarían en el paro y los efectos sobre las industrias proveedoras serían tremendos.

Por ello es inevitable replantear de forma radical el papel, la estructura y los métodos de explotación de los ferrocarriles en el seno de la Comunidad Europea y diseñar de esta forma un nuevo **FUTURO** para el **FERROCARRIL** basado en lo que realmente puede ser el **FERROCARRIL DEL FUTURO**.

2. REVITALIZACIÓN DEL FERROCARRIL

Los elementos necesarios para conseguir romper la inercia con la que se mueven los ferrocarriles, son los siguientes:

a) Reestructuración

Las Compañías ferroviarias necesitan reestructurarse de forma realmente eficaz, definiendo unos centros de ingresos y gastos directamente relacionados con los diferentes mercados del transporte a los que el ferrocarril puede atender. Por lo tanto, deben identificarse y concretarse cuales son los negocios esenciales para el ferrocarril y, fuera de ellos, la solución debe pasar por el establecimiento de asociaciones estratégicas con otras compañías explotadoras.

b) Finanzas

Es necesario desvincular progresivamente las compañías ferroviarias de los Estados respectivos, de tal forma que el dinero procedente del Estado debe destinarse a financiar servicios específicos y no a subvencionar pérdidas generales. Las compañías deben tener libertad para fijar sus propios objetivos comerciales y aceptar la responsabilidad de depender en mayor medida de sus propios resultados económicos.

c) Normativas

Las diferentes normativas nacionales causan muchas dificultades a la hora de hacer circular trenes por varios países. Es imprescindible solucionar este aspecto debido fundamentalmente a la existencia de diferentes tensiones eléctricas, diferentes sistemas de señalización, etc.

En materia de seguridad hay que establecer normas que eviten la aparición de discriminaciones entre los diferentes modos de transporte y teniendo en cuenta asimismo los costes de las citadas normas.

d) Tecnología

Existen muy fuertes perspectivas de conseguir una mayor calidad de los servicios ferroviarios mediante la utilización, por ejemplo, de velocidades mas altas, con la utilización de nuevos sistemas de tecnología de la información, con mejores sistemas de realización de reservas y despacho de billetes, con nuevos sistemas de gestión de espacios libres y con el desarrollo sistemático de la logística integral. Estas mejoras de gestión, junto con los nuevos siste-



mas de formación de trenes y de seguimiento de la posición de los trenes mediante satélite, permitirán introducir nuevas formas de gestión ferroviaria que necesariamente llevarán a mejoras muy sensibles de la productividad.

e) Utilización de la infraestructura

La Directiva Europea 91/440 abrió el camino para la separación de la gestión de las infraestructuras con respecto a las operaciones ferroviarias. Esta separación puede ser meramente contable o llegar incluso a la independencia jurídica total.

Distintos Estados miembros de la Unión Europea han adoptado situaciones distintas que además van evolucionando en el tiempo, pero lo que está claro es que en ningún caso se mantiene la situación monolítica existente hace 10 ó 20 años.

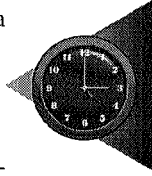
Esta separación lleva inmediatamente a plantearse la problemática de la fijación de precios por el uso de la infraestructura ferroviaria, así como el control de la infraestructura en si misma y de su uso.

A su vez la consideración de los costes externos del transporte de forma discriminatoria según los distintos modos complica extraordinariamente la pretensión de colocar los distintos modos de transporte en igualdad de condiciones y de dejar a las fuerzas del mercado la responsabilidad de repartir los tráficoes entre los distintos modos. En estos momentos existen fuertes discusiones sobre como abordar estos problemas, ya que condicionarán de forma muy importante el futuro de los transportes por ferrocarril, en especial en lo que se refiere a los tráficoes de mercancías.

3. CONCLUSIONES

En definitiva, a la hora de diseñar el ferrocarril del futuro resulta claro que, como puede deducirse de los párrafos anteriores, las responsabilidades y las actuaciones están muy repartidas entre los siguientes elementos:

- A nivel de la Comunidad deben fomentarse las reestructuraciones estableciendo normas mínimas comunes, fomentando una legislación orientada hacia una separación eficaz entre infraestructuras y servicios, fomentando el acceso abierto a las infraestructuras, etc.



- ❑ A nivel de los diferentes Estados miembros, debe ponerse en práctica la legislación ya existente (Directivas 91/440, 95/18, 95/19), debe realizarse una reestructuración financiera del sector y cancelar las deudas para eliminar las cargas del pasado, deben pagar los servicios públicos a las Compañías ferroviarias a precios de mercado, deben reconocer los costes externos y las ventajas del ferrocarril en este aspecto, deben invertir en la solución de los cuellos de botella.

- ❑ A nivel de las Compañías ferroviarias deben aumentar su productividad, desarrollar la cooperación a través de las fronteras, establecer asociaciones con otros representantes del mundo de los transportes y, en definitiva, deben acercarse mucho mas a los clientes y deben desarrollar una mentalidad empresarial.