



DOCUMENTO DEL CONSEJO DE LA COMUNIDAD

Hacia la liberalización del ferrocarril

En niveles directivos de las compañías ferroviarias estatales de los países comunitarios se estudia en estos días un proyecto de reglamento elaborado a petición de la Comisión de las Comunidades Europeas. Dicho documento, sienta las bases de una nueva regulación para la explotación ferroviaria de cara a la entrada en vigor del Acta Unica Europea en 1993.

Antonio Ruiz del Arbol

La filosofía de la nueva normativa, si llegara a desarrollarse, prevé la explotación comercial de las redes en régimen de concurrencia para cualquier forma de tráfico de mercancías, así como para el transporte de pasajeros en largo recorrido. La explotación ferroviaria en régimen de servicio público queda restringida a las relaciones de cercanías. Igualmente se contempla la posibilidad de que se creen empresas ferroviarias con servicio a través de las fronteras de los diversos países comunitarios, con la obligación por parte de cada uno de los Estados miembros de

facilitar el acceso a los mercados interiores mediante convenios para el uso de la infraestructura y otras facilidades.

CONCURRENCIA. La política de transportes de la Comunidad, inspirada en los principios fundacionales del Tratado de Roma, tuvo su primer desarrollo en un memorándum elaborado por la Comisión en 1961. En este memorándum se proponía, entre otras medidas, la liberalización del tráfico de mercancías y personas por carretera, sometido entonces a múltiples restricciones. Igualmente propugnaba la

armonización de las condiciones de concurrencia entre las diferentes opciones de transporte. Esta medida interesaba sobre todo a los ferrocarriles que se han visto penalizados en las últimas décadas por graves distorsiones en la competencia, debido al sistema financiero de su infraestructura, que le obliga a soportar su costo íntegro, y al régimen de trabajo de los ferroviarios, netamente más estricto al permitido para los conductores de camión.

En opinión de diferentes expertos en la política de transportes comunitaria, los intereses del Reino Unido

han dado preferencia desde 1973 a la liberalización del transporte por carretera, dejando prácticamente en el olvido los compromisos de armonización de las condiciones de concurrencia entre los diversos modos de locomoción. Según estas mismas fuentes, si los usuarios de la CEE hubieran podido elegir el sistema de transporte más ventajoso para ellos, se habría llegado a una división intermodal de los tráficos, muy diferente de la actual, con un aprovechamiento más elevado de las capacidades del ferrocarril.

Frente a esta tendencia favorable a la carretera, el "libro blanco" de la Comisión, publicado en 1986, y las últimas decisiones del Consejo de Ministros, pretenden afirmar la armonización de las condiciones de concurrencia entre los diferentes modos de transporte, incidiendo sobre todo en los puntos siguientes: primero, eliminación de todo lo que se opone a la libertad de establecimiento de los transportistas en la CEE. Segundo, desaparición de la contingentación de transporte por carretera. Tercero, liberalización máxima del transporte de viajeros por carretera, avión y ferrocarril.

NUEVO MARCO. En lo que se refiere al ferrocarril, la voluntad del Consejo de las Comunidades Europeas parece claramente favorable al establecimiento de un marco de relaciones nuevo y sensiblemente diferente, entre los Estados, los ferrocarriles estatales y las empresas privadas.

La pequeña revolución que supondrá la nueva regulación propuesta, se sustenta en la declaración del Consejo en el sentido de que la asistencia financiera de los presupuestos generales a los ferrocarriles es incompatible con el objetivo de una industria del transporte autosuficiente y eficaz en la Comunidad. Ello apunta claramente el terreno de lo comercial para el futuro desarrollo de la actividad del tren. Entiende igualmente el documento del Consejo, que los Estados miem-

bros pagarán las cargas del uso de las infraestructuras que son empleadas por los ferrocarriles. En este sentido, las empresas que concurren al sector del transporte por tren tendrán dos tipos de actividades: aquellas que derivan de contratos en régimen de "servicio público", y aquellas otras operadas simplemente bajo régimen estrictamente comercial.

Las relaciones operadas bajo régimen de servicio público se sobreentiende que sólo serán aquellas que se verían suspendidas en caso de que la empresa explotadora se guiara únicamente con criterios comerciales. Para el documento, estas relaciones no podrán, en ningún caso, exceder en límite territorial los 200 km. y siempre que se refiera a tráfico de pasajeros. El transporte de paquetes, correo, y mercancías, así como el transporte de personas en trayectos de largo re-

corrido, se considerarán a todos los efectos como tráfico de explotación comercial.

MULTINACIONALES. Otra gran novedad del documento es la que se refiere a la creación de empresas ferroviarias con servicio a través de las fronteras nacionales, teniendo los Estados miembros la obligación de facilitar el acceso a los mercados interiores mediante convenios de uso de la infraestructura, así como otras facilidades.

Para los servicios comerciales explotados por empresas nacionales o transnacionales será imprescindible que medie un acuerdo explícito entre las compañías ferroviarias y el Estado implicado, sin menoscabo de que se asegure la independencia de la gestión de los ferrocarriles públicos.

Para el caso de los servicios ferroviarios públicos, se contempla un periodo de contrato no inferior a 5

años, con una regulación específica para el establecimiento de los costos durante el período completo de contratación. No se prevén otras formas de subsidio que no sean las establecidas contractualmente y que afecten al costo estipulado y a las cargas por uso de infraestructura. En este mismo sentido, el proyecto de regulación del Consejo comprende también la transformación en la consideración financiera de las empresas de ferrocarriles para que su estructura de capital refleje la energía potencial de sus activos, no teniendo en cuenta los costos históricos de éstos.

CONSECUENCIAS. Las consecuencias prácticas que se derivarían de la puesta en vigor de este proyecto de normativa, a juicio de diversos expertos consultados por VIA LIBRE, podrían cambiar sustancialmente el panorama ferroviario que se ha mantenido en Europa

durante los últimos cincuenta años. En primer lugar, la naciente red de alta velocidad debería desgajarse de las actuales administraciones ferroviarias, pudiendo ser únicamente gestionada por una empresa privada (con capital estatal, privado a mixto), de dimensiones nacionales o multinacionales, en caso más que probable de que las líneas de alta velocidad sean integradas en una red continental. Los servicios públicos de pasajeros para trayectos de cercanías pasarían lógicamente a depender de consorcios de transporte intermodal bajo la dirección de los gobiernos autónomos o municipales. Por fin, el tráfico de mercancías y de viajeros en largo recorrido se explotaría con un régimen similar al norteamericano, en el que la propiedad de las líneas es privada, y el usuario de las mismas deberá pagar un canon establecido en función del tiempo de uso. □

horcisa

ABRIENDO CAMINOS DE CARA AL 92

«HORCISA» es la UNICA empresa de Ciudad Real que colabora en la construcción de LA DIRECTISIMA, línea ferroviaria Madrid-Sevilla

Desde su planta de «EL ARZOLLAR», en Alarcos, suministra el balasto necesario para las vías férreas



Planta de tratamiento de balasto.



Frente de cantera de "El Arzollar".



directamente hacia el futuro

HORMIGONES CIUDAD REAL, S.A.
OFICINA CENTRAL: Ctra. de Toledo, 20
Telf. (926) 22 18 35 - 22 18 45

Planta Nº 1 - CIUDAD REAL
HORMIGONES Tel: (926)
22 14 27
ARIDOS Tel: (926) 22 06 88
MAT. DE CONST Tel: (926)
22 06 88

Planta Nº 2 - MANZANARES
Cantera de caliza
Hormigones y Morteros
61 18 17 - 61 16 08

Planta Nº 3 - ALCAZAR
Hormigones
Morteros
56 13 14

Planta Nº 4 - CAMPO DE
CRIPTANA
Cantera de
Caliza
56 13 14

Planta Nº 5 - VILLAMAYOR
Cantera de
Balasto

Planta Nº 6
HORCISA
ARZOLLAR
Balasto
22 14 17