



LUNA

LA LEGISLACION DE LA CE HABRA DE MODIFICARSE DE CARA AL MERCADO UNICO

Los intereses nacionales impiden el desarrollo de una política ferroviaria común

La puesta en marcha de la alta velocidad en Europa y el Túnel del Canal parecen anunciar una nueva década ferroviaria. Sin embargo, los cambios que conducirían al "nuevo ferrocarril" chocan, a menudo, con los intereses nacionales de los países comunitarios. La Comunidad Europea de Ferrocarriles defiende en estos momentos la elaboración de una legislación que permita un eficaz desarrollo de la política común ferroviaria.

Yolanda del Val

Todo el mundo ha oído alguna vez la misma historia: los proyectos de alta velocidad, algunos hechos ya realidad, transformarán las comunicaciones en el Continente, y se convertirán en el complemento ideal del futuro Mercado Unico.

Sin embargo, aunque se han hecho grandes progresos, la mayor parte de los proyectos, que están creando ahora tanta expec-

tación, está todavía en el tablero. Y el que más y el que menos se pregunta si la CE será capaz de introducir los cambios necesarios en su legislación para establecer una verdadera industria pan-europea de transportes.

La persona encargada de desarrollar y coordinar la política de transportes de la Comunidad es Karen van Miert, el socialista belga, que tuvo la buena fortuna de tomar las riendas del transporte comunitario justo cuando las actitudes de los países miembros comenzaban a cambiar en ese terreno. Hasta esa fecha, el desarrollo de la política de transportes en la Comunidad había tenido algo de farsa, a pesar de las fuertes presiones de anteriores comisarios.

El Tratado de Roma preveía una política común de transportes para antes de 1970. Sin embargo, ningún comisario fue capaz de enfrentarse a los intereses nacionales de los países que se resistían a una política común. Francia, por ejemplo, temía el impacto que la desreglamenta-

ción podría tener en su protegida industria del transporte de carretera, mientras que Alemania Federal temía la pérdida de competitividad en el sector de la carretera, y los efectos en su fuertemente protegido sistema ferroviario.

La situación comenzó a cambiar en 1985, cuando el Tribunal Europeo dictaminó que el fracaso de los gobiernos en el desarrollo de una política común de transportes significaba una brecha en el Tratado de Roma. Sin embargo, fue hace sólo dos años cuando la CE dio el gran paso adelante determinando libertad de movimiento y competencia.

A pesar de las dificultades, la Comisión es consciente de que se producirá una gran mejora en parte de la red de transportes existente, sobre todo, si los beneficios del Mercado Unico se extienden desde el corazón de la Comunidad a estados miembros más pobres: Irlanda al noroeste, España y Portugal al suroeste, y Grecia al sudeste.

Conseguir esta armonía europea es un objetivo que la Comunidad, dentro de su papel pan-europeo, considera de vital importancia. En este sentido, Stanley Clinton Davis, el anterior comisario, no se andó con rodeos al criticar la marginación de la CE en el proyecto del Túnel del Canal.

La construcción del Túnel es el proyecto más importante de infraestructura que se realiza en estos momentos en Europa. Y sin embargo, se planeó y financió exclusivamente como una iniciativa anglo-francesa.

Tratando de compensar su exclusión del proyecto del Túnel, la Comisión ha abordado un gran número de proyectos que, de completarse, cerrarían los llamados "eslabones perdidos" de la infraestructura ferroviaria y de carreteras de la CE. Estos eslabones incluyen el Scanlink, cuyo objetivo es la construcción de una ruta de superficie entre Dinamarca, Suecia y Alemania; los enlaces alpinos ferroviarios que unirían el norte de Italia y el sistema ferroviario central europeo con las redes austríacas y suizas; y parecidos enlaces a través de los Pirineos para mejorar las comunicaciones franco-españolas.

Además, la Comunidad está ayudando a Yugoslavia a mejorar la carretera troncal que une Italia y Grecia, al mismo tiempo que elabora planes para incentivar nuevos enlaces de carretera entre la Comunidad y los países del Este. Ni que decir tiene que la Comisión hará todo lo posible para que la Comunidad financie la mejora de enlaces ferroviarios y, en particular, la construcción de una red de alta velocidad a lo largo y ancho de Europa.

Sin embargo, sólo una pequeña parte de este amplio programa ha conseguido traspasar la fase de proyecto. Países como Francia, que cuenta con algo más de 4.000 km. de líneas de alta velocidad, y Alemania Federal, que cuenta en estos momentos con 300 km. de líneas, han implantado la alta velocidad por necesidades de su propia política doméstica de transportes, pero nunca como parte de un plan pan-europeo.

Incluso, algunos planes que han traspasado la fase del simple proyecto se han topado con serios inconvenientes a la hora de la financiación. El último caso se ha producido con el rechazo del Gobierno británico a financiar el enlace de alta velocidad entre el Túnel del Canal y Londres. □

Conseguir una armonía europea en la red ferroviaria de alta velocidad es uno de los objetivos que la CE considera de vital importancia.



Los "Doce" ferrocarriles exponen a la CE sus aspiraciones

A iniciativa del ministro italiano de Transportes, Carlo Bernini, actual presidente del Consejo de Ministros de Transportes de la CE, se celebró una conferencia el pasado mes de octubre, en Roma, bajo el lema "Un nuevo sistema ferroviario en el entorno de una nueva comunidad". A la cita acudieron doscientos delegados, incluyendo funcionarios de círculos políticos europeos e italianos y de la Comunidad Europea de Ferrocarriles (CER), de la que es responsable Leo Ploeger, presidente de los Ferrocarriles Holandeses.

El objeto de la reunión fue informar, lo más detalladamente posible, a Carlo Bernini de las aspiraciones y proyectos de los ferrocarriles europeos de cara al Mercado Único de 1993. El grupo de los "Doce" ferrocarriles pidieron al ministro su apoyo para lograr el desarrollo de una política ferroviaria eficaz y creíble.

El presidente de los FS, Antonio Lorenzo Necci, cree que la clave para lograr un sistema de transporte ferroviario integrado en Europa, reside en cuatro áreas: la estructura institucional de las empresas ferroviarias y la armonización de las condiciones de competitividad; la unificación técnica; la política de precios y la investigación y desarrollo a escala europea.

A juicio de Rodolfo Pa-

paionannou, de la dirección general de Transporte de la CE, deberían perseguirse tres objetivos: autonomía de los ferrocarriles para decidir su propia política, desarrollo de servicios de alta velocidad, y un distanciamiento de la relación de los ferrocarriles con los Estados.

En su intervención, Leo Ploeger, presidente del CER, puso de manifiesto la vulnerabilidad del sistema de transporte europeo, y los riesgos de paralización a los que está expuesto. Según Ploeger, las soluciones que se han dado hasta ahora a los problemas de transporte son insuficientes, y las opciones estratégicas en infraestructuras, simples parches de soluciones localistas. Los proyectos previstos incluyen el desarrollo de la alta velocidad, el establecimiento de enlaces claves entre los principales centros europeos con vistas al Mercado Único, y la construcción de más conexiones en Europa Central. Los ferrocarriles, por su parte, buscan en este nuevo orden una mayor independencia del Estado, mayor transparencia financiera y el alivio de las pesadas deudas de tiempos atrás. Los ferrocarriles también defienden que el transporte internacional ocupe un lugar destacado en la agenda de la CE, así como la elaboración de una política de inversiones creíble. □

NO SE CUESTIONA LA RETIRADA DE SUBVENCIONES NI EN EL CIERRE DE LINEAS

British Rail estudia las fórmulas más adecuadas de privatización

El nombre de British Rail, como firme candidata a una privatización parcial ha sonado con insistencia. No existe duda de que los conservadores apuestan por la privatización. Tampoco hay duda sobre la dificultad de la tarea. El Ministerio de Transportes británico tiene varias opciones sobre la mesa y, aunque aún no ha dado luz verde a la privatización, tampoco parece dispuesto a darle carpetazo.

Con o sin Margaret Thatcher, parece que pocas cosas variarán en la política "tory". Cecil Parkinson, que presentó su dimisión como secretario de Estado para el Transporte, en la reciente remodelación de Gobierno era un firme partidario de la privatización. Este político afirmó en la conferencia anual del Partido Conservador, que se celebró el pasado mes de octubre: "la cuestión ahora no es si deberíamos o no privatizar BR, sino cómo y cuándo hacerlo. No será trabajo fácil y, desde luego, llevará tiempo".

En lo que a British Rail se refiere, su presidente, Bob Reid, ha afirmado que la preparación de la empresa para una posible privatización no formaba parte de su lista de prioridades cuando él tomó las riendas de la compañía. "No existe ninguna agenda oculta de la privatización", afirmó en su momento—. "La propiedad de los ferrocarriles es un asunto que no me concierne como presidente de la compañía. Nuestra misión es facilitar a los clientes del ferrocarril lo que ellos demandan de la forma más eficaz posible. Mi trabajo consis-



Cecil Parkinson, secretario de Estado en funciones para el Transporte.

te, pues, en conseguir ese objetivo. La propiedad de la empresa es algo irrelevante para la consecución de esa meta".

Bob Reid ha manifestado reiteradamente que si el Gobierno de turno quiere vender BR, debe presentar sus planes al Parlamento y propiciar, así, un debate que se extendería a la nación entera. "Me han asegurado —ha explicado el presidente de la compañía— que podré dar mi opinión si llegase el momento de abordar el tema. Yo he de representar, ante todo, el punto de vista de los ferrocarriles y el impacto que esa medida ocasionaría en nuestros clientes y en la plantilla de la empresa. La mejora de nuestros servicios es fundamental de cara al futuro, independientemente de cuál sea la forma de propiedad".

Las posibles formas en que se podría llevar a cabo la privatización de BR se analizaron en una conferencia bajo el lema "La recuperación de los Ferrocarriles", iniciativa del Centro de Estudios Políticos, un feudo de la derecha. En este escenario, Paul Channon, anterior secretario de Estado para el Transporte, afirmó:

"No necesito explicar ante esta audiencia que preferimos empresas gestionadas de forma privada, siempre guiadas con criterios comerciales". Channon consideró cuatro formas posibles de privatización: la división de BR en varias compañías regionales independientes; la creación de una empresa propietaria de las vías, que coexistiría con compañías independientes explotadoras de los trenes; la creación de una única compañía que gestionase la red entera (se llamaría BR Ltd); y, por último, la división de BR en varias compañías independientes. La opción de las compañías regionales podría tener sus ventajas. Esta fórmula permitiría la introducción de cierta dosis de competitividad, aunque fuese indirecta, ya que sería posible lograr una mayor

flexibilidad en una organización local que en una nacional.

La principal ventaja que se atribuye a la opción de la empresa de vías es la introducción del factor competitividad. Pero la competencia entre compañías ferroviarias —aclaró Channon en esa conferencia— se realizaría dentro de los límites que impone la explotación ferroviaria, y la principal competencia para muchos servicios ferroviarios vendría dada por el automóvil, el autobús y el avión. La empresa propietaria de la vía, ni que decir tiene, mantendría una posición de monopolio con respecto a los operadores. "Está claro que este monopolio podría ocasionar serios problemas de regulación. A la hora de invertir también habría problemas, ya que las inversiones en vía y trenes, con frecuencia, actúan recíprocamente, sobre todo cuando existe electrificación por medio".

La creación, por otra parte, de una única compañía ferroviaria tendría, evidentemente, ventajas de continuidad y minimizaría el coste del cambio.

Pero, por otra parte, se perdería la ocasión de introducir una



competencia limitada. También una nueva BR unitaria no distinguiría entre qué servicios necesitan subvenciones y cuáles no.

Una concepción de los ferrocarriles basada en divisiones empresariales evitaría, por ejemplo, la dilución de los incentivos comerciales, ya que los servicios deficitarios se concentrarían en el sector de Ferrocarriles Regionales.

Sin embargo, advirtió Channon, esta opción plantearía un serio problema sobre la propiedad de la vía. En la actualidad, una gran parte de la red viaria es utilizada por más de un sector, pero especialmente por Intercity y Mercancías. "Alguien tendría que ser propietario de la vía. Si fuesen las propias divisiones de la compañía de acuerdo con un criterio geográfico, estaríamos de nuevo ante la opción regional. Si adoptase la forma de una organización 'paraguas' estaríamos ante la opción BR Ltd, y si una tercera parte fuese propietaria de la vía, tendríamos una especie de empresa de vías", dijo Channon.

Con respecto a las subvenciones, el anterior secretario de Estado para el Transporte señaló que no había ninguna razón

Intercity, el área de British Rail que gestiona el transporte de viajeros. Sus trenes para distancias medias están considerados como de los más rentables del mundo.

para que la privatización fuese incompatible con la concesión de subvenciones a los servicios que lo necesitasen. Las subvenciones, explicó, no tienen nada que ver con la propiedad de la empresa, así que la privatización no implicaría un cierre generalizado de líneas ferroviarias o servicios.

Sin embargo, la estructura de un ferrocarril privado tendría repercusiones en la forma de pago de los subsidios. Sería fundamental prevenir la fuga de subvenciones de servicios deficitarios a los comerciales. Channon admitió que también sería de extrema importancia establecer mecanismos reguladores para asegurar al viajero un trato justo. La determinación de los mecanismos necesarios para evitar una posición de preponderancia del ferrocarril también sería objeto de cuidadoso estudio.

El Gobierno apenas se ha pronunciado públicamente sobre todas estas propuestas. Sin embargo, la filtración de un documento elaborado por el Ministerio de Transportes sobre el tema, hace pensar que las autoridades responsables del transporte en Gran Bretaña han considerado

la privatización de BR de una forma mucho más profunda de lo que se creyó en un principio.

Este documento rechazaba la creación de una empresa de vías separada del resto. La razón es que ésta sería responsable, al menos, de la mitad de los costes ferroviarios, que pasarían directamente a los operadores. No habría, por lo tanto, incentivo alguno para que esta empresa de vías recortase y cuidase sus gastos.

La idea del ferrocarril regional también fue rechazada porque en la actualidad el ferrocarril tiende a gestionarse a escala nacional.

Dos ideas, sin embargo, recibieron cierto apoyo del Ministerio. Una fue la división de BR en diferentes compañías (Intercity, Red Sudeste, Ferrocarriles Regionales, Mercancías y Paquetería). Cada una tendría su propio staff, vías y material rodante, y cuando una de las compañías necesitase utilizar las vías o instalaciones de otra, tendría que pagar una cuota. La cuestión de los cobros y transacciones entre las diversas divisiones habría de ser controlada a través de un mecanismo regulador independiente. **IRJ/VIA LIBRE.** □

JACQUES FOURNIER, PRESIDENTE DE LA SNCF

La empresa pública es la mejor fórmula para gestionar el tren

Jacques Fournier es un hombre de convicciones. Su voz grave, cincelada para cantar verdades en su idioma, suena como un motor de explosión, cuando se expresa vehementemente en un más que correcto castellano. Lo tiene claro: "La empresa pública es la mejor fórmula para gestionar y explotar el servicio de ferrocarril".



Roberto Carballo

El papel que el tren francés juega en el ferrocarril europeo, unido a la fuerza que Francia posee en la CE, hace que la voz del presidente de la SNCF no sea una opinión que se pierda en el desierto.

¿Podría valorar las iniciativas privatizadoras que vive el ferrocarril de algunos países europeos, de los que se ha hecho eco la CE en algún anteproyecto de directiva?

Le puedo asegurar que no existen proyectos de privatización de los ferrocarriles que hayan sido elaborados por la Comisión de la CE. Hay solamente un documento que establecerá el marco de las relaciones entre los Estados y las administraciones ferroviarias. Este proyecto, desde luego, no comprende la privatización.

¿Piensa usted, entonces, que no existe una corriente favorable a la privatización en Europa ni en la CE?

El único proyecto que conozco, en la línea que usted me habla, es el del Reino Unido. Allí la señora Thatcher tiene la intención de privatizar los ferrocarriles británicos, siempre que gane las próximas elecciones.

Sin embargo, ¿usted conocerá

dos anteproyectos de directiva elaborados por el Comisariado de Transportes de la CE, que contienen iniciativas privatizadoras?

No, en absoluto. El proyecto de resolución sobre el que se trabaja en la Comunidad describe cómo han de ser las relaciones entre los Estados y los ferrocarriles. Contiene disposiciones que están inspiradas en los principios que aplicamos nosotros en Francia en este campo. Existe un punto que puede suscitar debates.

Se refiere a la posición de la Comisión, que pretendía que los Estados separaran la gestión de las infraestructuras ferroviarias de la explotación de los ferrocarriles. Este principio ha sido muy matizado, y ahora el proyecto deja a los Estados libertad para obrar como mejor les parezca. Puede separar las dos gestiones o no, aunque deberá tener cada una cuentas diferentes. Nosotros, de ninguna manera tenemos proyectos privatizadores. Para los ferrocarriles franceses es totalmente indispensable que la alta velocidad y los trenes clásicos permanezcan bajo una misma empresa, ya que existe una estrecha relación entre esas dos áreas de nuestro funcionamiento.

¿Cómo van a compatibilizar a

partir de 1993 la exigencia Comunitaria de eliminar los déficits públicos, con la realidad actual de las pérdidas que sufren las compañías de ferrocarril?

En este punto tampoco veo problemas en el proyecto de la Comisión. La SNCF ha suscrito en Francia un contrato-programa con el Gobierno para el período 1990-1994. En este contrato se contempla la necesidad de equilibrar nuestras cuentas. Recibimos ayudas del Estado, pero cada ayuda tiene su justificación. Recibimos ayudas para la infraestructura, ya que el ferrocarril tiene que construirse sus propias vías, y pagarlas.

Las empresas de automóviles no hacen las carreteras. El Gobierno nos da ayudas para compensar esta carga, y eso es justo. Tenemos ayudas para hacer funcionar el transporte en régimen de servicio público. Como se sabe, estos servicios establecen sus tarifas sin atender a criterios de rentabilidad, y el Gobierno compensa la diferencia. A pesar de ello, nuestro objetivo es equilibrar nuestras cuentas.

¿Cree usted que la empresa pública es el instrumento más adecuado para gestionar y explotar las redes de ferrocarriles?

Si esta fórmula ha sido adoptada por todos los países europeos, ello debe tener alguna justificación. Yo le diría que actualmente sigue siendo una muy buena fórmula.

¿Podría darme su opinión sobre la explotación ferroviaria del túnel bajo el Canal de la Mancha, y la falta de impulso que parece percibirse del lado británico en este aspecto concreto?

En este caso hay una cosa cierta, y es que en 1993 los trenes de alta velocidad circularán desde París hacia Londres, pasando por el Eurotúnel. Para esa fecha, Francia habrá concluido su línea hacia Lille y Calais.

Igualmente cierto es que del lado inglés, no han decidido todavía hacer una línea nueva entre la salida del túnel y Londres. De ese lado, por lo menos en principio, el tren deberá circular sobre las vías clásicas. Pero circulará, e iremos de París a Londres en tres horas. El día en que los británicos hayan realizado su tramo de línea nueva, podremos hacer ese recorrido en dos horas y media. Esa es la diferencia. □