

ESPECTACULAR DESCENSO DE LOS TRAFICOS

Los Ferrocarriles checos y eslovacos intentan sobrevivir por separado

A siete meses de la partición de la antigua Checoslovaquia, el ferrocarril, antaño símbolo de la unidad del país, busca todavía su identidad tras las nuevas fronteras. La crisis económica y el consiguiente descenso de los tráficos ha empeorado más si cabe la situación para las dos nuevas compañías: los CD de la República Checa y los ZSR de la República Eslovaca.

E Yolanda del Val
 El 31 de diciembre de 1992, Checoslovaquia dejó de existir. Desde entonces, existe una república checa y una república eslovaca, y por lo tanto, un ferrocarril checo y uno eslovaco. La partición de la herencia ferroviaria de los CSD (Ferrocarriles del Estado Checoslovaco) reviste una importancia económica y política considerable. Los ferrocarriles eran uno de los símbolos de la unidad del país. Durante los años de la primera república (1918-1938), la creación de una red ferroviaria coherente que uniera Bohemia, Moravia y Eslovaquia había movilizado todos los esfuerzos del joven Estado en el terreno de los transportes. Durante los 45 años de comunismo, la red de los CSD se convirtió en el instrumento privilegiado de los transportes al servicio de la economía checoslovaca. Un instrumento



De la estación de Holesovice parten los trenes a Berlín.

expuesto a una dura prueba por el predominio del tráfico pesado (283 millones de toneladas para una red de 13.116 km).

En este contexto, la mayor parte de las materias primas procedían de la ex-URSS, y la casi totalidad del transporte se realizaba por ferrocarril, vía Eslovaquia. Así, con el paso de los años, Eslovaquia se transformó en la verdadera puerta ferroviaria de un país cuyos intercambios se realizaban casi exclusivamente con el Este. Y aunque la propia Eslovaquia reagrupaba menos de un tercio de la población del país, y apenas la cuarta parte del PNB checoslo-

vaco, la red eslovaca representaba el 28 por ciento del kilometraje y el 40 por ciento del tráfico de los CSD.

DEFICIT. Este tráfico de mercancías cayó un tercio entre 1989 y 1991 debido a la recesión económica, al desmoronamiento de los intercambios con los antiguos socios del Este y a la competencia de la carretera.

En el año 1992, los CSD preveían otro descenso -esta vez del 30 por ciento- del tonelaje transportado. Las consecuencias financieras fueron catastróficas.

Como no se produjo un aumento de tarifas paralelo a la in-

flación galopante, el déficit de los CSD se cuadruplicó entre 1990 y 1991, y los resultados de 1992 tampoco fueron mejores. Eslovaquia se ve ahora afectada por el hundimiento de los intercambios con la ex-URSS. Por poner un ejemplo, la actividad de la gran estación de intercambios de Cierna nad Tisou, al este del país, ha disminuido en dos tercios. Pero es sólo el principio. Según las previsiones de los CSD, mientras que el tráfico del gran eje Cierna-Kosice-Ostrava-Decin disminuiría en cerca de un tercio de aquí a final de siglo, esta disminución sería del 40 por ciento en la parte eslovaca de la línea. La separación se

SKODA LUCHA POR SALIR A FLOTE

La separación de Checoslovaquia tampoco ha solucionado los problemas de Skoda. Tras la ruptura de negociaciones con Siemens, Skoda, el fabricante de locomotoras más importante de Europa central, ve cada día más amenazado su futuro por las deudas. En octubre, 1.300 de los 28.000 empleados con que cuenta la empresa han pasado a situación de paro "técnico", mientras que otros 3.000 han sido jubilados. En noviembre, 11.000 trabajadores más engrasaron la lista de paro parcial. Mientras, **Lubomir Soudek**, antiguo director del grupo, rescataba un tercio del capital de la empresa con la ayuda de dos bancos locales. Se trataba de una operación de semi-privatización, llevada a

cabo poco tiempo antes de las elecciones generales, y que contaba con el beneplácito del Gobierno checo. El grupo acumulaba entre tanto una deuda de 28.000 millones de pesetas, con un volumen de facturación de 44.000 millones de pesetas. Skoda puso así en marcha un plan de reestructuración que tenía como objetivo reducir su deuda en un 45 por ciento, y que contaba con el apoyo del Estado y del Fondo de Propiedad Nacional, organismo encargado de las privatizaciones.

Los ex-CSD, los Ferrocarriles Checoslovacos que han desaparecido tras la división del país, son el deudor más importante de Skoda, con una cifra que alcanza los 5.000 millones de pesetas. Una parte

de esta deuda se debe al pedido de 60 locomotoras bicorriente de la serie 162, que los CSD encargaron a Skoda en 1990 y que en estos momentos esperan comprador. Y es que sin recursos financieros, las dos redes sucesoras de los CSD, los CD (Cesky Drahy, Ferrocarriles Checos) y los ZSR (Zeleznice Slovenskej Republiky, Ferrocarriles de la República Eslovaca), no pueden adquirir las locomotoras.

La desaparición de la red checoslovaca, que cautiva de Skoda era un cliente fiel, se añade al hundimiento del Comecon y, sobre todo, a la pérdida del gigantesco mercado soviético, al que a lo largo de 40 años la empresa vendió 5.000 locomotoras eléctricas. □



El hundimiento del mercado soviético ha sido un duro golpe para el ferrocarril checo.

efectuó, pues, en las peores condiciones, y en plena reforma de los CSD. Esa reforma, rechazada por los eslovacos, se basaba en la orientación neoliberal de **Vaclav Klaus**, antiguo ministro de Economía. Convertido en primer ministro checo tras la elecciones del otoño de 1992, **Vaclav Klaus** fue el principal artífice del divorcio con Eslovaquia. Las causas económicas de la ruptura eran evidentes. La economía eslovaca, que dependía de la metalurgia pesada, de las industrias de armamento y de las importaciones de petróleo ruso, tenía mucho que per-

der con las nuevas orientaciones de Praga.

LOCOMOTORAS. La separación política también ha traído consigo una separación ferroviaria, que se ha desarrollado de forma muy simple, ya que el territorio administrativo checo y eslovaco se correspondía con los límites de las regiones de los CSD. Así, Bohemia-Moravia ha heredado 9.454 km de líneas, de las cuales una quinta parte son de doble vía, y un 27,5 por ciento están electrificadas; mientras que Eslovaquia cuenta con 3.664 km de líneas, de las

cuales un tercio es de doble vía, y un 37,5 por ciento están electrificadas. El reparto de locomotoras y coches de pasajeros, que dependen de depósitos y de otros centros claramente localizados, no ha planteado problemas. Por el contrario, el reparto del parque de vagones está resultando más complejo, ya que la gestión informática está en Eslovaquia y los sistemas de reserva de viajeros están instalados en Praga. Falta por solucionar el problema de 60 locomotoras bicorriente encargadas por los CSD, con un coste de 5.000 millones de pesetas, y que

están a la espera de pago en la factoría que Skoda tiene en Pilsen. Estas máquinas podrían ser cedidas a una sociedad de *leasing* que se las alquilaría a los CSD o a otras redes.

Pero, más allá de los problemas técnicos, la separación de las redes plantea la cuestión del futuro del ferrocarril en el mismo corazón de Europa. Y es que descomponer un conjunto ferroviario coherente para instalar nuevas fronteras crea incertidumbres en temas tan cruciales como financiación e inversión ferroviaria, porejemplo. □