PRESENTADO EN BRUSELAS EL INFORME "DESAFIOS PARA LA INDUSTRIA FERROVIARIA EUROPEA"

Las compañías ferroviarias piden a los fabricantes material más barato y menos sofisticado

Yolanda del Val

El pasado 25 de junio, se presentó en Bruselas el informe "Desafíos para la industria ferroviaria europea", informe que la Comisión Europea encargó a la empresa consultora Mercer Management para ayudar a las empresas del sector a enfrentarse a los cambios económicos que se avecinan y a los problemas que atraviesa la industria ferroviaria. El informe se presentó con motivo del congreso de la Unión de Industrias Ferroviarias Europeas (UNIFE), donde tanto fabricantes como empresas explotadoras expresaron sus esperanzas, temores y discrepancias en torno al futuro.

Aunque el número de empresas vinculadas a la industria ferroviaria en Europa supera las mil, en realidad, son aproximadamente cien las más importantes, y sólo tres las que el informe "Desafíos para la industria ferroviaria europea" denomina "las empresas integradoras": Adtranz (fusión de ABB y AEG), GEC-Alsthom Transport y Siemens Verkehrstechnik (SVT), que representan el 50 por ciento de los ingresos totales. Existen, además, otros tres importantes grupos que aspiran a ser "empresas integradoras", a saber, Finmeccanica, que engloba a sus filiales Ansaldo y Breda, la alemana Deutsche Waggonbau (DWA) y la empresa canadiense de transportes Bombardier, representada en Europa por su filial Bombardier Eurorail (BE).

El informe saca a relucir que desde hace tiempo las empresas explotadoras, agobiadas por las deudas, vienen presionando a la industria ferroviaria para que se les suministre material más barato y menos sofisticado. Sin embargo, según reconoce el informe, poco pueden hacer los fabricantes en el terreno de los precios, ya que los márgenes que poseen son de por sí reducidos, y, además, parecen no contar con los suficientes recursos para financiar su propia reestructuración o invertir en el desarrollo de nuevos productos; es más, el hecho de que en los últimos años los suministradores hayan reducido los precios se debe a una sobrecapacidad de las empresas integradoras y a las presiones para que disminuyan los precios, por lo que el informe asegura que uno de los mayores desafíos para la industria será hallar soluciones duraderas para suministrar material más barato a los explotadores.

Componentes. Entre los métodos más tradicionales para disminuir costes se encuentra la utilización de componentes más baratos, aunque el estudio encargado por la Comisión Europea advierte que una de las mayores dificultades para la industria estriba en el cumplimiento de unas normas de calidad y seguridad aceptables. El estudio propone, además, que las industrias trasladen parte de su actividad a empresas con menores costes estructurales o que descentralicen sus fábricas, como es el caso de Adtranz, que ha abierto en la India unas instalaciones para la fabricación de locomotoras, con el objetivo de satisfacer la demanda de material en aquel país y, además, reducir los costes de producción del material destinado a otros mercados.

El informe recalca que independientemente de cómo reduzca la industria ferroviaria el coste de sus productos, ésta no debe perder nunca de vista que los explotadores están cambiando su filosofía de inversión, de manera que no sólo tienen ya en cuenta los costes de la compra que realizan, sino todos los costes de explotación que lleva aparejada la larga vida en servicio del material. Tanto es así, que en un momento determinado, los explotadores sopesan hasta qué punto les compensa remodelar una unidad o sustituirla por otra nueva.

LUNA

Los trenes se fabricarán para un periodo de vida mucho menor.

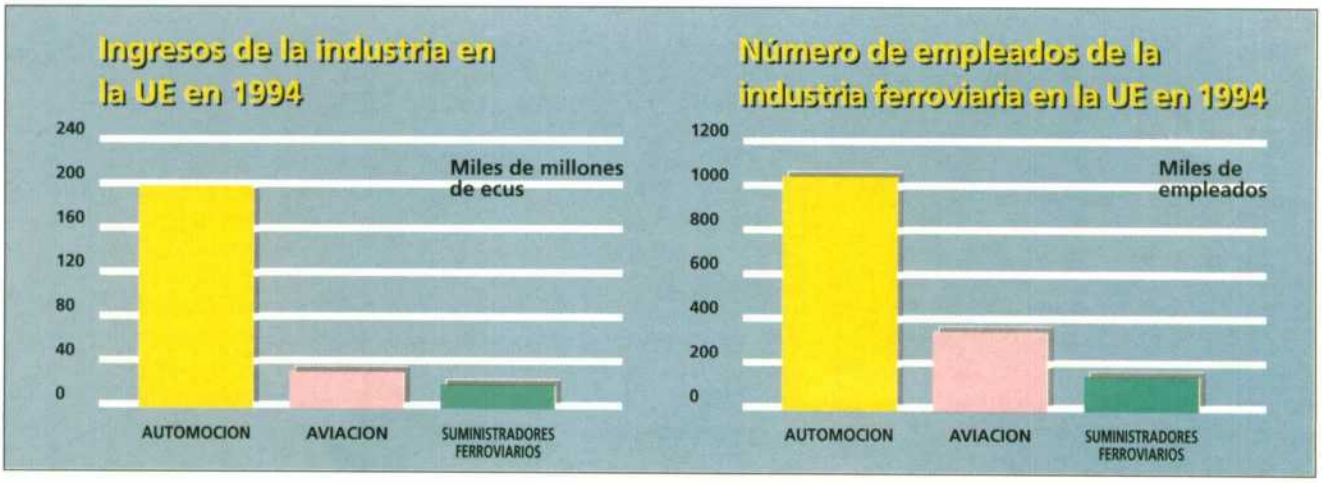
En la actualidad, no existen normas generales para calcular los costes de la vida útil del material, de forma que cada fabricante ofrece un método particular. Por ello, el informe aboga por que la industria sumistradora reduzca los costes de la vida útil de los servicios y productos que diseña.

El informe pronostica que no habrá que esperar mucho para que los suministradores redefinan todos sus productos, tal como hicieron en los años 80 empresas como Apple o IBM en la industria de los ordenadores, de forma que muchos de los presupuestos que hoy día son intocables cambiarán completamente.

Por ejemplo, en el pasado, para garantizar que todos los componentes fueran operativos el tiempo previsto (unos 30 años), era necesario reparar el material ferroviario a intervalos fijos, lo que conducía a una manipulación excesiva de los repuestos e, incluso, del diseño del material. Sin embargo, en el futuro, el material ferroviario inteligente dispondrá de mecanismos de autodiagnóstico, lo que permitirá la obtención de repuestos en el mismo momento. Todo esto revolucionará lo que hasta ahora ha sido el mantenimiento, la renovación y la retirada del material.

La idea de un "tren para tirar" toma poco a poco cuerpo entre las industrias suministradoras del ferrocarril, lo que sin duda llevará a que los trenes se retiren de la circulación en intervalos relativamente cortos de tiempo (unos 10 años). Incluso, podría suceder que los módulos se diseñen para durar aún menos tiempo que un tren completo, y se reemplacen en el momento en que sea necesario.

Además, el informe recomienda a la industria que muestre una actitud más abierta en torno al concepto de "especificidad ferroviaria", que no siempre se justifica. Así, el informe anima a la industria suministradora ferroviaria a introducir tecnologías de otros sectores, lo que puede ayudarla no sólo a acelerar el



El falso espejismo de la interoperabilidad

Según la directiva 91/440, los ferrocarriles, o los nuevos organismos que se encargan de las infraestructuras en algunos países, deberán permitir el acceso a sus redes a las empresas explotadoras de la UE. Pero, ¿se trata en realidad de un falso espejismo? Para empezar, España cuenta con un ancho de vía diferente, y Gran Bretaña, con una anchura y altura de gálibo distinta a la del continente.

Sin embargo, las difencias más llamativas se hallan en el mismo corazón de Europa, donde los diferentes tipos de electrificación (voltaje y frecuencia), los diferentes sistemas de señalización y métodos para la repetición de las señales en el interior de las cabinas de conducción de los trenes de alta velocidad, el distinto espaciamiento de las señales, y, por tanto, las diferentes distancias de frenado, comprometen el futuro del ferrocarril. Estas diferencias no se dan sólo en el plano internacional, sino también en el nacional, ya que, a veces, se da la circunstancia de que en un mismo país, como es el caso de Francia, conviven los 25 KV/50Hz con los 1.500 V.

A pesar de los esfuerzos para unificar los métodos de trabajo y facilitar el paso de los trenes internacionales, cada empresa explotadora tiene su propio reglamento, normas de señalización y métodos de explotación. Con excepción de servicios internacionales ligados a corredores específicos -por ejemplo, el Eurostar entre Londres, París y Bruselas- ninguna tripulación puede traspasar en un tren las frontera de otro país, lo cual no sucede con la carretera, por ejemplo.

Para poner orden en este nada reconfortante panorama, Raymond Moureau, director del sector de Transporte Guiado de la Comisión Europea, declaró a VIA LIBRE que "en el tema de la interoperabilidad, es preciso partir de cero y empezar a tomar estas medidas en las nuevas redes de alta velocidad, porque con las existentes será muy difícil".

Ni que decir tiene, la normalización de equipos, sistemas de señalización y todo lo demás reportaría ventajas importantes al ferrocarril, ya que al fabricarse series más grandes, destinadas a mercados mayores, tanto la industria como los ferrocarriles se beneficiarían de una importante reducción de costes.

"Por poner un ejemplo muy conocido -apunta Moureau-, el Eurostar, que circula por Francia, Bélgica y Gran Bretaña, y el Thalys, que circulará también entre Bélgica, Alemania y Holanda, están obligados a incorporar los distintos sistemas, con lo que esto significa para la fiabilidad de todo el conjunto". Prueba de ello, según Moureau, es que mucha gente se sorprende al ver tantos trenes TGV estacionados en la estación del Norte de París; "se debe a que hay que mantener en reserva un 20 por ciento del material porque no es fiable, y no es que el material en sí no sea fiable, sino que al incorporar las características de varios sistemas, se multiplican a su vez las probabilidades de fallos, por lo que el material resulta muy vulnerable y, además, muy caro".

En opinión de Moureau se trata de una cuestión de cultura, de mentalidad. "Me sorprende ver que todos los ferrocarriles en Europa están modernizando sus líneas, en lugar de buscar una solución europea. Eso no hará más que perpetuar el problema", asegura una de las personas que más ha trabajado en temas de interoperabilidad en la Comisión Europea. ❑

desarrollo tecnológico del ferrocarril, sino a reducir costes.

Otra recomendación es que la industria suministradora adopte métodos de diseño procedentes de campos como la industria de la locomoción o la industria aeroespacial. Por ejemplo, los refinados sistemas de ayuda asistida por ordenador, así como los sistemas de pruebas y simulación, podrían ser "adaptados" a un coste mucho menor que si fueran "reinventados" por la industria ferroviaria. Si los suministradores no empiezan a poner en tela de juicio algunas de sus teorías, corren el riesgo de perder competitividad, y de ver algún día cómo el mercado europeo es invadido por suministradores extranjeros que cuentan con productos superiores. Este fue el caso, por ejemplo, de Estados Unidos, cuando en los años 80 se vio inundado de automóviles japoneses, que incorporaban prestaciones de las que carecían los norteamericanos, pese a que la industria estadounidense de automóviles era una de las mejores del mundo. Los suministradores norteamericanos tardaron casi un decenio en poner sus automóviles a la altura de los japoneses, y aún hoy no han recuperado la cuota de mercado que les arrebataron sus competidores japoneses.

En el estudio se asegura que, de alguna manera, las empresas explotadoras han comenzado a reaccionar. Así, por ejemplo, los ferrocarriles reconocen que es necesario que la industria suministradora fabrique series más grandes. Un ejemplo de ello es la SNCF y la DB, que han elaborado conjuntamente las especificaciones técnicas de un coche regional.

También las rivalidades técnicas deben dejar paso a los argumentos económicos. Por ejemplo, la SNCF ha aceptado recientemente un sistema de aire acondicionado para las cabinas de las locomotoras que ha

LUNA

El abandono de las rivalidades técnicas, abaratará los costes de fabricación.

sido desarrolllado por la filial alemana de Faiveley. Esta solución resultó ser un 35 por ciento más barata que si el diseño se hubiera realizado en Francia. Tanto es así que los expertos calculan que con el abandono de las rivalidades técnicas pueden conseguirse ahorros de hasta un 50 por ciento.

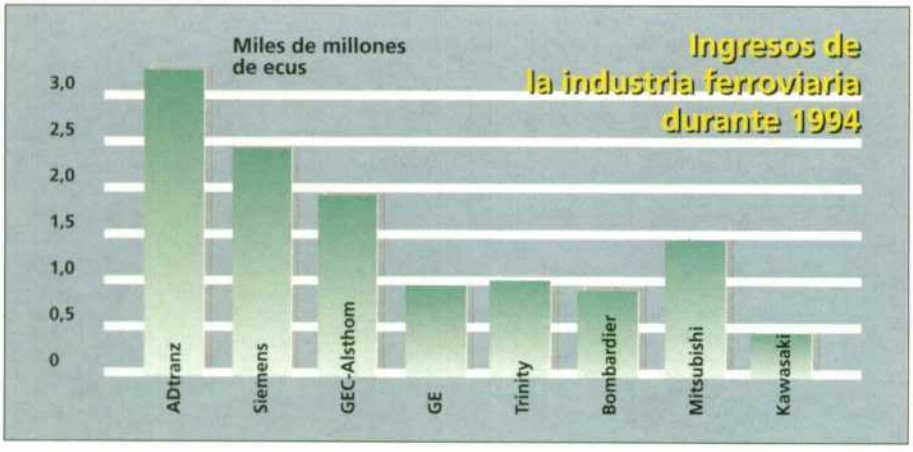
Demanda. Según el informe, las empresas explotadoras están dispuestas a mostrarse flexibles con la industria, sin embargo, esperan obtener a cambio mayores garantías. Hasta ahora, las garantías con respecto al material rara vez superaban el año, plazo que a las empresas explotadoras les parece insuficiente. Para ilustrar un caso vanguardista de garantía, hay que citar la experiencia de la Línea Norte de Londres, donde el suministrador es responsable de proporcionar un cierto número de trenes, durante cierto número de horas y a un cierto coste. En este caso, la garantía que el suministrador ofrece a la empresa explotadora se basa en la capacidad, y no en el funcionamiento de una determinada unidad.

Pese a todo, la industria suministradora puede respirar tranquila: en general, la cuota de mercado de la industria del sector se ampliará. Este aumento no vendrá dado por el crecimiento del mercado europeo, cuyo aumento será poco significativo (entre un 1 y un 2 por ciento anual, centrado sobre todo en los repuestos), sino en el crecimiento del mercado asiático (entre un 9 y un 12 por ciento anual), animado en la mayor parte de los casos por los nuevos proyectos de transporte urbano.

El informe hace notar que la demanda potencial en Europa central y en los países del Este es importante, pero que la falta de recursos económicos está retrasando las inversiones.

En relación con la alta velocidad, segmento que representa el 25 por ciento de la capacidad industrial de Francia, Alemania o Italia, las perspectivas de los suministradores no son muy halagüeñas, ya que temen una falta de pedidos a partir del año 2000. El estudio apunta a que el éxito del TGV Sudeste en los años 80 condujo a importantes inversiones en alta velocidad, que se han prolongado incluso en la década de los 90. Por lo tanto, habida cuenta de que la flota de alta velocidad es muy nueva, con excepción del TGV Sudeste, los pedidos de repuestos no empezarán a producirse antes del año 2014. A ello se une la falta de nuevas líneas en Europa o fuera de Europa que generen demanda, por lo que los fabricantes sufrirán un descanso obligado en este segmento durante los próximos 10 años. Según el informe, en los próximos años puede producirse una demanda potencial en Estados Unidos, Canadá, Australia, Malaisia, Indonesia, Taiwán y, quizás, Sudamérica.

Al igual que sucede con la alta velocidad, la demanda de automotores diesel y eléctricos disminuirá en Europa a partir del año 2000, aunque seguirá siendo fuerte en otros mercados. En este caso, la batalla real se librará en el terreno de los pedidos asiáticos, donde compiten empresas europeas, japonesas, coreanas y locales. Esta fuerte competencia contribuirá a una elevada caída de precios, sobre todo si des-

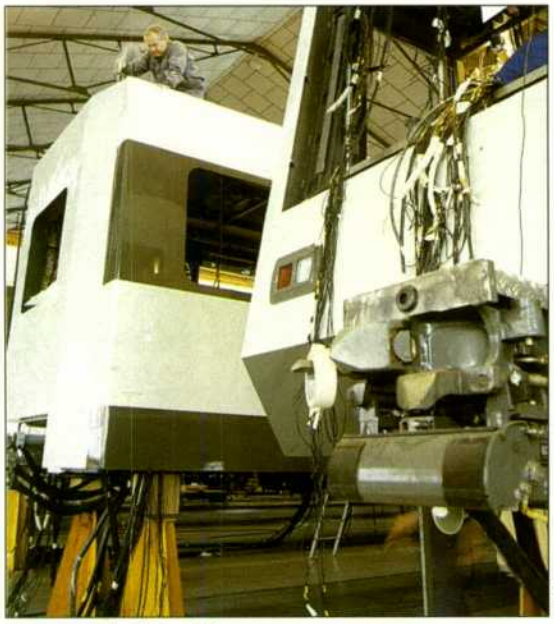


ciende este tipo de pedidos en Europa.

El mercado de repuestos en la UE promete ser una fuente constante de pedidos, al tiempo que la construcción de nuevas redes de metro en Asia estimulará las ventas. Pero, el informe advierte de que es necesario hacer una reserva en relación con la financiación y calendario de estos nuevos proyectos.

En cuanto al mercado de los tranvías, que han demostrado ser una estupenda solución, y mucho más barata que el metro, para las ciudades colapsadas por los automóviles, disminuirá, al menos en Europa. Esto se debe a que la mayor parte de las redes de tranvías en Europa han realizado ya en los años 90 los pedidos de los repuestos que necesitaban.

Al parecer, los vagones de mercancías no vivirán sus mejores tiempos en los próximos años; en primer lugar, debido a la disminución de estos tráficos, y en segundo lugar, porque los fabricantes se decantan por material cuyo valor añadido sea mayor, como es el caso de los trenes de alta velocidad, las locomotoras eléctricas y los tranvías. Hay que señalar también que los menores salarios existentes en Europa del Este (Polonia y la República Checa) suponen una importante competencia para los fabricantes de Europa occidental, por lo que el informe pronostica una huida de los fabricantes aquí asentados hacia esos países. ❑



LUNA

La industria europea confía en los futuros pedidos asiáticos.

La alta velocidad, un arma de doble filo

En el congreso que la Unión de Industrias Ferroviarias Europeas (UNIFE) celebró en Bruselas los pasados 25 y 26 de junio, se dieron cita los máximos responsables de las principales empresas suministradoras europeas, así como los de las empresas explotadoras. El momento, sin lugar a dudas, es delicado para las dos partes, que tendrán que enfrentarse a reestructuraciones para sobrevivir.

Si para las empresas explotadoras está claro que "es necesario que la industria realice innovaciones para entrar en el siglo XXI" (Heinz Dürr, presidente de los ferrocarriles alemanes), para las suministradoras es evidente que "el futuro está íntimamente ligado al de las compañías ferroviarias" (Michel Olivier, presidente de UNIFE y director general adjunto de GEC-Alsthom). Para todos, el futuro pende de un finísimo hilo que es necesario reforzar, a la vista de la frase que, al parecer, han acuñado ya los expertos en transporte y que hizo reaccionar a todos los asistentes: "si el ferrocarril no existiera, hoy nadie lo inventaría".

UNIFE se prepara para encarar el futuro de la mejor forma posible, y para ello está preparando un estudio denominado "Visión 2000", en el que se darán las pautas para que la industria ferroviaria salga airosa de los problemas que tiene planteados.

Lo cierto, es que el diagnóstico es claro, aunque la solución no promete ser tan sencilla: el futuro del ferrocarril se ve amenazado por las deudas que pesan sobre las compañías ferroviarias. Según un Libro Blanco que prepara la Comisión Europea sobre el futuro del ferrocarril, los Estados deberán hacerse cargo de estas deudas, cosa, que ha empezado a hacer ya el gobierno francés (véase página 42).

Precisamente, en la alta velocidad, que hasta ahora se ha visto como el futuro del ferrocarril, estriba una gran parte de los problemas, ya que ha llevado prácticamente a la ruina a muchas empresas explotadoras del continente. Fuentes comunitarias han declarado a VIA LIBRE que es de justicia que los Estados se hagan cargo de estas deudas, ya que la política ha influido muchas veces en la construcción de las líneas de alta velocidad. ❑

EL COSTE DE INTEROPERABILIDAD

Tipo de TGV	Interoperabilidad	Coste de la unidad (Millones de ecus)	Asientos por unidad	Ecus por asiento
Red TGV	Francia	12.1	377	32.000
Eurostar	Francia Gran Bretaña Bélgica	31.8	794	40.000
Thalys	Francia Bélgica Alemania Países Bajos	19.6	377	52.000