

El próximo mes de marzo, España se incorporará a uno de los corredores de mercancías más importantes de Europa, que partiendo de Bélgica llega hasta Barcelona y Valencia, después de atravesar Luxemburgo, Francia e Italia. Con esta iniciativa, impulsada por la Comisión Europea y por la propia industria, una de las mayores defensoras del proyecto, los tiempos de viaje en los corredores que funcionan desde enero se han acortado de forma espectacular, al reducirse al mínimo las paradas de los trenes. En el fondo, lo que subyace tras estos corredores es la liberalización del ferrocarril, algo que ansía Bruselas desde hace tiempo, pero a lo que las compañías ferroviarias siguen siendo por lo general reacias.



Yolanda del Val

Freeways”, el término inglés con que se conoce a estos corredores de mercancías, significa literalmente “vías libres”, lo que da una idea exacta de lo que son, corredores administrados por una autoridad supranacional, libres de las formalidades burocráticas en las fronteras, lo que permite a los trenes circular mucho más deprisa.

El primero que se ha puesto en marcha, el 1 enero, es el corredor Norte-Sur, que a su vez se divide en tres corredores distintos. Por una parte, el que enlaza Brindisi, Verona, Innsbruck, Munich, Nuremberg, Bremen y Hamburgo, que afecta a Italia, Austria y Alemania; el que conecta Rotterdam, Génova, Milán, Basilea, Rin-Rur y Goia Tauro, que atraviesa los Países Bajos, Italia, Suiza, Alemania e Italia; y, por último, el corredor que enlaza Rotterdam, Hamburgo, Nuremberg y Passau. También en funcionamiento, desde el pasado 12 de enero, se encuentra el corredor Muizen-Goia Tauro, que atraviesa Bélgica, Luxemburgo y Francia, que es el corredor al que se ha adherido España, y que se extenderá hasta Barcelona y Valencia el próximo mes de marzo.

EL EJE BÉLGICA, LUXEMBURGO, FRANCIA E ITALIA SE AMPLIA HASTA

Los corredores de mercancías nuevo futuro al ferrocarril

A estos corredores, los que más tráfico concentran en Europa, les seguirán muy pronto otros pasillos ferroviarios, como Gran Bretaña-Hungría, muy avanzado ya, Wolfsburg-Barcelona y Le Havre-Alemania, que se encuentran en fase de estudio. Asimismo, se ha firmado el protocolo de acuerdo del corredor que unirá Alemania, Polonia y Ucrania, que se pondrá en marcha a lo largo de este año.

La Comisión Europea está empeñada en dibujar un mapa de veloces autopistas ferroviarias en Europa, lo único que a su juicio podría detener el declive del ferrocarril, que sólo representa el 16 por ciento de las mercancías transportadas en Europa.

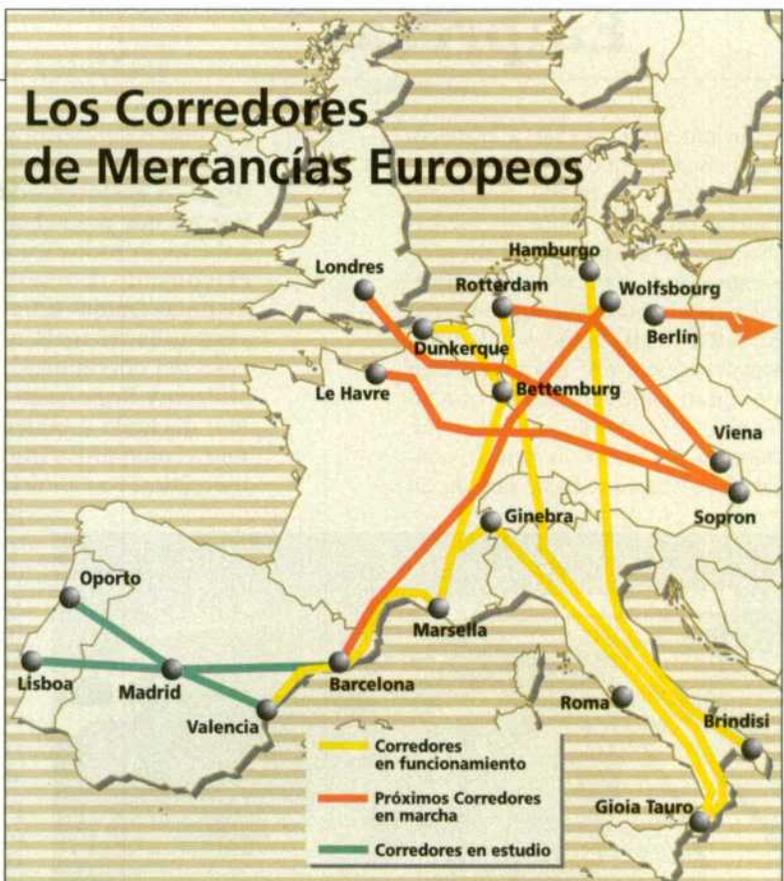
Según la Comisión Europea, que ya publicó en 1996 un Libro Blanco sobre la revitalización del ferrocarril

(ver VIA LIBRE nº 391), el problema tiene solución si se ataca desde la misma raíz. Si no se hace así, vaticina, los tráficos caerán a la mitad en los próximos diez años, debido a los múltiples problemas a los que hace frente el ferrocarril: su lentitud (si se tiene en cuenta las paradas en las fronteras, la velocidad media de los trenes de mercancías internacionales no supera los 20 km/h), sus tarifas, demasiado elevadas, y su ineficacia, entre otros adjetivos que Bruselas dedica al ferrocarril.

Según la Comisión Europea, el único modo de poner freno a esta alarmante situación es la liberalización total del mercado. Sin embargo, como eso es algo que aún tardará en hacerse realidad, ya que no todos los países han transpuesto las diferentes directivas y persisten to-



LUNA



LA VÍA LIBRE EN BARCELONA Y VALENCIA

Las abren un camino en Europa

avía los problemas estructurales del ferrocarril, estos corredores constituyen una forma de adelantar en la medida de lo posible esa apertura.

La maquinaria se encuentra ya en marcha, y la Comunidad de Ferrocarriles Europeos se felicita por "los más de doscientos surcos horarios semanales que existen en los corredores que se encuentran ya en marcha, lo que ha permitido que las velocidades de los trenes de mercancías se hayan elevado en un 25 por ciento".

En la Comisión Europea estiman que antes de lanzar la idea de los corredores, nadie pensaba que fuera posible aumentar la capacidad del transporte internacional de mercancías. Sin embargo, ahora se ha visto que existe capacidad suficien-

te para reconquistar cuotas de mercado, lo que le ha llevado a afirmar a la Comisión que 1998 será el año de los corredores de mercancías.

Sin embargo, no todo está tan claro como parece, ya que faltan aún por dilucidar algunos aspectos estratégicos, como es el funcionamiento de estos ejes reservados a las mercancías. La Comisión Europea aboga por un acceso "equitativo, justo y no discriminatorio para todos los operadores ferroviarios que posean una licencia dentro de la Comunidad". Y estima que el mejor modo de lograrlo es a través de una ventanilla única que comercialice los corredores, conceda los surcos y perciba los peajes. En el eje Norte-Sur, por ejemplo, esa ventanilla tiene carácter virtual, y es accesible por Internet. En el caso del eje Muizen-Lyon Sibelin, de donde partirá el corredor español, se instalará una oficina común en Luxemburgo para coordinar la actividad de las redes implicadas.

El corredor español, cuyo acuerdo de adhesión de pleno derecho se firma el próximo 27 de febrero en Madrid, no morirá en Valencia y Barcelona, sino que se ampliará a otras ciudades españolas como Madrid, e, incluso, hasta Portugal, con

la inclusión de Lisboa y Oporto. Y tampoco el corredor español se limitará exclusivamente a la línea Lyon-Barcelona-Valencia, sino que también incluirá los afluentes, es decir, las líneas situadas hasta cien kilómetros de distancia del corredor, así como las plataformas terminales de mercancías.

Automóviles. Por el corredor Barcelona-Valencia discurre un porcentaje importante de los tráficos de España hacia Europa, gran parte de los cuales están formados por automóviles, de los que en 1996 se transportaron más de medio millón. No hay que olvidar que a lo largo de este corredor confluyen varias empresas de automoción: Seat, en Martorell, Ford, en Almusafes, y General Motors, que aunque se encuentra algo más distante, en Zaragoza, también encamina sus tráficos por Port-Bou. El tráfico de productos siderúrgicos es igualmente importante, ya que Aceralia -antiguos Altos Hornos del Mediterráneo- se encuentra en Sagunto. Aparte, existen tráficos temporales, pero importantes, como pueden ser la campaña de los agrios en Valencia, y el de la cerámica, que crece muy deprisa.

Dado que los ciclos de viaje se

reducirán prácticamente a la mitad, todo apunta a que se captarán nuevos tráficos. "Se puede captar aún mucho producto sobre los mercados que ya tenemos. También pensamos que el mercado de la distribución es importante. Aquí en España casi todas las grandes superficies son francesas, por lo que reciben una gran cantidad de mercancía. También el sector de productos químicos, y por poner un ejemplo concreto, la empresa Basf, situada en



LUNA

Tarragona, tienen mucho interés en transportar sus productos por ferrocarril", afirma **Manuel Sánchez Garzón**, jefe del Gabinete de Relaciones Internacionales de Cargas de Renfe.

Sin embargo, pese a estas buenas perspectivas, la capacidad del corredor Barcelona-Valencia será limitada de momento, ya que, al parecer, a los trenes que circulan hoy, no podrán añadirse más de cuatro o cinco. El origen de este problema no se encuentra tanto en España (aún teniendo en cuenta el obligado cambio de ejes en la frontera) como en Francia, ya que es de prever que la construcción del TGV Mediterráneo ocupará nuevas franjas horarias.

Un problema que España arrastra desde antiguo es la falta de equilibrio en los tráficos. Sin ir más lejos, en el corredor Barcelona-Valencia es mayor la actividad exportadora -de automóviles- que la importadora. "La clave para que haya tráficos compensados es tener

La comercialización y gestión de los corredores de mercancías se realizará a través de una ventanilla única, que actuará en nombre de los órganos gestores de las infraestructuras de cada uno de los países por los que pasa el corredor. Esta ventanilla es la que se ocupará de solucionar todos los temas relativos a las formalidades aduaneras en el momento de reservar el surco, como en el argot se denomina a las distintas franjas horarias. En el caso del eje Norte-Sur, se trata de una ventanilla "virtual", a la que se puede acceder por Internet. Pero en el caso del corredor al que se incorporará España, que comienza en Muizen y llega hasta Sibelin, en Lyon, las distintas redes implicadas han decidido establecer una oficina común en Luxemburgo, que actuará como única interlocutora y coordinadora de sus actividades comerciales. La Comisión Europea aboga por la creación, en una fase

posterior de un Organismo Ferroviario Europeo, que se encargaría de atribuir los surcos de las redes ferroviarias, dentro del espíritu de la directiva 91-440, y de avanzar hacia la armonización técnica entre las diferentes redes que existen en Europa.

De momento, será la ventanilla única quien se encargará de conceder los surcos horarios, y de venderlos a toda empresa ferroviaria en posesión de una licencia de explotación o a los grupos de empresas ferroviarias interesados. Con objeto de llevar a cabo mejor esta tarea, la Comisión Europea ha emprendido un estudio para definir más claramente los criterios de concesión de surcos.

La ventanilla única se ocupará igualmente de la percepción de cánones por la utilización de los corredores, pero la tarificación, que aún no se aplica, plantea graves problemas. El precio por utilizar un determinado corredor vendrá

dado por la suma de los peajes que cobren los distintos países por los que debe pasar el tren, entre los que existe una gran disparidad. Alemania, por ejemplo, tiene intención de fijar un ecu por tren-km, Austria, entre 4 y 7 ecu por tren-km, mientras que los Países Bajos, cuyo único interés era potenciar el puerto de Rotterdam y no deseaban imponer ningún peaje, al final se han visto abocados a establecer un simbólico ecu por tren-km. España, por su parte, aún no ha cerrado el tema, y estudia en estos momentos si una parte de la cuantía de este peaje debe repercutir en el cliente. En cualquier caso, para la Comisión Europea es imprescindible que los gobiernos de los países participantes fijen un sistema de tarificación de infraestructuras lo suficientemente transparente y barato como para que las empresas puedan competir eficazmente. □

vagones cuanto más polivalentes mejor", dice **Sánchez Garzón**. En ello se está trabajando no sólo en España, sino también en Europa, donde existen problemas parecidos. En estos momentos se están desarrollando vagones versátiles, de dos pisos, que permitirían, por ejemplo, cargar vagones en España y regresar con componentes o piezas de automóviles.

En cuanto al material con el que se van a explotar estos corredores será el mismo de momento, aunque

en un futuro no muy lejano el material tradicional circulará junto con el Talgo de mercancías de ancho variable, que estará homologado en otoño.

Infraestructuras. En principio, para poner en marcha estos corredores no está previsto construir nuevas infraestructuras o realizar obras puntuales, aunque a nadie se le escapa que a través de núcleos urbanos como Barcelona a determinadas horas en que las cer-

canías tienen preferencia absoluta puede resultar problemático. Y no hay duda de que ello obligará a que en determinados puntos del corredor las cargas tengan que detenerse en algún momento, por lo que la Unión Europea ha previsto unos fondos especiales, denominados TEN (Trans Europe Network), para la construcción o adaptación de infraestructuras en estos corredores.

Para las compañías ferroviarias implicadas, la puesta en marcha de los corredores de mercancías no sólo les supone problemas técnicos, sino también estratégicos. En la actualidad pocas locomotoras pueden atravesar sin problemas las fronteras europeas, debido a la diferente alimentación eléctrica, señalización y, sobre todo, debido a los distintos reglamentos de conducción de cada red, que muchas veces suponen barreras más infranqueables que las puramente técnicas.

Estos problemas se están salvando en los corredores que ya funcionan formando las composiciones con una locomotora de la red que se va a atravesar y con los vagones de la red que transporta esa carga. Otra posibilidad, que países como



Italia y Suiza ya practican, es permitir la entrada de las locomotoras con sus maquinistas, iniciativa que sin duda se extenderá pronto a otros países de Europa.

Como consecuencia de todo este proceso en marcha, qué duda cabe de que el panorama de las empresas de mercancías cambiará en los próximos diez años.

Así, por ejemplo, las compañías ferroviarias de Dinamarca, Suecia y Noruega han creado una filial que se ocupará de sus tráficos internacionales, lo que se considera en medios ferroviarios como un primer

paso hacia la fusión de esas compañías. Y es que según los observadores, la progresiva liberalización del mercado ferroviario, hará que las aproximadamente 42 compañías que operan en la actualidad, firmen acuerdos de fusión en un futuro a medio plazo, lo que hará que la cifra de sociedades de mercancías se reduzca a menos de la mitad. Otros apuntan una situación con los Estados -dueños de las infraestructuras ferroviarias, a imagen y semejanza de las carreteras- y unos operadores ferroviarios en paulatino proceso de privatización. □

Un proyecto impulsado por la industria

Las industrias europeas se encuentran al borde del colapso y han presionado a la Comisión Europea para que monte una red eficaz de transporte de mercancías por ferrocarril. Es una necesidad imperiosa, ya que en el centro de Europa las autopistas están saturadas, y tampoco existe ya espacio disponible para construir otras nuevas. La situación es tan angustiosa que el transporte de automóviles y productos químicos se ha convertido en un verdadero problema para muchas empresas de automoción como Volkswagen, Ford o General Motors.

Otros grandes auspiciadores del proyecto han sido los puertos del norte de Europa, especialmente los de Amberes (Bélgica) y Rotterdam (Países Bajos), cuya área de influencia pueda llegar hasta los 1.000-1.500 kilómetros (téngase en cuenta que en el caso del puerto de Barcelona su zona de influencia no supera los 200 kilómetros).

Las compañías ferroviarias, aparte del problema que para ellas supone no entorpecer los tráficos de cercanías con las mercancías, se han opuesto en mayor o menor medida al proyecto. Por una parte, hay un frente más aperturista, entre los que se encuentran los Países Bajos, Alemania y otros países del centro de Europa, y otro grupo más conservador, encabezado por Francia, el más firme enemigo de los cambios, que busca apoyos a su pos-

tura en España, Bélgica e Italia. Razón no les falta a unos ni a otros.

España ya ha transpuesto todas las directivas ferroviarias que existen en materia ferroviaria (la 91-440, la 95-18 y la 95-19, estas dos últimas relativas a los requisitos para obtener una licencia ferroviaria y a tarifas), pero no sucede así con otros países, por lo que el marco legal para operar y competir no está todavía claro. En lo que sí coinciden casi todas las compañías ferroviarias es que antes de producirse una apertura total, deben realizarse unas actuaciones previas, como por ejemplo, liberar a las empresas ferroviarias de la deuda histórica - algo que ya se ha hecho en Francia con la creación de la Red Ferroviaria Francesa, ente que pasa a asumir la infraestructura de la SNCF y que se ha hecho cargo de esa deuda-, condición imprescindible para que las empresas ferroviarias puedan competir realmente. Algunos expertos ferroviarios explican este problema de forma muy gráfica: ¿Qué pasaría si empresas estadounidenses, ya introducidas en el mercado europeo, utilizaran las redes existentes, libres de obligaciones y sin arrastrar ninguno de los problemas de las empresas ferroviarias propietarias de esa infraestructura? Evidentemente, la competencia no sería justa. □