

LOS PASAJEROS Y CLIENTES DEL FERROCARRIL
RECIBIRAN COMPENSACIONES POR RETRASOS

Libro Blanco 2010: Europa aboga por una red exclusiva de mercancías

La Comisión Europea aprobó el pasado 12 de septiembre el Libro Blanco "La política europea de transportes de cara a 2010: es hora de elegir", un plan de acción para mejorar sustancialmente la calidad y la eficacia del transporte en Europa.

La Comisión Europea estima que, ante la demanda creciente de transporte, su papel no puede limitarse a la construcción de nuevas infraestructuras y apertura de mercados. Con este Libro, pretende lograr un desarrollo sostenible del transporte, no sólo desde un punto de vista económico y social, sino también medioambiental.

Una de las medidas propuestas consiste en conseguir un reequilibrio de los diferentes modos de transporte de cara al año 2010, mediante una política activa de revitalización del transporte por ferrocarril, el fomento de los transportes marítimo y fluvial y el desarrollo de la intermodalidad.

En el caso del ferrocarril, el documento concluye que se producen muchos contrastes entre lo nuevo y lo antiguo. Por un lado, redes ferroviarias de alta velocidad que llegan a modernas estaciones, y, por otro, servicios de mercancías antidiluvianos y decrepitas líneas de cercanías saturadas, trenes atestados que siempre llegan con retraso y que eventualmente dejan a sus pasajeros en estaciones inseguras y desvencijadas.

Sintonizar la política europea de transportes con las demandas y necesidades de los ciudadanos es el principal objetivo que plantea para los próximos años el Libro Blanco "La política europea de transportes de cara a 2010: es hora de elegir", aprobado el pasado 12 de septiembre por la Comisión Europea. Con este Libro, la Comisión Europea sitúa por primera vez las necesidades de los usuarios en el centro de su estrategia, y propone cerca de setenta medidas concretas para hacer que esta apuesta constituya un éxito. Entre las prioridades que el documento establece en materia de infraestructura, destaca la reapertura de la línea Pau-Canfranc-Zaragoza.

Quizás, el apartado más importante del Libro es el dedicado a las mercancías. Entre 1970 y 1998 la cantidad de mercancías transportadas por ferrocarril en Europa cayó del 21,1 por ciento al 8,4 por ciento (de 283.000 millones de toneladas por kilómetro a 241.000 millones), aunque el volumen global de mercancías transportadas subió espectacularmente. Pero, mientras el transporte ferroviario disminuía en Europa, en Estados Unidos florecía, precisamente porque las compañías ferroviarias satisfacían las necesidades de la industria. En Estados Unidos, el transporte ferroviario representa ahora el 40 por ciento de los tráficos totales de mercancías, frente



a sólo el 8 por ciento de la Unión Europea, lo que demuestra que el declive del ferrocarril no es ni mucho menos inevitable.

Conscientes de esta situación, la Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC), la Comunidad de Ferrocarriles Europeos (CER), la Unión Internacional de Transporte Público (UITP) y la Unión de Industrias Ferroviarias Europeas (UNIFE) han firmado un documento conjunto para crear una única red de ferrocarriles en 2020. Entre los objetivos propuestos destaca un aumento de la cuota de mercado ferroviario de pasajeros del actual 6 por ciento al 10 por ciento, y de las mercancías, del 8 al 15 por ciento; triplicar la pro-



LUNA

Bienvenida, competencia

El Libro Blanco considera que si existe competencia entre operadores, la industria ferroviaria logrará ser más competitiva frente a otros modos de transporte. Y que la llegada de nuevos operadores a un mercado abierto no puede hacer si no estimular una sana competencia entre los antiguos operadores y los nuevos. Sin embargo, de todos es sabido que existen problemas técnicos y barreras administrativas que favorecen a las compañías existentes y que siguen impidiendo la entrada de nuevos operadores. Por ello, el Libro Blanco señala que es fundamental que las normas de competencia establecidas por la Comunidad se apliquen adecuadamente para evitar prácticas anticompetitivas y garantizar que el mercado ferroviario se abra realmente.

Y para hacer más competitivos los servicios internacionales de mercancías y reducir los movimientos de vagones vacíos, la Comisión Europea considera importante que las compañías ferroviarias carguen trenes en tránsito, para lo cual propondrá en el segundo "paquete" ferroviario que prepara para finales de 2001 la extensión de derechos de acceso a todos los servicios de mercancías, incluyendo la posibilidad de cabotaje.

Además de este último punto, la Comisión incluirá en ese documento medidas encaminadas a establecer un auténtico mercado interno ferroviario, como, por ejemplo, fijar un alto estándar de seguridad para la red ferroviaria, basado en normas establecidas por un órgano independiente; actualizar las directivas de interoperabilidad; apertura gradual de los servicios internacionales de pasajeros; la promoción de medidas para salvaguardar la calidad de los servicios ferroviarios y los derechos de los usuarios (se publicará una directiva que fijará las indemnizaciones a las que tendrán derecho los pasajeros en caso de retraso u otros contratiempos en el servicio); y la creación de una estructura comunitaria para la seguridad e interoperabilidad.

La interoperabilidad, precisamente, es una de las cuestiones que más preocupan a la Comisión, pues, según se recoge en el Libro Blanco, los trenes no pueden ser competitivos mientras no puedan circular sin impedimentos técnicos por cualquier red. El problema reside en las locomotoras, que no pueden pasar de una red a otra debido a los distintos sistemas de electrificación. Aunque las locomotoras multicorriente están resolviendo el problema, aún existen muchas cuestiones que necesitan solución y a las que habrá que dedicar decenas de miles de euros.

El documento considera que el sistema de señalización ERTMS es un paso importantísimo para lograr la interoperabilidad, prueba de ello es que, para que un proyecto cuente con financiación europea, es condición indispensable que se prevea la instalación de este sistema.

El documento señala que el ferrocarril ha sido siempre más seguro que la carretera, algo que reflejan las estadísticas: el número de fallecidos en accidentes ferroviarios disminuyó de 381 en 1970 a 93 en 1996, frente a las más de 43.000 víctimas que se producen anualmente en las carreteras. Pese a todo, en los últimos tiempos se han producido dramáticos accidentes ferroviarios que han alertado a autoridades y opinión pública sobre la seguridad ferroviaria. Llegados a este punto, el Libro Blanco afirma que la interoperabilidad debe garantizar un grado de seguridad igual, si no mayor, al que existe hoy día en las redes nacionales.

Un síntoma que demuestra el declive del transporte ferroviario, según el documento, es que en los últimos 30 años se han cerrado 600 kilómetros de líneas en Europa, mientras que al mismo tiempo la red de autopistas aumenta a razón de 12.000 kilómetros anuales. □

ductividad de los ferrocarriles; conseguir un 50 por ciento de ahorro energético y otro 50 por ciento de reducción de emisiones contaminantes; y un incremento de la infraestructura en función de los objetivos de tráfico.

La liberalización del transporte ferroviario se iniciará en marzo de 2003, cuando funcionen los servicios de mercancías en la red transeuropea, de 50.000 kilómetros- es el núcleo sobre el que se asienta la revitalización del ferrocarril. Para 2008, la red internacional de mercancías estará totalmente abierta, gracias, especialmente, a la determinación del Parlamento europeo. La llegada de nuevas compañías ferro-

viarias, con sólida experiencia en logística e integración intermodal, deberían hacer al sector más competitivo. Entre estos nuevos operadores, el documento cita al grupo sueco Ikea, que recientemente ha creado una empresa independiente para transportar sus propias mercancías. En la actualidad, el 18 por ciento de ellas se transportan por ferrocarril, pero los responsables de Ikea quieren elevar esta cifra al 40 por ciento en 2006 (lo que equivaldría a 500 trenes semanales). En este contexto, Ikea tiene previsto convocar un concurso para adjudicar a compañías ferroviarias el transporte de mercancías entre sus filiales. Más a largo plazo, Ikea podría incluso convertirse en una importante compañía ferroviaria aprovechando la apertura del mercado.

Aunque no es posible en un futuro inmediato establecer una red ferroviaria completa reservada a las mercancías, como en Estados Unidos, en opinión de Bruselas, las inversiones deben dirigirse al gradual desarrollo de corredores transeuropeos exclusivos de mercancías. Estos corredores consistirán básicamente en líneas ya existentes que se utilizarán exclusivamente o principalmente para mercancías. En materia de mercancías, el documento también considera importante los accesos ferroviarios a puertos y las terminales.

Alta Velocidad. Pese a que el Libro Blanco hace énfasis en la red de mercancías, el documento dedica una apartado importante a la red de alta velocidad, y señala que las dos redes forman parte del mismo esfuerzo por aumentar la capacidad de la red ferroviaria en su conjunto.

El pensamiento que guía a la Comisión en esta materia es que donde no sea posible construir nuevas líneas, se mejorarán las vías existentes para trenes de alta velocidad.

Según la Comisión, contrariamente a lo que se piensa, las ventajas de la alta velocidad no se limitan a los viajes inferiores a tres horas.

En cuanto a proyectos de infraestructura, el Libro Blanco señala que de los 14 proyectos aprobados en el Consejo Europeo de Essen, en

Una red de 150.000 kilómetros

Si el transporte de mercancías en Europa se recupera, como es el firme deseo de la Comisión Europea, se deberán asignar a las mercancías surcos internacionales eficientes, en forma de infraestructura o franjas horarias.

La Directiva 2001/12/EC define una Red Transeuropea de Mercancías Ferroviarias (TERFN) que comprende aproximadamente 50.000 kilómetros de líneas, que se abrirán a los servicios de mercancías en 2003. Cualquier grupo europeo que posea el permiso correspondiente puede utilizar estas líneas. En 2008, este mercado se extenderá a 150.000 kilómetros de red.

En las directrices que el Consejo y Parlamento Europeo aprobaron en 1996, se identificó otra red transeuropea sobre la que se actuará para eliminar cuellos de botella. Esta red no está relacionada con la propuesta para la apertura de mercado. Como puede comprobarse en el mapa, líneas que se abrirán en breve a la competencia no forman parte de la red transeuropea de infraestructuras (aparecen en azul). Del mismo modo, ciertas partes de la red de infraestructuras, aunque potencialmente importantes para mercancías y conexiones con puertos, tales como la línea Brest-Rennes (Francia), no se abrirán necesariamente a la competencia en 2003 (aparecen en verde). □



1994, tres se han completado y otros seis, que se encuentran en fase de construcción, deberían estar concluidos en 2005, como el caso

de la línea de alta velocidad entre Barcelona y Figueras.

Una de las preocupaciones que se resaltan en el documento es la

SIEMENS

ICE 3 Madrid-Barcelona: el tren más rápido del mundo



Siemens, S.A.
División de Transporte
C/. Orense, 2
28020 Madrid - España
Tel. (91) 514 80 00
Fax:(91) 514 80 10

2010: ¿Realidad o deseo?

- La compañías ferroviarias disfrutarán de acceso a las redes ferroviarias en igualdad de condiciones, que publicarán los gestores de las infraestructuras: la capacidad se asignará en tiempo real y en relación a la red europea completa. Los principios de acceso también se armonizarán.
- Los fabricantes de material ferroviario deberían también beneficiarse de la introducción por parte comunitaria de las disposiciones de interoperabilidad de la red ferroviaria con el fin de conseguir un acceso no discriminatorio al mercado europeo y poder utilizar tecnologías innovadoras rápidamente.
- Los maquinistas podrán conducir en cualquier punto de la red transeuropea y estarán debidamente formados para ello, disponiendo de centros europeos para el aprendizaje.
- Los gestores de la infraestructura nacional se organizarán en un plano europeo y decidirán conjuntamente las condiciones de acceso a la red. También decidirán sobre prioridades de inversión y establecerán redes de infraestructura exclusivas para mercancías.
- Los reguladores ferroviarios se reunirán periódicamente para intercambiar información sobre el desarrollo del mercado ferroviario y propondrán medidas para adaptarse a la competencia que generen otros modos.
- La red europea ofrecerá un alto grado de seguridad, para lo cual se creará un organismo comunitario especial, que realizará recomendaciones especiales si fuera necesario.
- La puntualidad de los trenes quedará garantizada, de manera que pasajeros y clientes recibirán compensaciones en caso de retraso.
- La velocidad media de los trenes internacionales de mercancías en Europa se elevará a 80 km/h, cuatro veces más que en el año 2000. □



Ferrocarriles austriacos.

necesidad de llevar adelante las conexiones ferroviarias en los Alpes en la fecha prevista de 2010, especialmente la construcción del enlace entre Lyon y Turín.

Por el riesgo de que se produzcan cuellos de botella, Bruselas también considera fundamental la mejora de la travesía de los Pirineos. El documento afirma que los estudios realizados por Francia y España muestran que diariamente cruzan los dos extremos de esta cadena montañosa más de 15.000 vehículos y que este tráfico está aumentando a razón de un 10 por ciento anual. En 1998, los tráfico entre España y Europa se elevaron a 144 millones de toneladas al año (53 por ciento por carretera, 44 por ciento por mar y 3 por ciento por ferrocarril). Ese mismo estudio señala que entre los años 2010 y 2015 se repartirán cien millones más de toneladas entre los distintos modos. Todo ello ha llevado a la Comisión a proponer la revisión de la red transeuropea con vistas a incluir un enlace ferroviario de gran capacidad en el paso de los Pirineos.

El Libro Blanco señala que esta necesidad plantea la mejora de la línea entre Pau y Zaragoza por Canfranc, con el fin de contar a corto plazo con mayor capacidad en los Pirineos. El documento añade que este proyecto es positivo desde el punto de vista medioambiental y garantiza que la Comisión ayudará a financiar el proyecto.

Entre otros proyectos que la Co-

Proyectos que la Comisión Europea estudia para su inclusión en la lista de proyectos específicos (Lista "Essen")

Proyecto	Longitud (km)	Tipo	Fecha de conclusión	Inversión (millones de euros)
Milán-Bolonia y Verona-Nápoles (Italia)	830	Línea mixta de alta velocidad	2007	13.994
Montpellier-Nîmes (Francia)	50	Línea mixta de alta velocidad y línea de mercancías	2012	790
Galileo	-	Sistema europeo de navegación por satélite	2008	3.250
Travesía de alta capacidad en los Pirineos (España/Francia)	180	Línea de mercancías ferroviarias	2020	5.000
Stuttgart-Munich-Salzburg-Viena (Alemania/Austria)	713	Mejora de la navegabilidad por el Danubio	2012	9.501
Vilshofen-Straubing (Alemania)	70	Nuevas líneas de alta velocidad y líneas modernizadas	-	700
Interoperabilidad de la red ibérica ferroviaria de alta velocidad (España/Portugal)	7.800	Puente-túnel para ferrocarril y carretera	-	29.600
Enlace fijo de Fehmarn (Dinamarca/Alemania)	50	Fecha de conclusión	2013	3.650
				Total: 66.485



Raíces fuertes para un crecimiento sólido

Nuestro éxito global se basa en la habilidad para marcar el camino, para aprovechar oportunidades. La adquisición de Adtranz refuerza nuestra capacidad de proporcionar una inigualable satisfacción a nuestros clientes en todo el mundo. Contamos con una gran capacidad de ingeniería y fabricación, una amplia gama de productos y servicios, así como con un personal de gran talento y experiencia, capaz de abrirse camino - y hacerlo posible.



BOMBARDIER
TRANSPORTATION

Vehículos Ferroviarios
Sistemas de Transporte
Locomotoras y Cargas
Servicios
Señalización
Propulsión y Control

NONSTOP

www.transportation.bombardier.com

Los "puntos negros" del ferrocarril

misión considera prioritarios destaca el desarrollo de un nuevo enlace ferroviario Stuttgart-Munich (Alemania) y Salzburgo/Linz-Viena (Austria). El proyecto implica la construcción de 780 kilómetros de vía para trenes de alta velocidad y líneas para transporte de mercancías. En un futuro, estas líneas podrían llegar hasta Budapest o, incluso, hasta Bucarest y Estambul. Cuando la línea entre Stuttgart y Mannheim esté operativa, la ampliación del actual TGV Este que enlaza París con Mannheim, por Estrasburgo, proporcionará un corredor ferroviario entre París y Viena.

Otra de las prioridades que se



Tren de mercancías portugués.

establecen en materia ferroviaria es la construcción del puente-túnel del Fehmarn Belt, entre Dinamarca y Alemania, que completaría la ruta norte-sur que conecta Europa central y los países nórdicos.

Por último, el Libro Blanco se refiere a la interoperabilidad de la red ferroviaria ibérica de alta velocidad, señalando que la adaptación del ancho de vía en España y Portugal al ancho europeo para 2020 mejorará significativamente las comunicaciones de España y Portugal con el resto de la red transeuropea. **Yolanda del Val** □

Existen todavía muchas cuestiones que impiden el desarrollo de los ferrocarriles, y que el Libro Blanco se encarga de enumerar. Entre ellos, destaca, por ejemplo, el hecho de que las compañías ferroviarias "no saben contar", en palabras del documento, que afirma textualmente: "Algunas compañías ferroviarias admiten que son incapaces de saber cuantas locomotoras o vagones tienen, e, igualmente, conocer la ubicación exacta de los trenes. Así, sucede que a veces trenes que tienen prevista su salida -normalmente de mercancías, pero también de viajeros- tienen que cancelarse porque no hay locomotora, maquinista o bien porque no se le ha comunicado al maquinista ese servicio.

Otro problema al que se refiere el documento es que los trenes no circulan adecuadamente. El razonamiento se basa en que se tarda treinta o cuarenta minutos en sustituir la locomotora de un tren de mercancías y comprobar que el tren funciona correctamente (cambiar la locomotora, rellenar la documentación del tren, comprobar los frenos, cambiar al maquinista y la tripulación, inspeccionar el tren, llevar a cabo los controles de materiales peligrosos, comprobar documentos, formar el tren, clasificar los vagones y comprobar la luz trasera). Según Werner Kulper, presidente de UIRR, de 20.000 trenes internacionales de transporte de mercancías investigados, sólo la mitad llegaban sin retraso.

Otro punto negro es la información que se pierde. Por ejemplo, en las fronteras, una determinada red delega en la otra el tren en cuestión. Se intercambia información sobre cargas, destinos y composición de los trenes. Aunque las redes están conectadas informáticamente, esta posibilidad no se utiliza sistemáticamente porque no es fiable, de manera que a menudo la información se intercambia por escrito. Esta información, no obstante, puede llegar demasiado tarde o puede que ni siquiera sea exacta, por lo que siempre hay que repasarla.

El documento hace también referencia a lo que denomina "trenes fantasmas". Esta situación se produce cuando un tren de mercancías tiene que cambiar de locomotora, pero puede retrasarse más de lo esperado hasta conseguir un surco en la red vecina. También puede darse el caso de que una locomotora tenga que esperar la llegada de un tren, o un tren que tenga que esperar una locomotora. Con frecuencia, no hay información sobre cuando llegará, lo que no hace si no empeorar la situación.

Otro lastre al que se refiere el Libro Blanco es la baja productividad de los servicios internacionales ferroviarios por la cantidad de maquinistas que se necesita en los trenes. El documento se refiere a unas declaraciones de Louis Gallois, presidente de SNCF, en las que afirma: "En la relación Charleroi-París se necesitan cinco maquinistas, dos en Bélgica y tres en Francia".

Por último, entre todos los puntos negros, se señala irónicamente la velocidad media que se alcanza en el transporte internacional de mercancías, de sólo 18 km/h, velocidad que, según el informe, es más lenta que la de los rompehielos que abren canales de navegación en el Mar Báltico. □