

BALANCE DIEZ AÑOS DESPUÉS DE SU PRIVATIZACION

Los ferrocarriles británicos más caros para usuarios y contribuyentes

El número de viajeros en los ferrocarriles de Gran Bretaña ha aumentado un 38 por ciento en los diez años que han transcurrido desde la privatización; la demanda de transporte de mercancías ha aumentado un 60 por ciento y más de cinco mil nuevos vehículos ferroviarios han entrado en servicio. Estas cifras, además, se consideran conservadoras. La seguridad es buena; la puntualidad y la fiabilidad están mejorando. Y este año, se inaugurará la primera línea de alta velocidad del país, que conectará el Túnel del Canal con la estación londinense de St Pancras.

Aparentemente, todo ha sido un éxito, pero estas estadísticas ocultan la realidad de que diez años después de la privatización, el ferrocarril en Gran Bretaña es más caro que nunca, tanto para los viajeros como para los contribuyentes, que cada vez subvencionan más el sistema ferroviario. Los costes de grandes proyectos se han elevado enormemente. Por ejemplo, de los aproximadamente 4.800 millones de euros que costaba en un principio la mejora integral de la Línea Principal de la Costa Oeste, se ha pasado a casi 13.000 millones de euros.

La situación empeora cuando se trata del ferrocarril ligero. Sólo se han inaugurado dos redes de este tipo en los últimos diez años, en Nottingham y Croydon. Otros proyectos, claramente factibles, se han rechazado alegando que no se amortizarían.

Sin embargo en Londres, Escocia y Gales se ha subvencionado masivamente la red ferroviaria, incluida la extensa red del Metro de Londres, lo significa que el negocio está creciendo. Tanto es así, que se ha dado luz verde a una gran cantidad de proyectos.

Algunos sectores críticos culpan a Gran Bretaña de haber llevado a cabo una mala privatización ferroviaria y haber fomentado las subvenciones, con el resultado de tarifas mucho más caras para los usuarios. Por el contrario, los que la apoyan afirman que los nuevos trenes, las innovaciones en el servicio y un negocio en alza son razones suficientes para celebrar el éxito. La prestigiosa revista *International Railway Journal*, IRJ, explica por qué la política ferroviaria y de ferrocarril ligero es ahora víctima de la indecisión gubernamental respecto a su estrategia de transporte.



Esto demuestra en cierto modo una frustración del gobierno por los costes crecientes, además de una política confusa y, a menudo, contradictoria. La privatización coincidió con el cambio de gobierno. Sin embargo, una década más tarde sigue siendo difícil entender lo que el gobierno británico quiere hacer con sus redes de ferrocarril, metro ligero y metro. Este año, el gobierno afirma que dará a conocer sus aspiraciones para el ferrocarril en lo que denomina "una declaración de alto nivel", y que anunciará los fondos disponibles para este menester. Son

muy pocos en Gran Bretaña los que esperan algo práctico de esa declaración.

Una tras otra, las políticas de transporte se han propuesto reducir el volumen de tráfico de las carreteras, y, año tras año, el volumen de esos tráficos ha aumentado. Las ambiciones iniciales de utilizar el ferrocarril como forma de recortar la congestión automovilística se ha topado con las frías estadísticas de transporte. En general, el gobierno se muestra muy satisfecho con la buena marcha de las empresas operadoras de mercancías, todas las



La innovación en transporte por ferrocarril tiene un nombre.

Líderes construyendo y diseñando locomotoras, trenes de pasajeros y servicios de mantenimiento. Estrechamente unidos desde el inicio con la historia del ferrocarril y con el valor de más de un siglo de experiencia, hemos hecho de nuestro negocio, crear soluciones innovadoras para el transporte por ferrocarril. Diseñamos locomotoras de alto rendimiento para las futuras redes de transporte de mercancías, nuevos conceptos de trenes de pasajeros y servicios de mantenimiento.

Rail Infrastructure | Motive Power & Components

Vossloh España, S.A.
Polígono Industrial del Mediterráneo
C/ Mitxera nº 6
46550 Albuixech (Valencia), España
www.vossloh-transportation-systems.com

vossloh
Transportation Systems



cuales funcionan sin subvenciones directas del gobierno, pero, en materia de viajeros la historia es muy distinta.

Concesiones. Las concesiones de viajeros tenían en principio un periodo de vigencia entre 2000 y 2005, pero cambios posteriores de política llevaron a ampliar muchos de esos plazos en uno o dos años, hasta que los planes para el ferrocarril fueran firmes. Las primeras concesiones se subvencionaron en parte con la idea de que el número de viajeros disminuiría a lo largo del periodo de concesión. Sin embargo, gracias en parte a la fortaleza de la economía británica, y también a las mejoras de servicio e innovaciones realizadas por las empresas ferroviarias, sucedió, de hecho, lo contrario: el número de viajeros creció fuertemente. Aunque algunas empresas operadoras fracasaron, la mayoría se embolsaron grandes cantidades de dinero de los contribuyentes durante su concesión, al tiempo que veían también crecer sus propios ingresos.

Si a esto se añaden los crecientes costes de mantenimiento y renovación de infraestructura, no sorprende que en 2006, el gobierno decidiera exigir más a las empresas operadoras. La cuestión clave en los círculos del gobierno era cuánto se podía reducir la subvención a las empresas operadoras. Una pregunta lógica hubiera sido si se debería reinvertir en ferrocarril la cantidad que los operadores pagan por la tenencia de la concesión.

Si retrocediéramos a principios de siglo, la respuesta hubiera sido probablemente sí. Cuando Railtrack dejó de cotizar en bolsa, se sustituyó por la no lucrativa Network Rail. La idea entonces imperante era que mientras que esta nueva compañía obtuviera beneficios mediante los cánones de acceso a las vías y las subvenciones estatales, estos se reinvertirían en el ferrocarril, justo al contrario de lo que sucedía con Railtrack.

El viento ha cambiado de dirección desde entonces. Dos de las concesiones que se firmaron en 2005, Greater Western (1.833 millones de euros) y First Capital Connect (1.310 millones de euros), abonarán al gobierno grandes cantidades durante el transcurso de sus concesiones, de entre 7-9 años y 6-9 años, respectivamente. De estas cantidades, poco se invertirá en el ferrocarril.

Y lo que es peor, habrá poco margen para la innovación y el desarrollo en cualquiera de estas concesiones. El Departamento para el Transporte (DfT son sus siglas en inglés), ha especificado muy detalladamente los horarios, necesidades de flotas y niveles de inversión, lo que deja a los concesionarios en una posición de subcontratistas. Aunque pudieran, en teoría, asumir riesgos comerciales, en la práctica, sin la aprobación de DfT, resulta muy improbable.

A menos de un año de que comenzara el periodo de concesión de Greater Western (la empresa concesionaria de viajeros más importante de Reino Unido), se han

producido ya recortes de servicio, mal funcionamiento, y, para disgusto de los viajeros, las tarifas más altas del país. Las grandes cantidades que las empresas operadoras tienen que pagar han causado ya alguna baja entre los operadores. La muy reputada GNER, que explota la Línea Principal de la Costa Este, entre Londres y Escocia, reconoció finalmente que el pago de 2.100 m de euros por su concesión a 10 años eran demasiado ambiciosos y que no podría satisfacer este compromiso. Se está negociando la adquisición de esta concesión por parte de otro operador, pero se teme que la calidad de servicio que ofrecía GNER se resienta.

El mensaje del gobierno es claro: está interesado en conseguir el máximo partido económico de las concesiones, aunque sea costa de rebajar el nivel de servicios. Los días de intentar atraer a los automovilistas al ferrocarril se han acabado.

En materia de mercancías, el panorama es muy distinto. Gracias a los cambios en el patrón de servicios, y a la entrada de operadores privados, la cuota de mercado del sector ha pasado de un 8 por a un 12 por ciento en los últimos diez años, y se prevé aumente aún más por los costes del combustible y la congestión de las carreteras.

Hay muchas razones para ser optimistas en este terreno, aunque los cánones de acceso a la infraestructura y la capacidad de la infraestructura en algunos nudos de ciertas relaciones podría suponer un motivo de preocupación.

Parón. De todos los aspectos de la política ferroviaria de la última década, la del ferrocarril ligero ha sido la más incoherente. Desde una posición favorecer aparentemente las nuevas redes de ferrocarril ligero en las ciudades, el gobierno británico ha pasado ahora, en contra de la experiencia de muchas ciudades de todo el mundo, a apoyar las redes de autobuses guiados de alta tecnología, presumiblemente por razones de coste.

Las dos redes que se han inaugurado, en Croydon y Nottingham, se han hecho muy populares, pero otras ciudades, como Leeds, Liverpool y Bristol –más grandes que



Especialistas en equipamiento ferroviario



Dresinas mantenimiento
vía y catenaria



FIREMA Trasporti
Locomotoras

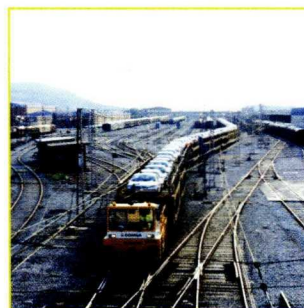


DESEC

Pórticos de vía



Tracción Ferroviaria
en todos los anchos.
LOK hasta 600 HP.
www.locotractor.com

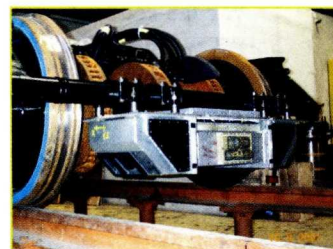
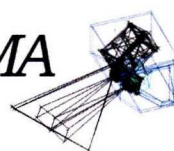


Gruas para Intermodal



DMA

Auscultación óptica
de vía y catenaria



NEWAG

Vehículos vía-carretera
y overhaul de maquinaria



HTT

Harsco Track Technologies
Harsco

Maquinaria para
mantenimiento de vía



GESPA

Gatos para talleres
y complementos



Asistencia técnica integral en toda España

P. de la Castellana, 249. 3ºD • Tel: 91 323 46 29 • Fax: 91 314 17 80 • 28046 Madrid • www.air-rail.org • air-rail@air-rail.org

Croydon o Nottingham- y que tenía proyectos bien planificados, han visto rechazados sus planes.

El gobierno estima que son proyectos demasiado caros, pero los sectores críticos lo atribuyen a la propia política de financiación del gobierno, que requiere alianzas público-privadas.

Naturalmente, las compañías privadas intentan mitigar los riesgos financieros, lo que se refleja en los precios de construcción y explotación, que son más altos que en el resto de Europa. Lo más irritante es que el ferrocarril ligero en Gran Bretaña ha demostrado funcionar francamente bien: aunque que el Tramlink de Croydon no está cosechando los resultados económicos previstos, no hay duda de que funciona muy bien, mientras que en Nottingham la situación es incluso mejor, con niveles de demanda por encima de las expectativas y planes para futuras ampliaciones.

Sólo existe ahora un ferrocarril ligero en toda Gran Bretaña que tenga posibilidades de concluirse, el de Edimburgo. Al igual que otros proyectos de transporte, el descen-



tralizado gobierno regional de Escocia está preparado para invertir y recoger los frutos de contar con mejores enlaces ferroviarios. Lo mismo sucede en Gales; pero en Inglaterra, que es la zona más grande, más rica y más populosa de Gran Bretaña, la política inoperante y la aversión al

riesgo del gobierno ha hecho que pocos proyectos ferroviarios se estén planteando ahora en serio.

En una palabra, la política de transportes de Gran Bretaña se encuentra en estos momentos en una encrucijada. Pese a las repetidas encuestas que demuestran que el público desea mayores inversiones en transporte público, el gobierno parece estar más interesado en generar ingresos a través de la carretera, en lugar de reforzar el uso del ferrocarril y el ferrocarril ligero. Todo esto lleva a la conclusión de que los ferrocarriles que funcionan sin subsidios (mercancías y tres empresas operadoras de servicios de viajeros) se abandonarán a su libre albedrío. Para la mayoría de los viajeros en Gran Bretaña, las perspectivas parecen ser tarifas más altas, menos trenes y peor servicio: una política que va en contra de la experiencia conseguida en los últimos años. La muy cacareada "declaración de alto nivel" se espera con interés, pero con poca esperanza de que establezca una política clara y racional a largo plazo para el ferrocarril. **Andrew Roden (IRJ)** □

La sorpresa de las mercancías

De todos los aspectos de la política ferroviaria de la última década, la del ferrocarril ligero ha sido la más incoherente. Desde una posición favorecer aparentemente las nuevas redes de ferrocarril ligero en las ciudades, el gobierno británico ha pasado ahora, en contra de la experiencia de muchas ciudades de todo el mundo, a apoyar las redes de autobuses guiados de alta tecnología, presumiblemente por razones de coste.

Las dos redes que se han inaugurado, en Croydon y Nottingham, se han hecho muy populares, pero otras ciudades, como Leeds, Liverpool y Bristol -más grandes que Croydon o Nottingham- y que tenía proyectos bien planificados, han visto rechazados sus planes. El gobierno estima que son proyectos demasiado caros, pero los sectores críticos lo atribuyen a la propia política de financiación del gobierno, que requiere alianzas público-privadas. Naturalmente, las compañías privadas intentan mitigar los riesgos financieros, lo que se refleja en los precios de construcción y explotación, que son más altos que en el resto de Europa. Lo más irritante es que el ferrocarril ligero en Gran Bretaña ha demostrado funcionar francamente bien: aunque que el Tramlink de Croydon no está cosechando los resultados económicos previstos, no hay duda de que funciona muy bien, mientras que en Nottingham la situación es incluso mejor, con niveles de demanda por encima de las expectativas y planes para futuras ampliaciones. Sólo existe ahora un

ferrocarril ligero en toda Gran Bretaña que tenga posibilidades de concluirse, el de Edimburgo. Al igual que otros proyectos de transporte, el descentralizado gobierno regional de Escocia está preparado para invertir y recoger los frutos de contar con mejores enlaces ferroviarios. Lo mismo sucede en Gales; pero en Inglaterra, que es la zona más grande, más rica y más populosa de Gran Bretaña, la política inoperante y la aversión al riesgo del gobierno ha hecho que pocos proyectos ferroviarios se estén planteando ahora en serio. En una palabra, la política de transportes de Gran Bretaña se encuentra en estos momentos en una encrucijada. Pese a las repetidas encuestas que demuestran que el público desea mayores inversiones en transporte público, el gobierno parece estar más interesado en generar ingresos a través de la carretera, en lugar de reforzar el uso del ferrocarril y el ferrocarril ligero. Todo esto lleva a la conclusión de que los ferrocarriles que funcionan sin subsidios (mercancías y tres empresas operadoras de servicios de viajeros) se abandonarán a su libre albedrío. Para la mayoría de los viajeros en Gran Bretaña, las perspectivas parecen ser tarifas más altas, menos trenes y peor servicio: una política que va en contra de la experiencia conseguida en los últimos años. La muy cacareada "declaración de alto nivel" se espera con interés, pero con poca esperanza de que establezca una política clara y racional a largo plazo para el ferrocarril. Andrew Roden (IRJ) □