



Con volúmenes de tráfico cada vez más elevadas y viajeros en aumento, Ukrzaliznytsya (la administración estatal de transporte ferroviario de Ucrania) ha comenzado a renovar su material rodante y a mejorar su infraestructura. La reforma estructural permitirá al ferrocarril convertirse en una entidad más comercial y conseguir financiación externa para invertir.

# Los Ferrocarriles de Ucrania se renuevan y mejoran su infraestructura

La introducción de servicios directos y la electrificación de la línea Kyiv-Kharliv marca un hito en la modernización de los Ferrocarriles de Ucrania. Con demanda creciente tanto de transporte de viajeros como de mercancías, y la necesidad de ofrecer un mejor grado de calidad, las mejoras de infraestructura y renovación de material rodante se suceden a ritmo rápido, tras muchos años de falta de inversiones.

La financiación local e internacional han contribuido a apoyar una serie de proyectos de inversión, y el año pasado, la administración estatal de transporte ferroviario, Ukrzaliznytsya,

aprobó un programa de inversión por valor de 2.282 millones de euros, que dará continuidad a la modernización técnica del ferrocarril durante los próximos años. La prioridad sigue siendo la renovación del material rodante, con 7.049 millones de euros asignados a la adquisición de vagones nuevos de mercancías, coches de viajeros, locomotoras y automotores eléctricos. La otra prioridad es la mejora de la infraestructura para la explotación a velocidades más altas, además de nuevas electrificaciones para reducir la dependencia del sector de transportes de los combustibles fósiles.

Ucrania tiene una de las redes ferroviarias más extensas de Europa, con una longitud total aproximada de 22.000 km y emplea a unas 420.000 personas. Ucrania heredó una sólida infraestructura de transporte de la ex Unión Soviética, además, la posición geográfica del ferrocarril le otorga una importante ventaja como ruta clave de tránsito entre Europa, Rusia y otros países de la CEI (Confederación de Estados Independientes). En materia de mercancías transportadas,

Ucrania se sitúa en el cuarto puesto del mercado euroasiático, sólo por detrás de China, Rusia e India.

## ■ Transporte internacional

En diciembre de 1991, una vez Ucrania se declaró independiente de la Unión Soviética, se creó Ukrzaliznytsya para centralizar la gestión de la red ferroviaria. Mediante la nueva legislación, se transfirió el control de seis compañías regionales que antaño controlaba SZD a UZ, la nueva empresa operadora.

En la actualidad, UZ combina las funciones de una administración pública y las de una empresa operadora. Controla y dirige las actividades de los ferrocarriles regionales y supervisa sus actividades de explotación y financieras, pero estos son propiedad directa del Estado y no son filiales de UZ.

Uno de los objetivos del programa de inversión de UZ es que el ferrocarril desempeñe un importante papel en el mercado del transporte internacional.

Hoy, los tráficos de mercancías representan aproximadamente el 71,7 por ciento de los ingresos de UZ, frente al 10,1 por ciento del sector de viajeros, en el que las tarifas están muy reguladas por el Estado. El restante 8,2 por ciento procede de otras actividades como la construcción, mantenimiento de material rodante, investigación y desarrollo, instalaciones técnicas y comunicaciones.

En 2000, UZ implantó una serie de medidas para mejorar su explotación. Gracias a esta iniciativa, han aumentado los tráficos y ha mejorado su situación económica. En los últimos cinco años, UZ ha registrado un progresivo aumento de los tráficos de mercancías, tanto en lo que se refiere al volumen de tráfico transportado como a la longitud media del viaje.

La posición geográfica de Ucrania convierte al país en un importante nudo de comunicaciones, y en años recientes, el volumen de mercancías en tránsito ha ido aumentando progresivamente,

de 30,7 millones de toneladas en 2000 a 68,6 millones de toneladas en 2007. El desarrollo de corredores internacionales es un elemento crítico de la alineación del país con la política europea de transportes. Tres de los corredores paneuropeos aprobados atraviesan Ucrania, con una longitud total de 3.000 km.

UZ estima que apostar por la modernización contribuirá a hacer al ferrocarril más competitivo en materia de tránsito de mercancías. Esto permitirá al ferrocarril atraer una mayor cantidad de tráficos entre Asia y Europa que ahora se mueven por mar, gracias a una política tarifaria más flexible, una mejor información y gestión de las tecnologías y el desarrollo de operaciones intermodales.

Como ejemplo de ello, UZ se ha embarcado recientemente en un programa de mejora de la capacidad de la red para los tráficos en la región de Crimea y de capacidad de operaciones en terminales.

## ■ Confort, velocidad y fiabilidad

El número de viajeros que ha transportado UZ en los últimos

### ■ La modernización pasa por la renovación del material rodante

Al igual que los ferrocarriles de los países vecinos, los largos años de tarifas reguladas han dejado paso a una red muy necesitada de inversiones. El material rodante ha estado circulando más tiempo del debido por esta falta de inversiones, tanto es así que alrededor del 70 por ciento de la actual flota de UZ sobrepasa aproximadamente en un 25 por ciento el período de vida útil del material, que está entre 25 y 30 años. Una consecuencia inmediata son los costes de mantenimiento, que son más altos. UZ estima que el mantenimiento de las locomotoras y del material rodante está costando dos veces más en el último tercio de vida del material, en comparación con el primer tercio.

UZ necesita invertir un promedio de 575 millones de euros al año para reemplazar material obsoleto. Otros 1.900 millones de euros anuales son necesarios para reparar y mejorar la flota existente. En 2006, UZ emprendió un importante plan de renovación de material rodante y modernización de los talleres ferroviarios. En la medida de lo posible, el nuevo material rodante lo están construyendo empresas ucranianas, aunque con estándares europeos.

En 2002, Ucrania comenzó a aplicar un plan de ahorro energético que tenía como objetivo la introducción de combustibles alternativos para el sector del transporte en 2010. El objetivo es reducir el consumo energético global de los ferrocarriles, con especial énfasis en la electrificación.



Una de sus prioridades es disminuir la dependencia de los combustibles fósiles.

cinco años es menor, aunque la distancia recorrida por viajero ha aumentado. Debido al sistema de regulación de tarifas, este sector es en la actualidad deficitario, y se subvenciona en parte con los beneficios conseguidos por los tráficos de mercancías. Los tráficos de viajeros están divididos en cercanías y servicios de larga distancia, tanto nacionales como internacionales.

Gracias a su ubicación estratégica, Ucrania posee buenas conexiones internacionales, con trenes directos a 18 países de su entorno, incluidos, Rusia, Moldavia, Letonia, Polonia, Alemania, Croacia, Bulgaria, entre otros. En la actualidad, se están negociando conexiones con Italia y Eslovenia, así como un posible servicio ferroviario directo a China.

El reciente desarrollo económico ha aumentado las expec-

tativas de los viajeros en lo que se refiere a confort, velocidad y fiabilidad, lo que se refleja en los horarios y plan de inversiones de UZ para 2009-12 y en la estrategia para los próximos años. Las inversiones en infraestructura y material rodante, junto con una mayor relajación del Estado en lo que a control de tarifas se refiere, se prevé transforme el segmento de viajeros en un negocio rentable.

Asimismo, UZ ha emprendido un plan a 10 años para mejorar la velocidad de sus trenes intercity nacionales. Tras la inauguración de los servicios Express Stolichny en 2002-03, los tiempos de viaje se redujeron a 6 horas en la relación Kyiv-Kharkiv-Dnipropetrovsk. Desde 2005, los servicios diurnos entre Kyiv y Poltava, Kremenchuk, Khmel'nytsky y Sumy han visto también aumentar su velocidad,

junto con rutas transversales entre Odesa y Viñitas, Kharkiv y Simferopol y Dnipropetrovsk y Simferopol.

## Acuerdo con Siemens

Estos planes se han tomado si cabe con más interés tras saberse que Ucrania organizará el Campeonato Europeo de Fútbol de 2012. En este sentido, el Ministerio de Transportes está trabajando en un proyecto para establecer en 2012 un servicio de viajeros a 200 km/h entre Kyiv y Donetsk y entre Dnepropetrovsk, Kharkiv y L'viv en 2012.

En octubre de 2004, UZ firmó un acuerdo con Siemens para desarrollar conjuntamente una locomotora bicorriente, que se denomina DC-4. Concebida para circular a una velocidad de 200 km/h, esta locomotora será una evolución de la locomotora de la clase DC-3, apta para 25 kV 50 Hz, que fabricaron conjuntamente Siemens y la empresa Electrovozostroyeniye, con sede en Dnipropetrovsk.

Entre 2009 y 2014, UZ espera recibir 50 locomotoras DC-4, de las cuales las 10 primeras se construirán en Alemania y el resto se montarán en Ucrania, en la planta de locomotoras de Zaporizhzhya. A lo largo de este año, se presentará un prototipo; se prevé que 28 de estas locomotoras entren en servicio en 2012 coincidiendo con los Campeonatos Europeos de Fútbol. ■

YOLANDA DEL VAL