

“Descubre Suiza” capta para el tren más de un millón de nuevos viajeros



La experiencia suiza demuestra que una buena estrategia de marketing puede multiplicar la ocupación de los trenes. En tan sólo tres años, los Ferrocarriles Suizos (SBB) han captado 1,3 millones de nuevos clientes. Pero, lo que a simple vista es positivo, también ocasiona otros problemas, pues un uso más intenso de la infraestructura se traduce en mayores costes de mantenimiento.

Los tráficos de viajeros en Suiza han aumentado vertiginosamente en los últimos tres años, gracias, fundamentalmente a una oferta denominada “Descubre Suiza”, que tenía como objetivo aumentar la ocupación, y que ha permitido captar 1,3 millones de nuevos clientes. La cifra ha superado todas las expectativas.

El uso de la red se ha incrementado un 17 por ciento entre 2002 y 2008, y las cifras de viajeros no han dejado de aumentar. La puntualidad se sitúa en un 88,2 por ciento, con retrasos de no más de tres minutos. Las estaciones se encuentran repletas de viajeros y la densidad de tráficos es muy alta. Sin embargo, todo esto, que, en principio, es positivo, ha creado numerosos problemas a los Ferrocarriles Federales Suizos (SBB).

Por un lado, el mayor uso de la infraestructura, en particular, está causando problemas de mantenimiento y elevando significativamente los costes. Por ello, para liberar recursos extra y mantener el ritmo de gasto, SBB se proponen poner en marcha este año un plan para reducir la administra-



SBB busca nuevas formas de financiación, y estudian un posible incremento de los cánones de acceso.

ción de la división de infraestructuras y los costes de gestión en alrededor de 42 millones de euros anuales, tras los fuertes incrementos de los últimos años, para lo cual prescindirá de entre 300 y 350 puestos de trabajo.

SBB también está negociando su próximo acuerdo de servicio con el gobierno suizo, que es el único accionista de la compañía ferroviaria. Éste cubrirá el período 2011-12, y pese a los ruegos de SBB para que el gobierno aporte 2.582 millones de euros para la infraestructura, incluido el mantenimiento, el Estado sólo está dispuesto a conceder 2.024 millones. En la actualidad, se están discutiendo otras formas de financiación, por ejemplo, el incremento de los cánones de acceso o el desvío de inversiones de proyectos de construcción, como la nueva línea directa de Zurich, que se retrasarían.

■ Material rodante

Pese a estos problemas financieros, y con vistas a aumentar la capacidad de viajeros, SBB está avanzando en sus planes de invertir hasta 2030 más de 13.000 millones de

euros en nuevo material rodante, incluidos trenes de dos pisos.

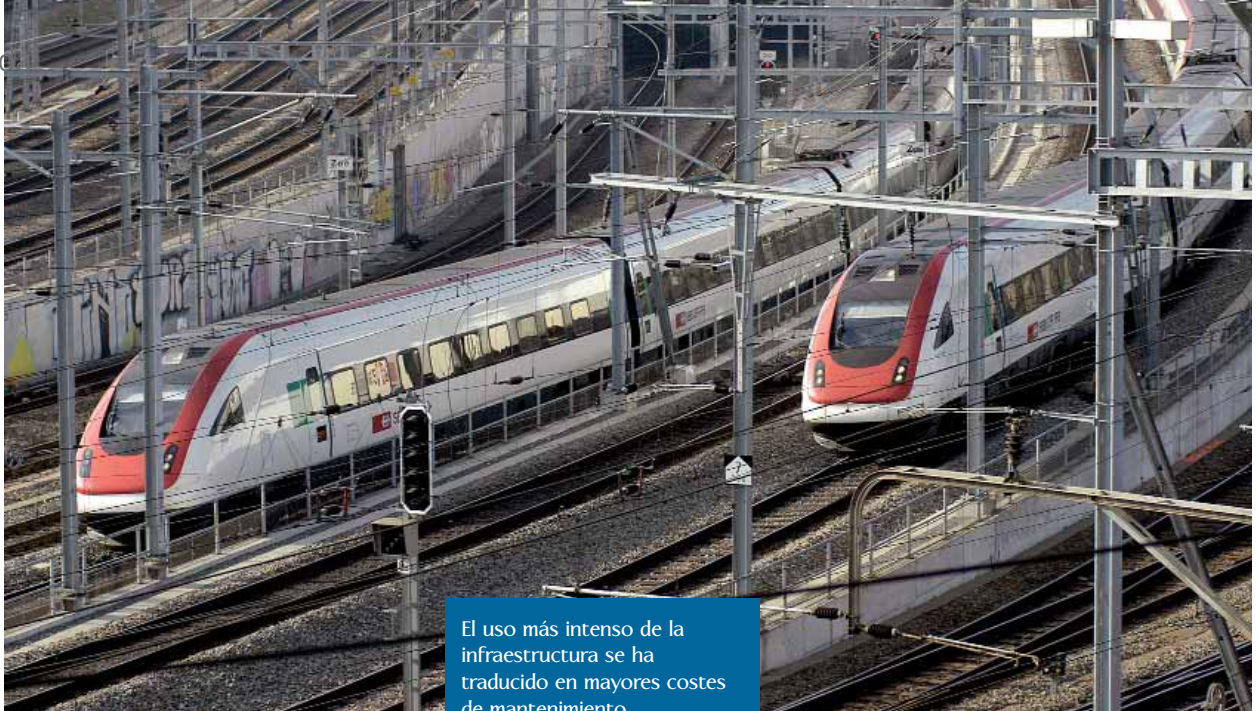
El año pasado, la compañía ferroviaria convocó el mayor concurso de licitación de su historia para la adquisición de material rodante, que comprende 59 nuevos trenes basculantes de dos pisos, para servicios de larga distancia, por un valor de 1.400 millones de euros, adjudicados recientemente a Bombardier Transportation. La construcción de los trenes constituirá un desafío para los fabricantes, pues se trata del primer tren basculante del mundo de dos pisos que requiere un prototipo, que se someterá a pruebas completas.

Todos los trenes incorporarán vídeo vigilancia, acceso a Internet y a móviles, pero ni clase preferente ni primera, pues se ha hecho hincapié en ofrecer el máximo posible de plazas sentadas. Las primeras unidades, con capacidad para un 40 por ciento más de viajeros que las unidades de un solo piso de la misma longitud, posiblemente entrarán en servicio en 2013, entre St Gallen y Ginebra.

SBB encargará una mezcla de trenes de cien y doscientos metros de longitud: se prevé que este verano se decida sobre la oferta.

Por otra parte, el pasado 3 de junio, se presentó en la estación central de Zurich el primero de los 29 automotores eléctricos de dos pisos construidos por Stadler para las cercanías de esta ciudad. Las unidades, formadas por seis coches y aptas para circular a 160 km/h, entrarán en servicio a mediados de 2011. También se han encargado otras 21 unidades para utilizar en otros lugares de Suiza, lo que eleva el monto total del pedido a 752 millones de euros.

Las unidades "Dosto RV", de 150 metros de longitud, consti-



El uso más intenso de la infraestructura se ha traducido en mayores costes de mantenimiento.

tuyen la tercera generación de los trenes encargados para los servicios de cercanías de Zurich. SBB ha afirmado que las últimas unidades, electrificadas a 15 kV 16,7 Hz, poseen pasillos más anchos, más espacio entre asientos y ofrecen un mayor ahorro de energía, sobre todo de calefacción, ventilación y aire acondicionado. Poseen 112 asientos en primera clase y 414 en segunda clase. Uno de los dos aseos está adaptado a viajeros con minusvalías.

■ Mantenimiento

Además del aumento de costes de mantenimiento y de inversiones significativas en material rodante, SBB está modernizando y ampliando varias estaciones. En Zurich, por ejemplo, se están construyendo nuevos andenes subterráneos bajo la estación principal para que los trenes de cercanías puedan pasar directamente.

Aunque el creciente uso de los servicios de viajeros sigue superando todas las expectativas, el pasado mes de diciembre desapareció de los horarios el Cisalpino, la empresa conjunta con Trenitalia. Las dos empresas han vuelto a gestionar sus propios servicios entre Suiza e Italia independientemente, dividiendo trenes y plantilla entre ellas. Un problema era la falta de puntualidad en el lado italiano de la frontera, y, otro, la cada vez mayor falta de fiabilidad de los trenes basculantes ETR 470 originales.

Los nuevos trenes ETR 610, que están entrando gradualmente en servicio, están funcionando sin problemas. Ya se han entregado ocho, y los seis restantes llegarán este año.

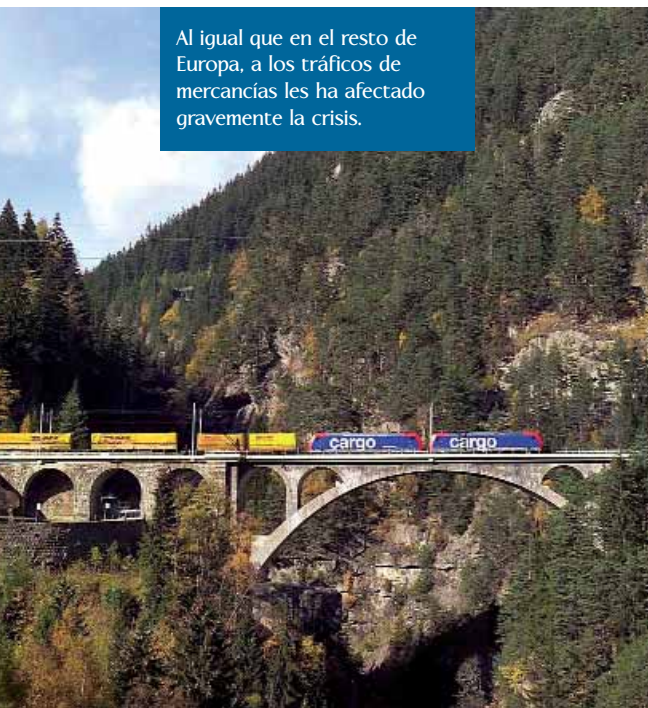
■ Pérdidas de tráfico de mercancías

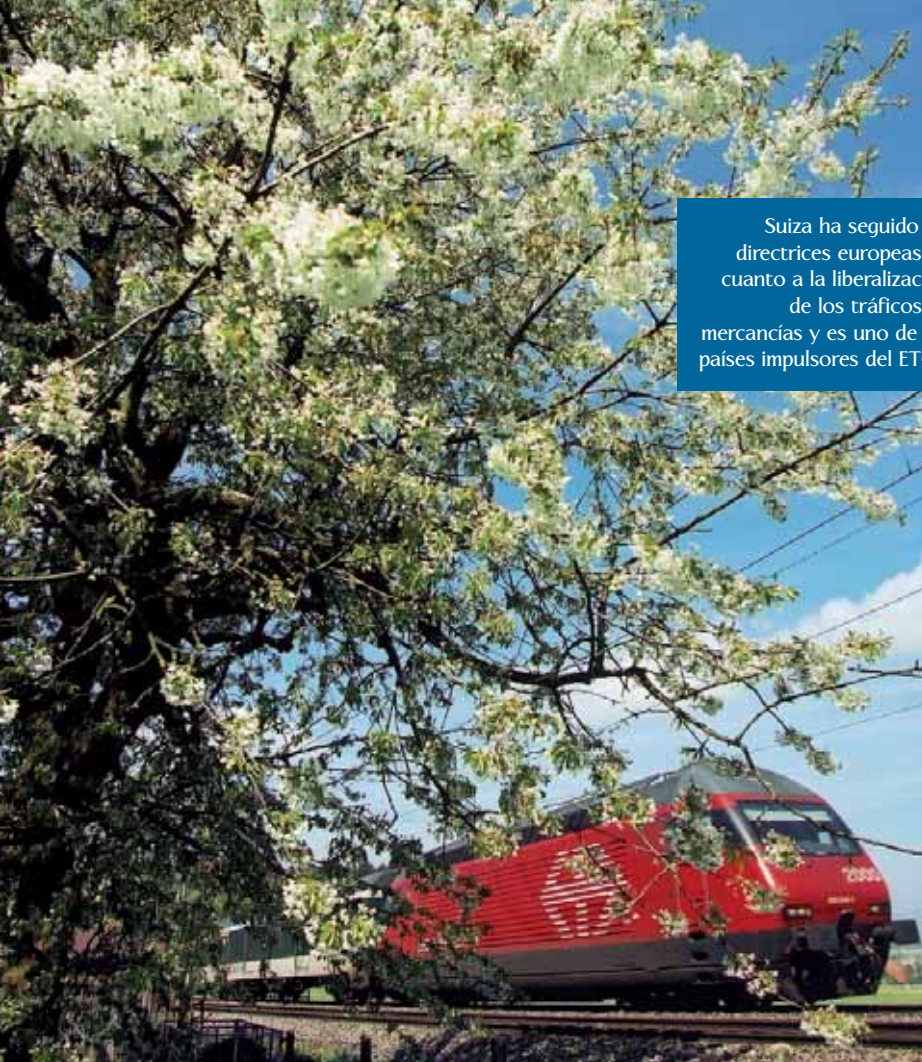
Mientras que los tráfico de viajeros han capeado el temporal, a las empresas operadoras de mercancías, SBB Cargo y BLS Cargo, les ha afectado gravemente la recesión global y el declive general de los tráfico de mercancías.

Los ingresos de SBB Cargo cayeron un 16,2 por ciento, a 307 millones de euros, en el primer semestre de 2009, incluido un descenso del 29,5 por ciento en tráfico internacionales y combinado. BLS Cargo presentó igualmente unas cifras bastante sombrías: sus tráfico combinados internacionales y los tráfico en tránsito cayeron un 29,5 por ciento, y ha realizado un total de 1.500 millones de toneladas netas-kilómetro, cifra que representa un 22 por ciento menos que el año anterior.

Lejos de relajarse, sin embargo, SBB Cargo y BLS Cargo

Al igual que en el resto de Europa, a los tráfico de mercancías les ha afectado gravemente la crisis.





Suiza ha seguido las directrices europeas en cuanto a la liberalización de los tráficos de mercancías y es uno de los países impulsores del ETCS.

están utilizando esta pausa obligada para invertir en el futuro. SBB Cargo seguirá siendo independiente tras haber estado aparentemente preparada el año pasado para vender una importante parte de su participación en la empresa. En ese momento, SNCF y DB Schenker mostraron gran interés inicialmente y presentaron una oferta de compra del 49 por ciento de la compañía.

SBB Cargo se está ahora concentrando en el desarrollo de los tráficos intermodales, parcela en la que piensa se registrarán los mayores crecimientos en las próximas décadas. La construcción de una nueva terminal de contenedores en el área de Dietikon, cerca de la estación de clasificación de Limmattal, en Zurich, es fundamental para llevar a cabo estos planes. Estas obras se prevé que comiencen en 2012, y se completen en 2015.

Llevándole a cualquier lugar de forma segura

Planificando el futuro

Nuestro objetivo: Hacer el transporte público más seguro, más confortable y con menor coste económico.

En el pensar y en el actuar, estar siempre un paso adelante.

Ofrecer soluciones técnicas que optimizan las normas.

Formar parte en el transporte de los pasajeros de **Barcelona, Bilbao, Jaén, La Coruña, Madrid, Málaga, Murcia, Parla, Sevilla, Tenerife, Valencia, Vélez Málaga y Vitoria** y llevarlos de forma segura a sus destinos. Es nuestro objetivo. Planificando el futuro – hoy.

InnoTrans Berlin
21. - 24.09.2010
hall 4.2, booth 116

Experiencia y creatividad para el transporte público. Tecnología y Servicio al servicio de la vía.

HANNING & KAHL. Planificando el futuro.

REPRESENTANTE DE HANNING & KAHL EN ESPAÑA:

A. PAUKNER, S.A., EDIFICIO BRONCE, PLAZA DE MANUEL GÓMEZ MORENO, S/N
28020 MADRID, TEL. 91 598 23 00 – FAX 91 555 04 31, WWW.RAILAREA.COM



HANNING & KAHL
www.hanning-kahl.de

■ El cambio modal de más éxito en Europa

Temerosos de ser invadidos por los camiones, Suiza emprendió una política de cambio modal hace tiempo, por lo que su caso es único en lo que se refiere a reparto modal: más del 60 por ciento a favor de las mercancías transportadas por ferrocarril, cifra incluso más alta que antes de la crisis.

Por eso, no es de extrañar la fuerte inversión realizada en la excavación de dos túneles base en los Alpes para conectar los países del norte de la Unión Europea con los del sur.

En 1994, la Unión Europea identificó varios corredores de mercancías que consideraba prioritarios, incluida la ruta Rotterdam-Génova, que pasa por Suiza.

Suiza hizo planes para mejorar sus enlaces transalpinos con la construcción del túnel de base de Lötschberg, inaugurado en 2007, y el túnel de base del Gotardo, cuya apertura está prevista para diciembre de 2017. El ministro suizo de Transportes, Moritz Leuenberger, consolidó esta política con la firma de un memorando de entendimiento en 2003 con Italia, Alemania y Holanda para promover el desarrollo de este corredor, incluidas las rutas de acceso.

Una complicación añadida a estos problemas es la necesidad de seguir el ritmo del desarrollo de nuevas tecnologías y normas más rigurosas. Por ejemplo, el túnel base de Lötschberg se inauguró hace apenas tres años, pero a finales de año ya se prevén mejoras en los sistemas auxiliares, que se concluirán en 2013, por valor de 17 millones de euros. Posiblemente, las lecciones aprendidas con el túnel de Lötschberg se aplicarán al túnel base de San Gotardo, de 57 km, y también al túnel de Ceneri, ahora en construcción, y que se concluirá en 2019.

Por otro lado, además de cooperar con las Redes Transeuropeas de Transportes, Suiza también está colaborando estrechamente en el desarrollo de un corredor del Sistema Europeo de Control de Trenes (ETCS). Además, participa en comisiones internacionales y está llevando a cabo procedimientos de consulta sobre el primer y segundo paquete ferroviario de la UE, que incluyen reglamentos e interoperabilidad.

Aunque Suiza ha seguido las directrices europeas en cuanto a liberalización (los tráficos de mercancías internacionales se liberalizaron a principios de 2006, y los nacionales, en 2007), el primer y segundo paquete ferroviario representan un desafío. Entre otras cosas, Suiza estaría obligada a aceptar las estipulaciones sin ninguno de los derechos concedidos a miembros de la UE, y, al mismo tiempo, tampoco tiene acceso oficial a órganos de la UE o canales de información.

En consecuencia, las autoridades suizas han establecido varias medidas temporales para salvar el hueco existente hasta que se aprueben las regulaciones de la UE. Entre estas medidas, se encuentra, por ejemplo, el desarrollo de relaciones informales unilaterales con estados de la UE o bien el establecimiento de tratos bilaterales; participación en órganos de la UE como expertos técnicos; y la firma de acuerdos con estados de la UE, como, por ejemplo, el mutuo reconocimiento en materia de regulación de material rodante.

Además, Suiza puede considerarse como uno de los países impulsores del desarrollo del ETCS. El Nivel 2 de este sistema se ha instalado con éxito en el túnel base de Lötschberg y en la línea Mattstetten-Rothrist. Asimismo, Suiza ha asistido a la UE en su proceso de especificación y ha participado en todos los órganos de la UE que han coordinado su introducción.

■ Autosuficiente

Además, SBB Cargo estima que la modernización de su propia estructura le permitirá conseguir beneficios por primera vez desde que en 2002 se privatizó y se convirtió en filial, así como detener la pérdida de su cuota de mercado. SBB Cargo ha perdido casi el 50 por ciento de su negocio, debido a las empre-

sas competidoras, desde que se liberalizaron los tráficos de mercancías en 2006.

En principio, la compañía se dividirá en dos unidades de negocio independientes. Este año, se creará SBB Cargo International, con una estructura de dirección muy pequeña y un sistema IT (tecnologías de la información) personalizado. Posiblemente, la compañía integrará también las filiales de SBB Cargo en Alemania e Italia.

Los tráficos nacionales de vagones completos seguirán siendo competencia de SBB Cargo, pero los servicios se estandarizarán, con la posibilidad de ofrecer soluciones a la medida con un coste extra. Este sector ofrece una densa red



SBB invertirá hasta 2030 más de 13.000 millones de euros en nuevo material rodante, incluidos trenes de dos pisos.

de servicios en Suiza, y se prevé que pueda ser autosuficiente en 2013.

Recientemente, SBB Cargo International acordó una alianza con una empresa intermodal suiza, Hupac, que tendrá una participación minoritaria en la nueva compañía. SBB International se centrará exclusivamente en suministrar la tracción, sobre todo para operadores y proveedores logísticos en el corredor internacional norte-sur a través de los Alpes, y trabajará estrechamente con Hupac en la mejora de estructuras y servicios.

Hupac, cuya principal actividad es transportar contenedores en las rutas transalpinas por toda Europa, también sufrió una caída del 13,5 por ciento el año pasado, siendo la primera vez en cuarenta años que la empresa ha registrado una reducción de los volúmenes transportados. Al igual que SBB Cargo International, Hupac está realizando importantes inversiones en nueva infraestructura y material rodante, ya que se prepara para el auge de los mercados tras la crisis.

■ Tráficos de tránsito

Pese a ampliar a un 43 por ciento su participación en el mercado suizo de tránsito en los últimos años, BLS Cargo experimentó una caída del 20 por ciento en sus tráficos el año pasado, siendo los tráficos de tránsito internacionales, su principal negocio, especialmente afectados. La empresa prevé incurrir en pérdidas por primera vez en su historia en 2010, pero se muestra confiada en que mejorando sus estructuras y recursos logrará de nuevo resultados positivos.

Aunque las empresas de mercancías de tránsito suizas tuvieron problemas en 2009, ha habido un apartado en que los resultados se han saldado con éxito: los tráficos de camiones en trenes, que durante mucho tiempo se han considerado como un servicio complementario de los tráficos intermodales no acompañados a través de los Alpes. RAlpin, creada en 2001 por BLS Cargo, Hupac y SBB Cargo (más tarde se incorporó Trenitalia) para gestionar el servicio, alcanzó un récord de 92.400 unidades anuales en su ruta principal, entre Friburgo (Alemania) y Novara (Italia), a través del corredor Lötschberg/Simplon, lo que supone un aumento del 8,6 por ciento.

Estos buenos resultados se atribuyen a la introducción en julio de 2009 de un mayor número de trenes y más largos, además de que el sector de carretera se ha percatado de las ventajas de utilizar sus camiones en trenes. ■

YOLANDA DEL VAL