

Es preciso actuar rápidamente para salvar al ferrocarril. Y para ello, hay que conseguir que las compañías ferroviarias recuperen su salud financiera y se comporten como auténticas empresas comerciales. Esta es la filosofía que subyace en el Libro Blanco "Estrategia para revitalizar los ferrocarriles comunitarios", presentado por la Comisión Europea el pasado 30 de julio. El documento, elaborado bajo los auspicios de Neil Kinnock, comisario europeo de Transportes, se basa parcialmente en las conclusiones recogidas en un informe encargado por Bruselas a un grupo de "sabios" sobre el futuro del ferrocarril. Aunque se trate de un documento de reflexión, sin ningún alcance jurídico, el Libro Blanco desvela las intenciones de la Comisión Europea con respecto al ferrocarril, y adelanta el conjunto de estrategias que quiere aplicar de aquí a 1998.



EN ÉL SE ABOGA POR UNA MAYOR APERTURA A LA COMPETENCIA

Bruselas presenta un Libro Blanco para la revitalización del ferrocarril

Yolanda del Val

La directiva 91/440, que entró en vigor el 1 de enero de 1993, buscaba ya restablecer la salud financiera de las empresas ferroviarias, condición esencial, en opinión de la Comisión Europea para la independencia y dinamismo de estas empresas. Sin embargo, "esta condición no se ha respetado de la misma manera en todos los países" y "la organización financiera de bastantes redes ferroviarias sigue siendo muy confusa, y constituye un obstáculo importante para la mejora de los servicios y de la eficacia".

Para restablecer la prosperidad

de los ferrocarriles, la Comisión quiere que todas la partes asuman su responsabilidad; es decir, que las compañías ferroviarias se rijan por principios comerciales y se responsabilicen de sus éxitos y de sus fracasos; y que los Estados se hagan cargo de las deudas pasadas, pero no de las pérdidas actuales ni las deudas acumuladas a partir de 1993, año en que los Estados miembros adoptaron la directiva 91/440.

Las ayudas estatales que la Comisión prevé se refieren exclusivamente a los planes de reestructuración encaminados a lograr la viabilidad financiera de las empresas, principio que ya se ha venido apli-

cando en el caso de las compañías aéreas. Este principio se apoya básicamente en la directiva 91/440, que prohíbe a los Estados conceder ayudas públicas a los ferrocarriles de forma indefinida e incondicional. La única excepción se refiere a las ayudas estatales para los servicios públicos, léase cercanías, y para las pensiones de los trabajadores de las empresas ferroviarias.

A este efecto, la Comisión realizará partir de 1997 informes regulares sobre los progresos que realicen los Estados miembros en materia de reducción de deudas y mejora de la situación económica de las compañías ferroviarias.

Voz de alarma

Según señala el Libro Blanco de la Comisión, los males del ferrocarril son muchos y muy arraigados, ya que sólo representa en Europa el 6 por ciento del transporte de viajeros y el 16 por ciento del transporte de mercancías.

Entre 1970 y 1994, el transporte de viajeros por ferrocarril pasó de 216.000 a 270.000 pasajeros-kilómetro anuales, lo que supone un aumento del 25 por ciento. Sin embargo, en ese mismo período de tiempo la utilización de los automóviles privados registró un aumento del 120 por ciento. En el período de referencia, el ferrocarril perdió la mitad de su cuota de mercado en el transporte de mercancías: se pasó de 283.000 a 220.000 millones de toneladas-kilómetro, mientras que el transporte de mercancías por carretera aumentó de un 70 a un 150 por ciento. Si éstas cifras se extrapolan en los próximos 10 años, la cuota del ferrocarril en el transporte de viajeros pasaría del 6 al 4 por ciento y la cuota del ferrocarril en el mercado de las mercancías pasaría del 16 al 9 por ciento.

La comisión piensa que el transporte ferroviario corre el riesgo de introducirse en un peligroso círculo vicioso, si es que no lo ha hecho ya. Por ejemplo, la reducción de servicios regionales afecta también al flujo de transporte de las líneas principales, lo que se traduce en un aumento de costes para el resto de los tráficos. Esto provoca una espiral de aumento de precios, disminución de tráficos y pérdidas, que habrá que resolver mediante subvenciones o préstamos. Las presiones a las que se hallan sometidos los presupuestos nacionales hace cada vez más difícil que los ferrocarriles reciban subvenciones, por lo que uno de los efectos más inmediatos sería la reducción masiva de servicios y el cierre de una parte importante de la red, con las consecuencias catastróficas que eso tendría para el sector ferroviario y para la industria suministradora. □



LUNA



LUNA

La Comisión estima que los Estados deben financiar las estructuras ferroviarias, dado que los costes externos que provoca la contaminación, la inseguridad o el ruido de los camiones no los pagan los transportistas de la carretera. Pero, como las finanzas públicas no atraviesan su mejor momento, Bruselas se pro-

Una mayor competencia salvará al ferrocarril, según la comisión.

pone atraer al sector privado, para crear así empresas mixtas que lleven adelante estos proyectos.

Infraestructuras. A largo plazo, las ideas de la Comisión pueden parecer revolucionarias: los usuarios pagarán el coste total de las infraestructuras, independientemente del modo de transporte. La inversión inicial correría a cargo del Estado, que recuperaría el desembolso realizado a través del cobro de peajes, aunque casi todas las compañías ferroviarias consideran esta idea muy poco realista.

Consciente de las dificultades existentes en esta materia, la Comisión plasmará sus reflexiones en un documento sobre la integración de los costes de las infraestructuras en la tarificación de los transportes.

La Comisión piensa que una mayor apertura a la competencia salvará al ferrocarril. Por este motivo, viene trabajando desde julio de 1995 en la modificación de la directiva 91/440, que otorga ciertos derechos de acceso a las infraestructuras ferroviarias tanto a grupos de em-

presas ferroviarias que deseen explotar servicios internacionales entre los países donde están establecidas, o a empresas que explotan servicios internacionales de transporte combinado.

La Comisión tiene intención de ampliar estos derechos de acceso a las mercancías, tanto nacionales como internacionales, y a los servicios internacionales de transporte de viajeros, sin que para ello haya que constituir un grupo.

De esta forma, por ejemplo, los ferrocarriles portugueses podrían poner en servicio un tren de viajeros de Lisboa a Bruselas, sin que España se opusiera, y lo mismo podría suceder en la relación Madrid-Amsterdam o en otras muchas. En el terreno de las mercancías y del transporte combinado ocurriría otro tanto, ya que las compañías ferroviarias no tendrían que llegar a acuerdos con otros países para el transporte de las mercancías, algo tan natural en la carretera, donde la libertad de circulación es absoluta.

Para garantizar que las empresas de transporte puedan acceder a las in-



En 1994 el ferrocarril ocupaba a 1.050.000 personas.

tablecerá las especificaciones técnicas obligatorias que servirán de referencia a los mercados públicos, al tiempo que la interoperabilidad contribuirá a la creación de un gran mercado europeo integrado.

Investigación. La Comisión también se propone sacar mayor partido de los distintos programas de investigación y desarrollo comunitarios. Por ello, creó en 1995 las denominadas comisiones especiales, que tienen como fin rentabilizar las actividades de investigación y desarrollo de la UE. Entre estas comisiones especiales destaca la de "Redes ferroviarias del futuro", cuyo fin es conseguir que las principales empresas transportistas del sector ferroviario formulen conjuntamente una estrategia de adquisición de tecnologías. La Comisión apoya también las Redes Transeuropeas, nueva política común de la UE, y especialmente los 14 proyectos que el Consejo Europeo aprobó en la cumbre de Essen.

Los asuntos sociales son otra de las grandes preocupaciones. Durante mucho tiempo los ferrocarriles han disfrutado de una gran estabilidad en el empleo. Sin embargo, en los últimos diez años, el nivel de

empleo ha caído en más de un tercio, reduciéndose en 500.000 puestos entre 1985 y 1994. Según la Comisión, la pérdida de empleo se debe al aumento de la productividad, al estancamiento de la demanda de transporte ferroviario -debido a la mayor competencia de otros modos de transporte- y a los recortes presupuestarios de las partidas destinadas al sostenimiento de los servicios públicos. La situación puede empeorar aún más, a causa de

los adelantos técnicos, que influyen en el abandono de mano de obra.

Empleo. Según la Comisión, "el empleo sólo podrá estabilizarse si se emprende una acción enérgica para restablecer la competitividad; ciertamente, los empleos en el sector ferroviario serán menos numerosos, pero serán más estables en un sector competitivo".

En este sentido, la Comisión estima que es fundamental aligerar la carga que constituye la mano de obra sobrante, reorganizando el trabajo para aumentar la productividad de los empleados y reorientando a parte de ellos hacia nuevas actividades. Y piensa que corresponde a los Estados miembros destinar los recursos necesarios para el reciclaje de los ferroviarios. En este terreno, la Comisión asegura que está dispuesta a estudiar posibles ayudas del Fondo Social Europeo para programas de formación que tengan como objetivo la reubicación de los empleados.

Hace tres años que la Comisión comenzó a interesarse por la organización del trabajo en el seno de las compañías ferroviarias. Esto le ha llevado a preparar un Libro Blanco sobre la redistribución del tiempo de trabajo en varios sectores, entre los que se halla el ferroviario. En este documento se analizará el nivel adecuado de protección de la salud y de la seguridad en relación con la redistribución del trabajo. □

Diez reglas de oro para salvar el ferrocarril

1. Los Estados deberán sanear las empresas ferroviarias y hacerse cargo de sus deudas pasadas.
2. Prohibición de las subvenciones públicas, con excepción de los servicios sociales.
3. Los Estados deberán financiar las infraestructuras, aunque a largo plazo serán los propios usuarios quienes las costeen.
4. Ampliar el derecho de acceso de nuevas compañías ferroviarias.
5. Creación de organismos independientes para la concesión de licencias de acceso.
6. Contratos entre los Estados y empresas de ferrocarriles privadas o públicas para el establecimiento de servicios.
7. Creación de corredores de mercancías, cuya comercialización compartirían los países implicados ("freeways").
8. Reforzar el concepto de interoperabilidad.
9. Ayudas del Fondo Social Europeo para la reestructuración del sector ferroviario.
10. Libro Blanco sobre la redistribución del tiempo de trabajo en las compañías ferroviarias.