



# Liberalización del tráfico internacional de viajeros **2010,** la **revolución** del ferrocarril en **Europa**

**E**n enero de 2010, se abrirá el mercado a los tráficos internacionales de viajeros en Europa. En 1991, el Consejo de Ministros de la Unión Europea, reunido en Luxemburgo, acordaba la apertura a los tráficos de mercancías, y sólo dos años después, las redes ferroviarias nacionales se abrían a otras empresas operadoras extranjeras.

La liberalización se limitó inicialmente a los servicios internacionales, y no fue hasta enero de 2007 cuando se abrieron los mercados nacionales a los tráfi-

En 2010, con la apertura de los tráficos internacionales de viajeros, se habrá dado un paso más hacia la transformación de ferrocarril tradicional en Europa. Aunque lenta, debido a las diferencias, no sólo técnicas si no de organización, entre los distintos ferrocarriles europeos, la revolución sin embargo es imparable.

cos de mercancías. El libre acceso de trenes de mercancías está ya consolidado en muchos países. El último en incorporarse ha sido Francia –en 2007– tras años de negociaciones entre SNCF y el Gobierno francés.

La liberalización de los servicios de viajeros ha sido un sueño largamente acariciado por las autoridades del transporte en Europa; las propuestas en este sentido se

## ■ Renfe y Snfc, acuerdos para el Figueras-Perpiñán

A tan solo un año de que se inaugure el tramo Figueras-Perpiñán, Renfe y SNCF ultiman los acuerdos de explotación de este tramo internacional.

Ambas compañías mediante un Grupo de Proyecto –formado por ambas empresas y encargado de elaborar el plan de negocio– han acordado crear una filial de Renfe y SNCF para comercializar estos servicios. Cada una de las compañías participará con un 50 por ciento en esta sociedad, de la que aún no se ha decidido la ubicación de su sede principal. Además de comercializar los servicios, la sociedad gestionará el parque asignado, el servicio a bordo, los precios, tarifas y cupos de plazas y la oferta comercial en cuanto a plazas y horarios. Además, se responsabilizará de la promoción comercial, comunicación y publicidad, y de la calidad del servicio.

La sociedad se centrará en los tráficos internacionales que se les encomiende, sin entrar en competencia directa con los tráficos nacionales de las dos compañías ferroviarias.

Para garantizar la viabilidad económica de la sociedad, se alcanzará un acuerdo sobre el porcentaje de tráfico nacional (cabotaje), que deberá absorber la filial, y sobre el reparto de ingresos y gastos de estos tráficos.

Para potenciar el efecto red, tanto en España como en Francia, se crearán centros de conexión (similares a los *hub* de las compañías aéreas) con los servicios nacionales e internacionales de las redes (Barcelona, Montpellier, Lyon, etc...), y se trabajará en la coordinación de los horarios para minimizar las esperas y ofrecer una buena gama de destinos y frecuencias diarias.

En cuanto al material de la línea, que aportarán las dos empresas ferroviarias, deberá ser compatible con el que utilicen los servicios nacionales en la misma infraestructura, con el fin de permitir el acoplamiento de las unidades nacionales e internacionales y racionalizar el uso de los surcos.

El plan de negocio se ha elaborado sobre la base de las unidades actuales del corredor París-Mediterráneo (TGV Dúplex). Para el tráfico nacional español, y por razones de racionalización de surcos, podría ser necesaria la adquisición por parte de Renfe de trenes adicionales con las mismas características.

Si se decide la utilización de material TGV Dúplex, Renfe-Operadora desempeñaría el papel de promotor para la homologación en España, mientras que SNCF sería el promotor para la homologación en la empresa concesionaria del tramo, TP-Ferro. Por el contrario, si Renfe-Operadora propone otro tipo de material, ésta desempeñaría el papel de promotor para la homologación en la concesión TP-Ferro y SNCF asumiría el papel de promotor en Francia. El material deberá ser equipado –o adaptado si se trata de material existente– con los sistemas de señalización de las diferentes infraestructuras: en el caso de España, ERTMS y ASFA, y en el caso de Francia, KVB (líneas convencionales) y TVM (alta velocidad). Ni que decir tiene, el material deberá satisfacer las condiciones más exigentes en cuanto a normas y confort. En particular, deberá disponer de plaza y aseo para viajeros con discapacidad.

En la reunión celebrada el 4 de diciembre de 2007 en París, se acordó un período transitorio hasta la finalización de las obras Barcelona-Figueras, previstas para 2012. Como la inauguración del tramo internacional está prevista para principios de 2009, podrían prolongarse dos circulaciones TGV por sentido desde o hasta la estación de Figueras Internacional, mientras que Renfe-Operadora proporcionaría un enlace hasta o desde Barcelona con material de la serie 130.

Asimismo, se crearán tres circulaciones por sentido entre Barcelona y Perpiñán, con material de la serie 130, y enlaces a trenes nacionales de SNCF en la estación de Perpiñán.

Por otra parte, los trenes Talgo diurnos (Catalán Talgo y Mare Nostrum) usarán la nueva infraestructura y seguirán siendo explotados por Renfe-Operadora. Dejarán de circular cuando se complete la línea Barcelona-Figueras.

En principio, los trenes Elipsos, no usarán la nueva infraestructura, pues no se producen aumentos significativos de la demanda.

Una vez la línea funcione a pleno rendimiento, en 2012, habrá nueve circulaciones por sentido y día con nuevo material, que deberán acoplarse a los trenes TGV Dúplex que en la actualidad realizan el trayecto París-Marsella.

incluyeron en el Tercer Paquete Ferroviario. Tanto la liberalización de los servicios de viajeros y otros aspectos de estas medidas causaron controversia, lo que suscitó numerosas discusiones entre el Parlamento Europeo y la Comisión Europea. El documento se aprobó finalmente en septiembre de 2007, y estipula cómo debe ser el transporte de mercancías entre dos o más estaciones en un país y en

el marco de un servicio internacional.

No obstante, la mayor controversia la ha acaparado la liberalización de los servicios nacionales de viajeros. En estos momentos, la liberalización se

## ■ Empresas privadas que aspiran a servicios internacionales

**\_Veolia:** La empresa francesa Veolia gestiona 82 km de servicios regionales entre Berlín y varias ciudades polacas. La compañía posee también varias concesiones regionales en Alemania y explota un servicio de libre acceso nacional bajo la marca InterConnex, que conecta Leipzig y Berlín con Rostock y Warnemünde.

**\_Arriva:** El grupo tiene experiencia en concesiones ferroviarias en Dinamarca, Reino Unido, Alemania, Suecia y Holanda. Desde diciembre de 2007, gestiona servicios regulares entre Munich y Praga (República Checa), mediante un acuerdo con los Ferrocarriles Checos.

**\_Air France-KLM:** Varios estudios de estas compañías muestran el interés de ambas por hacer la competencia a Eurostar, con un servicio de viajeros por el Túnel del Canal, posiblemente en colaboración con alguna empresa concesionaria británica.

**\_FirstGroup:** El grupo no tiene previsto gestionar servicios internacionales de libre acceso, pero, en junio de 2007, la compañía ganó una concesión para gestionar los servicios ferroviarios entre Copenhague y el sur de Suecia, utilizando el enlaje fijo de Oresund, y en colaboración con los Ferrocarriles Daneses (DSB).

**\_Keolis:** Empresa operadora francesa de transporte público con una larga trayectoria.

**\_Nuovo Trasporto Viaggiatori:** Esta empresa operadora italiana, que consiguió una licencia de explotación en febrero de 2007, ha firmado un contrato con Alstom para el suministro de 25 unidades AGV. En principio, estas unidades circularían en rutas nacionales.

**\_Rail One:** Carlo Toto, empresario italiano propietario de la línea aérea Air One, está detrás de esta compañía napolitana que tiene previsto competir con Trenitalia entre Roma y Nápoles a partir de 2009.

**\_Train Company:** Tiene en circulación un tren nocturno semanal entre Bruselas y los Alpes austríacos.

**\_Asociación de Empresas Europeas Operadoras de Trenes de Viajeros:** Se creó en 2007 para coordinar los intereses de compañías del sector privadas en Europa. Sus miembros son Arriva, FirstGroup, Veolia, Barraqueiro, Keolis, National Express, Stagecoach, Transdev y Transdev-Connexion.



aplica sólo a los servicios internacionales, pero existe un compromiso para presentar un informe a la Comisión en diciembre de 2012 sobre nuevas nuevas medidas liberalizadas, incluidos los mercados nacionales.

La rápida expansión de los viajes aéreos a precios económicos ha tenido un grave efecto en el ferrocarril; en este sentido, la Directiva 2007/58, que es donde se apoya el Tercer Paquete Ferroviario, alude a una fuerte presión competitiva por parte de las líneas aéreas de bajo coste, y reconoce que es preciso fomentar nuevas iniciativas para promover la competencia entre empresas ferroviarias.

No obstante, en los últimos 10 años, se han producido cambios sustanciales en los servicios internacionales de viajeros. En muchos casos, se han establecido compañías conjuntas de marketing, y operadoras, normalmente con tarifas especiales y billetes que no son válidos en otros servicios. En algunos casos, esto ha dificultado la reserva de viajes internacionales, en contraste con la reserva de billetes de avión del mismo tipo.

Alemania es uno de los países que se ha propuesto metas más ambiciosas para sus ferrocarriles. DB, la compañía ferroviaria alemana, pretende aumentar sus ingresos por servicios internacionales, que pasarán de 200 millones de euros anuales a 300 millones en 2010. Los trenes ICE circulan ya en Holanda, Bélgica, Francia, Suiza y Austria, y, desde el pasado mes de diciembre, las unidades ICE-TD circulan entre Alemania y Dinamarca.

## ■ Socios

DB está estudiando ahora las posibilidades que ofrece el mercado internacional. Aquí se incluye la revisión de los servicios que ofrece con otros socios ferroviarios desde hace tiempo, y que han demostrado ser muy fructíferos. Estos acuerdos funcionan, por ejemplo, con los Ferrocarriles Federales Suizos, los Ferrocarriles Federales Austríacos, y los Ferrocarriles Estatales Daneses. La alianza que ha firmado la compañía ferroviaria alemana con SNCF, denominada Alleo, para gestionar servicios utilizando el TGV Este, ha tenido mucho éxito, y DB ha anunciado que la ocupación de la línea París-Frankfurt es un 10 por ciento más alta que la media de



Renfe y SnCF comercializarán conjuntamente los servicios del tramo internacional Figueras-Perpiñán.

los trenes ICE en Alemania. DB está estudiando también la posibilidad de establecer un servicio Colonia-Londres. El mayor obstáculo son las restricciones existentes sobre material rodante en el Túnel del Canal, donde los trenes ICE no cumplirían con los requisitos de seguridad existentes.

Otra compañía ferroviaria que tiene planes para ampliar sus servicios internacionales son los Ferrocarriles Federales Austríacos. Para ello está adquiriendo nuevo material rodante, que utilizará en rutas nacionales, pero también en servicios con destino a Budapest, Munich y Zurich.

Al igual que las otras compañías ferroviarias, SNCF tiene puestos sus ojos en los tráficos internacionales. Algunas de las unidades de TGV Dúplex de su último pedido estarán equipadas para circular por Alemania, Luxemburgo y Suiza. SNCF ya gestiona servicios a Luxemburgo y Suiza. Además, la unidad de negocio Thalys gestiona una flota de 27 trenes TGV que conectan París con Bélgica, Holanda y Alemania, países que gestionan conjuntamente con la compañía ferroviaria francesa estos servicios.

## ■ Eurostar

Una vez esté concluida la nueva línea de 44 km entre Perpiñán y Figueras, SNCF tiene previsto establecer un servicio de trenes TGV a España. Los servicios entre París y Madrid y Barcelona se harán realidad tan pronto como se concluya el tramo final de ancho internacional entre Figueras y Barcelona. Se calcula que el tiempo de viaje entre París y Barcelona quedará en 5 h 30 m, pero a largo plazo, se prevé un tiempo de viaje entre París y Madrid de tan solo 6 h.

Los trenes Eurostar circulan ahora entre París, Bruselas y Londres, pero se están estudiando otros destinos como Avignon y algunos centros de deporte de invierno franceses. Al parecer, se está estudiando un servicio entre Londres y Ámsterdam, aunque ello exigirá el equipamiento de la flota con el sistema ETCS Nivel 2 para circular por la línea de alta velocidad HSL-Zuid.

Representantes de Eurostar han declarado que la apertura del mercado a la competencia, en 2010, no supondrá

grandes cambios para la empresa, pues, en la actualidad, tiene importantes rivales en algunas rutas aéreas. Y, además, la compañía se muestra segura de que hoy por hoy, ninguna empresa operadora podrá hacerse con material que cumpla los requisitos de seguridad que se exigen para circular por el Túnel del Canal.

En Italia, se perfilan algunas empresas operadoras privadas ante la inminente finalización del eje Norte-Sur entre Milán y Nápoles y los compromisos adquiridos para liberalizar el mercado nacional de viajeros. Estas empresas son Nuovo Trasporto Viaggiatori y Rail One. La primera ha firmado un contrato con Alstom para el suministro de 25 trenes AGV. De momento, ninguna empresa ha manifestado su interés en lanzarse al terreno de los servicios internacionales de viajeros.

## ■ Nocturnos

En los últimos tiempos, han desaparecido muchos servicios de trenes nocturnos que antaño circulaban por toda Europa. Sin duda, la competencia aérea y los trenes de alta velocidad han hecho mella en un sector en el que a menudo no se han hecho las inversiones necesarias para adaptarse a los nuevos tiempos. Sólo DB, que invirtió en 2004 cincuenta millones de euros en una nueva flota de 42 coches cama aptos para circular a 200 km, ha apostado por los servicios nocturnos. La compañía ferroviaria alemana ha agrupado sus servicios nocturnos en una marca denominada City Night Line, que hoy en día cuenta con 29 servicios que funcionan en nueve países, lo que da a DB alas para una futura expansión.

Ni que decir tiene, todo



## ■ Agencia Europea del Ferrocarril

El objetivo de la Agencia es contribuir, en lo que a aspectos técnicos se refiere, a la puesta en práctica de la legislación de la UE, con el objetivo de mejorar la posición competitiva de la industria ferroviaria mejorando el nivel de interoperabilidad de las redes ferroviarias. Otro de sus objetivos es lograr un acercamiento común con respecto a la seguridad en el ferrocarril europeo; todo en definitiva para crear un área ferroviaria sin fronteras en Europa que garantice un alto nivel de seguridad.

ERA se creó en 2004 y agrupa a 27 Estados, representados en su Consejo de Administración, junto con cuatro representantes de la Comisión Europea y siete representantes sin derecho a voto (empresas operadoras, gestores de infraestructura, usuarios de mercancías y viajeros, la industria suministradora y sindicatos).

Su sede se encuentra en Francia, con oficinas provisionales en Valenciennes y Lille, hasta que se concluya, en 2009, su nueva sede.

ERA tiene como cometido asesorar a la Comisión Europea y coordinar las especificaciones técnicas de interoperabilidad y seguridad, por que el organismo se ha convertido en el eje central de la industria ferroviaria.

A lo largo de este año, ERA adoptará un papel más estratégico, de modo que se fijará un plan a largo plazo que coordinará proyectos muy diferentes.

La Comisión Europea defenderá nuevas medidas para promover la competencia entre empresas ferroviarias.

nuevo operador se topará con numerosos obstáculos en el segmento de los viajeros internacionales, con acuerdos existentes hace mucho tiempo entre compañías ferroviarias que dificultarán la entrada en los mercados tradicionales.

Por otra parte, el coste que supondrá la adquisición de material rodante se convertirá en una importante barrera, especialmente si las empresas privadas se proponen explotar trenes de alta velocidad. Tendrán que pasar años hasta que se puedan ofrecer trenes de alta velocidad de segunda mano. Los primeros serán probablemente los trenes TGV Sudeste, que llevan en servicio 26 años.

Los operadores privados cubrirían todos los costes y percibirían todos los ingresos, en contraste con los ferrocarriles nacionales que, normalmente separan los costes e ingresos. A juzgar por lo que sucedió en el terreno de las mercancías, empresas como Veolia y Arriva podrían ser las primeras en estu-

diar las distintas opciones, pues ambas poseen gran experiencia en concesiones en Alemania, mientras que Arriva inauguró un servicio Munich-Praga en diciembre pasado.

## ■ Railteam

Un caso interesante puede ser el de la alianza Railteam, que agrupa a nueve organizaciones dedicadas a la explotación de trenes de alta velocidad, incluidos los Ferrocarriles Federales Suizos y los Ferrocarriles Federales Austríacos, pero excluyendo a Trenitalia. En 2010, los miembros de Railteam prevén que 25 millones de viajeros internacionales utilicen su red. Railteam responde a un acuerdo de cooperación entre compañías que tiene como objetivo facilitar los viajes por ferrocarril, ya sea simplificando las conexiones o las reservas de distintas empresas operadoras. Eurostar, por ejemplo, una de las organizaciones que integran Railteam, se ha propuesto este año mejorar su participación en esta sociedad, con la finalidad de vender los billetes para Eurostar y Thalys en una única operación.

A los ferrocarriles que forman parte de la organización les preocupa que las nuevas empresas que se integren puedan disfrutar de ventajas injustas. Los Ferrocarriles Federales Suizos, por ejemplo, temen que no se apliquen los mismos derechos a todos los operadores.

Todo indica que esta fórmula de alianza de cooperación se mantendrá durante muchos años, e, incluso, podría dar pie a la creación de un equivalente de Easyjet o Ryanair ferroviario, lo que supondría un cambio revolucionario para el mercado. ■

YOLANDA DEL VAL