

De nuestro corresponsal en París, **Edmond Matuszewski**

DESAFÍOS DE LA MUTACIÓN EN EL MERCADO DE TRANSPORTES: LOS FERROCARRILES Y LA UIC *

El aumento de las necesidades de movilidad es paralelo a la mutación del mercado de los Transportes. Expondremos, en diez puntos, los aspectos esenciales y los desafíos que suponen para los Ferrocarriles y su Órgano asociativo: la **UIC**.

1. La garantía permanente de la movilidad es una de las tareas prioritarias de nuestro tiempo.

Liberalización, mundialización, distribución del trabajo, reducción de los horarios de trabajo, ampliación de la UE; todos estos avances y tendencias provocan un aumento de movilidad. Por lo mismo, relegan las fronteras nacionales a un segundo plano. Si acertamos, en este contexto, a reforzar a utilización del Ferrocarril, modo de Transporte ecológico y adaptado al Transporte masivo, habremos dado un gran paso en la regularización duradera de la movilidad.

2.- Cada vez más, el flujo de Transporte de mercancías y pasajeros tiende a ser transnacional.

La búsqueda, por economía, de los emplazamientos más favorables y potencialmente rentables, así como los intercambios comerciales globalizados, hacen que las fronteras no tengan casi ningún papel en el Transporte de mercancías. A la vez, el tráfico de pasajeros tiene igualmente tendencia a ser cada vez más internacional. En efecto, los ferrocarriles desarrollan una oferta competitiva (*TGV, Thalys*), sobre todo en las distancias medias de tráfico de negocios frente al transporte aéreo. Sin olvidar el transporte de ocio, donde el ferrocarril se ha convertido en una solución ventajosa respecto al Transporte por carretera.

3.-El ferrocarril ha experimentado un fuerte aumento de tráfico y calidad-

sobre todo en el Transporte de viajeros- en varios países y en los últimos decenios.

El mercado responde a las nuevas demandas: no solamente como lo muestra el éxito del Transporte a gran velocidad en España, Francia, Italia, Alemania, etc. sino incluso los sistemas de tráfico nacionales de larga distancia (por ejemplo el horario pautado a la media hora de los *Inter-cities* en Suiza, o los sistemas de redes-exprés regionales existentes o en construcción que, en el plano nacional o internacional, cubren con una frecuencia elevada los recorridos del domicilio al lugar de trabajo en todas las aglomeraciones urbanas).

4- La mayor ventaja competitiva del Ferrocarril radica en la planificación de la oferta.

La fiabilidad, la puntualidad y la seguridad son ventajas de calidad que crecen en importancia ante un tráfico por carretera y aéreo saturados.

5.-El gran déficit de los Ferrocarriles es no haber explotado sus ventajas en el tráfico entre gremios.

Existe un potencial enorme en el tráfico entre-operadores para el ferrocarril: la interoperatividad técnica, humana, e, incluso, político-económica es siempre insuficiente. Y esto se manifiesta en las pérdidas de mercado.

Permítaseme, por una vez, remitirme al reino de las leyendas, al mito (demasiadas veces evocado desde 1997) de los trenes de mercancías surcando Europa a una media de 16 ó 18 km/h. Este mito no tenía ningún fundamento entonces e incluso menos ahora; ¡esas cifras nada significan! Lo que realmente interesa a nuestros clientes es la capacidad del Ferrocarril para ofrecer un Transporte

global que responda a las necesidades de cada uno. Para el cliente, lo esencial es ver su mercancía entregada en plazo, con una calidad irreprochable y en el lugar previsto. Por otra parte, ya lo he destacado en el punto 4 con la importancia de la planificación, esto constituye la verdadera fuerza de Ferrocarril. Sépase también que, para ciertos clientes, tal oferta no puede satisfacerse si no es con una velocidad elevada. También los trenes de mercancías recorren además Europa con velocidades de punta de 120 km/h y más, alcanzando incluso velocidades medias de 100 km/h. No hay motivo para temer la comparación con el Transporte por carretera ¡cuya velocidad máxima autorizada más frecuente es 80 km/h !

6.- La apertura progresiva de la red de fletes a la competencia intramodal repercutirá positivamente en la calidad del Transporte.

La apertura del mercado "*open access*", tal como lo ha establecido la UE en los paquetes ferroviarios 1 y 2, tendrá repercusiones positivas. Las empresas de fletes tendrán una responsabilidad directa ante el cliente por la cadena de transporte, independientemente de la vertebración interna existente en ella. El cliente podrá, igualmente, elegir entre diversas ofertas.

7.- La oferta de Transporte de cada empresa de fletes depende directamente de la existencia de infraestructuras afectadas: plan de producción, explotación de las capacidades y facilidades operativas normalizadas

Cada empresa de fletes vive con la experiencia, a menudo dolorosa, de no poseer ninguna influencia sobre la apertura de vía para sus locomotoras. En otras palabras: con las nuevas re-

*Conferencia pronunciada por M. **Benedikt Weibel**, Presidente de la UIC (Union International des Chemins de fer) y Presidente de la Dirección de los **CFF** en la Conferencia de Prensa anual de la **UIC**

glas de competencia, la calidad del Transporte permanecerá determinada, en su conjunto, por la infraestructura existente. En suma: el sistema de interdependencia rueda-rail juega un papel primordial. Se trataría de un error fatal creer que *"la mano invisible del mercado"* resolverá todos los problemas.

Se puede argüir, como prueba, el cierre desde diciembre de 2002, del túnel italiano del Monte Olimpino II. Se trata de un caso ejemplar de impedimento a la calidad y a la capacidad de Transporte en el corredor ferroviario norte-sur que atraviesa Suiza. Este túnel, apenas inaugurado en 1989, debe ser totalmente saneado, debido a una infiltración de aguas subterráneas. La fecha de reapertura es aún incierta. Ha sido construido para convoyes de mercancías pesadas, que deben ahora circular por vías de rodeo. Por razones de capacidad, éstas últimas no pueden aceptar más que una parte del tonelaje transportado. Es igualmente necesario renunciar, a causa de sus limitaciones técnicas, a ciertos tráficos. De todo ello resulta una falta de ingresos de los Ferrocarriles Federales Suizos de decenas de millones de francos.

En una palabra: una oferta de transporte adaptada al mercado implica una infraestructura de la misma naturaleza pero de una verdadera eficacia. Lo que nos lleva a la siguiente consideración:

8.- La clave de una mejora fundamental de la calidad en los grandes corredores de tráfico europeos está en la colaboración de los gestores de las infraestructuras implicadas.

Los paquetes ferroviarios 1 y 2 facilitan con plena lógica las ofertas internacionales de las empresas de Transporte. Por la misma causa, la colaboración internacional de los gestores de infraestructuras es igualmente importante; colaboración que debe extenderse a todos los campos:

-Planificación de la producción y de las rutas.

-Gestión de la explotación.

-Planificación, construcción y financiación de las estructuras.

Quiero recordar el viejo principio que conserva toda su actualidad: *"La cadena de Transporte resiste lo que el eslabón más débil"*.

9.-Las dificultades residen también, aunque no sólo, en la multiplicidad de sistemas técnicos. La interoperatividad del sistema ferroviario es, por tanto, uno de los objetivos de la UE y de la UIC.

La orientación nacional, y a menudo regional, del sistema ferroviario, que data de más de 150 años, ha



conducido a una multiplicidad de barreras difícilmente franqueables hoy. La prioridad reside en facilitar rápida y eficazmente la interoperatividad en todos los ámbitos, técnicos o humanos.

10.-La UIC representa la comunidad de intereses de las empresas ferroviarias.

Habiendo sido una asociación de las empresas ferroviarias nacionales, refleja hoy la complejidad del mundo ferroviario de las empresas integradas, fletadores, gestores de infraestructura y, también, de los "recién entrados". Nuestro interés común es regular, de manera profesional bajo el paraguas de la UIC, las "especificaciones técnicas" inherentes al conjunto de las diversas empresas.

A la vista de estas 10 declaraciones, se extrae, como conclusión, que la organización y el ámbito de actividad de la UIC deben adaptarse al desarrollo natural del mercado del Transporte.

Por esta razón, la **UIC** ha procedido a reexaminar del conjunto de los proyectos de cooperación internacional para concentrarse mejor en un número reducido de temas esenciales

sobre los que va a recaer el éxito del Transporte ferroviario internacional en los muy próximos años. Estos proyectos serán objeto de un apoyo reforzado por parte de los altos dirigentes de las Sociedades ferroviarias y de un seguimiento particularmente atento en cuanto a la duración de los estudios y la puesta en práctica efectiva de los resultados. Entre los objetivos de atención prioritaria figuran: la puesta en práctica de una estrategia global para los sistemas informáticos internacionales, las estrategias de migración hacia los sistemas interoperables ETCS y GSM-R, la calidad, las realizaciones medioambientales y, especialmente, la reducción del ruido.

Esta reordenación de los trabajos y de los recursos disponibles sobre el desarrollo de herramientas y sistemas comunes, debería apoyar eficazmente los esfuerzos realizados por las Sociedades ferroviarias para mejorar su competitividad. En paralelo, por supuesto, la UIC no ahorrará esfuerzo alguno para coordinar los trabajos en otros campos de la cooperación, juzgados de importancia crucial para la comunidad de sus miembros, a escala de un continente o del mundo.

La **UIC** es plenamente consciente del papel que debe asumir ante los desafíos actuales y las oportunidades que debe compartir con sus miembros. De hecho, constituye hoy la única estructura de cooperación abierta a todas las empresas ferroviarias del mundo de cualquier especialidad o tipo de organización: empresas integradas, operadores y gestores de infraestructuras. Es hoy un centro de experiencia irremplazable y, aún más en el porvenir, el garante de un desarrollo seguro y coherente del sistema ferroviario, teniendo en cuenta los riesgos generados por la multiplicación del número de actores que intervendrán en este mercado.

Ante esta responsabilidad, estamos resueltos, en sinergia con nuestros miembros, a poner en juego todos los medios para asegurar el éxito del Transporte por Ferrocarril en todos los continentes. ■