

Transporte

FERROCARRIL

El transporte combinado se recupera a pesar de las huelgas y la escasez de locomotoras

En 2010 el sector aumentó su nivel de actividad un 8%, aunque todavía está lejos de compensar las pérdidas sufridas durante la crisis

La UIRR lamenta que Bruselas no acelere la aplicación de la Euroviñeta y del Primer Paquete Ferroviario para potenciar el uso del tren

Xavi Fernández de Castro *Barcelona*

El transporte combinado vuelve a crecer con fuerza en Europa a pesar de los múltiples escollos a los que ha tenido que hacer frente en el último año y medio. En 2010, la actividad del sector creció un 8% y en los primeros meses de este año algunos operadores como Hupac han registrado crecimientos del 12%, con lo que se consolida la salida de la crisis, al menos de forma parcial. "Desgraciadamente", explican desde la Unión Internacional de Transporte Combinado (UIRR), "la recuperación se ha visto lastrada por numerosos factores". Además de la lenta reactivación de la producción industrial, el sector ha tenido que lidiar con constantes huelgas, sobre todo por los recortes del gasto público anunciados por varios gobiernos; la escasez de locomotoras provocada por la reducción de capacidad de los proveedores de tracción ferroviaria; y la competencia desleal de algunos operadores de transporte por carretera que se han dedicado a trabajar a precios por debajo de mercado.

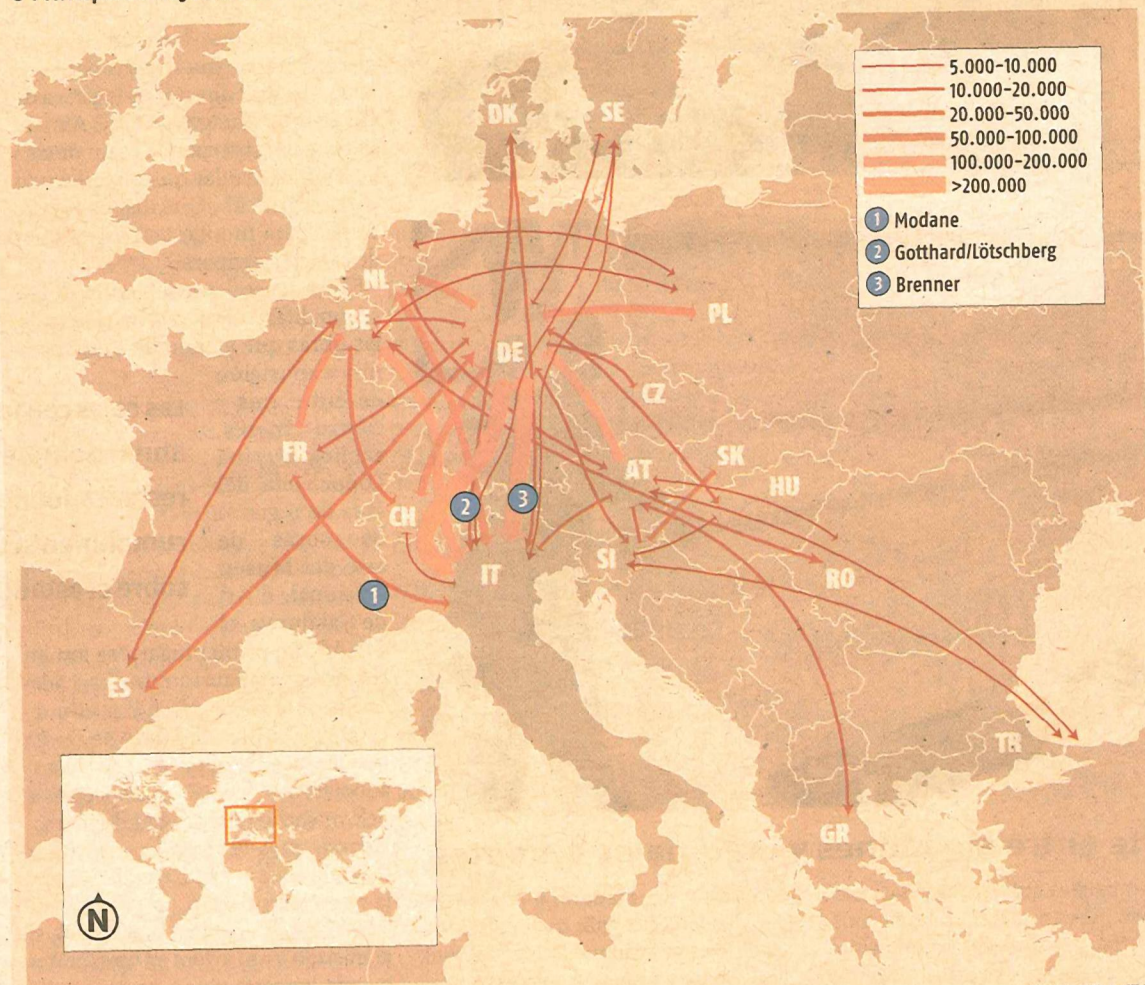
MEJORAR LA PRODUCTIVIDAD

"Los operadores de transporte combinado han sido capaces de compensar las pérdidas ocasionadas por la crisis financiera gracias a la reorganización interna y a la mejora de los servicios", declara el director general de la UIRR, Martin Burkhardt. "Sin embargo, esperamos que el crecimiento sea inestable, por lo que la flexibilidad de las operaciones será más necesaria que nunca". En su opinión, la mejora de la productividad deber mantenerse como una prioridad para el sector, pero este esfuerzo debe "ir acompañado de la armonización del mercado ferroviario para promover la competencia y de la estandarización de las unidades de transporte, los vagones y las operativas", añade Burkhardt. Para ello, la UIRR no desiste en su pretensión de que la Comisión Europea acelere los trabajos para sacar adelante la refundición del Primer Paquete Ferroviario, el cuerpo legislativo que debía permitir la liberalización del sector ferroviario pero que, diez años después de su aprobación, todavía no se ha podido implementar totalmente.

Otra gran reivindicación del sector es la entrada en vigor de la Euroviñeta, una tasa que consideran indispensable para potenciar el



Principales flujos de transporte combinado no acompañado en Europa (toneladas)



FUENTE: UIRR

transporte ferroviario. "Las externalidades deben internalizarse", reclama el director general de Rail Cargo Austria Group, Wilhelm Patzner. "El ferrocarril ya paga su verdadero coste, incluido el de las infraestructuras, mientras que la carretera no lo hace, especialmente en lo que a impacto ambiental se refiere". Por otra parte, Patzner considera necesario tomar ejemplo de los Estados Unidos, ya que demuestra "que en un mercado totalmente liberalizado los operadores pueden ser competitivos cuando se les permite fletar trenes más largos y con mayor carga máxima".

TRANSPORTE TRANSALPINO

Los corredores transalpinos son los que concentran la mayor parte del transporte combinado no acompañado con cerca de 1,7 millones de teus transportados, lo que equivale al 55% de los tráficos de la UIRR (30% a través del paso de Gotthard, 20% por el de Brenner y 5% por el de Modane). Los principales flujos comerciales se dan entre Alemania e Italia (940.000 teus), Bélgica-Italia (344.000 teus) y Holanda-Italia (130.000 teus). Por su parte, el transporte combinado acompañado alcanzó los 450.000 camiones, un 8% más que en 2010, y movió 16 millones de toneladas (+9%), canalizadas en su mayor parte por los pasos de Brenner y Gotthard. En este sentido, existe la preocupación

Una grúa descarga un semirremolque en una terminal intermodal de la compañía suiza Hupac, que se ha consolidado como uno de los principales operadores ferroviarios de Europa con un tráfico anual de casi 700.000 UTIs (+13,7%) / HUPAC

» Rudy Colle, presidente ejecutivo UIRR

“Es necesario despolitizar por completo el sector ferroviario para que pueda funcionar como cualquier otra industria”

X. F. de C. Barcelona

■ Muchos expertos consideran que el transporte combinado debe liderar el cambio hacia un sistema europeo de transporte sostenible y eficiente. Rudy Colle (Bélgica, 1940) ha trabajado durante 25 años en la industria aérea y desde 1990 está vinculado a la Unión Internacional de Transporte Combinado (UIRR). En esta entrevista repasa con *El Vigía* el presente y el futuro del ferrocarril en Europa.

¿Comparte el papel que otorga la UE al transporte combinado?

La Comisión Europea acaba de presentar el Libro Blanco del Transporte y ha reconocido que la estructura actual del sistema europeo de transporte no es sostenible. La solución que propone es transferir al ferrocarril el 50% de las toneladas-kilómetro que hoy se realizan en camión para los trayectos de más de 300 kilómetros. Por lo tanto, el ferrocarril jugará un papel estratégico, ya que permite transportar grandes volúmenes de carga de forma fiable y asequible para la gran industria y además es el modo de transporte más seguro y sostenible.

Los operadores se quejan de que los déficits de gestión restan eficiencia al sector ferroviario...

La completa despolitización del sector ferroviario es necesaria para que pueda funcionar como cualquier otra industria. Basta con hacer una comparación con su más directo competidor, el transporte por carretera de larga distancia, para darse cuenta de que éste no sufre las restricciones de una excesiva influencia política cuando pretende implementar prácticas más eficientes. Siempre hemos defendido la política europea que propugna una separación real entre los gestores de infraestructuras y los operadores ferroviarios dominantes como requisito básico para la competencia efectiva y la mejora de la calidad del servicio.

de que estos flujos puedan verse alterados por los trabajos en el lado austríaco del paso de Brenner, previstos para 2012, y las obras del túnel de base de Gotthard, que se alargarán hasta 2017, por lo que los operadores deberán buscar fórmulas alternativas para no perder competitividad.

Aunque la principal demanda de transporte combinado se concentra en el eje norte-sur de Europa por las ventajas de tiempo y coste que ofrece para cruzar los Alpes, Hupac señala que los nuevos mercados se sitúan en el eje este-oeste hacia Rusia y el Lejano Oriente, lo que llevará a una fuerte apuesta por los servicios ferroviarios intercontinentales. ■



“La separación entre los gestores de infraestructuras y los operadores es un requisito básico para mejorar la competencia”

Cuando se den estas dos condiciones el mercado por sí mismo será capaz de encontrar su estructura más óptima y funcional.

¿Qué posición tiene respecto al Corredor Mediterráneo?

La UIRR es una de las organizaciones firmantes del Manifiesto

nes han demostrado su viabilidad cubriendo el trayecto en 19 días, aunque técnicamente sería posible incluso hacerlo en menos tiempo, mientras que el transporte marítimo invierte al menos el doble de tiempo para hacer esta ruta.

¿El diferente ancho de vía que tienen Rusia, Bielorrusia o los países Bálticos puede suponer un impedimento para las conexiones con Asia?

Los estándares ferroviarios, tanto en lo que respecta al ancho de vía

“La eliminación de todos los obstáculos físicos es indispensable para asegurar la interoperabilidad en toda la red ferroviaria europea”

como en las autorizaciones de paso que implica, es una de las limitaciones más importantes para impulsar el desarrollo del transporte combinado. En muchos túneles, pero también en puentes antiguos, está prohibido el transporte de camiones o semirremolques de más de cuatro metros de altura. La eliminación de todos los obstáculos físicos es indispensable para asegurar la interoperabilidad en la red ferroviaria europea, sobre todo para asegurar la competitividad de los servicios de larga distancia, que deben cruzar varios países.

¿Es viable construir una red ferroviaria de alta velocidad tanto para pasajeros como para mercancías?

La alta velocidad implica un alto coste y su consumo energético proporcional tampoco es necesariamente el más óptimo. En consecuencia, la UIRR considera que la alta velocidad debe limitarse al transporte de pasajeros de manera que esta apuesta liberaría la red ferroviaria convencional para el transporte de mercancías. ■

Fermed 2011 y apoyamos de forma incondicional esta importante iniciativa en tanto que pretende facilitar la transferencia de grandes flujos de mercancías de la carretera al ferrocarril a lo largo del corredor europeo suroeste-noreste.

¿El ferrocarril puede suponer una competencia directa para el transporte de mercancías Europa-Asia?

Actualmente hay varios servicios experimentales entre China y Europa que utilizan la línea ferroviaria transiberiana y que son mucho más sostenibles y fiables de lo que sería un servicio por carretera de estas características. Estas conexio-