

RESUMEN

El ferrocarril europeo ha sufrido una gran crisis durante más de treinta años, a la vez que el transporte en su conjunto ha crecido claramente. Esto se ha debido a la falta de inversión en infraestructura e interoperabilidad, y a los diferentes sistemas técnicos y procedimientos de seguridad y corporativos. Y también a la distribución espacial de la producción, al bajo o inexistente pago de costes externos en el sector del transporte, al bajo grado de adaptación a las necesidades de los clientes, a la composición de la carga, a la liberalización del transporte por carretera desde 1985, a la lenta reorganización de las compañías ferroviarias y a su insuficiente grado de internacionalización.

Debido a esto, los clientes consideraron los servicios internacionales menos atractivos que otros modos de transporte. Los cuellos de botella y la baja velocidad reducían la capacidad de las vías. La falta de interoperabilidad y la mala coordinación y comunicación entre operadores elevó los costes mientras que invertían sus recursos en programas de innovación y desarrollo paralelos. Además de esto, el trato favorable dado a los ferrocarriles estatales impedía la competencia y la mejora de la calidad. Otros medios de transporte supieron aprovechar estas deficiencias del ferrocarril para crecer y hoy son ellos quienes le enseñan cómo resolverlas

Ante el crecimiento del transporte en general y ante la entrada inminente en la UE de los países del este, los problemas del transporte europeo tenían que ser resueltos. El potencial del ferrocarril en cuanto a capacidad y sostenibilidad es indispensable a fin de afrontar los volúmenes de tráfico esperados, sobretodo en cuanto a carga se refiere. Por ello, la política europea de transportes se renovó hacia la revitalización del ferrocarril.

Según los estudios de la Comisión Europea, de la ERRAC y de la UIC, a fin de asegurar el futuro éxito del ferrocarril, los países comunitarios deben instalar la infraestructura necesaria y anticipar el futuro crecimiento de la demanda, eliminando cuellos de botella y construyendo nuevas vías y una red dedicada a la carga, y la gestión de la infraestructura y la operación de trenes deben ser separados.

Los ferrocarriles también deben mejorar sus ofertas para satisfacer las necesidades del mercado. Debe introducirse la competencia intramodal para fortalecer el ferrocarril y la innovación debe llegar a campos como la gestión y operación de las redes, parque móvil, mantenimiento, control de movimientos, y a las tecnologías de información y comunicación. Y los costes deben reducirse.

A fin de alcanzar estas metas, se ha dado vida a muchos proyectos. La UE y la Comisión Europea trabajan en el marco legal que impulsará la introducción de cambios en el sector ferroviario y del transporte como la liberalización del mercado ferroviario. Este marco se construye mediante los libros blancos (orientativos) y las directivas 91/440, 95/18, 95/19, 96/48 y sus actualizaciones 12, 13, 14 y 16 de 2001 entre otros.

Los organismos europeos junto con los gobiernos, organizaciones y ferrocarriles, han concebido redes férreas de carga y pasajeros a nivel transeuropeo y paneuropeo y nuevos proyectos para eliminar barreras geográficas y cuellos de botella. Las incompatibilidades técnicas se suprimirán con especificaciones técnicas de interoperabilidad obligatorias que a su vez ayudaran a reducir costes de producción y fabricación. El programa ERTMS fue creado entre estas especificaciones para desarrollar un sistema óptimo de control de vehículos. Estará formado por tres niveles de trabajo que se adaptaran a las necesidades de las líneas, y su construcción modular permitirá pasar vías de un nivel de trabajo a otro fácilmente.

En cuanto a las conexiones entre España y Alemania, todavía hay muchas dificultades. Los Pirineos actúan como barrera natural, los diferentes sistemas técnicos a lo largo del recorrido como barrera técnica, y los diferentes operadores de infraestructura y sus procedimientos como una organizativa. Además el aumento de tráfico está saturando los pasos disponibles. Para superar estas dificultades se está abriendo otro paso a través de los Pirineos en su parte central y se están construyendo nuevas líneas con ancho internacional en el lado español. Las mejoras en la red francesa recortaran distancias y tiempos de viaje

El ambicioso camino que se ha elegido para modernizar el ferrocarril en Europa no está sin embargo exento de obstáculos. Las dimensiones de la renovación exigen grandes esfuerzos tanto en coordinación y colaboración como en desarrollo de nuevas tecnologías, y también en financiación.