

**E**n diciembre de 2005, el gobierno británico retomó el control sobre la política ferroviaria y la financiación del ferrocarril, al asumir las funciones de Strategic Rail Authority (Organismo Estratégico del Ferrocarril), que cesó su actividad ese mes.

La medida marca una nueva fase en las relaciones Estado-ferrocarril, en la que el gobierno asume un control directo en lo que respecta a política y toma de decisiones con respecto al ferrocarril.

Cuando Strategic Rail Authority (SRA son sus siglas en inglés) era un organismo estatal actuaba de una especie de apaciguador entre el Estado y la dirección de la compañía ferroviaria, al tiempo que desarrollaba sus políticas de acuerdo con las directrices ferroviarias. Ahora, se hará responsable de esas políticas DfT Rail Group, que informará directamente a la Secretaría de Estado para Transporte.

SRA empezó su corta andadura en febrero de 2001, tras aprobarse la Ley de Transporte 2000. Su desaparición, al aprobarse la Ley de Ferrocarriles de 2005, se ha producido por varias razones, entre ellas porque el gobierno estaba ansioso por recobrar el control sobre lo que consideraba un tremendo despilfarro en materia de gastos. Pero, no es algo que el gobierno pueda lograr a corto plazo, ya que la financiación Network Rail está protegida hasta 2009 por decretos aprobados anteriormente.

Todo el sector se ve ahora presionado para recortar costes, terreno en que se están consiguiendo progresos. Network Rail, por ejemplo, anunció el pasado verano que se ha conseguido ahorrar más de 61 millones de euros desde que la compañía ha vuelto a hacerse cargo directamente del mantenimiento, prescindiendo así de intermediarios y reduciendo los costes corporativos.

Esta es una pequeña parte sin embargo de la cantidad

PREOCUPADO POR LO QUE CONSIDERABA DESPILFARRO EN EL CAPITULO D

## El gobierno británico vuelve el control directo sobre el fe

El Departamento de Transportes del Reino Unido ha asumido las funciones de Strategic Rail Authority (Organismo Estratégico del Ferrocarril), que ha dejado de funcionar como tal en diciembre de 2005. Se da así por concluida la etapa en que el Estado británico no tenía control directo sobre la política ferroviaria y la financiación del ferrocarril.

que el gobierno desea ahorrar. En el ejercicio 2005-2006, los contribuyentes aportarán más de dos mil millones de euros al ferrocarril, excluyendo los préstamos que ha contraído Network Rail, que se elevan a unos 1.850 millones.

La Oficina de Regulación Ferroviaria tiene establecidos períodos de cinco años para fijar los ingresos que percibirá Network Rail, procedentes de cánones de acceso a la infraestructura. El primero de estos períodos comenzó en abril de 1996, mientras que el actual período abarca desde abril de 2004 a marzo de 2009. Antes de que uno de esos períodos entre en vigor, la Oficina de Regulación Ferroviaria revisa periódicamente los cánones de acceso a la vía. La próxima revisión tendrá lugar en 2008, por lo cual ya ha comenzado la ronda preparatoria de consultas, que culminará con el establecimiento de cánones de acceso para el período com-



prendido entre 2009 y 2014.

La revisión de 2008 será la primera que se realice con la Ley de Ferrocarriles de 2005, lo que exige cambios sustanciales en el modo en que se determinan los cánones de acceso a la infraestructura.

**Presión.** Aunque el gobierno está presionando al sector para conseguir ahorros, no podrá conseguir este propósito recortando servicios ferroviarios, ya que tanto los tráficos de viajeros como los de mercancías se encuentran en una tendencia alcista.

En el período 2004-05, los tráficos totales alcanzaron un récord de 42.400 millones de viajeros-km, un 3,5 por ciento más que el período 2003-04.

Por primera vez en seis años, en 2004-05, los trenes de mercancías han transportado más de 100 millones de toneladas, con un tonelaje-km no inferior al 9,5 por ciento (20.700 millones). Gran parte

del aumento se atribuye a un incremento de la demanda de carbón, debido a que las empresas energéticas han demandado más esta materia prima por la escalada de los precios del gas. Pero, los tráficos intermodales, los petrolíferos y otras categorías de mercancías han conseguido igualmente beneficios. La cuota del mercado ferroviario de transporte de vehículos también está creciendo; medida en toneladas-km, la cuota del ferrocarril ha aumentado en un 11,7 por ciento.

Asimismo, se prevé que tanto los sectores de viajeros como los de mercancías sigan creciendo. Un estudio encargado por la Asociación de Compañías Operadoras revela que aún existe potencial para aumentar los tráficos de viajeros en un 28 por ciento durante los próximos 10 años, siempre que puedan resolverse los problemas de capacidad. El estudio pronostica que la demanda



# a asumir roccarril



en 2024 será un 60 por ciento mayor que hoy día, por lo que parece inevitable que se lleven a cabo importantes obras.

La fuerte demanda implica que será necesario invertir en proyectos para mejorar o ampliar la red. Pero, el gobierno, preocupado por el enorme aumento de costes de proyectos como la modernización de la Línea Principal de la Costa Oeste (pese a un considerable recorte de las especificaciones, se ha situado en cerca de 4.800 millones de euros), se muestra reacio a aprobar nuevos proyectos.

Algunos responsables de DfT han abierto el debate al declarar que sólo el 50 por ciento de los costes corresponden a los terrenos, a los contratistas e instalaciones (vía, electrificación y similares). El resto se relaciona con la dirección del proyecto, indemnizaciones y fondos en caso de riesgos y contingencias, lo que ha llevado al gobierno a decla-

rar públicamente que la industria debería rebajar sus precios.

Un área donde los altos costes han generado gran preocupación es en la reseñalización. Tanto es así que muchos proyectos han sido aplazados, y algunos, incluso, van a ser revisados.

Por otra parte, las inversiones en material rodante son también significativas. El pasado mes de agosto circuló por última vez el automotor eléctrico Mkl, que utilizaba el concesionario Sur. Estos automotores han sido sustituidos por 700 vehículos Electrostar fabricados por Bombardier, y que ahora prestan servicio en todos los servicios entre Londres y la costa del Sur.

South West Trains ha eliminado ya los trenes Mkl de su flota principal, dejando sólo unos pocos de estos trenes en la concesión South Eastern Trains, operativa en Kent. Sin embargo, también estos trenes se retirarán en breve.

La próxima flota importante que se entregará son los automotores diésel TransPennine Express, tras lo cual se producirá una interrupción en las entregas, hasta que lleguen las 28 unidades Hitachi de seis coches que cubrirán servicios na-



Tren urbano de los Dockland en Londres

cionales en el enlace ferroviario del Túnel del Canal a partir de 2009.

Queda pendiente la sustitución de la flota diésel del Tren de alta velocidad, con una antigüedad de 30 años, que aún forma parte del núcleo central de los servicios que gestiona First Great Western, entre Londres Paddington y Bristol, el sur de Gales y el Oeste.

Por otra parte, las dos principales empresas operadoras de alta velocidad se han em-

barcado en un proyecto para extender la vida de sus trenes durante al menos siete u ocho años más.

En la actualidad, sigue el debate en torno al nuevo tren HST2. DfT que tomará las riendas del desarrollo de esta flota, que entrará en servicio en 2012 si se convoca el concurso en los primeros meses de este año. Este proyecto se percibe como una parte clave de la estrategia para la industria. **Yolanda del Val** □



Estación londinense de Manchester.