

## NOTICIAS Y COMENTARIOS

---

sada. La Inspección es insuficiente, y hay muchos aspectos (por ejemplo, la enrevesada y restrictiva normativa sobre alquiler de vehículos) que hoy por hoy son imposibles de vigilar.

Otro de los «olvidos» de la LOTT es el medio ambiente. A pesar de ser un derecho constitucional el disfrutar de un medio ambiente que permita una buena calidad de vida, no se encuentra ninguna alusión a este aspecto en la LOTT, en contraste con la abundancia de referencias a la necesidad de lograr el equilibrio económico de las empresas de transportes. Con esta actitud, se desprecia todo el debate que ha rebasado ya los límites de la comunidad científica, y ha saltado a la prensa general, sobre la influencia de los transportes en los cambios climáticos, el efecto invernadero, la lluvia ácida..., y se demuestra, una vez más, que la LOTT no es una ley hecha a la medida del país, sino a la de un sector.

Ana M.<sup>a</sup> IGLESIAS HERNÁNDEZ  
Consuelo CONDE CATENA

### **LA SITUACIÓN DE LOS FERROCARRILES DE VÍA ESTRECHA EN ESPAÑA, ENTRE EL FACTOR COMPETENCIA Y LAS POLÍTICAS DE TRANSPORTE**

Un análisis acerca de la situación de los ferrocarriles de vía estrecha ha de iniciarse forzosamente con la competencia intermodal del transporte. La época actual está caracterizada por la competencia entre los diferentes modos de transporte; por una competencia de tipo comercial en relación a las necesidades y demanda de la clientela, según similares tramos de las redes de transporte en cuanto a velocidad, capacidad, costes, accesibilidad. La elección para el cliente potencial en particular está en función también del producto y de la distancia. Así el papel del ferrocarril se afirma en la medida que crecen las distancias de recorrido, aunque de manera desigual según los productos, los usuarios y su posición socioprofesional, si bien es preciso no generalizar esto en

cuanto nos refiramos más en particular al ferrocarril de vía estrecha, por las limitaciones de su propia red, las escasas o a menudo nulas conexiones entre las redes de ferrocarriles de ancho métrico, y sobre todo capacidades técnicas más reducidas en relación al ferrocarril de vía ancha.

En este punto entra en juego también el «precio-valor del tiempo», según la cual la elección del potencial usuario entre los diferentes modos opera en función del valor que el usuario atribuya a su tiempo. Como así ocurre entre el ferrocarril y el transporte aéreo, según horarios y frecuencia de flujos, además del tiempo de recorridos en trayectos alternativos entre ambos modos. Por otro lado, el sistema ferroviario ha visto reforzada su competencia con la carestía de los carburantes desde la crisis de los años 70, y ello ha posibilitado la renovación del ferrocarril y la construcción de nuevas líneas de gran velocidad en trayectos congestionados y para comunicación entre áreas metropolitanas y regiones urbanas.

No obstante, también el ferrocarril parte de déficits crecientes en empresas nacionales como RENFE o FEVE, por infrautilización de líneas en buena parte de la red, y la participación excesiva del personal en los costes; por lo que se plantea en estos últimos años en general un modelo de opciones como las de racionalizar la gestión de las empresas, reducción de costes de personal, llevar a cabo la modernización del material e infraestructuras, el reajuste de tarifas, el incremento de la velocidad en los recorridos, e incluso una política de cierre de las líneas más secundarias y deficitarias. Es así como el reto de las empresas del ferrocarril está en hacer frente a una mayor competitividad y atracción de demandas, ya que sino desaparecerían como empresas alternativas en buena parte de los trayectos hasta ahora usuales. En todo caso, se exige la plasmación de políticas en pro de una mayor coordinación entre los modos de transporte, y en especial entre ferrocarril y carretera, después de que el transporte rutero se haya convertido en el modo de transporte hegemónico en gran parte del mundo. De ahí que la respuesta del sistema ferroviario al reto del sistema por carretera sea tanto de tipo tecnológico como de adaptación al mercado que escapa de su influencia, no sólo de viajeros, sino también de mercancías y fletes.

La configuración del transporte ferroviario en España se presenta

en el sistema general de transportes a partir de los años 50 en un segundo lugar, tras el transporte por carretera, y en la actualidad existe una descompensación general en cuanto a estos modos y los distintos tráficos, por el excesivo crecimiento del transporte por carretera y la disminución de la participación del ferrocarril. Así, en 1984, la Comisión presidida por Carlos Roa para el Estudio de los Ferrocarriles Españoles adelantaba ya que la grave situación de los ferrocarriles depende tanto de la insuficiente captación de tráficos y de los bajos precios, combinados con una elevada dotación de mano de obra y consumo de recursos de capital, como también de una gestión inadecuada.

Por otro lado, la problemática particular de los ferrocarriles de vía estrecha (principalmente agrupados en la zona norte de FEVE) acentúan aún más las tendencias anteriores, con una descapitalización casi absoluta en infraestructura y material, y pérdidas cuantiosas que supusieron sólo para FEVE en 1983 la cifra de 8.500 millones, y en el balance de 1988 cerca de 5.000 millones de pesetas, que, a su vez, ha supuesto en este año una subvención del Estado para la explotación de 4.170 millones. Del mismo modo, la crisis de financiación se arrastra en alguna de las explotaciones privadas como el del ferrocarril de la empresa minera MSP, hasta el punto que en 1989 presenta su renuncia anticipada a la concesión.

Buena parte de los ferrocarriles de vía estrecha españoles mantienen en los años ochenta una situación definida por las siguientes características: trazado sinuoso con abundancia de curvas de radio pequeño y pendiente elevada en zonas de montaña; deficiente estado de conservación de la superestructura, y de la señalización y comunicaciones como de las estaciones y terminales; existencia de numerosos pasos a nivel; material de tracción defectuoso en buena parte del parque; descenso de la calidad del servicio. Estos rasgos se han visto mejorados en los últimos años en buena medida en los ferrocarriles públicos, con importantes inversiones, en busca de nueva clientela y en una especialización en el servicio de cercanías y en el tráfico de mercancías, desde la utilización de vagones contenedores, o la oferta de trenes turísticos. FEVE, al menos, presenta en su Memoria de 1988 que busca su consolidación y necesita un encuentro de su propia identidad, desde el camino de la especialización.

Pero en las décadas anteriores este panorama actual era de claro declive y deterioro de la explotación. Con anterioridad, algunas de las explotaciones de ferrocarriles de vía estrecha se habían cerrado, tales como los ferrocarriles de Tierra de Campos (Valladolid-Palanquinos por Medina de Rioseco), en los años 50, construidos para desarrollar la riqueza cerealícola; o las líneas de la «Compañía de los ferrocarriles suburbanos de Málaga», que, con capital extranjero en su mayoría belga, explotaba una concesión dada en 1905 para 99 años y que unía a Málaga con Vélez-Málaga y Ventas de Zafarraya, y Málaga con Coín, cerrándose al tráfico en el período 1959-1968. Las causas son casi siempre las mismas para llegar a la desaparición del ferrocarril: endeudamiento progresivo, el abandono en la renovación del material, que incidía en la lentitud del tráfico, que de este modo no puede competir con la generalización del autobús para el transporte de viajeros, en aquellos años anteriores aún a la generalización, a su vez, del automóvil particular. Cuando no hay que añadir, como es el caso de los ferrocarriles desaparecidos de Málaga, la competencia que se hace la misma compañía al crear una flota de autobuses...

Los ferrocarriles de vía estrecha españoles están distribuidos mayoritariamente en la red de FEVE (con un total de 1.374 Km. de vía, y los trayectos de Ferrol-Bilbao, con el que enlaza el sistema asturiano, y León-Bilbao en la llamada zona norte, el de Palma-Inca, y el de Cartagena-Los Nietos), los Ferrocarriles del País Vasco (el trayecto Bilbao-Durango-Irún esencialmente); los Ferrocarriles de Cataluña, FGC (193 Km. de vía, esencialmente en la provincia de Barcelona); Ferrocarriles de la Generalitat Valenciana, FGV, para el servicio de suburbano en el área metropolitana de Valencia; y otras compañías y explotaciones públicas como el ferrocarril Cercedilla-Navacerrada-Cotos (ramal de vía estrecha en la línea de RENFE de Madrid-Segovia con un recorrido de 19 Km.), o privadas como el ferrocarril de Ponferrada-Villablino (de la Minero Siderúrgica de Ponferrada, para transporte exclusivo de carbón en un trayecto de 60 Km.), o el ferrocarril Palma-Sóller, que, completado con el tranvía a Puerto Sóller, recorre 31 Km. En general, pues, pueden ser competitivos por la situación de complementariedad que representan.

En la actualidad se puede entender que el ferrocarril de vía estrecha completa o, a menudo, sustituye a la red ferroviaria de vía ancha en el

servicio de cercanías y suburbano en las áreas metropolitanas de Barcelona, Valencia, Bilbao, San Sebastián, Gijón-Oviedo-Avilés-Mieres-Langreo, o Santander; sustituye a RENFE en ciertas áreas como la transversal del litoral cantábrico, o el eje subcantábrico León-Bilbao, sirviendo a comarcas de montaña de León, Palencia y Burgos; comunica ciertas zonas mineras con los centros de transformación, como los de Ponferrada-Villablino, de Suria y Sallent con el puerto de Barcelona, o Los Nietos-La Unión con Cartagena; o posibilita el acceso a puntos de afluencia turística y deportiva, en los de Cercedilla-Cotos, o Palma-Sóller, o acceso a la Universidad, en el caso de la Autónoma de Barcelona. Pero aún es notable la desvinculación por parte de este ferrocarril, como también en el caso de RENFE, con infraestructuras y áreas generadoras de un mayor volumen de tráfico como aeropuertos, polígonos industriales, urbanizaciones costeras y suburbanas. Al transporte tradicional de minerales se suma ahora cada vez más el de mercancías fletadas en contenedor, y al de viajeros esporádicos se suma en gran medida el de trabajadores y estudiantes que utilizan el tren cada jornada; y, por otro lado, el complemento del servicio turístico podría representar mayores cotas en este tipo de ferrocarril, que ha iniciado ya su modernización, aún sin haber superado todavía su habitual déficit en la cuenta de resultados.

En el futuro se han de plantear opciones de racionalización de la gestión de estas empresas ferroviarias, tal como se prevé en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, inspirada, entre otros principios, en la armonización de las condiciones de competencia entre modos y empresas de transportes, por un lado, y, por otro, en la formación de precios basada en los costes de explotación, «salvo obligaciones de servicio público», que en este caso benefician al ferrocarril. De momento se está barajando ya la integración de FEVE en RENFE, y, mientras tanto, la consolidación y acercamiento de FEVE a las comunidades autónomas, cuya implicación es bien deseable que aumente por tratarse de servicios en su mayoría de ámbito regional (en los casos de Galicia, Asturias, Cantabria, Castilla y León, Murcia, Baleares); como también se presentan proyectos de consolidación y cierta expansión suburbana en los ferrocarriles de vía estrecha de las comunidades de Valencia, País Vasco o Cataluña.

Lorenzo LÓPEZ TRIGAL