

Joaquin Juan-Dalac Fernández

Socio Director

es.linkedin.com/in/jjdalac/

jjdalac@thinkandmove.net

El salón internacional BCN RAIL 2013 ha sido extraordinariamente provechoso, entre otras razones, gracias a las ideas y experiencias transmitidas por numerosos expertos en los distintos foros y espacios de comunicación.

Desde la cultura promovida por THINK & MOVE, orientada a conocer y difundir nuevas tendencias, trazamos en este breve artículo un recorrido crítico sobre las intervenciones más relevantes relacionadas con el desarrollo del mercado ferroviario a corto y medio plazo.

Europa. Política sobre movilidad y transportes



La intervención de **Carlo Di Grandis (DG Move)** se centró en la política UE, en particular sobre los objetivos, estrategias y soluciones que orientarán la evolución del sistema de transporte hacia 2050.

El Libro Blanco del Transporte 2011 propone reducir el uso del vehículo privado de propulsión convencional un 50% hasta 2030, meta que consideramos prácticamente inalcanzable, como es también de difícil logro pretender que el 30% de las toneladas de mercancías por carretera sean movilizadas por el ferrocarril.

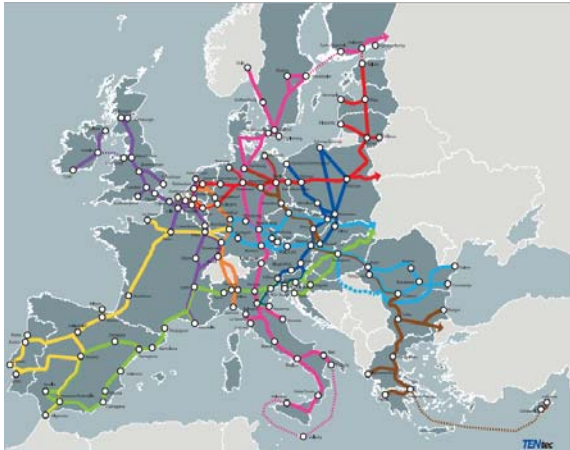
Es evidente que se producirá un gap entre los objetivos y los instrumentos. Ni siquiera el desarrollo de la red TEN-T podría garantizar, per se, alcanzar las metas fijadas. Nos parece por tanto sorprendente la divergencia entre los objetivos y la incidencia esperable por determinadas políticas que el Libro Blanco recomienda.

Si tomamos en consideración las previsiones mostradas por **Laurent Dauby (UITP)** en su intervención, basadas sobre un modelo predictivo de movilidad para 2025, observamos que estos objetivos no se alcanzarían en el transporte urbano.

En efecto, el Estudio realizado por la UITP afirma que en un hipotético escenario de duplicación de la cuota modal del transporte público en la movilidad urbana (16 a 32%, media mundial), no se lograría reducir ni la emisión de GEI ni el consumo energético, debido a que la expansión demográfica y ocupación del territorio aumentarán la movilidad motorizada en mayor medida que el efecto de duplicar la cuota del transporte público.

En nuestra opinión, la cara positiva de la política europea es que se convertirá en referente para las políticas nacionales, regionales y locales por medio de estrategias, buenas prácticas, apoyo a la innovación, fomento de la concienciación social, etc., logrando caminar en una dirección satisfactoria y de una manera más o menos armonizada.

Europa. El proyecto europeo Corredor Mediterráneo



El Corredor Mediterráneo es un proyecto ferroviario situado a lo largo de las regiones mediterráneas, desde España hasta Hungría y Ucrania (6.000 km, 900 km España).

Se inserta en la red de corredores esenciales TEN-T, en particular engarzado a otros corredores que atraviesan el centro y norte de Europa.

Entre las ideas apuntadas durante la **Mesa Redonda** en el que se debatió este proyecto, nos parece interesante destacar la conveniencia de formular planes de negocio por tramos o sub-corredores, ya sean nacionales o internacionales, para lo que es necesario remover los numerosos obstáculos todavía existentes en varios niveles como regulación nacional e interoperabilidad de vías.

Estados Unidos. Política y estrategias en el estado de Nueva York



La entidad Metropolitan Transport Authority de Nueva York (MTA) presentó su política para descarbonizar la movilidad en automóvil, basada sobre estrategias de concienciación social frente a penalización por uso. La presentación estuvo a cargo de **Projjal Dutta** (MTA).

En este sentido, la intervención nos permitió conocer los resultados de una potente investigación que relaciona modelos de desarrollo urbano, hábitos de vida y patrones de movilidad en automóvil, con los efectos sobre la salud y, por otro lado, los beneficios de hábitos de movilidad que requieren mayor ejercicio físico como el uso del transporte colectivo, la bicicleta o el caminar.

Estados Unidos. Proyectos ferroviarios en California

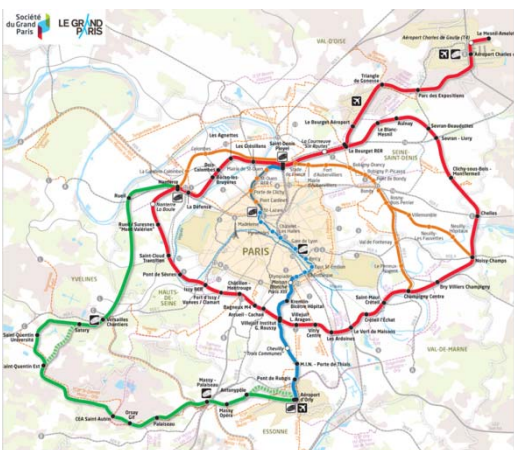


La sociedad **S&F** dedicada al apoyo para la inserción de empresas en el mercado norteamericano, presentó el estado actual y novedades de los grandes proyectos ferroviarios en EEUU y, de modo particular en el estado de California.

Nos ha sorprendido, una vez más, el adelanto de los norteamericanos respecto a otros países occidentales en cuanto a generación de nuevas políticas y criterios de acción en el campo de la política del transporte y la economía. En efecto, los grandes proyectos ferroviarios programados para 2010 en adelante, están siendo parcialmente modificados debido a la presión de la sociedad que reclama un menor gasto de su dinero como contribuyente.

La respuesta de las autoridades públicas a esta demanda ha sido denominada *blended approach*, consistente en re-enfocar los proyectos para reducir sustancialmente sus inversiones mediante (a) aprovechamiento de las infraestructuras existentes y (b) imbricación con otros proyectos locales que eviten obras innecesarias. Lo que la lógica económica dicta en tiempos de dificultades financieras, puesto en práctica: el ciudadano sacrifica una parte de los beneficios y ventajas de mega-proyectos, no renuncia a todos, pero logra afrontar la inversión con menos impuestos.

Francia. Le Grand Paris Express. El proyecto estelar del siglo XXI



El gran proyecto para el ferrocarril metropolitano de Paris, liderado por RATP, prevé desarrollar 150 nuevos km de metro para luchar contra la congestión de la red viaria suburbana y anticiparse a las necesidades futuras derivadas del desarrollo urbano. Presentado por **Didier Bense (Société Grand Paris)**.

Podríamos destacar numerosas bondades esperadas por la puesta en marcha de la nueva red metropolitana, pero nos llama la atención la dimensión urbanística. En este sentido, el marco competencial y normativo se ha adaptado para conceder a la sociedad pública promotora del proyecto las competencias necesarias para planificar, ordenar y edificar en un entorno de 400 m desde cada estación.

Estamos hablando por tanto de un proyecto que es de clara vocación territorial y que permite asignar usos al suelo y densificarlo para lograr el mayor atractivo posible en el entorno de las estaciones.

España. Políticas y estrategias en el área metropolitana de Barcelona



La gestión de la demanda mediante la política tarifaria de las autopistas metropolitanas es posiblemente uno de los instrumentos más eficaces, dado que influye de forma directa en el grado de congestión de vías alternativas libres de pago.

Debemos destacar el seguimiento que de estos efectos realiza de forma continuada y regular la ATM, en particular observando no solo el efecto del tráfico en vías alternativas si no el efecto modal hacia el transporte colectivo.

En efecto, según los datos expuestos por **Luís Alegre (ATM)**, se ha observado un incremento apreciable de viajeros en transporte público al aumentar las tarifas, así como un aumento de vehículos de alta ocupación en las autopistas debido a los descuentos e incentivos sobre este segmento de demanda.

Reino Unido. Nueva política ferroviaria



Peter Wilkinson, representante del órgano de franquicias del ferrocarril británico dependiente del Departamento de Transportes (**Rail Franchising, Department for Transport**), presentó los logros alcanzados por la política liberalizadora de la prestación de servicios de transporte ferroviario, iniciada en 1996.

Entre los elementos más destacables de la intervención, podemos citar los principios que inspirarán el desarrollo del mercado británico en los próximos años:

- Incorporar la multimodalidad e intermodalidad como un factor de ventaja.
- Mayor orientación al cliente y anticipación a los cambios demográficos.
- Aumentar la capacidad de la red y mejorar la puntualidad.
- Desarrollar nuevos modelos de colaboración con el sector privado (partenariados, nuevos servicios complementarios, etc.).