

# DESCARRILADOS QUÉ HA SUCEDIDO Y CÓMO PENSAR NUESTROS TRENES *Montiel Viduzzi, Juan Pablo*

Proyecto CAI+D: Regulación de los servicios públicos en Europa y Latinoamérica. Agua y Transporte.



## INTRODUCCIÓN

El transporte ferroviario ha sido considerado un punto estratégico de desarrollo tanto en países latinoamericanos como europeos, por lo que ambas zonas se han involucrado en su desarrollo.

Sin embargo, en la industria ferroviaria de pasajeros en el Área Metropolitana de Buenos Aires se han sucedido momentos de emergencia, crisis y conflictos sociales que han llamado a la necesidad de un cambio profundo sobre el mismo.

El presente trabajo tiene como objetivo realizar una descripción comparativa del transporte ferroviario de pasajeros en el AMBA respecto de los sistemas europeos, en vías de facilitar recomendaciones para su mejor desempeño.

## METODOLOGÍA

Metodología cuantitativa-cualitativa, análisis histórico a través del cual se estudia la regulación del transporte ferroviario de pasajeros en Europa y Argentina en áreas urbanas.

## DESARROLLO: PUNTOS DE COMPARACIÓN



### CORTOPLACISMO DEL AMBA VS. PLANIFICACIÓN EUROPEA.

#### Cortoplacismo del AMBA

- Uso de Decretos del Poder Ejecutivo para decisiones fundamentales como la creación de la CNRT y el decreto de la emergencia ferroviaria.
- Cambios constantes en la organización del servicio y esquemas de emergencia.
- Problemas con la política de inversiones.
- Influencia de grupos de intereses y presión.

#### Características de la planificación europea:

- Planificación a largo plazo.
- Planificación por área estratégica, (los objetivos del transporte ferroviario de pasajeros se enmarcan dentro de los fijados para el área general de transporte)
- Objetivos de mediano y corto plazo como medidas de control
- Política vinculativa de los países partícipes



### ENFOQUE PARCIAL VS ENFOQUE DE SISTEMA

#### Enfoque del AMBA

- La falta de coordinación de las jurisdicciones intervinientes en materia de transporte.
- Desintegración en la tarificación y la perspectiva parcial del pago de los servicios de transporte público, que favorece a los medios privados.
- La falta de desarrollo de conexiones intermodales

#### Enfoque sistémico de la Comisión Europea

- El transporte ferroviario es considerado un elemento estratégico dentro del sistema de transporte (disminución de la congestión, consumo energético, promoción del uso de energías renovables, reducción de la contaminación)
- Tarificación integral del transporte público
- Aplicación del criterio del "usuario" y "contaminante" pagador



### SOSTENIBILIDAD DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE

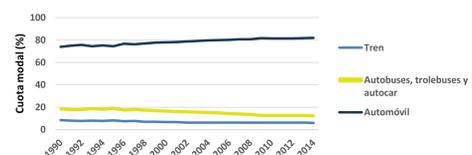
- La pérdida de calidad del transporte ferroviario, los inconvenientes del sistema de transporte público y la recuperación económica han estimulado una utilización mayor de medios de transporte privados, lo cual necesita revertirse para evitar los problemas derivados de su utilización (externalidades)

- La pérdida de participación del transporte ferroviario respecto a otras modalidades también se presenta en los países europeos, los cuales también vieron aumentadas la participación del automóvil, con consecuencias similares en cuanto a sustentabilidad, lo cual es reconocido explícitamente por la Comisión Europea

Cuotas modales de transporte público y privado



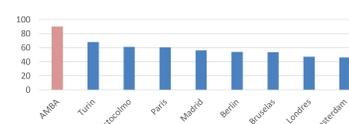
Cuotas modal de transporte público



### ORGANIZACIÓN Y FINANCIAMIENTO DEL SECTOR

- En el AMBA, se ha pasado de un esquema de concesión integral a uno actual de separación vertical con propiedades mixtas, no siendo estos cambios de organización producto de una planificación clara, sino más bien debido a la urgencia surgida de accidentes o necesidades fiscales.
- La Comisión Europea ha resuelto la desintegración vertical y la apertura a la competencia de todos los sectores ferroviarios. A pesar del éxito en otros sectores existe dificultad para la apertura de los sistemas nacionales. En general, el sector público de cada país ha mantenido el control de las infraestructuras y, dependiendo el caso se ha permitido la presencia de empresas privadas competidoras.
- En cuanto al financiamiento, las subvenciones del sistema ferroviario del AMBA, han superado ampliamente a las propias en las ciudades europeas, sin tener haber tenido contrapartida en mejoramientos en el servicio.

Porcentaje de subsidio a los costos operativos en transporte ferroviario



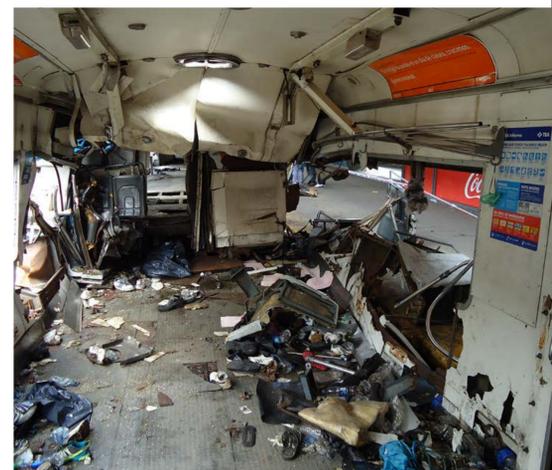
## RESULTADOS ALCANZADOS

Los sistemas de transporte de pasajeros se enfrentan a problemáticas comunes:

La tendencia a la baja en la utilización de transporte ferroviario, en concomitancia con la suba de las cuotas modales de los automóviles. Es posible que los aspectos de calidad tengan un impacto significativo en las demandas por transporte ferroviario. La presencia de organismos reguladores independientes, interjurisdiccionales y abarcativos del resto de los modos de transporte puede, en principio, favorecer la eficiencia de los operadores ferroviarios. El nivel de subsidios a la oferta del transporte ferroviario argentino resulta excesivo, ineficiente en cuanto a los incentivos que genera, e ineficaz a la hora de representar beneficios indirectos hacia los usuarios.

## CONCLUSIONES

Las problemáticas del servicio ferroviario de pasajeros del AMBA, en cuanto subsistema dentro del sistema de transporte, responden tanto a pautas generales de los sistemas de transporte, como a problemas de enfoque respecto de la planificación del mismo abarcando aspectos temporales, jurisdiccionales y de intermodalidad. En cuanto al transporte ferroviario de pasajeros en particular, el mismo se encuentra en un estado de reorganización en el cual será necesaria una toma de decisiones enmarcada dentro de un proyecto definido de largo plazo, con el fin de disminuir la evasión de pago y mejorar la calidad del servicio, junto con un marco regulatorio que contribuya a la eficiencia de los operadores.



### BIBLIOGRAFÍA BÁSICA

- Campos, J. y P. Cantos, 1999. "Rail Transport Regulation." Policy Research Working Paper Series World Bank N° 2064 :66
- Campos, J., 2015. La competencia en el ferrocarril: un análisis del nuevo marco institucional en Europa y en España (No. 2015-12). FEDEA.
- Comisión Europea, 2013. Propuesta de reglamento del parlamento europeo y del consejo que modifica el Reglamento (CE) n° 1370/2007 en lo que atañe a la apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril. Bruselas
- Comisión Europea. Dirección General de Movilidad y Transporte 2011. White Paper on Transport: Roadmap to a Single European Transport Area: Towards a Competitive and Resource-efficient Transport System. Oficina de publicaciones de la Unión Europea. Bruselas
- Comisión Nacional de Regulación de Transporte, 2016. INFORME ESTADÍSTICO 2015 Red Ferroviaria Argentina. Ciudad Autónoma de Buenos Aires
- Despouy, L. 2014. Una década al cuidado de los fondos públicos. Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
- UNSAM., 2013. Una estrategia para la rehabilitación de los ferrocarriles metropolitanos de Buenos Aires, Buenos Aires, mimeo.