

FOCUS

POSICIÓN OFICIAL DE LA UITP

“El mantenimiento y la actualización de los tranvías tradicionales”

Actualmente hay 33 sistemas tranviarios en funcionamiento en los nuevos estados miembros de la UE, otros 19 en los demás países de Europa Central y Oriental (los PECO) y más de 110 en la Comunidad de Estados Independientes (CEI).



Introducción

Durante 15 años, los tranvías de estos países se han encontrado en la difícil situación que plantea experimentar el envejecimiento de su material móvil y su infraestructura y el rápido crecimiento del uso del automóvil particular. La escasez de financiación ha hecho que los programas de modernización se hayan tenido que aplazar o retrasar. Estos dos factores (la congestión y la obsolescencia) han provocado un empeoramiento de la calidad de los servicios. El típico “círculo vicioso” resulta amenazador...

En Kiev (donde en su día circulaban unos 1.000 tranvías que cubrían 26 líneas), se han abandonado 10 líneas de tranvía desde 1994 y también está planteándose el cierre de varias más. Las inversiones en infraestructura y en material móvil se han ido retrasando, la red se encuentra ya físicamente dividida en dos partes y el peligro de que se venga abajo es cada vez mayor.

Esta misma situación se dio en muchos países de Europa Occidental y en EE.UU. después de la Segunda Guerra Mundial: los sistemas se fueron abandonando y terminaron por desecharse para dejar paso a los automóviles. Hoy en día, la situación más extrema se da en la Comunidad de Estados Independientes (CEI), pero tampoco se excluye el cierre de los tranvías de algunas ciudades de países de Europa Central y Oriental (los PECO).

Coincidiendo con el 7º Congreso de Metros Ligeros de la UITP (Dresde, Abril de 2004), la comunidad internacional del metro ligero firmó una “Declaración sobre la importancia de mantener y actualizar los tranvías tradicionales”. El objetivo era que los responsables de la toma de decisiones de estos países adquirieran mayor conciencia del valor que suponen estos bienes municipales para la elaboración de una política urbana y de transporte excelente para sus ciudades.

La situación actual del tranvía **Puntos fuertes**

Son muchas **las ciudades** de los “países del Este” que disponen de **unas redes de tranvía sumamente completas**, sólidas y que ofrecen un **elevado nivel de interconectividad**.

A modo de referencia, puede citarse el caso de la ciudad polaca de Szczecin, que dispone de 12 líneas y una red de 110 km. El tamaño de la ciudad es semejante al de Estrasburgo. Tras 15 años de inversión constante en el

Esta es una posición oficial de la UITP, la Unión Internacional de Transportes Públicos. La UITP reúne más de 2400 miembros originarios de 80 países a nivel mundial y representa los intereses de los principales actores del sector del transporte público. Los miembros de la UITP son autoridades del transporte público, operadores, tanto públicos como privados, en todos los aspectos del transporte público, y la industria. La UITP centra su trabajo en los aspectos económico, técnico, de organización y de gestión del transporte de pasajeros, así como en el desarrollo de políticas destinadas a la movilidad y al transporte público a nivel mundial.

¹ En comparación con los tranvías, estos países tienen muy pocos metros.



Praga

transporte de metro ligero (TML), Estrasburgo dispone de 4 líneas y una red de 32 km. Entre las 2 guerras mundiales, solía tener 11 líneas de tranvía urbano y 6 líneas de tranvía suburbano, sumando un total de 220 km.

A pesar del atractivo creciente que está teniendo el automóvil particular, el transporte público sigue ocupando una posición **importante dentro de la distribución modal**, incluso cuando no se dispone de metro.¹

Abarcan el 60% en Praga o Budapest, ciudades que disponen de metro; el 65% en Cracovia (Polonia), y el 60% en Brno (República Checa), aunque en Budapest solía llegar al 80% antes de 1990...

Los tranvías, aunque no sean nuevos, son **eficaces y respetuosos con el medioambiente** y contribuyen a mantener limpio el aire de las ciudades; otros éxitos del tram (capacidad, rapidez, comodidad, seguridad, economía, ...etc) han sido detallados en el *Focus Paper* titulado "Un metro ligero para las ciudades llevaderas" aprobado en Junio de 2001.

Puntos débiles

A pesar de la contribución económica, social y ecológica tan positiva que suponen los tranvías para la vida urbana, éstos han experimentado una situación difícil durante los últimos 15 años. Las razones del declive y de la pérdida de fiabilidad pueden determinarse con facilidad:

- estructuras institucionales y normativas poco claras;
- marco de gestión y organización empresarial inadecuados;
- voluntad política y respaldo insuficientes para llevar a cabo la reforma;
- obsolescencia y costes de mantenimiento elevados debido a la falta de inversión;
- necesidad de separación del tráfico individual y de aplicación de criterios de prioridad en los semáforos;
- pérdida de ingresos debido al sistema tarifario heredado y la implantación de las tarifas sociales.

¿Por qué se encuentran en peligro los tranvías?

Si sumamos a estos puntos débiles el aumento galopante de los automóviles particulares y la gran necesidad de inversión para la renovación del sistema (el BERD - Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo considera que tan sólo la rehabilitación viaria de los PECO y de la CEI ascendería a 2.200 mill. de €), **se hace evidente el problema de amenaza de cierre que se cierne sobre los tranvías.**

En Praga, el número de automóviles se ha triplicado desde 1989 (500 automóviles por cada 1.000 hab., la misma cifra que Stuttgart) y pueden observarse tendencias análogas en Cracovia, Bucarest y Brno, donde las cifras ascienden respectivamente a 225, 300 y 527 automóviles por cada 1.000 habitantes. En las ciudades occidentales, este valor suele oscilar entre 500 y 645 (Roma).

Además de los problemas de financiación, la gestión y la normativa también contribuyen a que se produzca el declive del tranvía: al aplazarse o no llegar a llevarse nunca a cabo las reformas organizativas e institucionales, se fomenta un ambiente de incertidumbre e inestabilidad.

Hace falta disponer de una normativa clara, unas relaciones contractuales transparentes y una buena gestión empresarial que especifiquen los papeles, las responsabilidades, los riesgos y el margen de iniciativa de los operadores y de las autoridades locales. Puede recurrirse con bastante rapidez a la celebración de contratos simples basados en el principio de los costes brutos. Tras unos cuantos años de experiencia, cada sistema puede ir introduciendo cláusulas más sofisticadas que perfeccionen también los aspectos económicos de los contratos.

Los contratos han de establecer una distinción clara entre el nivel directivo y el político y proteger al primero de las fluctuaciones que pueda experimentar el segundo. También ha de establecer una compensación justa por las categorías que no pagan billete o que pagan una tarifa reducida por cuestiones sociales. Y, asimismo, deben estipular que no debe generarse competencia alguna en las mismas rutas por parte de los distintos proveedores de (modos de) transporte público.

Oportunidades de cara al futuro

La cuestión de la sostenibilidad: Normalmente, estas ciudades tienen una distribución modal en la que el transporte público se encuentra muy bien situado y deberían esforzarse por mantener esa cuota y por garantizar un desarrollo y una movilidad sostenibles.

Los problemas de **congestión** van en aumento y probablemente eso haga que los ciudadanos y los responsables de la toma de decisiones tomen mayor conciencia de la importancia de buscar alternativas a los coches para que las ciudades sean más habitables.

Los tranvías no se encuentran desfasados y tampoco son un obstáculo para la movilidad. La cantidad de sistemas que se han implantado en los últimos años demuestra que los **tranvías existentes son una base sólida para el desarrollo** y para la eficacia del sistema a largo plazo, también en las zonas peatonales y en el casco antiguo de las poblaciones.

En Leipzig, antes había unos 900 tranvías que circulaban por 25 líneas, cubriendo una ruta de 370 km en total. Después de que la red se viera sometida a una reestructuración gradual, en la actualidad son 440 los vehículos que circulan por 14 líneas y un total de 310 km. Eso significa que el sistema central de transporte público ha aumentado su "legibilidad" y que, por término medio, los pasajeros tienen que hacer menos transbordos. La reducción del material móvil tuvo un impacto directo sobre los costes de personal (conductores y mantenimiento). La infraestructura se fue mejorando línea por línea de acuerdo con las pautas del TML (segregación, prioridad, comodidad, etc.). La inversión total entre 1991 y 2002 fue de 590 mill. de €. Se calculó que el ahorro anual (en material móvil, mantenimiento y explotación) generado por un aumento de velocidad de 5 km/h (pasando de 20 a 25 km/h) era de 11 mill. de €.

En los PECO y la CEI, los tranvías son el único modo de superficie tecnológicamente capaz de ofrecer una **capacidad elevada** con unos **costes** de inversión y explotación razonables en las zonas más densas.

Dresde es un claro ejemplo de transición acertada en la que se ha pasado del típico Kombinat a una compañía de transporte moderna y eficaz. La modernización de la infraestructura y del material móvil aumentó la velocidad comercial y la disponibilidad de la flota. Esto se reflejó en un incremento de la clientela, a pesar de haberse producido una disminución de la población. El aumento de los ingresos, conseguido de forma simultánea con el programa de reducción de costes (concentración de talleres y cocheras y reducción de plantilla) aceleró el ritmo de recuperación de costes: del 17% al 66% entre 1990 y 2002.

Poner en marcha una **línea piloto** es un método muy válido para demostrar de forma indiscutible a los políticos y al público general la eficacia, el rendimiento y el potencial de **desarrollo incremental** de los sistemas modernos de metro ligero. La inversión se puede realizar de forma escalonada y llevarse a cabo en diferentes momentos. Para ello es necesario disponer de planes de inversión a varios años vista, en lugar de actuar sobre una base de presupuestos anuales.

La línea 41 de Bucarest se modernizó en 2002, seguida de la línea 32 en 2003. Se llevó a cabo la renovación de las vías; se modernizó el suministro de energía; se hicieron accesibles los andenes y las unidades de metro ligero y se equiparon con sistemas de información en tiempo real; se aplicó el criterio de prioridad de paso en algunos cruces críticos.

Unas palabras sobre los resultados operativos y comerciales, costes.

La velocidad comercial ha aumentado de 14 a 21 y 20 km/h respectivamente, reduciendo el tiempo de espera en un 30%. La Velocidad y el pericoidad en horas punta han aumentado y lo cual ha permitido incrementar la oferta en un 30 y 37% respectivamente.

Los tranvías modernizados, también conocidos como "metro ligero", no sólo son respetuosos con el medio ambiente, sino que también ofrecen un **servicio de calidad elevada** a los usuarios y un transporte público **accesible** y económico a todos los ciudadanos (igualdad de oportunidades).

La sólida tradición del tranvía hace que sea factible confiar al menos parte de la



Cracovia



San Petersburg

rehabilitación del sistema a los **contratistas locales**, lo que contribuye a mantener los costes más bajos, a fomentar la economía y el empleo local, o a mantener el empleo en la estructura del operador.

Para poder acelerar la renovación de la flota del tranvía, se recomienda seguir una estrategia escalonada que consiste en la compra y modernización simultánea de los tranvías. En Brno (República Checa), se compran anualmente unos 5 tranvías nuevos (en parte de piso bajo) que se construyen en la zona. De forma paralela se incorporan nuevos equipos a los vehículos Tatra: sistemas de tracción, asientos, información en tiempo real, etc., y se compran nuevos remolques de piso bajo a los fabricantes locales para poder ofrecer una accesibilidad aceptable. En Lodz (Polonia), se realizan estos programas de modernización a nivel interno (llevados a cabo por el personal del operador y en los talleres del operador) lo que favorece la economía local. En Praga, la puesta a punto COMPLETA de un tranvía Tatra en las instalaciones del operador asciende a unos 170.000 €, prolongándose 15 años los CCV.

Conclusiones

La UITP vuelve a hacer hincapié en que las ciudades no pueden ser humanas ni habitables si se proyectan exclusivamente para los automóviles. Los sistemas ferroviarios urbanos son el núcleo central de un suministro de transporte público de calidad. Por motivos técnicos, normativos y financieros, su planificación y construcción requiere realizar un esfuerzo a largo plazo. La rehabilitación de los tranvías permite ofrecer de forma gradual un servicio cada vez mejor y con una inversión de tiempo y capital mucho menor que los nuevos proyectos.

En la década de los 50 y de los 60 se eliminaron en muchos países algunos sistemas tranviarios de gran envergadura. Dos o tres décadas después, al darse cuenta de los errores cometidos, los urbanistas y los responsables de la toma de decisiones tuvieron que volver a introducir el metro ligero, pero esta medida no sólo ha provocado un coste muy superior, sino que, además, no ha conseguido alcanzar el elevado nivel de densidad que tenía anteriormente el sistema.

La UITP se compromete a apoyar la transferencia de experiencia en materia de la modernización de las redes, a tener información más detallada a sus miembros, y a proponer la organización de seminarios.

Recomendaciones

Las recomendaciones generales del *Focus Paper "Un metro ligero para las ciudades habitables"* conservan su pertinencia, especialmente en lo que se refiere a la estandarización (aumento de la fiabilidad y la reducción de costes).

La UITP hace la siguiente recomendación a los responsables de la toma de decisiones específicas de los PECO y la CEI:

- Para que las ciudades de los PECO y de la CEI resulten sostenibles y atractivas para los inversores, éstas no deberían cerrar sus sistemas, sino mantenerlos y modernizarlos.
- La mejor estrategia que pueden adoptar las ciudades que disponen de tranvías antiguos es redactar una "hoja de ruta" política y financiera del transporte integrado en la que se defina la política de transporte y la gestión del tráfico de forma vinculante y a largo plazo.
- El mantenimiento de las líneas sólo puede quedar asegurado a través de un sistema sumamente eficaz. Para ello, la inversión y los ingresos deben quedar garantizados a nivel político. Al mismo tiempo, la gestión de la compañía debe estar claramente orientada hacia la eficacia y la racionalización, además de establecer un plan empresarial realista.
- Las instituciones políticas deberían ofrecer un marco adecuado e identificar con claridad cuáles son las responsabilidades y el papel de los operadores y de las autoridades. En un marco regulador de este tipo:
 - ⇒ la compañía debería ser independiente a nivel de gestión y aplicar las normas y procedimientos vigentes en las empresas comerciales. Las instituciones políticas deberían limitarse a desempeñar un papel regulador y de supervisión, lo que requiere la menor interferencia posible en las tareas operativas cotidianas;
 - ⇒ las tarifas sociales sólo están justificadas cuando se compensan de forma adecuada;
 - ⇒ ha de evitarse que exista competencia entre diversos proveedores de servicios de transporte público en las mismas rutas.
- Las inversiones han de verse respaldadas por una financiación pública importante y debería facilitarse el acceso a los fondos estructurales, regionales y los fondos de cohesión de la CE, así como a los préstamos del BERD y de la BEI.
- En el caso de los sistemas más obsoletos, a la hora de invertir debe darse prioridad a la infraestructura. Esto debería incluir el establecimiento del derecho de paso y la prioridad en las intersecciones. Dichas medidas no sólo sirven para reducir la duración del viaje y su atractivo, sino que también fomentan la eficiencia económica del sistema.
- No tiene por qué recurrirse en todos sitios y de manera inmediata a la tecnología punta para las unidades de metro ligero. También se pueden ofrecer unos criterios de accesibilidad adecuados y un servicio de calidad (comodidad, información, etc.) utilizándose material móvil fiable y de bajo coste, tanto nuevo como restaurado.

El borrador de Esta posición oficial de la UITP ha sido preparada por el Comité de Metros Ligeros, con la contribución de los países de Europa Central y Oriental, habiendo sido remitido a la Junta Directiva de Moscú en octubre de 2004.