

El ferrocarril y las políticas de liberalización.

Apuntes sobre una jornada internacional: Universidad Roma Tre, noviembre 24 de 2011

Autor:
Kralich, Susana

Revista:
Revista Transporte y Territorio

2012, 6, 128-132



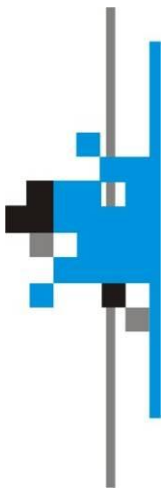
Artículo

RESEÑA

Susana Kralich

EL FERROCARRIL Y LAS POLÍTICAS DE LIBERALIZACIÓN. APUNTES SOBRE UNA JORNADA INTERNACIONAL: UNIVERSIDAD ROMA TRE, NOVIEMBRE 24 DE 2011

Revista Transporte y Territorio N° 6, Universidad de Buenos Aires, 2012.



Revista Transporte y Territorio

ISSN 1852-7175

www.rtt.filo.uba.ar

Programa Transporte y Territorio

Instituto de Geografía

Facultad de Filosofía y Letras

Universidad de Buenos Aires



Cómo citar este artículo:

KRALICH, Susana. 2012. El ferrocarril y las políticas de liberalización. Apuntes sobre una jornada internacional: Universidad Roma Tre, noviembre 24 de 2011. *Revista Transporte y Territorio N° 6, Universidad de Buenos Aires*. pp. 128 a 132. <<http://www.rtt.filo.uba.ar/RTT00607128.pdf>>



El ferrocarril y las políticas de liberalización. Apuntes sobre una jornada internacional: Universidad Roma Tre, noviembre 24 de 2011

Susana Kralich¹

Organizada por el Departamento de Estudios Urbanos de la Universidad Roma 3, Italia, el 24 de noviembre de 2011 se llevó a cabo una enriquecedora Jornada Internacional de Estudio, convocada para discutir los impactos de las políticas de liberalización sobre los sistemas ferroviarios.

El encuentro, que abarcó todo el día, se centró en el análisis y discusión, a partir de distintas experiencias, presentadas por organizadores e invitados, de los impactos de las políticas ferroviarias sobre la movilidad y el territorio, para el enriquecimiento de una problemática crítica en Italia y otros países comunitarios: los ferrocarriles en la era de la pseudo liberalización. Tuvo lugar en el Aula Magna del Rectorado y se dividió en tres partes. Las dos primeras contaron con una decena de expositores que, desde sus distintas disciplinas, ofrecieron los resultados de sus investigaciones sobre la temática.

En la primera parte se presentaron los avances y resultados de investigaciones, que brindaron un panorama sintético de las ventajas y desventajas, previstas e imprevistas que las directivas comunitarias europeas en materia de liberalización ferroviaria, han tenido sobre el territorio y sobre las pautas de movilidad en Italia.

En la segunda parte, expertos e investigadores expusieron estudios de caso y profundizaciones para Italia, Francia, España y Argentina.

La tercera sección constó de una mesa redonda integrada por especialistas, docentes, investigadores, operadores y consultores, que expusieron sus puntos de vista y experiencias en la materia. Por último, dos de los organizadores tuvieron a su cargo la exposición de conclusiones y la clausura de la Jornada.

A continuación compartimos con los lectores una síntesis de las exposiciones, incluyendo la traducción de las de los panelistas europeos de habla no hispana.

1. EL MODELO ITALIANO FRENTE A LAS DIRECTIVAS DE LA UNIÓN EUROPEA

A partir de las directivas comunitarias impartidas en materia de liberalización de las infraestructuras, promediando la década de 1980, en los países de la Unión Europea (UE) las sociedades públicas a cargo de las redes y la gestión ferroviaria debieron adecuar su naturaleza societaria, para transformarlas en sujetos de derecho privado. En Italia, el sector ferroviario -estatal- estuvo signado por una pseudo liberalización, acompañada de una privatización de hecho, respetando formalmente el dictado comunitario, pero tras objetivos diversos de los de la UE.

En materia de movilidad y transporte, tales transformaciones comportaron sensibles efectos sobre el territorio italiano, en particular sobre la calidad y eficiencia de los servicios y el desarrollo de las redes (Cerasoli).

¹ CONICET, Integrante del Programa Transporte y Territorio, Instituto de Geografía, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires, Argentina – skralich@educ.ar



El proceso de liberalización ferroviaria en Italia se insertó en un proceso amplio de construcción del mercado interno, previendo la remoción de obstáculos a la libre circulación de personas, mercaderías y capitales. Sin embargo tal proceso aún es objeto de debate. En septiembre 2011, por ejemplo, la Comisión de Transportes de la Cámara de Diputados hizo una encuesta para verificar si, tras la recepción del mandato comunitario, el cuadro normativo nacional resultaba idóneo para controlar el proceso de liberalización y aplicar las modalidades de gestión apropiadas, en particular en cuanto a la posibilidad de instituir un organismo independiente para la regulación ferroviaria (Allotti).

La elección de operar los ferrocarriles italianos exclusivamente sobre la base de lógicas territoriales, podría –según Polce- resultar insuficiente frente al reto de la competencia internacional. La organización de la oferta de transporte podría enfrentarse sólo si gobiernos y empresas saben equiparse para operar a escala global. Por otra parte, la autora afirma que la integración de las redes a la realidad productiva de los territorios, a través de las políticas operadas en las ciudades, es una condición fundamental, en procura de afrontar el reto de la economía globalizada.

En el lapso 1986-1992 el Ente Ferroviario del Estado italiano sufrió una transformación organizativa profunda: de una estructura integrada verticalmente y fuertemente jerarquizada, se pasó a una articulada funcionalmente y descentralizada a nivel territorial (De Filippis). Sucesivamente, con la evolución de la normativa comunitaria, que tendía a la liberalización, y las deliberaciones del Comité Interministerial para la Programación Económica (CIPE), el Ente Ferroviario del Estado se transformó en Ferrocarriles del Estado, Sociedad de Transportes y Servicios por Acciones. Al Ministerio de Economía y Finanzas se le atribuyó la titularidad del capital social, mientras que al Ministerio de Infraestructuras y Transportes se le asignó el rol de definir modalidad y contenido de las concesiones. Y todavía la adecuación a la legislación comunitaria exigía cumplir un paso más: la separación de la gestión de la red, de la gestión de los servicios (algo que a los oídos argentinos, sonó bastante familiar).

El enlace entre transporte, infraestructura, bienestar y justicia social (Panato) ya había suscitado interés en el pasado, pudiendo rastrearlo en la literatura referida a la equidad en la distribución de bienes y servicios. En cuanto a la accesibilidad, representa una de las variables que contribuyen a la equidad espacial, pero no explica ni permite evaluar de manera sistémica su relación con la justicia social, refiriendo los sistemas de transporte a la movilidad de los individuos, en los diversos contextos territoriales. La autora hizo hincapié en que, tanto los comportamientos de la población, como las políticas de movilidad, comparten responsabilidad en garantizar una distribución equitativa de la oferta de transporte en el territorio, en el presente, el mediano plazo e incluso teniendo en cuenta las futuras generaciones.

Para lograr que haya justicia social, deviene relevante considerar no solo la accesibilidad, sino también el rol del transporte en la economía y la posibilidad de combinación entre redes. En suma, para que el transporte garantice movilidad para todos, bajo condiciones de oportunidad parejas, teniendo en cuenta la diversidad de capacidades económicas de la población.

Proveer servicios sólo en los nodos estratégicos no permitirá que el transporte cumpla con su rol: si se priva a un territorio de infraestructuras, los residentes estarán obligados a emigrar, o bien deberán volcarse hacia los medios privados, lo cual no resulta consistente con criterios de eficiencia y de equidad; peor aún en el largo plazo.

El trabajo de Cerasoli (coord.) y equipo ubica la liberalización de las infraestructuras en un cuadro de análisis que abarca los comportamientos de movilidad, la oferta de infraestructuras y las políticas de transporte. Se parte del presupuesto, cultural y disciplinar,



de que las infraestructuras (sean las relativas a la movilidad, o para la transmisión de datos y servicios tecnológicos) tienen un rol fundamental en la transformación del territorio, entendido como fenómeno complejo compuesto por aspectos sociales, económicos y ambientales en continua y recíproca relación.

2. POLÍTICAS DE TRANSPORTE, FERROCARRILES Y MOVILIDAD. EXPERIENCIAS INTERNACIONALES

La demanda de movilidad es una dimensión históricamente poco explorada en los análisis y en las políticas del sector transporte, según Peralice. Su exposición presentó un análisis evolutivo de aspectos cuantitativos y cualitativos, incluidos los relativos al comportamiento de los italianos en materia de movilidad. El objetivo fue evidenciar el desequilibrio generado por la reciente marcada preferencia por el uso del modo privado para realizar desplazamientos cotidianos, así como una referencia específica relativa al modo ferroviario.

La comunicación de Menerault relató la experiencia de Francia, tras la liberalización del transporte ferroviario de pasajeros, cubriendo tres aspectos: 1) las características del TGV francés; 2) las etapas de la Planificación Nacional (1991-2011) y las dificultades para su ejecución y 3) las problemáticas de los operadores de transporte ferroviario internacional de pasajeros, después del 2009.

La explicación de la experiencia española estuvo a cargo de Garmendia y se centró en el caso de los trenes de alta velocidad. Teniendo en cuenta el contexto económico y político, la expositora articuló la cuestión del desarrollo urbano de los nodos y la decisión de localización de las estaciones, para explicar los impactos sobre la accesibilidad interurbana.

Referente a la Argentina, las exposiciones de Kralich y Blanco abordaron los casos de los servicios ferroviarios interurbanos de pasajeros y mercaderías y de los ferrocarriles metropolitanos, respectivamente. En sus ponencias explicaron cómo se dio el desarrollo ferroviario histórico en el país y cómo se llegó a su deterioro actual por la crónica falta de inversiones y la aplicación de políticas que privilegiaron al sector automotor y a los concesionarios privados, por encima del interés nacional, las economías regionales y los grupos de menores ingresos.

3. CIERRE DE LA JORNADA Y SEGUNDA VUELTA EN LA U.B.A.

Concluyó la jornada con la conformación de una mesa redonda donde, bajo la coordinación de Paola Pucci, ocho expertos internacionales especialmente invitados, brindaron sus puntos de vista sobre las temáticas abordadas en el encuentro. En particular acerca de posibles correctivos a las políticas ferroviaria y territorial, tanto en términos de actuación sobre las directivas comunitarias, como en la revisión de políticas nacionales de movilidad y de competencias administrativas en materia de infraestructuras. Cabe señalar al respecto, que los organizadores de la jornada han previsto la publicación de las ponencias, así como de las exposiciones realizadas durante el desarrollo de la mesa redonda.

Transcurridos unos meses desde la conclusión del evento, el 4 de mayo ppdo., se llevó a cabo una segunda jornada internacional sobre la temática, organizada por los integrantes del Programa Transporte y Territorio (Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires), cuyas actas prevemos publicar en un próximo número de esta Revista.



Jornada Internacional de Estudio, Roma, Italia, 24 de noviembre de 2011

“Políticas ferroviarias e impactos sobre las modalidades de movilidad y el territorio: los ferrocarriles italianos en la era de la pseudo liberalización” (Programa traducido)

Expositor/Panelista (P)	Disciplina, cargo, pertenencia institucional y título de la ponencia
Mario Cerasoli	Arquitecto, Urbanista. Departamento de Estudios Urbanos (DipSU), Universidad Roma 3, Italia. <i>Efectos territoriales de la liberalización de las infraestructuras: el caso de los ferrocarriles italianos.</i>
Valentina Allotti	Abogada, ASSONIME, Italia: <i>Las directivas comunitarias y la normativa italiana en materia de liberalización ferroviaria</i>
Federica Polce	Ingeniera, Ministerio de Infraestructuras y Transporte, Dirección Gral. De Desarrollo Territorial y Proyectos Internacionales, Italia. <i>La política TEN-T (Redes Transeuropeas de Transporte / Trans European Transport Networks) en Italia.</i>
Sabrina De Filippis	Economista, Política y Economía del Transporte, Italia. <i>Los ferrocarriles italianos: del Estado a la sociedad por acciones.</i>
Ilaria Panato	Economista (DipSU), Universidad Roma 3, Italia. <i>Movilidad posible: cómo transporte y desplazamiento inciden en la justicia social; el caso del tren de alta velocidad (TAV).</i>
Eleonora Pieralice	Economista. Inst. Superior de Formación e Investigación en Transportes (ISFORT); codirectora del portal OPMUS, Observatorio sobre las Políticas para la Movilidad Urbana Sostenible, Italia. <i>El observatorio sobre estilos y comportamientos de movilidad de los italianos.</i>
Philippe Menerault	Dr. en Urbanismo. Instituto de Ordenamiento y Urbanismo (IAUL), Universidad de Lille-N. Francia. <i>TGV (Tren de Gran Velocidad) y efectos territoriales de la liberalización del transporte de pasajeros en Francia.</i>
Maddi Garmendia	Ingeniera, Universidad Castilla-La Mancha, ETSI Caminos, Canales y Puertos, España. <i>Políticas ferroviarias, modelos de movilidad y territorio; la experiencia española.</i>
Susana Kralich	Geógrafa, Especialista en Transportes. Consejo Nac. de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET), Inst. Geografía, Universidad de Buenos Aires, Argentina. <i>La experiencia argentina: sobre los servicios ferroviarios interurbanos de pasajeros y cargas.</i>
Jorge Blanco	Geógrafo, Mg. Políticas Territoriales, Director del Inst. Geografía Universidad de Buenos Aires, Argentina: <i>Política ferroviaria e impactos socio-territoriales, el caso de la Región Metropolitana de Buenos Aires.</i>
Paola Pucci (P)	Arquitecta. Depto. de Arquitectura y Planificación (DIAP), Politécnico de Milán (POLIMI), Italia.
Giuseppe Arena (P)	Administrador delegado de la empresa ferroviaria privada <i>Arenaways</i> , Italia.
Paolo Avarello (P)	Arquitecto. Urbanista. Dir. Depto. Estudios Urbanos (DipSU). Universidad Roma 3, Italia; Director de la Revista «Urbanística».
Marcial Echenique (P)	Arquitecto. Urbanista. Departamento de Arquitectura, Universidad de Cambridge, Inglaterra.
Pierre Laconte (P)	Economista y Jurista. Presidente de la Fundación para el Medio Ambiente Urbano (FFUE), Presidente de la Soc. Internacional de Planificación Urbana y Regional (ISOCARP) y Secretario Gral. Honorario de la Unión Internacional de Transporte Público (UITP), Bélgica.
Gerardo Marletto (P)	Economista. Departamento de Economía, Empresa y Reglamentación, Universidad de Sassari, Italia.
Giorgio Piccinato (P)	Arquitecto. Depto. Estudios Urbanos (DipSU). Universidad Roma 3, Italia.
Marco Ponti (P)	Arquitecto. Laboratorio de Políticas de Transportes, Departamento de Arquitectura y Planificación (DiAP), Politécnico de Milán.



Susana Kralich

Geógrafa (UBA) y Especialista en Transporte Terrestre (UPM), docente universitaria e investigadora del CONICET; Directora de la Revista Transporte y Territorio, Instituto de Geografía, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires.