

TASK FORCE UIC COVID-19
GESTIÓN DEL COVID-19

RAILsiliencia, de nuevo en marcha

Primera estimación del impacto económico global de Covid-19 en el transporte ferroviario
Julio 2020

Assets



Trends



CTMX	0.45	▲	+0.45%
FTR	-0.23	▼	-2.34%
CSCO	-1.01	▼	-1.89%
CHK	0.02	▲	+0.21%
AAPL	+2.58	▲	+3.05%
PRTO	-0.14	▼	-1.42%
AMZN	-0.73	▼	-0.90%



INTERNATIONAL UNION
OF RAILWAYS

Advertencia

Todos los derechos de propiedad intelectual relacionados con la versión original en inglés de este documento y las traducciones posteriores seguirán siendo propiedad exclusiva de UIC, estos documentos llevan la mención de los derechos de autor de UIC.

© Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC) - París, 2020

UIC autoriza a las personas físicas y jurídicas a copiar, reproducir y distribuir por cualquier medio, incluido el electrónico, este documento, siempre que estas acciones se realicen sin fines de lucro

Esta publicación producida por la UIC Covid-19 Task Force es una traducción de "First estimation of the global economic impact of Covid-19 on Rail Transport" y UIC no se hace responsable de los errores de traducción.

978-2-7461-2992-4

Warning

All intellectual property rights related to the original English version of this document and the subsequent translations shall remain the exclusive property of UIC, these documents bearing the mention of UIC copyright.
© International Union of Railways (UIC) - Paris, 2020

UIC hereby authorizes natural persons and companies to copy, reproduce and distribute by any means whatsoever, including electronic, this document, provided that these actions are made on a non-profitable basis.

1.	INTRODUCCIÓN	5
1.1	GRUPO DE TRABAJO UIC COVID-19	5
1.2	IMPACTO ECONÓMICO DEL COVID-19 EN EL TRANSPORTE FERROVIARIO	6
1.3	MÉTODO.....	6
2.	TRANSPORTE DE PASAJEROS.....	9
2.1	ESCENARIO DE RECUPERACIÓN LENTA.....	9
2.2	RECUPERACIÓN RÁPIDA	13
2.3	RESUMEN DE PÉRDIDAS EN TRANSPORTE DE VIAJEROS.....	15
3.	TRANSPORTE MERCANCÍAS	17
3.1	ESCENARIO DE RECUPERACIÓN LENTA.....	17
3.2	ESCENARIO DE RECUPERACION RÁPIDA.....	21
3.3	RESUMEN DE PÉRDIDAS EN TRANSPORTE DE MERCANCÍAS	25
4.	MEDIDAS ECONÓMICAS DE APOYO	26
4.1	CORTO-MEDIO PLAZO.....	27
4.2	LARGO PLAZO	28
4.3	RESUMEN DE MEDIDAS ECONÓMICAS DE APOYO.....	29
5.	CONCLUSIÓN.....	30

RESUMEN EJECUTIVO

En el seno del grupo de trabajo de la UIC dedicado al Covid-19 se ha realizado un análisis del impacto de la pandemia en los ingresos del sector ferroviario. El análisis se basa en los datos proporcionados por los miembros del grupo de trabajo Covid-19 de la UIC, que se recopilaron en mayo de 2020 a través de cuestionarios, y también en la investigación documental realizada por el grupo de trabajo.

Debido a la severidad de los confinamientos y otras restricciones impuestas por el gobierno, las limitaciones de viaje y la recesión global prevista asociada con esta crisis económica, histórica y sin precedentes, y con base en un modelo de recuperación lenta, UIC estima que las pérdidas de ingresos por pasajeros y carga podrían alcanzar hasta 125 mil millones de \$ en total para 2020 y 2021. Para un modelo de recuperación rápida, es decir, una fuerte recuperación en 2021, UIC estima que las pérdidas de ingresos en transporte de pasajeros y carga podrían llegar a los 78 mil millones de \$.

Si bien no está claro si el virus continuará desarrollándose, si se producirá una segunda, o incluso una tercera ola, implicando pérdidas adicionales, casi todas las empresas ferroviarias han tomado medidas inmediatas para adaptar sus operaciones a fin de mantener la capacidad mínima requerida y reducir todos los costos posibles. Los miembros de UIC han intercambiado sus mejores prácticas a este respecto, han compartido sus conocimientos y experiencia en el espacio de trabajo dedicado de UIC Covid-19 en la extranet de UIC <https://extranet.uic.org/index.php> donde seis guías han sido publicadas entre Febrero y Julio de 2020 y están disponibles online.

El sector ferroviario está atravesando una crisis histórica sin precedentes que requiere medidas económicas gubernamentales. Los miembros han expresado su preferencia por las contribuciones financieras directas, aunque se podrían contemplar otras opciones: disminución del canon de acceso a la infraestructura, disminución / eliminación del IVA y otros impuestos, préstamos garantizados o igualdad de condiciones entre todos los modos de transporte.

Varias autoridades gubernamentales ya han expresado que se tomarán las medidas económicas adecuadas para apoyar al sector ferroviario, en consonancia con la prioridad que corresponde a un sector ferroviario competitivo con otros modos de transporte.



1. INTRODUCCIÓN

1.1 GRUPO DE TRABAJO UIC COVID-19

En febrero de 2020, la UIC creó un grupo de trabajo formado por sus miembros, expertos y asociaciones de transporte ferroviario para compartir y proporcionar información en relación con la crisis actual provocada por el coronavirus (Covid-19) y sus consecuencias para el sector del transporte ferroviario. Poco después, la necesidad de orientación llevó al grupo de trabajo a producir varios documentos operativos.

En marzo, se publicó la primera guía, "[Tratamiento del Covid-19 – Guía para el sector ferroviario](#)", que reúne posibles medidas con el objetivo de ayudar a la comunidad ferroviaria y proporcionar información fiable sobre los desafíos específicos del ferrocarril en lo que respecta a esta contagiosa enfermedad.

En abril, se publicó un segundo documento de orientación, "[Potenciales medidas para restaurar la confianza de los viajeros en el ferrocarril en el contexto de la pandemia del Covid-19](#)", que enumera las diferentes medidas que las compañías ferroviarias podrían tomar para aumentar la sensación de seguridad de los pasajeros.

En mayo, un tercer documento de orientación, "[RAILsilencia- De cómo el sector ferroviario ha hecho frente al Covid-19 durante el confinamiento](#)", se publicó, mostrando la situación durante los confinamientos y las medidas puestas en marcha por el sector ferroviario durante la fase de control de la epidemia.



"Tratamiento del Covid-19 – Guía para el sector ferroviario"
(Marzo 2020)

"Potenciales medidas para restaurar la confianza de los viajeros en el ferrocarril en el contexto de la pandemia del Covid-19" (abril 2020)

"RAILsilencia- De cómo el sector ferroviario ha hecho frente al Covid-19 durante el confinamiento"
(mayo 2020)

"Gestión de Covid-19: RAILsilencia, de nuevo en marcha", (junio 2020)

En junio, se publicó un cuarto documento: "[Gestión de Covid-19: RAILsilencia, de nuevo en marcha](#)", mientras los miembros del Grupo de trabajo Covid-19 de la UIC se movilizaban imaginando cómo podrían seguir siendo RAILsilientes tras el periodo de confinamiento, es decir, estando preparados para la reanudación en países donde los gobiernos exigían restricciones de servicio, o para un aumento de pasajeros en los trenes. Un quinto documento que cubre los temas de "[uso de mascarillas, ventilación y distanciamiento social](#)" aclara el panorama de las mascarillas y su uso, aborda el beneficio de una ventilación adecuada y su impacto en el distanciamiento social.

Todos estos documentos están disponibles para su consulta en: <https://uic.org/covid-19>.

1.2 IMPACTO ECONÓMICO DEL COVID-19 EN EL TRANSPORTE FERROVIARIO

Además de estas consultas operativas sobre todas las medidas específicas adicionales de higiene para proteger a los empleados y pasajeros y contener la propagación del virus, también surgieron interrogantes en torno al impacto económico que sufre el sector tanto para el transporte de mercancías como para el de pasajeros. Este documento establece una estimación del impacto de la pandemia Covid-19 en los ingresos del sector ferroviario.

Los miembros del grupo de trabajo de la UIC han informado sobre la interrupción y reanudación de sus servicios durante los periodos de confinamiento y han proporcionado actualizaciones de sus actividades de forma regular de acuerdo con su situación nacional. A nivel mundial, las restricciones sobre los servicios y el movimiento de personas, junto con el consejo de las autoridades de no viajar, han provocado una disminución del volumen de pasajeros de aproximadamente el 80% para todos los servicios ferroviarios nacionales durante los confinamientos. Para los servicios ferroviarios internacionales de pasajeros, los volúmenes de pasajeros se han reducido en casi un 100% para todos los operadores, en línea con los cierres fronterizos de pasajeros internacionales. Para las operaciones de carga, los volúmenes se han visto afectados con una pérdida promedio estimada de entre el 10 y el 15% para la mayoría de los operadores.

Debido a la gravedad de los confinamientos, las restricciones de viaje asociadas y la recesión global que se prevé, UIC ha optado por considerar dos escenarios para carga y pasajeros para el segundo semestre de 2020 y el año completo 2021: recuperaciones lentas y rápidas, descritas en la sección dedicada al método a continuación.

1.3 MÉTODO

UIC creó una base de datos utilizando datos económicos de diferentes organizaciones internacionales. Un modelo econométrico fue creado y probado gracias al software económico desarrollado por la Universidad de Milán Bicocca (SPSS, STATA) utilizando también las siguientes fuentes:

- Datos de ingresos proporcionados por los miembros de la UIC de forma periódica y anual como parte del grupo de trabajo de estadísticas de la UIC, que es la base principal de cálculo. 2019 se ha mantenido como año de referencia para el cálculo de ingresos en 2020 y 2021 para esta primera estimación de pérdidas;
- Datos que detallan las pérdidas de ingresos incurridas durante el primer semestre de 2020 y sus estimaciones hasta finales de 2021 proporcionados directamente al grupo de trabajo por los miembros;
- el *Outlook* de junio 2020 de la OCDE, que considera un escenario de doble hipótesis con una perspectiva de una única ola y una perspectiva de una segunda ola de contagios;
- los datos del estudio del BCE (Banco Central Europeo) sobre el impacto leve y severo en el PIB real de Europa;
- el Fondo Monetario Internacional y Perspectivas de la economía mundial de abril de 2020 (las perspectivas de junio de 2020 se han publicado y se tendrán en cuenta para la próxima actualización de la estimación);
- Datos del *Global Economic Prospect* del Banco Mundial.

Dentro de este modelo económico, y debido a la situación dinámica sin precedentes que evoluciona y cambia cada día, se consideraron dos escenarios:

➤ Recuperación lenta

El primer escenario considera una demanda de viajes a finales de este año debilitada por el impacto de la recesión mundial en el empleo y en la confianza, lo que también afectaría a la actividad de transporte de mercancías. En este escenario, se produce una lenta recuperación del sector ferroviario en la segunda mitad de 2020 y también durante 2021. Se espera que la demanda de pasajeros durante todo el año disminuya un promedio de hasta un 30% en comparación con 2019, mientras que se espera que el sector de carga disminuya un promedio de hasta un 10% en comparación con hace un año. En este escenario, se supone que la confianza de los pasajeros se mantendrá baja, lo que podría explicarse potencialmente por la decisión de reanudar las operaciones mientras el riesgo de propagación de Covid-19 aún era alto. En este escenario, los costos del sector ferroviario se mantienen, ya que los altos costos fijos permanecen y una menor utilización del material rodante genera costos como el mantenimiento ligero, manteniendo las baterías a un nivel de carga utilizable, garantizando la seguridad y protección de los *rakes* a menudo almacenados en otro lugar, incluido el viaje de retorno sin carga.

➤ Recuperación rápida

El segundo escenario asume una continuación de la crisis tras restricciones de viaje de varios meses en la segunda mitad de 2020, con una recuperación económica gradual en 2021. Se supone que los ingresos por pasajeros disminuirán en 2020 a un ritmo similar al de una recuperación lenta (pérdidas que alcanzan hasta un tercio de los ingresos en 2020 en comparación con las cifras de ingresos de 2019) como los ingresos por fletes (pérdidas hasta aproximadamente el 10% en 2020 en comparación con las cifras de ingresos de 2019). En este escenario, a pesar de una profunda recesión y pérdidas de confianza de los viajeros, se espera que los paquetes de ayuda del gobierno, incluso con fines ambientales, ayuden a atraer la demanda de pasajeros en 2021, en diferentes porcentajes según cada país y según su capacidad de reanudación en este escenario. Se espera que la demanda de pasajeros para todo el año 2021 disminuya en promedio hasta un 4% en comparación con 2019, mientras que el sector del transporte de mercancías disminuiría en promedio hasta un 3% en comparación con hace un año.

Además, la UIC realizó una encuesta y recopiló datos directamente de los miembros sobre sus pérdidas / ingresos no obtenidos y la información correspondiente se integró directamente en el modelo económico.

A medida que los miembros de la UIC sigan proporcionando cifras de ingresos actualizadas, la base de datos asociada a la UIC seguirá actualizándose y, como tal, se publicarán periódicamente estimaciones revisadas del impacto económico de Covid-19 en el transporte ferroviario.

Este documento analiza los impactos económicos considerando tres partes del mundo:

- Asia-Pacífico, donde los ingresos más importantes para los pasajeros se encuentran en China, Japón, Corea del Sur e India.
- Europa geográfica, que incluye Rusia,
- el resto del mundo que comprende América del Norte, América Latina, Medio Oriente, principalmente Irán y Turquía y África.

Es importante señalar que este documento no aborda la situación del flujo de caja (*cash flow*) que ha sido difícil en un contexto con ingresos bajos o incluso nulos y que está empeorando debido a un número creciente de solicitudes de reembolso. De hecho, una gran cantidad de pasajeros a menudo optan por el reembolso en efectivo en lugar de los vales de crédito tan pronto como se recibe la información sobre la cancelación del tren o después de tomar la decisión de no tomar el tren. Además, este documento tampoco aborda los impactos sufridos como consecuencia de las diversas implementaciones de las medidas afiliadas a Covid-19, como las medidas específicas de limpieza y desinfección y el suministro de equipos de protección personal (EPP) para el personal de primera línea y de oficina, que pueden haber provocado que el sector ferroviario incurriera en nuevos gastos adicionales.



2. TRANSPORTE DE PASAJEROS

2.1 ESCENARIO DE RECUPERACIÓN LENTA

Los principales factores de previsión de una recuperación lenta incluyen una demanda de pasajeros muy débil ya que algunos países continúan confinados y las fronteras permanecen cerradas para evitar la propagación del virus, que tiene un gran impacto en el sector ferroviario. Además, sin la confianza del cliente, se espera que los ingresos del transporte de pasajeros disminuyan, a pesar de las acciones de marketing implementadas por los operadores ferroviarios, como las políticas de estimulación de precios (por ejemplo, reducción del precio de venta de billetes, reembolso completo y cambio sin cargo durante el período de verano ...).



2.1.1 Año 2020

En cuanto a los ingresos, la estimación muestra más de 36 mil millones de dólares de pérdidas en el primer semestre de 2020, y la disminución continúa en el segundo semestre, mientras que tiene un impacto menor, es decir, aproximadamente 23 mil millones de dólares de pérdidas de ingresos en la segunda parte del año, es decir, casi 60 mil millones de dólares en 2020 (Figura 1).

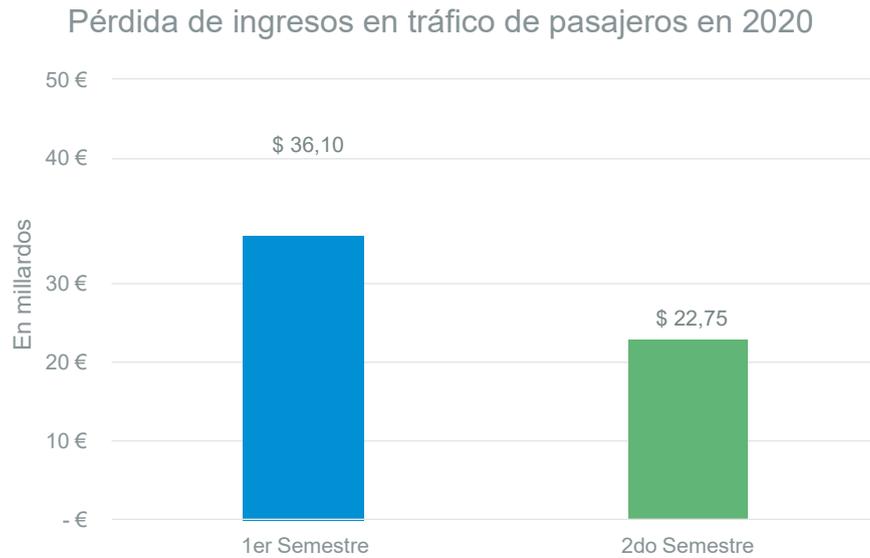


Figura 1 Pérdida de ingresos de transporte de viajeros en 2020 acumulada en todas las regiones

Al desglosar los ingresos perdidos por región, se pueden observar algunas diferencias (Figura 2). En Asia, primera región en sentir el impacto de la crisis del Covid-19, las pérdidas fueron inmediatas en la primera mitad de 2020, más de 20 mil millones de dólares, pero también es la primera región en recuperarse. La disminución más rápida de las pérdidas en Asia está impulsada por la recuperación más rápida de China, un actor importante en el sector de transporte de pasajeros en términos de ingresos, como se refleja en los datos recientes comunicados por China. La reapertura progresiva de los viajes dentro de Europa logra impulsar la recuperación en el segundo semestre del año con pérdidas de hasta 11 mil millones frente a los 15 mil millones de dólares de la primera parte del año.

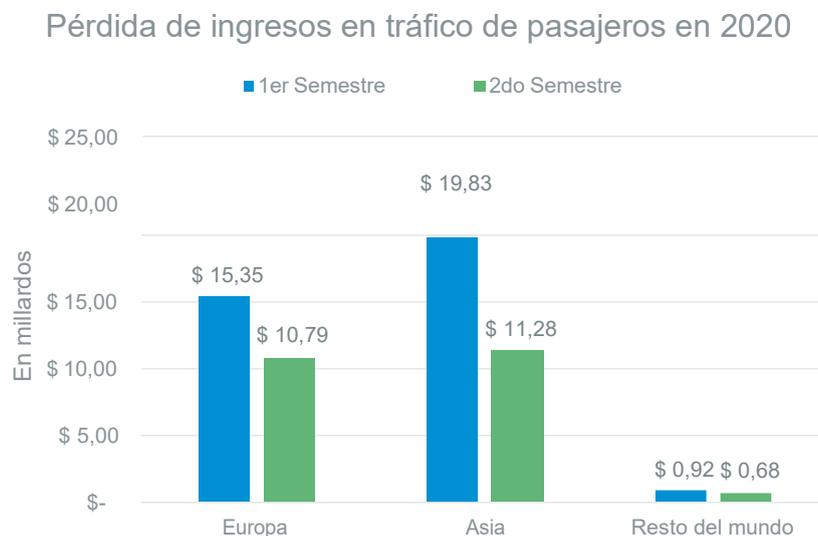


Figure 2: Pérdida de ingresos de transporte de viajeros en 2020 por región

Como se vio anteriormente, si bien todas las regiones tendrán pérdidas en este escenario, la mayor parte de los ingresos perdidos proviene de Asia y Europa, donde ya existe un mercado ferroviario de pasajeros activo. De hecho, la Figura 3 demuestra que el 53 por ciento de las pérdidas se encuentran en Asia, mientras que el 44 por ciento en Europa. En otras partes del mundo, las pérdidas son menos significativas ya que el ferrocarril de pasajeros no juega un papel tan importante en el mercado ferroviario.

Pérdida de ingresos en transporte de viajeros 2020

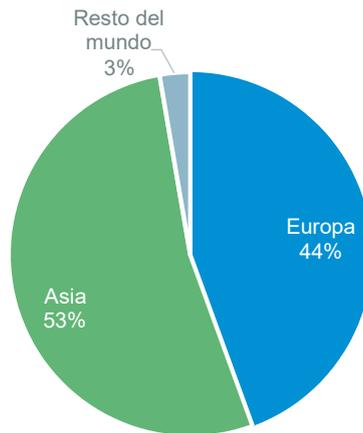


Figura 3: Porcentaje de ingresos no obtenidos en 2020 por región, escenario de recuperación lenta

A nivel mundial, las pérdidas totales de pasajeros se estiman en 60 mil millones de dólares en 2020, y esta lenta recuperación continuará impactando el negocio de los operadores de pasajeros en 2021.

2.1.2 Año 2021

En 2021, las pérdidas estimadas son de aproximadamente 22 mil millones de dólares, como se muestra en la Figura 4.

Pérdida de ingresos en transporte de viajeros en 2020 & 2021

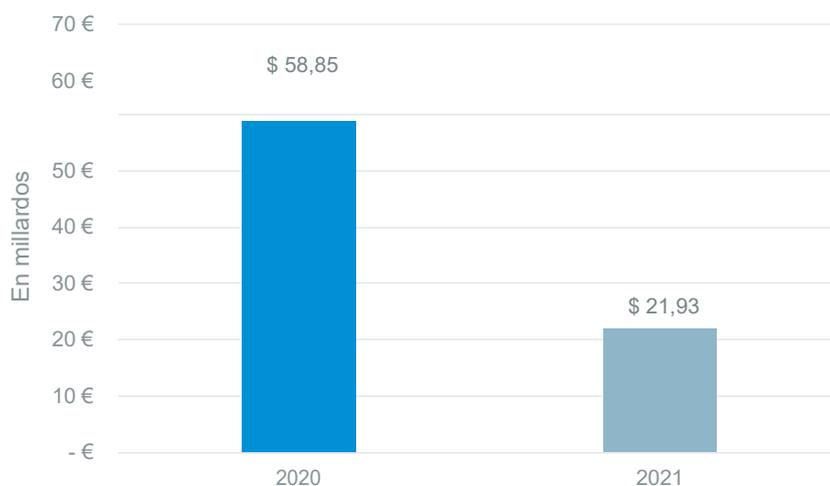


Figura 4: Pérdida de ingresos en transporte de viajeros acumulada en todas las regiones en 2020 y 2021, escenario de recuperación lenta

En cuanto a las pérdidas por área geográfica, el escenario considera que el Covid-19 continuará golpeando Asia, como lo demuestran las dificultades para poner fin a esta pandemia. Se espera que el comportamiento cauteloso de los viajeros continúe afectando la demanda de viajes en todo el mundo.

Pérdida de ingresos en transporte de viajeros en 2020 & 2021

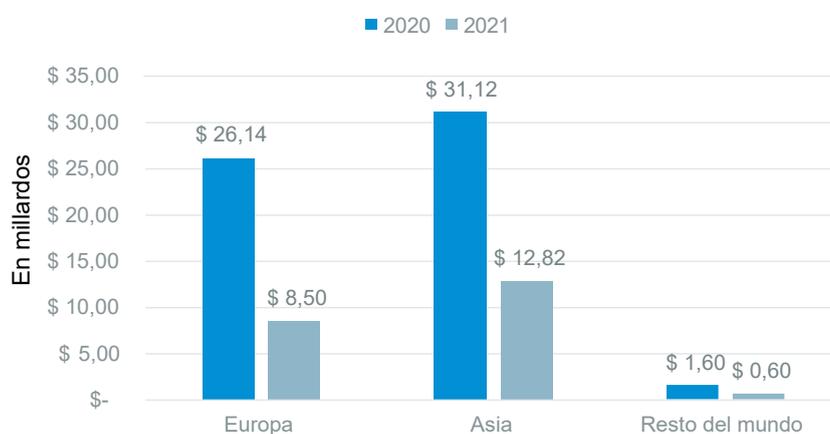


Figura 5: Pérdida de ingresos en transporte de viajeros acumulada en todas las regiones en 2020 y 2021, escenario de recuperación lenta

2.2 RECUPERACIÓN RÁPIDA

En el segundo escenario, recuperación rápida, el supuesto es que Covid-19 tiene un impacto menor en la segunda parte de este año (2020) y 2021.

2.2.1 Año 2020

Las pérdidas para el primer semestre de 2020 en el escenario rápido son casi las mismas que en el escenario de recuperación lenta, pero en el segundo semestre de 2020, se espera que las pérdidas sean significativamente menores. La estimación de las pérdidas de la segunda parte de 2020 se reducirá a 10,5 mil millones de dólares a nivel mundial frente a los 23 mil millones de pérdidas en el escenario de recuperación lenta (Figura 6). En este escenario de recuperación rápida, las pérdidas en la segunda mitad de 2020 son significativamente menores que en el escenario de recuperación lenta.

Pérdidas en ingresos en transporte de viajeros en 2020, lenta vs rápida

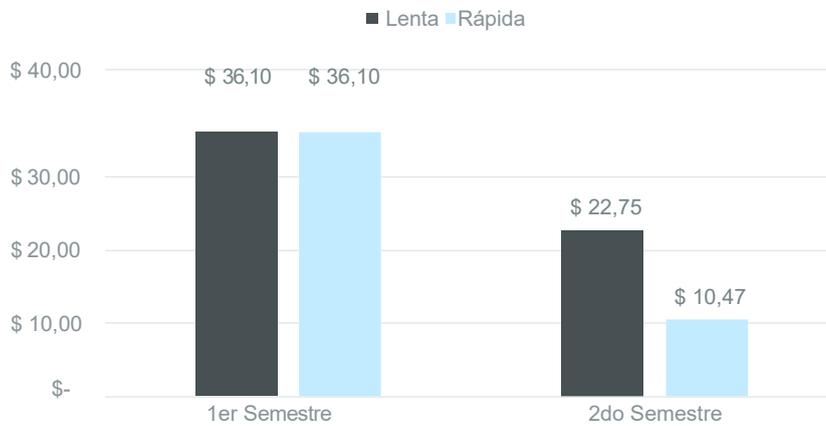


Figura 6: Pérdida de ingresos en transporte de viajeros acumulada en todas las regiones en 2020, por semestre, para escenarios de recuperación lenta y rápida.

Cuando se analiza por región (Figura 7), se espera que Asia registre las mayores pérdidas absolutas en 2020, alrededor de 24 mil millones de dólares. Europa mostrará una disminución más lenta debido a las supuestas medidas de apoyo del gobierno, lo que elevará las pérdidas a 21 mil millones en 2020 de dólares.

Pérdida de ingresos en transporte de viajeros en 2020



Figura 7: Pérdida de ingresos en transporte de viajeros por región en 2020, para escenarios de recuperación rápida.

2.2.2 Año 2021

En este escenario, las pérdidas se mantienen en 2021, ya que la pandemia se contiene gradualmente, pero no por completo. Las pérdidas se estiman en un mínimo de 6.2 mil millones de dólares para 2021 (Figura 8).

Pérdida de ingresos en transporte de viajeros en 2020 & 2021

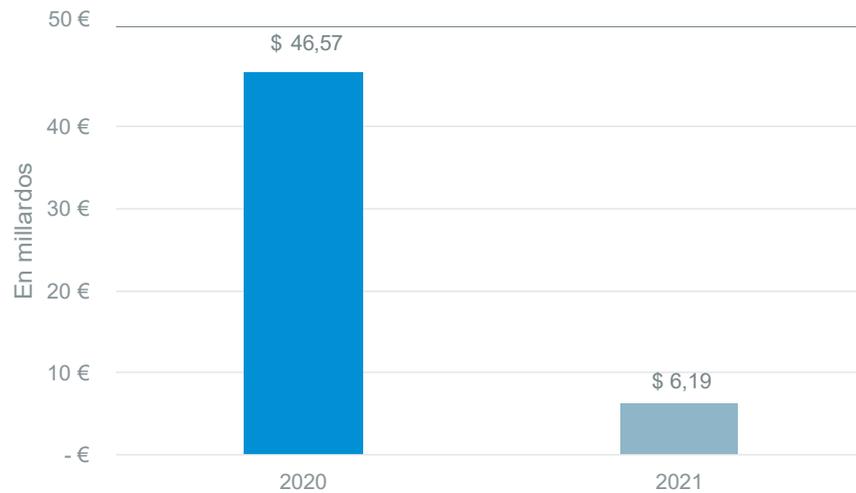


Figura 8: Pérdida de ingresos en transporte de viajeros acumulada en todas las regiones en 2020, ambos semestres acumulados y 2021, para escenarios de recuperación rápida.

Cuando se analiza por región, se observa de nuevo que Asia y Europa son las más afectadas. Para Asia, la recuperación esperada reduce las pérdidas a 2 mil millones de dólares en 2021, y para Europa, a casi 4 mil millones de dólares en 2021.

Pérdida de ingresos en transporte de viajeros en 2020 & 2021

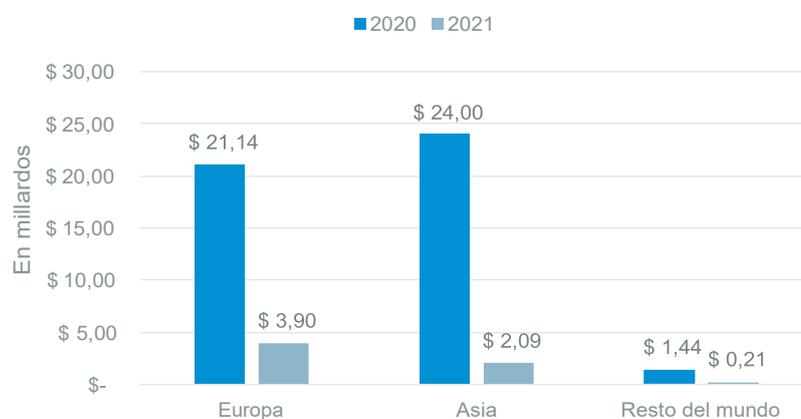


Figura 9: Pérdida de ingresos en transporte de viajeros por regiones en 2020, ambos semestres acumulados y 2021, para escenarios de recuperación rápida

2.3 RESUMEN DE PÉRDIDAS EN TRANSPORTE DE VIAJEROS

Claramente, un escenario de recuperación lenta se traduce en pérdidas importantes en las actividades de viajeros en 2020, manteniéndose significativamente altas en el mediano plazo: estas son el doble en 2021 en comparación con 2020 en el escenario de recuperación rápida para Europa y el resto del mundo, pero la ratio es 6 veces entre 2020 y 2021 para Asia. Al observar el desglose porcentual, las pérdidas de ingresos de pasajeros en comparación con el año 2019 se pueden ver en la Tabla 1 en cada escenario.

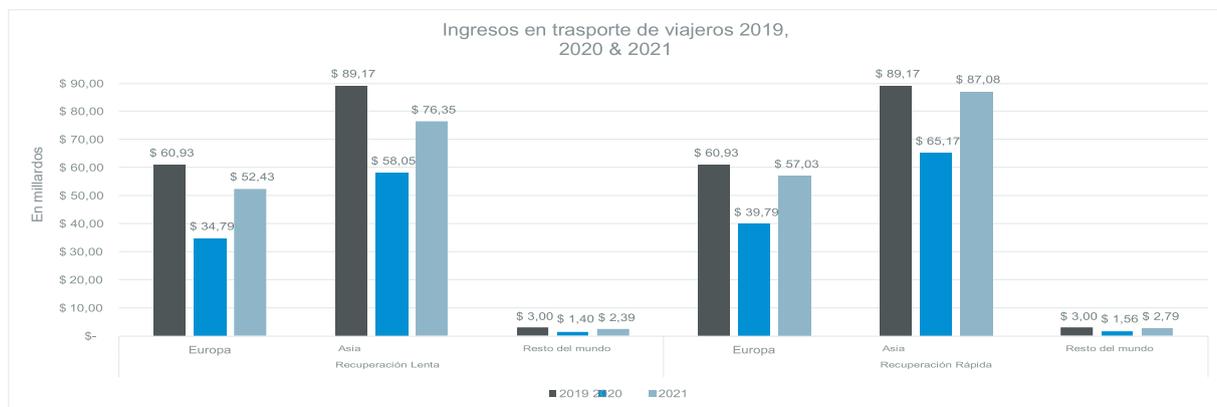
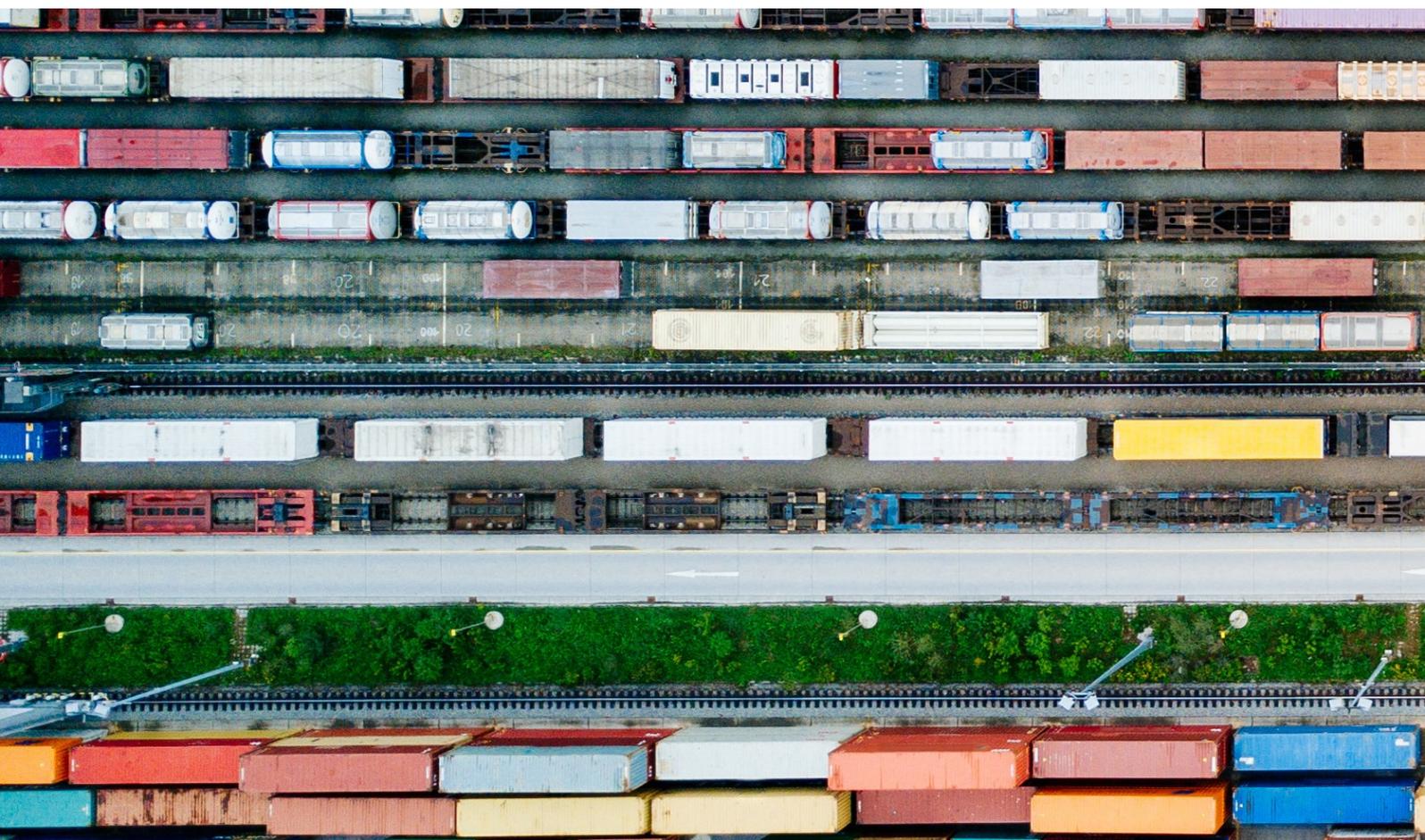


Tabla 1 Ingresos en transporte de viajeros en comparación con 2019



3. TRANSPORTE MERCANCÍAS

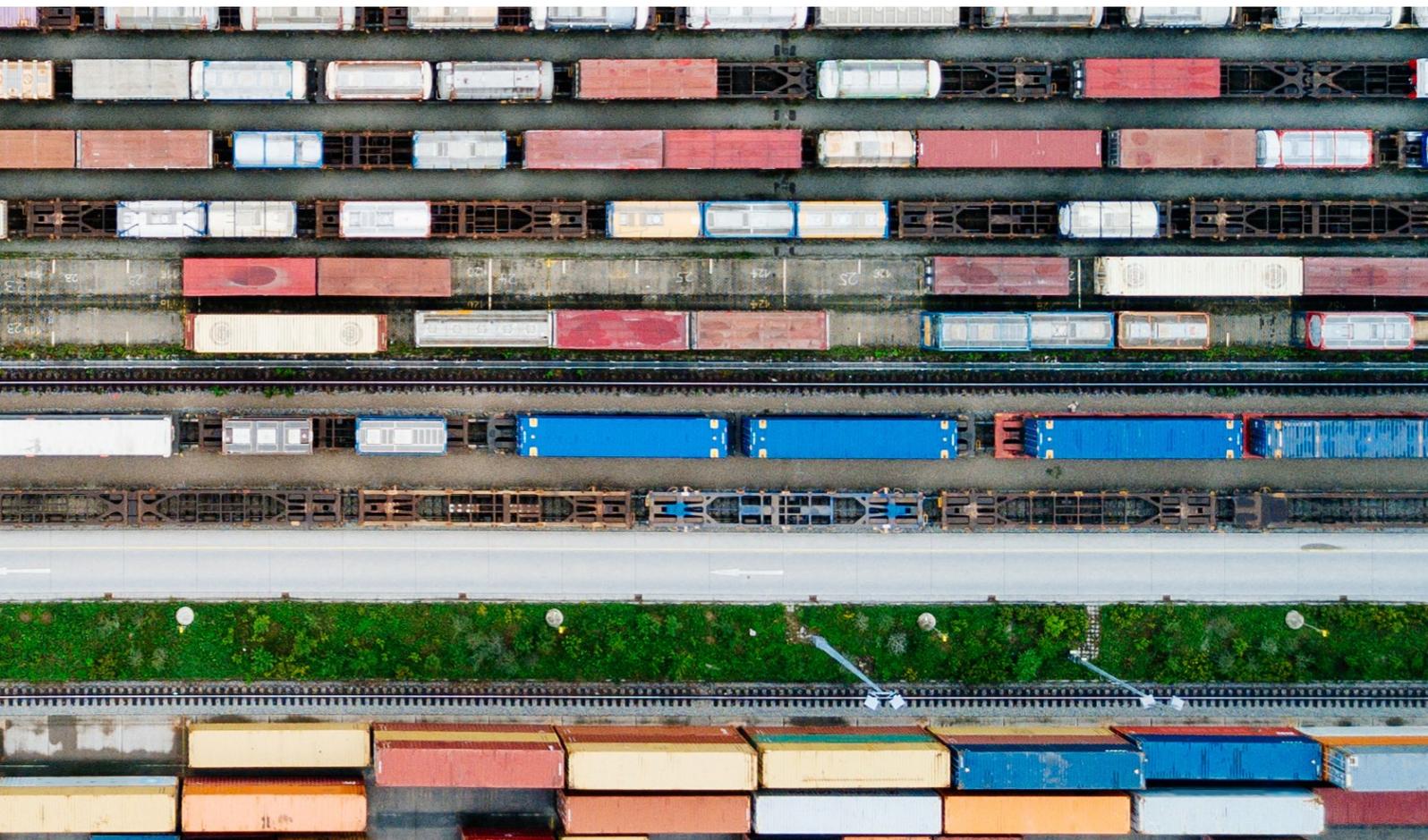
El impacto en el sector del transporte de mercancías no se puede comparar con el de los pasajeros, ya que las actividades son diferentes y los confinamientos durante la crisis de Covid-19 dieron lugar a un trasvase del transporte por carretera al ferrocarril. Además, aunque muchas fronteras estaban cerradas al tráfico de pasajeros, las fronteras permanecieron abiertas para el transporte de mercancías. Dicho esto, la fabricación disminuyó en algunos países, lo que probablemente se traduzca en una reducción del transporte de mercancías.

3.1 ESCENARIO DE RECUPERACIÓN LENTA

En el escenario de recuperación lenta, las pérdidas en el primer semestre de 2020 para las actividades de transporte de mercancías son menores que en el segundo semestre de 2020. La mayoría de los países fueron testigos de un cambio de la carretera al ferrocarril durante los confinamientos, en particular en China, pero también en Europa. América del Norte y América Latina entraron en la crisis posteriormente y la disminución del tráfico se notó a partir de marzo / abril de 2020. Sin embargo, este escenario de recuperación lenta supone que la manufactura continuará en un nivel más bajo que el de la pre-pandemia, lo que se traduce en una disminución de la necesidad de envío. En este escenario de recuperación lenta, la menor recuperación económica impacta en el tráfico de mercancías a largo plazo.

3.1.1 Año 2020

En cuanto a los ingresos, la estimación muestra casi 12 mil millones de dólares de pérdidas en el primer semestre de 2020, y la disminución continúa en el segundo semestre alcanzando los 14 mil millones de dólares (Figura 10).



Pérdidas en transporte de mercancías en 2020

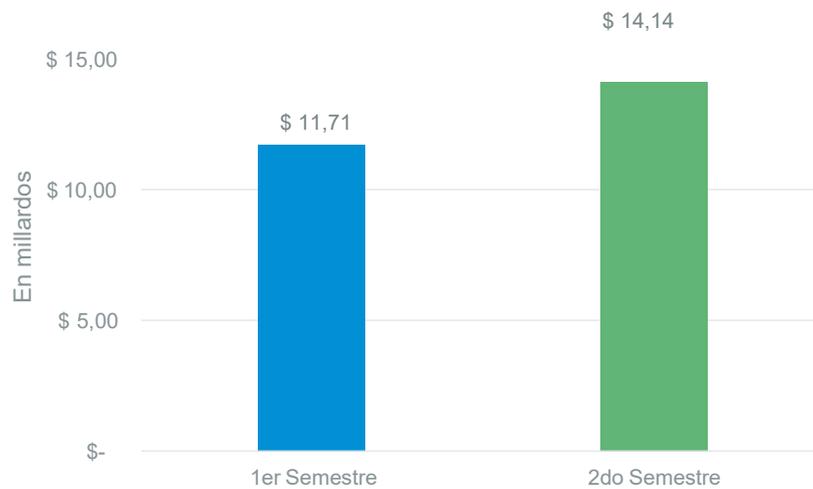


Figura 10: Ingresos por flete perdidos para cada semestre en 2020, acumulado de todas las regiones, escenario de recuperación lenta.

Debido a la importancia del mercado de carga en América del Norte, cuando se observan las pérdidas a nivel regional, Asia parece relativamente menos afectada y Europa (incluida Rusia en esta estimación) aparece en un segundo orden. Si bien el escenario sugiere que el desempeño del transporte de mercancías por ferrocarril en China está en un buen nivel, la pérdida general en la industria manufacturera en este escenario podría explicar por qué las pérdidas continúan en el segundo semestre de 2020.

Pérdidas en transporte de mercancías en 2020

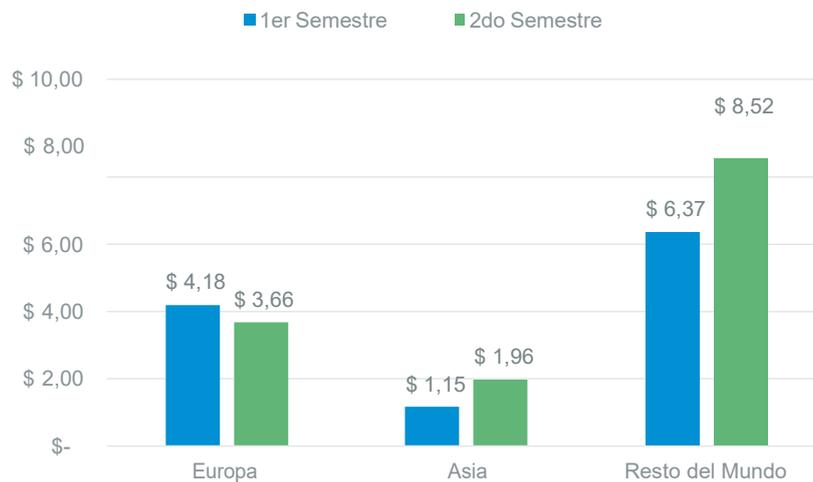
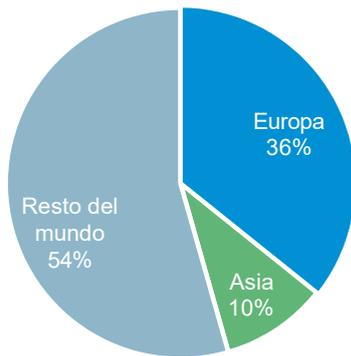


Figura 11: Ingresos por flete perdidos para cada semestre en 2020, por región, escenario de recuperación lenta.

Cuando se mira en términos de impacto porcentual, podemos ver además que la categoría “Resto del mundo” pierde el porcentaje más alto de ingresos, 54% para el primer semestre de 2020 y 60% para el segundo (Figura 12).

Pérdidas en transporte de mercancías 1er semestre 2020



Pérdidas en transporte de mercancías 2do semestre 2020

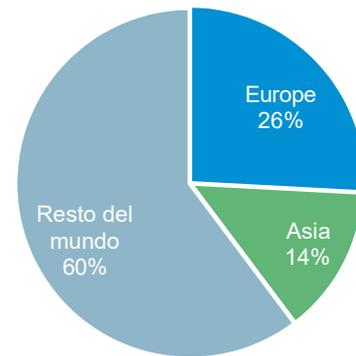


Figura 12: Porcentaje de Ingresos por flete perdidos en 2020, por semestre, por región, escenario de recuperación lenta.

3.1.2 Año 2021

Bajo el escenario de recuperación lenta, las pérdidas para los operadores de transporte de mercancías por ferrocarril en 2021 se estiman en 19 mil millones de dólares (Figura 13).

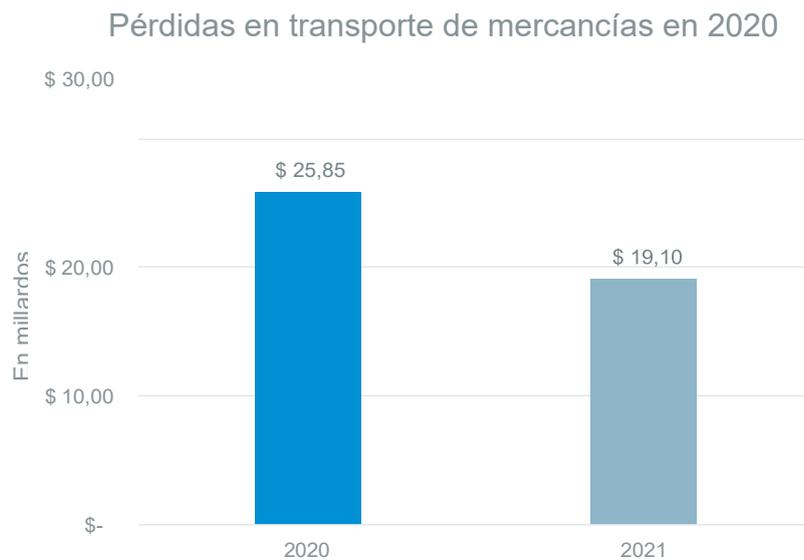


Figura 13: Ingresos por flete perdidos para cada semestre en 2020, acumulado de todas las regiones, en millardos de dólar, escenario de recuperación lenta.

Comparando diferentes áreas del mundo, el impacto económico se estima en 4,4 mil millones de dólares para Europa, 1,7 mil millones de dólares para Asia y 13 mil millones de dólares para el resto del mundo (Figura 14). A medida que pasa el tiempo desde principios de 2020 hasta 2021, es posible ver que el resto del mundo se ve más afectado que Europa o Asia. Especialmente en 2021 más de dos tercios del impacto total para los operadores de transporte de mercancías por ferrocarril se concentrará en el resto del mundo (Figura 15) En este escenario de recuperación lenta, la recuperación económica más lenta impacta en el tráfico de mercancías a largo plazo. Especialmente en 2021, más de dos tercios del impacto total para los operadores de transporte de mercancías por ferrocarril se concentrará en el resto del mundo.

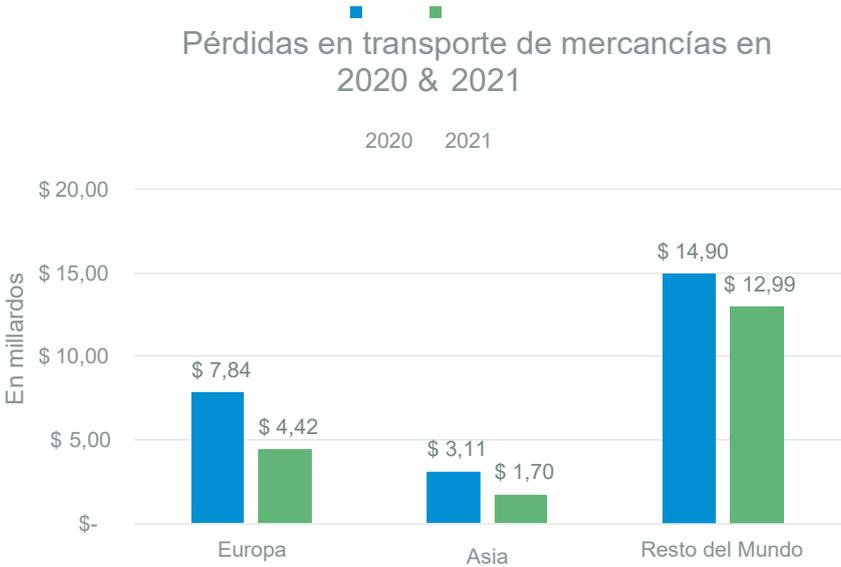


Figura 14: Ingresos por flete perdidos para 2020 y 2021, por región, escenario de recuperación lenta

Pérdidas en transporte de mercancías en 2021

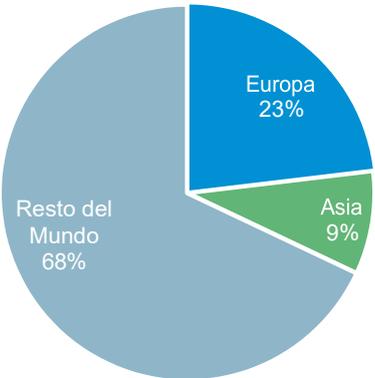


Figura 15: Porcentaje de ingresos por flete perdidos en 2021 por región, escenario de recuperación lenta.

3.2 ESCENARIO DE RECUPERACION RÁPIDA

En este escenario, la recuperación “rápida” de las actividades de transporte de mercancías sigue siendo relativamente lenta, debido al impacto continuo sobre el transporte de mercancías. Puede que las fábricas estén reabriendo, pero los consumidores no están comprando. En realidad, se supone que en la mayoría de los países la actividad comercial aumenta después de la reapertura de las fábricas, probablemente con pedidos realizados antes del cierre, pero esa actividad está comenzando a estancarse rápidamente. La falta de pedidos que atraviesan la cadena de suministro se está convirtiendo en otra ola con nuevos pedidos que se ralentizan.

3.2.1 Año 2020

En este caso, a diferencia del escenario de recuperación lenta, se espera un impacto menor en el segundo semestre de 2020 que en el primer semestre (Figura 16). En total para 2020, las pérdidas de flete se estiman en más de 19 000 millones de euros. Las pérdidas del segundo semestre serán de 7.600 millones de euros, en comparación con el mismo período en el escenario de recuperación lenta con un impacto superior a los 14.000 millones de euros.

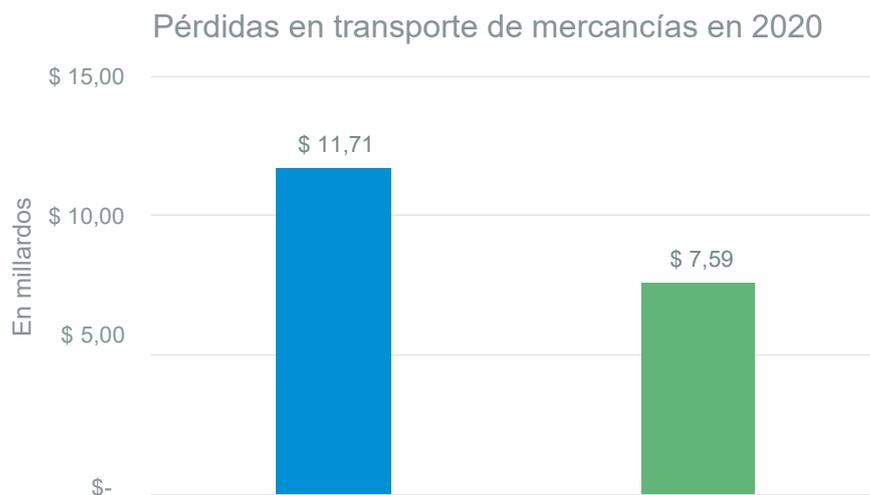


Figura 16: Ingresos por flete perdidos por semestre en 2020, acumulado de todas las regiones, escenario de recuperación rápida.

Por regiones, el mayor impacto se mantiene en el resto del mundo debido a la importancia del mercado norteamericano y la disminución de la demanda que continuará en la segunda parte de este año.

En Europa, el impacto será limitado por debajo de 2 mil millones de dólares en el segundo semestre de 2020, mientras que en Asia las pérdidas alcanzarán casi 600 millones de dólares (Figura 17). Las pérdidas por flete se ubican en dos tercios en el resto del mundo, y en un cuarto en el mercado europeo (Figura 18). El mayor impacto se mantiene en el Resto del Mundo por la importancia del mercado norteamericano y la disminución de la demanda que continuará en la segunda parte de este año.

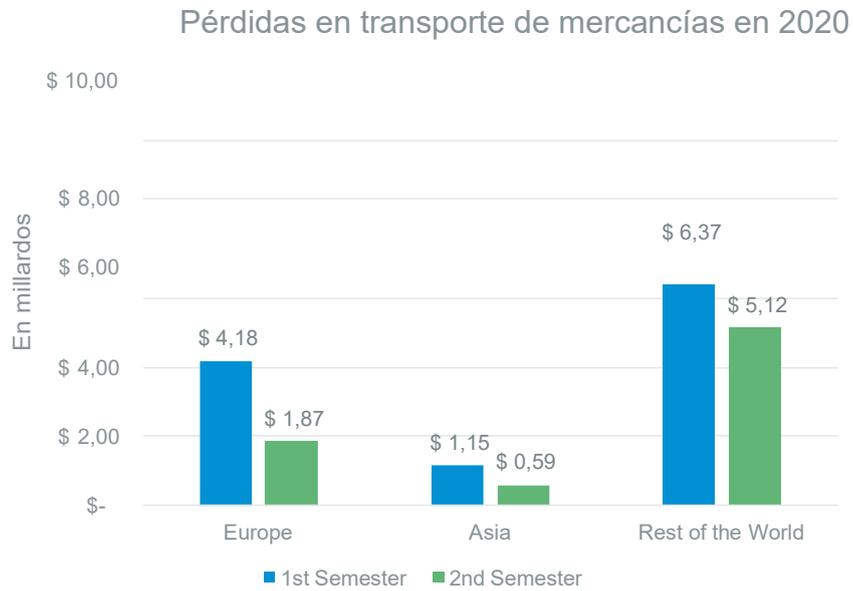


Figura 17: Ingresos por flete perdidos por semestre en 2020, por región, escenario de recuperación rápida

Pérdidas en transporte de mercancías 2do semestre 2020

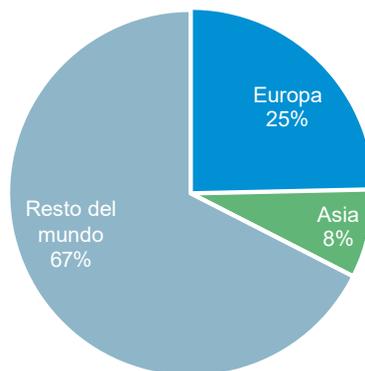


Figure 18: Porcentaje de Ingresos por flete perdidos en 2020, por región, escenario de recuperación rápida

3.2.2 Año 2021

En el escenario de recuperación rápida, las pérdidas para los operadores de transporte de mercancías por ferrocarril en 2021 se estiman en 6 mil millones de dólares (Figura 19). Las pérdidas para el segundo semestre serán de 7,6 mil millones de dólares, a comparar para el mismo período en el escenario de recuperación lenta con un impacto superior a 14 mil millones de dólares.

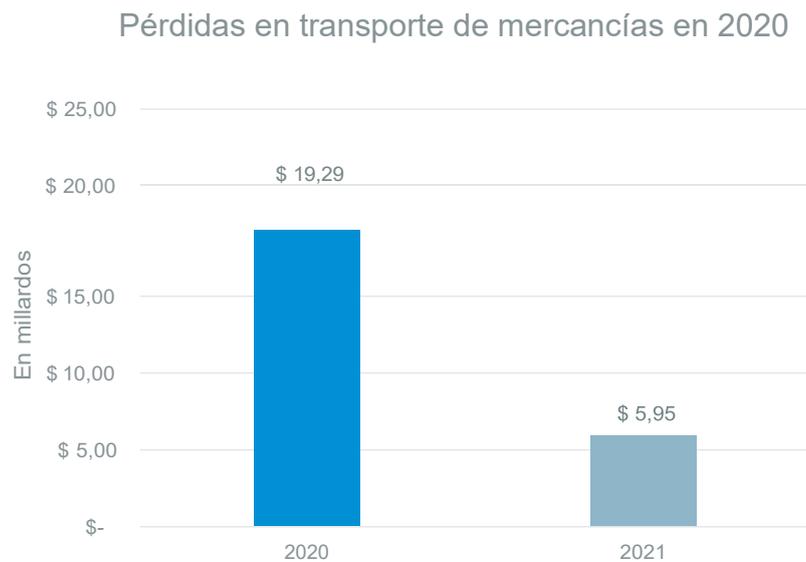


Figura 19: Ingresos por flete perdidos en 2020 y 2021, acumulado de regiones, escenario de recuperación rápida

Cuando se observa a nivel regional, las diferencias aparecen rápidamente (Figura 20). La disminución general de las pérdidas es especialmente significativa en Asia, donde en 2021 se espera casi la normalidad para los operadores de transporte de mercancías por ferrocarril. El mayor impacto será en el resto del mundo, relacionado con el menor crecimiento del tráfico que se asume para las Américas. Más de las tres cuartas partes del impacto para 2021 se producirá en esa parte del mundo, mientras que en Europa el impacto será el 23% restante (Figura 21).

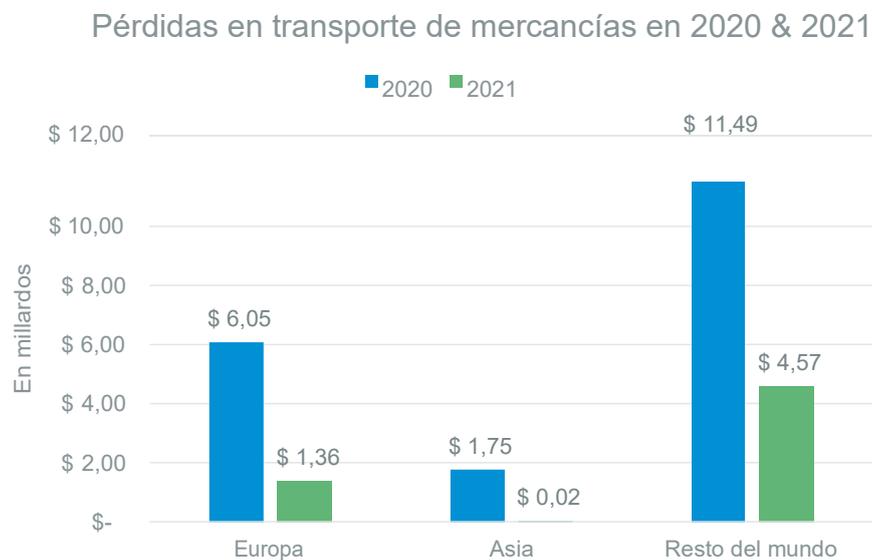


Figura 20: Ingresos por flete perdidos para 2020 y 2021, por región, escenario de recuperación rápida

Pérdidas en transporte de mercancías en 2021

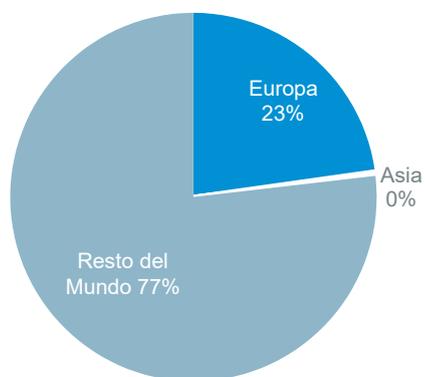


Figura 21: Porcentaje de Ingresos por flete perdidos para 2020 y 2021, por región, escenario de recuperación rápida

3.3 RESUMEN DE PÉRDIDAS EN TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

En conclusión, si bien los ingresos por flete a nivel mundial se ven menos afectados en comparación con los pasajeros, las pérdidas son globales y menos significativas en Asia, la fábrica del mundo, donde la mayoría de las empresas reanudaron la producción. Sin embargo, es dudoso que Asia pueda orquestar una recuperación mientras muchos de los socios comerciales de la región siguen en una situación económica drásticamente alterada. En cuanto al desglose general, las pérdidas de ingresos por fletes en comparación con el año 2019 se pueden ver en la Tabla 2 para cada escenario.

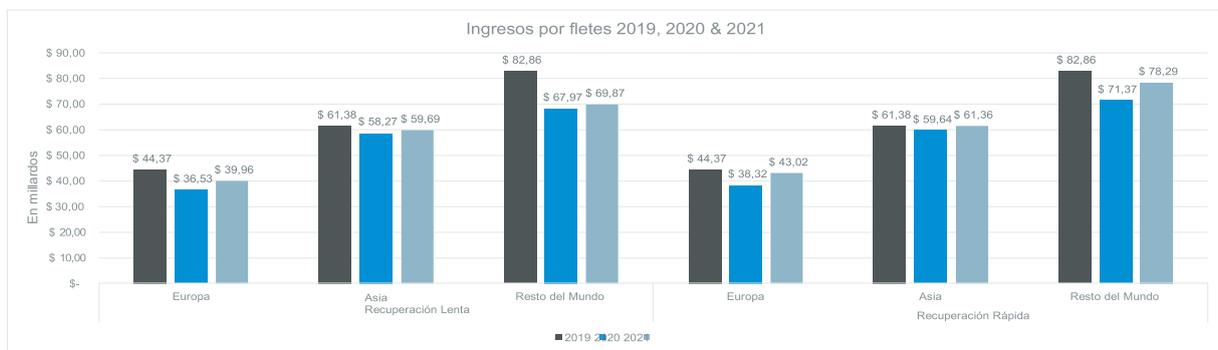


Tabla 2: Ingresos por flete en 2020 y 2021 comparado con 2019

4. MEDIDAS ECONÓMICAS DE APOYO

Parte del análisis está dedicado a las medidas económicas que los operadores ferroviarios creen que podrían ayudarles en estos tiempos difíciles. De hecho, como se vio en la primera parte del estudio, se estima que el impacto económico del ferrocarril alcanza los 125.000 millones de dólares.

Debido al hecho de que los diferentes actores pueden tener diferentes prioridades y a la forma en que funciona el mercado ferroviario, los resultados de esta parte del cuestionario remitido por los miembros del grupo de trabajo Covid-19 de la UIC se examinaron dos veces: una vez con todos los miembros y una vez solo con las empresas ferroviarias, sin los administradores de infraestructura.

Para esta pregunta, se les presentó a los encuestados cinco posibles formas en las que podrían recibir apoyo, así como una opción para completar con otras posibles medidas:

- Contribución financiera directa
- Disminución del canon de acceso a la infraestructura
- Disminución/Eliminación del IVA y otros impuestos
- Préstamos de garantía
- Condiciones de igualdad para todos los medios de transporte

La contribución financiera directa significaría que al encuestado le gustaría obtener como apoyo un financiamiento inmediato al haberse visto fuertemente impactado en su gestión de efectivo.

Disminuir la tarifa del canon de acceso a la infraestructura significaría que ningún actor del sector perdería ingresos. En esta medida, que fue aprobada en Italia, la contribución económica del Estado es otorgada al administrador de la infraestructura que luego disminuye la tarifa de acceso a la infraestructura (el canon) a las empresas ferroviarias.

Disminuir o eliminar el IVA y otros impuestos también significaría que ningún actor del sector perdería ingresos.

Los préstamos de garantía permitirían paliar parte del impacto económico negativo en el caso de las empresas de propiedad privada. Esta medida ha sido introducida por el gobierno francés para la concesión de nuevos préstamos de dinero a las entidades francesas que se hayan enfrentado a la interrupción de su actividad.

El respeto a condiciones de igualdad para todos los medios de transporte significaría que las medidas extraordinarias anunciadas para algunos sectores (aéreo, transporte por carretera, por nombrar solo algunos) se anunciarían también para el sector ferroviario.

Los encuestados mencionaron como otras potenciales medida: la compensación salarial durante la crisis del Covid-19 a corto / medio plazo y la reducción de la deuda a largo plazo. En el momento del cierre de esta primera estimación, no ha habido suficientes respuestas a esta opción abierta para hacer un análisis de la importancia de estas otras potenciales medidas a nivel mundial.

Se pidió a los encuestados que clasificaran las proposiciones del 1 al 6, donde 1 es la medida económica más importante para ellos y 6 es la menos importante. Por lo tanto, tener un valor cercano a 1 significa que los encuestados favorecen fuertemente la medida económica.

Al igual que en la primera parte de este estudio, aquí también se pidió a los encuestados que pensarán en soluciones a corto/medio y largo plazo.

4.1 CORTO-MEDIO PLAZO

Para el corto-medio plazo (Figura 22) incluyendo a los administradores de infraestructuras, está claro que la prioridad más importante está vinculada a la recuperación de las pérdidas económicas, ya que la contribución financiera directa es la respuesta más favorecida (con un valor de 1,6).

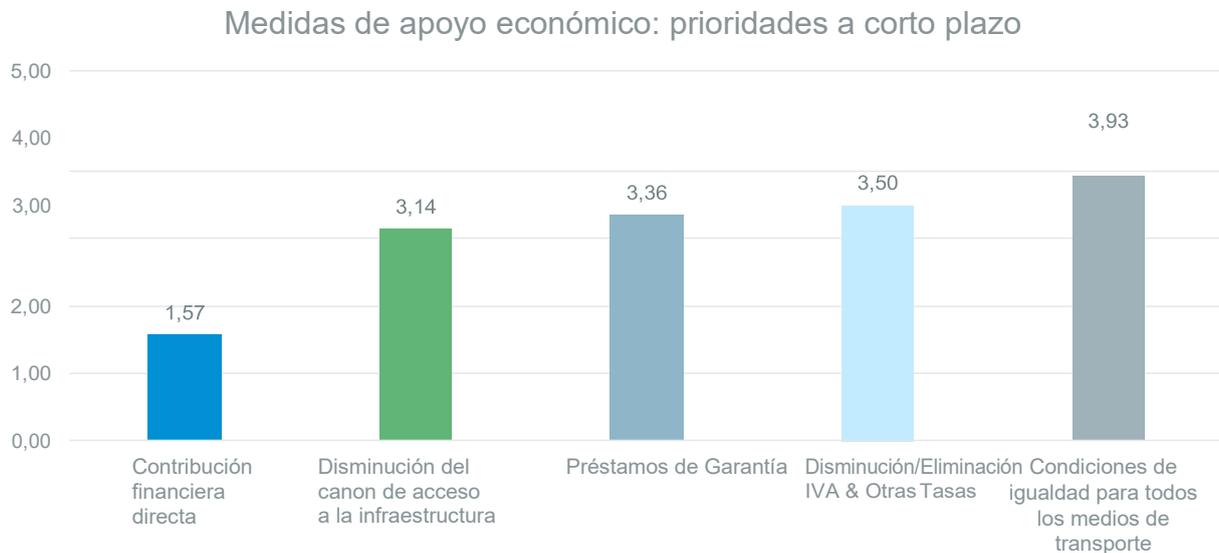


Figura 22: Prioridades de las medidas de apoyo económico a corto-medio plazo

Nota: tener un valor cercano a 1 significa que la medida económica es fuertemente apoyada por los encuestados.

Para las otras posibles medidas económicas propuestas, todas parecen tener una prioridad media para los encuestados. En segundo lugar, con un valor de 3,2 está la disminución de las tarifas de acceso a las infraestructuras (disminución del canon). La tercera prioridad es la posibilidad de obtener préstamos en garantía con un valor de 3,4, mientras que la cuarta prioridad es la disminución o eliminación del IVA u otros impuestos. La última prioridad a corto-medio plazo está vinculada a tener condiciones equitativas entre todos los modos de transporte.

Si consideramos el análisis sin las respuestas de los administradores de infraestructura, podemos ver que los valores de prioridad cambian solo levemente. Aquí, la prioridad para disminuir el canon disminuye muy levemente (pasando de 3,2 a 3,1), mientras que un campo de juego equitativo gana en prioridad, pero nuevamente, no por mucho (Figura 23).

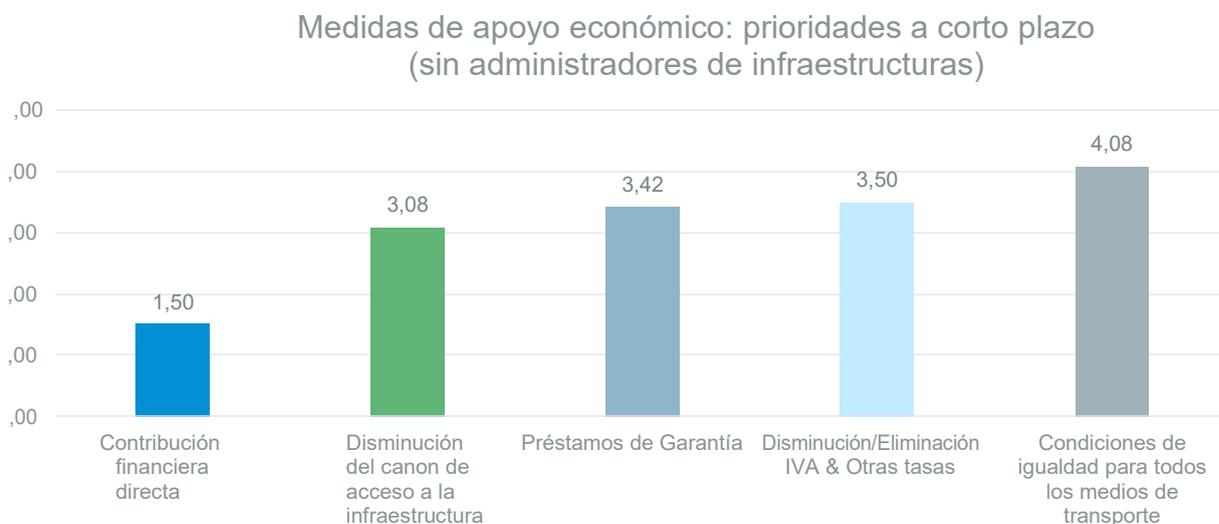


Figura 23: Prioridades de las medidas de apoyo económico a corto-medio plazo sin administradores de infraestructuras

Nota: tener un valor cercano a 1 significa que la medida económica es fuertemente apoyada por los encuestados.

4.2 LARGO PLAZO

El análisis a largo plazo que incluye a los administradores de infraestructura muestra prioridades muy diferentes que el análisis a corto plazo (Figura 24). Si bien la medida más valorada sigue siendo la contribución financiera directa, la segunda priorizada por los encuestados cambia. A largo plazo, condiciones equitativas entre todos los modos de transporte reemplaza la disminución de la tarifa de acceso a la infraestructura (canon), que se convierte en la tercera prioridad. Los préstamos de garantía siguen siendo los mismos en la cuarta posición, la disminución del IVA u otros impuestos se convierte en la menos prioritaria. La situación, excluyendo a los administradores de infraestructura, es un poco diferente con mayor prioridad para la contribución financiera directa y más importancia para la disminución de la tarifa de acceso (Figura 25).

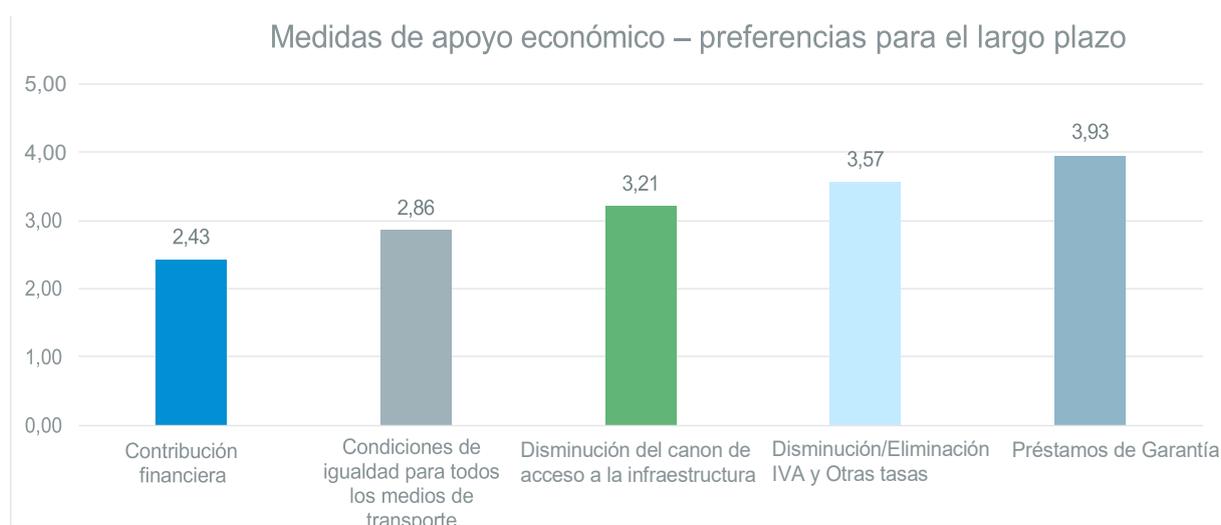


Figura 24: Preferencias en cuanto al potenciales medidas de apoyo económico a largo plazo.

Nota: tener un valor cercano a 1 significa que la medida económica es fuertemente apoyada por los encuestados.

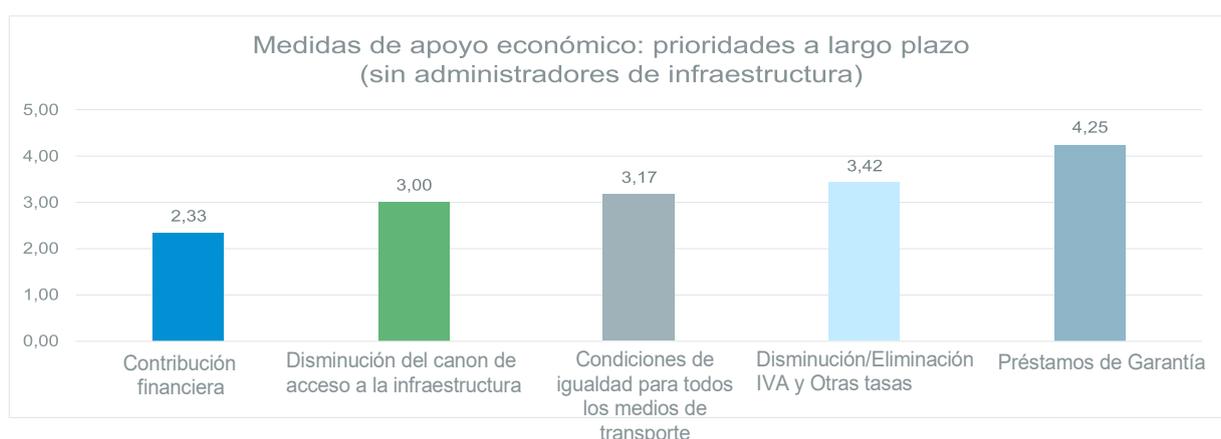


Figura 25: Preferencias en cuanto a potenciales medidas de apoyo económico a largo plazo (sin administradores de infraestructuras).

Nota: tener un valor cercano a 1 significa que la medida económica es fuertemente apoyada por los encuestados.

4.3 RESUMEN DE MEDIDAS ECONÓMICAS DE APOYO

Si bien se han implementado medidas financieras en muchas partes del mundo para otros sectores del transporte, se esperan medidas similares para el sector ferroviario, que claramente se está viendo severamente afectado, primero por los confinamientos y otras restricciones impuestas por el gobierno y luego por la crisis económica post-Covid-19.

Las prioridades pueden diferir según las diferentes compañías ferroviarias en las diversas regiones del mundo, dependiendo de si el alcance se limita a la gestión de la infraestructura, a la operación y mantenimiento de trenes o cubre ambos. Se espera que los gobiernos proporcionen apoyo ad-hoc al sector ferroviario, promoviendo al mismo tiempo el modo del transporte más sostenible y seguro, que en la mayoría de los países está jugando un papel importante en su futuro sistema de movilidad. Esto es especialmente cierto para el transporte de mercancías por ferrocarril, que puede ser clave para apoyar una cadena de valor logística sostenible, pero también para el transporte de viajeros en un momento en que las condiciones de viaje y las expectativas están cambiando drásticamente.

Es interesante enfatizar que en esta etapa posterior a los confinamientos; la mayoría de los miembros se enfrentan a graves problemas de gestión de efectivo y han expresado una preferencia por las contribuciones financieras directas en lugar de p.ej. disminuciones de impuestos y equidad entre todos los modos de transporte que, sin embargo, se mantienen como medidas valoradas como necesarias a largo plazo.



5. CONCLUSIÓN

Debido a la gravedad de los confinamientos, las restricciones de viaje asociadas y la recesión mundial esperada, unido a la debilitación provocada por el impacto de la recesión mundial asociada en el empleo y la confianza, las empresas ferroviarias están atravesando una crisis económica histórica y sin precedentes.

Esta primera estimación realizada por UIC y sus miembros muestra que se espera que la demanda de pasajeros durante todo el año disminuya hasta un 30% en ingresos en comparación con 2019, mientras que se espera que el sector de carga disminuya en un promedio del 10% en ingresos en comparación con el período del año anterior. Esto asciende a alrededor de 125 mil millones de \$ para los años 2020 y 2021 para una crisis que puede durar varios años según algunas proyecciones económicas.

En general, los operadores ferroviarios han demostrado su resiliencia ante las crisis, pero dadas estas circunstancias excepcionales, se espera que los gobiernos tomen las medidas económicas adecuadas para apoyar al sector ferroviario, en consonancia con la prioridad que corresponde a un sector ferroviario competitivo con otros modos de transporte, ya que es un elemento clave para el futuro del modo de transporte más sostenible y seguro.



Countries with members of the UIC Covid-19 Task Force



Contacto: COVID19@UIC.ORG
#RAILsilencia



L'UIC est une association professionnelle certifiée pour engagement de qualité de services par AFNOR.

UIC is a professional association certified by AFNOR for its commitment to service quality.

INTERNATIONAL UNION OF RAILWAYS
16, rue Jean Rey - 75015 Paris - France
Tel. +33 (0)1 44 49 20 20
Fax +33 (0)1 44 49 20 29
E-mail: info@uic.org

Published by: The UIC Communications Department, on behalf of the UIC Covid-19 Task Force (L. Petersen, A. Saadaoui, V. Perez, M-H. Bonneau, P. Lorand) led by M. Guigon
Director of publication: M. Plaud-Lombard
Design: C. Filippini
Layout: M. de Cossart
Photo credit: Adobe Stock

ISBN: 978-2-7461-2992-4
Copyright deposit: June 2020

www.uic.org



#UICrail

