

Editorial

Este editorial está sujeto a una licencia / Este editorial está sujeito a uma licença [“Creative Commons Reconocimiento-No Comercial” \(CC-BY-NC\)](#).

DOI: [10.24197/tst.54.2024.14-15](https://doi.org/10.24197/tst.54.2024.14-15)

El monográfico que presentamos con estas palabras tiene como fin analizar algunos aspectos esenciales del papel desempeñado por el ferrocarril público en España e Italia desde que se iniciaron las nacionalizaciones. Nos ha aparecido oportuno llevar a cabo este ejercicio tras la aprobación en 2016 del 4.º Paquete Ferroviario, que regula la apertura del mercado de transporte de viajeros. Porque, en efecto, dado que éste representa la culminación de una política comunitaria que, bajo la equívoca denominación de liberalización, tiene como objetivo reducir, en la mayor medida posible, la participación pública en el mercado de transporte ferroviario, creemos necesario escrutar cómo han actuado estas empresas públicas en estos dos países del sur de Europa para hacer valer sus indiscutibles aportaciones.

El primero de estos artículos, “Las vicisitudes de los ferrocarriles españoles durante la etapa pública (1941-2019). Del intervencionismo a la liberalización”, rubricado por el firmante de esta presentación, tiene como objeto la empresa pública española Renfe. Se señala que para lograr una interpretación en el largo plazo de lo que ha significado la era pública del ferrocarril español, es necesario comprender que, durante estos años, se produjeron grandes cambios institucionales y económicos. Sobre estas consideraciones se estudian el periodo autárquico y la modernización introducida durante los años siguientes, para concluir que el ferrocarril contribuyó positivamente a hacer posible la movilidad y, como demandante, el desarrollo de otros sectores productivos.

El segundo texto, “Una aproximación al estudio de las tarifas del transporte ferroviario de viajeros en Renfe (1941-2005)”, rubricado por Domingo Cuéllar, estudia cómo Renfe ha confeccionado las tarifas del transporte de viajeros. En una primera parte explica cómo se organizó el sistema de tarifas; en una segunda analiza las principales políticas tarifarias aplicadas; en una tercera realiza un cálculo de la tarifa media percibida; y, en la última, las analiza en términos reales. Con ello, logra, a través de la demanda de transporte ferroviario, una comprensión de los grandes cambios habidos en el consumo. Todo este ejercicio permite, en suma, construir una visión en el largo plazo de la evolución del coste del viaje por ferrocarril en España y compararlo con otros casos nacionales o regionales.

Los otros dos artículos están dedicados al Ferrovie dello Stato (FS), los cuales, con precisión y brevedad, ofrecen un panorama muy completo de la evolución histórica del ferrocarril en Italia. En el primero, “La nationalisation précoce et inévitable des chemins de fer italiens et ses effets économiques (1905-1915)”, Michèle Merger aborda la nacionalización del sistema ferroviario italiano, si bien con sus preguntas iniciales de investigación permite al lector volver a las cuestiones fundamentales sobre la historia del ferrocarril. Ello permite comprobar, una vez más, con mayor facilidad como fueron denominadores comunes de los problemas que generó la implantación del sistema ferroviario en el continente: la intervención del Estado, la iniciativa privada, la garantía de interés, y los costes de construcción y explotación superiores a las previsiones. Se estudian, primero, los hitos fundamentales del proceso de concentración de líneas, la nacionalización y creación de FS; para abordar después la organización de la nueva empresa y las primeras medidas adoptadas para mejorar la red y el material rodante. Se trata también de reconstruir cómo se buscó, durante aquellos años iniciales, con la nacionalización favorecer la economía nacional mediante los pedidos de todo el material necesario para este esfuerzo unificador y modernizador a la industria italiana.

Y el segundo, “The State Railways (Ferrovie dello Stato – FS) in Italy: 1905-1985”, Stefano Maggi amplía la cronología y estudia FS hasta 1985, y con ello las reflexiones sobre el ferrocarril en la Italia pre unificada que incluyó Merger. Maggi divide en cuatro periodos la gestión pública de FS: la fase inicial, de 1905 a 1920, marcada por la creación de la empresa y los retos de la Primera Guerra Mundial; la época fascista, caracterizada por los avances tecnológicos y la puntualidad; el periodo de reconstrucción de posguerra, en el que destaca la importancia social de los trenes migratorios norte-sur; y, por último, la introducción de los trenes de alta velocidad y las iniciativas de reforma, que culminan con la transición a la propiedad privada entre 1985 y 1992. Aunque el texto carece de unas conclusiones propiamente dichas, cada epígrafe se ha escrito con un tono que favorece la extracción de conclusiones.

MIGUEL MUÑOZ RUBIO
mmrubio59@gmail.com