

La caída de la participación de Renfe en el transporte de mercancías parece haber tocado fondo. Después de que durante 1990 se llegase a la menor cifra de mercancías transportadas por ferrocarril de toda la década de los 80, la nueva dirección de Renfe está terminando un plan con el que reactivar esta actividad dentro de la compañía ferroviaria.

DIEGO F. F.



EL AÑO PASADO SE TRANSPORTO MENOS QUE EN 1980

Renfe quiere recuperar los tráficos de mercancías

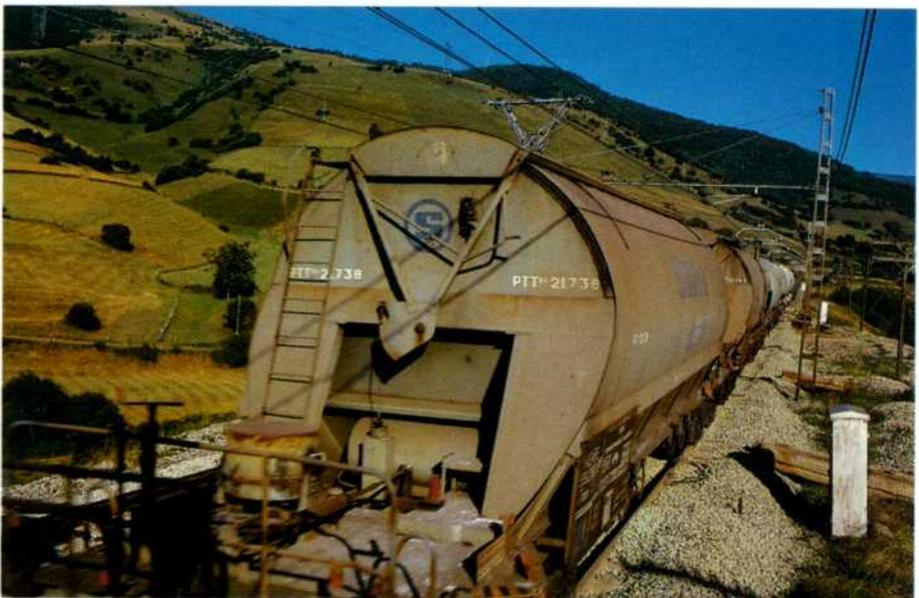
Julio César Rivas

La pérdida de cuota en el transporte de mercancías que el ferrocarril ha experimentado en los últimos años ha motivado que Renfe elabore un plan de mercancías en el que se tratará de recuperar el terreno perdido. Durante el año pasado la situación se agravó al descender las toneladas transportadas a un nivel inferior a las del año 1980. En 1990 Renfe ingresó 51.000 millones de pesetas por la actividad de cargas completas.

Según los datos que maneja la Dirección General de Transportes Terrestres que dirige desde hace un par de meses Bernardo Vaquero, el ferrocarril se ha mantenido estable en toda la década de los 80 en la cantidad de toneladas transportadas por kilómetro.

EQUILIBRIO. Sin embargo, este equilibrio contrasta con el fuerte incremento que experimentó el transporte por carretera, el más directo competidor del ferrocarril. Aprovechando la reactivación de la economía vivida por España du-

DIEGO F. F.



riodo de 11.300 a 12.145 millones de toneladas/kilómetro. En 1988 la cuota real del ferrocarril en el transporte de mercancías era del 6,05 por ciento. Un 69 por ciento inferior a la de la carretera. Los datos de Renfe sobre las mercancías transportadas el año pasado agravan estas cifras: durante 1990 el ferrocarril sólo transportó 10.680 millones de toneladas/kilómetro.

CRECIMIENTO. Según Juan Villaronte, director gerente de la UNE de Mercancías Cargas Completas desde julio, "lo que resulta evidente es que la participación del ferrocarril en el transporte de mercancías tiene por delante un creci-

EN PORTADA

miento potencial grande. En el entorno europeo, el ferrocarril en países como Francia, Alemania o Italia tiene una cuota de participación en este mercado que oscila entre el 12 y el 20 por ciento de Alemania". Unas diferencias que tanto el Ministerio de Obras Públicas y Transportes como la actual dirección de Renfe consideran excesivas.

TREN PURO. En principio la estrategia de Renfe es sencilla. Juan Villaronte afirma que lo que el plan pretende es "potenciar el plan específico de tren puro y reconvertir los trenes dispersos hacia trenes punto a punto. Es un planteamiento que se sigue en Europa, excepto en el caso de Alemania que tiene una serie de singularidades, y que ha dado buenos resultados. Todos los países europeos tienden hacia este modelo".

Este plan supondrá la transformación de algunos sectores hacia

el transporte de contenedores, "eso sí —remarca Villaronte— sin perder los clientes más dispersos que tenemos en la actualidad". Para ello se considera que las instalaciones actuales de Renfe son suficientes, por lo que no va a ser necesario la realización de grandes inversiones preliminares. En este aspecto, Renfe parte desde una inmejorable posición. En la actualidad la compañía ferroviaria cuenta con 300 trenes específicos y 240 no puros del plan de encaminamiento.

El caso de las mercancías peligrosas es significativo. La cuota de mercado de Renfe en este terreno es muy alta. Sin embargo se corre el peligro de desviar todo el transporte de estas características por el ferrocarril. "Es evidente que en este caso se está realizando una función social que va más allá de toda rentabilidad económica. El ferrocarril está quitando auténticas bombas rodantes de la carretera y



LUNA

CRECER Y MULTIPLICARSE

Angel L. Rodríguez

De cara al crecimiento previsto de los intercambios de mercancías en Europa de aquí a fin de siglo, Fret SNCF, el área de mercancías de la vecina SNCF, apuesta decididamente por la potenciación del transporte combinado rail-ruta y por la especialización del transporte ferroviario en función de la demanda de los distintos sectores económicos.

Fret SNCF se ha estructurado en tres grandes ramas, CNC que comercializa un servicio completo de cajas móviles a los contenedores, Novatrans que ofrece sus

servicios a los transportistas de 23 países y que ve en la liberalización del transporte la oportunidad de extender redes comerciales en los países comunitarios, y Fret Combi que presta servicios de tracción y un servicio intermodal completo con CNC. Tecnológicamente, sistemas como el Semi Rail, inspirado en el Road Rail estadounidense, el Commutor, de carga y descarga, y transportes especializados como Cronofroid para productos agroalimentarios perecederos y Transeurochem para productos químicos, pretenden ser las cartas a jugar para captar mayores cuotas de mercado en Europa a partir del Merca-

do Unico y sobretodo de la apertura del túnel bajo el canal de la Mancha, que pondrá a la SNCF en situación de ventaja.

El objetivo es crecer en servicios y multiplicar el número de clientes, y para ello son las inversiones de casi 30.000 millones de pesetas a realizar en los próximos cuatro años en transporte combinado y la línea de créditos TOP, puesta en funcionamiento por el ministerio francés de transportes y por la Agencia francesa para el estudio de la energía, AFME, que favorecerá el proceso de adquisición de equipos de transporte combinado a los transportistas. □





EL FERROCARRIL DEBE REDUCIR SUS PRECIOS UN 20 POR CIENTO

Roberto Carballo

Por encargo de la Comisión de las Comunidades Europeas, el "Grupo de los Doce Ferrocarriles" ha elaborado un estudio que tiene como objetivo la potenciación de una "red europea integrada de transporte combinado de mercancías", (TCI).

La filosofía operativa de esta red otorga el mayor protagonismo al ferrocarril comunitario al encargarle el transporte de mercancías en las largas distancias y los grandes volúmenes.

En la actualidad la red ferroviaria de los diferentes países de la CE transporta anualmente en tráfico internacional 14 millones de toneladas de mercancías, lo que supone únicamente el 4 por ciento de los flujos de grandes cargas con destino transnacional, que serían susceptibles de canalizarse a través de la red TCI.

Para el desarrollo de la red de Transporte Combinado Internacional, el informe de las Comunidades propone la selección y potenciación de 30 ejes ferroviarios que deben unir los centros económicos más importantes de la Europa de los Doce, y a la vez canalizar los flujos mercancías.

De estos 30 ejes en la actualidad se encuentran en funcionamiento 15.

En las previsiones de tráficos intercomunitarios realizadas por la Dirección General de Transportes de Bruselas, consi-

deran que la red TCI es un sustituto necesario para la actual fórmula preponderante del transporte por carretera, que para el año 2005 se encontrará completamente agotada por su saturación.

Para conseguir el objetivo de incrementar sustancialmente la cuota de participación del ferrocarril en el mercado del transporte intereuropeo, el estudio propone cuatro iniciativas.

En primer lugar planificar y realizar el desarrollo de la red TCI, completando las inversiones infraestructurales necesarias, y abordando la resolución de las incompatibilidades técnicas entre las diferentes redes.

En segundo lugar, mejorar la competitividad de la oferta en relación con el transporte de carretera rebajando los costes de explotación del sistema en un 20 por ciento.

En tercer lugar diseñar una política comercial de imagen que tenga un carácter agresivo. Y por último crear los organismos de operación que sean capaces de gestionar de modo coordinado el conjunto de la red TCI. Si se aplica el plan tal y como prevé la CE en el año 2005 la red de Transporte Combinado Internacional deberá transportar anualmente 43,2 millones de toneladas.

La conquista de ese importante volumen de tráficos exigirá la inversión de cerca de 3.000 millones de ECUS en material rodante. □

a veces esto no se ha visto con suficiente claridad.

En muchos casos habría que plantearse la necesidad de que las comunidades autónomas subvencionen que estos tráficos discurran por el ferrocarril", aseguran fuentes de Renfe. Y es que mientras por una parte se afirma la necesidad de que Renfe rentabilice su gestión, por otra se pretende que asuma funciones sociales con muy dudosa rentabilidad económica.

La situación que se le plantea a Renfe no es fácil. Además de combatir las deficiencias que han provocado la caída de la cuota de mercado en el transporte de mercancías, el plan en marcha tendrá que tener en cuenta la reordenación de todo el sector que el Ministerio de Obras Públicas y Transportes quiere llevar a cabo, de cara sobre todo a la entrada en vigor del Mercado Único europeo en 1993. □

Renfe prepara una plan en el que tratará de recuperar el terreno perdido en el transporte de mercancías.

mercancías
en 1990
(en toneladas)

Combustibles y
químicos 5.807,1

Agrícola 3.083,8

Siderurgia y
minería 6.439,7

