

**P**ese a los esfuerzos de la Comisión Europea, reflejados en las diferentes directivas, el Libro Blanco sobre el transporte y los distintos paquetes ferroviarios, por aumentar la participación del ferrocarril en el transporte de mercancías, el sector lleva estancado durante muchos años. Y lo que es más preocupante, la congestión de las carreteras es cada vez mayor, con lo que se podría afirmar, sin temor a exagerar, que en un horizonte no muy lejano, la economía europea podría perder competitividad de no hacer frente a este problema.

Por ello, la Comisión Europea, secundada por las ochenta empresas europeas que forman el European Freight & Logistics Leaders Forum, ha decidido llevar a cabo un plan de choque, con el objetivo de crear líneas dedicadas de mercancías de aquí a 2015.

En la actualidad, gran parte de los transportes ferroviarios de mercancías en la Unión Europea se realizan mediante vagones privados, comúnmente denominados "P-Wagons". Se trata, en la mayor parte de los casos, de vagones especiales, los más numerosos de los cuales son los vagones cisterna para el transporte de productos peligrosos. Estos vagones son desarrollados, construidos, mantenidos y financiados por empresas privadas.

Actualmente, existe un parque de 180.000 vagones privados registrados dentro de las 14 asociaciones nacionales en Europa, cuyos intereses están representados por la UIP (Unión Internacional de Vagones Privados). Las distintas asociaciones nacionales adscritas a la UIP representan unas 800 empresas en Europa, propietarias del 30 por ciento del parque total de mercancías, que realizan el 50 por ciento del transporte ferroviario europeo. En España, hay varios propietarios de vagones asociados en Faprove. Poseen unos 10.000 vagones y realizan el 50 por ciento del transporte de mercancías por ferrocarril.

El transporte ferroviario en Europa está cada vez más orientado hacia los pasajeros, lo que crea problemas a los trenes de mercancías, que han de circular a velocidades

EL PROYECTO, IMPULSADO POR LA UE Y LAS EMPRESAS EUROPEAS DE  
LA IMPLANTACION EN EUROPA DE L

# New Opera: Al rescate

El proyecto New Opera, impulsado por 29 grandes industrias y apoyado por la Unión Europea, tiene como objetivo aumentar la cuota de mercado del transporte de mercancías por ferrocarril, condición imprescindible para no frenar el crecimiento de la economía europea. Mediante este proyecto, que propugna la implantación de líneas exclusivas para mercancías, la cuota de mercado del ferrocarril pasaría del 7 por ciento actual al 20 por ciento en 2020.

equiparables a las de los trenes de pasajeros y soportar costes superiores a los necesarios por los servicios de tracción y uso de vía. El ferrocarril se ve, pues, obligado a soportar mayores gastos de mantenimiento y de inversión por vagón, menor capacidad de toneladas por eje, mayor coste de tracción y uso de vía por tonelada transportada, así como la reducción de ciclos. Todo ello se traduce en una menor capacidad de transporte por vagón.

Esta situación ha provocado una drástica reducción de la rentabilidad en el sector, una pérdida de la cuota de mercado e inversiones mínimas en reposición de vagones (la edad media del parque de vagones de mercancías en Europa es hoy superior a los 30 años).

**Revolucionario.** European Freight & Logistics Leaders Forum se creó en 1992 con el fin de impulsar proyectos que tuvieran como objeto mejorar el transporte de mercancías por ferrocarril. De este Foro, forman parte en la actualidad 80 empresas, que representan las principales industrias europeas, entre las que se encuentran el operador logístico integral Transfesa. El Foro lleva tiempo defendiendo la crea-



ción en Europa de líneas dedicadas para mercancías como forma de dar respuesta a las necesidades de la economía europea. Esta idea se plasmó en el denominado Operating Project for European Rail Network, cuyas siglas inglesas han dado nombre al revolucionario proyecto New Opera. En diciembre de 2003, el Foro presentó este proyecto a la Unión Europea, quien destinará, dentro de su 6º Programa Marco para mejora del ferrocarril, cuatro millones de euros a la elaboración del estudio correspondiente. La Comisión Europea seleccionó este proyecto de entre un total de 11, consiguiendo, además, la puntuación más alta.

En el ferrocarril europeo, a diferencia que en otros sectores, sigue habiendo 15 sistemas diferentes, cada uno con su propia tecnología y normativa. Esto hace que los tre-

PRESAS DEL SECTOR, PROPUGNA  
LINEAS EXCLUSIVAS

# de las mercancías



nes tengan aún que detenerse en las fronteras interiores de la Unión para resolver los problemas que plantean la diferente señalización; el diferente voltaje; la distinta longitud de tren y carga por vagón autorizados; la diferente normativa laboral (hay algunos países en los que la tracción se realiza todavía con dos maquinistas); el cambio de locomotora y de ejes en las fronteras con Finlandia y la Península Ibérica; y los diferentes boletines de composición del tren.

El Foro considera que estas circunstancias han existido en años pasados, pero, sin embargo, la calidad del servicio ferroviario de mercancías era mucho mejor.

Aunque el segundo paquete ferroviario aprobado por Bruselas pretende resolver esos problemas y conseguir la interoperabilidad de toda la red ferroviaria europea, las

empresas agrupadas en el Foro consideran que no será suficiente para recuperar la calidad del transporte de mercancías.

Un informe elaborado por Transfesa señala que el motivo principal del deterioro del servicio, causa de la imparable pérdida de cuota de mercado del ferrocarril, está en la creciente dificultad para gestionar los trenes de mercancías entre los de pasajeros, que son cada vez más rápidos. Según este informe, a medida que se aleja la velocidad de circulación entre los dos tipos de trenes, la capacidad de la vía se reduce. Además, señala el estudio, la política generalizada de las compañías ferroviarias públicas de dar prioridad al pasajero, deteriora cada vez más el servicio de mercancías, puesto que el retraso de los trenes de pasajeros lleva aparejado la pérdida del surco de los de mercancías.

El 15 de marzo de 2003, se liberalizaron en Europa alrededor de 50.000 kilómetros de vías para mercancías. El precedente de esta medida es la denominada Red Transeuropea de Mercancías, un proyecto apoyado por la UE que propugnaba dar preferencia a los tráficos de mercancías en algunos corredores. Sin embargo, en opinión de **Emilio Fernández**, presidente de Transfesa, esta decisión no ha tenido efecto alguno. "La gestión de una vía dedicada a un solo tipo de tráfico es mucho más sencilla; ofrece más capacidad y permite cumplir los horarios de llegada de los trenes. Esta es la condición que debe alcanzarse para que el ferrocarril crezca, de lo contrario, seguirá realizando tráficos marginales que no precisan de cumplimiento de horarios de llegada y que, por tanto, deciden su uso por la variable de precio, con lo que la rentabilidad para la empresa ferroviaria será escasa o nula", declaró a VIA LIBRE **Emilio Fernández**.

Las empresas agrupadas en el Foro piensan que para que el ferrocarril transporte más mercancías y recupere cuota de mercado frente a los otros modos de transporte es fundamental invertir en una infraestructura alternativa, especialmente en las grandes ciudades, donde existen tráficos de cercanías con



preferencia de paso o en áreas donde exista actividad de trenes regionales de pasajeros.

**Empeoramiento.** El problema, opinan alarmadas las empresas de mercancías, se está agravando a pasos de gigante. "La situación ha empeorado a partir de 2000. Tras inaugurarse el TGV a Marsella, se ha reducido la capacidad de la vía. SNCF no puede ofrecer prácticamente surcos nuevos para trenes de mercancías, y lo mismo está ocurriendo ya en España. Las mercancías necesitan vías dedicadas por los mismos motivos que el AVE. Las condiciones técnicas y de explotación de mercancías y pasajeros son totalmente distintas", afirma **Emilio Fernández**.

Uno de los principales problemas que atraviesa el sector en la actualidad es la baja productividad.

## La Ruta de la Plata, el Santander-Mediterráneo y Sevilla-Barcelona, recuperables con poca inversión



Mientras que en Europa los trenes de mercancías tienen una longitud de ochocientos metros, en España, debido a las vías desviadas de circulación, esa longitud se reduce a 450 metros, excepto en el trayecto entre Valencia y la frontera, donde los trenes son ya de 750 metros. Además, los trenes de mercancías se ven obligados a circular a 120 km/h para aprovechar los surcos entre trenes de pasajeros, lo cual resulta anticompetitivo.

“Los trenes de mercancías no necesitan ir a más de 100 km/h, pero, en realidad, la velocidad ideal sería 60 km/h. A esas velocidades, tampoco necesitan grandes inversiones en seguridad ni en sistemas de señalización. Si hubiera líneas dedicadas, la rotación del parque sería la adecuada, y la mejora de productividad permitiría al ferrocarril ganar dinero con las mercancías. Ahora, nos vemos obligados a invertir un 30 por ciento más en vagones y un 40 por ciento más en revisiones cíclicas y mantenimiento para poder alcanzar los 120 km/h. Y todo esto no supone mejorar la calidad del servicio, ya que la puntualidad, uno de nuestros caballos de batalla, sólo alcanza el 70 por ciento en trenes completos y programados, debido a todos estos obstáculos”, afirma el presidente de Transfesa.

El proyecto New Opera prevé la construcción de 4.000 nuevos kilómetros de vías exclusivas. Estas líneas, que formarían dos ejes, uno Norte-Sur y otro Este-Oeste, se unirían a las líneas abandonadas o en desuso, de las que en Europa existen unos 19.000 kilómetros.

En España, las líneas abandonadas representan alrededor de 4.000 kilómetros. Las más destacadas son la Ruta de la Plata, que conecta Huelva y Avilés, el corredor Santander-Mediterráneo, que enlaza Valencia, el puerto de Santander, Burgos, Soria, Calatayud y Teruel, y Sevilla-Barcelona.

Estas líneas podrían dedicarse a mercancías con muy poca inversión. Habría, por ejemplo, que mejorar el acceso al puerto de Algeciras y resolver la salida desde Barcelona a la frontera.

La Ruta de la Plata, además, conecta con Oporto (Portugal) y llega hasta Martín de Yeltes, en la frontera española. Por su parte, la línea Lisboa-Fuentes de Oñoro (frontera española), soporta escasos tráficos, por lo que el consorcio New Opera propone que se dedique también a las mercancías. Todas estas líneas suponen alrededor de 4.000 kilómetros.

“Cuando se abra la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona, la línea convencional puede quedarse para mercancías, al igual que Madrid-Sevilla. Algeciras-Córdoba podría destinarse a las mercancías, ya que va a construirse el AVE a Málaga, con lo que el tramo Bobadilla-Córdoba también podría cederse. Quedaría por resolver el eje Bobadilla-Ronda-Algeciras. En el momento en que exista un corredor entre Algeciras y Barcelona, ya sólo quedaría pendiente el tramo Barcelona-Perpignan para disponer de una línea dedicada que atravesara España. Sin embargo, la solución de este tramo es más complicada. Hay que tener en cuenta que, aunque exista la línea de alta velocidad a la frontera, van a seguir circulando trenes de pasajeros por la costa, desde Port-Bou a Barcelona. Con esta red dedicada, todos los tráficos de mercancías a larga distancia podrían encaminarse por ferrocarril. Sería la mejor red del continente europeo, y podrían eliminarse unos 1.400 camiones diarios de las carreteras”, declaró a Vía Libre Emilio Fernández, presidente de Transfesa.

Para que estas líneas dedicadas se hicieran realidad, sería necesario también construir circunvalaciones ferroviarias para los tráficos de cercanías en Madrid y Barcelona, así como conexiones con los principales puertos.

Las empresas de mercancías españolas estiman también necesario el alargamiento de las vías desviadas de circulación hasta cinco kilómetros, de forma que cuando un tren de pasajeros adelante a un tren de mercancías, éste no tenga que detenerse, con las ventajas que supone para la gestión de la vía y el cumplimiento de los horarios de llegada. En el único lugar de España donde se han alargado estas vías desviadas es en el Corredor Mediterráneo, donde se adaptaron para satisfacer las necesidades de Transporte Combinado, y, por ello, hoy admite trenes de longitud europea, 750 metros.

Transfesa afirma que puede financiar algunas de esas inversiones de alargamiento, y asegura que, con la mejora de productividad que se conseguiría, Renfe podría recuperar la inversión en dos años.

En opinión del presidente de Transfesa, para que la productividad y la rentabilidad puedan aumentar, habría también que modificar los hábitos de circulación y conducción que hay en Europa. “Los maquinistas deberían conducir una media de seis horas diarias, en lugar de las 2,5 horas que conducen hoy para algunos operadores ferroviarios europeos. Las máquinas tendrían que circular unas 14 horas para que el transporte fuese rentable, frente a, aproximadamente, las cuatro horas de hoy”, afirma.

En la actualidad, el ferrocarril transporta alrededor de 235.000 toneladas-kilómetro. En 2020, y con el New Opera ya implantado, la cuota de mercado del ferrocarril aumentaría al 20 por ciento, y ese mismo año se podrían transportar un billón de toneladas kilómetro, lo que produciría en Europa un ahorro de 45.747 millones de euros en costes externos (excluidos los producidos por la congestión de las carreteras). Y.V. □



# Especialistas en equipamiento ferroviario



Dresinas mantenimiento  
vía y catenaria



**FIREMA** Trasporti  
Locomotoras



**DESEC**

Pórticos de vía



Tracción Ferroviaria  
en todos los anchos.  
**LOK hasta 600 HP.**  
[www.locotractor.com](http://www.locotractor.com)



Gruas para Intermodal



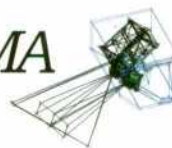
**NEWAG**

Vehículos vía-carretera  
y overhaul de maquinaria



**DMA**

Auscultación óptica  
de vía y catenaria



**HTT**

**Harsco Track Technologies**  
Harsco

Maquinaria para  
mantenimiento de vía

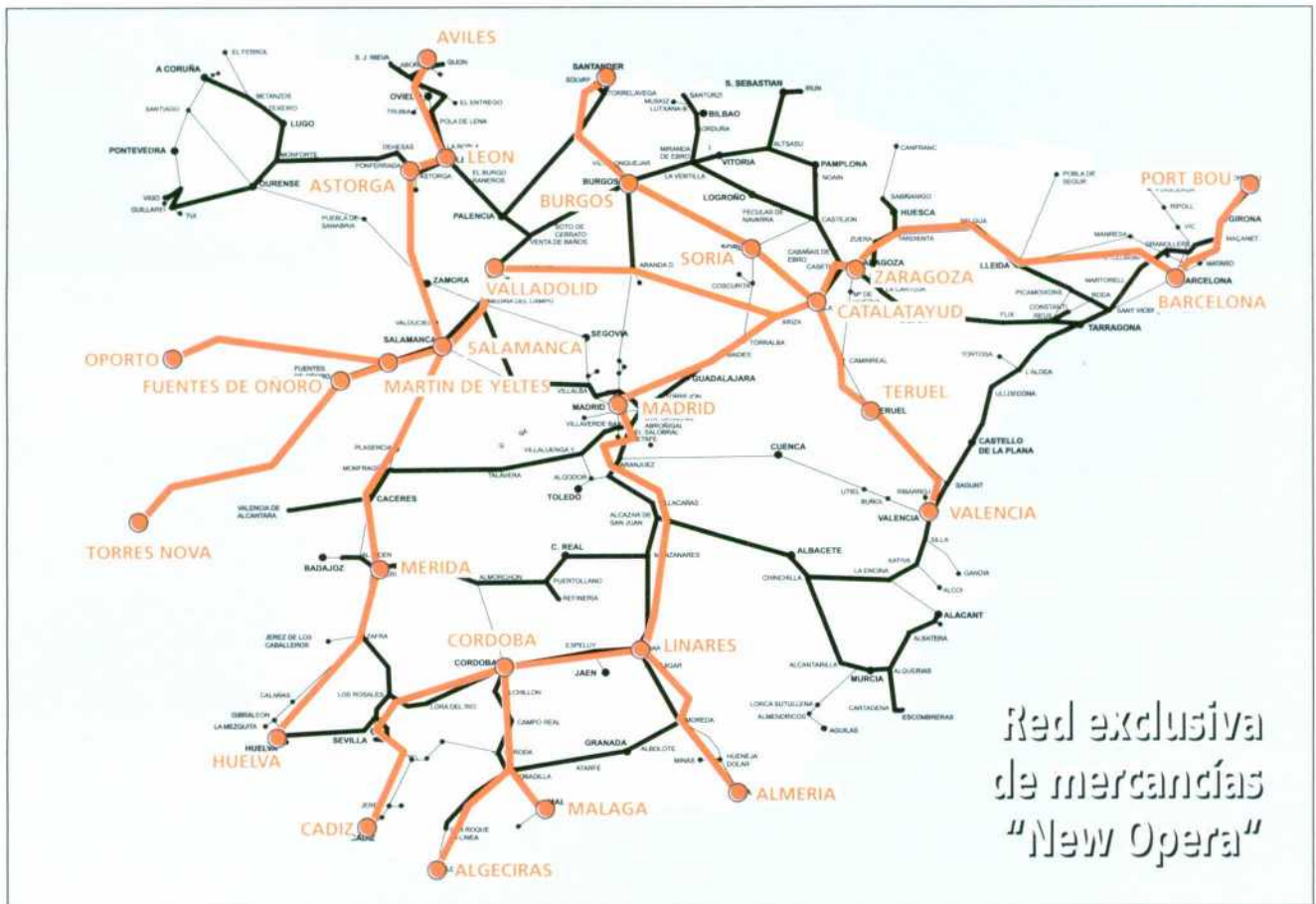


**GESPA**

Gatos para talleres  
y complementos



**Asistencia técnica integral en toda España**



## Red exclusiva de mercancías "New Opera"

El proyecto New Opera propugna la creación de 15.000 kilómetros de líneas dedicadas a mercancías en 2020. Como medidas complementarias, defiende la adaptación de las líneas a trenes de doble altura, trenes más largos, cargas de hasta 25 toneladas por eje, construcción de nuevas terminales y el sistema de señalización ERTMS nivel 3.

Dada la urgencia en dar una respuesta a las necesidades del sector, el New Opera prevé también otros tres escenarios, todos los cuales, promovidos por la Comunidad de Ferrocarriles Europeos (CER), se centran en la mejora de las líneas convencionales para las mercancías.

Aunque no se ha establecido cómo se financiará el New Opera, el Foro, que será el consorcio encargado de llevar adelante el proyecto, da prácticamente por seguro que el Banco Europeo de Inversión (BEI) estará interesado en financiar el proyecto.

"En el supuesto improbable de que no existiera financiación pública, las empresas de mercancías



comprarían los corredores. Una línea dedicada no precisa de subvenciones. Se podría financiar con procedimientos similares a los de las autopistas de peaje. Con sus ingresos, las empresas explotadoras irían pagando los corredores. Al ser la productividad de los vagones y máquinas mayor, se podría pagar el mantenimiento de la vía y la reposi-

ción de las travесas, el carril y el balasto. No necesitaríamos catenaria, porque reducen el gálibo. Para esas velocidades y pesos, serían más adecuadas las máquinas diesel, que ofrecen una mayor potencia y una velocidad menor. La señalización que necesitan los trenes de mercancías es mucho más barata. El ferrocarril debería transportar 650.000 toneladas-kilómetro, en lugar de las 235.000 que ha transportado en 2003 en Europa. Hay que tener muy claro que hay que hacer un ferrocarril de pobres para hacerlo rentable", afirma **Emilio Fernández**.

En la actualidad, la cuota de mercado del transporte ferroviario de mercancías en España es del 4 por ciento y en Europa, del 7 por ciento. Según el presidente de Transfesa, lo ideal es que el ferrocarril tuviera una participación del 20 por ciento y que la cuota de la carretera disminuyera del 45 al 35 por ciento. El modo marítimo posee una cuota de mercado del 40 por ciento.

**Yolanda del Val** □