IMPULSO DEL TRANSPORTE DE MERCANCIAS POR FERROCARRIL EN ESPAÑA

INTERVENCIÓN DE D. MARCOS MONTERO RUIZ, PRESIDENTE DE LA CETM

Madrid, 23 de septiembre de 2009

Sr. Secretario General de Transportes del Ministerio de Fomento.

Sr. Director General de Transporte Terrestre.

Sr. Presentador y Moderador de este panel.

Sr. Director General de Mercancías y Logística de Renfe-Operadora.

Sr. Presidente de la Asociación de Empresas Ferroviarias Privadas.

Señoras y señores, buenos días.

Agradezco al Ministerio de Fomento la invitación que me permite participar en esta necesaria e interesante Jornada.

Es un honor para mi estar con ustedes en este foro para tener la oportunidad de escuchar y aprender de todos los panelistas que intervienen.

Represento a la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM) y brevemente les expongo nuestras señas de identidad:

- Nuestra organización es miembro activo de la CEOE en todo aquello que se refiere a las empresas privadas de Transportes.
- La CETM está estructurada con la integración de 8 Organizaciones nacionales, 5 autonómicas y 45 provinciales.
- Por número de afiliados y vehículos de transporte de mercancías por carretera, somos la mayor Organización empresarial al servicio de los transportistas españoles.
- Nuestra vertebración nacional y europea, nos permite estar presentes en todos los organismos de representación, en materia de transportes por carretera, defendiendo los intereses del Sector y colaborando con los agentes económicos y sociales.

Empiezo mi intervención diciéndoles que el sector que represento, con carácter general, está atravesando una de las peores crisis de su historia reciente. El desplome de la economía europea, la caída del consumo, la reducción de las exportaciones y el frenazo de las importaciones, ponen al transporte de

mercancías por carretera en una grave y complicada situación. Exceso de camiones, flotas en un porcentaje alto paradas, fuerte competencia, precios a la baja, pérdida de productividad y competitividad, como consecuencia del desarrollo de nuestra actividad dentro de un mercado insuficiente, roto y mal estructurado.

En las circunstancias actuales, atender el servicio necesario a nuestros clientes, en la mayoría de los casos, significa pérdidas de explotación, porque la carga en origen, no garantiza la carga de regreso y viceversa, como consecuencia, se encarecen los costes, rodando más kilómetros improductivos sin carga.

Estamos sometidos a una forzosa reestructuración, nada o poco será igual después de esta crisis, desaparecerán empresas, cambiaran los conceptos, la gestión, las ideas y la forma de actuar.

Debemos aprender de esta crisis, para salir fortalecidos de la misma y quiero destacar, que el transporte de mercancías por carretera, es y seguirá siendo, un sector estratégico para la economía española y europea, porque es el único modo que garantiza y resuelve todas las necesidades y exigencias que requiere el mercado, por su seguridad, flexibilidad, rapidez, competitividad y servicio.

Es necesario y conveniente, que se impulse el transporte de mercancías por ferrocarril, y a ello me referiré después, pero no olvidemos que el transporte por carretera, ha sido y seguirá siendo, el motor de la economía, por decisión exclusiva de nuestros clientes, que son los que deciden cada día que los camiones transporten el 83% de todas las mercancías, que de una forma o de otra, son elaboradas, fabricadas y consumidas en España y en Europa.

Al referirme al transporte de mercancías por ferrocarril, que es el tema que nos ocupa hoy, debo decirles que durante años, hemos mantenido un fuerte y a veces agrio debate en nuestra Organización, por lo que se entendía un ataque del ferrocarril hacía la carretera mediante una competencia desleal de RENFE, cuyas cuantiosas pérdidas de explotación, al fin y a la postre, eran sufragadas por los Presupuestos Generales del Estado.

En la actualidad, el transportista de mercancías por carretera, tiene asumido, que lo importante es el servicio al cliente, optimizando los costes y cumpliendo con los requisitos por él exigidos, por ello, no vemos al resto de modos de transporte como enemigos, sino todo lo contrario, estamos preparados, abiertos y esperando, poder incrementar y desarrollar, todo tipo de colaboración para impulsar el transporte de mercancías por ferrocarril y la intermodalidad.

En mi opinión, ferrocarril y carretera no deben ser alternativas de competencia, sino de colaboración y opciones complementarias, que permitan atender el mercado en las mejores condiciones, para conseguir que determinadas mercancías circulen a bordo de un tren, recorriendo los kilómetros que habitualmente hacían por carretera, reduciendo la congestión viaria y favoreciendo, en la medida de lo posible, el medio ambiente.

La visión actual de los transportistas por carretera, respecto del ferrocarril, es de avanzar juntos para disponer con transparencia de sinergias y puntos de encuentro, que nos permitan optimizar y atender en las mejores condiciones las demandas del mercado.

Han pasado más de cinco años, desde el inicio de un proceso tímido e insuficiente de liberalización del sector ferroviario.

Debo decir que nos preocupan las manifestaciones públicas que se hacen continuamente sobre la eliminación de trescientos mil camiones de la carretera, con la eliminación correspondiente de CO_2 en beneficio del medio ambiente.

Nos preocupa, en primer lugar porque no es cierto, en segundo lugar, porque el transporte por carretera, ha disminuido el ruido y la contaminación en más de un 70% en los últimos 10 años, en tercer lugar, porque somos como sector, una MINA DE ORO para los Gobiernos, respecto de la recaudación de impuestos y en último lugar, porque la participación del transporte de mercancías por ferrocarril, ha ido perdiendo cuota de mercado que apenas alcanza el 4%, la peor de Europa.

Nosotros estimamos, que en el mejor de los casos, si RENFE-Operadora y Adif, agilizan y hacen bien los deberes, los tráficos de mercancías transferibles de la carretera al ferrocarril serían del 8/10% de participación y cuota de mercado, en un plazo previsible de entre 6 y 10 años.

Existen diez empresas ferroviarias privadas en España, en Alemania más de trescientas, pero además en el caso español, la mayoría están inactivas y las pocas que están operando lo hacen con escasa actividad. Las rigideces y normativas actuales, desmotivan el avance de la iniciativa privada, que debe tener un marco de actuación claro, para poder invertir y obtener rentabilidad.

No vengo a criticar el PEIT, pero la realidad es, que casi el 50% de una inversión extraordinaria, se ha dedicado a la Alta Velocidad para el transporte de viajeros, cuando el objetivo era contribuir al desarrollo económico y a la competitividad de la economía, desde una nueva política de transportes.

La prioridad política ha sido preferente para el AVE, que nos parece bien, y ha dejado retrasado en un segundo plano, que nos parece mal, el proceso necesario de inversiones en infraestructuras para el transporte de mercancías por ferrocarril, olvidándose prácticamente del sector de transportes por carretera.

Desde hace meses, en el Consejo Nacional de Transportes de Mercancías del Ministerio de Fomento, estamos trabajando para favorecer la intermodalidad de todos los modos de transporte, aprovecho para agradecer al coordinador de las comisiones creadas al efecto, y a todos los que están colaborando de los distintos sectores de carretera, ferrocarril y marítimo, la labor que están realizando, que nos ha permitido, elaborar un informe que el Consejo está

remitiendo en estos momentos, a los responsables del Ministerio para su valoración.

Impulsar el transporte ferroviario de mercancías, es necesario, para conseguir el uso eficiente de todos los modos de transporte, el problema es como hacerlo con éxito, teniendo en cuenta de donde partimos, los objetivos a conseguir, las necesarias e importantes inversiones a realizar, sobre todo en infraestructuras, y el necesario cambio de modelo que deberá producirse.

Para que esto sea posible, es necesario que el transporte de mercancías por ferrocarril, sea capaz de cumplir los requisitos y exigencias del mercado actual, entre las que destaco las siguientes: FLEXIBILIDAD, FIABILIDAD, SEGURIDAD Y CALIDAD DE SERVICIO, PRECIOS COMPETITIVOS Y RENTABILIDAD.

Por ello, el impulso y su futuro desarrollo no debe improvisarse, sólo se alcanzarán los objetivos deseados, con la participación y colaboración de todos los agentes implicados: ADMINISTRACIÓN, CARGADORES, OPERADORES LOGÍSTICOS, TRANSPORTISTAS POR CARRETERA Y MARITIMOS, EMPRESAS PROPIETARIAS DE VAGONES Y CONTENEDORES Y EMPRESAS FERROVIARIAS PRIVADAS.

Personalmente no creo en el reequilibrio forzoso y artificial de los distintos modos de transporte, y por eso, en otros foros critiqué abiertamente el Libro Blanco, en su contenido respecto a la política europea de transportes. En la última revisión, han pretendido rectificar los errores cometidos, intentando ser más realistas y consecuentes con la importancia real que tiene el transporte de mercancías por carretera. Nada o poco se ha conseguido respecto de la congestión viaria, la seguridad vial o la contaminación del medio ambiente, sin embargo, el conjunto de medidas adoptadas, ha perjudicado a nuestro sector, reduciendo su competitividad y productividad, encareciendo los costes.

El ritmo creciente de la actividad económica, se ha visto frenado como consecuencia de la crisis actual, pero superada ésta, no tenemos ninguna duda que volveremos a los incrementos de tráficos y volúmenes anteriores, en España quizá con más retraso, sin embargo en la Unión Europea se prevé un crecimiento de la demanda de transportes, de manera sostenible en los próximos años.

El transporte ferroviario de mercancías tiene ante sí un gran reto y una excelente oportunidad, para consolidarse y crecer con éxito en el futuro, mejorando su participación hasta conseguir los niveles de la media de la UE.

Para que este desarrollo sea posible, en mi modesta opinión, hay que avanzar especialmente en la planificación y desarrollo de las infraestructuras, aunque tengo escasa experiencia en el transporte ferroviario, el sentido común, me hace aportar algunas ideas en mi ánimo de colaboración con el proyecto que nos ocupa.

Pienso que las redes de Alta Velocidad para viajeros, no están concebidas ni son compatibles con el tráfico de mercancías. Considero que lo adecuado es un mejor aprovechamiento de la red convencional, hoy mucho más desahogada de tráfico de pasajeros por el impacto del AVE, que podrá ser utilizada para el transporte de mercancías. La inversión en nuevas infraestructuras debería materializarse en más y mejores terminales, nuevos desarrollos de espacios para logística, ampliación de accesos viarios e interconexiones para el transporte modal e intermodal, que unan los puertos marítimos, la carretera y el ferrocarril.

Mejora y ampliación de la red viaria donde proceda, trenes con más capacidad de carga y longitud, eliminación de cuellos de botella para resolver la saturación en determinados tramos, con ello se conseguiría reducir tiempos de tránsito, incrementar la velocidad media, estableciendo mayores frecuencias en ambos sentidos, para garantizar el servicio que exigen los clientes.

Considero necesario agilizar con el Gobierno Francés las conexiones ferroviarias de los Pirineos y resolver los problemas actuales en las fronteras con Francia y Portugal.

Corresponderá al Gobierno y al Ministerio de Fomento, planificar y realizar en el menor tiempo posible, estas importantes reformas e inversiones para modernizar y resolver los problemas actuales, consiguiendo en unos años alcanzar una posición competitiva en España.

Por otro lado el transporte por ferrocarril de mercancías necesitará transparencia y autonomía de gestión, definiendo de forma clara y precisa los objetivos que persigue la empresa pública y dejando en manos de la iniciativa privada todo aquello que signifique más eficiencia operativa y de gestión.

Apoyamos el impulso que se quiere dar al transporte de mercancías por ferrocarril, pero ello se debe hacer por la vía de la colaboración y el entendimiento, sin perjudicar al resto de modos de transporte, suprimiendo las políticas que distorsionan la competencia entre los operadores de distintos modos.

No es posible avanzar en la liberalización del transporte ferroviario de mercancías, por una parte, y por otra, mantener cualquier política de subvenciones por parte del Gobierno o asumir inyecciones de capital o pérdidas, a cargo de los Presupuestos Generales del Estado.

Termino mi intervención con las reflexiones y conclusiones siguientes:

- Los empresarios del transporte de mercancías por carretera, estamos interesados en potenciar el transporte por ferrocarril y muy especialmente la intermodalidad.

- Entre los distintos modos debe prevalecer la colaboración y no entenderemos la competencia derivada de prácticas desleales que alteren los costes y distorsionen el mercado.
- En muchos casos, y sobre todo en la intermodalidad, el transporte por ferrocarril, debe entender de manera natural, que su mejor aliado y potencial cliente, será el transportista por carretera.
- Nosotros defenderemos siempre la libre economía de mercado, y por ello pensamos que en el futuro, deber ser la iniciativa privada, la que desarrolle y articule el transporte ferroviario de mercancías.
- Soy consciente de los problemas actuales y habrá que definir bien qué piensa el Gobierno sobre hasta donde debe llegar la iniciativa Pública y en qué condiciones de inversión, de retorno de la misma, incluso de la rentabilidad económica y social que debe tener. Entre la iniciativa Pública, la privada y quizá determinadas empresas mixtas, pueden encontrarse las mejores soluciones.
- Partiendo de la base que quién mandará siempre será el mercado y nuestros propios clientes, debemos avanzar todos los modos de transporte de mercancías, en el objetivo común, que garantice el mejor nivel de servicio, con los menores costes posibles, dentro de la eficiencia, la calidad y la seguridad que requiere la competencia y el propio mercado.

Finalizo diciéndoles, que ha sido un placer para mí participar y colaborar en esta Jornada, desde la posición del transporte de mercancías por carretera.

Muchas gracias por la atención prestada.