

Análisis sectorial

Madrid, 3 de mayo de 2018

La importancia de la transparencia y de la eficiencia en el Transporte de Mercancías en España

Autor: Prof. Dr. Alberto Camarero Orive
TTMovilidad

El transporte de mercancías en España es una actividad fundamental de nuestra economía, que contribuye al desarrollo económico y a elevar el nivel de vida de nuestros ciudadanos. Sin embargo, fuera del ámbito profesional muchas veces se presenta como una actividad que crea más problemas que las bondades que supone para el conjunto de la sociedad. Por su parte, las administraciones públicas suelen abordar su gestión desde puntos de vista que difieren mucho de lo que debe ser la igualdad de oportunidades a todos los agentes implicados, la transparencia y el bien común; objetivos que deben ser indiscutibles y prioritarios en una sociedad como la nuestra.

Además, el transporte de mercancías forma parte de cadenas logísticas multimodales que dan servicio a la economía productiva, abasteciendo las industrias de las materias primas y distribuyendo los productos desde sus fábricas hasta los consumidores finales. Como diferentes eslabones de las cadenas logísticas, los diferentes modos de transporte deben buscar su eficiencia tanto de forma individual como conjunta, de forma que su complementariedad sea su máxima de actuación, potenciando la sincromodalidad como objetivo final, es decir, desarrollando un modelo eficiente de gestión del transporte prácticamente en tiempo real, a partir del uso intensivo del análisis de los flujos de datos que genera el movimiento de la mercancía a lo largo de la cadena de suministro y el *big data*.

La situación actual en cuanto a la distribución modal del transporte terrestre interno, medido en toneladas-kilómetro, se decanta en un 94% para la carretera y un 6% para el ferrocarril, según los últimos datos del Observatorio del Transporte y la Logística del Ministerio de Fomento. Es decir, el total de toneladas-kilómetro transportadas por la carretera fue más de 25 veces superior a las transportadas por ferrocarril. Por otro lado, si consideramos la distribución de las t-km en el transporte interno de todos los modos de transporte, la carretera supone más de un 81% respecto del apenas 5% del transporte ferroviario, estimándose en un 13,5% el correspondiente al cabotaje marítimo.

Muchas decisiones de los gestores públicos atentan contra la transparencia del mercado y la competencia real entre los diferentes modos de transporte, tomando decisiones contrarias a los criterios técnicos, a la eficiencia y a la equidad.

La cuota actual de transporte interno ferroviario no ha mejorado sensiblemente desde hace más de veinte años, a pesar de los continuos y poco exitosos planes que todas las administraciones han diseñado con el objetivo de sacar al transporte de mercancías por

Difundido por: Avance Comunicación S.A.

Para más información contacte con **Noelia Perlacia** en el **915191005** o **noeliap@avancecomunicacion.com**
www.avancecomunicacion.com

Análisis sectorial

ferrocarril del pozo en que se encuentra. Si lo comparamos con los países de nuestro entorno, donde la media de los países de la UE es del 17,3%, verdaderamente tenemos un buen camino por delante para mejorar en nuestra cuota de participación ferroviaria.

La flexibilidad de la carretera, sus costes más competitivos, su dinamismo, su capacidad de adaptación son, entre otras, algunas de las características que han hecho de la carretera un claro triunfador en el sector del transporte de mercancías. Por su parte, la rigidez del transporte ferroviario le hace dependiente de un transporte por carretera, al que no deben ver como competidor sino como aliado de presente y de futuro

Por su parte, el transporte ferroviario se está reinventando desde la aparición de nuevas y dinámicas empresas privadas, como consecuencia de la liberalización ferroviaria del transporte de mercancías. En la actualidad, según los últimos datos disponibles de ADIF, existen en España un total de 25 empresas ferroviarias privadas, 19 con licencia de actividad para transporte de mercancías y 18 con certificado de seguridad. A pesar del gran número de empresas, actualmente sólo alcanzan una cuota del 28,8% del total de las toneladas netas transportadas o del 38,8% si se consideran las toneladas-kilómetros realizadas, siendo operado el resto por la empresa pública Renfe Mercancías. Está claro que la inercia del pasado y el músculo estatal ayudan, por el momento, a mantener el reinado de Renfe Mercancías.

Es interesante destacar que las toneladas-kilómetro movidas por ferrocarril en el año 2016 ascendieron a 10.644 millones, reduciéndose un 5,1% respecto del año anterior. Sin embargo, este retroceso está desequilibrado según el operador, descendiendo un 7,3% en Renfe Mercancías, pero subiendo un 9,7% en los operadores privados.

Bien es cierto, que en un principio las nuevas empresas se aprovecharon de aquellos tráficos que Renfe iba abandonando por no considerarlos rentables o por decisiones comerciales, haciéndolos rentables para y dando soluciones a una demanda que se había quedado huérfana. Pero también lo es, que otros tráficos conseguidos han sido a partir de soluciones imaginativas y de un acercamiento al cliente ofreciéndoles ayuda en la búsqueda de soluciones que satisfagan a ambos.

Además, según los datos de la Comisión Nacional de Mercados y de la Competencia, los costes medios por tonelada neta transportada son menores en las empresas privadas que en Renfe Mercancías, y los kilómetros realizados por los maquinistas, por el material móvil y la velocidad de servicio son mayores en las empresas ferroviarias privadas que en Renfe Mercancías. Todos estos indicadores tienen un gran potencial de mejora hasta acercarse a los datos medios de nuestros vecinos europeos.

A pesar de todo, el camino es largo y las dificultades muchas. Problemas operativos, la inexistencia de un mercado real de material rodante de segunda mano, la falta de personal, en particular de maquinistas, los problemas de acceso al mercado, etc. son sólo algunos de los problemas con los que las empresas ferroviarias privadas se encuentran en su quehacer diario. Sirva como ejemplo la excesiva, aunque necesaria, burocracia que las empresas necesitan para poder prestar el servicio: licencia de empresa ferroviaria,

Difundido por: Avance Comunicación S.A.

Para más información contacte con **Noelia Perlacia** en el **915191005** o **noeliap@avancecomunicacion.com**
www.avancecomunicacion.com

Análisis sectorial

certificado de seguridad para cada línea donde quiera operar, homologación del material móvil, habilitación del personal y adjudicación de capacidad. A pesar de todo, la cuota de las empresas privadas ha crecido hasta el 38% de las t-km movidas en el año 2016.

Por su parte, Renfe Mercancías carece de un plan estratégico que permita definir su huida hacia delante en un proceso de pérdidas continuas en los últimos años, que al final van contra el erario público. La intervención del ministro De la Serna en diciembre de 2017 donde anunció un nuevo plan, el suyo, orientado a la mejora de la actividad empresarial de Renfe Mercancías dejó claro, una vez más, la intención que todos los gobiernos tienen de intervenir en el mercado del transporte de mercancías.

El ministro de Fomento presentó el “Plan de Impulso del Transporte de Mercancías por Ferrocarril 2017-2023” donde se recogen una serie de medidas para impulsar el modo ferroviario en el transporte de mercancías. Este Plan se centra fundamentalmente en el “Plan de Gestión 2017-2019 de Renfe Mercancías” para mejorar su eficiencia en la gestión, en la adquisición de nuevas locomotoras con una inversión superior a los 100 millones de euros, ya que se estiman unas necesidades entre 30 y 45 locomotoras (15 de ellas de tecnología híbrida) y, en la búsqueda de un socio estratégico para el operador público.

Respecto al Plan de Gestión los objetivos se centran fundamentalmente en el diseño de la actividad comercial, la identificación y gestión de excedentes de material (se han valorado 72 locomotoras y 1.600 vagones a enajenar), la adecuación de la plantilla a las necesidades reales del negocio y la racionalización de las inversiones financieras, mediante la venta de las sus participaciones en Transfesa y Semat. Con todo el año pasado Renfe Mercancías movió 19,6 millones de toneladas, un 7,3% superior al año anterior, aunque el inicio de este año ha sido negativo.

Como objetivo más novedoso y de mayor repercusión está en la búsqueda de un socio estratégico para el negocio de Mercancías que aporte valor añadido al negocio y que represente un claro fortalecimiento empresarial. Todo ello en un marco de crecimiento e internacionalización del negocio. Este potencial socio podrá llegar a alcanzar una participación de hasta el 50% del capital final de la nueva compañía y podrá ser un operador ferroviario, logístico o una naviera. La consideración de una naviera como posible socio es una decisión muy acertada en un mundo globalizado y competitivo como es el caso, cuya presencia en el mudo ferroviario le permitiría la penetración en el territorio complementando su actividad logística. El caso de Portugal, donde la naviera MSC Portugal ha adquirido al operador ferroviario público luso CP Carga a través de su filial MSC Rail, es un claro caso de éxito a tener en cuenta.

Aparte de estas medidas, puramente orientadas a la empresa pública, el Ministerio se ha comprometido a implantar una serie de medidas orientadas a incentivar el uso del ferrocarril en el transporte de mercancías, con un presupuesto de 25 millones de euros anuales durante cinco años. Se trata de un plan de ayudas compatibles con la legislación comunitaria, que debe ser aprobado por el Consejo de Ministros y que se estima repartir entre un 55% para los operadores ferroviarios y un 45% para los cargadores y operadores logísticos. Todo ello debería potenciar la cuota modal del transporte de mercancías por

Difundido por: Avance Comunicación S.A.

Para más información contacte con **Noelia Perlacia** en el **915191005** o **noeliap@avancecomunicacion.com**
www.avancecomunicacion.com

Análisis sectorial

ferrocarril hasta aproximarlos a la media de la UE, un 17,3%. No debemos olvidar que el Libro Blanco del Transporte del año 2011 establecía como objetivo de transferir al modo ferroviario el 30% del transporte terrestre de mercancías, siendo el objetivo del 50% para el año 2050.

También como medida orientada a potenciar el transporte ferroviario de mercancías está la implantación de Autopistas Ferroviarias cuyo potencial permite aunar los objetivos que se persiguen el desarrollo de la movilidad sostenible, impulsando el transporte intermodal, colaborando el transporte ferroviario con el transporte por carretera y con los puertos, mejorando la conexión internacional, acercando los productos a los mercados y consolidando a España como una plataforma del Sur de Europa.

La complementariedad entre las autopistas ferroviarias y el transporte marítimo de corta distancia, en lo que se denomina R4 (rail-road-ro-ro) podrá compaginar los beneficios de todos los modos de transporte (carretera, ferrocarril y marítimo) potenciando y gestionando eficientemente el transporte de mercancías.

No debemos olvidar que la mercancía portuaria representa actualmente el 53,6% del total de la mercancía interior movida por ferrocarril, aunque en el año 2016 se haya producido un ligero descenso de la multimodalidad marítimo-ferroviaria. El puerto no sólo es un aliado del ferrocarril, sino su mayor y mejor cliente. Hoy los puertos no se entienden sin la conexión ferroviaria, y tras años de mirar hacia el mar, se está mirando con cariño y decisión hacia el interior. El Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria (FFATP) es un claro ejemplo, de lo involucrado y comprometido que están los puertos con el ferrocarril.

Por último, faltaría por completar y concretar un mapa logístico real de España que integre todos los tipos de infraestructuras logísticas y que dé sentido a la, casi ya olvidada, Estrategia Logística de España. Es necesaria una coordinación de todos los modos de transporte, de todos los actores, de todas las administraciones, para el desarrollo de la logística y para que la coordinación entre los diferentes modos de transporte para nuestras mercancías sea una eficiente realidad en nuestro país.

Todo ello puede considerarse un acierto para la supervivencia de la empresa pública Renfe Mercancías, pero no resuelve el problema que afecta al transporte de mercancías, en particular al del transporte ferroviario. No debe utilizarse dinero público, de todos, para competir en el mercado a expensas de discriminar a otros operadores ferroviarios privados y a las empresas de transporte por carretera que tendrán que seguir luchando día tras día para hacerse un hueco en el mercado, siendo esclavas de su cuenta de resultados para poder seguir vivos. Todo ello, desgraciadamente, afecta de forma considerable a la competitividad del transporte de mercancías en España y, por ende y más importante, al desarrollo presente y futuro de la economía de nuestro país.

Prof. Dr. Alberto Camarero Orive
Miembro del Think Tank Movilidad

Análisis sectorial

Think Tank Movilidad

Think Tank Movilidad (TTMOVILIDAD) es un grupo de debate y estudio, creado por la **Fundación Corell** en apoyo de sus objetivos fundacionales. Compuesto por especialistas de reconocido prestigio en el mundo de la movilidad, los principios de su actividad son la rigurosidad académica, su honestidad intelectual y la calidad de su investigación y de sus conclusiones

TTMOVILIDAD se concibe como un “laboratorio de ideas”, que centra su actividad en la investigación para impulsar el debate público sobre esta materia. Para ello realiza un seguimiento de las tendencias y retos del transporte y ofrece propuestas innovadoras para lograr que la movilidad de personas y mercancías, en el transporte por carretera, sea más eficaz y sostenible, incidiendo en la seguridad, la calidad medioambiental y la salud.

TTMOVILIDAD mantiene una posición de independencia en la elaboración y conclusiones de sus trabajos, ajena a intereses de grupo, sin perjuicio de su adscripción a la Fundación Corell.

Fundación Corell

La Fundación Corell es una entidad sin ánimo de lucro, fundada en 1997. Su principal objetivo es la defensa de la seguridad, el medioambiente y la movilidad en el ámbito del transporte internacional, fomentando el prestigio y la imagen de este amplio sector.

Datos de contacto:

*C/ Orense 36, 1º D Esc. Izq. 28020 Madrid
Tlf: 91 866 90 10
Fax: 91 395 28 23*

Más información en: www.fundacion-fcorell.es

Síguenos en:



Contactos de Prensa

Noelia Perlacia (Avance Comunicación)

Tel: +34 91 5191005

Email: noeliap@avancecomunicacion.com
prensa@fundacion-fcorell.es

Ignacio Nevado (Fundación Corell)

Tel: + 34 91 8669010

Email: inevado@fundacioncorell.es

J. Víctor Esteban (Fundación Corell)

Tel: + 34 91 8669016

Email: jvesteban@fundacioncorell.es

Difundido por: Avance Comunicación S.A.

Para más información contacte con **Noelia Perlacia** en el **915191005** o noeliap@avancecomunicacion.com
www.avancecomunicacion.com