

El transporte de mercancías por ferrocarril ¿Tiene futuro?

Transport of goods by rail. Does it have a future?

Antonio Albaladejo Carrión. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos
aalbadalejo@telefonica.net

Resumen: El ferrocarril en el mundo del transporte de pasajeros se abre paso con firmeza para resolver los problemas de congestión del tráfico aéreo en Europa y como modo alternativo en otras partes del mundo con lo que se conoce como Alta Velocidad, así como los graves problemas de transporte de pasajeros en las grandes ciudades a través de soluciones conocidas como transporte de cercanías y en ambos casos con éxito creciente en las últimas décadas. En el transporte de mercancías, la presencia del ferrocarril es insignificante, sin que se afronte la situación en un frente común que haga converger los intereses de la sociedad, no solo de hoy, sino sobre todo la de los próximos cincuenta años.

El análisis del pasado sin victimismo, los problemas reales y actuales encarados con realismo y la planificación seria, basada en la técnica y en la búsqueda de soluciones a las demandas reales y no a las quimeras de iluminados, interesados en el impacto a corto plazo y cicateros en las decisiones de inversiones, puede dar la respuesta a la pregunta del título de forma positiva.

En tres pilares básicos se deberá apoyar el cambio *Mercado* al que puede y debe acceder el ferrocarril, la *innovación tecnológica* que transforme los medios de transporte y la *productividad*, todo ello atado por el factor tiempo en la celeridad que las decisiones exigen.

Palabras Clave: Ferrocarril; Mercancías; Mercado; Innovación tecnológica; productividad

Abstract: Over recent decades passenger railway, in its high-speed form, has decisively opened the way to overcoming air traffic congestion problems throughout Europe and to serve as an alternative means of transport in other parts of the world, while in its suburban form it has increasingly served to reduce the serious problem of passenger transport in large cities. However, in terms of goods transport, railways now plays an insignificant role and there does not appear to be any common front to tackle the situation and converge public interest, neither at present nor for the next fifty years.

An analysis of the past without victimization and a realistic and serious examination of the real and current problems, based on technology and on the search for solutions to real demands and not just the whims and fancies of those seeking a short term impact while reluctant to make any worthwhile investment, may serve to give a positive answer to the question posed in the title.

Change should be supported by three basic pillars: the *Market* which could and should be accessed by rail; *technological innovation* which can transform the means of transport; and *productivity*. All of which being subject to the urgency required of any such decisions.

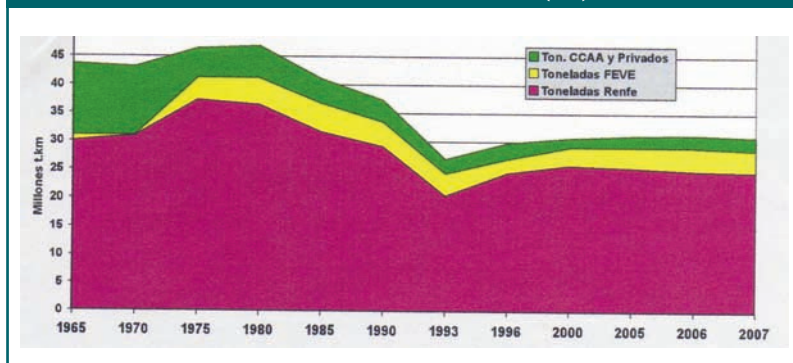
Keywords: Railway; Goods; Market; Technological innovation; Productivity

1. Introducción

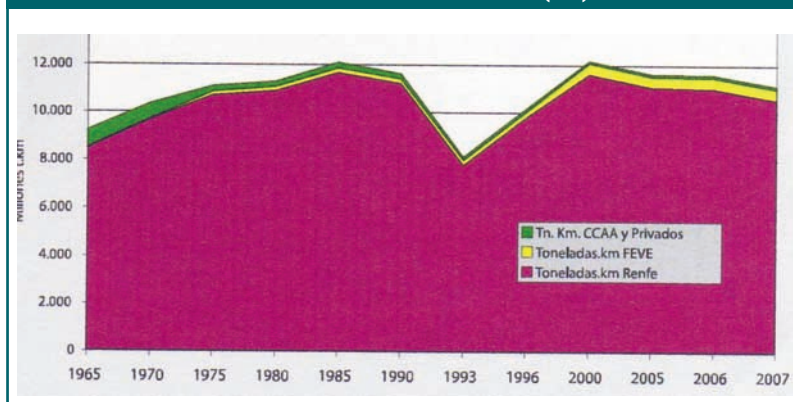
El interrogante que se plantea en el título ha sido una constante a lo largo del tiempo, desde la mitad del siglo XX que se puede considerar el final del monopolio ferroviario en el transporte terrestre, al comenzar un transporte por carretera que daba respuesta eficiente a los requerimientos de los clientes del momento, y así ha seguido.

El planteamiento formal de la duda sobre el futuro del transporte ferroviario de mercancías ha sufrido altibajos en función del desarrollo del propio sistema ferroviario, pero nadie ha dado una respuesta, ni positiva, ni negativa. Siempre se ha analizado el problema y juzgado el papel del ferrocarril en el transporte de mercancías con visiones parciales y restringidas a ámbitos concretos, pero en casi todas las ocasiones con

Evolución del tráfico ferroviario. (FFE).



Evolución del tráfico ferroviario. (FFE).



frivolidad, inadecuada para valorar un sector, como el del transporte de mercancías por ferrocarril que ha sido y pudiere ser en el futuro importante en la economía del país.

El transporte de viajeros por ferrocarril se afianza en una polarización que absorbe recursos en cantidades importantes.

De una parte, el llamado transporte de cercanías que pretende resolver la movilidad en las grandes áreas metropolitanas, formando parte en general de un sistema integrado que pueda ser alternativa del transporte individual por carretera, colaborando en la disminución de la contaminación, la congestión y el ruido en las áreas urbanas. Se considera a nivel europeo como servicio público y los Estados o las Autoridades regionales y locales, se obligan a la prestación de los servicios mediante fórmulas de eficiencia que permitan el control de las ayudas a los que se comprometen, en función del número de viajeros y la calidad de los servicios.

El otro polo lo constituyen los servicios que se han dado en llamar de alta velocidad que resuelve los problemas de movilidad en condiciones adecuadas

de calidad de servicio y tiempo de viaje, entre grandes ciudades, presentándose como alternativa del transporte aéreo y del transporte colectivo e individual por carretera, aun cuando la presión social está pretendiendo que las redes de alta velocidad de los países permitan un servicio universal de transporte. Puede dar lugar a la pretensión de transformar estos servicios también en servicio público.

El resto del transporte de pasajeros está envuelto, al menos en nuestro país en una neblina que nadie quiere aventar, pero que difícilmente se sostendrá en las condiciones actuales.

Sin embargo el transporte de mercancías por ferrocarril no merece atención por parte de nadie, como no sea para su crítica en todos los foros y por todos los agentes sociales, por la pérdida de importancia en el sector, como si nadie fuera responsable de haber llegado a esa situación y fuera como las famosas "lluvias de ranas" de siglos pasados, caída del cielo de forma misteriosa.

La realidad ha sido y es compleja, aunque la apariencia sea de abandono y de trato marginal por mucho que el último de los planes en los que está inmerso PEIT (Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte, 2004) no ahorre argumentos grandilocuentes y frases estereotipadas para diseñar a grandes brochazos lo que dará vigor al ferrocarril de cara el transporte de mercancías.

Sin embargo el impulso europeo al transporte de carga por ferrocarril parece que puede ayudar a la toma de decisiones por parte de los gobiernos nacionales. Pero aun así eso no será suficiente, para que se puedan cumplir las consabidas teorías de la bondad del transporte de mercancías por ferrocarril y habrá seguramente que aunar esfuerzos y aplicarlos a las soluciones que se consideren estratégicas para la economía del país, huyendo de las presiones románticas y de las ayudas en muchos casos inexplicables del "papá estado" para un sector que se ha aceptado que puede competir en el mercado liberalizado.

En 2009 se ha dado, una vez mas, un paso político mas importante que en ocasiones anteriores, apostando por el impulso al transporte de mercancías por ferrocarril.

Se ha organizado una jornada de reflexión sobre el tema, con participación de gran parte de los representantes de los sectores implicados. Se han organizado grupos de trabajo para plantear problemas y sugerir soluciones de los distintos aspectos del transporte

ferroviario de mercancías. Se ha preparado lo que puede considerarse un borrador de Plan Estratégico específico y se pretende consensuar con las Comunidades Autónomas en una conferencia sectorial a celebrar en el inicio de 2010.

2. Situación del sistema ferroviario

Siempre se ha considerado el ferrocarril como un sistema indivisible por el aquel de la interacción rueda-carril.

Pero eso que sigue siendo evidente desde el punto de vista técnico, no lo es tanto desde el punto de vista de gestión, por una parte de las infraestructuras y por otra de los tráficos que por ellas discurren.

La Comisión de la U.E. forzada por una sentencia del Tribunal de Justicia sobre la excepción que amparaba al ferrocarril para el cumplimiento del tratado de Roma, elabora la Directiva 91/440 sobre la organización y desarrollo de los ferrocarriles europeos, que marca el inicio de una nueva era ferroviaria, en un ambiente político-económico liberal.

Las reacciones en el ámbito europeo no se hacen esperar, pero con diferentes direcciones elegidas por los distintos gobiernos, todos ellos, agobiados por el déficit creciente de las Empresas ferroviarias, aunque con ópticas dispares a la hora de trasladar la Directiva a la legislación nacional.

Como ejemplos se traen a colación las privatizaciones en Suecia y en el Reino Unido, esta última radical y con fracaso posterior en el caso de la infraestructura.

La liberalización en Alemania se realizó aprovechando la reforma constitucional a que obligó la reunificación, ya que la empresa ferroviaria estaba definida en el texto constitucional, consistiendo en la separación de actividades tanto de infraestructura como de servicios de transporte como empresas independientes para bajo la única marca DB. La segregación en Italia de infraestructura y explotación en empresas públicas diferentes, el caso francés de no darse por aludidos en la aplicación de la norma o el caso español en el que se consideró transpuesta la norma por contemplarse en la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres los supuestos europeos y tener Renfe una contabilidad separada para cada Unidad de Negocio de las existentes en el momento.

La normativa tuvo poco efecto sobre el transporte ferroviario de mercancías, ya que no generó inversio-

nes en infraestructura que permitieran el desarrollo al que iba dirigida la norma, ni liberó a las Empresas públicas ferroviarias de las cargas financieras.

Concretamente en España el esfuerzo inversor durante la década se concentró en las infraestructuras que se dedicarían a la Alta Velocidad, con el eufemismo de las "altas prestaciones" para aquellos sitios donde se consideró que no se justificaba una línea dedicada al servicio exclusivo de viajeros volviendo al criterio decimonónico de las líneas mixtas que técnicamente no tienen ya ningún soporte. El otro sector en el que se ha hecho un esfuerzo importantísimo ha sido en el transporte masivo de viajeros para las áreas metropolitanas que presentaban problemas de congestión de tráfico viario aportando la alternativa del transporte ferroviario como solución para un desarrollo sostenible de las grandes ciudades.

Sin embargo el transporte de mercancías, desde la visión de las infraestructuras, se vio todavía más presionado.

Si hacemos historia, durante los años 60 y 70 el Banco Mundial obligó, con criterios economicistas de rentabilidad de líneas a medio plazo, al cierre de buena parte de la Red española con muchas líneas que ni siquiera se habían inaugurado como requisito previo para la concesión de ayudas para la modernización del ferrocarril español.

En la década de los años 80 y bajo el primer gobierno socialista se vuelve a plantear un importante cierre de líneas que se materializa en 1984 sin que los técnicos que avalaban estas medidas se cuestionaran la validez de los criterios que habían servido veinte años antes, siguiendo, con seguridad, el mandato político de no poder soportar económicamente la situación del sistema ferroviario, sin ahondar en otras razones que justificaran la situación, ni generar soluciones imaginativas de cambio, recordando quizá a otra escala, las razones técnicas que avalaron un siglo antes la elección del ancho de vía.

La inversión en carreteras durante esta década fue importante facilitando el transporte de carga con independencia de otras causas. La situación de inversión se ha mantenido hasta final del siglo XX.

¿Qué ha pasado con la explotación del transporte de mercancías durante este largo periodo? La empresa Renfe "monopolista" de la oferta, presionada por el déficit pero a la vez "obligada políticamente" a la prestación de un servicio universal, va planteando abandono de mercados ruinosos. Durante la década

de los años 70 se cierran al tráfico de mercancías el conocido como vagón completo, del orden de 400 estaciones de las 800 propuestas cuyos tráficos semanales no superaban *un vagón* y para lo cual era obligado mantener personal y plan de transportes. El resto fue abandonándose de forma gradual cuando el gestor de la infraestructura fue tecnificando la gestión del tráfico y por tanto eliminando personal de las estaciones hasta la situación, antes de la segregación en dos empresas, con 400 puntos de venta abiertos. Bien es verdad que a su vez la operación de transporte se fue tecnificando con apoyo informático importante lo que permitió una disminución de los activos de personal dedicados, sin que repercutiera en la presión sindical.

Ya en los años 90 se toman dos decisiones importantes para el transporte de mercancías.

La primera fue el abandono del tráfico conocido como paquetería, tanto el que se realizaba en trenes de viajeros (paquetería urgente) como el que disponía de trenes y estaciones específicas (estaciones Centro) incluido el transporte de Correos. La forma como se llevó a cabo, no mejoró espectacularmente la cuenta ya que se abandonó el fondo de comercio en manos de la competencia sin compensación ninguna y se redistribuyó el personal entre las restantes Unidades de Negocio existentes. El único aspecto positivo fue el mantenimiento de la paz social.

Similar solución fue la adoptada para la eliminación del conocido como vagón disperso (se entendía como tal la posibilidad de transportar mercancía en cantidad mínima para un vagón entre dos puntos habilitados para ese tráfico) aunque aquí la repercusión negativa de pérdida de ingresos y de mantenimiento de costes no fue tan llamativa.

Sin embargo en el primer caso si se habían abandonado las conocidas como Estaciones Centro, en el segundo no se cerraron las Estaciones de Clasificación de vagones que han mantenido un activo de personal poco productivo durante casi una década.

Además y de cara al negocio del transporte ferroviario de carga, la industria evolucionó rápidamente hacia necesidades de transporte a la carta y más que de transporte hacia necesidades logísticas globales que la Empresa Ferroviaria no fue capaz de aportar en muchos casos, ganando la partida la feroz competencia que ejerce el transporte por carretera.

La aportación al mercado del transporte de las soluciones posibles a través de la Red de transporte de

contenedores tuvo éxito en un largo periodo, estando hoy en fase de profunda transformación.

Si otros sectores industriales y de servicios han sufrido transformaciones con reconversiones en muchos casos traumáticas, el ferrocarril no ha participado en esta evolución en gran parte debido a la presión sindical ejercida por las centrales que apoyan su poder en la dimensión del sector, aunque en el caso de las empresas de telecomunicaciones (es un caso paralelo) si han evolucionado.

A pesar de todo ha habido una disminución continua de personal, no solo achacable a la externalización de servicios.

A partir de 2005 a través de la Ley del Sector Ferroviario se han separado en dos empresas independientes el Gestor de Infraestructura (ADIF) y la Empresa Ferroviaria Pública (Renfe-Operadora) habiéndose liberalizado el mercado del transporte ferroviario de mercancías, con aparición de un reducido número de empresas con escasa o ninguna aportación de tráfico sino mas bien intentando descremar el tráfico que ya realizaba Renfe y además ejerciendo presión sobre los poderes públicos para poco menos que obligar al reparto de los tráficos existentes con el derecho exhibido de haberse constituido en Empresas Ferroviarias. Se supone que la liberalización ampliaría el campo de actuación de las Empresas Ferroviarias que aportarían nuevos tráficos de nichos de mercado a los que el ferrocarril público no ha podido o no ha sabido acceder. No parece el planteamiento en España a día de hoy y las cifras de transporte ferroviario siguen año a año testimoniando la ineficacia de lo realizado hasta el momento.

3. Recetas españolas y europeas

Desde el punto de vista de la planificación por parte del Ministerio correspondiente, el Plan Director de Infraestructuras (1994) fue un importante esfuerzo que repercutió principalmente en las inversiones para el transporte público en las grandes ciudades, como hemos citado anteriormente, la Alta Velocidad y las autopistas y autovías ya que los criterios económicos utilizados para la selección de inversiones marginaron la posible modernización del transporte de mercancías por ferrocarril, aún cuando se habla de intermodalidad se puede ver muy orientada al transporte de viajeros. La consecuencia ha sido el abandono por parte

Evolución del tráfico de combustibles líquidos



de los poderes público del transporte de mercancías por ferrocarril, achacando en exclusiva la situación a la obsolescencia de la Empresa Ferroviaria y su modelo de gestión.

El siguiente esfuerzo de planificación se ha concretado en el Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte (2004) del que poco o nada concreto se ha podido sacar en estos años para el transporte de mercancías por ferrocarril, ya que desde luego la vuelta al término "coordinación del transporte" de los años 60 del pasado siglo o a la "tarificación por el uso de las infraestructuras" no puede decirse que sea un discurso moderno.

El Plan Sectorial Ferroviario no ha visto la luz y por tanto no está teniendo repercusión presupuestaria de cara a las necesidades del transporte de mercancías por ferrocarril. Mientras han transcurrido casi veinte años y Renfe en su parte de Mercancías como Negocio ha buscado fórmulas de penetración en el mercado y de incremento de la productividad con el fin de mejorar la cuenta de resultados propia y adecuarse a las exigencias de los sucesivos Contratos-Programa

con el Estado. A pesar de la libertad de precios para el transporte de mercancías los diferentes gestores del negocio han sacrificado una adecuación coste/precio ante la posible pérdida de volumen de transporte, sin justificación posible y sin rendir cuentas por ello.

Un segundo frente ha sido el de la especialización, en la conciencia de que el argumento de empresa universalista que atiende a todo se había demostrado ineficaz y habría obligado al abandono de ciertos sectores del mercado.

Aunque la especialización por grupos de tráfico ha sido convencional no ha impedido buscar Alianza Estratégicas con Operadores Logísticos, incluso creando Sociedades mixtas con el fin de adecuar la oferta a la demanda creciente de los clientes para el servicio integral puerta a puerta.

Como resumen de lo actuado en España podríamos decir que los planes estratégicos de los últimos veinte años han marginado el transporte de mercancías por ferrocarril que ha venido a ser la "pescadilla que se muerde la cola" es decir como el sector estaba en retroceso no hay posibilidad de priorizar inversiones específicas, entre otras cosas porque los planificadores no se han preocupado de buscar soluciones imaginativas que pudieran haber cambiado la tendencia.

La situación de Renfe-Operadora teniendo que competir en el mercado sin que previamente se le haya colocado en situación de competencia no parece lógica y de ahí la poca eficacia de los esfuerzos realizados en los últimos años, incluso los que han supuesto presión institucional sobre los poderes públicos, que han hecho caso omiso.

Como ejemplo el Ministerio de Fomento, en teoría, ha estado preparando el Plan Sectorial Ferroviario desde 2005, con la colaboración de los implicados reales o presuntos, al menos por lo que se refiere al transporte ferroviario de mercancías, pero solamente en julio de 2008 el Presidente del Gobierno anuncia tras un Consejo de Ministros que ha ordenado la preparación de lo necesario para la segregación del negocio de Mercancías en Renfe-Operadora, debiendo tenerlo preparado para el mes de Octubre. No ha habido nada al respecto. ¿Presión Sindical? ¿Falta de convencimiento de los técnicos o los políticos del Ministerio de Fomento que debían preparar el tema?, ¿Celos internos en la Administración porque al parecer la propuesta surgió del sector de Economía?

Evolución del tráfico de automóviles nuevos





Hayan sido estas u otras razones, la realidad es que lo que parecía iba a ser el principio de una nueva situación del transporte ferroviario de mercancías publico, que podría liberarse del lastre que supone compartir barco con los negocios del transporte de viajeros con los que nada tienen que ver, se han visto frustrados, una vez mas, por la indiferencia de la Administración o la irresponsabilidad, según se mire.

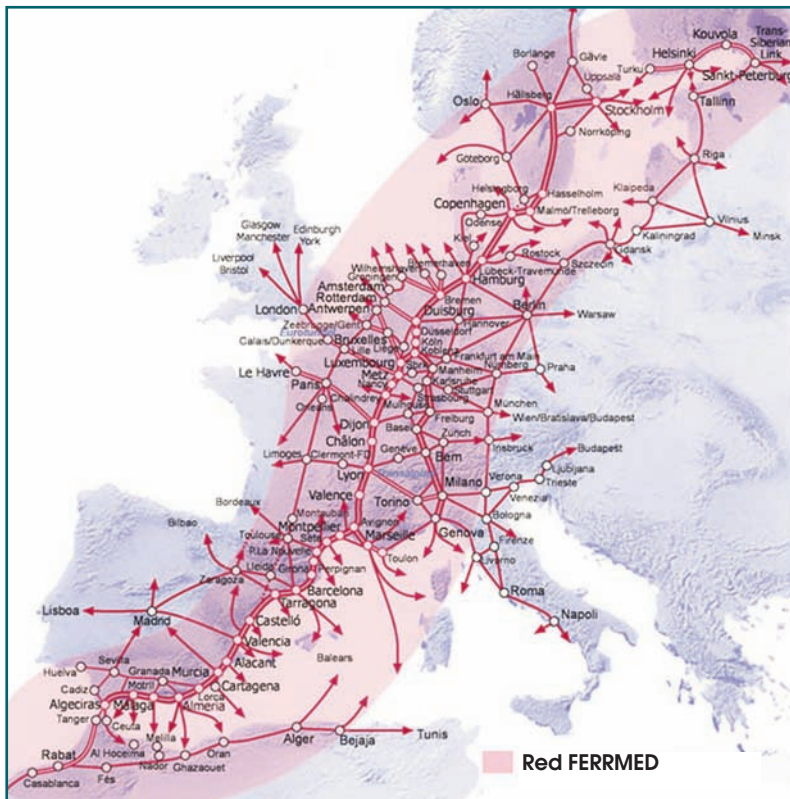
De sarcasmo se puede calificar el llamado "Plan de medidas urgentes para el impulso del transporte de mercancías por ferrocarril "en el que los técnicos han aglutinado, se supone que por la presión política, posibles inversiones ya comprometidas anteriormente, inversiones para la restitución de instalaciones de mercancías afectadas por las obras de las líneas de Alta Velocidad, el material tractor y remolcado cuya compra se habría decidido ya hace cuatro años y está una buena parte en servicio.

Se ha anunciado en el mes de Marzo de 2009 y a continuación ha habido cambio de gobierno.

Como resumen de la situación en España se puede concretar que:

- No ha habido voluntad política para potenciar el transporte de mercancías por ferrocarril.
- No ha habido inversiones dedicadas a facilitar el transporte de mercancías por ferrocarril.
- No ha habido interés empresarial para la utilización del ferrocarril, a pesar del discurso utilizado permanentemente para reclamar servicio ferroviario.
- No ha habido defensa técnica de la solución ferroviaria como alternativa importante para el transporte de mercancías por ferrocarril y en consecuencia el trabajo técnico se ha visto permanentemente mediatizado.

La Comisión Europea en la firme creencia de que la liberalización del mercado es vital para el desarrollo de la Unión, ha creado el marco regulador para el caso del transporte ferroviario al igual que ya se había hecho con otros sectores a través de la normativa



que ha ido constituyendo los que comúnmente se han conocido como “paquetes ferroviarios” intercambiando los conocidos Libros Blanco para el análisis de la situación y la propuesta de recomendaciones adecuadas para alcanzar el desarrollo sostenible,, para lo que se entiende como necesario el incremento ordenado y racional del transporte ferroviario en general y del de mercancías en particular. Con el desarrollo de las líneas exclusivas para la Alta Velocidad ferroviaria se ha planteado la necesidad de concentrar los esfuerzos de inversión comunitarios para lo que se han abierto análisis de “CORREDORES” que pudieran ser exclusivos de mercancías o como se definen en los últimos tiempos de “uso preferente” para el tráfico de mercancías.

Se han presentado un número importante de corredores a estudiar con financiación europea, habiendo definido la Comisión aquellas que considera de interés general en función de una serie de características basadas en: los volúmenes de transporte potencial, la interoperabilidad, la posible participación intermodal, etc. En este conjunto de corredores la presencia de la Península Ibérica es más bien escasa, achacándose al desinterés gubernamental y de los diferentes grupos empresariales, incluidos las Empresas Ferro-

viarias para ejercer la necesaria presión en las instancias comunitarias.

En este orden de cosas, la iniciativa privada ha presentado un proyecto de corredor bajo la marca FERRMED de Algeciras a Estocolmo con toda una trama de conexiones que como ejemplo en España conectaría todos los puertos de Andalucía y la fachada Mediterránea y que ha recibido ayuda de la UE para desarrollar el proyecto y recientemente ha sido respaldado por el Gobierno de España...

Es evidente el carácter utópico del planteamiento, sobre todo por lo que supone de inversión y por la falta de compromisos para la futura canalización de los tráficos. Las preguntas clave serán:

- ¿Quiénes invierten en las infraestructuras?
- ¿Quién o quienes comercializan los servicios?
- ¿Quién o quienes explotan el futuro corredor?

Para poner orden en estas cuestiones, se ha elaborado un borrador de Reglamento que se debate en el Parlamento Europeo. Difícil solución a corto plazo.

Como resumen de la situación europea se puede señalar lo siguiente:

- Se puede considerar concluido el proceso de liberalización del mercado del transporte ferroviario de mercancías.
- La complejidad de la definición de los futuros corredores que canalicen el tráfico de mercancías en la Unión Europea hace cada día mas difícil la toma de decisiones sobre las inversiones a realizar y sobre los modelos posibles de comercialización y explotación, mientras el transporte de mercancías por carretera crece de forma espectacular poniendo en peligro la efectividad de las medidas europeas que se tomarán no se sabe cuando. (El análisis y definición de corredores se ha extendido durante el último decenio.

4. Planificación de infraestructuras

El Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte define para cada modo las bases de planificación diferenciando dentro de cada uno los tráficos que es necesario atender.

Es evidente la importancia que se ha dado al sector ferroviario y dentro de el al establecimiento de una

Red de Alta Velocidad para los grandes corredores y de Altas Prestaciones para otros de menor demanda estimada, aunque establece que la red se diseñará para *tráfico mixto*. Es decir en una época en la que la especialización para el transporte se produce en las infraestructuras de todos los modos, el ferrocarril parece que se quiera repetir errores.

Si entre los objetivos a corto plazo estaba la definición de Red de futuro que podría haber dado pistas de por donde se pensaba desarrollar el transporte de mercancías por ferrocarril, no solo no se ha cumplido, sino que las actuaciones que se van poniendo en marcha indican que nadie está pensando en el asunto.

Entre las actuaciones a partir de 2009 la mas voluntarista es la de "extender progresivamente el cambio de ancho" que no solo no parece que se vaya a cumplir sino que las decisiones que se toman son erráticas y poco consistentes técnicamente como se refleja en el Plan Galicia o en el "tercer carril" de Barcelona a la frontera francesa.

Pero claramente los perjuicios irreparables para el transporte de mercancías por ferrocarril se están produciendo a nivel de proyectos en los que con frecuencia los técnicos tomas decisiones apresuradas sobre el diseño, bien sea por facilidad o por ahorro, sin valorar "los daños colaterales" que se producen para otros tráficos.

Los ejemplos son numerosos y el impacto ya se está produciendo sobre las infraestructuras de ancho convencional que se utilizan para el transporte de mercancías.

Desde la utilización de la traza actual para el nuevo proyecto generando discontinuidades para el transporte, utilización de terminales para otros usos o para satisfacer los compromisos políticos, hasta el desarrollo de nuevas terminales con escasa funcionalidad como es el reciente caso de PLAZA en Zaragoza donde se ha reproducido la terminal de hace un siglo pero dejándola en "fondo de saco" y aislada de la plataforma logística o el caso de Valladolid donde se desarrolla una nueva terminal en la variante pero no se proyectan espacios logísticos y se encajona entre un taller de reparación o construcción de material ferroviario y la factoría de soldadura de carril, con una funcionalidad precaria, por no hablar de la vía única en la línea de Levante y otras lindezas. Todo ello sin contar las múltiples nuevas variantes que se construyen aumentando de forma considerable las rampas

existentes en el antiguo trazado, disminuyendo la productividad de los medios a igualdad del resto de los parámetros.

Se puede pensar que los técnicos se consideran en posesión de la verdad y creen que sus decisiones son las adecuadas en cada momento, tomadas en muchos casos sin los datos suficientes, sin la opinión autorizada de los futuros usuarios. En el peor de los casos podríamos pensar en que los proyectos son el fin en si mismos y no la utilización de las infraestructuras por quienes tienes que competir en el mercado y en caso extremo, pero no descartable que quienes están proyectando no tienen ningún conocimiento del transporte de mercancías y que de esa ignorancia nace el desprecio, que se traduce en una pésima gestión de los recursos públicos.

No obstante hay una constante de mediatización de los técnicos por parte de los presuntos expertos políticos que marcan las directrices y valoran las soluciones en función de los intereses espurios del momento, ajenos al beneficio que produzcan las obras que se proyectan y realizan.

Nada que ver con la visión de futuro de nuestros antecesores en el proyecto y construcción del ferrocarril, de lo que podemos poner como muestra, entre otros muchos ejemplos, la estación de Atocha en Madrid que sin sufrir excesivas modificaciones llegó a soportar 500 circulaciones diarias, antes de sufrir la transformación para recibir el AVE de Sevilla, con un enclavamiento hidráulico y sin prácticamente incidencias. Tampoco debían andar sobrados de presupuesto, si a eso vamos.

5. El tiempo en el desarrollo del sistema ferroviario

Las decisiones para la puesta en valor de infraestructuras de transporte son de larga maduración, ya que el volumen de inversión necesario requiere una definición clara de lo que se necesita, una evaluación de los beneficios a obtener y de los costes que supone, una priorización en la selección de infraestructuras, la realización de proyectos que integren todas las necesidades y la ejecución material que también requiere su tiempo.

Si pensamos en la operación de transporte tampoco se transforman las empresas de hoy para mañana, sino que hay que definir los objetivos que respondan a las necesidades estratégicas nacionales y que se inte-

gren en los objetivos supranacionales, buscar las fórmulas societarias o empresariales que mejor se adecuen a los objetivos fijados, movilizar a los agentes implicados para la formulación de los sistemas de comercialización definir las necesidades de medios materiales y humanos para la realización del transporte, establecer las fórmulas idóneas de financiación y contratación para que se pueda realmente situar al ferrocarril en el sector de mercado que le puede corresponder, principalmente el de transporte de mercancías, en el que el tiempo transcurre en su contra en tanto en cuanto no hay una línea política de continuidad en el largo proceso que exige el cúmulo de actuaciones necesarias.

Es decir, sería obligado un pacto de Estado, al que tan reacios son los políticos en nuestro país, que garantizara la continuidad, principalmente por lo que afecta a las infraestructuras y servicios en el transporte de mercancías.

Como dice la última versión del Libro Blanco Europeo (2001): *es la hora de la verdad*.

6. Peculiaridades del transporte de mercancías por ferrocarril

Para justificar la existencia natural del ferrocarril se suele poner un ejemplo en que el aumento de camiones en un recorrido determinado, saturaba la carretera, los vehículos circulaban a escasa distancia los unos de los otros y a la misma velocidad y se concluye que aquello era el tren. Ese parece ser el empeño hasta nuestros días de variados sectores. Si vemos la congestión de las carreteras, ¿Por qué esas mercancías no van en tren?

El ejemplo escolar que solo pretendía o al menos así se suele interpretar, demostrar la mayor eficiencia del ferrocarril, en unas condiciones determinadas, se utiliza como arma arrojadiza contra la gestión ferroviaria como si no hubiera otras condiciones para transportar por ferrocarril. Para ese ansiado trasvase de mercancías de la carretera al ferrocarril hacen falta condiciones de infraestructura y por supuesto áreas específicas de concentración y dispersión de la mercancía, amen de sistemas de comercialización adecuados al mercado. Esa clave que es el mercado no se analiza o se considera que será la Empresa Ferroviaria la que lo logre y además lo atenderá con mejores condiciones de calidad y precio que la competencia, dando por supuesto una vez mas que las mer-



Estación de clasificación.

cancías pasaran de la carretera al ferrocarril como por arte de magia, mientras que nadie hace nada en la dirección de favorecer ese trasvase.

Las **empresas**, abandonando la producción integral, disminuyendo cuando no eliminando, los stock en fábrica, vendiendo productos a medida, en cualquier parte de mundo.

El **cliente**, ha desarrollado un nivel de exigencia alto en la calidad del producto a recibir, en la fiabilidad de las entregas y en el precio a pagar, procurando tener un interlocutor único en el proceso logístico puerta a puerta, coincidiendo en ello con los fabricantes.

Terminal intermodal de Morrat (Barcelona).





Terminal intermodal "Plaza".

El **ferrocarril** necesita para su funcionamiento eficaz una "masa crítica" que permita poner en marcha trenes entre un origen y un destino determinado, a precio competitivo.

La respuesta de logística integral le resulta difícil al ferrocarril, todavía en muchos casos, como empresa pública, necesitando la externalización de diferentes eslabones de la cadena, con una capacidad alta de gestión del conjunto.

En nuestro país, además, hay pocas industrias que generen cantidad suficiente de producto a transportar para alcanzar por sí solas la "masa crítica" necesaria para el transporte ferroviario.

Impulsado por las necesidades de avituallamiento militar en lugares dispersos aparece a mitad del siglo XX el CONTENEDOR como elemento de transporte

que permite el uso sucesivo de diferentes modos sin manipulación de la mercancía y la llegada a destino de las cantidades necesarias reguladas por el número de contenedores.

Casi inmediatamente se pretende su normalización en medidas y características, siendo los de mayor uso los de 20' y 40' aunque además se usaban los 30' y alguna naviera con un volumen importante de ellos fabricó los de 35'.

Pero el mercado exigió soluciones a medida y aparecieron "cajas móviles" como recipientes adaptados especialmente al vehículo de carretera y contenedores de medidas diferentes, no solo en longitud (45', 48' y hasta 53') sino en las alturas que eran de 8' para aparecer 9 1/2', 10', etc.

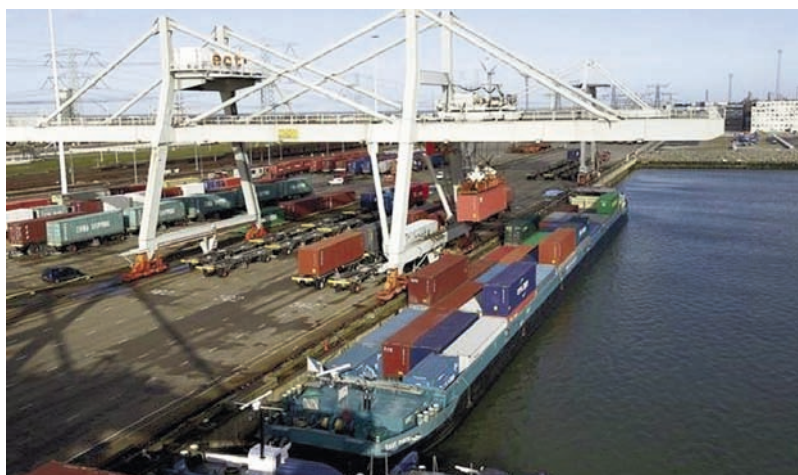
El rápido desarrollo del contenedor sobre todo en los transportes intercontinentales, llevó aparejada la necesidad de transporte terrestre de distribución desde los principales puertos del mundo hacia lugares de destino de las mercancías o su concentración desde los puntos de fabricación a puerto de salida.

En este sector el ferrocarril ha tenido, al menos en Europa un papel importante ya que los volúmenes que se manejan en los puertos y las distancias de las zonas de distribución y consumo si permiten una eficacia competitiva del transporte ferroviario.

No obstante, algo ha faltado en el planteamiento del ferrocarril para el transporte de contenedores, que no ha sido capaz de absorber, a pesar de tener crecimientos espectaculares, el incremento de las necesidades de transporte que prácticamente han ido a parar a la carretera. Esta falta de adaptación al mercado, con independencia de otras razones infraestructurales, y de operación ha hecho saltar las alarmas en Europa que, como es habitual, ha desplegado toda la capacidad de estudio y la fuerza normativa para intentar reconducir la situación como solución para el desarrollo sostenible que se necesita.

La INTERMODALIDAD que se define como el uso de distintos modos de transporte, sin manipulación de la mercancía, asegurando el servicio puerta a puerta, se ha llegado a considerar en momentos de exaltación del transporte de contenedores como un modo independiente de transporte, pero la realidad es otra bien diferente.

- Las terminales de transferencia modal son puntos de gran "rozamiento" de la cadena logística y "tierra de nadie" en la gestión del conjunto.



Terminal portuaria.



Estación intermodal.

- No se ha desarrollado el derecho del transporte intermodal, generando inseguridad jurídica en los clientes ante las averías o pérdida de contenedor o mercancía.
- Los precios ofertados se producen por soldadura de los de cada modo y terminal sin un análisis de costes pormenorizado del conjunto del transporte.
- No han aparecido **Operadores Logísticos Intermodales** que se responsabilicen del conjunto de la cadena.

En los últimos años y ante una palabra tan gastada como la intermodalidad, alguien en el éxtasis del pensamiento profundo sobre el transporte, ha puesto en circulación una nueva palabra ¡COMODALIDAD! Para definir el uso eficiente de cada uno de los eslabones de la cadena logística, queriendo con ello plasmar la solución a la sostenibilidad desde la óptica del transporte.

¿Pretende plantear la coordinación entre modos? Esta fórmula ya se usó en España en los años 50 del pasado siglo y vuelve a aparecer en el PEIT.

¿A alguien se le volverá a ocurrir inventar el "canon de coincidencia"? o es más o menos la euroviñeta.

Entre las peculiaridades del ferrocarril no es la menos relevante, el material de transporte. En tanto en cuanto los otros modos han evolucionado de forma espectacular:

- La carretera aligerando el peso de los vehículos para incrementar la capacidad de carga, mejorando el rendimiento de los motores, e implemen-

tando los vehículos con equipos de ayuda a la conducción;

- El marítimo, aumentando la capacidad de los buques, incrementando la velocidad y automatizando las operaciones de carga y descarga.
- El ferrocarril ha evolucionado muy poco en lo que a material de transporte de mercancías se refiere.

Anclado en las tesis sobre la seguridad del transporte, poco creíbles hoy en día, no ha invertido en investigación para la evolución de los vagones o las locomotoras y ni siquiera se plantea el uso de nuevos materiales para la construcción de vagones que permitieran un aligeramiento de las taras y un incremento de la productividad de los vehículos. Tampoco el Gestor de Infraestructura evoluciona en cuanto a la capacidad portante de la vía, con autorización para 22,5 Tn/eje, mientras que el resto de Europa estudia 25 Tn/eje y los efectos que podrían tener las 30 Tn/eje.

Curiosamente la evolución en el uso de materiales ligeros en el ferrocarril si se ha hecho para el transporte de viajeros sin que se hay asociado la robustez de los vehículos con la seguridad.

La investigación por lo que a locomotoras se refiere no ha avanzado, si es que lo hace, al ritmo de lo que ha ocurrido con los elementos tractores en otros modos.

Los programas europeos de ayuda a proyectos de I+D+i, han tenido y tienen muy poco eco en los ámbitos ferroviarios de mercancías, circunscribiéndose casi en exclusiva al mundo universitario con ridículas cola-

Transporte de contenedores.





boraciones de los operadores ferroviarios o de la industria del sector.

7. ¿Alguien tomará decisiones?

El poliédrico modo de transporte ferroviario necesita que se tomen decisiones de gran calado y otras de menor cuantía, pero todas importantes, si de lo que se trata es que el ferrocarril adquiera un papel importante en el transporte de mercancías de cara a la sostenibilidad. Y sobre todo son URGENTES.

Las decisiones sobre INFRAESTRUCTURA le corresponden al Estado pero deben ser consensuadas con las Comunidades Autónomas para que pueda haber coherencia y agilidad en el desarrollo.

Terminal de automóviles del puerto de Barcelona.



Estas decisiones deben comenzar en la planificación específica para el transporte de mercancías por ferrocarril definiendo la Red Troncal y todo lo necesario para que resulte eficaz para conseguir los objetivos planteados. El siguiente paso debe ser la elaboración de los proyectos necesarios derivados de la planificación sean de nuevas infraestructuras: variantes, accesos a puertos, etc, sean de mantenimiento, mejora de la parte de Red actual que se defina tanto por lo que se refiere al estado, como a las prestaciones (gálibos, rampas y pendientes, carga por eje, etc.) Por último y es el nudo gordiano, presupuesto y calendario de desarrollo, cuidando la periodificación que permita la puesta en valor de trayectos completos con posibilidad de resultados tangibles.

Las PLATAFORMAS LOGÍSTICAS como modos de intercambio modal y a la vez de áreas de actividad de valor añadido no han merecido hasta ahora ninguna atención de los Poderes Públicos, siendo en muchos casos iniciativas privadas a las que incluso se les ha obstaculizado, por el volumen necesario de inversión, el acceso ferroviario.

Las decisiones sobre este ámbito son complejas porque los intereses estatales, autonómicos, locales y privados pueden ser contrapuestos, pero no exime de responsabilidades y exige colaboración decidida de todos. La ubicación, el diseño funcional, la participación en la inversión y la explotación eficaz, tecnificada y de bajo costo son todos los aspectos de lo que debe ser la Participación Público Privada para evitar el despilfarro de recursos que de otra forma se produce y propiciar el posible incrementos del transporte ferroviario.

Decisiones mas cercanas son las que exige el cambio rápido del MODELO DE GESTIÓN teniendo en cuenta que la Renfe, única del siglo pasado, ya no existe y que la "INTEGRIDAD SOCIETARIA", reclamada por los Sindicatos no puede tener futuro ante aspectos poco integrables, ni siquiera territorialmente como son los negocios que actualmente se atienden,

El negocio del transporte de mercancías, para desarrollarse en el mercado liberalizado, necesita independencia y gestores con visión de negocio y responsabilidad sobre resultados que ahora no tienen. No hay que olvidar la necesidad de un cambio normativo profundo sobre las funciones del personal, ancladas en el trabajo del siglo pasado y sin relación con la actual tecnificación. No tiene nada que ver con la titularidad del capital con el que se constituya la sociedad.



Estación de Port-Bou.

Sobre las Alianzas Estratégicas que se han ido formando en el negocio de mercancías de Renfe y que han dado lugar a Sociedad Anónimas, pequeñas, en las que los socios poco o nada han aportado de lo que se esperaba para el crecimiento del transporte ferroviario y en las que los propios gestores no han creído y por tanto no han impulsado, llegando incluso a nivel operativo a constituirse en competencia. Debe hacerse una planificación de desarrollo y fortalecimiento o bien abandono evitando la pobre imagen que se da en el mercado y el escaso papel que tienen en el desarrollo del tráfico.

Podrían llegar a ser la base de la segregación de las actividades con personal y material propios.

Las presuntas alianzas que se están produciendo en los últimos años con algunas Empresas Ferroviarias de reciente implantación solo pueden conducir a la pérdida de tráficos fagocitados por los presuntos socios o a denuncias por restricción de la competencia de los no agraciados en el sorteo de dádivas.

Las EMPRESAS FERROVIARIAS que mariposean en el mercado del transporte de mercancías, al que han accedido en la mayor parte de los casos sin mercado

concreto al que dirigirse deberán tomar las decisiones propias que definan su futuro, ya que parece que en la Península no hay "masa crítica" para tantos operadores si el mercado no crece, es decir, si no hay trasvase de otros modos aportado por estos "ágiles y emprendedores empresarios" que se han incorporado para ganar dinero en el ferrocarril de mercancías.

Transporte de carbón en vagón construido con nuevos materiales.



El caso de la liberalización de las comunicaciones es ilustrativo: la aparición de muchos operadores y el crecimiento del mercado se produjeron pero después de los años el mercado está estabilizándose y han desaparecido muchos de los iniciales operadores.

La INDUSTRIA FERROVIARIA especializada en material de mercancías está formada por pocas empresas y pequeñas, con poca capacidad financiera y donde solo alguna tiene capacidad de investigación e innovación con personal técnico especializado. Las decisiones si se quiere tener industria debe ir en la línea de alianzas con grandes grupos europeos que permitan la construcción y el mantenimiento a bajo coste que demanda el mercado y que probablemente solo se genera con economía de escala.

Corresponde al Gobierno tomar las decisiones adecuadas para establecer el órgano de Regulación del Mercado que establece la ley evitando ser juez y parte como ocurre en la actualidad, con las funciones ejercidas por organismos implicados en la gestión.

8. Conclusiones

- El poder político no ha demostrado a lo largo del tiempo ningún interés por el desarrollo del transporte ferroviario de mercancías, acusándose más esta tendencia, si cabe, en la última década.
- La pertenencia a las instituciones europeas y la corresponsabilidad en la elaboración de las normas y recomendaciones de la Comisión no es asumida a nivel nacional donde la toma de decisiones responde a otros criterios.
- La participación de los técnicos en la preparación de la toma de decisiones está mediatizada por la

presión de los planteamientos políticos o la exigencia económica. Se ha abandonado, por los técnicos, el papel, ejercido en otras épocas, de influencia en la Sociedad a través de la búsqueda de soluciones imaginativas para los problemas, que se presentan.

- Es urgente el pacto institucional (estado, comunidades y municipios) y el pacto social (partidos y sindicatos) y el cambio de actitud empresarial para confiar y poner los medios necesarios para poder hacerlo en el transporte de mercancías por ferrocarril.
- Desarrollar en el ámbito europeo los corredores para el transporte de mercancías abandonando las ambigüedades de los tráficos compartidos con la alta velocidad.
- Impulsar proyectos de I+D+i para la transformación del parque de material de mercancías comenzando por los ejes de ancho variables y por los tipos de vagones y locomotoras que sean susceptibles de hacer tráfico sobre el resto de Europa.
- Si esto u otras cosas parecidas no ocurren habrá que darle la razón a un antiguo ferroviario que comparaba la Renfe con un elefante, con buena base de apoyo, de tal manera que el animal se puede morir de pie y acartonarse o momificarse y nadie se dará cuenta de la muerte hasta que ocurra un terremoto y los restos se pulverizan.
- En el mes de junio de 2009 se ha anunciado la elaboración inmediata de un Plan Estratégico dedicado a las MERCANCÍAS, en su vertiente ferroviaria, tanto por lo que se refiere a las infraestructuras como al transporte.

Habrà que seguir confiando en que esta vez si va en serio. ♦

Referencias:

-Plan de desarrollo económico y social-Transportes - Comisaría del Plan. 1972-1975
 -Staggers Rail and Motor Carrier Acts of 1980
 -Plan Director de Infraestructuras- Ministerio de Obras Públicas y Transportes- 1994.
 -PEIT-Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes. Ministerio de Fomento-2004.
 -Régimen Jurídico del Transporte por Ferrocarril. Juan García Pérez. FFE (Fundación de los Ferrocarriles Españoles) y MARCIAL PONS - 1996.
 -Modelos organizativos en el sector ferroviario europeo. FFE y RENFE -2007
 -Reformas y políticas liberalizadoras del ferrocarril: El nuevo escenario en la Unión Europea. Rodolfo ramos Melero- FFE.- 2004

-LEY39/2003 de 17 de noviembre del Sector Ferroviario.
 -REAL DECRETO 2387/2004 de 30 de diciembre por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario.
 -Estatutos de RENFE Operadora y ADIF. Diciembre de 2004.
 -Directiva 91/440
 -Directivas 95/18 y 19
 -Libro Blanco de la Comisión de 30 de julio de 1996. "Una estrategia para la revitalización de los ferrocarriles comunitario
 -Directivas 2001/12, 13 y 14
 -Libro Blanco del Transporte 2001
 -Directivas 2004/49 y 51
 -Comunicación de la Comisión: "Por una Europa en movimiento- Movilidad sostenible para el

continente. Examen a mitad de recorrido del Libro Blanco publicado en 2001 por la Comisión Europea"
 -TRANSPOT COMBINÉ. Audition des organisations et des entreprises de transport combine. CEMT- 1995.
 -Libro Verde de Intermodalidad. Colegio de ICCyP 2005
 -Logística y Transporte de Contenedores. Alberto Camarero Orive y Nicoletta González Cancelas. Fundación Agustín de Betancourt. 2006.
 -Cadenas Integradas de Transporte. Alberto Camarero Orive y Nicoletta González Cancelas. Fundación Agustín de Betancourt. 2005.
 -Libro verde de los sistemas inteligentes de transporte de mercancías. Colegio de ICCyP - 2007