

El 70% de las redes del AVE serán usadas por trenes de mercancías

El tren transporta menos del 3% de la carga que se mueve por España. Pero la revolución ferroviaria para recuperar el terreno perdido está a punto de comenzar. Tras tres años de liberalización que han atraído 10 nuevos operadores, se pone en marcha un plan de Fomento de 5.000 millones, cuya medida estrella es incluir líneas del AVE entre los 7.000 kilómetros de vía que emplearán los trenes de mercancías.



El 70% de las redes del AVE serán usadas por trenes de mercancías. Convoy de mercancías operado por Renfe. -

Cinco Dias Antonio Ruiz del Árbol - Madrid - 05/01/2009

Al menos tres de las nuevas líneas de alta velocidad ferroviaria que se construyen en este momento en España están siendo diseñadas e implementadas con criterios técnicos que permitirán a su propietario, la empresa pública Adif (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias), programar tráficos mixtos para su futura explotación. Esto es, que por las nuevas vías circularán de manera ordenada, pero indistinta, tanto trenes de pasajeros como composiciones de mercancías.

Esta decisión es una de las principales novedades que el Ministerio de Fomento ha incorporado a su nueva política para relanzar en España los tráficos ferroviarios de mercancías, y que se ha traducido en la aprobación de un plan de actuaciones dotado con una inversión de 5.000 millones de euros.

Fuentes cercanas al departamento de Magdalena Álvarez han explicado que al menos tres de las nuevas líneas de alta velocidad que se construyen actualmente en España, el AVE de Extremadura, la Y Vasca y las actuaciones sobre diversos puntos el Arco Mediterráneo, se despliegan con criterios técnicos que permitirán el tráfico mixto.

En el plan elaborado por Fomento se prevé como objetivo principal la creación de una 'red básica de transporte de mercancías' que, en primer término, estará integrada por 'las líneas ferroviarias convencionales en aquellos corredores que, al ponerse en servicio las líneas de alta velocidad, puedan dedicarse preferentemente al tráfico de mercancías'. En segundo término, y esta es la gran novedad, Fomento prevé incluir en la red básica de mercancías 'las líneas de alta velocidad en aquellos trayectos donde sea posible hacer compatible el tráfico de viajeros y el de carga'. El propio Fomento estima que este tráfico mixto podrá ser factible en 7.000 kilómetros de una red de vías de altas prestaciones que hoy cuenta con una longitud de 10.000 kilómetros, es decir, en el 70% del total.

En un documento de Renfe, el principal operador de carga por ferrocarril español, señala que la incorporación del nuevo material rodante de carga que ha comprado, sumado a la creación de la red básica de transporte de mercancías, permitirá alcanzar velocidades punta para las composiciones de carga de 140 km/h. Hoy, la velocidad media de este tipo de tráficos es de 30 km/h.

Este sistema de transporte, las mercancías por ferrocarril, es la auténtica Cenicienta de los esquemas logísticos en España. Según un reciente informe elaborado por Fomento, el tren transportaba en nuestro país en el año 1970 el 11,8% de las cargas, frente al 59% que era distribuido por la carretera. En el año 2004 el tren había perdido cuota de mercado hasta caer al 2,6% mientras que los camiones se habían aupado hasta el 86,1%. En los últimos cuatro años la tendencia no ha variado y el tren sigue llevando menos del 3% de las mercancías totales.

Estrategia de compras adaptada al tráfico mixto

La apuesta de Fomento en favor de incluir las líneas de alta velocidad en la red básica de los tráficos de mercancías exige una adaptación de la política de compras de Renfe para esta actividad. La operadora tiene presupuestada una inversión de 482 millones. Pero todas las adquisiciones y modificaciones del material están hechas sobre la previsión de que sólo se utilizarán líneas de ancho Renfe y no de ancho internacional UIC como exigen las infraestructuras del AVE.

El resultado de la actividad de carga de Renfe durante los seis primeros meses de 2008 ha sido contradictorio. En el lado positivo, es el primer periodo en la historia de la compañía en que consigue un resultado operativo positivo, por encima de los 8 millones. En el lado negativo, el número de toneladas transportadas cayó un 6%, las toneladas por kilómetro descendieron un 1,7% y en los tráficos internacionales los descensos fueron superiores al 10%.

Esta evolución dispar se explica por el cambio de estrategia en el que se ha embarcado la empresa. Renfe ha ajustado su operación para expandir su actividad de carga para un solo cliente, en detrimento de los transportes multicliente.

En 2006 el tráfico multicliente supuso el 63% de su actividad y en 2007 se redujo al 32%. Por el contrario el tráfico para un solo cliente pasó de ser el 18% de la actividad a expandirse hasta el 51%.

Medidas para lanzar la carga

1. Liberalización del sector. La primera gran medida para relanzar el tráfico de mercancías en España fue adoptada hace ahora tres años, en enero de 2005, con la desregulación de la actividad. Desde entonces 10 operadores ferroviarios compiten o colaboran con Renfe en la operación de los tráficos de carga. Como último hito, el pasado mes de diciembre la filial británica Euro Cargo Rail, del gigante alemán DB, realizó su primer servicio entre Barcelona y Zaragoza.

2. El plan de Fomento. El ministerio que encabeza Magdalena Álvarez presentó el pasado 26 de diciembre el plan para potenciar el transporte de mercancías por ferrocarril que prevé una inversión cercana a los 5.000 millones de euros. Su medida estrella es la incorporación de algunas líneas del AVE a la red básica del transporte de mercancías. Pero hay varias más. Entre otras, el acondicionamiento para mercancías de los corredores liberados del tráfico de pasajeros; la construcción de variantes en las grandes ciudades para que los trenes de carga no tengan que ceder el paso a los trenes de cercanías, o la modernización de las conexiones ferroviarias con los puertos.

3. Trenes de 1.000 metros. Una de las iniciativas más vistosas para potenciar el transporte de mercancías por tren es la adaptación de las estaciones y las líneas para que puedan admitir tráficos con trenes de carga de hasta mil metros de longitud. Para que tales composiciones sean viables es necesario alargar los apartaderos y cambiar las señalizaciones, entre otras iniciativas.

4. Mantener la tarifa. El Gobierno ha decidido que, para potenciar esta alternativa de transporte, durante el presente ejercicio de 2009 se mantendrán las mismas tarifas que en 2008 para los servicios que presta Adif en sus terminales de mercancías. Renfe también congelará sus precios en la división de carga.