

Liberalización del transporte de mercancías por ferrocarril: una visión cinco años después

Francisco Martínez Serra

Profesor Asociado, UPC/ETSEIAT, España

Francesc Astals

Profesor Titular, UPC/ETSEIAT, España

RESUMEN

Aunque la liberalización del transporte de mercancías por ferrocarril en España es una realidad formal desde noviembre de 2003, no fue hasta 2006 que la primera operadora privada completó todos los trámites y estuvo en disposición de operar trenes. Hasta la fecha sólo cinco empresas han cumplido todos los requisitos y sólo tres parecen que tengan políticas activas sobre sus tráficos.

Cabe preguntarse ¿por qué después de todo este tiempo, y tras las expectativas iniciales generadas, el resultado es tan poco alentador? Las razones de esta situación habría que buscarlas en diversos factores propios y de ámbito europeo. En primer lugar, en Europa en general (y en España en particular) es prácticamente imposible competir con el transporte por carretera, sector que sigue sin internalizar gran parte de sus costes, y que se ha convertido en un lobby de grandes dimensiones, muy influyente en las políticas europeas de transporte. A esta situación hay que sumar el papel que han tomado las antiguas empresas estatales que, siendo todavía empresas públicas, han actuado de acuerdo con una estrategia a fin de mantener su situación de privilegio.

El presente trabajo, después de hacer una exposición de la historia reciente y de la evolución del sector y su marco legal de referencia, se efectúa una somera visión de la situación actual de las nuevas empresas cinco años después del inicio del proceso de liberalización.

También se reflexiona sobre la importancia que tiene la liberalización como herramienta para conseguir que el ferrocarril en España alcance cuotas de mercado acordes con un modelo de desarrollo en línea con la política explicitada en el Libro Blanco de los transportes en Europa y que tenga en cuenta los costes reales del transporte.

1 INTRODUCCIÓN

El transporte ferroviario tuvo no sólo la hegemonía si no el casi monopolio del transporte de mercancías hasta la década de los 50 del siglo pasado. Pero desde entonces, ha ido contemplando como su cuota de mercado iba disminuyendo progresivamente hasta llegar a unos valores que, si bien interesantes en términos absolutos, son mínimos al compararlos con los de la actividad del transporte de mercancías por carretera.

Aunque de forma menos acusada que en España, esta situación de declive ha sido parecida en todos los países de la Unión Europea, en la que la cuota de mercado del ferrocarril en el transporte de mercancías ha ido decreciendo, pasando de 283.000 millones de toneladas·km, que representaban el 21,4 % en 1970 a 241.000 t·km en 1998 que equivalían al 8,4% del transporte terrestre de mercancías (L. BLANCO, 2001).

Un Libro Blanco anterior (L. BLANCO, 1996) sobre estrategias para la revitalización de los ferrocarriles comunitarios, tanto de cara al transporte internacional de mercancías como al cabotaje de los mercados interiores incide en la liberalización del sector a las fuerzas del mercado. Finalmente, el Libro blanco sobre la política europea de transportes (L. BLANCO, 2001) se plantea alcanzar, en el año 2020, un aumento de cuota de mercado del 8 al 15 % en el tráfico de mercancías y, con este objetivo, se decide la apertura de los mercados ferroviarios a una competencia regulada.

2 LA SITUACION A FINALES DE 2004

A raíz de las orientaciones reflejadas en el Libro Blanco de transportes “La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad” la Comisión propuso una serie de medidas, llamadas “*segundo paquete ferroviario*” con las que se pretendía reforzar la seguridad (2004/49/CE), la interoperabilidad (2004/50/CEE) y la apertura del mercado del transporte ferroviario de mercancías (2004/51/CE). Asimismo se establecía el marco para la creación de la Agencia Ferroviaria Europea (CE 881/2004) A partir de 2004, la Comisión Europea ha iniciado el llamado “tercer paquete ferroviario” que cerraría la legislación europea en este campo.

2.1 El caso de España

Consecuencia de ello, se aprueba en España la ley del Sector Ferroviario (LEY 39/2003), en la que se establece la clara separación entre el ámbito de las infraestructuras y el de las operaciones y la progresiva apertura del sistema ferroviario a la competencia, en el transporte de mercancías primero y, más adelante, de pasajeros y que establecía, además, las bases del desarrollo de las consiguientes normativas y reglamentos.

Especialmente significativos son el Reglamento del Sector ferroviario, RD 2387 2004 de 30.12 y las órdenes ministeriales: OM 898 de 2005, que establece los cánones ferroviarios, OM 897 de 2005, sobre la declaración de la red y la adjudicación de la

capacidad, OM 233 de 2006, sobre la homologación del material rodante y la OM 2523 de 2006 sobre los títulos y las habilitaciones de personal ferroviario. Por todo ello, en España, para tener la capacidad de mover trenes propios en la *Red Ferroviaria de Interés General* (REFIG), es necesario poseer la licencia de operador ferroviario, y el certificado de seguridad correspondiente, entre otros.

Este largo proceso administrativo culmina el 11 de julio de 2007. Ese día, los trenes de Acciona Rail Service que transportaban carbón desde el puerto de Gijón hasta la central térmica de La Robla (León) inauguraron una nueva etapa en el ferrocarril español, ya que se realizó el primer servicio desarrollado íntegramente por una operadora alternativa a Renfe. El mes de febrero del mismo año otra operadora privada, Continental Rail, había dado tracción a un tren comercial de contenedores que hacía el servicio que unía Valencia-Fuente de San Luis con el puerto seco de Coslada en Madrid. A principios de 2008, Comsa Rail Transport empezó su andadura con el primer tren de clinker entre el puerto de Gijón y la fábrica vallisoletana de cemento La Parrilla, y Tracción Rail, su primer transporte como operadora privada de biodiésel en el sur de España.

EMPRESA	GRUPO	Licencia operación	Certificado Seguridad¹
Renfe Operadora	--	10/2005	06/2006
Comsa Rail Transport	Comsa	10/2005	06/2007
Continental Rail	ACS	10/2005	11/2006
Acciona Rail Services	Acciona	03/2006	12/2006
Activa Rail2	Transfesa	07/2006	No
Tracción Rail	Azvi	07/2006	02/2008
EuskoTrenBideak	--	08/2006	No
ArcelorMittal Siderail	Arcelor	09/2007	No
EWSI4	EWSI	01/2008	06/2008
Logitren Ferroviaria	Torrescámara	05/2008	No
Fesur	Gallardo	06/2008	No
FGC Mobilitat	--	12/2009	No
Alsa Ferrocarriles	ALSA	En trámite	No

Tabla 1. Operadoras de transporte ferroviario en España, por orden de fecha de concesión. Fuente elaboración propia a partir de ADIF, CARRIL y VIA LIBRE)

Notas: ¹ Fecha de concesión del certificado de seguridad del primer tramo de red REFIG

² Desde julio el 55% de esta empresa ha sido adquirido por DB Logístics, propietaria asimismo de EWSI.

³ Existe un acuerdo para la realizar la tracción con Renfe Operadora.

⁴ Se trata de una homologación de licencia europea. El nombre comercial de la empresa es Euro Cargo Rail Spain

3 EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL EN ESPAÑA

A partir de la década de los 60 del siglo pasado, la cuota de mercado del transporte de mercancías por ferrocarril ha ido sufriendo un constante declive por diversas razones que han sido bien estudiadas (ver, por ejemplo, Barreiro, 2009). Esta decadencia ha sido menos acusada en casi todos los demás países de la UE, y en particular en los países del Este, incorporados más tarde en la UE.

En el caso español, el transporte ferroviario de mercancías pasó, tal como señala Barrero (2009) “... de poco más de 31 millones de toneladas de mercancías que ya habían sido transportadas por ferrocarril en el año 1930...[y]...que no superan esta cota hasta el año 1951 y que luego, en su cima más alta –que es la que se logra en 1974-, aún no supera más que por poco los 51 millones de toneladas.” Y a partir de entonces ha ido decreciendo hasta estabilizarse alrededor de 30 millones de toneladas, lo que significa una reducción de la cuota de mercado tal como se muestra, para los últimos 15 años, en la figura 1.

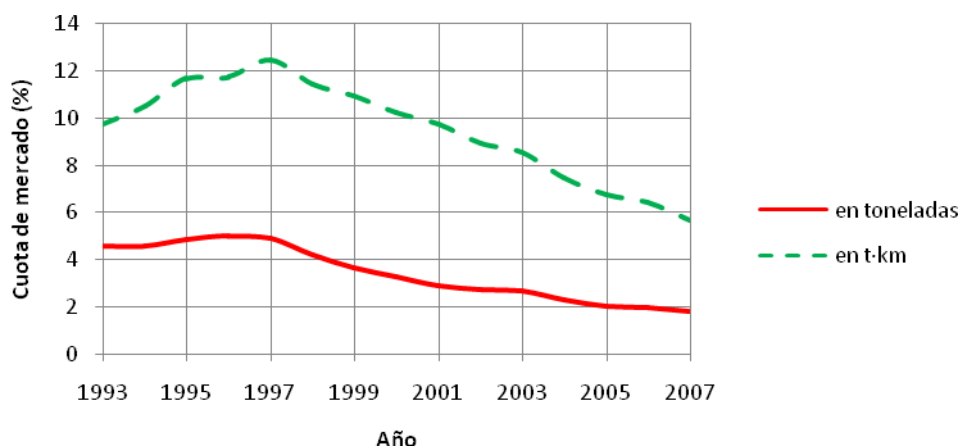


Fig. 1. Evolución de la cuota de mercado de transporte de mercancías por ferrocarril (1993-2007). Fuente, elaboración a partir de INE, 2010.

4 LA SITUACIÓN A 31 DE DICIEMBRE DE 2009

La situación viene marcada por cuatro hechos importantes: los nuevos actores, la crisis económica, las nuevas estrategias y alianzas y los trenes de longitud especial.

La presencia de nuevos actores se concentra en el reinicio de la actividad por parte de EWSI. Este operador tiene dos particularidades interesantes: por un lado es el único de los cinco privados que no pertenece a un grupo constructor y, por otro, es el único de origen extranjero. En la actualidad está operando el tráfico de contenedores entre Barcelona y Zaragoza y un tren de productos hortofrutícolas entre Silla (Valencia) y el Reino Unido, entre otros. Más allá de estos nuevos servicios, y después de las diversas peticiones de ampliación del certificado de seguridad para otros trayectos de la REFIG, parece que la intención de este operador se encamina a ser uno de los actores importantes del proceso de liberalización.

La crisis económica afecta a todas las esferas de la actividad industrial y, en especial, del sector del transporte de mercancías al que está íntimamente ligado. La actividad del transporte por carretera en España ha descendido desde las 45.979 Mt·km en el tercer trimestre de 2007 a las 37.500 Mt·km del tercer trimestre de 2009, esto es un descenso del 18,4% (MFOM, 2010). En este escenario, la contracción de las actividades implica ajustes de la oferta drásticos y un aumento de la competencia de la carretera por la caída en sus precios de contratación. La propia estructura empresarial del sector, con una fuerte atomización, favorece este hecho. Este descenso también se ha producido en el ferrocarril. Aunque no existen datos oficiales del cierre de la actividad de 2009 de ninguna operadora se estima que la caída el transporte por ferrocarril ha representado también un porcentaje de esa magnitud, sobre el 17%.

Alianzas internacionales. Un aspecto relevante que ha deparado el año 2009 ha sido la alianza entre Comsa Rail Transport (que siempre se había mostrado muy activa en lo que a alianzas se refiere) y la operadora privada lusa Takargo. Gracias a este acuerdo, y a la homologación las locomotoras de Takargo en España y de las españolas en Portugal, se ha conseguido la explotación de cuatro servicios transfronterizos entre los dos países. La presencia de un mismo ancho de vía ha favorecido que estos servicios se conviertan en el paradigma ibérico del concepto de interoperabilidad ferroviaria anhelado desde siempre por la Unión Europea.

Operador	Locomotoras			Vagones propios
	Propias		De terceros	
	Electricas	Diésel	Diésel	
Renfe Mercancías	251	115	5	13.715
Comsa Rail Transport	3	2+2+2	1 + 4	70
Continental Rail	--	4 + 2 prueba	--	43
Azvi Tracción Rail	--	2	--	0
Acciona Rail Services	--	2	--	32
Euro Cargo Rail	--	--	6	--

Tabla 2. Parque móvil para transporte de mercancías. Fuente: elaboración propia a partir de: (García y Rubió, 2010) y CARRIL (2009).

Trenes de Longitud Especial, TLE. ADIF inició en 2008 una serie de ensayos con el fin de ampliar la longitud de los trenes de mercancías hasta 600 m. La circulación de estos trenes se ha concentrado en los ejes Madrid-Valencia, 600 metros; Madrid-Barcelona 550 metros, Zaragoza-Tarragona 550 metros y Sevilla-Tarragona de 480metros. En el tráfico internacional existen los corredores con 535 metros entre España y Portugal y 450 entre España y el Reino Unido, con intercambio de composiciones en Portbou. La validez de esta decisión viene reforzada por el hecho de que durante el año 2009 estos trenes han movido más de un millón y cuarto de toneladas en unos 1100 trenes.

4.1 Parque móvil

El parque móvil a 31 de diciembre de 2009 se resume en la tabla 2.

4.2 Actividad

Sin pretensiones exhaustivas, los principales transportes de las operadoras privadas que **circulaban a finales** de 2009 por la red ferroviaria de interés general (REFIG) son los que se relacionan en la tabla 3.

Empresa	Servicio	Tipo de transporte	Frecuencia semanal solicitada/sentido	Toneladas	km
Comsa	La Coruña—Ponferrada	Carbón	5	--	187
	Silla — Castellbisbal	Chatarra	--	--	364
	Zaragoza—Lisboa ¹	Papel y cartón reciclado y bobinas de papel	3	1.150	1.253
	Madrid—Lisboa ¹	Contenedores	3	1.060	670
	Tarragona—Entroncamento ¹	Contenedores	1	1.231	1532
	Puerto Barcelona a Entroncamento ²	Contenedores y cajas móviles	2	--	1606
Continental Rail	Valencia—Madrid ³	Contenedores	3	1.200	350
	Valencia—León	Contenedores	3	--	930
	Azuqueca de Henares — Bilbao ⁴	Contenedores	1	--	588
	Valencia—Bilbao	Contenedores	1	--	849
Acciona Rail Services ⁷	Huelva—Mérida—Puertollano	Biodiesel ⁵	--	530 ⁶	586
	Aboño (Asturias) — La Robla (León)	Carbón	10	930	152
Traccion Rail ⁷	Huelva—Mérida—Puertollano	Biodiesel	--	--	586
EWSI	Barcelona—Zaragoza	Contenedores	4 ⁸	--	335
	Silla — Dagenham (Reino Unido)	Contenedores refrigerados de fruta	1	1400	1351
	Barcelona—Lleida	Alfalfa	2	--	162
	Tarragona—Madrid	Logística cadena supermercados	2	--	591

Tabla 3. Principales transportes regulares de las operadoras privadas. Fuente: elaboración propia a partir de (CARRIL 2009) y (VIA LIBRE 2007, 2008 y 2009)

Notas:

-- No disponible

¹ Trenes Iber Cargo-Rail, sociedad mixta entre Comsa y el operador luso Takargo.

² Rail Express Port, empresa que con los operadores anteriores ofrece un servicio integral puerta a puerta.

³ En Madrid se fracciona el tren para atender las terminales de Madrid—Abroñigal y Puerto Seco de Coslada.

⁴ Hace paradas de carga y descarga en las terminales de Zaragoza—Plaza y Vitoria—Júndiz.

⁵ Tráfico de cisternas de biodiésel entre Valdetorres (Badajoz) y Huelva Mercancías, y aceite de palma en sentido contrario.

⁶ Carga neta.

⁷ Coordinado entre Tracción Rail y Acciona

⁸ Uno de los trenes será semanal, tipo multicliente. Los otros 3 son fletados por un único cliente.

5 CONCLUSIONES

La potenciación del tráfico mercante por ferrocarril es una necesidad en las actuales circunstancias tanto por las externalidades asociadas al transporte por carretera, accidentes, polución, cambio climático, ruido o congestión como por los relativos a su infraestructura asociada (ocupación de espacio, efecto barrera, daños en naturaleza y paisaje, etc.) que son cada vez más insostenibles e injustificables en la sociedad de hoy.

El ahorro de costes medioambientales de la solución ferroviaria respecto a los del transporte por carretera es considerable. Un sencillo ejercicio, utilizando el conocido software de uso público, *EcoTransIT*, desarrollado por el IFEU y respaldado por la Agencia Europea del Medio Ambiente (ECOTRANSIT, 2010), proporciona los datos siguientes, para un transporte estándar de 25 toneladas entre Barcelona y Madrid: algo más del doble en el uso de energía primaria (camión: 16.906 MJ, ferrocarril: 7.433 MJ) y casi cuatro veces más en la emisión de CO₂ (1,12 t en el caso del camión respecto a las 0,32 t del ferrocarril).

Mantener el actual grado de desarrollo, con la necesidad de aprovisionamiento y transporte de mercancías obliga a un cambio de paradigma. La liberalización del sector ferroviario de mercancías es una clara herramienta para este objetivo, puesto que introduce los principios de competencia y reglas de mercado en un sector que durante décadas ha sido muy rígido y con dificultades de adaptación a los ritmos del sector del transporte terrestre de mercancías, tan dinámico y, excepto en el último bienio, en constante crecimiento.

Sin embargo, el cambio, aunque necesario y urgente, no puede ser inmediato por las implicaciones tanto técnicas (déficit de nudos de intercambio modal, longitud efectiva de los trenes, adjudicación de surcos, etc.), como económicas y sociales que comporta (no se puede dejar de tener en cuenta que el sector del transporte de mercancías por carretera en España está formado por unas 135.000 empresas que dan ocupación directa a más de 400.000 personas).

Cinco años después del inicio del proceso de liberalización las expectativas iniciales no se han cumplido. La cuota de los nuevos operadores es muy baja. El computo global de la actividad de los operadores privados, expresada en t-km, representó a finales de 2009 una cifra del orden del 2 al 2,2 % del total transportado por ferrocarril, correspondiendo a Comsa Rail Transport un 1,2% y a Continental Rail un 0,7. La crisis económica global (que afecta con especial virulencia a nuestro país) no ha ayudado a este despegue. Las cuotas de mercado conseguidas están muy por debajo de las expectativas creadas al principio del proceso que establecían un objetivo del 10% como el valor a alcanzar al final de la primera década de este siglo. Muchas ilusiones se ciernen sobre este proceso en el que la finalización (teórica) de la subvención a los operadores públicos europeos acabó el pasado 31 de diciembre.

Sin embargo, y con independencia de estos tímidos resultados, hay un un aspecto muy positivo en este proceso. Y es el hecho en sí que se haya iniciado y, por tanto que haya empezado en el mismo momento la desaparición del monopolio ferroviario. La introducción de nuevos actores en el sector ferroviario será, sin duda, beneficioso tanto para el país como para el propio sector.

6 REFERENCIAS

- ADIF (2010), *Resumen liberalización sector ferroviario*, www.adif.es, consulta el 25.02.2010
- Barreiro M. (2009), *El despegue industrial y la reorientación del sistema de transporte terrestre en España, 1940-1975*, Revista Galega de Economía, vol.18, núm. 1
- CARRIL, (2009), Editorial, *Liberalización del tráfico de mercancías: realidad o espejismo*, Revista Carril, nº 67
- Ecotransit, (2010), www.ecotransit.org, consulta el 17.02.2010
- Faria Ríos, R. (2010), *Estudio de las alternativas de intercambio modal de mercancías y su implantación en el entrono de Barcelona*, ETSEIAT, UPC Commons,
- García, A., Rubio, G., (2010), *Renfe renovó su parque con 6 nuevas series en 2009*, Vía Libre, Vol. XLVII, nº 538, febrero.
- INE, (2010), www.ine.es, consulta el 17.02.2010
- LEY 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, BOE 276 de 18 de noviembre de 2003.
- L. BLANCO, (2001), *La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad* COM (2001), 270, www.europa.eu.int/comm/energy_transport/
- L. BLANCO, (2006), *Una estrategia para la revitalización de los ferrocarriles comunitarios*, COM (96) 421
- MFOM (2010), *Transporte de mercancías por carretera. Información estadística*, Ministerio de Fomento, www.mfom.es, consulta 02.02.2010.
- Pérez-Beato, M. (2009), *Impulso del transporte de mercancías por ferrocarril*, AFEP, Madrid
- Síntesis Legislación Europea, http://europa.eu/legislation_summaries/transport/rail_transport/index_es.htm, consulta el 21.02.2010.
- VIA LIBRE, www.vialibre.org, consultas varias a lo largo de 2008, 2009 y 02.2010