



“El Corredor Mediterráneo es un gran avance, pero el ancho UIC facilita la entrada de competidores extranjeros”

Tramesa es un operador logístico integral español que representa el 3,5% del Grupo Armando Álvarez. Hasta el 70% de su actividad se centra en el transporte ferroviario, el 20% corresponde a intermodalidad y el 10% restante a carretera. Cuenta desde su origen con presencia también en Portugal y ha decidido apostar desde su inicio por potenciar la intermodalidad. Su área de negocio se especializa en la carga de productos químicos y siderúrgicos para clientes como Repsol Química, Fertiberia, Adiseo o Sotrafa. El director general de Tramesa, Jesús Calvo, repasa en esta entrevista la situación del ferrocarril en España, cómo les ha afectado la liberalización, la guerra comercial global, así como los retos y oportunidades que afronta la empresa.

Lleva trabajando en Tramesa más de 20 años, ¿qué evolución ha sufrido a lo largo del tiempo y qué balance realiza de los últimos años?

La empresa ha evolucionado mucho con los años. Cuando me incorporé, se dedicaba tan solo a la propiedad de vagones. Tramesa ha ido desarrollando su actividad hacia la intermodalidad en el transporte de mercancías, hasta la actualidad, en la que desarrollamos labores de operadores logísticos ferroviarios y estamos certificados como empresa ferroviaria. Desde que asumí las funciones de director general, he procurado perpetuar la estrategia que tenemos marcada desde hace años y que hemos ido implementando de forma paulatina. Nuestro objetivo final es ser un operador logístico ferroviario con vagones en propiedad. También nos planteamos alquilar vagones y tracción ferroviaria, así como desarrollar el puerta a puerta a nivel ferroviario, no sólo para el transporte intermodal, que ya se hace, sino para la carga en tren bloque.

¿Cuál es el volumen de ingresos que esperan para este ejercicio?

Esperamos alcanzar los 35 millones de euros, lo que representa alrededor del 1%-2% más que el ejercicio anterior. Estamos satisfechos, porque la situación actual del mercado nos está haciendo pensar que el tener la cuota de negocio del año pasado ya es un resultado positivo de por sí. Hemos tenido un buen semestre en el transporte siderúrgico de bovinas. Sin embargo, el sentimiento de desconfianza hacia la actividad económica a nivel global está generando que en el mundo siderúrgico la repercusión sea prácticamente inmediata. Y, a pesar de haber tenido un buen semestre, la actividad se está viendo desacelerada de una forma dramática. En la automoción, también persiste cierta incertidumbre sobre si adquirir vehículos diésel o no, y mientras estas dudas no se aclaren, el mercado del automóvil sigue disminuyendo su producción. En nuestra actividad, ya estamos notando que se está desarrollando una guerra comercial mundial, así como los efectos del Brexit, que está afectando a la compraventa de acero.

¿Qué servicios ferroviarios operan actualmente?

Desarrollamos nuestra actividad exclusivamente en España y Portugal a nivel ferroviario debido al cambio del ancho de vía, que supone un obstáculo y un coste. El ancho internacional o UIC provoca que desarrollar el ferrocarril sobre suelo extranjero sea muy costoso, por lo que limitamos nuestra actividad a realizar corredores regulares entre ambos países para el acero y el sector químico.

¿Cómo va a afectarles el ancho UIC y la finalización de los distintos corredores ferroviarios en España?

El Corredor Mediterráneo es un gran avance, pero no está exento de obstáculos. Uno de ellos es que los activos españoles van a dejar de tener utilidad dentro del ancho UIC, puesto que los vagones no podrán circular por esas vías. El resultado es que nuestros competidores extranjeros podrán entrar en el mercado español con mucha más rapidez y agilidad. En un principio, se propuso realizar un tercer hilo alrededor de todo el corredor, y sin embargo, no ha sido así. Por otro lado, también será impracticable el tramo entre Castellón y Vandellòs con activos españoles, puesto que se ha aprobado el cambio de ancho de vía de ibérico a estándar. Por tanto, creemos que no es posible luchar contra este cambio y que la única solución posible para nuestra compañía es la colaboración con estos competidores extranjeros. Ellos tienen los activos y nosotros, los conocimientos, así que a través de alianzas tendremos que acometer los proyectos juntos.

¿Existe en España una dotación infraestructural adecuada para realizar transporte intermodal de productos químicos o mercancía peligrosa?

Las inversiones que se han acometido en los últimos años en alta velocidad han conseguido que gran parte de los viajeros se hayan trasladado del ancho convencional al de alta velocidad. Esto ha sido beneficioso para las mercancías, a las que ahora les resulta más sencillo circular por estas vías de ancho convencional. Por tanto, considero que, en este sentido, estamos muy bien dimensionados. Sin embargo, sí sería recomendable acometer infraestructuras en

un mayor número de terminales modales o que permitan a la vía llegar a polígonos industriales y empresas. Es decir, la infraestructura está bien diseñada, tan solo necesitamos mejorar su capilaridad final para acceder a la última milla en la medida de lo posible.

¿Depende la apuesta por el ferrocarril únicamente del precio o la presión ambiental puede abocar a empresas cargadoras a apostar por el tren de mercancías?

La realidad es que vivimos en un mundo competitivo y eso obliga a que obtengamos siempre el mejor servicio al precio más asequible. En este sentido, el tema medioambiental está muy en boga actualmente, y la trazabilidad de las emisiones de CO2 son consideradas un valor añadido. Sin embargo, no se está valorando en su justa medida. No creo que esa sea la razón por la que los cargadores vayan a apostar por el tren de mercancías. El Gobierno y los lobbies podrían tratar de incentivar el transporte por ferrocarril con un mayor número de subvenciones y primas, y el resultado final sería una mayor competitividad y unos costes más abordables.

¿Están satisfechos con la liberalización ferroviaria en España?

Es un proceso lento y difícil, estamos en pleno proceso y aún quedan muchas cosas por realizar. Faltan muchos activos, tanto a nivel de máquinas como de capital humano. Es difícil que las empresas privadas puedan acceder a activos ferroviarios de forma sencilla, y la maquinaria es muy costosa. En el ferrocarril, también hay una gran necesidad de maquinistas. Es necesario realizar cambios para que se más fácil el acceso dichos activos y se simplifique la normativa. Por otro lado, la propuesta de incremento de los cánones de Adif para el acceso a la estructura ferroviaria que se ha realizado a principios de octubre va en contra de lo que el Gobierno había prometido a raíz del discurso sobre la promoción del transporte ferroviario como modo de transporte sostenible. Adif, al ser una empresa adscrita al ministerio de Fomento, debería estar alineada con los

preceptos del Estado, porque incrementando los costes no vamos a poder aumentar nuestra cuota de mercado. Lo que nosotros esperamos no son incrementos de costes, sino más ayudas y subvenciones por parte del Estado.

¿De qué material móvil disponen para realizar tracción propia?

Tramesa ha obtenido el certificado de seguridad LSF, pero no estamos traccionando mercancía en trenes propios. Tendremos que hacerlo a corto plazo porque este certificado nos obliga a realizar kilómetros bajo la bandera española para evitar perder la licencia. Para ello, alquilaremos máquinas en el Rosco o las solicitaremos a alguna compañía ferroviaria. Actualmente a nivel de tracción trabajamos con Renfe, Captrain, Medway, o Takargo, entre otros.

Tramesa ha alcanzado recientemente a un acuerdo con Repsol Puertollano para llevar a cabo la renovación de su flota de vagones para el transporte de químicos, ¿cuáles son los plazos de entrega y qué especificidades incorporarán estos vagones?

La línea estratégica marcada por Tramesa se centra en ir renovando la flota de forma gradual a lo largo de un periodo razonable. Por sí sola la compañía no puede conseguir la completa renovación, por lo que estamos buscando apoyos en otros cargadores y clientes. Dentro de este marco, hemos alcanzado a un acuerdo con Repsol para la renovación de la flota de benceno que se constituye de 25 vagones. Esperamos terminar la incorporación de todas las unidades para finales del año que viene. En cuanto a sus especificidades, son vagones cisterna que, al ser nuevos, aportarán una mayor seguridad. Además, disponen de geolocalización vía GPS, sabemos en todo momento dónde se encuentran y tienen un sistema de control de vaciado, entre otros aspectos novedosos. Estamos muy concienciados sobre la importancia de la seguridad y, por eso, tomamos decisiones encaminadas a mejorarla.

¿Cuáles son las principales partidas inversoras de la compañía?

Estamos en un proceso de inversión en vagones y contenedores para Repsol, como comentábamos anteriormente. Además, estamos destinando recursos a vagones de acero inoxidable para Adisseo y a vagones de amoníaco para una firma portuguesa. Esto supone unos 4 o 5 millones de euros de inversión en este bienio. Estamos observando que los clientes están apoyando el ferrocarril, si vamos para adelante es porque tenemos el respaldo del cliente con contratos a medio plazo que nos permiten ir amortizando los activos.

¿Cómo afronta Tramesa la incorporación de las nuevas tecnologías a su actividad operativa?

Estamos inmersos en el proceso de renovación tecnológica que en un par de años será real en los vagones en los que estamos invirtiendo. Hasta la fecha, era muy difícil geolocalizar los vagones. Hoy en día, con los GPS, sí se pueden controlar de forma eficiente, puesto que no sólo buscamos el control a nivel telemático del vagón, sino que también queremos a corto-medio plazo que dispongan de diferentes sensores que ayuden a realizar un mantenimiento más eficaz. Esto permite una seguridad más eficiente, como por ejemplo, a través de la incorporación de termómetros en las cámaras de grasa que den información a tiempo real.