



Renfe Mercancías achaca su falta de productividad a la antigüedad del material rodante

La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) ha corroborado la menor productividad del operador ferroviario público Renfe Mercancías respecto a sus competidores en España durante los últimos años. Esta diferencia en términos de aprovechamiento de activos y de producción de la compañía pública en comparación con el resto de operadores alternativos se debe, principalmente, a que «el inmovilizado de nuestro parque de locomotoras es más elevado», según ha manifestado el director general de la filial de mercancías, Joaquín del Moral. De hecho, prevé poner solución mediante la mejora de «los ratios de disponibilidad y fiabilidad de nuestro parque a través del material nuevo que sustituirá al antiguo y será mucho más productivo».

A pesar de las dificultades económicas y las pérdidas acumuladas en los últimos años que ponen en riesgo la viabilidad económica del operador en con contexto

aún más desfavorable con la pandemia, Joaquín del Moral contempla «acometer muy próximamente un plan de inversiones mediante la adquisición de material nuevo y la adaptación del existente compatible las nuevas infraestructuras como el Corredor Mediterráneo y el túnel de Pajares». En este sentido, el director general de Renfe Mercancías ha evitado ofrecer más detalles al respecto, pese a que exista constancia de que se están reconvirtiendo locomotoras de ancho ibérico a estándar en alguno de los talleres de mantenimiento del grupo.

Asimismo, «también está prevista la venta de material obsoleto al que no se le está dando el uso adecuado en estos momentos por su baja disponibilidad y fiabilidad». Estas ventas se sumarán a otras medidas como la llegada de un socio privado para el ancho métrico u otras posibles desinversiones como en Conterail para cuadrar cuentas y afrontar inversiones. También en el ámbito del material rodante y sin ofrecer detalles concretos al respecto, el director general de Renfe Mercancías ha reconocido en sus respuestas por escrito a esta publicación que «estamos estudiando diversas alternativas para ver la posibilidad de emplear el ancho variable (OGI) en los tráficos comerciales que más se pudieran ajustar a las características para la operación».

Cuestionado sobre qué puede aportar la compañía para recuperar cuota ferroviaria de mercancías, Joaquín del Moral ha citado «el control en tiempo real de la información sobre la operación, la mejora de la productividad de los recursos humanos y materiales y la eliminación de costes accesorios y excedentarios deben proporcionar una nueva perspectiva del transporte ferroviario de Renfe Mercancías». Sin embargo, ha evitado concretar las políticas para llevar a cabo dichas mejoras y se ha limitado en insistir en la «la optimización de los recursos productivos y la orientación al cliente» para «conquistar una posición donde la eficiencia sea la garantía de su viabilidad».

LARGA TRAVESÍA PARA INCORPORAR UN SOCIO INDUSTRIAL

La compañía pública ferroviaria lleva años, aproximadamente cinco, para sumar un socio industrial. En este periodo, se han dado diversas oportunidades y marcos diferentes para lograr una alianza, que fue especialmente intensa con la compañía estatal alemana Deutsche Bahn (DB), aunque no llegó a concretarse. Transcurrido todo este tiempo, el actual director general de Renfe Mercancías, apunta que actualmente aún se encuentran inmersos en la «definición de los requisitos que debe cumplir el posible socio y el procedimiento a seguir para su selección». Se trata de un procedimiento «complejo y delicado», como lo ha calificado Joaquín del Moral, en el que deben fijarse cuestiones como si se creará una nueva sociedad para dar entrada al socio o si sería posible encontrar una fórmula que permitiera su entrada en determinadas divisiones de la compañía. En los últimos meses, ha ganado fuerza la idea de que el socio debe ser complementario a la actividad de Renfe Mercancías y no necesariamente un actor ferroviario puro. En este sentido, se han sondeado opciones relacionadas con el sector naviero español, aunque Joaquín del Moral ha preferido no pronunciarse al respecto.