



Renfe Mercancías reconoce su incapacidad para ser viable y fía su futuro al socio industrial

Los principales directivos de Renfe Mercancías se han mostrado autocríticos con la deriva de la compañía pública de las últimas décadas, periodo marcado por la constante degradación de sus cuentas y la pérdida de volumen de mercancías transportadas. En este contexto, sus actuales responsables confían en recapitalizar la firma con millonarias inversiones públicas en material rodante, tanto locomotoras como vagones, y la reestructuración de sus recursos para atraer a un socio industrial con el que crear una nueva sociedad al 50%. A esa futura empresa, se traspasarían la mayor parte de esos activos y las principales cargas de trabajo, según han denunciado desde el sindicato de maquinistas Semaf.

“No lo estamos haciendo muy bien en su conjunto, porque estamos transportando las mismas toneladas que movíamos en 2007”, ha lamentado el director comercial

de Renfe Mercancías, Francisco Cañamero, durante la sesión monográfica sobre el operador público en el BNEW 2021. También el director general de la compañía desde hace un año, Joaquín del Moral, se ha expresado en términos similares: “Las empresas ferroviarias tenemos que hacer ese ejercicio de cómo podemos mejorar» para dar un vuelco a la baja cuota del ferrocarril de mercancías en España. “Tenemos un largo camino y tenemos que hacer un acto de fe de todos los actores”, ha añadido Cañamero.

PLAN PARA INCREMENTAR LOS INGRESOS CON NUEVOS NEGOCIOS

Más allá de redimensionar «la compañía al volumen de actividad que tenemos», según palabras de Joaquín del Moral en el BNEW, el operador público también trabaja en «una serie de iniciativas para incentivar el incremento de los ingresos». En primer lugar, la compañía confía en recuperar de forma progresiva el volumen de negocio de sus segmentos convencionales. «Poco a poco, vamos recuperando tráficos y clientes», ha confirmado el directivo de Renfe Mercancías. Sin embargo, la filial de Renfe analiza «la entrada en negocios nuevos en los que ahora no estamos, como, por ejemplo, las autopistas ferroviarias o el mundo del contenedor reefer», aunque sus directivos no han concretado más acerca de estas iniciativas.

Para Renfe Mercancías, encontrar un socio y cumplir con los planes de reestructuración de la empresa son elementos clave para su propia supervivencia. Ahora mismo, ha explicado Joaquín del Moral, el operador público pierde “el contacto directo con los clientes”, porque es «una pieza más de la cadena de subcontratación y no nos conformamos con ese papel». Por ello, han intensificado de nuevo la búsqueda de un socio industrial “que venga a colaborar con una vocación de largo plazo y que complemente la actividad en aquello en lo que ahora mismo no somos fuertes”.

En todo caso, el director general de la compañía pública ha insistido en que «salimos al mercado a buscar un socio, pero no estamos pensando en que alguien venga a resolver nuestros problemas» estructurales y económicos. De hecho, los directivos del operador ferroviario son conscientes de que antes deben mejorar su

productividad y recomponerse para generar interés de potenciales candidatos a socio industrial. «Hay que realizar un control exhaustivo y tratar de ajustar los costes de operación, los costes de estructura y, sobre todo, hay que buscar mayor productividad en todos nuestros recursos», ha desgranado Joaquín del Moral en el BNEW. En lo que respecta a los recursos humanos, el máximo responsable de Renfe Mercancías ha reseñado que «se trata de hacer más con lo que ya tenemos», aunque no ha profundizado más en esta cuestión.

PLAN DE RENOVACIÓN DE LOCOMOTORAS Y VAGONES

En cuanto a los activos ferroviarios, buscan «una mayor rotación para una mayor eficiencia y ser más competitivos». En este ámbito de actuación, Del Moral ha insistido en que “tenemos locomotoras al final de su vida útil y, además, no teníamos locomotoras adaptadas a los nuevos requerimientos de la infraestructura” en términos de ancho de vía y electrificación.

Concretamente, se ha referido a los casos de la variante de Pajares, tramo en ancho ibérico que se está electrificando a 25.000 voltios y se pondrá en marcha a finales de 2022, y al Corredor Mediterráneo en ancho internacional. En el caso de la variante de Pajares, es un tramo estratégico para los flujos desde Asturias hacia Sagunto, y ya se ha aprobado la adquisición a Stadler de 12 locomotoras en un concurso de adjudicación directa sin concurrencia pública. Para el Corredor Mediterráneo, Renfe Mercancías ultima la licitación de 12 locomotoras, más seis opcionales, por 178 millones de euros.

Se trata en todos los casos de “locomotoras de última generación, denominadas de alto potencial”, con capacidad para mover hasta 1.800 toneladas en rampas de hasta 18 milésimas. Es decir, ha precisado Joaquín del Moral, “que vamos a hacer trenes más largos, con más carga útil y, al final, se resume en que somos capaces de reducir el coste por tonelada kilómetro”. Por tanto, “vamos a ser más eficientes y competitivos para trasladar estas eficiencias a nuestros clientes para tratar luego de ganar cuota” al «utilizar estas nuevas infraestructuras” en Pajares y en el Corredor Mediterráneo.

Por otro lado, “estamos analizando el plan de inversiones a los vagones y también haremos una renovación de nuestro parque”, porque “hoy en día los vagones son más ligeros y puedes llevar más mercancía neta”, ha explicado el director general de Renfe Mercancías. “Estamos muy pendientes a las ayudas públicas para la compra de material derivadas de los fondos Next Generation, de las que no solo nos podemos beneficiar nosotros, sino todo el sector”.