



El ferrocarril demanda reducir los cánones para mercancías en la red de alta velocidad

Los cánones de utilización de las líneas de alta velocidad son disuasorios para las mercancías. Pasan de 0,17 euros por tren kilómetro de la red convencional a 1,55 euros por tren kilómetro en la infraestructura en ancho internacional de las líneas de alta velocidad. Esta es una de las conclusiones de las primeras reuniones de los grupos de trabajo sobre la Estrategia de Ancho de Vía en España que impulsa el ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana junto al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif), que continuarán previsiblemente el próximo mes de diciembre. En este sentido, el presidente de la Asociación de Empresas Ferroviarias Privadas (AEFP), Juan Diego Pedrero, ha recordado que las mercancías «van a tener que transitar por esas líneas, pero deberían hacerlo a un coste marginal, porque se han construido para viajeros y los costes añadidos en la infraestructura son altísimos, pero innecesarios para las mercancías».

Pedrero ha insistido en que si siguen «los cánones que se pagan en la vía de alta velocidad, no irá ni un solo tren de mercancías». Asimismo, el presidente de la AEFP ha recordado que compiten «con la carretera, que en España tiene los precios más bajos de Europa. Con los precios en ancho internacional actual, no podremos competir».

Por su parte, el presidente de la Unión de Operadores de Transporte Comodal (UOTC), Antonio Pérez Millán, ha subrayado que las mercancías «no están pensadas para circular por las líneas de alta velocidad, como llevamos defendiendo desde hace mucho tiempo». Pérez Millán ha señalado que se debería «explotar la infraestructura de forma más eficiente, dedicar la alta velocidad solo a pasajeros y usar las vías que quedan liberadas para mercancías a través de un concurso para que una empresa explote estas vías y se puedan hacer trenes más largos y eficaces, que lleven más peso».

Otra de las situaciones que han reseñado los operadores ferroviarios son los costes de paso por el túnel de LFP Perthus, de 20 euros por kilómetro tren, que consideran también disuasorios. Por ello, proponen dos opciones: practicar un descuento a los trenes de mercancías, algo que consideran «difícil de gestionar dado que es una empresa binacional», o habilitar un itinerario en ancho estándar entre Figueres y Portbou. Sobre este último aspecto, Antonio Pérez Millán ha manifestado que el «tercer hilo hasta Portbou es un aspecto que hemos defendido siempre desde nuestra asociación».

Los participantes en los grupos de trabajo sobre el ancho de vía en España no identifican «la necesidad urgente de un cambio de ancho integral de la red aunque, a muy largo plazo, sería deseable disponer de una red de ancho único y estándar». A este respecto, el presidente de UOTC ha afirmado que hubiera «sido mejor mantener ancho ibérico y único hasta el cruce con la frontera y tener un buen sistema para el mismo, o tendremos el país 100 años patas arriba para acabar con el mismo ancho que en Europa». Pérez Millán ha resaltado que todo el problema «que teníamos era el cruce con la frontera, pero era más deseable tener un poco menos de eficiencia en este cruce que cambiar de ancho». En este sentido, se ha apuntado en las reuniones de trabajo convocadas por el ministerio y Adif la posibilidad de que las empresas europeas obtengan ventaja con un cambio de ancho de vía en España, «porque disponen de mayor material rodante para el ancho estándar que las españolas».

Acordió

CONCLUSIONES PRELIMINARES DE LOS GRUPOS DE TRABAJO SOBRE LA ESTRATEGIA DE ANCHO DE VÍA

- No se identifica la necesidad urgente de un cambio de ancho en la red. A muy largo plazo sería deseable disponer de una red de ancho único y estándar
- La estrategia de ancho se debe inserir dentro de una estrategia de competitividad del ferrocarril de mercancías
- Una estrategia por fases tendría la ventaja de lidiar mejor con las incertidumbres del comportamiento de la demanda y la evolución tecnológica
- Podría resultar más eficiente concentrar la frontera de ancho en puntos de conectividad y capacidad adecuada como La Llagosta y Júndiz
- El desarrollo de ancho estándar genera nuevas discontinuidades y, cuando no exista alternativa, sobrecostes

MEJORA DE LA COMPETITIVIDAD DEL FERROCARRIL DE MERCANCÍAS

- Los puertos están orientados al mercado interior y no se vislumbra una expansión de su hinterland hacia el norte de Europa, con la excepción de Barcelona y, en menor medida, Tarragona y Algeciras
- No es descartable el riesgo de que la expansión del ancho estándar en España favorezca a los puertos del norte de Europa y acaben captando tráfico de puertos españoles
- Se ve un gran potencial en el desarrollo de las autopistas ferroviarias. El ancho de vía no es considerado por ahora un factor determinante, la clave para el trasvase modal son los costes

- Conveniencia del desarrollo por fases en las actuaciones en la infraestructura
- La implantación de ancho estándar en un tramo genera una perturbación en los tráficos existentes que se traslada a toda la red
- El sobrecoste de implantar y explotar los ejes de ancho variable se prevé muy inferior a la importante inversión en infraestructura para homogeneizar el ancho
- Las actuaciones actuales en renovación de vía consideran ya la utilización de material polivalente que, a futuro, facilite un eventual cambio de ancho

MEJORA DE LA FLUIDEZ DE LAS RELACIONES CON EL NORTE DE EUROPA

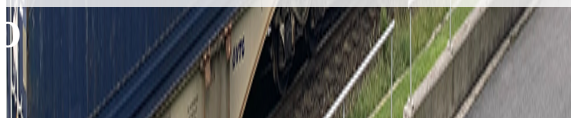
- El sector considera esencial el desarrollo de locomotoras de ancho variable
- El eje OGI Puede contribuir a la fluidez de las relaciones con el norte de

Europa y reducir su coste, pero es necesario resolver las incertidumbres que existen en cuanto a su uso

- No se espera que el eje OGI pueda ser la solución universal y atemporal para las discontinuidades de ancho en mercancías
- Problemas del eje OGI mencionados en las reuniones: coste inicial de adquisición, incremento del coste de mantenimiento, la falta de locomotoras de banco variable, reducción de la carga facturada por vagón por su mayor peso, mantenimiento de los ejes fuera de España, gestión de flota más compleja y autorización para circular
- Soluciones planteadas en los grupos de trabajo: subvenciones o ayudas de Estado a los operadores, creación de un Rosco por parte de Adif para facilitar su disposición al mercado, uso de los talleres de mantenimiento por otras compañías, la reducción de carga no afecta a todas las mercancías y el eje OGI sería una solución adecuada para flujos recurrentes sin triangulaciones, con el mismo origen y destino, en una fase inicial



- La supresión de ancho ibérico en tramos como el Vandellòs-Castellón, junto a la electrificación de nuevos tramos en corriente alterna, obliga a disponer de locomotoras multitensión
- Trasladar la frontera de ancho al sur, como propone el Corredor Mediterráneo, favorece a las empresas extranjeras cuya flota está configurada para ese ancho frente a las empresas nacionales
- Las operaciones en terminales se ven afectadas negativamente por el ancho mixto. En la práctica, se llegan a duplicar los tiempos de operación
- Se duplican las locomotoras, al necesitar una para cada ancho
- Es difícil que los operadores ferroviarios o de terminales asuman los aumentos en los costes que plantea una terminal en ancho mixto



- Los operadores ferroviarios priorizan las medidas de incentivos económicos al transporte de mercancías frente a cualquier otra opción
- Los cambios en la infraestructura tienen como primer efecto un encarecimiento de la operación ferroviaria
- En muchos flujos, este aumento de coste no es asumible debido a la presión de la carretera
- Se debe repensar el uso de líneas de Alta Velocidad (tipo A) por los servicios de mercancías. Además de los problemas operacionales, los cánones son disuasorios para las mercancías
- También son disuasorios los costes de paso por el túnel de Le Perthus. Hay que considerar dos opciones: practicar un descuento a los trenes de mercancías o habilitar un itinerario en ancho estándar entre Figueres y Portbou

Las demandas del sector ferroviario se centran, según el documento de conclusiones de estas primeras reuniones elaborado por Ineco, «en priorizar las medidas de incentivos económicos al transporte ferroviario de mercancías frente a cualquier otra actuación». A juicio de Antonio Pérez Millán, no es «razonable que en Europa haya ayudas para el tema de la intermodalidad y el ferrocarril y aquí en España aún no las haya». El presidente de UOTC ha apuntado que las ayudas «contempladas en el plan Mercancías 30 son una ridiculez y solo para empresas ferroviarias, no para los cargadores o los operadores». Por su parte, Juan Diego Pedrero (AEFP) ha señalado que hay que incentivar tanto «las inversiones como la mejora de la penetración de la cuota del sector, sin ello es imposible competir».

Por lo que respecta al tema de las terminales ferroviarias, en el documento se ha constatado que podría «resultar más eficiente concentrar la frontera de ancho en puntos de conectividad y capacidad adecuada, como La Llagosta y Júndiz, para evitar generar fricciones en el resto de líneas y nodos». Asimismo, los participantes en las reuniones han señalado que las operaciones «en terminales se ven afectadas negativamente por el ancho mixto», y han expuesto como razones que se «duplican las locomotoras de maniobras, al necesitar una para cada ancho» y que es «difícil que los operadores ferroviarios o de terminales asuman los aumentos de los costes que plantea una terminal en ancho mixto».

Al respecto de este asunto, Juan Diego Pedrero ha subrayado que los costes que se añaden al ferrocarril «merman su competitividad y, o tenemos clarísimo que tiene que ser competitivo, o será difícil incrementar su cuota». El presidente de la AEFP ha recordado que las terminales «que existen en Europa están apoyadas e incentivadas por gobiernos regionales y ministerios, mientras que aquí, el sistema de Adif de riesgo y ventura no ha conseguido disminuir los costes, sino que incluso han aumentado». «Adif», ha continuado, «ha querido reducir costes internos deshaciéndose de la gestión de terminales, pero no está funcionando de forma pertinente». Antonio Pérez Millán también se ha mostrado contrario a trabajar en doble ancho en las terminales, «ya que usar locomotoras de diversos anchos reduce la productividad y la eficiencia».

El eje de ancho variable (OGI) es uno de los aspectos fundamentales tratados en relación con el material rodante durante los encuentros sobre la Estrategia de Ancho de Vía en España. Para Juan Diego Pedrero, «no va a ser la panacea para el transporte ferroviario de mercancías». En las conclusiones de las reuniones de los grupos de trabajo, se ha constatado la necesidad del «desarrollo de locomotoras de ancho variable», aunque se reseña que no se espera «que el eje OGI pueda ser la solución universal y atemporal para las discontinuidades de ancho en mercancías». Uno de los principales problemas, apunta el documento de Ineco, es el mantenimiento. En este mismo sentido, se ha pronunciado el presidente de AEFPP, que ha subrayado que este eje «cuenta con más mecanismos, lo que incrementa su mantenimiento, que es muy costoso y está por ver si puede aumentar los tráficos».

El transporte ferroportuario también se ha abordado en estos encuentros. Sobre el mismo, se ha señalado que los puertos «están orientados al mercado interior de España, por lo que tienden a usar el ancho ibérico». Asimismo, las conclusiones elaboradas por Ineco apuntan a que no «se vislumbra una expansión hacia el norte de Europa, con la excepción de Barcelona y, en menor medida, de Tarragona y Algeciras». A este respecto, Juan Diego Pedrero ha alabado el trabajo del puerto de Barcelona «con su nuevo plan de terminales intermodales, conectadas y aprovechando las sinergias unas de otras. Ése es el camino». Sin embargo, ha incluido al puerto de Valencia «como un recinto que puede incrementar su hinterland hacia Europa gracias al ferrocarril. Supongo que no ha sido mencionado porque, en la actualidad, está más centrado en tráficos hacia el centro de España». Por el contrario, Antonio Pérez Millán ha señalado que Valencia tiene «más distancia y no tiene mucho sentido que sea el puerto de salida para Toulouse o Lyon si por el camino están Barcelona y Marsella».