



## **El transporte ferroviario teme perder cuota y atractivo por los precios de la energía**

Los actores ferroviarios de mercancías afrontan una nueva situación de tensión por los elevados precios de la energía que conllevan un incremento de precios en los servicios. La Unión de Operadores de Transporte Comodal (UOTC) ha remitido una carta al ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana solicitando su intervención urgente para evitar pérdida de hasta 500.000 toneladas en transporte intermodal. Los miembros de dicha asociación han mostrado su desacuerdo con la tarifas anunciadas por Renfe Mercancías para 2022, que se han elevado por el «incremento de costes de operación, derivado principalmente del aumento del coste de la energía», ha explicado el operador ferroviario.

Entre las nuevas condiciones tarifarias que ha establecido Renfe Mercancías para los trenes multicliente, destacan el cobro de todos los contenedores como cargados, aunque regresen vacíos, con lo que la tarifa de contenedor vacío

desaparecerá, algo que «no ocurre en ningún país de Europa», según denuncia la UOTC. También destaca el incremento de entre el 15% y el 68% de los precios finales netos para el tráfico de ida en cargado y vuelta en vacío. La UOTC, que compone la división intermodal de la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (Astic), rememora que, en 2007, vivieron una situación similar que ahora vuelve a repetirse. «Las mercancías necesitan un trato exquisito y no estamos para experimentos», asegura su presidente, Antonio Pérez Millán.

El operador ferroviario público ha recordado que los cambios tarifarios previstos para 2022 responden, además de a la adecuación de los precios al alza de los costes energéticos, a la necesidad de «conseguir un equilibrio económico». También recuerdan desde Renfe que ahora existe un mercado liberalizado y «el cliente puede elegir con el operador que quiere trabajar», pero el alza de precios será generalizada entre los principales actores de tracción presentes en España, porque todos ellos deben afrontar el aumento de los costes de producción y el pago a Adif de la energía consumida.

Como recuerdan desde la Asociación de Empresas Ferroviarias Privadas (AEFP), «el suministro de energía a las empresas que, con sus trenes, circulan por la red ferroviaria no está liberalizado». A este respecto, han señalado que «se trata de un suministro en manos de Adif, que goza de monopolio y fija el precio de la energía sin que las empresas ferroviarias que lo utilizan puedan acudir directamente al mercado y sin visibilidad ni compromiso a medio plazo». Por ello, ni las empresas de tracción privadas ni Renfe Mercancías «pueden comparar ofertas, establecer planes a largo plazo y arriesgar o no en contratos de precio fijo o variable que permitan, no solo obtener el mejor precio, sino amortiguar las fluctuaciones del mercado».

## **INCREMENTOS DE MÁS DEL 25% EN LOS COSTES DE PRODUCCIÓN DEL FERROCARRIL**

Desde la Asociación de Empresas Ferroviarias Privadas (AEFP) denuncian que los servicios de transporte ferroviarios, tanto públicos como privados, han sufrido

incrementos de entre el 25% y el 40% de los costes totales de producción en el último trimestre del año. Su presidente, Juan Diego Pedrero, califica de «aberrante» esta situación por las pérdidas que supone: «Los cargadores están asustados y el ferrocarril es incapaz de dar respuesta, lo que puede llevar al colapso absoluto del sector». Por ello, solicitan la intervención inmediata del Gobierno y cuestiona el mensaje que se traslada desde la Administración. Sin embargo, matiza que las asociaciones deberían pedir subvenciones para aliviar la tensión por los costes de la energía. «El ministerio debe responsabilizarse para que el transporte por ferrocarril no desaparezca por esta causa», afirma Pedrero, que insiste en trasladar el apoyo de la AEFP a Renfe ante las demandas de UOTC. «No me creo que sea plato de gusto incrementar en dos dígitos los precios del servicio».

La situación ha llegado a tal punto que «el coste de operar un tren de mercancías con locomotora eléctrica ha crecido el 25% en un año». Este ascenso ha provocado, según datos aportados por los operadores ferroviarios privados, que ahora sea entre «el 10% y 15% más caro» usar modelos eléctricos que «una contaminante locomotora diésel». En la actualidad, «de los servicios de transporte de mercancías por ferrocarril en nuestro país, aproximadamente el 50% se realizan mediante tracción eléctrica», han recordado desde AEFP.

En este contexto, la principal reivindicación de UOTC al ministerio y a Renfe Mercancías es iniciar una negociación sobre el marco de tarifas propuesto para este ejercicio. Según Antonio Pérez Millán, se ha logrado por el momento que la entrada en vigor de las nuevas tarifas se haya retrasado al próximo 15 de enero, en lugar de implantarse el 1 de enero, la fecha prevista inicialmente por la compañía ferroviaria pública. «Hay otras formas de buscar soluciones que no sea notificar cambios a los clientes sin plazos, sin tiempos, sin discusión y con consecuencias irreversibles», ha lamentado el presidente de UOTC. Dichas consecuencias afectarían, según denuncian desde la asociación, a 500.000 toneladas de mercancía que quedarían fuera de la intermodalidad terrestre. Entre esas mercancías, cita como las más afectadas las mercancías peligrosas y las cisternas, «producto típico ferroviario entre España y Alemania, Bélgica o Italia».

Millán califica este movimiento de Renfe Mercancías de «ocurrencia comercial» que se suma a las subidas motivadas por la presión de los precios de la energía y que manda un mensaje contradictorio sobre el fomento del empleo del transporte intermodal. «El cliente volverá a recurrir a la carretera porque el servicio subirá de 1.000 a 1.400 euros», afirma. La UOTC envió ayer su petición al ministerio de Transportes para iniciar conversaciones a tres y, en caso de no recibir respuesta, la asociación no descarta acciones legales o iniciativas ferroviarias como emplear trenes completos para la carga, aunque Antonio Pérez Millán puntualiza que esta medida está aún en estudio.