



Renfe Mercancías inicia negociaciones con tres navieras para elegir a su socio industrial

El operador ferroviario público Renfe Mercancías ha obtenido la autorización del consejo de administración de su matriz para iniciar la fase de negociación con tres empresas para elegir a su socio industrial. Diversas fuentes próximas al proceso han señalado que se trata de tres compañías navieras (MSC, Maersk y CMA CGM). El director general de la compañía, Joaquín del Moral, ha anunciado el inicio de las negociaciones sin mencionar la naturaleza ni el nombre de los candidatos en el transcurso de una jornada sobre transporte ferroviario de mercancías organizada por El Economista.

En su intervención, el director general de Renfe Mercancías ha recordado que el objetivo «es aportar soluciones logísticas completas a los clientes que ahora mismo no somos capaces de hacer por nosotros mismos y que este socio nos dé presencia internacional». Respecto a esta presencia exterior, «ya hacemos

servicios internacionales, pero queremos que nos ayude en nuestra expansión».

LAS JUGADAS FERROVIARIAS DE LAS NAVIERAS EN ESPAÑA

Las principales navieras mundiales han entrado en el mercado ferroviario español en los últimos años. En el caso de Mediterranean Shipping Company (MSC), adquirió el operador público portugués CP Carga en 2015 para transformarlo en Medway, con el que opera en España diversos servicios ferroviarios. Asimismo, CMA CGM adquirió Continental Rail en julio del año pasado y a finales de 2021 Cosco Shipping Ports Spain se convirtió en el principal accionista de la compañía ferroviaria Logitren tras adquirir parte de la participación de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana. La única integrante del Big Four naviero mundial que aún no dispone de operador propio de tracción en España es Maersk.

La jornada organizada por El Economista también ha abordado el tema de las autopistas ferroviarias en España y su posible evolución futura. Los proyectos más avanzados, como son la conexión entre Algeciras y Zaragoza y Valencia y Madrid han sido objeto de la atención de la mesa redonda que se ha celebrado en dicho encuentro. Acerca del primero, el presidente de Rail & Truck, Juan Fernández, ha señalado que dispondrán «de siete locomotoras Stadler Euro6000 en propiedad, otras cuatro locomotoras diésel en alquiler operativo y 150 vagones». Asimismo, el director ejecutivo de Servicios Logísticos de Adif, Luis Vicente Moreno, ha afirmado que los «proyectos de la autopista ferroviaria Algeciras-Zaragoza estarán todos redactados y listos para empezar a licitar obras en el primer trimestre de 2023”.

Por lo que respecta a la autopista ferroviaria entre Valencia y Madrid que operará Tramesa, Luis Vicente Moreno ha recordado que es una «infraestructura que ya está en condiciones y mañana mismo podríamos empezar este servicio». En este sentido, ha indicado que el principal osbtáculo de esta conexión «son los vagones, pero en el último trimestre de 2023 comenzará la recepción de los primeros vagones para esta autopista ferroviaria». El director ejecutivo de Servicios Logísticos de Adif ha recordado la existencia «de una oficina de apoyo a los proyectos de autopistas ferroviarias, que en la actualidad está dando soporte a un

total de diez proyectos, de los que ocho son en ancho ibérico y dos en ancho estándar».

Por su parte, el director general de la empresa de transporte Marcotran, David Raposo, ha señalado la necesidad de «generar certidumbre en la carretera para subirse al ferrocarril». En este sentido, ha continuado, «hay que contar con argumentos para convencer de que este concepto se puede convertir en inversiones, alianzas y estrategia». También ha apuntado que, en términos generales, «hay un cierto pesimismo» en cuanto a subirse al ferrocarril «y este ejercicio necesita implicación, esfuerzo y generosidad por todas las partes». Durante la jornada, también se ha abordado la iniciativa Mercancías 30 que, según Joaquín del Moral (Renfe Mercancías), «por primera vez destina recursos a los operadores para adquirir locomotoras de mayor capacidad de carga y vagones para servicios como las autopistas ferroviarias que no hay en la actualidad en España».

El director general de Renfe Mercancías también ha hecho referencia a los ecoincentivos «destinados a los operadores ferroviarios para ganar cuota de mercado». A este respecto, el presidente de Rail & Truck, Juan Fernández, ha criticado que, en otras etapas, «ha faltado voluntad de invertir» y el director ejecutivo de Servicios Logísticos de Adif, Luis Vicente Moreno, ha lamentado «no haber sido capaces de llegar al sector al explicar la iniciativa Mercancías 30».

Por su parte, la presidenta de Adif, María Luisa Domínguez, ha destacado en la clausura de la jornada los nodos intermodales estratégicos definidos dentro del eje seis de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada. Domínguez ha señalado que estos nodos son «La Llagosta, Can Tunis y la ZAL en Barcelona, Vicálvaro en Madrid, Fuente San Luis en Valencia, Majarabique en Sevilla, Júndiz en Vitoria, Zaragoza y Valladolid». Ya hay «actuaciones en la primera fase de Madrid Vicálvaro, Valencia Fuente San Luis, Júndiz en Vitoria, La Llagosta en Barcelona y Valladolid, con una inversión de más de 200 millones entre 2021 y 2023», ha recordado. La presidenta de Adif ha indicado que para el resto «hay

previstos unos recursos adicionales de 165 millones de euros hasta el año 2030».

LA LIBERALIZACIÓN DEL TREN DE PASAJEROS TENSIONA LA FALTA DE MAQUINISTAS

Otro de los asuntos abordados en la jornada sobre el transporte ferroviario de mercancías ha sido la escasez de maquinistas para el ferrocarril. En este sentido, el director general de Renfe Mercancías, Joaquín del Moral, ha afirmado que estamos «en un momento coyuntural en el que la liberalización del sector de viajeros ha creado cierta tensión en el mercado de maquinistas». Del Moral se ha mostrado confiado de que cuando «las empresas de transporte de viajeros adquieran su dimensión esta presión bajará». El presidente de Rail & Truck, Juan Fernández, ha destacado que es «una profesión atractiva y con una retribución relevante, por lo que si no hay maquinistas algo estamos haciendo mal». Fernández ha señalado la posibilidad de eliminar las barreras de entrada a través de la formación reglada y ha apuntado que es «un debate el de las estrategias para atraer más personas que se debe tener».