

El llibre blanc del transport de la Unió Europea estableix que, l'any 2050, la meitat de les mercaderies que avui dia es transporten per carretera a una distància més gran de 300 quilòmetres hauran de traslladar-se per les vies fèrries o per les rutes fluvials. L'Estat espanyol tindrà molt difícil complir amb aquest manament, a la vista del desencisador panorama que presenta a hores d'ara el transport de mercaderies per ferrocarril. El camió continua sent l'opció preferida pels qui han de moure productes d'un costat a l'altre de la península o, sobretot, més enllà dels Pirineus, a pesar que, en termes globals, és un transport més car i més brut per al medi ambient. El fet que Espanya dispose d'un ample de via diferent del de la resta d'Europa (ample de via ibèric enfront d'ample de via europeu) explica, en part, el baix índex d'utilització del tren. Però no és l'única raó. En l'última dècada, Renfe ha fet mans i mànigues per evitar que les empreses privades de transport de mercaderies operen amb normalitat. La Comissió Nacional dels Mercats i la Competència (CNMC) va obrir-li la setmana passada un expedient sancionador atès que "es donen indicis racionals de pràctiques prohibides en la Llei de Defensa de la Competència i en el Tractat de Funcionament de la Unió Europea (...) consistents en un abús de posició dominant".

L'actitud de l'operador públic ha provocat que, nou anys després de la liberalització, el nombre de mercaderies transportades per ferrocarril disminueixi, tot just el contrari del que ocorre a la resta d'Europa. Així, mentre en l'última dècada a Europa el transport per tren ha crescut un 4% de mitjana cada any, a Espanya ha caigut a la meitat. De fet, només el 6,6% de mercaderies que entren o surten dels ports espanyols són desplaçades amb tren, una xifra ridícula si, com es diu en els discursos públics, Espanya aspira a convertir-se en la porta d'entrada dels productes amb destinació a Europa. Si una bona logística (conjunt de processos que permet assegurar el flux eficient de les matèries primeres) és essencial per a una economia avançada, l'Estat espanyol encara té molts deures per fer. "Espanya disposa d'una xarxa d'infraestructures ferroviàries



Tot i que el transport de mercaderies fou liberalitzat l'any 2005, Renfe continua acaparant el 78%

L'obstacle Renfe

Mentre a Europa creix el transport de mercaderies per ferrocarril, a Espanya continua sent residual. Els entrebancs que posa Renfe a les companyies privades de transport de mercaderies per tren en són en bona mesura responsables. Nou anys després de la liberalització d'aquest sector, l'operador públic continua posant tot tipus de traves per mantenir la seua posició dominant. La Comissió Nacional de la Competència li acaba d'obrir un expedient sancionador.



del mercat.

d'entre les més bones del món, però estan infrutilitzades”, explica Juan Manuel Martínez Mourin, conseller delegat de la consultora ferroviària Eurogestión. L'any 2013 només el 3,8% de les mercaderies es van transportar per via fèrria, un percentatge molt llunyà del 22% alemany o el 18% de mitjana europea.

Renfe no perd el tren. L'últim informe de Transport de Mercaderies per Ferrocarril de la Unió Europea constata que a Espanya els trens de mercaderies, més que anar al ralenti, circulen marxa enrere. Des de l'any 1995, Espanya ha perdut un 54% del tràfic, mentre que a Holanda es registrava un increment del 76%, a Dinamarca d'un 71% i a Regne Unit d'un 66%.

La raó cal buscar-la en la posició de domini que manté Renfe. Ja que, si bé aquest mercat es va obrir a la competència l'any 2005, els operadors privats lamenten que no s'ha produït

una liberalització *de facto*. La llista de traves és llarga però, en tot cas, estan encaminades a fer que l'operador públic continue tenint la paella pel mànec, amb el beneplàcit del Ministeri de Foment. És el que en l'argot del comerç anomenen “clàusula de l'avi”: la situació procedent d'un monopoli en què l'empresa que abans era gestora única manté una posició dominant sobre la resta dels seus competidors gràcies al fet que tenen més facilitat per accedir als clients; hereten solcs, disposen de la maquinària necessària per circular, etcètera.

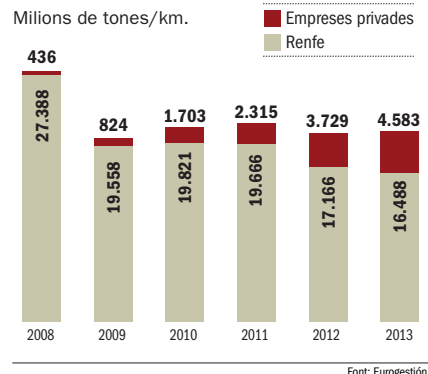
Les companyies privades, agrupades en l'Associació d'Empreses Ferroviàries Privades, denuncien que Renfe fa *dumping*, és a dir, ofereix serveis per sota dels preus de cost –a voltes de fins a un 30%–, de manera que barra l'accés als seus competidors. Amb aquest comportament, critica Martínez Mourin, “Renfe està permanentment perdent diners”, però no els importa perquè “aquestes pèrdues les acaben carregant a l'Estat, o el que és el mateix, als ciutadans”. Renfe Mercancías (una de les quatre filials en què a principis d'any es va segregar l'antiga Renfe) té un deute de 326,3 milions d'euros, una xifra similar al seu capital –377 milions– i va registrar l'any 2013 pèrdues per valor de 61,7 milions d'euros.

Dit això, les companyies privades es veuen obligades a conformar-se amb les molles que els deixa Renfe. El 2013, els privats només acaparaven el 22% del tràfic total. I la xifra requereix matisos ja que un 7% del total correspon a Transfesa, l'empresa que tradicionalment ha transportat els automòbils que es fabriquen a les factories espanyoles i que, de fet, està participada en un 20% per Renfe mateixa.

La situació no sols ha merescut el lament de les companyies competidores. Prèviament a l'expedient sancionador obert la setmana passada, la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència va censurar el comportament de Renfe en un extens informe. En el dit informe aquest organisme advertia de les “ineficiències” del sistema i criticava obertament el “tracte de favor a Renfe”. El transport de mercaderies a Espanya, apuntava l'estudi, presenta uns “nivells baixos de desenvolupa-

Un mercat que s'obri a la competència molt a poc a poc

Nou anys després de la liberalització del transport de mercaderies per ferrocarril, Renfe continua acaparant el **78% de la quota** de mercat.



ment i eficiència”. “La falta de competència en el transport de mercaderies per ferrocarril a Espanya probablement no és l'únic factor que explica el retard d'Espanya comparat amb altres països en aquest sector, però sense dubte és un dels factors principals que contribueixen a aquesta situació”, diu la CNMC. Mentre a Alemanya hi ha 228 companyies ferroviàries, a Gran Bretanya 111 o a França 22, a Espanya només n'hi ha registrades 11. “Els impediments que posa l'operador privat desencoratgen la inversió”, diu Martínez Mourin. L'informe de la Comissió Nacional de la Competència, que recomanava desenvolupar un Comitè de Regulació Ferroviària independent de Renfe, ha caigut en sac foradat i les poques mesures que s'han pres –com ara la creació de Renfe Alquiler de Material Ferroviari– no han tingut cap efecte real.

Pals a les rodes. El de vendre per sota del preu de mercat no és l'únic obstacle que l'operador públic ha posat als seus competidors. També a l'hora d'establir quan circula cadascú, Renfe juga brut. Adif, l'empresa gestora de la infraestructura ferroviària, és l'encarregada d'establir quan pot passar cada operador. Ocorre, però, que Renfe acapara més del 80% dels solcs (reserva de torn per realitzar un trajecte) de manera que als competidors a penes els resta espai per circular. “El pitjor

“Si no canvia la gestió de Renfe, el corredor mediterrani no servirà de res”

—Què explica que 13 anys després de la liberalització del sector de mercaderies ferroviàries a Espanya només el 20% de les mercaderies siguin transportades per tren?

—La principal raó és que els poders públics, i amb això vull dir Foment, no han dut a terme una autèntica liberalització d'aquest mercat. Encara que els decrets establien negre sobre blanc l'obertura del mercat, el que realment ha passat ha sigut que s'ha mantingut la posició dominant de Renfe en el mercat. I si bé en altres llocs d'Europa les empreses de capital públic han mantingut una actitud semblant, en cap lloc no s'ha entrebancat l'entrada de nous competidors com ací. Estem davant un cas claríssim d'abús de posició dominant. En lloc de repartir joc, com li hauria correspost fer, quan ha vist amenaçada la seua preponderància ha tancat el mercat.

—En més d'una ocasió heu criticat que amb les seues pràctiques, Renfe distorsiona el mercat.

—Sí, Renfe Mercaderies practica una estratègia de preus a la baixa i estableix unes condicions de venda i explotació del servei ferroviari contra les quals no podem competir. Estan distorsionant el mercat amb preus que són del tot inasumibles. Això ens perjudica a nosaltres, però els perjudica a ells mateixos perquè els fa acumular pèrdues (prop

Juan Diego Pedrero és gerent de l'Associació d'Empreses Ferroviàries Privades, fundada l'any 2005 i que agrupa les sis companyies que, en l'actualitat, tenen activitat comercial.



de 62 milions d'euros l'últim exercici) que s'han de compensar mitjançant les subvencions d'altres línies de negoci de Renfe. Fins i tot l'anterior secretari d'Estat d'Infraestructures, Rafael Català [actual ministre de Justícia], ha admès que és legítim sospitar d'aquest tipus de pràctiques financeres creuades entre empreses d'un mateix grup.

—Mentre el transport de mercaderies ha quedat relegat, les inversions en AVE han estat quantiosíssimes.

—És una estratègia que, a la llarga, ens costarà molts diners. Fins i tot el president d'Adif va declarar recentment que la gran velocitat era un fracàs des del punt de vista estructural. A hores d'ara tothom està d'acord que les línies d'AVE mai no seran rendibles ni se'n cobriran els costos d'explotació. El màxim de passatgers que ha arribat a transportar en un any és de 28 milions de persones. En altres països aquesta xifra es multiplica per 2,5, i amb una infraestructura la meitat d'extensa. I mentre es destinen milers de milions d'euros a la gran velocitat, les infraestructures per al transport de mercaderies estan abandonades i s'inverteix poquíssim en reparació.

Dit això, no es pot negar que impulsar el transport de passatgers és molt important en la mesura que contribueix a la vertebració del país i a la mobilitat dels ciutadans. Ara bé, el transport de mercaderies s'hauria de

no és que Renfe acapare els solcs més bons —es lamenta Juan Diego Pedrero, gerent de l'Associació d'Empreses Ferroviàries Privades—. És que en molts casos no els utilitza i l'únic que fa és impedir que un altre pugui fer ús de la infraestructura. Això no té ni cap ni peus”. Martínez Mourin, d'Eurogestion, també es queixa que les vies del tren estan infrautilitzades perquè Adif és incapaç de fer una gestió eficient. “Entre Madrid i València, per exemple, hi ha via doble en tot el traçat, una d'anada i l'altra de tornada —explica—.

Tenint en compte els pocs combois de passatgers que circulen (ja que la majoria van en AVE), podrien circular molts més trens de mercaderies que no ara. Però s'entesten a dir que això no es pot fer perquè no hi ha espai. I això és mentida. Exactament el mateix passa en la línia entre Madrid i Barcelona”. I hi afegeix: “La pitjor infraestructura és la que no s'utilitza”.

Les companyies privades també critiquen que Adif els posa mil i un problemes a l'hora d'homologar la maquinària que fan servir. Haver d'esperar

fins a 12 mesos per obtenir el certificat d'una locomotora és cosa ben normal entre els qui aspiren a participar en aquest sector.

Client preferent. L'adquisició de material rodant, especialment locomotores, constitueix un dels principals costos de les empreses ferroviàries. Per això, com a alternativa hi ha el lloguer, que els resulta més ràpid, més barat i té menys riscos. El problema és, però, que a Espanya hi ha un ample de via diferent de l'europeu, així que les

situar en el mateix pla d'importància ja que dona servei al teixit industrial. Nosaltres també tenim clients: són les empreses.

—En un informe de 2013, la Comissió Nacional de la Competència va censurar el “tracte de favor” que rep Renfe. Va servir d'alguna cosa aquest toc d'atenció?

—El Consell Nacional del Mercat de la Competència (CNMC) ha emès molts informes amb una posició clara a favor de l'obertura del mercat, però la majoria no són vinculants. No han sigut els únics que ho han denunciat. Tanmateix, Renfe continua mantenint la seua posició dominant i obstaculitza el nostre treball. Per exemple, dins de Renfe s'ha creat una societat de lloguer d'actius, és a dir, de material rodant perquè nosaltres els puguem llogar o comprar [s'ha de tenir en compte que, com que a Espanya hi ha un ample de via diferent de la resta d'Europa, els operadors espanyols no poden proveir-se fora]. Doncs bé, el material que han posat al nostre abast està obsolet, no té prou potència, no compleix uns mínims tècnics... Estem lligats de peus i mans per culpa d'una actitud, la de Renfe, que és tolerada pel Ministeri de Foment. En l'àmbit ferroviari espanyol, som la ventafocs. L'única esperança que tenim és que els CNMC (que ja ha emès un informe contrari a Renfe en la societat de lloguer de material) i Brussel·les prenguen consciència de com actua RENFE i obligue a Foment a solucionar les ineficiències.

empreses privades que volen circular per la península es veuen abocades a acudir a Renfe, que és qui té el gruix d'aquest material.

L'any passat, davant les demandes de les empreses privades, es va donar carta de naturalesa a Renfe Alquiler de Material Ferroviario, una filial destinada al lloguer de material excedentari. Un document de Foment de 2012 calculava un excedent de 59 locomotores elèctriques, 15 locomotores dièsel i 1.507 vagons. La creació d'aquesta societat va despertar expectatives en-

—El Ministeri de Foment vol invertir a través de la seua Estratègia Logística 3.350 milions d'euros en connexions ferroviàries i 1.300 en accessos portuaris. Aquesta estratègia pot solucionar part dels problemes?

—Tot el que siga millorar la infraestructura a nosaltres ens sembla fantàstic. Però el quid de la qüestió és que, per més bona que siga la infraestructura, no serveix de res si no hi ha una bona gestió i no se'ns deixa participar en el mercat en igualtat de condicions. Un cas paradigmàtic d'això és la connexió entre el port de Barcelona i la frontera francesa: la infraestructura és feta però té molt poc trànsit i és molt lluny de ser el que inicialment es pretenia. Fins ara els resultats són molt pobres perquè Renfe acapara el servei de transport de mercaderies ja que són els únics que tenen l'equip interoperable homologat per circular a França.

—Així doncs, pot passar que tinguem el corredor mediterrani per a mercaderies però no hi haja la circulació de combois que tothom espera?

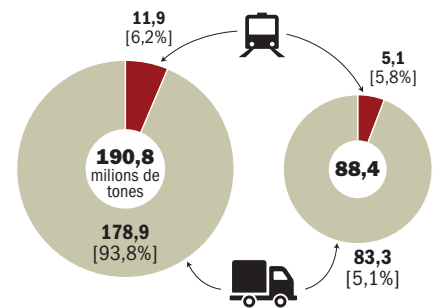
—El corredor mediterrani és el més important d'Espanya i té un potencial enorme. Ara bé, tal com estan les coses, no tindrà mica d'èxit o bé s'hi transportarà la meitat de la meitat del que ara es preveu. Si no canvia la gestió de Renfe, el corredor mediterrani no servirà de res. Això no vol dir que fer aquest corredor no siga una idea magnífica.

tre el sector privat. “Esperàvem que tragueren al mercat material modern i locomotores preparades per circular en ample ibèric i internacional”, expliquen des de l'Associació d'Empreses Privades Ferroviàries. Des d'Eurogestion han calculat que Renfe podria traure

El 2013 només el 3,8% de les mercaderies es van transportar per ferrocarril. La mitjana europea és del 18%

Com es van moure les mercaderies que van entrar o eixir dels ports

De les 190,8 milions de tones que van entrar o eixir l'any 2012 als ports de l'Estat, 178,9 ho van fer per carretera i 11,9 ho van fer mitjançant el tren. Pel que fa als Països Catalans, 83,3 milions ho van fer per carretera i 5,1 milions a través del ferrocarril.



Font: Puertos del Estado

al mercat almenys una tercera part de la seua maquinària, tenint en compte que des de 2003 a 2013 el volum de mercaderies transportat ha passat de 30 a 19 milions de tones.

Tanmateix, el temps ha acabat demostrant que l'operador públic no té una voluntat plena d'agilitar el mercat. Renfe només ha posat a disposició del sector el 20% del material que a hores d'ara té ocios. A més, es lamenta Juan Diego Pedrero, “no han posat a la nostra disposició un catàleg de material per conèixer exactament quin tipus de material és, quina disponibilitat té, en quin estat es troba, quins preus de lloguer té i quines són les condicions”. “Renfe està obstaculitzant el lloguer per mantenir la seua posició dominant. Prefereixen tenir-ho parat i acaparar-ho tot abans que llogar-ho als seus competidors”, es lamenta Juan Manuel Martínez Mourin, d'Eurogestion.

Tant Martínez Mourin com Pedrero es queixen, a més, que les pressions sindicals impedeixen fer un ús més intensiu de les infraestructures existents. “En Renfe es fan prevaldre les

El tercer fil no era llis i pla



Els presidents de Múrcia, València, Catalunya i Balears l'any 2011 en un acte pel corredor mediterrani a Brussel·les.

Si bé una bona gestió és indispensable a l'hora de traure rendiment a una infraestructura, sense infraestructura no pot haver-hi gestió, ni bona ni dolenta. I de moment, el corredor mediterrani malda per ser alguna cosa més que una simple entelèquia, per més que, en els seus discursos, els polítics s'omplen la boca parlant-ne. Tres anys després que la Unió Europea incorporara aquesta infraestructura en la Xarxa Transeuropea de Transport com un dels seus deu eixos prioritaris, encara queda molt de camí per recórrer.

I és que la consecució del corredor mediterrani és va convertir en un dels *leit motiv* dels discursos emanats des dels Governos català i valencià a principis d'aquesta dècada. L'adveniment de la crisi, però, va obligar a replantejar el projecte inicial, consistent a instal·lar una doble via per a ús exclusiu de mercaderies des d'Algesires fins a la frontera francesa. A poc a poc, la idea que calia buscar una solució alternativa, encara que només fóra temporalment,

va fer forat. Aquesta solució es deia "tercer fil" i consistia a situar una tercera via en les vies d'ample ibèric, de manera que sobre un mateix carril pogueren circular trens de passatgers i trens de mercaderies amb destinació a Europa (on es gasta l'anomenat ample de via europeu, en contraposició a l'ample de via espanyol).

D'acord amb l'argumentari dels promotors d'aquest succedani, el tercer fil era una solució més barata, més ràpida i menys complicada des del punt de vista tècnic que no el corredor mediterrani. La ministra Ana Pastor fins i tot es va aventurar a prometre la infraestructura per a 2015 entre València i Tarragona i el 2016 entre València i Alacant.

Tanmateix, tot fa pensar a que els terminis reals no s'ajustaran al calendari previst. La Cambra de Contractistes de la Comunitat Valenciana ha fet un estudi detallat dels Pressupostos Generals de l'Estat per a 2015 i ha arribat a la conclusió que, en l'escenari més optimista, aquesta infraestructura entre València i Castelló podria estar acabada el 2018. "Deien que l'obra estaria finalitzada per a 2015, però això és impossible, perquè els Pressupostos de l'any vinent contempen una programació plurianual per a la implantació del tercer fil per invertir 238 milions d'euros d'aquí a 2018", explica Manuel Miñes, que és gerent de la Cambra. "Encara falta temps per veure el tercer fil finalitzat, perquè encara hi ha molts trams on no hi ha res fet", explica Francisco García Calvo, membre del Col·legi d'Enginyers Industrials Valencians i secretari general adjunt del *lobby* Fermed. García Calvo explica que "el temps ha demostrat que la implantació del tercer fil té més complicacions que no s'imaginava en un principi". I hi afegeix: "No es tracta de posar una tercera via i ja està; també cal adaptar la senyalització, les catenàries, etcètera". Arribats a aquest punt i a la vista de la dilació de les obres, sembla pertinent preguntar-se si ha pagat la pena apostar per aquest substitut del corredor mediterrani. Manuel Miñes ho té clar: "Hem sigut els pioners d'un nyap".

pressions dels sindicats –assegura Pedrero–. El resultat és que mentre que una màquina privada recorre 200.000 quilòmetres cada any, una màquina de Renfe en fa entre 60 i 65.000. Això és ineficient es mire com es mire."

Via morta. El panorama, doncs, és poc falaguer: mentre es destinen milers de milions d'euros a unes línies de gran velocitat que a penes mouen passatgers (la línia París-Lió-Marsella mou 32 milions de passatgers anuals, quan la Madrid-Barcelona, la més populosa de les línies AVE, en transporta

prop de vuit), els mateixos poders públics han dut el transport de mercaderies per ferrocarril a una mena de via morta. Hi ha en joc 3.000 llocs de treball directe i 9.000 d'indirectes; però, sobretot, el que hi ha sobre de la taula és l'eficàcia de tota la cadena de transport.

Fins i tot la Comissió Europea s'ha dirigit al Govern espanyol per interressar-se pel baix índex de transport de mercaderies. Brussel·les vol saber per què l'aposta per un transport eficient no és secundada a Espanya, més encara quan s'hi estan destinant fons

europeus. De res no serveix que ara fa tres anys la Unió Europea declarara prioritari el corredor mediterrani i el corredor atlàntic si no es fa un bon ús de la infraestructura. Al capdavall, de què serviria tenir un circuit de fórmula 1 si només es pot circular amb un Dos Cavalls? "Tenir bones infraestructures és essencial. El problema a Espanya –diagnostica Martínez Mourin– és que als polítics els agrada molt anunciar obres noves, però ningú no es planteja com gestionar-les de manera òptima."

Violeta Tena