

Carta abierta del Presidente de COMBIBERIA

Después de casi 30 años como Presidente de Combiberia ha llegado la hora de dar un paso a un lado renunciando a éste cargo para pasar a ser un miembro más de su Consejo de Administración.

Con éste motivo no puedo resistir la tentación de plasmar en una carta a abierta al mundo del transporte tanto por Ferrocarril Como por carretera y por supuesto del Combinado una serie de hitos y reflexiones que creo pueden ayudar a entender el porqué del nivel en que se encuentra en España el Transporte Combinado Ferrocarril/Carretera.

Al poco tiempo de acceder a la Presidencia de ASTIC, mi querido amigo y Presidente de la Fundación Corell, Miguel Ángel Ochoa de Chinchetru, me embarcó en el proyecto de la creación de una empresa, que desde el mundo de la carretera acometiera de una vez por todas, la colaboración Ferrocarril /Carretera en el transporte de mercancías.

Dios sabe las reticencias, críticas y objeciones que hubo que vencer entre algunos destacados miembros de la Junta Directiva de ASTIC, para conseguir alumbrar a la “Sociedad Ibérica de Transporte Intermodal S.A. (Combiberia) en 1992.

Promovida por una serie de destacados transportistas de carretera de ASTIC y con también reticencias y poco interés de altos directivos de Renfe, pero con la implicación de dos personas con gran visión de futuro, desgraciadamente hoy fallecidas, la presidenta Mercedes Salas y su Directora de TECO (transporte de contenedores) Sagrario López Bravo y con el beneplácito y decisivo empuje del entonces Director General de Transportes Terrestres, Bernardo Vaquero, a la sazón entonces Consejero de Renfe y Delegado del Gobierno en la misma.

El sector del transporte de mercancías por carretera y Renfe, siempre se habían llevado fatal, eran duros competidores y tenían muy malos recuerdos, sobre todo de un impuesto llamado “canon de coincidencia” que los transportistas de carretera pagábamos anualmente para financiar los continuos déficits del ff.cc. durante muchos años.

Por entonces la cuota de participación del ff.cc. en el mercado de transporte terrestre en España, era del orden del 10%. Desgraciadamente en la actualidad 30 años después debe estar rondando el 3%. Claramente lo hemos hecho muy mal.

En Europa se habían creado una serie de compañías de colaboración entre los dos modos de transporte terrestres, en Francia, Novatrans, en Alemania, Kombiverkehr, en Suiza, Hupac....etc., en los años 60 del pasado siglo.

Aquí no fue fácil, porque los carreteros no querían ver ni en pintura a los “ferrocandiles” y viceversa.

He citado algunas personas anteriormente, porque sin ellas hubiera sido imposible la colaboración “contra natura” de los dos modos. Que estábamos promoviendo.

Además en la constitución de la sociedad conseguimos incluir como socios de referencia a las empresas “hermanas” de Francia y de Alemania, que son países obligados para la realización de transportes internacionales, y a la propia Astic en representación de los transportistas asociados, que no habían entrado a participar directamente en el capital de Combiberia. Afortunadamente hoy continúan en su Consejo de Administración los tres.

Por resaltar algunos hitos importantes en estos 30 años, quisiera destacar:

1- Salida de Renfe de Combiberia.

Por un incomprensible mandato de la CNMC, en la liberalización del ff.cc. de mercancías, obligo a Renfe, como incumbente, a salir de todas las sociedades del sector, donde tuviera participación accionarial. (en Combiberia tenía el 22.5%)

Para nosotros fue un duro golpe, porque perdíamos su apoyo y porque casi todas las sociedades del mismo tipo en Europa, tienen participaciones del incumbente, aunque no mayoritarias, en el caso de Kombiverkehr (Alemania), el 50% es de los transportistas de carretera y 50% de la D.B. El resto de los socios compraron las acciones de Renfe.

2- Túnel de Le Pertus.

La gran ilusión de todos los ferroviarios ibéricos en tráficos con Europa, era tener el mismo ancho de vía que los demás países. Se hizo una gran inversión + de 1.000 millones de Euros, y se Concesiono a TP. Ferro (franco-española), que construyó el túnel y debía explotarlo, pero por falta de uso de la línea tanto en viajeros como mercancías se fue a la quiebra en 2.016. Tras este fracaso los operadores públicos SNCF Réseau y Adif constituyeron la sociedad: Línea Figueras Perpignan que explota la línea y que ha resultado un fiasco para el tráfico de mercancías. Estaba previsto para el 2.019 el paso de 54 trenes mercantes por día y están pasando cuatro.

Barcelona está conectada ferroviariamente desde hace 10 años con todo Europa por ancho UIC, pero se utiliza muy poco en transporte de mercancías porque incrementa los costes de transporte de forma notable. Tampoco en viajeros van muy bien.

Este es uno de los impedimentos más importantes para que el transporte internacional de mercancías, por ff.cc., no crezca.

Los estudios de viabilidad los hizo el entonces Ministerio de Fomento, pero como ha ocurrido siempre los técnicos del Ministerio, Adif...etc. piensan en tráfico de pasajeros exclusivamente y no tienen en cuenta las necesidades de la infraestructura para los tráficos de mercancía. Así nos va.

3- Incompatibilidad de transporte de mercancías con alta velocidad.

Hace ya casi 30 años que se inauguró el AVE, Madrid/Sevilla y nunca ha ido por sus vías un tren de mercancías, ni creo que lo haga en un futuro a inmediato.

El estándar actual de trenes de mercancías en Europa, son: de 1.850 TBR (toneladas brutas remolcadas), 750 metros de longitud y 120 Km/hora de velocidad máxima. Tienen una velocidad comercial media de 80 Km/hora.

Los AVE, son todo lo contrario y viajan a más de 300 Km/hora, en el trayecto Madrid-Sevilla o Madrid-Barcelona hay más de 20 trenes AVE diarios en cada sentido y por las noches no circulan por las necesidades de mantenimiento de vías, catenaria...etc. Si metemos "un mercancías", destrozamos la circulación de 4 Aves, con una pérdida brutal de ingresos.

Para mercancías hay que utilizar la red ibérica, que está amortizada y poco usada y con pequeñas inversiones, se puede hacer competitiva para los tráficos de mercancías, circulando con el estándar mínimo de tren europeo.

4- Corredor Mediterráneo.

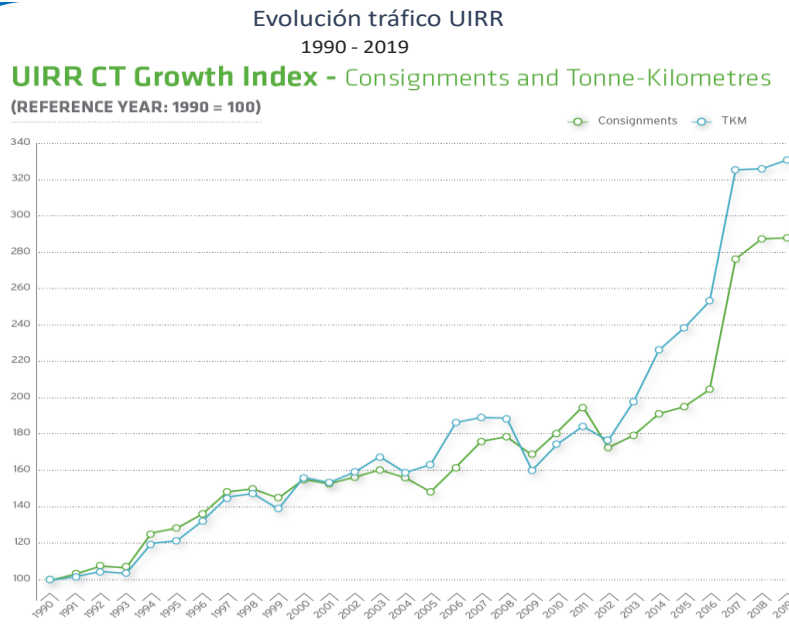
Creo que con el comentario anterior queda claro, si es un AVE que se usa en viajeros (20 circulaciones/día, en cada sentido, mínimo), no podrán circular trenes mercantes y si circulan 5/6 AVES/día, podremos meter mercancías, pero no se comprende una inversión tan brutal que se podía resolver con trenes de 200 km/hora, que necesitan una inversión en infraestructura, infinitamente menor.

Por supuesto hay muchos más cuellos de botella, diferentes tensiones en las catenarias, rampas de 18 milésimas... En fin, se han tenido muy poco en cuenta las mercancías en las inversiones y es uno de los motivos por lo que el transporte de mercancías por ferrocarril ha perdido cuota, en nuestro país. en los últimos 30 años.

Aquí dejo esta carta abierta, pero hay muchísimas más cosas que contar y resolver, si de verdad hay voluntad de desarrollar de forma eficiente y sostenible el Transporte de Mercancías por Ferrocarril.

Dos cuadros explican por sí solos lo comentado.

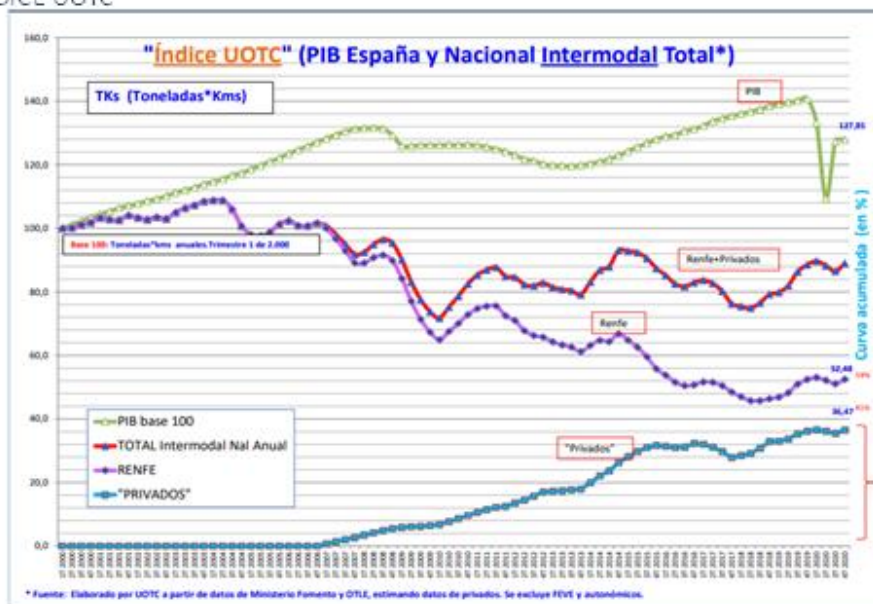
Esta es la evolución en los últimos 30 años, de los tráficos europeos de las empresas de la UIRR, (Unión Internacional Raíl-Ruta) donde está integrada Combiberia y que prácticamente representan a todos los países de la unión.



Fuente: informe UIRR 2019 - 2020

Esta es la evolución de los tráficos intermodales en España, en los últimos 30 años, donde observamos que la liberalización del mercado, no ha servido para nada. Prácticamente ahora entre Renfe y los privados transportan lo mismo que Renfe sola hace 30 años. Es decir el mercado no ha crecido, los privados no han hecho más que repartir los tráficos de Renfe.

INDICE UOTC



Con estas reflexiones acabo mi carta, no sin antes de agradecer a todos los que me han ayudado y apoyado de forma eficiente y sobre todo leal, en ésta trayectoria de 30 años al frente de COMBIBERIA.

4 de mayo de 2021.

José Ramón Obeso Lahera
Ex –Presidente de COMBIBERIA
Miembro fundador del Patronato de la Fundación Corell.