

EL TRANSPORTE REGIONAL DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL EN EL NOROESTE DE ESPAÑA

Vicente Rallo Guinot

Dirección de Producción. U.N. Cargas. Renfe.

No es posible iniciar una intervención sobre la “Situación actual y perspectivas del transporte de mercancías en la *Comunidad de Galicia*” sin referirnos, aunque sea brevemente, a dos textos que enmarcan la actividad de *Renfe* en relación con el transporte de mercancías.

El primero de ellos es la directiva comunitaria 440/91. Esta directiva establece la separación, al menos en su vertiente contable, de los gastos derivados de la gestión de la infraestructura y de los servicios de transporte por ferrocarril. La segregación de la infraestructura, de titularidad pública, era un paso necesario para profundizar en la liberalización del transporte por ferrocarril, en aras de facilitar el acceso de otros operadores (tanto públicos como privados) a las redes de propiedad estatal.

Pero además, la regulación comunitaria recomienda a los Estados miembros el saneamiento de las empresas ferroviarias, una medida aconsejable para garantizar sus oportunidades de éxito en un mercado de los transportes más abierto y muy competitivo. Por contrapartida, limita la capacidad de los Estados para mantener con carácter general su política de subvenciones a las compañías ferroviarias; de hecho, circunscribe las aportaciones a los servicios con demanda social y un marcado acento público: los trenes de Cercanías y Regionales.

La primera exigencia de Bruselas ya ha sido cumplida por *Renfe*, que, más allá de la diferenciación contable, ha procedido a la separación orgánica de las *Unidades de Negocio* vinculadas a la gestión de la “carretera ferroviaria” (*Mantenimiento de Infraestructura y Circulación*) de los servicios de transporte, integrados estos últimos en dos direcciones generales: *Servicios Logísticos* y *Sistemas Integrados de Transporte*. A partir de este hito y de la aprobación del nuevo *Estatuto* jurídico de *Renfe*, ha quedado abierta la vía a otros operadores de transporte, cuyas condiciones de acceso deben negociar con *Renfe*, que actúa

como regulador de la infraestructura por delegación del *Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente*.

El segundo aspecto, referido al saneamiento de las empresas de transporte por ferrocarril, queda despejado en un *Contrato-Programa*, que incorpora mecanismos de asunción y financiación de la deuda por el *Estado*.

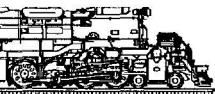
A estos efectos hay que recordar la firma el 27 de octubre de 1.994 del *Contrato Programa 1.994/1.998* entre *Ministerios de Economía y Hacienda, Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente* y la Presidenta de *Renfe*. Según el mismo, este *Contrato Programa* tiene 6 objetivos básicos:

- Clarificar las relaciones entre la Empresa y el Estado.
- Consolida a *Renfe* como empresa de servicios de transporte.
- Responsabiliza a las *Unidades de Negocio* de sus respectivas cuentas de resultados.
- Apuesta por el futuro del ferrocarril.
- El *Estatuto* asume la deuda histórica de *Renfe*.
- Incorpora los objetivos y compromisos del *Plan estratégico*.

El tercer aspecto es especialmente significativo porque a partir de la clarificación de funciones y responsabilidades derivadas del *Contrato-Programa* y de la organización diferencia por *Unidades de Negocio*, cada una de éstas es responsable de sus cuentas de resultados, que pasan a englobar los costes de financiación de los activos y los gastos comunes de toda la organización. Es decir, las cuentas de resultados de cada *U.N.* reflejarán fielmente los gastos e ingresos que genera cada *Unidad de Negocio* por la prestación del servicio en el que está especializada.

A su vez, las *Unidades de Negocio* adquieren unos importantes compromisos de competitividad y productividad.

Dentro del *Contrato-Programa*, para cada una de las *Unidades de Negocio de Mercancías, Cargas y Transporte Combinado* concreta-



mente, que no prestan servicios considerados de interés social, se ha establecido un plan de viabilidad que se recoge en el *Contrato-Programa* y que debería permitirles alcanzar el equilibrio económico antes del año 1.998.

El marco de actuación de estas Unidades es el mercado, del cual tiene que obtener más clientes, ofreciendo mayor calidad, mejores productos y mejores servicios con costes cada vez menores que posibiliten precios de venta competitivos.

Una vez explicitadas estas consideraciones de tipo general que buena parte condicionan la actividad de las dos *U.N.'s* de *Renfe* que se ocupan del tráfico de Mercancías, vamos a referirnos separadamente a la situación actual y perspectivas de cada una de ellas.

TRANSPORTE COMBINADO.

Vamos a apoyarnos en transparencias para facilitar la exposición.

Dentro del ámbito de la Comunidad Gallega se encuentran como terminales La Coruña y Vigo, y como puntos de venta Santiago de Compostela, Lalín y Lugo (Figura 1).

Las dos terminales tiene establecidas servicios complementarios por carretera para concentrar o dispersar contenedores que vayan a salir, o hayan llegado, por ferrocarril. Los puntos de venta atienden tráficoes específicos, en su mayor parte de leche o sus derivados.

La Terminal más significativas durante el año 93 fue Vigo con un 32,7 % del total del tráficoes de Galicia seguida de La Coruña con un 28,8 % y Santiago de Compostela con un 17,9 % y en el 94 vuelve a destacar Vigo con un 31,7 %, La Coruña 26,2 % y Santiago con un 17,7 % (figura 2).

El incremento del 94 sobre el 93 se sitúa en un 12 %.

El principal flujo de tráfico de la comunidad Gallega es hacia Valencia con un 27 % del total seguido del País Vasco y Madrid con un 21 % en cada uno de los casos.

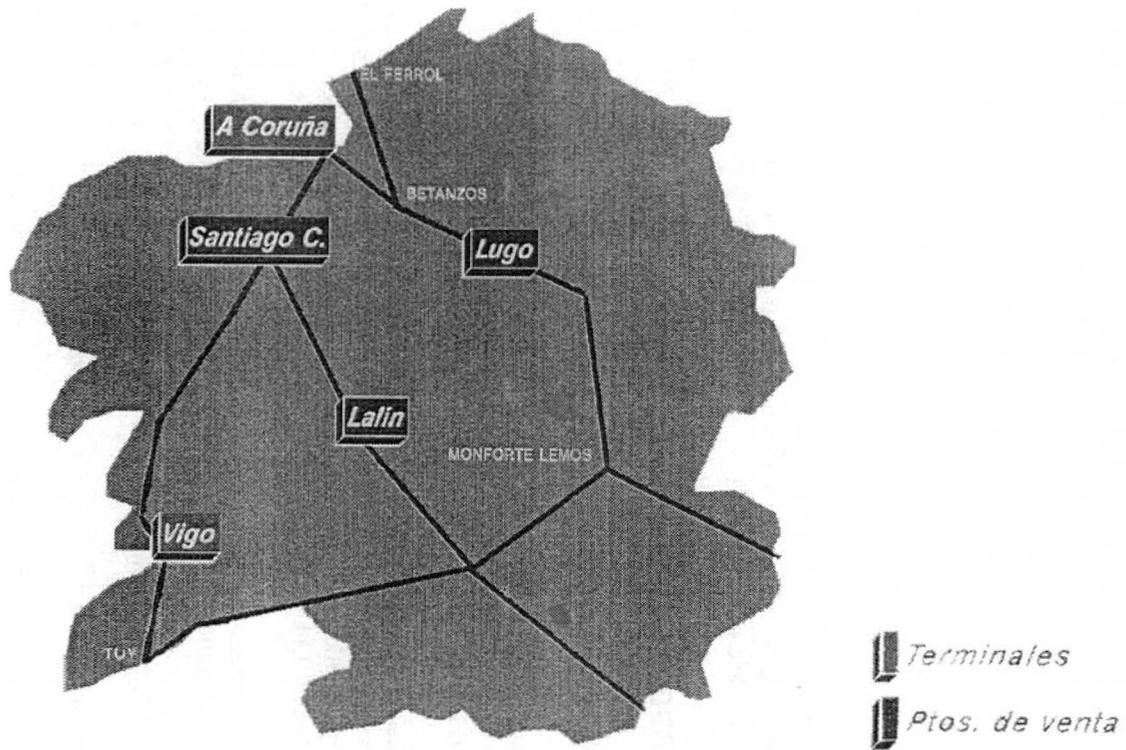
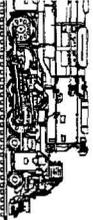
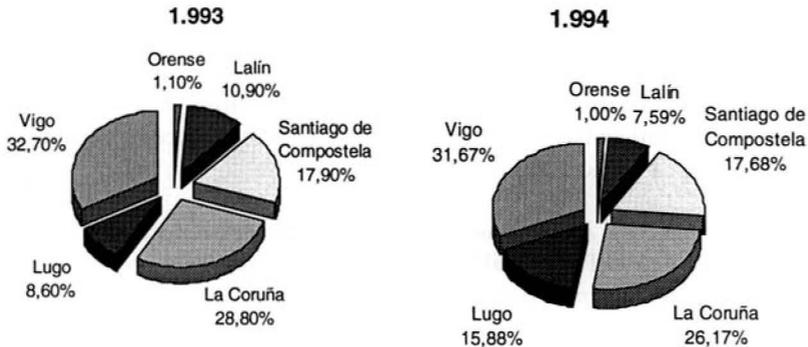


Figura 1.- Situación de las Terminales y Puntos de Venta en Galicia de Transporte Combinado.



21.811 ⇨ TEUS ⇨ 24.496



Incremento 94/93: 12%

Figura 2.- Distribución del tráfico por terminales 1.993-94.

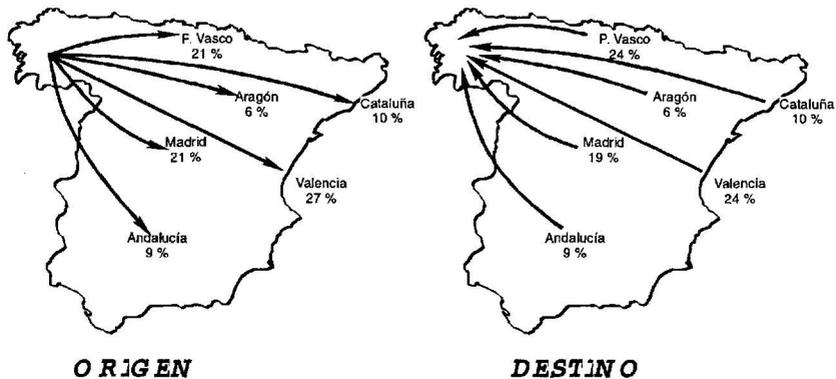


Figura 3.- Distribución de los flujos origen-destino.

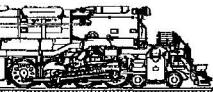
La comunidad Gallega recibe principalmente de Valencia y el País Vasco con un 24% en cada caso, seguido de La Comunidad de Madrid con un 19 %.

Por lo que se refiere a la evolución de los tráficos, pueden hacerse las siguientes reflexiones (figura 4):

- CORUÑA:** Se observa un tráfico decreciente del año 1.991 al 1.993 del 22 % fundamentalmente debido al desvío de parte de sus tráficos hacia Santiago de Compostela. Se produce un incremento en el año 1.994 del 3,2 %.
- VIGO:** Al igual que en La Coruña existe una reducción de tráfico desde el año 91 al 93 de 3.166,3 (miles) de Teus produciéndose un incremento en el año 94 hasta alcanzar el 8,1 %.
- SANTIAGO COMPOSTELA:** Desde el año 91 hasta el año 94 se produce un incremento pasado de 24.935 Teus en el año 91 hasta 43.365 en el año 94 (datos en miles).
- LUGO:** Al igual que Santiago, Lugo pasa de 19.167 Teus en el 91 hasta 39.050 en el 94.
- LALÍN:** Desde el año 91 con 2.562 Teus se pasa a 1.853 en el 94, tráfico decreciente en un 27,6 %.

PERSPECTIVAS DE FUTURO.

El transporte de contenedores por ferrocarril desde y hasta Galicia se encuentra en buena disposición para continuar aumentando en los próximos años. El *Plan de Transporte* está suficientemente dimensionado para absorber crecimientos a corto plazo y en todas las Terminales existe capacidad residual para atender incrementos de actividad.



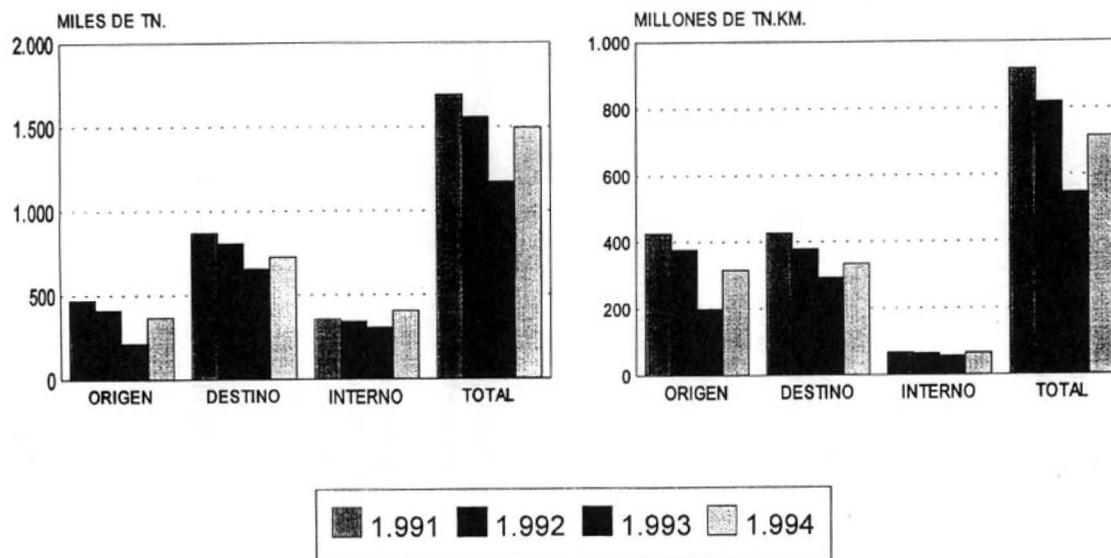


Figura 4.- Evolución de los tráficos por terminales en los últimos 4 años.

CARGAS.

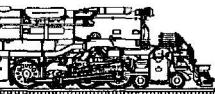
Pasando a la actividad de *Cargas* la otra *Unidad de Negocio* de *Renfe* dedicada al tráfico de mercancías, vamos a comentar, apoyándonos en los gráficos adjuntos las situación actual y perspectivas de futuro.

En la figura 5 se recogen las principales terminales de la Comunidad Gallega siendo los principales puntos de generación de tráfico los siguientes:

- VIGO GUIXAR: Con un total de 426.100 t expedidas y 66.900 t recibidas. El componente más importante de este tráfico es el de automóviles Citroën, que viene expidiendo una media de tres trenes diarios a destinos nacionales (Pinto en Madrid, y La Llagosta, en Barcelona) e internacionales (Francia, vía Hendaya e Italia vía Cerbere).
- FERROL: Con 329.000 t expedidas, en su mayor parte de madera y de siderurgia. Ha sido una de las estaciones gallegas que más han crecido en los últimos años.
- TABOADELA, estación a través de la cual se accede al polígono de San Ciprián, en Orense, y que recibe por ferrocarril 22.800 t de cereales y maderas.

En la evolución de los tráficos en los últimos 4 años, se observa en tráfico total, tanto en origen/destino como tráfico interno una caída desde el año 1.991 hasta el año 1.993 (consecuencia directa del abandono del vagón disperso para racionalizar costes de producción) consiguiendo una fuerte recuperación en el año 1.994.

Como ya se ha indicado, se observa como principal punto de facturación a Vigo Guixar, seguido de El Ferrol y Pontevedra y como principal punto de destino de las facturaciones Taboadela, Coruña San Diego y Orense (figura 6).



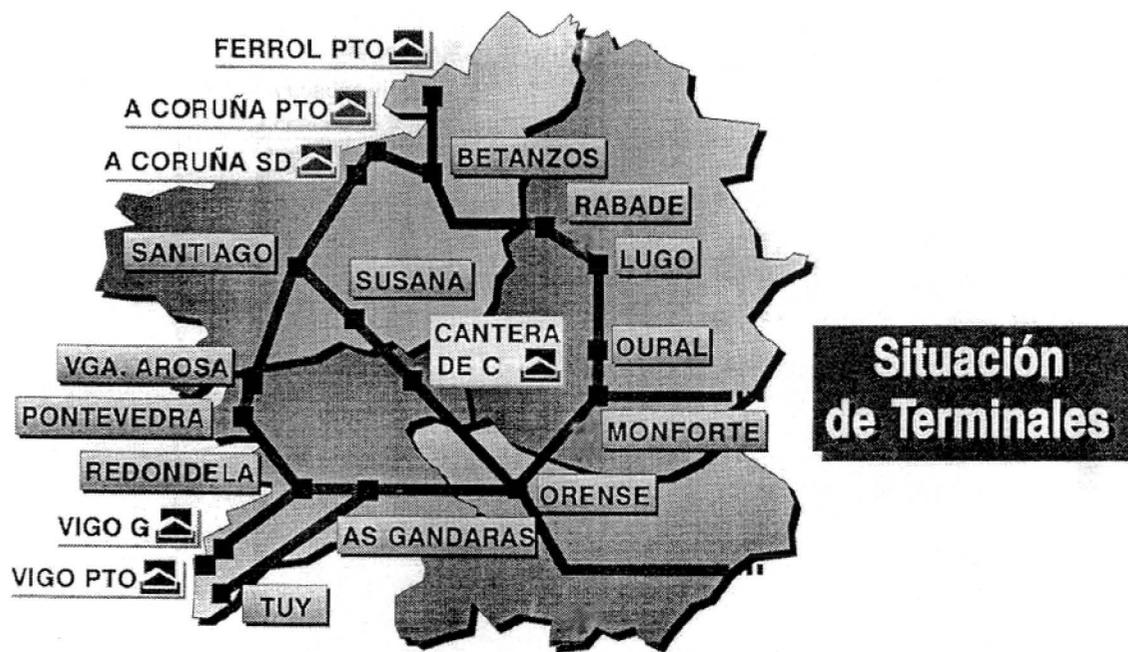
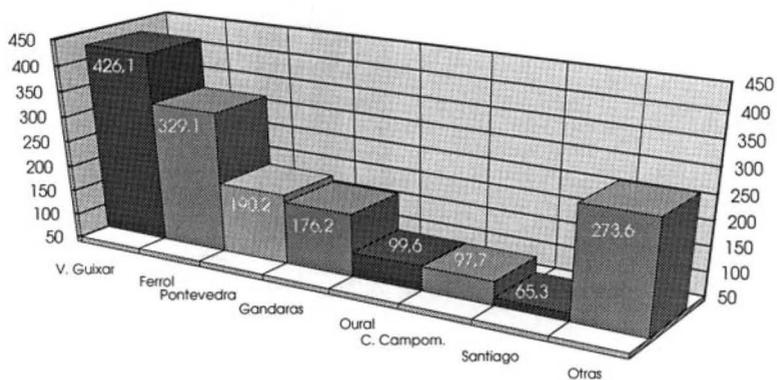


Figura 5.- Esquema con las terminales más significativas de la UN de Cargas en Galicia.

EXPEDIDO

Total = 1657,8



RECIBIDO

Total = 1090,6

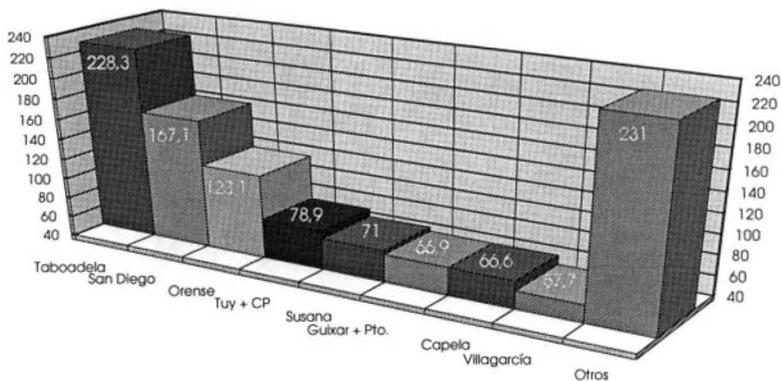
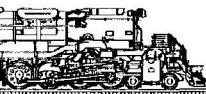


Figura 6.- Peso relativo de las distintas terminales de la UN de Cargas - Galicia.



COMPARACIÓN DE LOS PRINCIPALES PRODUCTOS TRANSPORTADOS EN EL PRIMER CUATRIMESTRE AÑOS 94-95.

Prácticamente todos los productos a excepción del cereal registran un incremento (ver tabla 1). Es especialmente importante en maderas, cemento y automóviles:

En miles toneladas.

| TONELADAS TRANSPORTADAS | 1.994 | 1.995 |
|--------------------------------|--------|--------|
| Maderas | 67,47 | 176,74 |
| Cementos | 147,11 | 205,24 |
| Autos nac. | 15,92 | 20,23 |
| Cereales | 84,94 | 77,34 |
| Autos int. | 5,54 | — |
| Mat.construcción | 22,76 | 33,17 |
| P. siderurgia | — | 20,27 |
| Datos comparativos enero-abril | | |

Tabla 1.

COMPARACIÓN DE INGRESOS OBTENIDOS EN LOS CUARTOS PRIMEROS MESES DE LOS AÑOS 94-95.

Al igual que en la comparación que hacemos por productos en toneladas la situación en pesetas ingresadas es la representada en la tabla 2.

En la figura se observa globalmente (t y pesetas) la evolución de los tráficos 1.994 y 1.995.

En millones de pesetas.

| PRINCIPALES PRODUCTOS | 1.994 | 1.995 |
|--------------------------------|--------|--------|
| Maderas | 203,71 | 491,16 |
| Cementos | 165,3 | 245,83 |
| Autos nac. | 134,89 | 161,33 |
| Cereales | 132,32 | 115,7 |
| Autos int. | 85,15 | — |
| Mat. construcción | 58,17 | 81,21 |
| P. siderúrgia | — | 71,51 |
| Datos comparativos enero-abril | | |

Tabla 2.

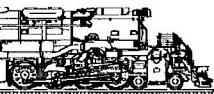
CAPACIDAD DE TRANSPORTE.

En un foro como el que nos encontramos es necesario extenderse sobre un extremo tan importante como el de si las líneas férreas en Galicia tiene capacidad suficiente para atender los tráficos incrementales que se pueden producir en el futuro.

La capacidad de las líneas ferroviarias se mide, como se sabe, por grado de saturación en el cantón crítico para lo que se compara el número de trenes que realmente circula de media diaria con el mayor que podría circular en condiciones ideales.

Pues bien, si efectuamos, con datos medios de 1.994, ese cálculo para las líneas gallegas obtendríamos los resultados expuestos en la tabla 3.

Vemos por tanto que no hay riesgos de falta de capacidad en ninguna de las líneas. Hay que indicar que los datos de trenes /día se obtienen



| Línea | Capacidad (tren/día) | Ocupación máxima (Tren/día) | Saturación |
|---------------------|----------------------|-----------------------------|------------|
| León-Monforte | 57 | 42 | 73% |
| Zamora-Orense | 43 | 29 | 67% |
| Monforte-Betanzos | 35 | 25 | 71% |
| Betanzos-Ferrol | 38 | 21 | 55% |
| Betanzos-Coruña | 47 | 27 | 57% |
| Monforte-Vigo | 75 | 50 | 66% |
| Pontevedra-Santiago | 57 | 30 | 52% |
| Orense-Santiago | 44 | 30 | 68% |
| Santiago-coruña | 58 | 38 | 65% |

Tabla 3.

sumando viajeros y mercancías, por lo que suponiendo, de media y con el único objetivo de hacernos una idea global, que los trenes de mercancías representan un 50 % del total, existe capacidad de duplicar el número de trenes de mercancías sin llegar al límite admisible de saturación.

Pero, además del número de trenes, es significativo la carga en toneladas que se pueden remolcar y la longitud máxima admisible para que sea factible su circulación. Y en estos dos aspectos nos encontramos igualmente con grandes posibilidades de mejora.

Por otra parte, en carga máxima, aunque el perfil de las líneas gallegas es ciertamente complicado (rampa equivalente de 23 milésimas entre León y Monforte, de 22 entre Monforte y Lugo, de 20 entre Lugo y Coruña y de 18 entre Vigo y Monforte) la disponibilidad de las locomotoras eléctricas de la serie 251, con 4.650 kw de potencia, permiten formar trenes de hasta 1.020 t en todas las líneas electrificadas. Y en las líneas con tracción diesel, las nuevas locomotoras 319.4, incorporadas al parque de *Renfe* en los años 1.993/1.994 permiten remolcar trenes de 910 t en el tramo más desfavorable del trayecto Monforte-Coruña. Y ello sin citar la posibilidad de establecer locomotoras en doble

tracción con mando múltiple, que prácticamente supone el duplicar la carga máxima remolcable y que es aplicable tanto a la tracción eléctrica (locomotoras serie 269) como a la tracción diesel (series 333 y 319).

Y en cuanto a la longitud, en la situación actual se admite los 500 m (estándar tipo en todas las líneas de *Renfe*) entre León-Monforte-Coruña. Tan sólo se reduce a 450 m entre Vigo y Monforte por la existencia de algunas estaciones en que no es factible el estacionamiento de trenes que excedan esa longitud.

En resumen, por tanto, podemos deducir que no existe problemática en cuanto a la capacidad de las líneas ferroviarias gallegas para hacer frente incluso a importante crecimientos de tráficos.

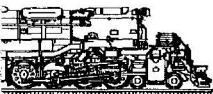
PERSPECTIVAS DE FUTURO.

Una vez concluido el inevitable proceso de ajuste que se ha debido producir durante los años 1.992 y 1.993 y que ha permitido posicionarse a las *UN's de Cargas y Transporte Combinado* en condiciones de garantizar su viabilidad económica de acuerdo con lo que señala la *Directiva 440/91* de la *U.E.*, las perspectivas que se abren al tráfico de mercancías de la Comunidad Autónoma de Galicia no pueden ser mejores.

En efecto, la posición geográfica de esta *C.A.*, muy alejada de los centros de actividad más importantes de nuestro país (Cataluña, País Vasco, Madrid, Valencia y Zaragoza), refuerza la composición competitiva del ferrocarril, acrecentada por la mayor apertura hacia el mercado y cliente que ahora tienen las *Unidades de Negocio de Mercancías*.

Para estar en condiciones de hacer frente al previsible aumento de demanda en condiciones óptimas de calidad, en los próximos meses se van a llevar a cabo actuaciones relevantes entre las que citamos las siguientes:

- Adecuación de las estaciones de Galicia al cargue de madera en trenes completos.
- Implantación del mando múltiple en las locomotoras de la Serie 319.2.



- Aumento de dotación de locomotora diesel Serie 319.4.
- Establecimiento de trenes expresos de mercancías (*TEM*) entre Coruña y Vigo a Barcelona y Madrid.
- Intensificación de las negociaciones con las empresas propietarias de centrales térmicas para captación de tráficos de carbón que podrían alcanzar los 3 millones de t/año.

Con todo ello esperamos que las infraestructuras ferroviarias sean capaces de canalizar una cada vez mayor participación en el mercado de transporte de esta Comunidad Autónoma.