

## **POSIBILIDADES DEL TRANSPORTE POR FERROCARRIL EN LOS PUERTOS DEL NOROESTE DE ESPAÑA**

Luis Lara Rubido

*Director del Puerto de Vigo*

Antes de adentrarnos en el estudio de las posibilidades del transporte ferroviario en los puertos del noroeste español, hay que hacer una breve referencia a las reglas del juego que rigen el mercado de los servicios del transporte.

Estas reglas del juego proceden tanto de las leyes vigentes en nuestro país, como de la propia normativa de la Unión Europea.

En cuanto a las primeras, hay que destacar que la propia Constitución Española, en su artículo 38, reconoce la libertad de empresa en el marco de la economía de mercado.

Por lo que se refiere a las segundas, hay que señalar que los principios inspiradores de la política de transportes de la Unión Europea son los siguientes:

- Libre elección del modo de transporte por parte de los usuarios.
- Libre competencia, que debe ser garantizada por cada Estado Miembro de la Unión Europea.
- Armonización de las políticas de transporte de los distintos Estados Miembros.

También, en lo que a reglas del juego se refiere, merece especial mención el hecho de que la propia normativa por la que se rige nuestra principal empresa ferroviaria, *Renfe*, le exige su autofinanciación mediante la aplicación de unas tarifas que cubran sus costes totales (salvo las obligaciones de servicio público). Asimismo *Renfe* está obligada a eliminar su déficit en el año 1.998.

---

Una vez hechas estas consideraciones previas sobre los principios en los que se basa la regulación del mercado de los servicios de transporte, estamos en condiciones de encontrar una explicación a la situación actual de escasísima utilización del transporte ferroviario para introducir o retirar mercancías de los puertos españoles en los puertos del noroeste español para, luego, hacer un breve análisis de las posibilidades de modificar esta situación.

Quienes tienen algo que transportar acuden al mercado de servicios de transporte y toman su decisión eligiendo el modo de transporte en función de la relación calidad/precio.

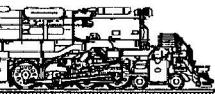
Como vamos a ver a continuación, al analizar cada uno de los distintos puertos gallegos, las decisiones tomadas al respecto por los usuarios no están a favor del ferrocarril.

Entrando ya en el análisis concreto de cada uno de los puertos gallegos de interés general, comenzaremos por el de Vigo.

El puerto de Vigo tiene sus principales muelles conectados por ferrocarril con la estación ferroviaria de mercancías Vigo-Guixar, lo que permite realizar operaciones de carga y descarga directamente desde el barco al vagón de ferrocarril. Pero a pesar de estas facilidades, en el año 1.994 menos del 1% del total de las mercancías que han pasado por dicho puerto han utilizado, a su entrada o a su salida, el ferrocarril. Analizando los años anteriores a 1.994 se observa que el ferrocarril ha ido perdiendo cuota de mercado, en beneficio del camión, hasta llegar a unas cifras insignificantes (tabla 1).

AÑO	Porcentaje de Mercancías (en peso) que utilizó el Ferrocarril (%)
1.990	4 %
1.992	2%
1.994	1%

*Tabla 1.*



Esta situación de entrada, y salida, masiva de mercancías por camión en el puerto está provocando tanto en las calles de la ciudad de Vigo, como en las carreteras de la zona próxima de influencia del puerto, una serie de costes en términos de congestión de tráfico, contaminación del medio ambiente y accidentes.

Como dato para la reflexión podemos señalar que si el 10% de la mercancía que pasa por el puerto de Vigo lo hiciera a través del ferrocarril, ello supondría eliminar de las calles y carreteras de su entorno el número de camiones necesario para transportar 360.000 toneladas, lo que, a una media de 15 toneladas por camión, nos proporciona un resultado de 24.000 camiones/año que equivalen a 48.000 viajes/año. Es decir, que en este supuesto gracias al ferrocarril podría reducirse el tráfico en la ciudad de Vigo, y en sus carreteras próximas, en 48.000 camiones/año.

Por todo ello, a la hora de planificar nuevas vías de circunvalación, cinturones periféricos, túneles, y demás obras de infraestructura para aliviar el tráfico rodado de esta ciudad portuaria, no hay que olvidar que Vigo dispone de una infrautilizada infraestructura ferroviaria que podría ser utilizada si su relación calidad/precio resultase competitiva para los usuarios. Para ello sería conveniente flexibilizar la política tarifaria de *Renfe*, orientándola hacia la cobertura de sus costes variables en lugar de estar dirigida hacia la cobertura de sus costes totales (política actual).

Es obvio que con una política tarifaria de cobertura de costes variables no se conseguiría la desaparición del déficit de *Renfe* en el año 1.998; pero también es cierto que si con ella se aumentara la demanda de transporte ferroviario, en detrimento de la demanda de transporte por carretera, se habría producido, a nivel estatal, un ahorro de los fondos que habrían tenido que destinarse a aliviar el tráfico de las ciudades portuarias tales como cinturones de circunvalación, variantes, túneles urbanos, etc...

El puerto de Marín, a diferencia del de Vigo, no tiene sus muelles conectados con la red ferroviaria general, a pesar de lo cual el 10% de su tráfico recorre en camión los 7 kilómetros que separan el puerto de la estación ferroviaria de Pontevedra para luego ser cargadas en el ferrocarril, lo que demuestra que el transporte ferroviario puede ser competitivo. En el caso de que se ejecutase la obra de conexión ferroviaria del Puerto de Marín con la estación ferroviaria de Pontevedra, podrían captarse nuevos tráficos procedentes de las

---

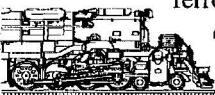
empresas ENCE y ELNOSA, por delante de las cuales pasaría el trazado ferroviario. Con la conexión ferroviaria se estima que la cuota del ferrocarril en el transporte portuario podría llegar al 20%.

La conexión del Puerto de Marín con la red ferroviaria general es demandada insistentemente por determinadas empresas privadas de la zona. Sin embargo, y ante la pasividad de la Administración, las citadas empresas no se deciden a solicitar la correspondiente concesión administrativa que les permitiese ejecutar las obras a su cargo. Ello, seguramente se debe a que en los estudios de rentabilidad costes/beneficios no se obtiene una tasa interna de retorno suficiente.

En el caso del puerto de Villagarcía de Arosa la estación de *Renfe* está a unos 500 metros de la zona de servicio del puerto. Este puerto está conectado con la red general ferroviaria pero la conexión se encuentra en mal estado lo que impide su uso. A pesar de ello, un 5% del tráfico portuario utiliza el ferrocarril, previa la utilización del camión para trasladar la mercancía desde el puerto hasta la estación de Villagarcía. La reparación del ramal ferroviario que permite la conexión puerto-estación podría suponer que el 15% del tráfico portuario utilizase el ferrocarril con el consiguiente alivio para el transporte por carretera en la zona.

En La Coruña, la estación de mercancías de San Diego (*Renfe*), se encuentra en contacto con las explanadas del Puerto, y de ella arrancan vías que llegan a los diversos muelles del mismo.

En este momento el ferrocarril participa en un 6% del tráfico portuario, siendo de destacar que el transporte de carbón desde el puerto hasta la central térmica de Meirama se está realizando en camión. El año 1994 se transportaron en torno a unas 700.000 Toneladas (en camiones de 20 a 25 toneladas), y para el año 2000 está previsto alcanzar 1.500.000 Toneladas. Aquí, la decisión a favor de realizar por ferrocarril el transporte a Meirama (a 25 km al sur de La Coruña) es tan evidente que la empresa propietaria de la central térmica, UNION FENOSA, está ya realizando los trabajos previos para montar en el puerto una instalación especializada de carga de carbón de barco a vagón de ferrocarril. Y para que este proyecto sea posible, es necesario también ejecutar un ramal ferroviario desde Meirama hasta la Central Térmica de 2 km de longitud, decisión que ya está tomada. Todo ello permitirá un considerable alivio del tráfico por carretera.





Pueden aplicarse al puerto de La Coruña argumentos similares a los formulados en el caso del puerto de Vigo, a la hora de apostar por una potenciación del tráfico ferroviario de mercancías que entran o salen del puerto.

El puerto de Ferrol posee vías ferroviarias que lo unen con la estación de *Renfe* de la ciudad, sin embargo no existe, actualmente tráfico ferroviario alguno. El caso de este puerto merece especial atención ya que desde él se transportan por camión ingentes cantidades de carbón a la central térmica de Puentes de García Rodríguez, propiedad de ENDESA. En los próximos años se alcanzarán los 2.500.000 toneladas/año que, en camiones de 25 toneladas origina un número de viajes difícilmente asumible. Aquí el problema es más difícil de resolver ya que ni las vías de *Renfe*, ni las de *Feve* pasan por Puentes de García Rodríguez. Tras diversos estudios, hoy la solución se centra en un proyecto de conectar las proximidades de la Central Térmica con la red ferroviaria general mediante un ramal ferroviario a construir, en gran parte, con financiación de la Unión Europea. Dicho ramal deberá ser completado con un transporte final mediante cinta ya que el ferrocarril no puede llegar hasta la misma central por un problema de pendiente excesiva que el ferrocarril no puede soportar. Si este proyecto concluye con éxito el puerto de Ferrol será, con mucho, el puerto gallego con mayor tráfico ferroviario, y la ciudad de Ferrol y su zona de influencia verán su tráfico por carretera considerablemente aliviado.

