

# **Medidas adoptadas en los últimos años para la introducción de la competencia en el transporte ferroviario de mercancías y efectos sobre el sector**

**Antonio J. ALONSO TIMÓN**  
Real Centro Universitario  
“Escorial-María Cristina”  
San Lorenzo del Escorial

**Resumen:** La liberalización del sector ferroviario de mercancías está resultando un proceso lento y costoso no sólo en nuestro país sino en el conjunto de los países europeos. No obstante, en los últimos meses se han adoptado importantes decisiones estratégicas que redundarán en un impulso notable para la consecución de los objetivos que sobre esta política se marcaron hace tiempo desde el ámbito del Derecho Comunitario Europeo con la aprobación de las Directivas integrantes de los tres paquetes ferroviarios. Dicho objetivo consiste en elevar sustancialmente el volumen de las mercancías desplazadas por ferrocarril en el conjunto de los países miembros como medio de transporte más ecológico, eficiente y conveniente para descongestionar el transporte de mercancías por carretera sin que ello suponga la desaparición de éste sino su complementariedad mediante una ecuación de sinergias a través de la intermodalidad.

**Abstract:** The deregulation of the European Railway Merchandise Transport is taking a big effort not only in Spain but in all the European Countries members of the European Union. However, in the last months the different European Governments are implementing important decisions in order to accelerate the slowly deregulation process in this sector to get the goals marked in the European Union Policy for the European Railway Merchandise Transport. The main goal of this policy is to increase considerably the ratio of merchandise moved by rail in all the countries members as a mean of transport more ecological, more efficient and convenient to clear the road merchandise transport without meaning the disappearance of it but its complement by the way of creating a deep synergy through intermodality.

**Palabras clave:** Ferrocarril, Transporte, Mercancías, Liberalización.

**Keywords:** Railway, Merchandise Transport, Merchandise, Deregulation.

**Recibido:** noviembre de 2011.

**Aceptado:** enero de 2012.

Desde que se aprueba en el año 2004 el *segundo paquete ferroviario* y, con él se empezase a vislumbrar la hoja de ruta de la liberalización del sector, se producen los primeros movimientos empresariales para lograr un mejor posicionamiento en el nuevo escenario de competencia. En todos estos movimientos ha jugado un papel relevante la compañía nacional de bandera que ostentaba el monopolio hasta hace pocas fechas. En el caso español, la otrora RENFE, ahora, tras la entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario, RENFE-Operadora.

Trataremos de exponer en las siguientes líneas los acontecimientos más importantes vividos en el sector de las mercancías en el último lustro, es decir, desde que se inician los pasos de la lenta y costosa liberalización del sector en la que estamos inmersos.

En diciembre de 2005, poco después de que se aprobase el *segundo paquete ferroviario*, tiene lugar el primer movimiento de gran calado en el sector del transporte de mercancías por ferrocarril. Se trata de la creación de una Sociedad Mercantil encargada de gestionar los tráficos ferroviarios de mercancías entre Aragón y Barcelona por parte de RENFE-Operadora, Acciona y el Puerto de Barcelona, con participación mayoritaria (51 % del capital social) de Acciona. Este primer movimiento es muy sintomático pues demuestra que las empresas interesadas en entrar en el mercado del transporte ferroviario de mercancías, como se ha puesto de manifiesto, tratan de entrar de la mano del operador dominante y no de hacerle frente, al menos inicialmente, conscientes de que el mercado no está lo suficientemente abierto a la competencia ni es razonablemente maduro para cambiar unas prácticas o hábitos de manera rápida.

El Acuerdo de 2005 entre tres operadores logísticos de primer orden que ahora se comenta también es sintomático desde el punto de vista de la intermodalidad, que es otro de los objetivos que se debe conseguir en un estadio avanzado de liberalización del transporte ferroviario de mercancías. En este sentido, debe tenerse en cuenta que el puerto de Barcelona, sin ser el más importante en movimiento de mercancías de España, sí que tiene un tamaño adecuado para mover un gran volumen de éstas hacia otros territorios, especialmente, el centro y norte de Europa. De hecho, como veremos más adelante, este movimiento

iniciado en el año 2005 ya tenía en mente el objetivo claro de complemento necesario que acaba de tener lugar el 21 de diciembre de 2010, cual es la entrada en servicio del primer corredor español de mercancías ferroviarias con Europa de ancho de vía internacional, vía Perpiñán, a través del puerto de Barcelona. Además, no debe olvidarse un dato adicional que explica este primer e importante Acuerdo entre estos tres operadores logísticos y que es más desconocido para el gran público pero muy tenido en cuenta por los conocedores del sector ferroviario: la gran capacidad logística del Puerto Seco de Zaragoza, que lo convierte en el más grande existente en España a día de hoy.

Poco después, RENFE-Operadora y Acciona llegan a otro Acuerdo realmente importante que sirve de complemento eficaz del anterior en cuanto al objetivo señalado de transportar mercancías por ferrocarril más allá de nuestras fronteras. Nos estamos refiriendo al Acuerdo mediante el cual RENFE-Operadora y Acciona explotan de manera conjunta la línea Algeciras-Barcelona como parte integrante de un proyecto logístico que tiene como finalidad transportar mercancías entre Marruecos y Francia, a través del denominado *corredor mediterráneo*, cuya implantación, a pesar de los avances de los últimos meses, lleva un retraso importante.

En febrero de 2007, RENFE-Operadora llega a otro Acuerdo importante con Continental Rail (integrada en el Grupo ACS) por el que crean una Sociedad conjunta denominada Construrail, S.A., participada en un 49 % por RENFE-Operadora y en un 51 % por Continental Rail, para el transporte de mercancías entre el puerto de Valencia y el Puerto Seco de Coslada en Madrid mediante la realización de cuatro viajes semanales entre la terminal de contenedores del Grupo ACS Marítima Valenciana y el Puerto Seco de Coslada. Ello supone que una empresa bien asentada en el sector ferroviario como ACS se garantiza una cuota importante de mercado con su presencia en el puerto que abastece por excelencia a la capital de España y cuya línea de mercancías se verá mejorada por dos hechos que se producirían pronto, como ya se podía intuir en la fecha en la que se firma el Acuerdo: la mejora de la línea convencional y, por ende, del transporte de mercancías entre Valencia y Madrid como consecuencia de la entrada en funcionamiento de la línea de Alta Velocidad que une a ambas ciudades y que se ha inaugurado recientemente (18 de diciembre de 2010) y la apuesta definitiva de ADIF por Coslada frente a Abroñigal, en decadencia y en peligro de extinción por la consolidación de Coslada y los nuevos proyectos logísticos a desarrollar próximamente en Aranjuez.

En marzo de 2007 se produce otro hecho que va a tener una incidencia importante en el ámbito del transporte de mercancías por ferrocarril. Nos referimos al cambio de tarifas que para este tipo de transporte realiza RENFE-

Operadora en esa fecha. Esta medida estuvo acompañada de una polémica inicial que no se ha mantenido a lo largo del tiempo porque le ha venido bien a todo el mundo y porque protestar contra algo de lo que haga en este sector RENFE-Operadora supone coger la gripe de manera automática. El objetivo de la medida adoptada por RENFE-Operadora era, se decía, racionalizar el servicio de trenes “*multicliente*”, auténtico quebradero de cabeza para la operadora. El *multicliente* es uno de los dos tipos de transporte ferroviario intermodal, junto con el de *tren completo*, que es aquel en el que un empresario contrata un tren entero, acordando la fecha y la hora de movimientos del mismo. Sin embargo, el servicio *multicliente* funcionaba, más o menos, como los trenes regulares de viajeros. Tenía rutas establecidas en las que los clientes podían contratar una parte del tren. Esas rutas eran fijas y con días preestablecidos.

El problema era que muchas de estas rutas se hacían con el tren casi vacío. Para evitarlo, RENFE-Operadora decidió unificar criterios y reubicar trenes. Se mantenía el servicio, pero se eliminaban o reducían los que eran muy deficitarios. Además, las tarifas por servicios ferroviarios de mercancías no se revisaban en profundidad desde hacía más de 35 años y aunque los precios habían ido siendo adecuados con los incrementos de IPC y combustibles, cuando era el caso (RENFE-Operadora tiene no pocas líneas sin electrificar que funcionan con máquinas de gasóleo), había también contratos específicos con las empresas que hacían que en una misma línea y para cargas similares lo realmente pagado fuera muy diferente para una u otra empresa. La unificación de tarifas, aunque de media supuso una rebaja, en algunos casos conllevó un incremento. La situación era tan dispar que mientras para algunos clientes las nuevas tarifas equivalían a un descuento, para otros acarreo un aumento de hasta el 50%, porque había muchos planes personalizados.

Tras conocer la preocupación del Gobierno catalán por la adopción de esta medida, debido, sobre todo, a que las carreteras catalanas soportan el transporte local y buena parte del que se produce entre la Península y el resto de Europa, RENFE-Operadora tuvo en consideración algunas particularidades, aunque ya antes se había planteado que en algunos casos el tratamiento debía ser diferente para ciertas mercancías. Sobre todo, en dos casos: las mercancías peligrosas y aquellas cuyas empresas necesitan una inversión para realizar el transporte (cisternas, por ejemplo) y con frecuencia realizan el viaje en un sentido con carga y el de vuelta de vacío, que es otro de los graves problemas que en el transporte de mercancías se encuentran los distintos operadores.

En el trasfondo de esta medida subyace obviamente la necesidad de adaptarse a las nuevas condiciones del mercado, en un escenario en el que existían ya ocho compañías con licencia ferroviaria de mercancías que podían empezar

a hacer daño, vía tarifas, a una operadora dominante que tenía un régimen de tarifas absolutamente desfasado, incoherente e injusto.

En el terreno de las tarifas, hay que tener en cuenta la necesidad de adaptación de las tarifas de los servicios ferroviarios de mercancías a las Órdenes Ministeriales del Ministerio de Fomento 1587/2003 y 898/2005. Ni las citadas Órdenes Ministeriales ni, por supuesto, la “*racionalización*” de tarifas llevada a cabo por RENFE-Operadora en 2007 supusieron un avance en el proceso de liberalización del transporte de mercancías por ferrocarril, sino más bien al contrario puesto que el verdadero objetivo que perseguía RENFE-Operadora con esta “*racionalización*” era establecer barreras de entrada al mercado vía tarifas, frenando así el proceso de liberalización.

Prueba de lo que se acaba de afirmar es que en el año 2008 se dan a conocer varios informes, nacionales e internacionales, que efectúan un repaso al proceso de liberalización del transporte ferroviario de mercancías con unas conclusiones desoladoras. Según el informe realizado por el Foro internacional del Transporte (ITP), en el primer trimestre de 2008 en España se transportaron por ferrocarril 2.699 millones de toneladas (por kilómetro), frente a las 64.636 millones de toneladas que optaron por la carretera. Estas cifras suponían un retroceso del 2,8% del tren frente a un incremento del 2,5% de la carretera. Ello suponía que casi tres años después de la liberalización del transporte de mercancías por ferrocarril la carretera seguía ganando terreno al tren. La razón de este incremento se encontraba, para dicho informe, en la misma liberalización, pues las tarifas ferroviarias se habían incrementado, en algunos casos, hasta un 40% desde que, supuestamente, de manera al menos formal, se había liberalizado el sector. El informe ponía de manifiesto la escasez de proyectos emprendidos por los nuevos operadores que habían ingresado en este “*mercado*” a pesar de contar ya en la época en la que se emite el informe con nueve empresas que habían obtenido la licencia ferroviaria (Renfe-Operadora, Comsa Rail Transport, Continental Rail, Acciona Rail Services, Activa Rail, Tracción Rail, Eusko Trenbideak, Arcelor Mittal Siderail y Logitren Ferroviaria), siendo la posición de RENFE-Operadora muy similar a la anterior a la liberalización. En realidad, como se viene comentando, RENFE-Operadora seguía siendo el principal protagonista de este “*mercado*”. Ninguna de las compañías privadas que contaban con licencia se marcaban como objetivo desbancarla de su posición, más bien todo lo contrario. Gran parte de ellas, como se expone, han firmado contratos de colaboración para dotar de su parte logística a RENFE-Operadora en orden a mejorar los servicios que ofertan.

Siguiendo con el excursus cronológico, el 4 de diciembre de 2008 tiene lugar el primer ataque frontal a la todopoderosa e intocable RENFE-Operadora

a través de la entrada en escena de un operador ferroviario inglés (EUROCARGO RAIL), aunque perteneciente al Grupo Deutsche Bahn, quien empieza a explotar una ruta de mercancías de manera independiente al margen de RENFE-Operadora entre Barcelona y Zaragoza. El objetivo a medio plazo de la citada empresa es explotar el triángulo de oro de las mercancías en España (Madrid-Valencia-Barcelona) teniendo como punto importante Zaragoza al estar a medio camino entre Madrid y Barcelona. La previsión de esta compañía era captar la mitad de sus mercancías de la carretera y otro 25% de antiguos clientes de Renfe que dejaron el ferrocarril, completando su negocio con envíos internacionales aprovechando la oferta competitiva que supone contar con las empresas del grupo Deutsche Bahn. Pues bien, el 2 de febrero de 2011, EUROCARGO RAIL ha dado un paso más en su estrategia de expansión en la comercialización del transporte de mercancías al poner en funcionamiento una nueva ruta entre Zaragoza y Sevilla con un tren de mercancías semanal, operado conjuntamente con Acotral (Grupo Logístico de Mercadona) y Transfesa (también perteneciente al Holding de Deutsche Bahn y que puede considerarse como el primer operador ferroviario de transporte de mercancías en España, lo que confirma su intento de no ligarse a RENFE-Operadora y de mantener como principal base de operaciones Zaragoza Plaza, pero ya con mayores pretensiones al ir extendiéndose más allá del triángulo de oro.

En el mes de marzo de 2009 se produce otro acontecimiento digno de ser destacado. En primer lugar, el Acuerdo al que llegan ADIF y REFER (el ADIF portugués) para poner en marcha un segundo enlace directo de transporte ferroviario de mercancías por ferrocarril entre España y Portugal entre Madrid-Abroñigal y Lisboa-La Alverca a través de locomotoras homologadas por los dos países. El primer enlace ferroviario de mercancías entre España y Portugal se había puesto en marcha un año antes y discurría entre Zaragoza, principal centro logístico español, como se ha indicado, y Lisboa. Las empresas interesadas en abrir este *surco* entre Zaragoza y Lisboa primero y entre Madrid y Lisboa después fueron COMSA RAIL (como representante española) y TAKARGO RAIL (como representante portugués) con el objetivo de explotar contenedores *multiclientes* a través de trenes de 465 metros de longitud máxima. Es importante destacar este Acuerdo como ejemplo de interoperabilidad ferroviaria, que ha sido y sigue siendo uno de los mayores caballos de batalla para la liberalización del sector del transporte ferroviario de mercancías en Europa y, como se ve, no es tan difícil de implantar a nivel técnico pues depende en muchos casos más de la voluntad política de llevarlo a cabo que de las dificultades técnicas que nos podamos encontrar, que, en la práctica, hoy son escasas. Algo se va moviendo respecto de la interoperabilidad, como vemos. Y lo que se mueve es la voluntad política de los gobiernos europeos debido a dos circunstancias: las presiones a nivel comunitario para que avance un proceso de liberalización del

transporte ferroviario de mercancías que sin interoperabilidad queda en nada y la crisis económica global, que ha puesto de manifiesto la necesidad de utilizar medios de transporte más eficientes y más respetuosos con el medio ambiente, con reducción de costes y generación de importantes sinergias que ahora se empiezan a descubrir.

Ya estamos en 2009 y, como vemos, el sector se empieza a mover a todos los niveles, entre los operadores y entre los diferentes Estados. Entre los operadores mediante la entrada de más protagonistas en un mercado que ya empieza a arrancar y que se le puede denominar como tal sin comillas porque no depende de un solo operador sino que ya hay operadores que actúan de manera independiente y con más acuerdos entre los operadores a nivel internacional y no sólo nacional. Ese es el terreno donde se empieza a jugar el partido. Si hasta finales de 2008 los Acuerdos habían tratado de ser nacionales preponderantemente, el movimiento de fichas se realiza a partir de entonces a nivel europeo, tratando de asociarse con operadores de diferentes países que aseguren la continuidad del viaje de las mercancías por ferrocarril a lo largo de la vieja Europa. Este hecho se ve favorecido por la mejora de la interoperabilidad a la que nos acabamos de referir. Los Estados han tomado conciencia de la desidia que había protagonizado su actuación en el sector de las mercancías y la necesidad de diseñar un modelo de transporte ferroviario de mercancías que, lejos de perjudicar sus intereses nacionales, los puede beneficiar notablemente. El hecho de que las antiguas compañías monopolísticas nacionales estén llegando a acuerdos nacionales e internacionales en este sector está haciendo que presionen a sus Estados para que, ahora a diferencia de antes, abran la mano al mercado de manera más rápida y efectiva una vez que ven que su posicionamiento dentro del mismo está garantizado y que su cuenta de resultados mejorará con la liberalización, lejos de empeorar, cosa que ya era difícil de conseguir.

En octubre de 2009, el Ministerio de Fomento, consciente de la necesidad de avanzar en el proceso de liberalización del transporte ferroviario de mercancías, organizó la “I Jornada de impulso del transporte de mercancías por ferrocarril” para conocer las necesidades de los diferentes agentes del sector de cara a la celebración de una Conferencia Sectorial. El objetivo principal de la Conferencia Sectorial era consensuar un proyecto de Plan Estratégico para el Transporte de Mercancías por Ferrocarril en España, tal y como anunciara el propio Ministro de Fomento en sede parlamentaria ese mismo año. En esta jornada, punto de arranque del proceso de diálogo con todo el sector, se desarrollaron tres puntos de debate: la logística como herramienta de eficiencia; los nuevos actores y el nuevo esquema de gestión del transporte ferroviario de mercancías; y, finalmente, la gestión de las plataformas logísticas intermodales y los



proyectos de participación público-privada. En los debates participaron, como ponentes destacados, representantes del sector logístico y del transporte en sus diferentes modos. Todos los participantes en dicha Jornada estuvieron de acuerdo en que España necesita conseguir prioritariamente un mayor desarrollo de la intermodalidad y un reparto modal más equilibrado<sup>1</sup>.

Con la organización de esta Jornada y la celebración de una Conferencia Sectorial en la materia, el Gobierno dejaba entrever de manera palmaria la necesidad de que tanto los operadores ferroviarios como, en especial, las Comunidades Autónomas participasen en el diseño del modelo de transporte de mercancías por ferrocarril, sobre todo en lo que se refiere a dos puntos esenciales que están muy directamente relacionados: la implantación y gestión de los centros logísticos y la mejora de la intermodalidad. Ya se ha puesto de manifiesto en otro lugar de este trabajo como el propio Ministro de Fomento, José Blanco, había comentado en alguna ocasión su extrañeza porque el proceso de liberalización del transporte de mercancías por ferrocarril no avanzase a la velocidad deseada y cuando trató de encontrar algunas de las causas de la lentitud que dicho proceso experimentaba se dio cuenta de que una de las más importantes era la falta de consenso entre el Estado y las Comunidades Autónomas en la implantación de los centros logísticos, lo cual tenía una incidencia directa en la eficiencia del sistema, ya que los centros logísticos se hallaban desconectados entre sí y respecto a otros modos de transporte, lo que hacía inviable la mejora de la intermodalidad<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> El propio Subsecretario de Fomento, Jesús Salvador Miranda Hita, afirmó que era necesario un “cambio de rumbo” para que el transporte de mercancías por ferrocarril alcance mayor cuota de mercado en España y se aprovechen sus ventajas desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental y social. Actualmente, las mercancías transportadas por ferrocarril en España (en toneladas-kilómetro) representan en torno al 4% del total. Se trata de una cuota sensiblemente inferior a la de países europeos como Francia (15%), o Italia (10,4%), y apenas ha crecido tras incorporarse nuevos operadores, tras la liberalización en 2005 de este tipo de transporte. Por su parte, el Secretario General de Transportes, José Luis Cachafeiro consideró “vital” para el país contar con un sistema logístico y de transporte eficiente, dada nuestra posición periférica en Europa, y animó a desarrollar un modelo de gestión más eficiente para el transporte de mercancías por ferrocarril.

<sup>2</sup> Así lo afirmaba el ministro José Blanco en Santander en abril de 2010, cuando mantuvo un encuentro con empresarios, organizado por la patronal Ceoe-Cepyme, para analizar la situación de las infraestructuras en aquella comunidad autónoma. Allí reiteró que el modelo de transporte ferroviario de mercancías se quiere definir “entre todos” y por “consenso”, dentro de la “prioridad fundamental” que su departamento quiere dar a un sector “muy importante” y que “va a contribuir de forma muy decisiva” a la competitividad de la economía española. El Ministro José Blanco explicó que el modelo “no existía” y que se debía a que, si no se cuenta con los gobiernos autonómicos, las Comunidades Autónomas comienzan a planificar sus plataformas logísticas, pidiendo luego que se las conecte con la red ferroviaria de mercancías en un modelo que para el ministro “no funciona”. El titular de Fomento señaló que no comprendía la “poca importancia” que tenía el transporte ferroviario de mercancías, que es de

La reflexión final que nos dejó la Jornada y la posterior Conferencia Sectorial es que para que el transporte de mercancías por ferrocarril despegue en España hace falta, esencialmente, que los servicios sean fiables, que los costes sean competitivos y que se avance también hacia una verdadera liberalización del sector. Es decir, el axioma irrefutable: a mayor liberalización, mayor eficiencia en la gestión y, por ende, mayores rentabilidades.

Avanzando en el tiempo, seguimos viendo cómo se siguen moviendo cosas y que algunas de las propuestas que se efectuaron en la citada Jornada se van implantando. Nos referimos a la liberalización de los servicios adicionales, complementarios y auxiliares en instalaciones logísticas que tuvo lugar el pasado mes de abril de 2010. En dicha fecha, ADIF estableció un procedimiento para la asignación de espacios y el uso en régimen de prestación de dichos servicios dentro de sus instalaciones logísticas a las empresas ferroviarias y candidatos habilitados.

Esta medida simplifica el acceso a más de 30 instalaciones logísticas de ADIF. Las instalaciones logísticas con gestión inicial inmediata en régimen de autoprestación son la Alhondiguilla-Vilaviciosa, Almería, El Carpio de Córdoba, Jerez Mercancías, Peñarroya Pueblo Nuevo, Alzira, Burriana-Alquerías, Gandía Mercancías, La Roda de Albacete, Moncofar, Villarreal, Villarrobledo, Les Borges del Camp, Tamarite Altorrícón, Canfranc, María de la Huerva, Tardienta, San Vicente de Castellet, Ponferrada, Curtis, Toral de los Vados, La Felguera, Araia, Sequero Arrubal, Manzanares, Tembleque, Villacañas, Picón de los Serranos y Sanchidrian.

El procedimiento aprobado establece las condiciones administrativas, técnicas y económicas para que las empresas ferroviarias y candidatos habilitados puedan prestar directamente en diversas instalaciones logísticas de ADIF los servicios adicionales, complementarios y auxiliares recogidos en la Declaración sobre la Red.

Se han realizado recientemente esfuerzos adicionales para conseguir el impulso de la liberalización del sector a través de la gestión más eficiente de los centros logísticos. De hecho, ADIF ha fijado una reducción global de un 3,7% en las tarifas para el año 2010 por la prestación de servicios adicionales, complementarios y auxiliares en sus instalaciones logísticas de mercancías. Además, en el intento de favorecer la intermodalidad, a la que tanta importancia

---

un 4% en España frente al aproximadamente 20% de media en la Unión Europea. Y añadió que luego comprendió que la razón es que los principales nodos logísticos estaban “alejados absolutamente” de la red ferroviaria de mercancías.

concedemos en este trabajo, el pasado mes de febrero de 2011 ADIF llegó a un Acuerdo con diecisiete autoridades portuarias con el objetivo de que se faciliten los procedimientos operativos para el acceso y expedición de trenes al interior de los Puertos, así como la coordinación y dirección única de las circulaciones y maniobras interiores, colaborando con el responsable de la seguridad en la circulación de la Autoridad Portuaria en una gestión segura y eficiente de la red. Las Autoridades Portuarias que, hasta ahora, han suscrito el citado acuerdo con ADIF son A Coruña, Algeciras, Alicante, Avilés, Barcelona, Bilbao, Castellón, Ferrol, Huelva, Marín, Pasajes, Santander, Sevilla, Tarragona, Valencia, Vigo y Vilagarcía. Como podemos observar, forman parte de dicho Acuerdo los principales puertos de España, lo que supone un avance importante en la implantación de una intermodalidad real y efectiva.

La liberalización en la prestación de estos servicios se ha iniciado ya por tanto, pero se ha hecho de manera tímida, sorpresiva y poco ortodoxa, como tuvo ocasión de poner de manifiesto el Consejo de Estado al no estar incluido el sector del transporte en la Directiva de Servicios, más conocida como Directiva *Bolkenstein*, con la entrada en vigor de la Ley Omnibus (Ley 25/2009, de 22 de diciembre), cuyo artículo 24 modifica los artículos 21 y, especialmente, el artículo 40 de la Ley del Sector Ferroviario, que permite que dichos servicios sean prestados por el propio ADIF, como venía sucediendo, pero también, esta es la novedad, por empresas prestadoras provistas del preceptivo título habilitante otorgado por ADIF o, incluso, por las propias empresas ferroviarias y los candidatos titulares de material rodante para sí mismos, siempre que hayan suscrito con ADIF el correspondiente acuerdo o contrato sobre disponibilidad de espacios. Este cambio normativo se ha desarrollado posteriormente por norma reglamentaria mediante el Real Decreto 100/2010, de 5 de febrero, que modifica el Reglamento del Sector Ferroviario. Las formas de liberalizar estos servicios deberían haber sido otras, mediante la aprobación de una norma *ad hoc* de modificación de la Ley del Sector Ferroviario y no haber incluido un artículo paracaidista en la Ley Omnibus. A pesar de las heterodoxas formas, bienvenido sea porque, aunque queda mucho trecho todavía por recorrer, los primeros pasos ya están dados.

Por otra parte, entre las medidas tomadas recientemente también destaca la fijación de tarifa con coste cero para los servicios adicionales de acceso y expedición de trenes a todas las empresas ferroviarias que accedan a las instalaciones logísticas de titularidad de ADIF, y la modificación del servicio complementario de manipulación de unidades de transporte intermodal (UTI), ofreciendo un servicio integrado que incluye el periodo de estocaje hasta 2 días hábiles o el tránsito temporal de hasta 7 días.

La apuesta de ADIF por el impulso de sus servicios logísticos se ha hecho notar en los últimos meses, donde ha empezado a hacer los deberes como consecuencia de que su primo mayor, el de Zumosol (Ministerio de Fomento) así se lo ha impuesto. Recordemos que ADIF cuenta con una Dirección Ejecutiva de Servicios Logísticos, que debe prestar su apoyo a las empresas ferroviarias con licencia y candidatos con capacidad asignada que así los demanden, conforme a las condiciones establecidas en la Declaración sobre la Red, y cuyas principales funciones son las siguientes:

- Gestionar las instalaciones de mercancías de ADIF que le han sido asignadas.
- Garantizar la prestación de servicios adicionales, complementarios y auxiliares con criterios de eficiencia y calidad, con respeto a los principios de objetividad, transparencia y no-discriminación.
- Ofertar otros servicios logísticos ligados al transporte de mercancías por ferrocarril en un contexto liberalizado.
- Fomentar el intercambio modal de mercancías.
- Optimizar los recursos disponibles.
- Potenciar la seguridad en las operaciones.

En definitiva, la gestión que ADIF realiza en sus instalaciones de mercancías debe garantizar la no-discriminación entre operadores.

Por último, debemos incluir dos acontecimientos muy recientes acaecidos el 21 de diciembre de 2010 y los días 20 y 21 de enero de 2011. Nos referimos, en primer lugar, a la puesta en servicio del primer corredor transfronterizo de mercancías en ancho internacional entre España y Francia, que conecta la zona portuaria de Barcelona con Perpiñán, tras una inversión de 337 millones de euros en diciembre de 2010. La entrada en servicio de esta conexión de ancho europeo supone un hito en la historia del ferrocarril y abre una nueva etapa en la conexión con Europa.

La nueva conexión permite a RENFE-Operadora iniciar sus tráficos internacionales de mercancías a través del nuevo túnel del Pertús, que une Figueres con Perpiñán, con cuatro trenes semanales que conectarán Barcelona con Lyon y Milán y una oferta reforzada. Este primer servicio forma parte del producto BarceLyon, operado conjuntamente por Naviland Cargo, Port de Barcelona y RENFE-Operadora.

Con la nueva conexión, RENFE-Operadora aumenta su oferta de carga en unas 300 toneladas por tren al circular con trenes de 750 metros y reducir el

plazo de transporte en unas 6 horas por la agilización del paso fronterizo tras la eliminación de la manipulación de las mercancías en la frontera.

La nueva conexión con Francia permitirá además abrir nuevas opciones de enlace con la Red Intermodal Multicliente de RENFE-Operadora para el transporte de contenedores a través de la terminal de Morrot. RENFE-Operadora tiene entre sus proyectos en estudio un nuevo servicio que conecte Barcelona con Toulouse y Burdeos en un servicio similar a BarceLyon y que también se prestaría a través del nuevo túnel con ancho europeo.

El corredor tiene una longitud total de 168 km, de los que 92 corresponden a líneas de ancho convencional en las que se ha instalado el tercer carril para su utilización en ancho internacional, mientras que los 76 km restantes pertenecen a tramos de la futura conexión Barcelona-Figueres de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa.

Los cuatro trenes semanales que conectarán Barcelona con Lyon y Milán transportarán un total de 544.000 toneladas durante 2011, de las que 208.000 corresponden al servicio BarceLyon y 336.000 al servicio que une la ciudad condal con Italia. El uso del ferrocarril frente a otros medios de transporte en estos servicios, supondrá un ahorro energético total de 33.680 toneladas de CO<sub>2</sub> y 8.560 toneladas de petróleo.

El duro melón de la frontera francesa está abierto ya de par en par y se ha abierto por la parte dulce. Es este es un dato nada despreciable que supondrá un acelerón importante para el sector, tanto a nivel nacional por el empuje que ello propiciará para la implantación definitiva del *corredor mediterráneo* como a nivel internacional por el aumento de movimientos de mercancías que conllevará.

Interoperabilidad, intermodalidad y competencia real y efectiva son los tres pilares sobre los que hay que construir el edificio de la liberalización del transporte ferroviario de mercancías. Y este edificio, a día de hoy, está todavía a medio hacer porque esos tres pilares no son lo suficientemente sólidos como para sujetar toda la estructura, aunque, poco a poco, se van dando pasos en la buena dirección. Hay que tener en cuenta que se necesita un gran esfuerzo inversor, sobre todo para la mejora de las infraestructuras existentes, tanto de vías como de centros logísticos, como para la creación de las nuevas que es necesario crear y que el momento económico con la actual crisis no es el más adecuado, lo cual ha supuesto también una ralentización de estas inversiones y el planteamiento de alternativas como la colaboración público-privada para poder llevarlas a cabo.

El segundo acontecimiento ha tenido lugar durante los días 20 y 21 de enero de 2011 y está referido a las pruebas ensayadas con composiciones de trenes de 750 metros de longitud (denominados TLE (Trenes de Largo Especial) que han transcurrido por la línea convencional Madrid-Valencia como experiencia piloto para mover mayor volumen de mercancías entre ambas ciudades.

Estas pruebas, largamente demandadas desde diversos sectores, se han llevado a cabo, como se ha dicho, en la línea de ancho convencional de Madrid-Valencia que, tras la inauguración de la línea de alta velocidad, ha liberado capacidad de circulaciones y de viajeros, lo que facilita en gran medida la gestión de trenes de mercancías en general y aumenta la disponibilidad de surcos para estos tráficos. La circulación de los mismos se ha fijado en franjas horarias nocturnas muy determinadas y estudiadas, ya que su gran longitud no permite apartarlos en cualquier estación. Además, las necesidades comerciales de los tráficos de contenedores entre Madrid y Valencia hacen que el período nocturno sea el más adecuado para la circulación de estos trenes, lo que facilita reducir las interferencias con los tráficos de Cercanías de estas poblaciones. Por ello, los trenes efectúan su salida a primera hora de la noche para llegar a destino de madrugada. El tiempo de recorrido es en torno a unas siete horas por sentido, los retrasos se han reducido notablemente, llegando a ser inferiores a la hora, y la rentabilidad obtenida por las empresas operadoras de estos trenes se ha incrementado en un 15 %.