

SEGUN LA UE, EL AUMENTO DE ESTOS TRAFICOS OSCILARA ENTRE EL 8 Y EL 15 POR CIENTO EN 2020

Las empresas ferroviarias hacen frente al crecimiento del transporte combinado

En su Libro Blanco, la Comisión Europea vaticina un aumento del 38 por ciento en el sector europeo del transporte de mercancías –incluidos todos los modos– en los próximos 10 años. Predice igualmente un incremento de la cuota de mercado del transporte de mercancías por ferrocarril de entre un 8 y un 15 por ciento en 2020.

Para ahondar en este tema, el Grupo de Transporte Combinado de la Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC), al que está asociado la Unión Internacional de Carretera-Ferrocarril (UIRR), ha encargado un estudio al consorcio formado por las consultoras Kessel & Partner, Kombiconsult y MVA sobre las perspectivas del transporte combinado en Europa.

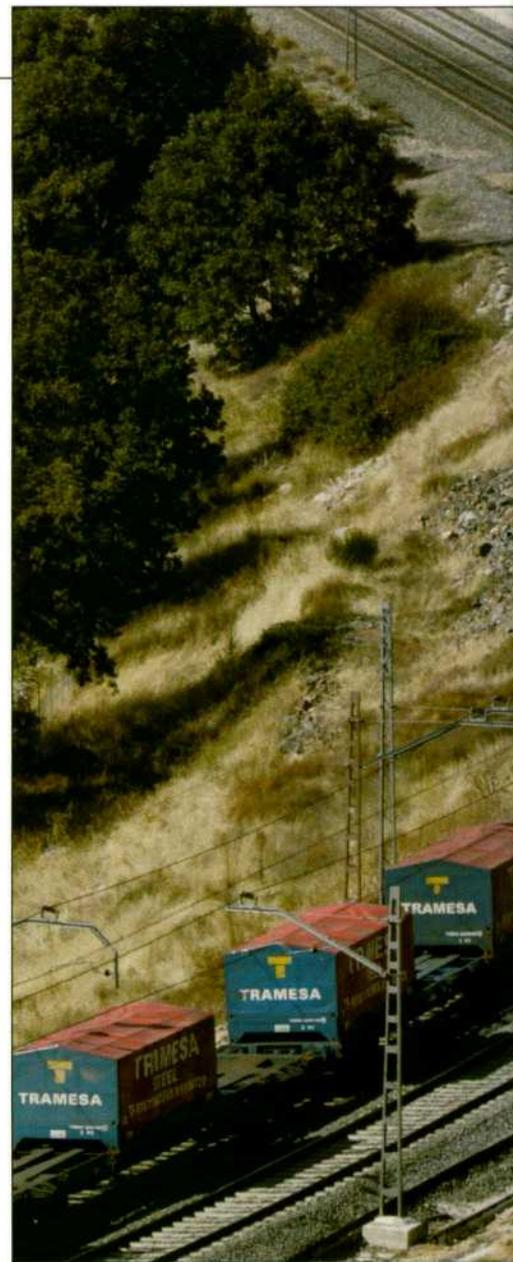
Para hacer frente a este desafío, varias compañías ferroviarias europeas han adoptado estrategias muy dinámicas, en las que el transporte combinado es el protagonista. En contraste con las tendencias en transporte ferroviario, el transporte combinado ferrocarril-carretera creció más del doble entre 1988 y 2002, pasando de 14 a 44 millones de toneladas.

Estas cifras demuestran que para hacer frente al crecimiento previsto en el Libro Blanco y permitir a las compañías ferroviarias poner en marcha productos competitivos en el mercado, es imprescindible ga-

Un informe elaborado por la Comisión Europea, plasmado en un Libro Blanco, prevé en 2020 un aumento de la cuota de mercado del transporte de mercancías intraeuropeo, incluidas todas sus modalidades, de entre el 8 y el 15 por ciento. Como respuesta a este desafío, varias compañías ferroviarias europeas han adoptado estrategias incisivas, donde el transporte combinado ocupa un lugar importante. A la luz de estas tendencias, la Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC) ha encargado un estudio sobre el tema.

rantizar una capacidad suficiente de la infraestructura.

El objetivo del estudio encargado por el Grupo de Transporte Combinado de la UIC es identificar las medidas que deberían tomar las personas competentes en el ámbito del transporte, desde políticos y empresas ferroviarias pasando por operadores y gestores de la infraestructura, para garantizar que la red ferroviaria y las terminales puedan abordar el incremento de la de-



manda de transporte combinado.

El estudio se ha basado en 18 corredores transeuropeos de mercancías y 30 terminales, que cubren, aproximadamente, el 80 por ciento de la red europea.

Con respecto a los corredores, el estudio describe la situación relativa a los volúmenes de carga y la estructura de tráfico intermodales. Además, pronostica los volúmenes y los tráfico previstos en 2015, analizando la mejora de las inversiones

Transporte combinado internacional 2002

Segmento de mercado	TEU	Toneladas netas
Transporte acompañado	3.483.653	44,1 millones toneladas
Transporte no acompañado	1.258.000	10,4 millones toneladas
Total transporte combinado internacional	4.741.653	54,5 millones toneladas



ya programadas o en curso de la red ferroviaria de transporte combinado y terminales. Asimismo, evalúa si la capacidad ferroviaria en 2015 será suficiente para absorber la creciente demanda de transporte combinado, y realiza recomendaciones sobre mejoras complementarias necesarias si en 2015 la capacidad fuera insuficiente.

Por último, aconseja sobre productos y servicios que las compañías ferroviarias deberían establecer para superar las limitaciones de capacidad.

Volumen. En los corredores seleccionados, el volumen transportado alcanzó los 4.741.653 TEU o lo que es lo mismo, 54,5 millones de toneladas, de las cuales, 44,1 millo-

25 áreas de transporte internacional combinado no acompañado en 2015

Área de transporte	Exportación (1.000Tn)		Importaciones (1.000 Tn)		Tasa de crecimiento	
	2002	2015	2002	2015	2015/2002	Anual
Milán	4.402	11.477	4.908	12.566	158%	7,6%
Rotterdam	3.176	6.960	3.450	7.717	122%	6,3%
Colonia	3.338	7.811	2.184	4.870	130%	6,6%
Verona	2.123	5.225	6.242	6.522	147%	7,2%
Amberes	2.574	6.355	2.283	4.934	132%	6,7%
Hamburgo	2.384	6.335	2.241	4.585	136%	6,8%
Novara	1.677	4.382	2.238	5.862	162%	7,7%
Praga	1.141	2.227	1.288	2.580	100%	5,5%
Mannheim/Ludwigshafe	1.279	3.070	646	1.521	138%	6,9%
Brujas	953	2.441	730	1.849	155%	7,5 %
París	830	2.004	759	1.866	144%	7,1%
Basilea	982	1.923	978	1.863	93%	5,2%
Barcelona	517	1.460	662	2.047	197%	8,7%
Valencia	558	1.328	587	1.714	166%	7,8%
Gante	663	1.769	449	1.217	169%	7,9%
Nuremberg	602	1.436	551	1.297	137%	6,9%
Neuss	710	1.500	529	1.084	109%	5,8%
Bremen/Bremerhaven	623	1.643	463	874	132%	6,7%
Roma	301	781	586	1.519	159%	7,6%
Munich	479	1.200	395	989	151%	7,3%
Duisburgo	605	1.275	440	894	108%	5,8%
Viena	311	678	623	1.370	119%	6,2%
Wels	379	795	495	1.073	114%	6,0%
Budapest	408	749	553	1.051	87 %	4,9%
Ljubljana	466	736	518	840	60%	3,7%
Otras áreas de transporte	12.391	28.017	12.549	28.794	126%	6,5%
Volumen total	43.870	103.626	43.744	101.499	134%	6,8%

nes (81 por ciento) consistieron en servicios de transporte combinado no acompañado (transporte de un vehículo carretero completo en transbordador o tren sin presencia de su conductor); y 10,4 toneladas, correspondieron a transporte combinado acompañado (transporte de un vehículo carretero completo en tren o transbordador acompañado de su conductor).

En 2002 el volumen de transporte combinado internacional no acompañado se elevó a alrededor de 3,5 millones de TEU. El estudio ha concluido que en 2002, alrededor de 40 compañías estaban realizando servicios de transporte combinado no acompañado en los corredores estudiados. El 49 por ciento de estas empresas eran socias de UIRR; el 19 por ciento, de InterContainer-Interfrigo (ICF); y el 32 por ciento, de otros operadores. En contraste, hace 15 años, el mundo intermodal estaba copado prácti-

camente por compañías de la UIRR e ICF.

El estudio señala asimismo que el transporte combinado no acompañado se concentra no sólo en corredores individuales, sino en servicios. Además, en 2002, el 60 por ciento de servicios de transporte combinado no acompañado se concentró en los servicios continentales, y un 40 por ciento en transporte marítimo interior de contenedores. Teniendo en cuenta estas cifras, resulta sorprendente que en los 15 países miembros de la UE (previos a la última ampliación) los tráficos marítimos de contenedores representaran el 80 por ciento del total, mientras que el transporte continental alcanzó el 20 por ciento.

El estudio señala que todo pronóstico sobre transporte combinado internacional debe realizarse con sumo cuidado, ya que este segmento depende en gran medida de las circunstancias políticas. Hasta hace



Principales ejes ferroviarios internacionales con previsibles cuellos de botella en 2015

País	Principales cuellos de botella
Alemania	Hamburgo-Rin/Maine Colonia-Rin/Maine Saarbrücken-Stuttgart
Francia	Metz-Dijon Lyon-Aviñón París-Orléans-Tours
Bélgica	Corredores de mercancías con origen-destino Amberes
Suiza	Área del gran Basilea
España	Barcelolona-Tarragona

poco, el contexto político era bastante favorable, especialmente en Suiza y Austria.

El pronóstico de demanda realizado da por hecho que el entorno ferroviario va a cambiar, y que tanto las subvenciones a los servicios de autopistas rodantes como las restricciones al transporte de carretera se reducirán significativamente o se suprimirán. Por otra parte, se llevarán a cabo controles más cualitativos de los vehículos de carretera, al tiempo que se realizará un proyecto integral de peajes. Se prevé que es-

tas medidas desemboquen en una considerable reducción del número de servicios de transporte combinado acompañados.

Estas medidas tendrán como objetivo especial una mayor amplitud de frecuencias, entendida como una salida diaria cada siete horas en ambos sentidos, y el cumplimiento de las horas de conducción por parte de los conductores de camiones, lo que ofrecerá más valor añadido a las empresas transportistas de carretera.

No obstante, el estudio considera que el transporte combinado

acompañado tiene posibilidades de sobrevivir, e incluso podría crecer hasta 652.000 camiones, hasta alcanzar los 12,4 millones de toneladas, lo que representa un 19 por ciento más frente a 2002.

Se prevé que el transporte combinado no acompañado sea el segmento de mercado más dinámico con un aumento en 2015 de casi 9 millones de TEU, y una carga neta de 103,6 millones de toneladas. Esta cantidad se corresponde con una tasa de crecimiento anual medio del 6,8 por ciento.

Con respecto a 2002, el transporte combinado no acompañado habrá aumentado al doble en 2015. Sin embargo, un aumento de un 135 por ciento en los próximos 13 años no es tan extraordinario como podría parecer a simple vista, especialmente si se analiza este pronóstico a la luz de los resultados del período 1988-2002.

Como conclusión, para que el ferrocarril pueda absorber la demanda prevista deberá aumentarse la capacidad tanto de la infraestructura ferroviaria como de las terminales intermodales.

Mejoras. Según la UIC, las mejoras de la infraestructura son imprescindibles para que pueda llevarse a cabo el traspaso de tráfico de la carretera al ferrocarril. Y advierte de que si esas medidas no llegaran a hacerse efectivas, no se produciría el crecimiento previsto. También recomienda que las mejoras se centren en la supresión de cuellos de botella y que se analicen tanto los beneficios como las pérdidas en caso de que la capacidad de la red quede restringida.

A los gestores de la infraestructura, el informe les recomienda la implantación de líneas exclusivas y de redes prioritarias para mercancías, como, por ejemplo, el proyecto Netz 21, en Alemania.

Evitar el desmantelamiento de las vías de adelantamiento que se encuentran infrautilizadas en la actualidad es otro de los consejos, pues estas vías permiten un gran grado de flexibilidad. El estudio recomienda igualmente analizar los costes y beneficios que conllevaría la ampliación del gálibo de carga en

SIEMENS



Tren de Alta Velocidad de Renfe
AVE S 103



Tren de Cercanías CIVIA de Renfe.
Siemens fabrica el equipo
eléctrico y electrónico en
Cornellá (Barcelona)





varias relaciones principales, especialmente en Francia y el centro y sur de Italia.

Si, pese a todo, los operadores de mercancías hubieran de hacer frente a cuellos de botella, el estudio recomienda una serie de medidas tanto a empresas ferroviarias como a gestores de la infraestructura. Entre éstas destaca, por ejemplo, la armonización de los horarios de los surcos, como se ha hecho, por ejemplo, en la relación Amberes-Basilea, la ampliación de la longitud de los trenes, una mayor fiabilidad del servicio y un sistema interoperable.

Por su parte, los operadores intermodales también son objeto de varias recomendaciones, como por

ejemplo, ubicar el tramo final ferroviario de las terminales importantes internacionales en otros lugares y ampliar la red de servicios ferroviarios; reforzar el sistema de control de la capacidad para mejorar el factor de carga del tren; sustituir los servicios ferroviarios menos eficientes por servicios internacionales de transporte combinado; aplicar de tecnologías avanzadas para aumentar la carga útil; y, finalmente, aumentar el grado de satisfacción del cliente para captar nuevos tráfico transportados por camión para lograr cargas más regulares.

Según el estudio, en 2015, se requerirá un aumento del 13 por ciento en la capacidad para satisfacer la demanda y garantizar una alta calidad

en los servicios. No obstante, la falta de capacidad en las terminales parece un factor menos preocupante que en la red ferroviaria, siempre que se realicen las mejoras necesarias.

En este terreno, la UIC propugna que se subsane lo antes posible la falta de capacidad de las terminales, pues éstas constituyen una parte fundamental de la cadena logística. En una suficiente capacidad de manejo por parte de las terminales reside precisamente que éstas no se convierta en un cuello de botella.

Mientras se llevan a cabo estas mejoras, la UIC recomienda emplear a cuadros directivos y personal muy cualificados, pues de ello depende un uso eficiente de la infraestructura. **Yolanda del Val** □

Transporte combinado internacional 2002/2015

Segmento de mercado	TEU (millones)		Tonelaje neto (millones toneladas)		
	2002	2015	2002	2015	2015/2002
No acompañado	3,48	8,7	44,1	103,6	+135%
Acompañado	1,26	1,5	10,4	12,4	+19%
TOTAL	4,74	10,2	54,5	116,0	+113%