

El futuro del transporte ferroviario

# Renfe negocia una alianza con Deutsche Bahn para las mercancías

Las operadoras planean crear una sociedad mixta que haga crecer la carga en España

ÓSCAR MUÑOZ  
Barcelona

La solución está en Alemania. Fomento quiere que Deutsche Bahn (DB) sea el socio industrial de Renfe en el transporte de mercancías. La filial de carga de la operadora ferroviaria pública española busca un aliado potente y con experiencia que le ayude a crecer con nuevo tráfico, a dejar atrás los números rojos y a encarar la senda de la rentabilidad. Ambas compañías negocian esta asociación, según han confirmado a *La Vanguardia* fuentes próximas a las conversaciones, que se encuentran en una fase avanzada. La titular del departamento, Ana Pastor, se ha involucrado personalmente. La semana pasada, la ministra mantuvo contactos en Berlín, coincidiendo con su participación en la feria InnoTrans, para dar un empujón a la colaboración.

La búsqueda de un socio indus-

## LA MINISTRA

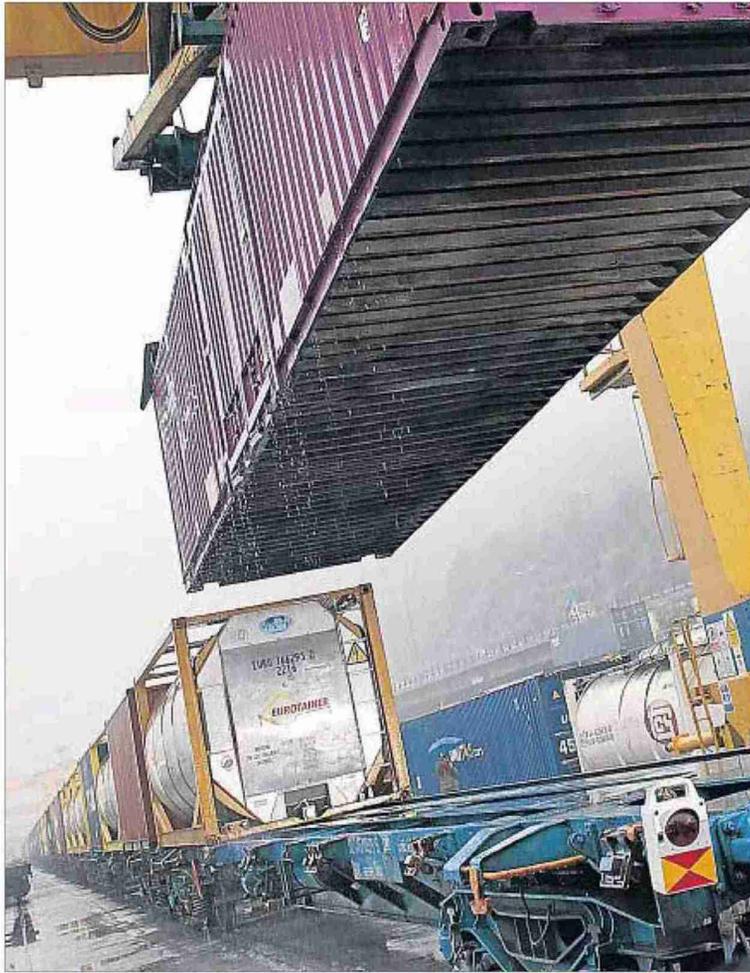
La titular de Fomento, Ana Pastor, participó la semana pasada en las conversaciones

## EL PRECEDENTE

Las compañías ya tienen un acuerdo, firmado en el 2013, para el corredor mediterráneo

trial, anunciada el pasado marzo por Pastor y por el presidente de la compañía ferroviaria española, Julio Gómez-Pomar, forma parte de los planes de futuro de Renfe Mercancías, empresa operativa desde el pasado 1 de enero fruto de la división de la matriz en cuatro filiales especializadas en las distintas áreas de negocio. Las otras tres son Renfe Viajeros, Renfe Fabricación y Mantenimiento y Renfe Alquiler de Material. Pese a que controla la mayoría de la carga que se mueve por tren en España –el 85%–, la operadora ha sido hasta el momento incapaz de dar beneficios. El pasado ejercicio, el último antes de la segregación, la actividad de carga tuvo unas pérdidas de 76,9 millones de euros y la previsión del 2014 es que sean de 85,9 millones. En sus proyecciones, la compañía no espera beneficios hasta dentro de cinco años.

La fórmula que Renfe y DB es-



Trenes de Renfe Mercancías cargan en la estación del Morrot del puerto de Barcelona

tañan dibujando pasa, añaden las fuentes consultadas, por la creación de una nueva sociedad participada por ambas al 50% y no por la entrada de la alemana en el capital de la filial de carga de la española. Hay precedentes de colaboración entre las dos compañías. Ambas son socias en la operadora de mercancías por ferrocarril Transfesa. La alemana tiene el 77% del capital –a través de su filial DB Schenker Rail– y la española el 20%. Por otra parte, en 2013, DB Schenker Rail y Renfe firmaron un acuerdo para impul-

sar este tipo de tráfico en el corredor mediterráneo en los próximos años.

La otra gran candidata es la francesa, también pública, SNCF, con la que Renfe ya tiene una alianza para el transporte de viajeros en las nuevas líneas de alta velocidad que enlazan España y Francia. Además, la gala está presente en las mercancías al sur de los Pirineos a través de Comsa Rail Transport. La filial SNCF Geodis tiene el 25% de esta operadora, una de las privadas más activas. Teniendo en cuenta esta po-

sición, ofrecer una nueva alianza a SNCF sería darle demasiado terreno, añaden las fuentes.

La potencia de DB es indiscutible. Es la primera operadora ferroviaria de mercancías de Europa, con una facturación anual de más de 4.500 millones, presencia en 17 países con más de 5.000 trenes diarios en circulación y una plantilla de unas 32.000 personas. Es, por tanto, una apuesta de valor seguro para Renfe, que busca atraer nuevos tráfico procedentes de la carretera aprovechando la posición estratégica de

## Las cifras

**4%**

### del tráfico terrestre

Las mercancías por vía terrestre en España van prácticamente todas por carretera, en camión. El tren sólo tiene el 4%. En los últimos diez años, la carga total que va en ferrocarril ha caído a la mitad. En la UE crece y la cuota está en el 17%.

**8**

### empresas operadoras

El transporte ferroviario de mercancías se liberalizó en España en el 2005. Hoy por hoy cuenta con ocho compañías operadoras, una es Renfe y las otras siete, privadas. La primera concentra el 85% del tráfico y las otras suman el 15%.

**1.700**

### trabajadores

La filial de mercancías de Renfe tiene 1.700 empleados y capacidad en material para doblar la carga que transporta en la actualidad. Nació el 1 de enero pasado con activos valorados en 377 millones de euros y un pasivo de 326 millones.

**76,9**

### millones de pérdidas

El 2013, el último ejercicio antes de la constitución formal de Renfe Mercancías, la actividad de carga de Renfe tuvo 76,9 millones de pérdidas. La previsión de la operadora es cerrar el 2014 con 85,9 millones, también de pérdidas.

España y la capacidad de su red, que se está modernizando a gran velocidad.

Este movimiento de la operadora pública en el ámbito de las mercancías se produce mientras que las compañías privadas que operan en España denuncian que Renfe les hace competencia desleal porque aprovecha su posición de empresa estatal dominante en el mercado para ofrecer precios imposibles de batir. ●

SIGA LA ACTUALIDAD ECONÓMICA EN TWITTER: @EconomiaPlus