

Transporte XXI

Renfe Mercancías deberá reordenar su red multicliente

Un informe encargado por la pública cifra la utilización de la oferta disponible para este servicio en un escaso 50% y propone medidas para reactivar el tráfico y la rentabilidad.

01/07/2019

La baja utilización de la oferta disponible en la red intermodal multicliente (RIM) de Renfe Mercancías, que apenas alcanza un 50 por ciento (ver cuadro), deberá empujar a la pública a plantearse una reordenación de este servicio para ganar en eficiencia.

Así lo pone de manifiesto el documento de avance del informe de asesoramiento para la viabilidad futura de Renfe Mercancías, elaborado por las consultoras ALG (Indra) y Roca Junyent, al que ha tenido acceso TRANSPORTE XXI.



El estudio propone “reordenar la operativa de la RIM a fin de incrementar el tráfico y la rentabilidad del servicio”. Las consultoras apuntan que se deben tomar medidas como las de reestructurar la operativa potenciando los trenes directos; segmentar los precios al tipo de producto, tráfico y competitividad; impulsar tráficos multisectoriales

en los corredores de menor demanda; así como reforzar la comercialización del servicio multicliente para ampliar la base de clientes.

El informe asegura que el servicio intermodal multicliente de Renfe Mercancías transporta una media de 2.118 TEUs a la semana, equivalente a 0,8 millones de TEUs por kilómetro, a través de 25 relaciones origen y destino repartidas entre una decena de corredores.

El servicio arroja el referido 50 por ciento de utilización sobre la totalidad de la capacidad ofertada por el mismo, lo que se califica como “baja ocupación”. Según el informe, la RIM obtuvo unos ingresos de 10,6 millones de euros en 2016, con unos resultados negativos de 2,71 millones de euros.

El estudio confirma que la RIM está constituida en gran medida por relaciones de pequeño y mediano volumen. En concreto, tan solo dos relaciones superan los 150 TEUs semanales. Se trata de la Madrid-Barcelona, que sumó una demanda de 222 TEUs semanales entre el 1 de noviembre de 2018 al 13 de enero de 2019; y Madrid-Sevilla, que alcanzó una demanda de 177 TEUs semanales en este mismo período.

Por su parte, las relaciones consideradas medianas, que alcanzan una demanda de entre 50 y 150 TEUs semanales fueron cuatro en el citado período. Se trató de la relación Sevilla-Barcelona, con 79 TEUs a la semana; Madrid-Constantí con 73; Vigo-Barcelona con 73; y Madrid-Bilbao con 65. Por debajo de los 50 TEUs semanales se situaron el resto de relaciones. En este contexto, el informe apunta a que la eficiencia de la red se puede mejorar mediante la incorporación al mismo de trenes directos multisector.

DEMANDA Y OFERTA DE LA RIM POR CORREDORES			
Corredor	Oferta (TEU/Semana)	Demanda (TEU/Semana)	% Utilización*
Madrid-Zaragoza	1.079	534	49%
Zaragoza-Barcelona	662	416	63%
Córdoba-Sevilla	532	278	52%
Madrid-Córdoba	539	278	52%
Zaragoza-Constantí	410	198	48%
Zaragoza-Bilbao	374	178	48%
Vigo-Zaragoza	222	138	62%
Madrid-Murcia	142	49	34%
Silla-Madrid	273	49	18%
San Roque-Córdoba	155	71	46%
Total	4.233	2.118	50%

Nota: * Utilizaciones obtenidas sobre la capacidad máxima de los trenes en TEU.
Fuente: Estudio de asesoramiento para la viabilidad futura de Renfe Mercancías de ALG y Roca Junyent.
Elaboración: TRANSPORTE XXI.

En el capítulo de tarifas, el estudio afirma que las mismas están desactualizadas desde 2012 y “muestran un desalineamiento con el tráfico intermodal y entre distintas relaciones”. En este sentido, el informe aprecia la oportunidad de aumentar precios en el tramo ferroviario en las largas distancias, ya que “muestra una competitividad mayor del 30 por ciento” con respecto a la carretera. En este sentido, el documento establece que la red multicliente de Renfe Mercancías es más competitiva que la

carretera en coste de transporte de contenedor terrestre cargado, con dos acarrees, a partir de los 650 kilómetros. Mientras, en el caso de los contenedores marítimos, con un acarreo, el informe señala que la RIM es competitiva a partir de los 400 kilómetros.

El estudio aporta además una relación de posibles tráficos multisectores y policlientes por origen y destino. En el caso de la relación Madrid-Barcelona, por ejemplo, con la citada demanda de 222 TEUs a la semana y un tráfico total de Renfe Mercancías de 4.341 toneladas en 2017, se podrían combinar cargas intermodales con otras de sectores como la automoción o siderúrgicos. En otras relaciones se plantea subir cargas de productos químicos, graneles o multiproducto.

Al mismo tiempo, el informe incide en la necesidad de apostar por una acción comercial que busque la rentabilidad a través de tráficos menos volátiles, trenes directos y sinergias con otros sectores.