

Encuesta | La hoja de ruta para impulsar el transporte de mercancías por ferrocarril en España

EL GOBIERNO, “CLAVE” PARA EMPUJAR EL TREN

El sector reclama “mejorar las infraestructuras” y advierte de las limitaciones actuales del ferrocarril

- ❶ En pleno ‘Año Europeo del Ferrocarril’, el Ministerio de Transportes ultima el plan ‘Mercancías 30’ que incluirá ayudas o ‘ecoincentivos’. ¿Sin un empujón por parte de la Administración será difícil que el intermodal terrestre pueda despegar?
- ❷ ¿La apuesta por la sostenibilidad y la escasez de nuevos conductores de camiones pueden convertirse en grandes aliadas para el impulso del ferrocarril de mercancías en los próximos años?
- ❸ La cuota modal del ferrocarril de mercancías ha pasado del 10 al 5 por ciento en España las últimas dos décadas. ¿Qué grado de “culpabilidad” tiene Renfe Mercancías?
- ❹ En los últimos meses se han avanzado los proyectos de autopistas ferroviarias de Algeciras-Zaragoza y Valencia-Madrid. ¿Cree que pueden consolidarse autopistas ferroviarias cien por cien domésticas?
- ❺ Los cargadores aprietan al Ministerio de Transportes para aprobar las 44 toneladas. ¿Esto no supondría una “estocada” en la línea de flotación del transporte intermodal, que supuestamente se quiere potenciar desde las Administraciones Públicas?

ANTONIO PÉREZ MILLÁN

❶ Si el Ministerio de Transportes, en las últimas décadas, no hubiera abandonado al intermodal terrestre y al ferrocarril de mercancías, no sería necesario ahora un empujón. De todas formas, de momento, no hay ningún “empujón”. Solo lo mismo que en pasados años, un plan con declaración de intenciones, pero nada concreto y real. La ministra Sánchez, y su equipo, alardean de que se van a dedicar 8.442,3 millones al plan ‘Mercancías 30’ y, en realidad, la mayoría se dedica a infraestructuras y tan solo el 0,7 por ciento va destinado a “ecoincentivos”. Y para remate, no se paga a los transportistas y operadores. En la intermodalidad terrestre hay una cla-

ra discriminación frente a la marítima, pues, en esta, los ecoincentivos sí van a los usuarios (demanda).

❷ Hay distintos factores que pueden influir en el futuro de la intermodalidad, como las 44 toneladas, que sería el ‘tiro de gracia’, aunque el tren de mercancías debe ser competitivo por sí mismo, en similares condiciones al resto de países de Europa.

❸ La culpa no es de Renfe Mercancías, sino del Ministerio de Transportes, y de sus ministros y ministras, que nunca han trabajado en mejorar el ferrocarril de mercancías, salvo en los discursos.

❹ Sí, pueden consolidarse y ser una herramienta muy útil para que el trans-

portista se convierta en operador comodal y descubra sus ventajas.

❺ Sería una estocada y un golpe mortal para el ferrocarril. Los políticos llevan años hablando de intermodalidad y comodalidad en sus discursos, y ahora usan términos nuevos como “movilidad”, “sostenibilidad”, “paradigma”, “vectores transformadores”..., pero no ejecutan nada a favor de la comodalidad, año tras año.

JUAN DIEGO PEDRERO

❶ Incentivar el ferrocarril es absolutamente necesario, como están haciendo todos los países de nuestro entorno.

❷ La apuesta por la sosteni-

bilidad debería ser un aliado para el ferrocarril, más eficiente en consumo de recursos, mucho menos contaminante y un medio para que la carretera transite hacia un modo más asumible medioambientalmente. La falta de conductores no creo que sea un problema con la gravedad que se expone. De hecho, en transporte de mercancías por ferrocarril también existe un gran déficit de maquinistas, que prefieren ser funcionarios en Renfe llevando pasajeros.

❸ Es evidente que Renfe Mercancías ha ido perdiendo cuota intramodal de forma muy acusada en los últimos años. Las privadas, por el contrario, han ido ganando cuota, especialmente desde 2013. No obstante, la cuota intermodal, por su caída, es muy reveladora de la gran dificultad que afronta el ferrocarril en nuestro país. Sin una seria y decidida política de incentivos es imposible su recuperación. Renfe Mercancías es como el perro del hortelano, “ni come, ni deja comer”. Tiene una política errática, se asocia con quien no le aporta más que números rojos en su cuenta de explotación y así lleva mucho tiempo.

❹ Sí, por la distancia. Pero tengamos claro que para que una autopista ferroviaria cumpla eficientemente su rol debe ser en trayecto sin paradas, o a lo sumo, una parada intermedia. Por otro lado, para que sea usada por el transporte de carretera tiene que ser multifrecuencia y para llegar a tener varias salidas diarias que ofrezcan un servicio fiable y competitivo tiene que ser subvencionada, al menos hasta alcanzar la velocidad de cruce. No es una panacea.

❺ Es difícil entender que se apruebe una medida de este tipo cuando se quiere potenciar la intermodalidad. Es muy contradictoria y contraproducente, pero los cargadores presionan mucho en ese sentido.

JOAQUÍN DEL MORAL

❶ El objetivo principal de ‘Mercancías 30’ es llegar, al menos, a duplicar la cuota

A. PÉREZ MILLÁN
PRESIDENTE
UOTC



“LAS 44 TM. SERÍAN UNA ESTOCADA Y UN GOLPE MORTAL PARA EL FERROCARRIL”

J. DIEGO PEDRERO
PRESIDENTE
AEFP



“SIN UNA SERIA Y DECIDIDA POLÍTICA DE INCENTIVOS ES IMPOSIBLE LA RECUPERACIÓN DEL FERROCARRIL”

modal del transporte ferroviario de mercancías en España con el horizonte de 2030. En este sentido, la participación de las Administraciones y de los alicientes que aporten parece imprescindible. Entre las herramientas de las que se va a dotar 'Mercancías 30' para conseguir el objetivo que pretende, destacan las ayudas que a partir de 2022 se van a destinar al material, a los sistemas o la digitalización de las empresas relacionadas con el transporte de mercancías por ferrocarril.

2 En términos generales se prevé que los volúmenes de transporte aumenten significativamente para el año 2030. Además de la escasez de conductores de camiones, el desequilibrio existente en la distribución modal llevará a una congestión del aparato logístico existente y pondrá en peligro el crecimiento económico. Esta perspectiva parece favorable para la evolución del transporte por ferrocarril.

3 La actividad de Renfe Mercancías ha estado centrada en hacer que la participación del tren en el sistema general de transporte se incremente y contribuya a diseñar un modelo de reparto modal más sostenible y eficiente.

4 Las Autopistas Ferroviarias, concebidas para el transporte de semirremolques, representan el futuro, un futuro abocado a coordinar las tendencias del ferrocarril y la carretera y cuya implantación puede servir para aflorar las mejores prácticas de cada modo. En este sentido, la colaboración entre entidades resulta imprescindible y las que se están poniendo en marcha en nuestro país parten de esa base y tienen a las existentes en Europa como referente. De sus experiencias se deduce que el servicio debe ser competitivo en plazos, frecuencias y costes para ser considerado por los operadores de la carretera.

5 Las iniciativas de la Administración en relación con el transporte pueden influir en el reparto modal. Estas decisiones deben tener en cuenta que el tren aporta un evidente valor añadido al sistema de transportes de nuestro país. La competencia debe hacer que su participación en el sistema general de transporte se incremente y contribuya a diseñar un modelo de reparto modal más sostenible.

JUAN CASTELLET

1 Sí, el Gobierno acaba de

JOAQUÍN DEL MORAL
DIRECTOR GENERAL
RENFE MERCANCÍAS



"LAS AUTOPISTAS
FERROVIARIAS,
CONCEBIDAS PARA
EL TRANSPORTE DE
SEMIREMOLQUES,
REPRESENTAN EL
FUTURO"

dar a conocer su plan 'Mercancías 30' (que aún no es definitivo). Cuenta con un presupuesto cercano a los 8.500 millones, de los que solamente 60 (un 0,7 por ciento del total) se aplicarán en ecoincentivos para el ferrocarril de mercancías. Ese empujón por parte de la Administración es imprescindible para que el modo ferroviario crezca, pero esos ecoincentivos tienen que ir acompañados de algo más.

2 Sí, evidentemente son vientos a favor, igual que el alto coste del gasoil o las Euroviñetas que se pretenden implantar, pero no nos engañemos, las empresas de transporte por carretera españolas son enormemente competitivas y eficaces. Para que den el paso al tren hace falta que exista una oferta ferroviaria igual de competitiva y eficaz y, por el momento, la oferta actual es insuficiente.

3 No culparía solo a Renfe Mercancías. La pérdida de cuota obedece a una clara desatención por parte de los últimos gobiernos y dudo que el plan 'Mercancías 30', que acaban de presentar, consiga darle la vuelta a la tendencia. Llega tarde y se queda corto.

4 La autopista ferroviaria que pueda cruzar España

de norte a sur aún tardará tres años (como mínimo) en ver la luz. Evidentemente, es un servicio que se va a consolidar, si ofrece las condiciones adecuadas (competitividad económica, frecuencia de servicio y fiabilidad). Sigo pensando que cargar semirremolques en el tren no es tan efectivo como el uso de contenedores o cajas móviles, pero, sin duda alguna, facilita el acercamiento de los transportistas al modo ferroviario.

5 Aumentar el límite de MMA hasta las 44 toneladas es algo que solo favorece a los cargadores, que pretenden abaratar sus costes de transporte. Es una pena que no presionen al Gobierno con la misma insistencia para impulsar el ferrocarril, que también les favorecería y, además, supondría un gran avance hacia la sostenibilidad y la conciliación familiar de los profesionales del sector. El pretendido aumento de masas y dimensiones, no solo perjudicaría notablemente la competitividad del tren, sino que daría al traste con las pretendidas autopistas ferroviarias, puesto que, adaptando los gálibos, es posible transportar semirremolques P400 en el tren, pero no P450.

(continúa en la página 12)

VIA

www.via.com

¡LÍDER EN AUTOPISTAS FERROVIARIAS!

Póngase en contacto con sales@via.com

La intermodalidad más sencilla



RAIL
LOGISTICS
EUROPE

**EN BREVE NUEVO SERVICIO
HASTA PARÍS**

Encuesta | La hoja de ruta para impulsar el transporte de mercancías por ferrocarril en España

(viene de la página 11)

JOSEP VICENT BOIRA

1 Desde que se produjo la liberalización en 2003, la cuota del ferrocarril no ha aumentado, sino más bien lo contrario. Tenemos que ser conscientes de que para que el camión se suba al tren son fundamentales dos aspectos: precio y fiabilidad. Desde la Oficina siempre decimos que el logro de esos objetivos pasa por lo que denominamos el tridente del Corredor Mediterráneo: infraestructura, programa de apoyo sostenible y ecoincentivos. Por lo tanto, sí es necesario ese empujón.

2 El futuro ha llegado ya. VIHA, que gestiona las autopistas ferroviarias desde Le Bolou, está contemplando un incremento de tráfico espectacular, por encima de sus previsiones más optimistas. Esto es debido a la falta de transportistas. Es espectacular como en muy poco tiempo ha cambiado la percepción de la gente en cuanto a la sensibilidad ambiental. Empresas que hace cinco años no accedían al mercado ferroviario, ahora están llamando a la puerta para subirse al tren.

3 El ferrocarril es más rentable en comparación con la carretera cuantos más kilómetros haga. Por ello, es fundamental no solo reforzar el papel del ferrocarril en España, sino que es necesario llegar al resto de Europa. Para lograrlo, el problema principal al que nos enfrentamos es la interoperabilidad. No solo el ancho diferente. También es necesario homogeneizar la electrificación, los sistemas de seguridad, los gálbos. Por otro lado, es vital agilizar las homologaciones del material rodante y facilitar el tránsito de los maquinistas de un país a otro. Por último, es fundamental habilitar las puertas de entrada a los corredores ferroviarios de mercancías. Estaciones intermodales potentes y buenos accesos a los puertos son absolutamente necesarios. Renfe Mercancías no tiene toda la culpa de estas cuestiones, obviamente, y estoy seguro de

que está tomando las medidas necesarias para revertir algunas cuestiones que sí están en su mano.

4 En corredores como los que comenta, que ya se han desahogado gracias a las líneas de alta velocidad que discurren más o menos paralelas, es un servicio que tiene muchas posibilidades de éxito. Pero para que esto suceda, hay que trabajar en dos aspectos. En primer lugar, la infraestructura debe estar preparada. Tanto la lineal, como la nodal. Y, por otro será fundamental el material rodante necesario para autopista ferroviaria. No existe en el mercado vagones de plataforma baja apta para autopista ferroviaria de ancho ibérico, por lo que habrá que fabricarlas o adaptar las de UIC.

5 No concibo el problema de un cambio modal del sistema de transportes como algo relativo a luchas o competiciones, sino asociado a la colaboración. La idea es que cada modo de transporte aporte aquello para lo que es más eficiente. El camión en las cortas distancias y el ferrocarril en las largas.

CARLOS CASTÁN

1 El apoyo a transportistas y operadores es necesario para compensar las diferencias de coste que aún existen en rutas intermodales. Sin embargo, no es suficiente. También es necesario que se desarrollen corredores ferroviarios y terminales que permitan unas operaciones eficientes y un mercado realmente competitivo que transmita las ayudas al mercado y se logre el cambio modal.

2 Sin duda, el ferrocarril ofrece la reducción de la huella de carbono y de la distancia recorrida por vehículos con conductor que son necesarias para la sostenibilidad ambiental y social del transporte. Pero hay que definir con mucha atención cualquier esquema de fiscalidad ambiental del transporte, considerando la carga actual que ya soporta. Por otro lado, el intermodal supone cambios relevantes en los esquemas operativos de las

JUAN CASTELLET PRESIDENTE CETM MULTIMODAL



"EL PLAN 'MERCANCÍAS 30' LLEGA TARDE Y SE QUEDA CORTO"

JOSEP VICENT BOIRA COMISIONADO CORREDOR MED.



"PARA QUE EL CAMIÓN SE SUBA AL TREN SON FUNDAMENTALES DOS ASPECTOS: PRECIO Y FIABILIDAD"

empresas de transporte por carretera, como la coordinación en origen y destino de los acarreos con diferentes vehículos tractores.

3 Creo que en la reducción de la cuota ferroviaria en España hay varios efectos que se combinan. Ha habido un cambio muy significativo en el mix de mercados. Han aumentado los tráficos generados por las terminales marítimas de contenedores, pero se ha reducido muy significativamente el transporte de graneles, de multiproducto y de siderúrgicos. En estos últimos tráficos, Renfe había sido el operador dominante, con material rodante muy especializado y la reducción se ha debido a factores ajenos, como el cierre de centrales térmicas. No obstante, es cierto que Renfe no ha liderado el crecimiento del intermodal como han logrado los operadores privados.

4 Cualquier distancia puede ser rentable por ferrocarril si hay suficiente volumen. Tengo la esperanza de que el criterio de eficiencia económica se haya incorporado en los criterios de inversión públicos y que gracias a la participación de la iniciativa privada estas iniciativas se consoliden.

5 En absoluto. El desarrollo del transporte intermodal está apoyado por la sostenibilidad ambiental y social que ofrece. No se subirán menos camiones al tren si son de 44 toneladas. Los beneficios de la intermodalidad son adicionales a los que ofrece el aumento de MMA. Y el aumento de MMA supone también mejorar la sostenibilidad del transporte por carretera, por reducción de emisiones, de congestión en las carreteras y permitiría reducir la presión de la falta de conductores.

RAMÓN ADÉ

1 Este plan de incentivos del Ministerio de Transportes y los programas europeos como el CEF van a ser vitales para alcanzar los objetivos de incremento de la cuota del ferrocarril que España y Europa se han marcado para 2030.

Es importante el cambio de enfoque que se empieza a ver en estos programas. Se va más allá del puro desarrollo de la infraestructura: ayudas a la compra y renovación del material rodante, mejora de las instalaciones de los apartaderos privados o la digitalización y optimización de procesos o ecoincentivos para los usuarios del tren. Todo ello va a ser vital para lograr ese empujón que nos acerque a las cuotas de ferrocarril del resto de Europa.

2 Por supuesto que va a ayudar, porque la pérdida de competitividad de la carretera favorece al ferrocarril. Pero el problema al que nos enfrentamos actualmente es que el ferrocarril no está preparado en el corto plazo para responder a una mayor demanda. En términos de material rodante se está ya al límite, sobre todo los operadores privados, y la infraestructura tiene todavía muchas limitaciones. De ahí la importancia de agilizar al máximo este plan de estímulos al ferrocarril.

3 En los últimos 20 años las cadenas logísticas globales han alcanzado unos niveles de eficiencia altísimos. La industria ha operado prácticamente sin stocks y con un modelo de just-in-time. En este ecosistema, a Renfe le ha costado mucho responder a las necesidades del mercado, por su rígida estructura y por la exigua competencia que ha habido y sigue habiendo. En contrapartida, el sector de la carretera ha logrado ratios de productividad y eficiencia altísimos. Mientras que el ferrocarril, del que Renfe ha sido el máximo exponente, salvo algunos nichos de mercado, ni ha sabido ni ha podido competir. Seguramente, nuestro sector, el del contenedor marítimo y los tráficos ferroporuarios, ha sido el que mejor se ha adaptado al servicio de Renfe y del resto de operadores privados. Este sector ferroporuario ha encontrado una solución en el tren para evitar los cuellos de botella en los accesos a los grandes puertos y responder de forma eficiente a las necesidades de las navieras y sus barcos portacontenedores. Este es

MULTIMODALIDAD

un sector pionero en España en el desarrollo del ferrocarril en la historia reciente, en el que nos podemos fijar para los grandes retos en materia ferroviaria a los que nos enfrentamos.

4 Si se ponen en marcha rápidamente los programas de los que hablaba en la pregunta anterior y se dan ayudas a la compra y renovación del material rodante a los operadores y a la adaptación de las terminales, entonces sí. De esta manera las autopistas ferroviarias se podrían consolidar muy rápidamente en nuestro país.

5 No, para nada. Yo me resisto a pensar, en términos generales, que el ferrocarril compite con la carretera. Tanto en el modelo intermodal, como en el de las autopistas ferroviarias, el camión es fundamental y totalmente complementario al ferrocarril. En este sentido, otro reto que tenemos por delante es que el sector de la carretera se suba al tren. Tienen que ser ellos quienes lo hagan para ofrecer soluciones más sostenibles y eficientes al sector industrial.

ANDRÉS HERBADA

1 Efectivamente, hacen falta empujones de este ti-

CARLOS CASTÁN
 PRESIDENTE
 ACE


**“NO SE SUBIRÁN
MENOS CAMIONES
AL TREN SI SON DE
44 TONELADAS”**

po que pongan en valor las ventajas del ferrocarril, como son el ahorro de costes externos, como son los medioambientales, los derivados de la mayor seguridad, etc., y que, a su vez, compensen los errores cometidos hasta ahora y las dificultades que inicialmente aparecieron y que frenaron la liberalización del ferrocarril de mercancías.

2 Hará falta que el ferrocarril sepa aprovechar estas oportunidades y ofrecer en tiempo y forma lo que los clientes demandan, incluidas las empresas de transporte carretera que, nunca como ahora, están buscando al tren como medio necesario para su desarrollo y crecimiento.

3 Creo que la culpa es compartida entre Renfe y las autoridades estatales. La pública se ha visto presionada por la exigencia de una cuenta de resultados más saneada y ha encontrado como medida adecuada la supresión y eliminación de servicios. La separación de Adif y Renfe también creo que ha perjudicado al sistema. Da auténtica pena ver los más de 10.000 kilómetros de infraestructura ferroviaria en ancho ibérico sin apenas trenes que la utilicen.

4 Nosotros seguimos pen-

RAMÓN ADÉ
 DIRECTOR GERENTE
 TMZ


**“EL FERROCARRIL
NO ESTÁ
PREPARADO EN EL
CORTO PLAZO PARA
RESPONDER A UNA
MAYOR DEMANDA”**

sando que la solución contenedor es mejor, porque no se penaliza el transporte con la tara de las ruedas del tráiler, pero no cabe duda de que es una buena solución para que los transportistas se suban al tren, al no necesitar hacer inversión alguna por su parte. El éxito de las autopistas ferroviarias en Francia y de las marítimas hacia Italia, ambas muy utilizadas por transportistas y operadores españoles, son un buen precedente.

5 Evidentemente es abrir más la brecha a favor de la carretera al hacer menos competitivo al ferrocarril y alejar el objetivo de la UE. Pero es que además, para tomar una medida de este tipo hay que estudiar muy bien sus efectos y me parece que no hay suficientes estudios serios que hayan considerado el impacto de tal medida en el pavimento de las carreteras y en la seguridad. La aprobación de una medida de estas características no debe ser solo consecuencia de un acuerdo entre cargadores y transportistas, sino que la Administración debería estudiar sus consecuencias tras los pertinentes estudios técnicos. Por parte de la UOTC creemos que al ser el transporte de ámbito

(continúa en la página 14)

CIMALSA
Logística i mobilitat

La red multimodal y logística de CATALUNYA

Gestionamos infraestructuras logísticas y de movilidad para dinamizar la economía con criterios de sostenibilidad. Siempre al servicio de las personas y de las empresas.

Oficinas centrales de CIMALSA:
Còrsega, 273 · 08008 Barcelona · Tel. +34 933634960
www.cimalsa.cat
[@cimalsacat](https://twitter.com/cimalsacat)

Generalitat de Catalunya
Departament de la Vicepresidència
i de Polítiques Digitals i Territori