

ENCUESTA | HOJA DE RUTA PARA IMPULSAR EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL

EL TREN NECESITA UN PLAN

EXPERTOS Y OPERADORES RECLAMAN MEDIDAS ESTRUCTURALES CONTINUADAS EN EL TIEMPO Y EQUILIBRAR LOS COSTES EXTERNOS DE LOS DISTINTOS MODOS PARA ELEVAR LA COMPETITIVIDAD DEL FERROCARRIL

Los planetas se han alineado para impulsar el transporte de mercancías por ferrocarril. El cumplimiento de la exigente agenda climática de Bruselas y la escasez de conductores profesionales animan a los cargadores a subirse al tren. Una ecuación en la que también aparecen los fondos europeos. Pero para poder hablar de un 'caso de éxito', es necesario "tener un plan claro del Gobierno y continuado en el tiempo". Así coinciden expertos consultados por Transporte XXI, que también ponen encima de la mesa la urgencia de equilibrar los costes externos de los distintos modos de transporte, sin olvidar la demanda de las cadenas de suministro: inmediatez, flexibilidad y precio.

► EN EL ACTUAL CONTEXTO DE APUESTA POR LA SOSTENIBILIDAD, ¿EL FERROCARRIL DE MERCANCÍAS NECESITA UN PLAN DE IMPULSO MÁS AMBICIOSO POR PARTE DEL GOBIERNO, QUE TENGA MÁS CONTINUIDAD EN EL FUTURO, MÁS ESTRUCTURAL QUE COYUNTURAL, Y QUE APOORTE SEGURIDAD JURÍDICA A TODO EL SECTOR?

Julio Gómez-Pomar / Ecorail

Se están dando los primeros pasos que creemos muy relevantes para el cambio de tendencia, como está siendo el apoyo con fondos europeos a este modo de transporte, pero la situación en que se encuentran las mercancías en el ferrocarril en la actualidad necesita un plan estructural y continuado. Hay que equilibrar los costes externos de los distintos modos de transporte si de verdad se apuesta por la sostenibilidad, y apoyar estructuralmente toda la actividad logística que conlleva el ferrocarril.

Petros Papaghiannakis / LFP

Es necesario implantar medidas tanto estructurales, como coyunturales. El punto prioritario es poner la carretera y el ferrocarril en el mismo nivel de competitividad respecto a su precio de uso. En agosto del año 2021, los peajes en las autopistas fueron suprimidos para todas las categorías de vehículos. En cambio, los cánones de uso de las infraestructuras ferroviarias se han mantenido. En definitiva, en el caso de la carretera, se hizo la elección de que es el contribuyente quien paga el uso mediante sus impuestos, mientras que,

JULIO GÓMEZ-POMAR

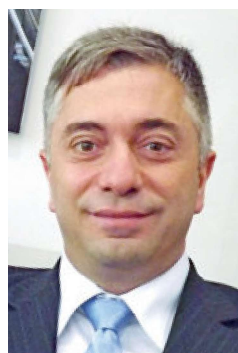
Presidente Ecorail



"HAY QUE EQUILIBRAR LOS COSTES EXTERNOS"

PETROS PAPAGHIANNAKIS

Director general LFP



"SE NECESITAN MÁS VÍAS UIC, Y MÁS TERMINALES"

en el ferrocarril, es el usuario quien paga el uso. Por lo tanto, la primera de las medidas estructurales sería o bien volver a implantar el peaje en las autopistas (como mínimo para los camiones), o bien eliminar todos los cánones de uso de las infraestructuras ferroviarias. Sin embargo, y considerando que España ha logrado excluir los peajes de las autopistas de los compromisos pactados con Bruselas, la única solución para impulsar el transporte de mercancías por tren es eliminar definitivamente los cánones de las infraestructuras ferroviarias, tanto de viajeros como de mercancías. Otra medida estructural que debería impulsarse es la obligación del operador histórico (RENFE Viajeros) de realizar servicios públicos mínimos. No es aceptable socialmente que existan líneas ferroviarias infrautilizadas. En las medidas coyunturales, sin duda, es necesario acelerar la puesta en servicio del Corredor Mediterráneo respecto al "tronco principal", pero es igual de necesario renovar y construir nuevas plataformas logísticas intermodales con todas las conexiones ferroviarias capilares. En la actualidad, es la mayor fuente de preocupación del sector, ya que las plataformas UIC que existen hoy (Can Tunis y Morrot), no son suficientes ni para el presente y aún menos para el futuro. Se necesitan más vías UIC, y más terminales.

Ignacio Ballester / Medlog

El tren necesita ganar en eficiencia y algunas revisiones de ciertos protocolos y operativas, más que inyecciones de dinero y subvenciones para cubrir económicamente esas áreas de mejora.

Carlos Castán / ACE

El ferrocarril necesita que se aceleren las actuaciones ya previstas en el plan 'Mercancías 30', tanto en infraestructuras como en gestión de la capacidad.

Además, administraciones y operadores plantean proyectos de instalaciones y tráfico alineados con las demandas de los cargadores. Como país, hemos empezado a desarrollar el ferrocarril de mercancías hace poco, pero soy opti-



mista con conseguir el aumento de cuota modal.

Alfonso Eslava / Volkswagen Navarra

Sin duda, necesita un impulso con medidas estructurales. Por una parte, son necesarias infraestructuras que permitan utilizar trenes más largos o simplificar la conectividad con Europa, bien con el ancho europeo o bien con ejes de ancho variable; por otra parte, debemos asegurar la disponibilidad de máquinas y maquinistas.

Raul Maestro / TPNova

El transporte por ferrocarril es el modo de transporte verde para hoy y cara al futuro. Tengo que decir que es también una gran apuesta y gran riesgo económico para una empresa como Transportes Portuarios. Iniciamos el transporte por ferrocarril en 2010, tuvimos errores, hemos aprendido y hoy en día estamos atentos y muy encima de los proyectos ferroviarios. Un grupo como el nuestro tuvo una visión para montar proyectos de tren. En este ámbito, ne-

ENCUESTA | HOJA DE RUTA PARA IMPULSAR EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL

cesitamos tener un plan claro por parte del Gobierno, a largo plazo y eficaz. Las empresas del sector se podrán desarrollar gracias a una guía clara, una estrategia global y mejorarán su competitividad.

Fiore Ambrogio / Ambrogio

No. Mientras los “impulsos” se planifiquen sin consultar a los operadores y sin tener cuenta la realidad operativa del sector, que sean más ambiciosos no cambia mucho el panorama. En cuanto a la “seguridad jurídica”, digamos

que es algo que no sobra en el actual Ejecutivo y, en cualquier caso, no veo cómo se pueden aportar mejoras concretas al ferrocarril.

Adrián Fariña / Geomer-Transporte

En el entorno actual, las cadenas de suministro piden a sus modos de transporte inmediatez, flexibilidad y coste. Cualquier plan coyuntural basado en incentivos, puede hacer temporalmente atractivo el coste, pero no mejora la frecuencia o la flexibilidad de la red, estas son características que se consiguen a medio/largo plazo y precisan de planes estructurales. La inmediatez se consigue con más frecuencias, que a su vez se consiguen con más volumen y más trenes, lo que no se consigue de la noche a la mañana. Hoy en día, tomar la decisión de cambiar una parte de la malla de distribución para subirse al tren requiere de inversiones en adecuación, cambios en aprovisionamientos y planificaciones e incluso negociación de plazos de entrega con clientes, todas ellas son decisiones que solo se pueden tomar con unas reglas de juego claras y que se vayan a mantener a largo plazo, no se pueden tomar en base a incentivos temporales.

Pablo García / Synergy

Estamos totalmente convencidos de que el ferrocarril es el medio más sostenible y es el futuro de la logística. Por esta razón, creemos que el papel de las instituciones públicas es primordial y confiamos en que están trabajando para mejorar la red ferroviaria en España

y en encontrar la mejor manera de incentivar económicamente el uso del tren, tanto a los operadores como a los cargadores.

Jaime González / Ewals Cargo Care

Sin duda, el ferrocarril de mercancías necesita el impulso definitivo que permita operar en la península en un grado de eficiencia comparable a la que ofrece en la UE. Entre otras medidas, sería necesario llevar a cabo una planificación estratégica de corredores y terminales para operar en concepto de multimodalidad-autopista ferroviaria, que considere los flujos y volúmenes relacionados con tráfico portuario y exportaciones e importaciones principales. Igualmente, la actuación sobre apartaderos que permitan circulaciones de al menos 750 metros de longitud y posibilidad de aumentar la capacidad de surco para aumentar el número de composiciones que puedan circular sobre la misma vía. A medida que la red de alta velocidad avanza en España, van quedando corredores de ancho ibérico paralelos disponibles para aportar mayor capacidad de circulación a las mercancías. Se podría maximizar el uso de dicha capacidad como una oportunidad de alargamiento y frecuencia de las composiciones ferroviarias, especialmente en concepto de autopista ferroviaria. También es necesario el compromiso de los grandes cargadores para aportar la masa crítica al sistema, especialmente al intermodal (autopista

IGNACIO BALLESTER

Subdirector general
Medlog Spain Logistic



“EL MEJOR FOMENTO DE LA INTERMODALIDAD ES ENTENDERLA”

(pasa a la página 22)





La mejor opción desde hace más de 70 años





Uno para todos, todos para uno.

Estamos allí donde se nos necesite: esa es nuestra misión. Durante más de 70 años, MANN-FILTER y sus soluciones de filtración han sido sinónimo de fiabilidad: ya sea en automoción, vehículo industrial o aplicaciones fuera de carretera. Con nuestros productos 100% calidad de origen, somos el socio incondicional que te acompañará de principio a fin.

MANN-FILTER – Perfect parts. Perfect service.
www.mann-filter.com

ENCUESTA | HOJA DE RUTA PARA IMPULSAR EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL

(viene de la página 21)

ferroviaria), para animar a sus proveedores a evolucionar su modelo de negocio hacia soluciones que se alejen definitivamente del modelo tradicional de transporte por carretera.

Idoia Galindo / Transfesa

Con el Plan 'Mercancías 30', desde luego va a ser muy complicado llegar al 10 por ciento en 2030, objetivo que se ha puesto el Gobierno. Pero si ayudamos a la demanda y lo establecemos como una prioridad política lo conseguiremos seguro. Hemos sido capaces de estar a la cabeza en el transporte de pasajeros de alta velocidad en el mundo, ¿por qué no ser un ejemplo también en las mercancías, como lo puede ser Alemania, Suiza o Estados Unidos? Hace unos días, el Gobierno se ha comprometido a impulsarlo, pero deben poner medidas concretas sobre la mesa, que sean de verdad eficaces y rápidas. Es necesario combinar medidas de incentivación a la demanda, como los 'ecoincentivos', que deben reformularse para alcanzar a todo el tráfico ferroviario -y no solo al incremental-, y ampliarse para extenderse también a la demanda -una vez cubierta la oferta-. Por otro lado, es necesario impulsar medidas que mejoren la productividad del transporte ferroviario, ampliando las ayudas al material rodante, continuar con las compensaciones por el crecimiento de los costes energéticos -que se han mantenido para la carretera y eliminado en 2023 para el ferrocarril-, la compensación por el impacto que las obras en la infraestructura tienen para las empresas ferroviarias y para los clientes y un largo etcétera. Todo esto es ahora más necesario que nunca, por todos los costes externos que el transporte ferroviario ayuda a eliminar. El año 2030 está ahí mismo y hay que tomar decisiones eficaces y aplicables desde el mismo día en que se aprueben. El cambio modal no es una opción, Europa lo considera como una condición esencial. Este es el reto y nuestro compromiso.

Antonio Pérez Millán / UOTC

Por supuesto que sí, pero no se necesitan discursos y volver a estudiar los temas que todos conocemos, sino acciones y decisión política.

Iñaki Barrón / CIAF

Por supuesto que sí. El transporte de mercancías por ferrocarril en España necesita urgentemente un plan de acción sobre la infraestructura y en particular, un debate-criterio-decisión acerca del ancho de vía. Hay un mercado interior de la península ibérica,

CARLOS CASTÁNPresidente
ACE**“EL AUMENTO DE CUOTA FERROVIARIA VENDRÁ POR LA INTERMODALIDAD”****ALFONSO ESLAVA**Director de Logística
Volkswagen Navarra**“FIABILIDAD O FLEXIBILIDAD SON TAN IMPORTANTES COMO EL PRECIO”**

pero no podemos olvidar la integración europea y el potencial del ferrocarril considerado en el ámbito continental. El resultado final debe ser una red ferroviaria homogénea y suficientemente adecuada para un transporte de mercancías eficaz (longitudes de trenes, gálbos...). Naturalmente, disponer de una red física requiere de la posibilidad de utilizarla convenientemente y, para ello, los operadores deben tener una confianza total en que sus inversiones a medio y largo plazo van a tener una coherencia con sus expectativas de negocio y eso solo se produce cuando hay una seguridad jurídica, una declaración de red adecuada, que cubra el periodo de retorno de su negocio, etc.

Asier Varona / Sibport

El impulso del Gobierno es fundamental para cumplir este objetivo, sin esta apuesta, el ferrocarril no tendría visibilidad en este momento, donde la cuota continúa siendo muy baja. Para conseguir este objetivo, es fundamental el uso del ferrocarril y, para ello, todas las medidas que se están adoptando por parte del Gobierno deben tener una continuidad en el futuro, bien de la misma forma que las actuales o con otras medidas de apoyo al ferrocarril.

► COMO MEDIDA DE IMPACTO URGENTE, ¿ES NECESARIO IMPULSAR UNA OFICINA ESPECÍFICA O UNIDAD DE FOMENTO DE LA INTERMODALIDAD EN EL SENO DEL MINISTERIO?**Julio Gómez-Pomar**

Es una buena idea. Sería muy importante un grupo de expertos en una unidad orgánica en el ministerio, que entienda los problemas específicos de este modo de transporte y que actúe coordinadamente con las otras áreas del ministerio que se ocupan de la regulación. El desarrollo del transporte de mercancías por ferrocarril en un país donde la práctica totalidad de los movimientos de bienes pasan por los puertos, es esencial. El diseño e implantación de un sistema coherente de incentivos y desincentivos es crítico para su desarrollo.

Petros Papagiannakis

Una oficina que coordina la intermodalidad sería necesaria, pero no suficiente. Más allá de la oficina, se necesitan inversiones urgentes e inmediatas para desarrollar la intermodalidad: accesos ferroviarios, plataformas... Las inversiones se necesitan a muy corto plazo porque -si no hay las infraestructuras adecuadas- los mercados se dirigen muy rápido a la carretera. Una oficina



ENCUESTA | HOJA DE RUTA PARA IMPULSAR EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL



“sin dinero” no sirve de nada.

Ignacio Ballester

El mejor fomento de la intermodalidad es entenderla y hacerla eficaz y eficiente. Hay grandísimos profesionales con capacidad para hacerlo y que, seguro, con la correcta interlocución se conseguirá antes.

Carlos Castán

El aumento de cuota ferroviaria vendrá por la intermodalidad, pero no tengo claro que una entidad administrativa específica vaya a eliminar las barreras que limitan el uso del ferrocarril. Creo que la entrada de MSC en Renfe Mercancías consolidará el peso de la intermodalidad en la red ferroviaria.

Alfonso Eslava

Sin duda ayudaría. Creo que tenemos que hacer una reflexión muy profunda sobre qué significa intermodalidad y cómo podemos llevarla a cabo. Es la clave para poder pasar las mercancías al tren en largas distancias.

Raul Maestro

Sí, o por lo menos una organización visible que sería una referencia: información nacional e internacional de la evolución del transporte intermodal y multimodal, con datos reales, con formación, con ayudas económicas para los cargadores o transportistas que quisieran entrar en el transporte por ferrocarril. Actualmente, cada uno está trabajando por su propio lado. Con la temporada que estamos viviendo, es decir, la bajada de la carga en general, precios de carretera que bajan, vemos que se inicia un “Modal shift al reverse” es decir que algunos clientes vuelven a la carretera. Con una política clara, visible de todos, con incentivos y una información operativa realista, los profesionales del sector iríamos todos en la misma vía y tendríamos una estrategia nacional de primer plano.

Fiore Ambrogio

No. Ya hay suficiente estructura burocrática administrativa como para poner más. Sería más bien necesario dejar trabajar a los operadores en las mejores condiciones, sin priorizar siempre al tráfico de pasajeros y, sobre todo, respetar los tiempos de ejecución de todas las obras que se han ido anunciando años tras año desde hace decenios.

Adrián Fariña

Los responsables logísticos de las empresas cargadoras cada vez estamos más en contacto entre nosotros, hacemos colaboraciones, intercambiamos buenas

RAUL MAESTRO

Director general
Grupo Transportes
Portuarios y TPNova



“NECESITAMOS TENER UN PLAN CLARO DEL GOBIERNO”

IORE AMBROGIO

Administrador
Ambrogio



“HAY QUE POTENCIAR TRENES EFICIENTES Y FUNCIONALES”

prácticas, etc. No es tan importante que desde una oficina específica se promueva el tren. Lo realmente relevante es que sea viable económica y operativamente, y así, rápidamente nos pondremos de acuerdo para utilizarlo de forma conjunta.

Pablo García

Más allá de una oficina específica, creemos necesario que los entes públicos que ya gestionan el ferrocarril en España continúen apostando y potenciando este medio de transporte aumentando al máximo sus esfuerzos y recursos.

Jaime González

Afirmativo, es necesario impulsar una oficina específica en el ministerio dedicada a este propósito de planificación y ejecución de la intermodalidad a través de la mejora de la red ferroviaria en España para mercancías, si bien dicha oficina tendría que estar compuesta por un equipo profesional que tenga experiencia y competencias adquiridas en la propia explotación de la actividad, al tiempo que un conocimiento profundo de los modelos de éxito de intermodalidad ferroviaria en Europa. Dicha medida debería estar enfocada desde la participación determinante que tienen los puertos del sistema de interés general en España para aportar mercancía hacia/desde redes interiores, así como por la aportación económica que hacen a las mejoras que ADIF realiza en su red de circulación. Igualmente, por la relación con los protagonistas principales (navieras) que están protagonizando la integración vertical de la cadena logística, siendo los nuevos propietarios de operadores de ferrocarril que van a protagonizar los tráficos más representativos de la península ibérica y con grandes posibilidades de lanzar servicios multicliente para utilización de terceros que podrían beneficiarse de su crecimiento. La trascendencia detrás de esta medida de carácter logístico es tanta para la competitividad de nuestra industria productiva como la disponibilidad de suelo industrial, de energía, de mano de obra cualificada o condiciones fiscales atractivas. El tema debería enfocarse con la misma seriedad con la que en su día se planificó y ejecutó la red de alta velocidad para pasajeros en España.

Idoia Galindo

Desde luego que ayudaría, y debería ser una oficina o unidad con objetivos a largo plazo, que busque la mejora del ferrocarril, que tenga los medios nece-

(pasa a la página 24)

ENCUESTA | HOJA DE RUTA PARA IMPULSAR EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL

(viene de la página 23)

sarios, que esté guiada únicamente por criterios técnicos y que su hoja de ruta no se vea afectada por cambios en el Gobierno. La estrategia ferroviaria implica inversiones y medidas que dan frutos a muy largo plazo y debe fijarse buscando el interés del país y de sus ciudadanos y empresas. Ese sería el mejor de los escenarios sin duda.

Antonio Pérez Millán

Sí, ha sido nuestra gran reivindicación desde hace muchos años, pero el Ministerio de Transportes ha ignorado las peticiones unánimes de todo el sector. La Comisión de Intermodalidad del Consejo Nacional de Transportes Terrestres del Mitma también lo ha solicitado en numerosas ocasiones.

Iñaki Barrón

Tal vez no sea estrictamente imprescindible, pero que alguien con capacidad de decisión tenga en mente de manera permanente los objetivos finales, los problemas y las soluciones posibles para la mejora de la intermodalidad, podría ayudar mucho a mejorar la participación del ferrocarril en el sector de las mercancías.

Asier Varona

Efectivamente, esta es una medida que últimamente se está escuchando mucho y sin duda ayudaría, pero también se necesitan que las medidas que el Gobierno ha definido en el plan 'Mercancías 30' vayan en paralelo.

► EN EL ÁMBITO DE LA OFERTA, AL MARGEN DE IMPULSAR EL DESARROLLO DE NUEVAS AUTOPISTAS FERROVIARIAS, ¿ES PRECISO POTENCIAR LOS SERVICIOS MULTICLIENTE PARA TRATAR DE ATRAER A MÁS TRANSPORTISTAS Y CARGADORES AL FERROCARRIL?

Julio Gómez-Pomar

Sí. De hecho, el concepto de la autopista ferroviaria, tal y como lo vemos nosotros, el cliente es la suma de todos esos camiones que se ven en grandes caravanas por las carreteras, un tren de autopista ferroviaria es un tren que da servicio a muchos clientes.

Petros Papagiannakis

La posibilidad de hacer trenes "multilote" y/o "multicliente" ayuda. Esto es cierto y ya se hace en la actualidad. Pero no es al factor más determinante.

Ignacio Ballester

El tren multicliente fue un producto muy útil hace años, pero los trenes, co-

mo cualquier vehículo que se dedique a la intermodalidad, necesita ser "cost recovery". Creo que el ejercicio de responsabilidad que hizo RENFE en su momento fue el correcto. A partir de ahí, todo corredor donde varios operadores tengan carga de forma complementaria siempre es una mejor solución tanto para los operadores como para sus clientes.

Carlos Castán

Me cuesta imaginar un servicio multicliente diferente de una autopista ferroviaria que logre ofrecer la combinación de coste, servicio y sostenibilidad que sea atractivo para transportistas y cargadores. La carga general en vagón específico tiene una gestión de los vagones aislados muy compleja, pocas empresas tienen conexión ferroviaria y quizá ahora mismo faltan terminales capaces de realizar las operaciones de clasificación.

Alfonso Eslava

Es el único camino, porque de lo contrario es difícil tener el volumen suficiente para llenar un tren.

Raul Maestro

Claro. Antes de iniciar nuevos servicios, habría que mejorar y optimizar los servicios existentes. Antes de correr, se aprende a andar.

Fiore Ambrogio

No. Sería mejor empujar la intermodalidad más eficiente, la que permite maximizar la carga útil, reducir taras y hacer trenes más largos y pesados. La autopista ferroviaria no responde precisamente a estos parámetros, es en realidad un compromiso y su mayor virtud es permitir a más transportistas utilizar el tren. Hay que potenciar trenes eficientes y funcionales. Que sea multicliente es un aspecto colateral sin particular relevancia.

Adrián Fariña

El servicio multicliente es muy importante para suavizar las oscilaciones de volumen que se producen en el mercado y para aquellos nodos hacia donde los cargadores no tenemos suficiente flujo para hacer operativas específicas. Es muy útil para probar corredores nuevos y es una parte clave de nuestros flujos que también podría aprovecharse para subir más carga al tren.

Pablo García

En nuestro caso, desde Synergy, nuestros trenes ya son multicliente y están abiertos a cualquier usuario de contenedores, ya que somos un operador totalmente neutral. En el caso de las autopistas ferroviarias, sí que es preciso desarrollarlas en España, ya que actual-



mente apenas existen en nuestro país. Sobre todo, para ganar la confianza del ferrocarril, se necesita una infraestructura robusta que permita dar un servicio de calidad y previsible.

Jaime González

Absolutamente, no se puede hacer crecer la cuota de transporte en ferrocarril solo por el fomento de trenes completos dedicados a un solo cliente. El mérito del crecimiento del tráfico de mercancías en España estaría en la puesta a disposición de los operadores transportistas y cargadores de una red de transporte interior y conectada con la UE, que ofrezca la posibilidad de transportar UTIs individuales compartiendo el recorrido con otros operadores en un concepto puro de tren multicliente. De nuevo surge para ello la necesidad de planificar los centros de interoperabilidad (terminales intermodales), que permitan el cambio de modo de forma rápida, fiable y competitiva, así como su ubicación geográfica estratégica.

Idoia Galindo

Es clave convencer a los cargadores de la importancia de subir mercancías al tren. Al final, la unión hace la fuerza. Cuantos más interesados, más posibilidades hay de montar trenes y de tener

ADRIÁN FARIÑA

Responsable
Geomer-Transporte
(Capsa Food)



“EL PRECIO ES UNA CONDICIÓN NECESARIA PERO NO SUFICIENTE”

ENCUESTA | HOJA DE RUTA PARA IMPULSAR EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL

carga tanto de ida como de retorno. Y lo mismo, cuantos más trenes, más frecuencias y más corredores podamos ofrecer, más posibilidades tendrán las empresas de subirse al tren y podremos dar un mejor servicio y precio. Es un círculo virtuoso. De ahí la iniciativa que llevamos impulsando dos años. “Mer-

para el desarrollo de la comodidad, pero sin olvidar que todos los servicios intermodales para contenedores y cajas móviles son críticos y fundamentales. Entre estos servicios intermodales, los multicliente son los que facilitan el acceso al transporte intermodal a cualquier operador logístico o transportista de carretera.

Iñaki Barrón

Entiendo que ese tipo de servicios forma parte más bien de la estrategia comercial y de negocio de los operadores ferroviarios. Cuando hablamos de autopista ferroviaria, trenes puros, cargas fraccionadas, servicios multi-cliente, etc., en realidad estamos hablando de diferentes productos comerciales. Lo que hay que hacer es facilitar al operador el que pueda imaginar, diseñar y llevar a cabo con éxito todas aquellas estrategias comerciales que desee, con el fin de me-

cancias al tren”, para concienciar de la importancia de empujar entre todos.

Antonio Pérez Millán

Evidentemente, las autopistas ferroviarias son muy atractivas e importantes

jorar su negocio y por ende, la cuota de mercado del ferrocarril. Primero, ofreciéndole la posibilidad técnica y legal de hacerlas y luego ofreciéndole una confianza en el uso de las infraestructuras necesarias.

PABLO
GARCÍA

Director general
Synergy



“EL FERROCARRIL ES EL FUTURO DE LA LOGÍSTICA”

Asier Varona

Claro que es preciso potenciar los servicios multicliente, aun siendo una apuesta arriesgada para los operadores ferroviarios, lo que es evidente, es que la oferta comercial, cuanto más amplia sea, más oportunidades hay de atraer mercancía al tren.

▶ TAN SOLO CON EL ACTUAL PLAN DE 'ECOINCENTIVOS' Y LAS AYUDAS APROBADAS A LA INVERSIÓN EN MATERIAL RODANTE, ¿ES UTÓPICO PENSAR QUE LA CUOTA DEL FERROCARRIL DE MERCANCÍAS ALCANZARÁ EL 10 POR CIENTO EN 2030, TAL Y COMO PRETENDE LA INICIATIVA 'MERCANCÍAS 30'?

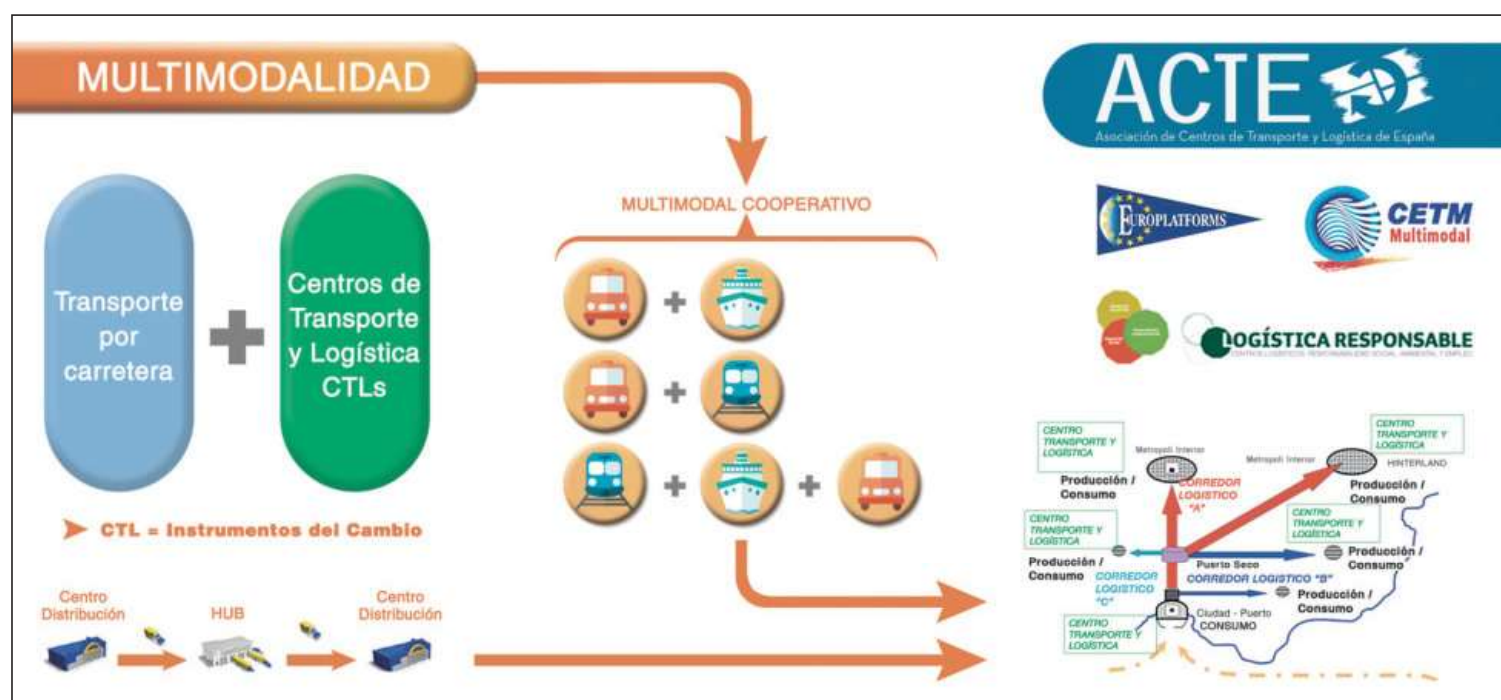
Julio Gómez-Pomar

Sí. Como he dicho anteriormente, las actuaciones tienen que ser más estructurales y continuadas y no solo de apoyo al ferrocarril, sino que globalmente sean coherentes. Por ejemplo, las medidas que permiten aumentar el tamaño o la carga de los camiones van en la dirección contraria.

Petros Papagiannakis

Es difícil hacer una previsión respecto a la cuota de mercado en 2030. Hay muchos parámetros que entran en juego: fechas del Corredor Mediterráneo, plataformas logísticas intermodales, precio de la energía, precio del diésel y, sobre todo, precio de uso de las infraestructuras. La ausencia de peajes en las

(pasa a la página 26)



ENCUESTA | HOJA DE RUTA PARA IMPULSAR EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL

(viene de la página 25)

autopistas para los camiones obstaculiza la subida de la cuota de mercado del ferrocarril. Mientras los camiones estén exentos de peajes por las autopistas, será muy difícil recuperar tráfico de la carretera para subirlo al tren.

Ignacio Ballester

Creo que el llegar al 10 por ciento de cuota ferroviaria es alcanzable y debemos trabajar para ello, pero no me gustaría que solo fuera porque se subvenciona temporalmente, como comentábamos de los trenes multicliente de antaño, sino porque hemos logrado hacer del transporte ferroviario un servicio fiable y eficiente. A mi modo de entender, la prioridad debe ser la calidad del servicio, a partir de ahí todo lo demás.

Carlos Castán

Es esencial la ejecución de las mejoras infraestructurales, pero también de gestión de la capacidad ferroviaria.

Alfonso Eslava

No sé si es utópico, pero es un reto importante. Demos pelear por alcanzarlo y coordinarnos para que todos los actores que intervenimos vayamos en la misma dirección.

Raúl Maestro

Utópico, no lo sé, pero tendríamos que ir más rápido. Para alcanzar el 10 por ciento de la parte modal, creo más bien que tenemos que estudiar el asunto a lo global: nos quedan seis años, lo que es largo y corto a la vez. Tenemos que trabajar con eficiencia. Como operador logístico, este año, Transportes Portuarios y TPNOVA han tenido que soportar las obras (*planning* de producción reducido), retrasos, huelgas, falta de vagones, falta de conductores de tren, aún no podemos hacer trenes de más de 600 metros, el peso de los trenes están limitados en algunos corredores, etc. Nos afecta en el día a día, pero nos afecta también en nuestro desarrollo. Podríamos ir a más, pero desgraciadamente existe un freno operativo. Hay que notar que es Europa que viene a España, no España que va a Europa. Entonces, habría que mejorar nuestra productividad nacional, teniendo en cuenta que nos tenemos que conectar a la red europea y a la vez montar un plan de ayudas adecuado.

Fiore Ambrogio

Mientras sigamos razonando con incentivos, subvenciones, descuentos, el transporte quedará como un estorbo necesario y tratado de forma paternalista por el Estado. Razonar en térmi-

JAIME GONZÁLEZ

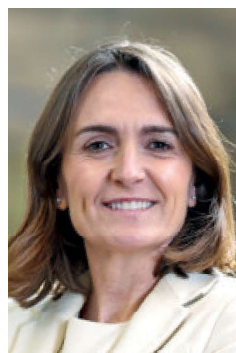
Manager Business Development Region South
Ewals Cargo Care



“ES NECESARIO IMPULSAR UNA OFICINA ESPECÍFICA EN EL MINISTERIO”

IDOIA GALINDO

CEO
Transfesa Logistics



“EL CAMBIO MODAL NO ES UNA OPCIÓN”

nos de porcentajes a 10 años vista es un ejercicio puramente académico y estéril puesto que de aquí a 2030 pueden pasar tantas cosas que ni las imaginamos (entre 2019 y 2022, en tan solo tres años ha cambiado el mundo). Es mucho más sensato pensar lo que podemos hacer para 2024 para mejorar concretamente, día tras día, la gestión de trenes y avanzar con las infraestructuras. De esta manera, poco a poco, y con los pies en el suelo, puede que en 2030 lleguemos a una situación mejor que la actual.

Adrián Fariña

Soy bastante escéptico sobre los volúmenes que se pueden subir al ferrocarril solo con incentivos de coste. Además, se corre el riesgo de que sean especulativos y no duren en el tiempo.

Pablo García

Es difícil determinar la velocidad de adopción del ferrocarril, dependerá de muchas variables. Estamos seguros de que la cuota se incrementará, hay un enorme pedido de locomotoras por distintas empresas ferroviarias que aumentarán la competitividad del sector y habrá cada vez más presión por parte de los clientes para operar en cadenas logísticas más sostenibles. No obstante, tanto las instituciones como los operadores estamos apostando y dedicando todos nuestros esfuerzos en conseguirlo.

Jaime González

Si bien los ‘ecoincentivos’ ayudan al proceso de crecimiento del tráfico ferroviario en España y la reciente decisión de la supresión de peajes en el país en favor del fomento del transporte por ferrocarril se suma igualmente al mismo propósito, lo que verdaderamente hará que se puedan alcanzar los objetivos marcados para 2030 es la creación del entorno de condiciones de operabilidad y costes que garanticen la competitividad y el resultado económico del servicio. Las ayudas públicas ayudan al lanzamiento de un modelo de servicio de transporte de mercancías, pero no son la solución para su

sostenibilidad económica y operativa a medio y largo plazo. Cada modo de transporte debería ser sostenible por su propia generación de ingresos a través de una cuota estable de tráfico de mercancías.

**Idoia Galindo**

He contestado ya en parte en la primera pregunta a esto. Creo que hace falta más para llegar al 10 por ciento. Los ‘ecoincentivos’ a la oferta deben reformularse para alcanzar a todo el tráfico ferroviario -y no solo al incremental-, deben darse también a la demanda, ya que es la forma de atraer a las empresas a subirse al tren. Y también pensando en las empresas usuarias del ferrocarril: es muy importante que toda la inversión que se está haciendo en infraestructura afecte lo menos posible a los tráficos ya existentes, y una forma de hacerlo es compensando a los afectados por los daños o costes que les producen las cancelaciones de sus trenes con motivo de las obras. A las empresas les cuesta mucho cambiar su logística, y una vez que dejan el tren, es muy complicado que vuelvan. Y, por supuesto, es importante que todos los actores de un mercado jueguen con las mismas reglas. Por tanto, el tren debe recibir las compensaciones por el crecimiento de los costes energéticos que se han mantenido para el transporte por carretera este año y que, sorprendentemente, se han eliminado para el ferrocarril.

Antonio Pérez Millán

Es absolutamente imposible e irreal pensar en el 10 por ciento. El cambio

ENCUESTA | HOJA DE RUTA PARA IMPULSAR EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL

de actitud y compromiso de la ministra Raquel Sánchez y de este Gobierno tendría que ser de un calibre inimaginable. Los ‘ecoincentivos’ no ayudan a que suba la cuota. Son unos incentivos que van a las empresas ferroviarias y

más, al prescriptor de la carga.

Iñaki Barrón

Es completamente utópico. Por supuesto que no se va a alcanzar el 10 por ciento, ni de lejos. Ni en 2030, ni más adelante tampoco. Yo estoy convencido de que lo que necesita el ferrocarril de mercancías en España, en la península ibérica y en Europa para alcanzar cotas más altas de participación del ferrocarril, es una “cirugía mayor”. Por supuesto que cualquier iniciativa será bienvenida, ya sean ayudas financieras, fiscales, etc., pero simplemente con parches, por interesantes, amplios e imaginativos que sean, no vamos a llegar muy lejos.

Asier Varona

En estos momentos sí, creo que es difícil que la cuota en 2030

supere el 7-8 por ciento, todas estas medidas que está tomando el Gobierno van a impulsar el uso del ferrocarril, pero el incremento de cuota es un proceso largo y, en mi opinión, es difícil que se cumpla el objetivo marcado en este plazo.



no van al prescriptor de la carga, sea un operador logístico, transportista o cargador. Nos parece bien que las empresas ferroviarias reciban apoyos, pues la rigidez del sistema ferroviario hace muy difícil competir en esta actividad, pero también hay que incentivar, ade-

**ANTONIO
PÉREZ MILLÁN**
Presidente
UOTC



**“SE NECESITAN
ACCIONES Y
DECISIÓN
POLÍTICA”**

> ¿SIGUE SIENDO EL PRECIO EL FACTOR DETERMINANTE PARA QUE TRANSPORTISTAS Y CARGADORES SE SUBAN AL TREN?

Julio Gómez-Pomar

El precio siempre es un factor importante, pero no lo es menos la calidad, la flexibilidad, la regularidad, en definitiva, a la hora de cumplir los compromisos con nuestros clientes. El ferrocarril, en lo que se refiere al transporte de mercancías, necesita un cambio cultural profundo de todos los actores.

Petros Papaghiannakis

¡Claramente sí! Sin duda, el precio es el factor determinante, por lo que es necesario que el Estado ponga la carretera y el ferrocarril en el mismo nivel respecto a los peajes. O bien se eliminan todos los peajes, o bien hay peajes tanto en las autopistas como en las vías ferroviarias.

Ignacio Ballester

Por desgracia, así es. Como comentaba, si no hay un buen servicio, solo importa el precio. Además, a esa competitividad debida al precio no fruto solo de ayudas, sino de eficiencia real, me gustaría añadir la confianza de todos los usuarios a la calidad del servicio ferroviario.

Carlos Castán

El precio es un aspecto muy significati-

(pasa a la página 28)

Puerto de Bilbao
Flexibilidad y cercanía
para un transporte
más sostenible.

Un servicio a medida ágil y flexible,
operaciones automatizadas, rápido
acceso desde la autopista
y ferrocarril.

**Puerto de Bilbao,
sin ir más lejos.**

Bilbao PORT
www.bilbaoport.eus

EMAS
EPD
R

ENCUESTA | HOJA DE RUTA PARA IMPULSAR EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL

(viene de la página 27)

vo, especialmente para sectores que aceptan los tiempos de tránsito que ofrece el ferrocarril, pero la fiabilidad es también clave. La sostenibilidad y la mejora de la calidad de servicio deben aliviar el recelo que pueda despertar a algunos responsables logísticos.

Alfonso Eslava

Es un factor importante, pero no es el único. Hay otros aspectos como la fiabilidad o la flexibilidad que son tan importantes como el precio.

Raúl Maestro

Notamos desde 2020 un cambio en las solicitudes de tarifas o en los *tenders*. Los cargadores nos piden un precio por un servicio, pero, a la vez, nos piden que les propongamos una solución de reducción de CO2 y/o de GEI. Es una preocupación integrada (solicitada) por los cargadores hoy en día y por toda la cadena de suministro del transporte. Entonces, ya no es solo un precio que damos, sino una solución integrada de transporte en carretera y/o en ferrocarril para reducir las emisiones globales de CO2 de nuestros clientes. Podemos considerar que la descarbonización del transporte está al mismo nivel que el precio.

Fiore Ambrogio

No. El transportista sube al tren por mejor servicio, por reducción de sus costes internos de gestión flota, por la falta de conductores, por la posibilidad

IÑAKI BARRÓN DE ANGOITIPresidente
CIAF

“NO SE VA A ALCANZAR EL 10% DE CUOTA, NI DE LEJOS”

que ofrece de aumentar volúmenes rentabilizando la flota existente, en lugar de millonarias inversiones en nuevos vehículos. Por último, el factor ecológico, que es un motivo válido y evidente. Sin embargo, desconozco la cuota real de clientes que optan por el tren prioritariamente por este motivo.

Adrián Fariña

El precio es una condición necesaria pero no suficiente por sí misma para subirse al tren. Es necesario también una frecuencia adecuada que garantice los plazos y una operación ágil que nos ayude a plantear estos cambios en nuestras redes de distribución.

Pablo García

Nos encontramos que cada vez más clientes dan importancia a la sostenibilidad de sus cadenas logísticas, pero es cierto que todavía, a día de hoy, el precio es el factor determinante para ellos.

Jaime González

Hasta ahora, el precio ha sido el primer “driver” en la decisión de los cargadores, obligados como están a posicionar mercancía en sus mercados objetivo o aprovisionarse de materia prima con el menor coste posible. Sin embargo, em-

piezan a surgir factores de consideración que cada vez irán ganando más protagonismo, como son el rango de emisiones contaminantes por cada Tm/Km transportada y su impacto en



la cadena logística del cargador, a menudo dentro de un proceso en el que la neutralidad climática de las actividades industriales a desarrollar exigen la inclusión de la cadena logística como parte de su impacto global, como una parte más de su naturaleza de activi-



Logística Castillo®

Avenida de la Innovación 25, 41210 Sevilla
955 658 727 / 607717229 / 630231122
logistica@castillologistica.es / taller@castillologistica.es
www.grupologisticocastillo.es



Escuchamos al cliente, le entendemos y nos adaptamos a sus necesidades



Tu gestor estratégico en Sevilla para todo el Sur peninsular

-  Campa de contenedores
-  Maquinaria para movilización y reparación
-  Instalaciones de almacenaje en ambiente, frío y congelado
-  Todos los servicios en Transporte y gestión Logística

ENCUESTA | HOJA DE RUTA PARA IMPULSAR EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL

dad. En la medida en la que el impacto del transporte de mercancías sea penalizado con la obligación de adquirir bonos de compensación por las emisiones que generen, el ferrocarril será ca-

cargas al tren. Estamos viendo que hay muchísimo interés en el transporte de mercancías por ferrocarril. Muchas empresas nos están llamando porque quieren reducir las emisiones de su cadena de suministro y ven en el ferrocarril un aliado clave para este tema. Pero no nos engañemos, el precio sigue siendo el factor decisivo, por eso creemos que los 'ecoincentivos' a la demanda son fundamentales para que las empresas terminen de tomar la decisión de subirse al tren. Y tengamos claro que esos 'ecoincentivos' no suponen una subvención, son una compensación por todos los beneficios que conlleva el transporte por ferrocarril para la sociedad: todos los ahorros en infraestructuras, sanidad, pensiones... En definitiva, todos los costes externos que evita el tren. Se trata de devolver parte de esos ahorros al que los genera transportando por ferrocarril.

Antonio Pérez Millán

No es el único factor, pero el tren debe ser capaz de ofertar un precio competitivo para que resulte atractivo para transportistas y cargadores.

Iñaki Barrón

Eso habría que preguntárselo a los transportistas, cargadores, operadores, etc. (aunque ya lo han dicho muchas veces), pero el precio, siendo como es

da vez más un socio necesario allí donde sea capaz de ofrecer conexiones ágiles, frecuentes y de alta regularidad.

Idoia Galindo

Hoy la sostenibilidad es clave y es un factor decisivo para empezar a subir

ASIER VARONA

Director gerente Sibport



“ES PRECISO POTENCIAR LOS SERVICIOS MULTICLIENTE”

un factor muy importante, en realidad es uno más de los factores. Yo creo que ante todo pesan, o tienen que pesar, la confianza en los plazos de transporte (la posibilidad de ofrecerlos a sus clientes, por parte de los operadores), la eficacia de las terminales (ubicación, facilidad de acceso, funcionalidad, independencia de gestión), unas buenas condiciones comerciales, las condiciones legales (me imagino que cuestiones como licencias, homologaciones...), etc. Si todo ello va envuelto en unas buenas condiciones económicas, el conjunto tiene que hacer sumamente apetecible a un transportista y a un cargador, el utilizar los servicios ferroviarios. Una vez más, lo esencial es ponerse en la piel del cliente (en realidad, de la cadena de clientes de los clientes) y tratar de adivinar, o simplemente preguntar, lo que necesita y cuanto estaría dispuesto a pagar por ello. Pero en el ferrocarril hay que tener en cuenta que el cliente del cliente tiene otro cliente, que a su vez tiene otro cliente..., y al final todos terminan dependiendo de unas decisiones políticas. Esperemos que todos los eslabones de esa cadena de decisiones lleguen a comprender de manera conjunta y unívoca la necesidad de una coherencia total entre todos ellos.

Asier Varona

No es determinante, pero sí un elemento muy importante a la hora de decidir el modo de transporte. Hay otros factores añadidos como la sostenibilidad, que también ayudan.

CARGA COMPLETA
 GRUPAJE
 INTERMODAL
 LOGÍSTICA
 SOFTWARE

CALSINA CARRE

The logical way

Avanzando hacia un futuro más sostenible

(+34) 972 52 92 11 · www.calsina-carre.com