



Resumen Ejecutivo
REDUCCIÓN DE
COSTES EN EL
TRANSPORTE DE
MERCANCÍAS POR
FERROCARRIL

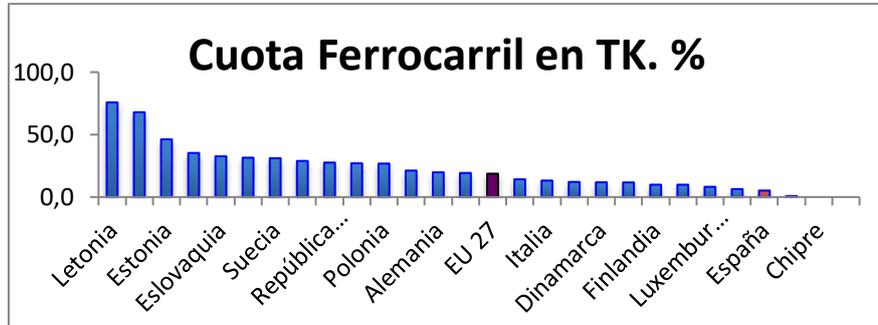
ÍNDICE

1 ENTORNO	3
2 PRINCIPALES CAUSAS	3
3 QUÉ QUEDA POR HACER.....	4
4 CRÉDITOS	5

1 ENTORNO

España no ocupa el lugar correspondiente a su situación socioeconómica. Su cota en TK (Toneladas Kilómetro) es de un 5%, según puede verse en el gráfico adjunto, lo que sitúa a España en el penúltimo lugar de los países que disponen de ferrocarril, solo por delante de Irlanda.

En contraste, en España, de los 87 millones de toneladas transportadas por la carretera en tráfico internacional en 2019, frente a los 4,5 millones que movió el ferrocarril, en tráfico internacional.



Sin embargo, la posición geográfica de España, situada en un extremo de la UE y la globalización mundial, que ha dado como resultado un mayor movimiento de mercancías a mayor distancia, posicionan a la Península Ibérica para ser la “plataforma logística de Europa”, lo que debería dar como consecuencia, un mayor volumen de transporte de mercancía por ferrocarril en España, máxime cuando de todos es conocido que disponemos de infraestructura ferroviaria suficiente para que la participación del ferrocarril en el transporte de mercancías fuera muy superior al actual.

2 PRINCIPALES CAUSAS

- Prioridad absoluta a las inversiones para la Alta Velocidad de viajeros, abandonando el mantenimiento y la mejora de las líneas convencionales.
- Existencia de una amplísima oferta de la carretera, muy dispersa y por tanto muy competitiva, que arrastra al sector a rentabilidades casi nulas para sí misma y que hace poco competitivo al ferrocarril.
- Ausencia de la obligación de interiorizar los costes externos del transporte, donde el ferrocarril se manifiesta el medio más sostenible.
- Ausencia de una oferta intermodal multicliente atractiva, que facilite a las empresas de carretera acceder al ferrocarril fácilmente.
- Dependencia política de la empresa pública, lo que origina frecuentes cambios organizativos que impiden consolidar para mercancías ningún plan estratégico.



3 QUÉ QUEDA POR HACER

La actual situación por la que atraviesa el transporte por carretera hace pensar que el mercado está maduro para el crecimiento del transporte por ferrocarril y, en particular, el intermodal. En este sentido, consideramos que bastaría con corregir las causas señaladas dando prioridad a las de gestión.

No obstante, resumimos a continuación las principales medidas que habría que tomar:

1. Poner en marcha un Plan de Estado que tenga por objetivo reducir los costes del ferrocarril, adoptando “*subplanes*” que conduzcan a este fin e Implicando al Ministerio para la Transición Ecológica en el desarrollo del ferrocarril de mercancías.
2. Creación de una Unidad de COMODALIDAD/INTERMODALIDAD en el seno del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, que trabaje en pro del desarrollo de la intermodalidad ferroviaria.
3. Dotar anualmente los presupuestos de ADIF de partidas suficientes para:
 - a. Mejorar la deficiente infraestructura para mercancías, en cuanto a soluciones para las incompatibilidades de mercancías con viajeros (cercanías y AVE)
 - b. Mejora de las terminales intermodales, incluidas las fronterizas
 - c. Vías de apartado para trenes de 1.000 m.
 - d. Gálibos mínimos para semirremolques P-400
 - e. Solución de problemas de cambio de tensión y señalización
 - f. Corrección de pendientes excesivas, etc.,
4. Incentivar tanto la I+D+i del material para reducir la tara de los vagones de mercancías, como la adquisición de vagones y unidades de transporte. Esto favorecería a la industria española y fomentaría una tracción más eficiente, reduciendo costes.
5. Ampliar pesos máximos por eje, pasando de las 22,5 toneladas (T). actuales a 25 T./ Eje, como ha hecho Alemania, aunque esto suponga reducción de velocidad
6. Ofrecer ayudas para la creación de empresas operadoras que ofrezcan servicios multicliente y favorecer el trasvase de carretera al ferrocarril.
7. Acelerar la puesta en servicio de las autopistas ferroviarias para servicios multicliente.
8. Aprovechar la apuesta de la UE por una movilidad sostenible, segura y conectada, que incluye el transporte de mercancías por ferrocarril.

CIF: G28901296
Calle General Arrando 38, Madrid, 28010

info@aetransporte.org
www.aetransporte.org



www.linkedin.com/company/aetransporte



@AsocEspTransp

4 CRÉDITOS

El estudio, del que este es su Resumen Ejecutivo, ha sido realizado para la AET, por



Andrés Herbada
Coordinador Estudio
Socio de AET
Consultor



Carmelo Garrido
Colaborador Vocal
Junta Directiva
Experto Intermodal



Joudia Boujdaini
Coordinadora GT-FF.CC
Tesorera AET
Ing. Industrial



Juan Manuel Martínez Mourín
Coordinador Grupos de Trabajo
Vicepresidente AET
Ing. Telecomunicación