



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

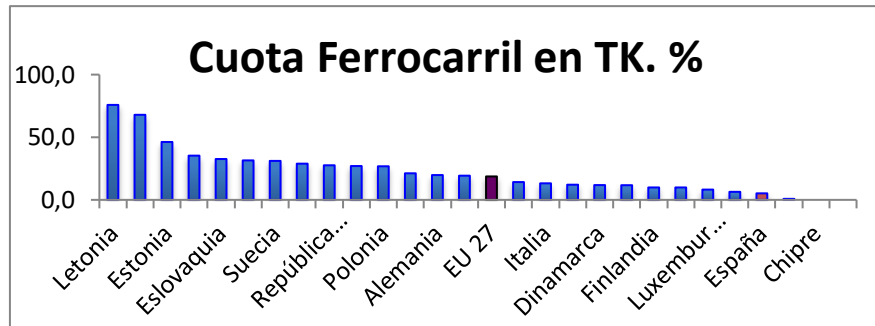
ÍNDICE

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

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 atraviese la carretera hace pensar que el mercado está maduro para el crecimiento del transporte por ferrocarril y el intermodal en particular, para lo que consideramos bastaría corregir las causas señaladas y las de gestión en primer lugar.

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, que trabaje en pro del desarrollo de la intermodalidad ferroviaria.
3. Dotar anualmente los presupuestos de ADIF de partidas suficientes para mejorar la deficiente infraestructura para mercancías en cuanto a soluciones para las incompatibilidades de mercancías con viajeros (cercanías y AVE), mejora de las terminales intermodales, incluidas las fronterizas, vías de apartado para trenes de 1.000 m., gálipos mínimos para semirremolques P-400, solución de problemas de cambio de tensión y señalización, 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, que favorezca la industria española, así como fomentar la tracción más eficiente, que permita reducir 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. Ayudas para la creación de empresas operadoras que ofrezcan servicios multicliente y 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, donde está incluido el transporte de mercancías por ferrocarril.

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



CIF: G28901296

Calle General Arrando 38, Madrid, 28010

info@aetransporte.org

www.aetransporte.org



www.linkedin.com/company/aetransporte



[@AsocEspTransp](https://twitter.com/AsocEspTransp)