



## INFORME

Barreras técnicas a la prestación  
de servicios ferroviarios

## FAPROVE

Respuesta a la consulta pública  
de la CNMC (INF/DTSP/070/25)

## Contents

1. Introducción	2
2. Normativa europea sobre interoperabilidad ferroviaria	2
3. Características de la red ferroviaria española	2
4. Barreras técnicas identificadas por FAPROVE	3
4.1. Relacionadas con la infraestructura	3
4.2. Relacionadas con la estructura del sector	3
4.3. Relacionadas con la operación de tráfico	4
4.4. Relacionadas con la normativa y la administración pública	4
5. Análisis DAFO del transporte ferroviario de mercancías en España	4
6. Conclusiones y recomendaciones	5
Visión estratégica	6

## 1. Introducción

La Asociación Española de Propietarios de Vagones (FAPROVE), que agrupa a las empresas propietarias de material remolcado y a las entidades dedicadas a la construcción, revisión y mantenimiento de vagones, presenta el siguiente informe en respuesta a la consulta pública abierta por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) sobre las barreras técnicas que dificultan la prestación de servicios ferroviarios en la red española.

El presente documento recoge el punto de vista del sector propietario y mantenedor de material rodante, identificando aquellas **barreras técnicas, estructurales y administrativas** que limitan el desarrollo del transporte ferroviario de mercancías en España, así como las medidas que, a juicio de FAPROVE, deberían adoptarse para impulsar la competitividad y la interoperabilidad del sector.

## 2. Normativa europea sobre interoperabilidad ferroviaria

La normativa europea establece un marco común orientado a la creación de un espacio ferroviario único, interoperable y competitivo. La **Directiva (UE) 2016/797** sobre interoperabilidad del sistema ferroviario de la Unión Europea, junto con el **Reglamento (UE) 2016/919** relativo al sistema ERTMS, promueven la armonización de los subsistemas técnicos de infraestructura, energía, control-mando y señalización, material rodante y operación.

La **Comisión Europea** impulsa la creación de corredores ferroviarios internacionales con **ancho de vía estándar (UIC)**, electrificación a **25.000 V en corriente alterna** y sistemas de señalización unificados. Estos corredores deben facilitar el transporte transfronterizo eficiente, sostenible y competitivo frente a otros modos de transporte.

## 3. Características de la red ferroviaria española

La red ferroviaria española presenta una combinación de diferentes anchos de vía, sistemas de electrificación y señalización que dificultan su plena interoperabilidad:

- **Ancho de vía:** aproximadamente un 30% de la red es de ancho internacional (UIC), mientras que el 70% restante utiliza el ancho ibérico o métrico.
- **Electrificación:** el 67% de la red está electrificada, principalmente a 3.000 V en corriente continua, mientras que el estándar europeo es de 25.000 V en corriente alterna.
- **Sistema de señalización:** el sistema ASFA cubre cerca del 90% del ancho ibérico, mientras que ERTMS se encuentra implementado únicamente en determinados tramos de alta velocidad.

Estas diferencias suponen un reto para la adaptación a los estándares comunitarios y una barrera técnica para la circulación eficiente de trenes de mercancías interoperables.

## 4. Barreras técnicas identificadas por FAPROVE

FAPROVE ha identificado un conjunto de **barreras y dificultades** que obstaculizan el desarrollo del transporte ferroviario de mercancías en España, organizadas según su naturaleza técnica, estructural y administrativa.

### 4.1. Relacionadas con la infraestructura

1. **Diseño de red orientado al tráfico de viajeros:** la infraestructura está concebida prioritariamente para trenes de pasajeros, lo que limita la capacidad y la disponibilidad de surcos para mercancías.
2. **Corredor Mediterráneo:** la existencia de tramos exclusivos en ancho UIC (Tarragona–Castellón) limita la interoperabilidad y la continuidad de los servicios de mercancías.
3. **Insuficiencia de vías de apartado:** tanto en el Corredor Mediterráneo como en otros ejes principales, la escasez de apartaderos adecuados impide la circulación de trenes de 750 metros, longitud estándar en Europa.
4. **Pendientes elevadas:** el diseño de la red, orientado a trenes ligeros, introduce restricciones operativas para trenes pesados de mercancías.
5. **Saturación en áreas metropolitanas:** los cuellos de botella en accesos urbanos reducen la fiabilidad del transporte de mercancías.
6. **Estructura radial obsoleta:** la red centrada en Madrid no responde a las necesidades logísticas actuales, que requieren conexiones transversales y acceso directo a puertos y terminales.
7. **Insuficiente electrificación:** los accesos a puertos e instalaciones logísticas carecen en muchos casos de electrificación, lo que incrementa los costes operativos.
8. **Terminales obsoletas:** demoras en las operaciones de carga, descarga y mantenimiento debido a instalaciones envejecidas y limitadas en horarios (no 24/7).
9. **Retrasos administrativos:** plazos excesivos en autorizaciones de transporte excepcional y en el cobro de indemnizaciones por daños a material rodante ocasionados por ADIF.

### 4.2. Relacionadas con la estructura del sector

1. **Operador público dominante:** su posición de liderazgo, combinada con resultados económicos negativos, distorsiona la competencia y desalienta la inversión privada en material rodante.
2. **Integración vertical de grandes navieras:** algunas empresas ferroviarias privadas priorizan la integración de sus servicios marítimos y portuarios antes que el desarrollo autónomo del transporte ferroviario.
3. **Fiabilidad limitada de las locomotoras alquiladas:** especialmente las procedentes de ROSCO, lo que afecta la disponibilidad del material de tracción.

4. **Falta de interoperabilidad internacional:** persisten diferencias entre los sistemas eléctricos, los anchos de vía y los requisitos normativos (idiomas, registros nacionales, habilitaciones), lo que dificulta la operación transfronteriza eficiente.

#### 4.3. Relacionadas con la operación de tráfico

1. **Escasez de servicios de traslado de vagones:** no existen suficientes medios para el movimiento de material rodante hacia y desde talleres.
2. **Falta de talleres en ruta:** insuficiencia de instalaciones de reparación y mantenimiento durante el recorrido, lo que incrementa los tiempos de inmovilización.
3. **Rigidez en la planificación:** la necesidad de solicitar surcos con gran antelación limita la flexibilidad y capacidad de respuesta ante la demanda.
4. **Costes elevados:** los precios de acceso a la red, maniobras, estacionamiento y traslados son elevados respecto a otros modos de transporte.

#### 4.4. Relacionadas con la normativa y la administración pública

1. **Restricciones nacionales sobre la normativa comunitaria:** España mantiene requisitos adicionales no exigidos a nivel europeo, que dificultan la homologación y circulación del material rodante.
2. **Duplicidad de registros:** la coexistencia de registros gestionados por AESF y ADIF genera burocracia y demoras en los procedimientos.
3. **Habilitaciones de cargadores y descargadores:** la exigencia de acreditaciones adicionales añade complejidad a la operativa.
4. **Falta de apoyo institucional:** el transporte de mercancías por ferrocarril ha recibido históricamente menor atención política que el de viajeros, especialmente el de alta velocidad.
5. **Ausencia de un departamento específico en el Ministerio:** no existe una unidad dedicada al impulso del transporte de mercancías ferroviario con objetivos claros y medibles.
6. **Escasa promoción institucional:** es necesario promover activamente el ferrocarril como modo competitivo, más allá de las acciones de Renfe, mediante campañas de ámbito estatal.

### 5. Análisis DAFO del transporte ferroviario de mercancías en España

El objetivo general es **aumentar la cuota del ferrocarril en el transporte nacional y mantener un crecimiento sostenido en el tiempo**, evitando retrocesos como los observados en los últimos años.

#### Debilidades

- Falta de zonas de estacionamiento vigiladas para flotas de vagones, especialmente en corredores logísticos de alta densidad.
- Escasez de talleres de mantenimiento y reparación bien conectados a la red, lo que dificulta las labores preventivas y correctivas del material remolcado.

#### Amenazas

- **Cierres prolongados de líneas por obras:** la suspensión completa del tráfico durante meses supone un grave perjuicio para el modo ferroviario de mercancías. Mientras las obras en líneas de pasajeros suelen planificarse conviviendo con el tráfico, en mercancías se opta con frecuencia por cierres totales.
- FAPROVE considera que los cierres deben limitarse a casos excepcionales, planificarse con antelación suficiente e incluir **mecanismos de compensación económica** para los operadores afectados.
- La falta de alternativas de itinerarios o desvíos durante las obras acentúa la pérdida de confianza de los clientes industriales.

#### Fortalezas

- Las inversiones en ferrocarril de mercancías generan **beneficios indirectos para toda la cadena logística**, incluidas las operaciones de carretera, al mejorar la conectividad de terminales y puertos.
- La **integración con Europa** a través de pasos como **Le Perthus, Irún-Hendaya, Pau-Canfranc o Badajoz-Elvas** amplía las oportunidades de tráfico internacional y facilita la creación de **líneas dedicadas intereuropeas**.

#### Oportunidades

- Las **Autopistas Ferroviarias** representan una gran oportunidad para captar carga rodada (semirremolques) y reducir la huella de carbono del transporte.
- Los **nuevos corredores** mediterráneo y atlántico pueden convertirse en plataformas de crecimiento si se desarrollan servicios **multicliente y multiformato**, adaptados al tejido de **PYMES** del país.
- Se deben potenciar las soluciones logísticas que faciliten la “**subida del camión al vagón**”, mediante procesos sencillos en terminales de origen y destino.
- Un esfuerzo institucional y comercial coordinado puede transformar esta oportunidad en un salto cualitativo del modo ferroviario.

## 6. Conclusiones y recomendaciones

El análisis técnico, los datos del sector y el diagnóstico estratégico coinciden en un mismo punto: **el transporte ferroviario de mercancías en España necesita un impulso estructural, sostenido y planificado.**

Pese a su potencial, el ferrocarril continúa limitado por una infraestructura diseñada para viajeros, una estructura de mercado poco competitiva y una normativa fragmentada. El reto consiste en convertir las oportunidades —como las autopistas ferroviarias o los corredores europeos— en crecimiento real y duradero.

#### Recomendaciones principales de FAPROVE

1. **Estrategia nacional coordinada:** desarrollar un plan de impulso ferroviario con objetivos cuantificables y revisiones anuales públicas.
2. **Interoperabilidad total:** avanzar en la homogeneización de anchos de vía, electrificación y señalización conforme a los estándares europeos.
3. **Gestión inteligente de obras:** evitar cierres prolongados de líneas; planificar mantenimientos compatibles con la circulación de mercancías y establecer compensaciones en caso de interrupción.
4. **Modernización de terminales y apartaderos:** potenciar infraestructuras para trenes de 740–750 m y operaciones 24/7, con accesos electrificados.
5. **Competencia efectiva:** garantizar condiciones equitativas entre operadores públicos y privados, promoviendo la neutralidad de la red.
6. **Simplificación regulatoria:** eliminar duplicidades entre registros (AESF y ADIF) y reducir las exigencias burocráticas innecesarias.
7. **Fomento de la intermodalidad:** integrar el ferrocarril con puertos, carreteras y plataformas logísticas, facilitando el tráfico intereuropeo.
8. **Impulso institucional:** crear una unidad específica en el Ministerio de Transportes dedicada al desarrollo del ferrocarril de mercancías.
9. **Promoción pública y empresarial:** lanzar campañas que valoren el ferrocarril como modo sostenible y competitivo, incentivando la colaboración público-privada.

#### Visión estratégica

El transporte ferroviario de mercancías debe consolidarse como **una opción eficiente, fiable y ambientalmente responsable**, esencial para la transición energética y la competitividad industrial de España.

FAPROVE reafirma su compromiso de colaboración con la CNMC, ADIF, el Ministerio y todos los agentes del sector para avanzar hacia una red ferroviaria moderna, interoperable y sostenible.