

EDICIÓN ESPECIAL

Transporte XXI

01 Diciembre 2025

MULTIMODALIDAD

CADENAS DE SUMINISTRO EFICIENTES

EDICIÓN
2025

logistics made in Spain

En lo grande
y en lo pequeño



CONECTAMOS
valenciaport

Transporte XXI

Info

INDUSTRIA Y COMUNICACIÓN SA

C/ José María Olazábal, 8 - 3º - B
48941 Eibar

+34 944 437 000

transporte@industria.com

www.TransporteXXI.com

Director

P. JAVIER MARAÑÓN RUIZ

Director General

JAVIER MARAÑÓN DESOLLO

Editor

ALFONSO ALDIN

Subdirector

ANTONIO MARTÍNEZ

Asesor y asesor

DANIEL SÁNCHEZ
EN MARCA,
SANTESIA

Director Técnico

JOSÉ ÁNGEL CALVO

Director Editorial

CLARA BORDA

Arte y Portada

REDA LATORRA,
BOM UNARTESUR

Impresión

IMPY DE DISTRIBUCIÓN DE
TRANSPORTE XXI

Distribución

IMPY XXI DE DISTRIBUCIÓN
ESPECIALIZADA

Publicidad

ISAPLUM SA

Todos los derechos reservados

PROHIBIDA LA REPRODUCCIÓN TOTAL
O PARCIAL SIN LA AUTORIZACIÓN
EXPRESA DEL EDITOR

Contenidos

OPINION

ARTÍCULO: JUAN DIEGO PEDREÑO - ACTP	5
ARTÍCULO: RAÚL GARRÓN - ASOCIACIÓN FERROVIARIA INTERNACIONAL	8
ARTÍCULO: ANDRÉS JIMÉNEZ - TAPONE	16
ENCUESTA: SECTORES DEL TRANSPORTE DE MERCANCIAS POR TERRESTRE	55

MULTIMODALIDAD

POLÍTICAS EUROPEA	6
CASES Y MEDIOCALES	10

TRANSPORTE COMERCIAL FERREARRIL-CARRRETA

EUROPA	12
ESPAÑA	14

TRANSPORTE FERROVIARIO

EVOLUCIÓN DE LOS TRAFICOS EN ESPAÑA	32
POLÍTICAS DE APOYO	34
AUTOMÓVILES FERROVIARIOS	38
ACCIDENTES PORTUARIOS	42
TRAFICO TRANSFRONTIERO	44
CRISIS DE EMPRESAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO EN ESPAÑA	54

SHORT SEA SHIPPING

EUROPA	46
ESPAÑA	48
POLÍTICAS DE APOYO	60

TRANSPORTE FERROPORTUARIO

TRAFICO DE MERCANCIAS POR TERRESTRE EN LOS PUERTOS	52
--	----

Patrocinadores



OPINIÓN | POLÍTICAS MULTIMODALES

SOBRE EL TRANSPORTE INTERMODAL

ARIAN DIEGO
PEÑERO

Presidente ejecutivo
ALFA



En estos momentos se están viviendo momentos complicados en el sector ferroviario en toda Europa por los trabajos intensivos en materia de infraestructuras que están afectando gravemente a la explotación ferroviaria.

En España la situación no es mejor con numerosas RTE que obligan a condiciones muy malas (ruidos de conducción, material, menor productividad, alargamiento de distancias y plazos de transporte, restricciones de longitud de tren y carga, etc.), cuando no al mermarse pura y simplemente de los flujos ferroviarios a la carretera. Así llevamos desde el 2012 y así continuaremos dos o tres años más. Esto afecta igualmente al tráfico masivo y especialmente al ferropesumero.

Además, la implantación de las 44 medidas de la adaptación de medidas para los conjuntos euro-modulares es un ataque directo al transporte intermodal. Con esta contante no es difícil imaginar que la oferta ferroviaria está sufriendo en su actividad de forma muy acusada.

Europa, por otro lado, no se pone de acuerdo sobre la nueva directiva de transporte combinado.

Cada país tiene una visión diferente de su definición, y la Comisión Europea se plantea enviar las propuestas a la Directiva de Transporte Combinado del programa de trabajo que ya ha aprobado de cara a 2026. Esto significa, en la práctica, un paso atrás. Así, el motivo último de la moratoria de transporte combinado, que hasta ahora ha sido una de las grandes banderas de la Comisión Europea en aras de la sostenibilidad del transporte de mercancías, queda en entredicho. De hecho, esta directiva entra dentro de lo que Bruselas bautizó como el nuevo plan para la productividad y la competitividad sostenibles de Europa. Una denominación que aparece también en el propio anexo donde se contemplan las normativas que van a eliminarse.

En España se ha podido mantener la oferta ferroviaria de las empresas ferroviarias al máximo a través de instrumentos como los incentivos al máxi-

mo ambiental y los peajes absolutamente necesarios para asegurar la competitividad de los precios y servicios que ofrecen. Sin ellos, nos veríamos abocados a una situación catastrófica con una reducción considerable de la oferta.

Se necesita una perspectiva a largo plazo sobre los incentivos para poder eliminar con un mínimo de garantías los programas puestos en marcha por el Gobierno, a través del Ministerio, especialmente el incremento de la cuota ferroviaria con el horizonte 2020.

Las empresas han invertido más de 1.500 millones de euros en dotación de material tractor (locomotoras) y remolcado (vagones) de última generación.

Estas inversiones han sido propiciadas por los planes multimodales puestos en marcha a través del Programa Mercancías 20 para poder tener una oferta ferroviaria potente, sería muy de lamentar que toda esa inversión quedara en tierra de nadie por coincidir en el tiempo con una Red Ferroviaria de Interés General (RIFIG) sometida a una exponencial presión de otras infraestructuras.

La intermodalidad es consustancial con el sector ferroviario, pues considerando determinados flujos (económicos, estratégicos) es necesario el cambio de modo en algún momento de la cadena de transporte a través de las plataformas intermodales. Y en estos momentos, no solo estamos con restricciones en las infraestructuras lineales, sino también en las nodales con algunas de las terminales intermodales estratégicas con fuertes restricciones de capacidad, debido igualmente a trabajos intensivos, lo que está siendo un problema de cara a los tráficos ferropesumeros de mercancías y autopistas ferroviarias, así como a los tráficos internacionales.

Insistimos en que el sector no puede salir por sí solo de este marabogum y es necesario que se reconstruyan las políticas incentivadoras que hasta ahora han permitido compensar, en parte, la situación.

SE NECESITA
UNA
PERSPECTIVA
A LARGO PLAZO
SOBRE LOS
INCENTIVOS

MULTIMODALIDAD | POLÍTICA EUROPEA

PROPUESTA RETIRADA

EL SECTOR DEMANDA A LA COMISIÓN EUROPEA RETOMAR LA MODIFICACIÓN DE LA DIRECTIVA DE TRANSPORTE COMBINADO, "CLAVE PARA IMPULSAR EL MULTIMODAL"

La Comisión Europea presentó el pasado mes de octubre su programa de trabajo para 2016, bajo el título: "El momento de la independencia de Europa". Un documento diseñado para "abordar los retos actuales y futuros derivados de las amenazas a la seguridad y democracia, los conflictos y las tensiones geopolíticas, las riesgos para la economía e industria, y la aceleración del cambio climático". Así lo demandó la Comisión Europea a través de un comunicado. Se persiguen, afirma von der Leyen, asegurar que "nuestro país siga siendo una Europa más fuerte y soberana".

Sin embargo, el programa de trabajo para el próximo ejercicio recoge la intención de retirar la propuesta de modificación de la Directiva de transporte combinado, que se presentó en noviembre del año 2012 como parte del paquete de medidas para un transporte de mercancías más ecológico.

Desde la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM), que preside Carmelo González, recalcan que dicha directiva "era una oportunidad

para la UE de dar un apoyo claro a esta modalidad de transporte combinado, que lleva tanto tiempo entre nosotros y que no termina de avanzar del todo, ya sea por la necesidad de gasto en infraestructuras, de conciliación de los intereses en la cadena de suministro o por la situación de los mercados".

Juan Carrillas, presidente de CETM Multimodal, expone la situación en el marco de la jornada "Multimodal Business", celebrada a finales de septiembre. Carrillas explicó que, "aunque ningún político se opone públicamente a la multimodalidad, en la práctica no ocupa un lugar prioritario en sus agendas".

Según CETM Multimodal, "la modificación de la directiva creaba la oportunidad, primera, de aclarar conceptos". La patronal recordó que en España se denomina a este tipo de transporte como multimodal, intermodal o combinado, usando esas palabras como si fueran sinónimos. Y a eso se suma el hecho de cómo se denomina en cada Estado miembro, por lo que "es bueno aclarar cómo se va a llamar todo este tipo de transporte y, ade-

más, darle una definición que sea clara y concisa", lo que "solucionaría muchos de los problemas que tenemos hoy en día".

Asimismo, se resalta que también era una oportunidad de poner en el centro de esta directiva al transportista por carretera, que, al fin al cabo, "es el que realiza la gran mayoría de los servicios, por lo que es a él al que hay que convencer primero para que convenga a sus clientes de este tipo de transporte". De esta manera, "se podrá atraer a la multimodalidad más mercancía", añaden. "Vale la pena así con la imple-

LA MODIFICACIÓN CREABA LA OPORTUNIDAD DE ACLARAR CONCEPTOS

mente que se llevaba poco se pretendía incentivar a aquellas empresas de transporte que optasen por el transporte combinado, tal y como se definía en la propuesta", explican.

El problema, señala CETM Multimodal, es que "la propuesta era deman-

do ambicioso y quería ser algo que no debería ser, un instrumento de descarbonización del sector, en vez de que sirva como palanca para fomentar el transporte multimodal y de manera secundaria ayudar a la descarbonización".

También resaltaron que "los dejamos que se marchan para que un transporte intermodal se considere combinado eran del todo irracionales y no fundamentados en la ciencia, por lo que lo hacía prácticamente imposible que fuera buena idea, que es al fin y al cabo lo que ha pasado".

Asimismo, concluyeron que "esta modificación era una oportunidad para todos, transportistas de carretera, ferrocarril, marítimos y clientes, pero desde las



Servicios Intermodales
Bilbaoport S.L.

TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL

Conexión de los terminales:
JUNDÍZ • PANCORBO • ARASUP

TEL: 94 480 1272 | info@bilbaoport.es | www.bilbaoport.es



instrucciones no se ha sabido dar el sentido que debería haber tenido. Esperamos que, no dando jamucho, la Comisión Europea vuelva a intentar esta modificación, porque es realmente necesaria para el

presente y futuro de la multimodalidad".

También el director general de la Unión Internacional del Transporte Combinado entre Carretera y Ferrocarril (UITP), Ralf Charley Schneider, lanzó el

transporte
combinado ferroviario
de UIC.

un mensaje a la Comisión Europea para que "reanude su idea de retirar la propuesta de modificación de la Directiva de Transporte Combinado".

La organización internacional UITP lamentó que la Comisión Europea no haya realizado ninguna consulta pública sobre este proyecto. Además, recordó que el estudio del Parlamento Europeo, elaborado a petición del ponente Flavio Tassi, se finalizó recientemente. "El Parlamento Europeo estaba a punto de comenzar a trabajar en la enmienda de la propuesta basándose en este estudio. Cabe felicitar a las presidencias belga y húngara del Consejo por su intensa labor en el expediente del Transporte Combinado. Los Estados miembros esperan ahora el impulso del Parlamento", advierten desde la UITP.

Esta asociación insiste a insistir en que "el transporte combinado europeo es la solución principal para integrar al ferrocarril de mar-

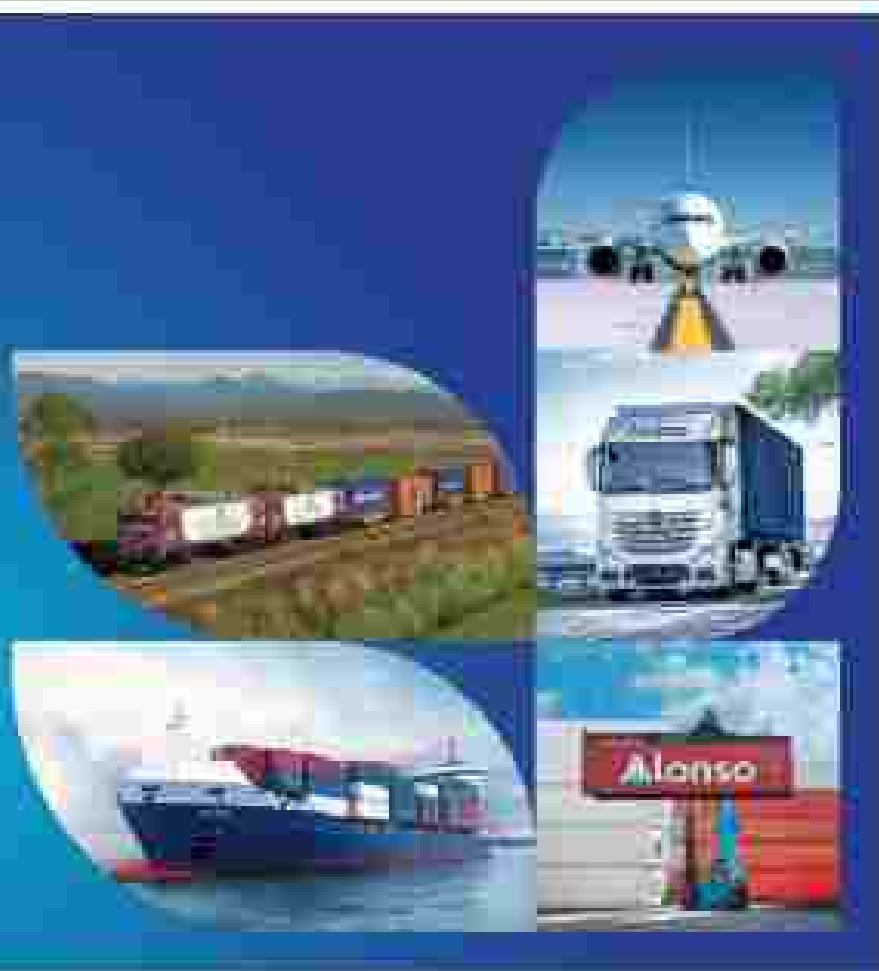
carriage y al modo marítimo en las cadenas de suministro". Por ello, insisten, "se encuentra en una situación difícil. Separar las crisis y los desafíos que enfrentan las operaciones diarias es la prioridad número uno, con especial atención a la capacidad de la infraestructura". También incidieron en "el bajo rendimiento sin precedentes de la infraestructura ferroviaria, la falta de capacidad en las terminales en varias regiones europeas, la ausencia de una garantía mínima de servicio y las deficiencias de la digitalización que frenan su rendimiento".

Desde UITP también reiteraron que "las dificultades y desafíos actuales no se resolverán por sí solos con una Directiva de Transporte Combinado modificada o una Directiva de Pesos y Dimensiones revisada. Sin embargo, el transporte (intermodal de mercancías, como modo de transporte en el mismo, necesita una legislación nueva".

Alonso Group

La logística integral,
nuestro ADN

www.grupo-alonso.com



OPINIÓN | LA URGENTE NECESIDAD DE UN PLAN ESTRATÉGICO QUE ORDENE LA DEFINICIÓN DE LA RED PENINSULAR

ANCHO DE VÍA

INICIATIVA
MAGNÓN DE ANCOPI

Pedro y Aznar
Bernabé la Internacional
Presidente del Comité
Técnico de Anchoa
Carretera



Cuando en diciembre de 1988 el Gobierno tomó la decisión de construir la primera línea de alta velocidad en España en ancho estándar europeo y, por extensión, de que las nuevas líneas de alta velocidad se hicieran con ese mismo ancho, para poder conectarlas con el resto de Europa, se abrió una Caga de Pandora que aún no se ha cerrado, ni se cierra hasta tanto se haya ejecutado todo un plan estratégico que recoja la definición de la red peninsular y ancho de vía.

Por cierto, al hablar de anchos de vía, no se debería expresar "ancho UE", puesto que la UE contempla todos los anchos de vía posibles, ni "ancho internacional", puesto que al ancho histórico español se comparaba con Portugal, con unos pocos milímetros de diferencia. Lo normal sería expresarlos como "ancho estándar europeo" y "ancho ibérico".

Desde que entraron en funcionamiento comercial aquellos 471 primeros kilómetros de ancho estándar de la red española, entre Madrid y Sevilla, esta red nunca ha parado, ni probablemente cesará, con un kilómetro menos de líneas con estas características. Y esta cifra ha crecido y seguirá creciendo, a veces de una manera

anárquica, al menos aparente, y apoyada en lógicas político-funcionales cuya explicación no satisface a todo el mundo.

En un principio se dijo que toda la nueva red de alta velocidad se construiría en ancho europeo, pero no ha sido verdad. También se dijo que con soluciones como el ancho variable, proliferación de interconexiones de ancho, vías ajustadas de triple carril, combinación de explotación de trenes de viajeros con mercancías, para poder conectarlos mejor con Europa, actuaciones "según comederos"... se iban a conseguir objetivos que podían salvar los problemas de un cambio total de ancho de vía. Pero lo cierto es que 27 años después de aquella "decisión histórica" no se ha hecho ningún planeamiento multisectorial que recoja una hoja de ruta para cambiar o no cambiar total o parcialmente la red ferroviaria, en todo española, como peninsular.

A finales de los años 80 se hizo un primer estudio sobre el cambio de ancho de vía de la red ferroviaria española. En realidad, se trataba del primer estudio de la "Era moderna", ya que desde la promulgación de la célebre Ley de 1959, la cuestión se ha planteado en unas cuantas ocasiones. Y la conclusión principal de aquel informe, que analizaba la posibilidad de un cambio total de la red, era que la cuestión no era especialmente un problema de coste económico, sino de operatividad. Y más precisamente de la dificultad logística durante las fases inmediatas, que implicaba reprogramar determinados tráficos durante un cierto tiempo, lo cual podía conducir a una pérdida demasiado significativa de la diámetro ferroviario de mercancías. A la vista de los resultados obtenidos como consecuencia de haber adoptado una actitud que podría resumirse en un "no cambiamos el ancho de vía, pero un poco sí y luego ya veremos", hemos llegado a una situación insostenible y hemos tocado fondo (esperemos). Precisamente en un momento en el que a todos se nos llena la boca diciendo que el ferrocarril tiene que ser el motor del transporte sostenible.

Hace ya mucho tiempo que si debería haber analizado, discutido, consensado, decidido y definido un plan, estrategia, hoja de ruta, o como se le quiera llamar, para la red peninsular. Y esa hoja de ruta debería implicar también a nuestros vecinos, Portugal por supuesto, pero también Francia, Francia debe estar incluida en ese debate, puesto que es con su red ferroviaria con la que se debe conectar la red peninsular y no se trata solo de "pasar trenes de España a Francia", sino también de que trenes de Francia, Alemania, Polonia... puedan penetrar en territorio ibérico con la misma normalidad con la que cruzan otras fronteras, si es que queremos seguir hablando de fronteras dentro de la UE.

Por cierto, y una vez más, con solo dos separaciones ferroviarias entre Francia y España (la de península) en los extremos de los Pirineos, difícilmente vamos a poder conseguir una integración adecuada de la red peninsular con el resto de Europa, sin alternativas de minerales en muchos kilómetros y con capacidades demasiado comprometidas.

El debate y las decisiones subsiguientes, no se deberían centrar simplemente en "cambiar el ancho de vía", sino que deberían establecer una serie de criterios, una hoja de ruta, que sirva de guía y referencia para la toma de decisiones que puedan producirse en el futuro.

No podemos seguir permitiendo la extensión generalizada de vías de triple carril (por no decir que eso conlleva costes penales de tanto en infraestructuras existentes y en ocasiones muy inútiles) ni seguir construyendo líneas nuevas con varias posibilidades con la idea de "así lo hacemos así y ya lo cambiaremos algún día".

No podemos seguir confundiendo conceptos y aplicando parches y seguir limitando las posibilidades de líneas de alta velocidad por permitir trenes de mercancías

que ya ocurre y muy probablemente va a seguir ocurriendo.

Si realmente queremos que el ferrocarril ocupe el lugar que ambicionamos en el mercado del transporte en Europa, no podemos seguir teniendo una red ferroviaria que en cuanto con una estrategia que permita la libre circulación de trenes sin fronteras técnicas, dentro de la península y en el conjunto de Europa. No podemos seguir contando con una red ferroviaria, peninsular y europea, que no cuenta con una flexibilidad suficiente, tanto para viajeros como para mercancías. No podemos seguir contando con

una red ferroviaria en la que no haya posibilidad de establecer otras alternativas, que no tenga bien diseñados sus nodos, limitándose en capacidad y funcionalidad. No podemos seguir intentando darle al ferrocarril una competitividad que nadie se cree, principalmente porque

la red está gestinada por entidades que no ven la cara a los clientes usuarios y cuya preocupación principal es que le salgan las cuentas y que sus diámetros operativos le satisfagan obligatoriamente los países que para ellos se han establecido.

Y todo eso tiene mucho que ver con unos parámetros de infraestructura homogéneos, empezando la lista por el ancho de vía.

Según dicen ahora, en "Europa" quien obliga a analizar esa unificación de anchos, en la península y en otros países como Irlanda o las Repúblicas Bálticas. No sabemos el momento que tendrá esta "obligación de interoperabilidad a la fuerza, ahora", pero lo verdad es que ahora un poco la desoceanan entre los burócratas y algunas realidades.

Pero si en España (y Portugal y Francia), una llamada de atención sirve para tomar conciencia del problema que tenemos, dejamos intervenir a todos los que deben intervenir y hacemos bien los debates, podremos decir aquello de "más vale tarde que nunca".

NO PODEMOS
SEGUIR
INTENTANDO
DARLE AL TREN
UNA
COMPETITIVIDAD
QUE NADIE
SE CREE

Somos parte del cambio

Un hub SMART en continua evolución

Transparente

Sostenible

Conectado

Eficiente

 Port de Barcelona

www.portdebarcelona.cat



La participación de la cadena marítimo-ferroviaria en los flujos transportados en cadenas multimodales en 2023 fue del 4,8%.

MULTIMODALIDAD | CADENAS MULTIMODALES

UNA FOTO FIJA

EL TRANSPORTE MULTIMODAL REPITE PRÁCTICAMENTE LOS MISMOS REGISTROS EN 2023 QUE UN AÑO ANTES, CON UNA CUOTA DEL 15,5%, FRENTE A LA CARRETERA, QUE MUEVE EL 84,5% DE LAS MERCANCÍAS EN ESPAÑA

La multimodalidad en España parece una foto fija, prácticamente sin cambios en los últimos seis años, según los datos recogidos en el último Observatorio del Transporte y la Logística. La cuota del transporte de mercancías, combinando distintos modos, alcanzó el 14,9 por ciento en 2023, con una disminución de apenas 0,1 puntos porcentuales con respecto al año anterior. Por lo tanto, la cuota de transporte unimodal, correspondiente a la carretera, sigue siendo la dominante, con un 84,5 por ciento (ver gráfico adjunto).

Dentro del transporte multimodal, la cadena marítimo-carretera es la más representativa, con un peso del 90,6 por ciento. En 2023, último ejercicio con datos oficiales, se transportaron 100,4 millones de toneladas, con un avance del 1 por ciento con respecto al año anterior y un 3,2 por ciento más que en 2007.

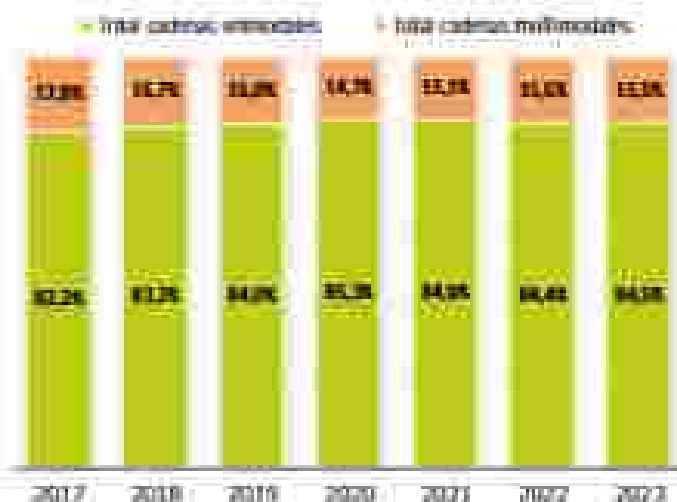
A continuación se sitúa la cadena

marítimo-ferroviaria. Su participación en los flujos transportados en cadenas multimodales en 2023 fue del 4,8 por ciento. El tráfico cayó ocho años en 3,3 por ciento, hasta los 12,2 millones de toneladas. Una cifra que supone un descenso del 5,7 por ciento con respecto a 2007. La cuota del transporte ferroviario sin origen o destino en un puerto fue del 34,9 por ciento del total del transporte ferroviario de mercancías en 2023, lo que supone un aumento de 2,9 puntos porcentuales respecto a 2021, cuando era del 32 por ciento. En términos absolutos, se transportaron 12,2 millones de toneladas por ferrocarril con origen o destino en un puerto, de un total de 35,3 millones de toneladas transportadas por ferrocarril en 2023.

Por otra parte, la cadena carretera-ferrocarril tuvo un peso del 4 por ciento. Su variación interanual cayó un 12,4 por ciento, mientras que con respecto al año 2007 el peso se mayor, con un descenso del 49 por ciento. En to-

LA CARRETERA NO AFLOJA

La cuota de transporte unimodal correspondiente a la carretera, se situó en el 84,5% (representa millonada de toneladas) por ciento de los puntos porcentuales desde el año 2007.



Fuente: OLI.

tal, se transportaron 10 millones de toneladas en esta cadena en 2023.

Por último, la cadena carretera-ferroviaria, con un peso residual del 0,4 por ciento en el ejercicio analizado, aumentó un 5,6 por ciento su volumen respecto a 2021, transportando un millón de toneladas. El incremento experimentado desde 2007 fue el mayor de todas las cadenas multimodales de transporte de mercancías, con una subida del 69,1 por ciento.

Exclusión del intermodal

El transporte (unimodal) total en comercio (sin incluir el modo aéreo) al-

91%

LA CADENA
MARÍTIMO-CARRETA
ES LA MÁS
REPRESENTATIVA



parció los 112,2 millones de toneladas en 2022, lo que representó una disminución del 4,6 por ciento respecto al año anterior. Comparado con 2007, antes de la crisis económica, se ha producido un aumento del 13,4 por ciento.

Diferenciando por modo de transporte, las variaciones interanuales en el ejercicio analizado fueron negativas para todos los modos: el transporte por carretera disminuyó un 3,1 por ciento, el ferroviario un 13 por ciento y el marítimo un 4,7 por ciento.

Al comparar el volumen de toneladas del transporte intermodal de mercancías con el volumen total, se observa que ambos parámetros experimentaron una variación negativa en 2022. El descenso del transporte intermodal (-4,6 por ciento) fue mayor que el del transporte total de mercancías (-3,4 por ciento). Analizando por modo de transporte, la variación interanual en 2022 fue similar para el transporte intermodal y para el total de mercancías, excepto para la carretera, que disminuyó en el transporte intermodal (-8,1 por ciento) y aumentó en el total del transporte (-0,7 por ciento).

En cuanto a las cuotas, el peso del transporte marítimo en el total de toneladas del transporte intermodal de mercancías fue del 47 por ciento, siendo el modo más influyente en el balance del conjunto del transporte intermodal.

Por su parte, la participación del transporte por carretera fue del 38,9 por ciento, mientras que la participación del ferrocarril en 2022 fue del 4,3



PUNTEROS
CAE LA CUOTA
MULTIMODAL
DESDE 2007

por ciento, la menor participación de los tres modos (carretera, ferrocarril y marítimo).

La cuota del ferrocarril, en picado

El transporte terrestre de mercancías en el ámbito nacional registró un volumen de 187.712 millones de toneladas-kilómetro en 2022, lo que supone un pequeño retroceso del 0,3 por ciento en comparación con el año anterior. El transporte de mercancías por carretera se mantuvo estable (+0,04 por ciento), mientras que el ferrocarril experimentó una caída del 10,6 por ciento.

El transporte por carretera dominó el ámbito nacional terrestre en 2022, representando el 91,8 por ciento del total de toneladas-kilómetro, mientras que el transporte ferroviario contribuyó con sólo el 4,2 por ciento. La participación del transporte por carretera aumentó en -0,3 puntos porcentuales respecto al año anterior, mientras que la del ferrocarril descendió en la misma medida.

Sumando los ámbitos nacional e internacional, la cuota modal de la carretera fue incluso superior, situándose en el 94,3 por ciento, con un crecimiento de cuatro décimas sobre el año anterior. Por lo tanto, el ferrocarril de mercancías bajó del 5,9 por ciento de 2021 al 3,5 por ciento en 2022.

¡AQUÍ, COGEMOS EL TRANSPORTE PÚBLICO!

Nantes Saint-Nazaire Port conecta el Gran Oeste francés con el mundo entero. Con esta oferta de servicios locales, las mercancías de las empresas de la zona utilizan las líneas marítimas regulares como auténticos naves de autobuses. (Un transporte masificado y optimizado)



NANTES
SAINT-NAZAIRE
PORT

COMPROMETIDOS CON LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y ENERGÉTICA



Freightliner en las terminales de la frontera Francia y Alemania en Luxemburgo.

TRANSPORTE COMBINADO TIENEN CASISTEMA | EUROPA

EL TRANSPORTE COMBINADO EUROPEO RETOMA EL CRECIMIENTO

LOS OPERADORES FERROVIARIOS MIEMBROS DE LA UIRR AUMENTAN UN 5% EL TRÁFICO EN 2024, PESE AL EXCESO DE OBRAS EN LAS LÍNEAS FERROVIARIAS

El transporte combinado europeo logró poner fin en 2024 a dos años consecutivos de caídas en el crecimiento de mercancías. Los operadores miembros de la asociación internacional UIRR, entre los que figura la española Comibérica, aumentaron un 5,2 por ciento el número de envíos

(esta expedición corresponde a la capacidad de transporte de un camión completo). En términos de toneladas-kilómetro, el crecimiento fue aún mayor (+8,4 por ciento), gracias al impulso de los servicios domésticos y envíos más pesados. Además, el tráfico de contenedores, con 8 mi-

llones de TEU, registró un alza del 8,2 por ciento.

Así se recoge en el informe anual de la UIRR, que insiste en que "el transporte combinado debería convertirse en la columna vertebral del transporte terrestre de larga distancia en Europa". El presidente del consejo de administración de la asociación internacional, Michael Stahlhut, destacó que "el crecimiento del transporte combinado fue sólido, a pesar de las importantes interrupciones ocasionadas por trabajos de mantenimiento y restauración de líneas". Con todo, se muestra "cauto". Stahlhut recordó que " pese a la recuperación del servicio del túnel de base de San Gotardo -rúnel ferroviario bajo los Alpes en Suiza- y de la línea del Pájaro entre Francia e Italia, las continuas obras en la red ferroviaria de Alemania, con cierre completo de líneas, generaron pérdidas significativas de rendimiento y, en algunos casos extremos, obligaron a operadores a cerrar". Una situación a la que no se re-

pa España, que también tiene la red "perforada", según admitieron fuentes del sector consultadas por este periódico.

EL TRÁFICO EN T-KM, CRECIÓ UN 8,4% EN 2024

El despliegue de los envíos realizados el pasado año se repartió entre 3,32 millones de contenedores, con un peso del 83 por ciento sobre el total, 337.186 semisemiorques (13 por ciento) y 303.434 camiones (4 por ciento), según el informe de UIRR.

El doméstico se dispara

El tráfico doméstico, con una cuota de mercado del 33 por ciento, protagonizó el mayor avance, un 10,6 por ciento. El aumento se concentró principalmente en Francia y Polonia, aunque desde UIRR apuntan que los flujos domésticos deberían compartirse también en un segmento de



crecimiento interesante en otros países de la UE, como Alemania, Italia, España y Suecia. Por su parte, los servicios internacionales registraron un aumento del 1,74 por ciento.

8

MILLONES DE TON
MOVIERON EN 2024
LOS SOCIOS DE URR

URR, que participa activamente en el debate público y sectorial sobre las obras de mantenimiento en las líneas ferroviarias, defiende una "infraestructura de transporte más resiliente, mejor coordinación de las obras y medidas compensatorias adecuadas, como ayudas estatales para mitigar los efectos del precio de la electricidad de tracción y las pérdidas de rentas de las obras".

MICHAEL
STOJANOVIC

Presidente
de URR

"EL CRECIMIENTO
DEL TRANSPORTE
COMBINADO
FUE SÓLIDO"

LOS CONTENEDORES SE SUBEN AL TREN

La pauta en materia de aduanas orientadas en la gran agenda del Estado para reducir la carga fiscal sobre el comercio exterior, vía transporte marítimo y terrestre (RFA). Los contenedores se agotan al 13%.

	2024	2023
Número de trenes	112.550	+18
Número de coches	4.011.024	+18
Número de Tm	8.026.740	+18
TOTAL T-M (MILES DE MILLONES)	67	+18

DESPLAZO DE LOS ENVÍOS



Fuente: URR

DESPLAZO POR TIPO



SUSTAINABILITY INTERMODAL

PROFESSIONAL STAFF
TRANSPORT
RESOURCE OPTIMIZATION
EXPERIENCE
SUSTAINABLE
ALTERNATIVES
LESS CO2
CONNECTIONS

MARCO TRAN



MORE
TRANSPORT
LESS
CO2

www.marcotran.com

TRANSPORTE COMBINADO | ESPAÑA

EL TREN NO LLEGA

ESPAÑA MOVIO EL PASADO AÑO CERCA DE MEDIO MILLÓN DE TONELADAS POR FERROCARRIL CON EL RESTO DE EUROPA, APENAS EL 1% DEL TOTAL REGISTRADO POR LOS MIEMBROS DE LA UIRR

España pierde tráfico con Europa. Según los datos del informe anual de la UIRR, procesados por Transporte XXI, el transporte combinado internacional ferroviario-camión se ha desmantelado en las estadísticas. En 2024, el intercambio de mercancías por tren con el resto del continente rondó el medio millón de toneladas, lo que representa una caída del 87 por ciento respecto al año anterior.

Sin embargo, la comparación no es homogénea. Las cifras de la organización internacional, con sede en Bruselas, reflejan únicamente los volúmenes transportados por los operadores europeos; y en el último ejercicio ya no figura

KombiMarkt, el principal animador del tráfico combinado entre España y Alemania, y uno de los mayores de Europa. Su ausencia distorsiona el balance y amplifica gran parte del descenso estadístico.

EL TRÁFICO ENTRE ESPAÑA Y EUROPA APENAS REPRESENTA EL 1% DEL TOTAL

Pioneros del sector estiman que, corrigiéndolo ese dato, el descenso real del tráfico podría situarse en torno al 15 por ciento, en un contexto complicado

UNA COMPARACIÓN CON Matices

Las cifras de la UIRR reflejan los volúmenes transportados por ferrocarril y camión. La ausencia de KombiMarkt, el mayor operador de transporte combinado en Europa, y refleja gran parte del descenso del tráfico del 87% en 2024 respecto al año anterior.



(Fuente: UIRR, datos de 2024. Fuente: Transporte XXI)

SICSA RAIL TRANSPORT.



SICSA RAIL TRANSPORT, S.A.
Financ. de la Castellana 140, planta 12
28046 MADRID
tlf 91 400 770



por las obras que afectan a numerosas líneas ferroviarias, tanto en España como en otros países europeos, especialmente en Alemania, que "tienen un efecto devastador en el transporte ferroviario internacional", como apuntan desde la UICR.

De acuerdo con el informe de esta asociación, en 2024, España realizó 10.338 envíos (cada uno equivalente a la capacidad de un camión completo), lo que representa apenas el 1 por ciento del total registrado por los miembros de la UICR.

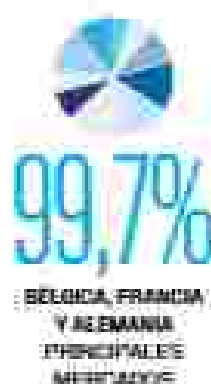
En el análisis por países, una vez descontado el tráfico de Rombenrath, Bélgica se consolida como el principal mercado, con cerca de 400.000 toneladas, el 80 por ciento del total de

los flujos ferroviarios entre España y Europa, según la UICR. Este volumen representa una caída del 13 por ciento, con predominio de los tráfico de entrada: 8.744 envíos desde Bélgica frente a 4.093 desde España, con medias de 28 y 21 toneladas por envío, respectivamente.

Francia ocupa el segundo puesto, con una cuota del 19 por ciento y un tráfico cercano a las 24.000 toneladas, siete veces más que un año antes.

Alemania, pese a su tradicional liderazgo, apenas suma 3.000 toneladas (-el 1 por ciento del total), al no contabilizarse las expediciones de Rombenrath en el año 2024.

Entre tres países concentran el 99,7 por ciento del



TRÁFICO EQUILIBRADO, CON PREDOMINIO DE LAS IMPORTACIONES

El transporte multimodal ferroviario entre España y Europa sigue en el signo de alza de la UIC, y el flujo de carga se mantiene equilibrado (ver el número de envíos de entrada (E) y de salida (S)).

MERCADO	Envíos	Tn	2024		2023		2022	
			Envíos	Tn	Envíos	Tn	Envíos	Tn
Bélgica España	8.744	70.879	34.339	28	17%	30%	17%	+4%
Francia España	4.093	44.955	26.149	7	-14%	94%	-74%	1%
Francia Francia	2.277	43.386	11.017	10	+174%	+173%	+536%	-
Francia España	1.046	51.088	21.073	26	+518%	+518%	+518%	-
Francia Alemania	107	2.569	4.267	26	17%	95%	17%	+76%
Alemania España	68	1.679	479	24	+103%	+103%	+103%	+1%
Alemania Francia	29	99	91	26	13%	95%	13%	+2%
Francia España	17	347	36	31	+88%	+87%	91%	+1%
Francia Francia	5	113	188	17	+95%	+95%	+95%	1%
Francia Italia	4	97	195	13	+100%	+100%	+100%	+1%
Italia España	2	66	16	7%	+100%	+100%	+100%	+10%
Italia Francia	1	26	26	26	+63%	+63%	+63%	+4%
ESPAÑA-EUROPA	20.338	495.475	171.630	26	+64%	+67%	+70%	+4

fuente: UICR

transporte multimodal ferroviario-camión entre España y Europa.

Por último, el informe revela que las toneladas multimodales entre España y Eu-

ropa crecen un 70 por ciento en 2024, frente al crecimiento del 8,4 por ciento registrado en el conjunto de los operadores miembros de la UICR.

CALSINA CARRE
The logical way to

Tecnología e innovación al servicio del medio ambiente.

Avanzando hacia un futuro más sostenible.

CARGA COMPLETA GRUPAJE INTERMODAL LOGÍSTICA SOFTWARE

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

OPINIÓN | GATOPARDISMO

CAMBIAR TODO, PARA QUE TODO SIGA IGUAL

 JOSÉ ANTONIO
 AZHIGUE NAVARRO

 GENTE
 CAPICORV


Tomasi de Lampedusa, en su novela *El tiempo es un río*, le dice: "El que quiere que todo siga como está, es preciso que todo cambie". Ya dirigida a su tío Fabrizio Caramia, que no valía al tiempo nuevo que emergía: la nobleza iba a ceder terreno a la burguesía. Y lo que Lampedusa quería mostrar era la habilidad de la aristocracia siciliana para adaptarse a cualquier forma de gobierno para sobrevivir. En ciencia política, el gatopardismo ya es un concepto aceptado en sí mismo. Y así es lo que en nuestro país está ocurriendo en el sector de transporte. La carretera estaba que después de más de 40 años de posición dominante, empezará a temer que el ferrocarril puede empezar a ser un obstáculo a su crecimiento imparable.

La entidad degradadora de este modo, en la que con la intervención del Ministerio del ramo, se ha volcado en decenas todos los recursos públicos a la infraestructura vial, hasta el punto de que España tenga 0,33 kilómetros de autopistas y autovías por mil habitantes, seguida por Francia y Alemania con 0,16 kilómetros, estando en el caso de Alemania, casi la mitad de su población. Pasa el contrario de la red del ferrocarril, donde países como Alemania, Francia e Italia poseen más del doble de kilómetros de vías ferroviarias que España. Además, la gran mayoría de las mercancías transportadas por carretera en nuestro país mantienen por rutas paralelas al ferrocarril, tanta como sea necesaria. En más, en esos momentos, cuando existe un mínimo que, por fin, el clima una política favorable al ferrocarril y está adaptando las líneas para permitir que la red crezca, en vez de hacer las obras en horas valle, desprecia cortando la circulación durante el tiempo que dura la

obra, resultando de una crueldad y desprecio a los operadores ferroviarios, máxime cuando no hay alternativa, cosa que sí ocurre en la carretera. Ello provoca que más de 400 vagones de mercancías asociados estén parados por dichas obras.

Hasta ahora, y dicho con todo el cariño, la carretera ha ido al mercado dogadito. El ferrocarril paga un canon por utilizar la vía férrea, el camión no paga nada por usar las autovías, ni se le exige autorización. La longitud y el peso de los trenes han estado capotando durante decenas de años, al camión se le ha ido permitiendo entrar las medidas, hasta el punto que desde hace unos días se ha autorizado por la Dirección General de Tráfico el Anexo IX, en el se permite tener camiones más altos, más largos y más pesados y solo para circular por España, poniendo en riesgo el estándar de medida a transitar a los vagones *ad hoc*. ¿Por qué no se aumenta al ferrocarril a aumentar ese 10 por ciento de carga como a su competidor? ¿Va a pagar la carretera el deterioro de los firmes, puentes, etc. por el aumento de la masa?

En el Comité Nacional de Transporte por Carretera, órgano consultivo del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, está sobrerrepresentado la carretera, incluso ahora van a admitir a otro asociado más, una tal Plataforma, de dudosa representatividad y más ocultas intenciones. A contrario sensu, no existe ninguna asociación del transporte ferroviario que tenga voz y pueda exponer sus reivindicaciones. Y ya no hablo de un organismo que ponga en valor la multimodalidad para el desarrollo. Para concluir un tren hay que tener 20 años cumplidos. En el caso de un camión vale con tener 18 y pasar un día al mes al trabajo

de la ruta está preparando para que se haga online y no presencial. Las matrices del ferrocarril se conocen todas, existe total transparencia. Nombre de los operadores, demanda (kilómetros netos, toneladas/kilómetro-peso) y oferta (trenes/kilómetro) por empresa, tipo de vagón, etc. En cambio del tráfico rodado existe un apagón informativo. No se conocen datos por operador (toneladas por empresa transportista), el transporte por carretera al estar muy fragmentado los datos se manejan de forma confidencial. Que el 95 por ciento de las empresas de transporte por carretera sean microempresas con menos de 10 empleados y que éstas representen el 80 por ciento del volumen total de toneladas transportadas, explica cuál ha sido el caso de colapso del modelo vial dogadito y su opacidad.

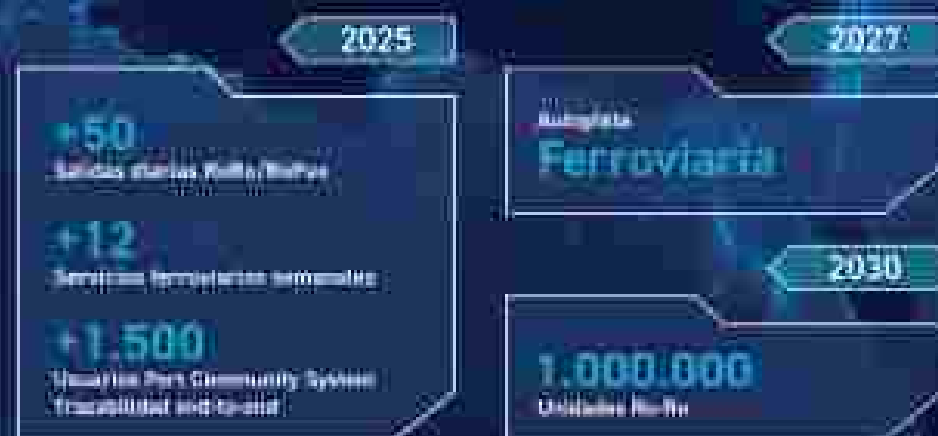
Como la codicia a veces juega malas pasadas, en la actualidad ha habido un fenómeno que está haciendo cambiar la vanguardia de Occidente. La irrupción de las startups en el sector ferroviario de mercancías: CMA CGM (Commercial Rail), DB Schenker (DB Spain y Logistim), HSC (Midway), Bolinda (Transfers Logistics) y Hutchinson Ports (Synergy Logistics), ha hecho que para todas ellas el ferrocarril se haya convertido en pieza estratégica en su integración vertical y así controlar el modo modo-ferroviario en su cadena de suministro. Con este cambio de paradigma disruptivo a lo mejor no se contará en la estrategia gatopardista.

Y es que a veces, como en la Italia de aquel siglo XIX, el colectivo más débil (ferrocarril), puede aliar con Garibaldi (mercantes), para demostrar que "un pequeño es más fuerte que su miseria".

¿VA A PAGAR LA CARRETERA EL DETERIORO DE LOS FIRMES, PUENTES, ETC. POR EL AUMENTO DE LA MASA?

CONECTANDO CONTINENTES

Más de 100 años al servicio
de la Cadena Logística del Estrecho



Flujo constante, máxima conectividad.
Impulsando la logística entre Europa y África.

www.apba.es

Puerto de
Algeciras



ENCUESTA | EFECTOS DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL EN ESPAÑA

LAS OBRAS PASAN FACTURA

EXPERTOS APOYAN LOS 'ECODINCENTIVOS' EN UNA ETAPA INICIAL, TRAS ADVERTIR QUE "EL INTERMODAL TIENE QUE SER RENTABLE POR SÍ MISMO", Y VEN LAS AUTOPISTAS FERROVIARIAS COMO UNA "OPCIÓN INTERESANTE"

Operadores ferroviarios, transportistas, cargadores y agentes consultados por Transporte XXI lo tienen claro: las obras en la red son un "mal necesario" en el camino hacia la "mayorana modernización" de las infraestructuras. Las consecuencias, de momento, son palpables: retrasos, derroche de tracción y aumento de costes, con la separata de que, una vez completados los trabajos, el tren de mercancías, por fin, pueda coger velocidad en España.

Además, los encuestados apoyan la puesta en marcha de los 'ecodincuentivos', al menos en una etapa inicial de lanzamiento de nuevos servicios, tras advertir que "la oferta intermodal tiene que ser rentable por sí misma".

También hay coincidencia a la hora de analizar el desarrollo de las autopistas ferroviarias, que ven como una "opción interesante" para atraer a los transportistas, si bien reiteran que "no es la única solución".

» ¿EL IMPACTO EN EL FERROCARRIL DE MERCANCÍAS POR LA PROLIFERACIÓN DE OBRAS EN LA RED ESTÁ SIENDO MAYOR DEL ESPERADO EN CUANTO A TRÁFICOS Y COSTES?

Norberto Garrido / Cobisa

No sé si mayor de lo esperado, porque será difícil, a priori, estimar ese impacto, pero, desde luego, está afectando con retrasos en las composiciones y disminuyendo los tiempos para las operaciones de carga y descarga, lo que aumenta la presión sobre los cargadores y los clientes.

José Urreola / Euzko

Aunque aún no somos usuarios directos de la red ferroviaria en España, (contando a la espera de la progresiva homologación de conexiones como autopistas ferroviarias), nos consta que el impacto de las obras en curso está siendo significativo. Sin embargo, consideramos que es un proceso que hay que sufrir para llegar a tener en España la red ferroviaria que la creciente intermodalidad en el transporte realmente necesita. Agilizar la máxima velocidad y diligencia en la ejecución de las obras en la red es prioritario.

Petra Papaghiannaki / LFP

100. El impacto que hemos vivido, y que seguimos experimentando, está muy

cerca de lo previsto. A pesar de las obras, si la tendencia actual se mantiene y no surgen perturbaciones, en 2025 alcanzaremos un récord histórico de tráfico de mercancías, tanto en número de trenes, como en toneladas transportadas y peso medio por tren.

Curtis Castán / ACE

Ciertamente, el impacto está siendo muy significativo, como muestra la reducción de la actividad ferroviaria. La duración de las actuaciones va afectar en reducción de capacidad y también en la fiabilidad necesaria, por lo que la transferencia a la carretera va a ser significativa.

Fernando Andueza / Andueza

El. Como también en Francia y, sobre todo, Alemania, que presentó un plan decenal que preveía el cierre durante varios meses de 40 líneas principales desde París hasta 200 trenes intermodales al día. Por fin parece que algo se va a arreglar tras las furiosas reacciones de todos los operadores. Se agita ahora a cientos mucho más breves y aislados para garantizar una cohesión (con algún movimiento) de los trenes y no cargarse todo el trabajo de años de crecimiento intermodal.

Juan Castañet / CEM Multimodal

No diría que es mayor de lo esperado. Las obras se anticiparon (por lo tanto las más importantes) con suficiente antelación a las empresas afectadas. No obstante, el trastorno que está sufriendo es de gran magnitud. Los retrasos son muy importantes y muy costosos, no solamente por el hecho mayor kilometraje de las rutas alternativas, también por los mayores tiempos de tránsito, por las limitaciones de tonelaje, mayor número de incidencias... Un verdadero problema.

Hay que decir que esperamos que el Adif se haga cargo de parte de los retrasos que aún está provocando. Vamos hasta dónde llega esa compensación y cuánto se va a materializar.

A final de año (si no se producen retrasos) está previsto que se reabra la línea Madrid-Barcelona, pero a continuación se cerrará la línea Madrid-América por un periodo estimado de 8 o 9 meses. Estamos hablando de los ejes principales de la red. El trastorno es muy grave y algo parecido está suce-

NORBERTO GARRIDO / COBISA

Director de Desarrollo de Negocio y Operaciones
Cobisa Quer Logistics



"LA OFERTA TIENE QUE SER RENTABLE POR SÍ MISMA"

JOSÉ URREOLA / EUZKO

Manager Business Development Region South
Euzko Cargo Care



"LAS AAF, LLAMADAS A SER UN ANTES Y UN DESPUÉS"

100

diendo también en los ejes internacionales. Podemos decir que, en estos momentos, la red ferroviaria está patas arriba en casi toda Europa. Quien piense que cuando algún día se terminen las obras habremos dado un buen paso adelante.

Andrés Herbolte / CEM

Las obras son programadas y conocidas con antelación, por lo que el impacto de las mismas era previsible. Otra cosa es que la programación pudiera ser una más distendida en el tiempo, pero dada la situación agnoscante del transporte ferroviario de mercancías la urgencia en ejecutarlas es primordial.

José Ramón Olvera / Camifortra

Desde el retraso de más de 10 años, Adif está haciendo ahora todas las obras pendientes a la vez, con lo que ha montado un lío brutal, dando un servicio fatal en las vías y en las terminales, con lo que el tráfico se ha deteriorado aún más.

Arminio Aguilar / Adif

El gran número de actuaciones que Adif ha puesto en marcha responde a la demanda del sector del transporte de mercancías con el fin de aumentar los servicios que se prestan y su fiabilidad. Las obras de cierre envergadura están planificadas y comunicadas con dos años de antelación, tal y como establece las directivas de la Comisión Europea. Además, con el fin de informar personalmente a las empresas ferroviarias, el área de Circulación de Adif se reúne trimestralmente con ellas y realiza un seguimiento exhaustivo de todas las actuaciones en la red.

Antonio Pérez Millán / UOIC

El impacto está siendo muy grave para los tráfico que todavía se mantienen por ferrocarril. Si bien hay aspectos positivos como que las obras no se están demandando tanto como se temía, los negativos son importantes: falta de coordinación con el sector, ausencia de soluciones operativas adecuadas y un impacto económico considerable para las empresas afectadas.

Marta Tena / AEDC

Las obras son necesarias para modernizar la red ferroviaria y adaptarla a las nuevas necesidades de movilidad de

personas y mercancías. Sin embargo, el actual modelo de gestión, con obras simultáneas y sin un plan de continuidad de servicio claro, está generando un efecto disuasorio sobre la demanda. Varias empresas han decidido retirar parte de sus tráficos del tren, y recuperarlos será un proceso largo y costoso.

J. A. Sebastián / Corredor Atlántico

El impacto no está siendo mayor del esperado, porque todo el mundo concierne qué líneas se van a cortar. Por lo tanto, es evidente que una línea que se corta suspende el servicio.

Y en este caso, en particular, hay que recordar que Adif y el Ministerio han hecho tres cosas. La primera es llamar a buscar recorridos alternativos. Creo que la propuesta ha sido buena y el impacto de tráficos no ha sido mayor del esperado. Ha sido al esperado y, en algún caso, incluso menor.

En segundo lugar, el Gobierno también ha lanzado un programa de ayudas, que se llama SAFET. En el mes de marzo se sacó un Real Decreto y ahora, a finales de año o principios de 2024, se ejecutará de alguna u otra manera, lo que minimizará el otro aspecto de la pregunta, que era el incremento de costes. Es evidente que toda perturbación tiene un incremento de costes, pero este Gobierno está permitien-

do en que este incremento pueda ser ayudado, subvencionado o premiado de alguna otra manera.

Y la tercera, claro, todas estas obras eran muy demandadas tanto por los gobiernos autonómicos como por los operadores, las empresas ferroviarias y los cargadores. Si queremos tener propuestas ferroviarias hay que hacer obras de infraestructura, si queremos tener terminales logísticas adecuadas al siglo XXI, también. Por tanto, creo que la proliferación de obras ha venido, primero por la voluntad del Gobierno, segundo, porque había un apuro presupuestario y tercero, porque había incluso fondos europeos. En una demanda. Nadie se sorprende de estas obras, nadie está en contra de las mismas y el impacto de tráficos ha sido menor del esperado y el incremento de coste será ayudado.

Álvaro Esteso / VW Navarra

Si parecía que las obras habían finalizado, pero seguimos teniendo cancelaciones de trenes de manera no planificada. Cada vez cancelado de manera repetitiva nos obliga a buscar soluciones alternativas que, en ocasiones, pueden incrementar el coste. Entiendo que debemos trabajar mucho más desde la planificación para anticiparnos a los posibles problemas.

Olivier Majeau / Adesco

Es claro que la concentración de obras de modo rigido en la red ferroviaria impacta tanto sobre la regularidad del servicio como sobre los costes asociados al mismo. Además, la concentración de obras en las mismas zonas sin ofrecer camino alternativo perjudica enormemente el mantenimiento de un servicio uniforme a las demandas de los cargadores.

Daniel Labretan / VMA

Las obras en la red ferroviaria española representan, sin duda, un reto operativo a corto plazo, pero también una oportunidad histórica para modernizar las infraestructuras y situar al ferrocarril de mercancías en un nivel de competitividad superior. Es cierto que algunos corredores están sufriendo afectaciones temporales que impactan en los costes y en la regularidad del servicio, pero el sector es consciente de que se trata de una etapa de transición necesaria. Lo importante es mantener un diálogo fluido entre Adif, los operadores y los clientes para planificar mejor las fases de obra y minimizar los efectos sobre los tráficos. A medio y largo plazo, estas inversiones fortalecerán la red, aumentarán la capacidad y mejor-

guerra a la página 20

**PETROS
PAPACHIANAKIS**

Director general
APP



**"EL RETO ESTA
EN HACER EL
FERROCARRIL
MAS FÁCIL"**

Logística y movilidad al servicio de las empresas



ENCUESTA | EFECTOS DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL EN ESPAÑA

veremos si o pagas tú

varán la fiabilidad general del transporte ferroviario en España.

Asier Vitorica / Sibpori

Por supuesto que las obras están impactando de forma grave al transporte ferroviario en forma de reducción de tráfico, lo que lleva consigo un incremento de costos. Estas obras son necesarias, el problema es que como son financiadas por ayudas, hay que realizarlas en un tiempo corto, se están realizando muchas a la vez, por lo que el impacto es total en varios corredores ferroviarios afectando a muchos tráfico.

Juan Manuel Martínez Muñoz / AEI

Hay que decirlo ya. Creo que es lo esperado. Hay muchas voces críticas por la gran cantidad de interrupciones debidas a las obras, pero realmente, no creo que hubiera otra alternativa viable para realizar las mejoras necesarias y durante tanto tiempo no acometidas. Sin embargo, para adaptar las infraestructuras a las demandas ferroviarias (gálibros y vías de apartado principalmente).

Ramón Vázquez / AYTE

El impacto ha sido mucho mayor. Las obras podrían haberse planificado de forma más eficiente y no cuando se completaban circulaciones, sino por tramos y servicios parciales, y más, con la importante reducción de tráfico en las vías de ancho ibérico por traspaso de viajeros al AVE.

Ignacio Ballarín / Medlog

El impacto no diría que es más del esperado. Todos sabemos, por experiencias personales, que los periodos en los que hay obras en marcha siempre son interminables y se hacen largos y tediosos, pero que una vez terminan todos nos alegramos de haberlo hecho. Hay, en mi opinión, que vivir con ello e intentar solventarlo de la mejor manera posible. Mi única preocupación es, si al acabarlas, nos damos cuenta de que o bien no solucionan realmente los problemas o que incluso generan otros nuevos, como así parece en algunas ocasiones.

Gregorio Uribe / CEFSA

El impacto está siendo, sin duda, muy superior al previsto. La simultaneidad y simultaneidad de las obras en distintos corredores han generado una reducción drástica de la capacidad operativa y una gran complejidad en la planificación de los tráfico. Esto se traduce en un incremento notable de los costos logísticos, tanto directos (mayor tiempo

de tránsito) como indirectos, debido a pérdida de fiabilidad, cancelaciones y necesidad de recursos adicionales.

Entendemos que las obras son necesarias para reparar y modernizar la red, pero la falta de coordinación y planificación integral entre las administraciones está agravando el impacto sobre las empresas ferroviarias. Además, las medidas alternativas planteadas son, en muchos casos, insuficientes e ineficaces, ya que no permiten mantener la continuidad real del servicio y han provocado que numerosos tráfico se trasladen a la carretera, lo cual va en sentido contrario a los objetivos de sostenibilidad y mejora los porcentajes de transporte por ferrocarril.

J. Váñez Bora / Urethra Medtronic

Quisiera no sea esta la mejor manera de afrontar el problema, aceptando que existe un impacto de las obras sobre los aspectos logísticos, pero sería más adecuado centrarse en los beneficios que estas van a suponer para las empresas afectadas y en cómo compensarlas, a largo plazo, los perjuicios soportados en el corto o medio plazo. En este sentido, las obras que se vienen ejecutando, impulsadas por una importante política de inversiones del Gobierno en el sector ferroviario, tienen como objetivo final modernizar la red nacional y aumentar su interconectividad, lo que incrementará la competitividad del sector. Aunque estas actuaciones presenten una notable complejidad técnica y generen impactos temporales, deben valorarse desde la perspectiva de los innegables beneficios que aportarán al conjunto del sistema ferroviario y a las empresas involucradas. Pero dado que no podemos eludir estas interferencias o perturbaciones que se generan en el tráfico ferroviario, la nueva ley de movilidad sostenible, en su disposición adicional quincuagésima trata de las mismas. Se propone un régimen transitorio de aportaciones al fomento del transporte ferroviario de mercancías por perturbaciones que tengan un impacto significativo en el transporte ferroviario de mercancías por inversiones en la Red Ferroviaria de Interés General. Ahí se muestran las circunstancias que deben cumplirse y las valoraciones económicas de las perturbaciones en las empresas.

> CADA VEZ SE SUMAN MÁS VOCES QUE PIDEN AMPLIAR LOS 'ECOINCENTIVOS' A LA DEMANDA, E INCLUSO A LA EXPLOTACIÓN DE NUEVOS SERVICIOS, ASÍ COMO EXTENDER SU DURACIÓN. ¿LO COMPARTE?

Rafael de Sarría

absolutamente, los incentivos al ferro-

CARLOS CASTÁN
 Presidente
 AYTE



"LA COMPETITIVIDAD NO DEBE DEPENDER DE INCENTIVOS"

FERRI AMORIO
 Administrador
 Antrax



"TODAS LAS EXCUSAS SON BUENAS PARA SANCIONAR"



carril tienen que ser una palanca que ayude a las empresas susceptibles de incluir al ferrocarril dentro de su cadena logística, a probar que efectivamente el ferrocarril puede ofrecer alternativas eficientes y rentables competitivas frente a un sistema logístico basado exclusivamente en la carretera. Dicho esto, y una vez que los clientes den el peso de "cubrir al tren", la oferta multimodal tiene que ser rentable e insustentable por sí misma y no depender de incentivos estatales.

José González

Finalmente, al estar en una fase inicial de lanzamiento y consolidación de corredores, aplicar el 'eco-incentivo' de forma amplia contribuye de manera determinante a la consolidación de iniciativas que redundan en la disposición de alternativas y capacidad adicionales para los cargadores.

El incentivo económico no debe ser la razón principal de sostenibilidad de los tráfico intermodales, pero sí pueden ser relevantes a la hora de lanzarlos en la etapa de crecimiento hasta su consolidación. Deben de ser aplicados con criterio y justificación, garantizando que el beneficiario final sea el cargador, haciendo más competitivo el resto industrial y la gran distribución de esta país en su comercio internacional.

Petrus Papaghiannakis

Estamos a favor de los 'ecoincentivos'.



Mobilizar es una de las funciones fundamentales del AET.

pero consideramos que deben estar vinculados a resultados concretos. Es importante que sirvan tanto para estimular la demanda como para fortalecer la oferta de transporte. Los incentivos deben generar un impacto real y medible.

Carles Cardin

Cualquier mecanismo que sirva para reducir la diferencia actual en coste e igualdad de servicio entre el ferrocarril incentivará el cambio modal. Pero como otras agencias han señalado, la competitividad de los servicios no debe depender de esos incentivos, que deben ser temporales.

Fernando Andueza

No. Una propuesta viable debe basarse en una oferta a largo plazo, con sólidas adonadas, know-how intermodal y calidad de servicio. Y en todo caso, si llegaran 'ecosistemas', estos deberían ir exclusivamente a los transportistas y a los operadores intermodales que invierten y se la juegan y no a los cargadores o otros intermediarios.

Juan Castellet

Totalmente, es imprescindible que se persiguen los incentivos ya existentes y se establezcan ayudas adicionales orientadas a fomentar la demanda. Que se premie al que toma la decisión de subir al tren, al igual que se hace con el tráfico marítimo. Necesitamos un impulso claro para que se fomente la colaboración entre modos de transporte, que sea el transportista de carretera el que descubra las ventajas de utilizar el ferrocarril y se suba a él. Lo que nosotros proponemos es que se premie

JUAN CASTELLET
Presidente
CETM Multimodal



"LA RED ESTA PATAS ARRIBA EN CASI TODA EUROPA"

al que paga el flete ferroviario y que ese montante sea directo y no esté condicionado al cumplimiento de unos objetivos de crecimiento con el fin de que ese ventaja económica se pueda trasladar a las tarifas que abona el cargador.

Las ayudas al lanzamiento de servicios ferroviarios multimodales es sólo de las medidas que venimos reclamando. El lanzamiento de un tren multimodal es rápido hasta que no se alcanza un nivel muy elevado de ocupación. Por eso se necesitan ayudas en su fase inicial, pero siempre que exista un plan de viabilidad que permita en un plazo razonable (yo diría tres años) que la línea alcance el nivel de ocupación que le permita subsistir por sí sola.

Andrés Heredia

Siempre he pensado que en un mercado libre sobran los incentivos, pero parece claro que sin ellos la tendencia a la baja del transporte ferroviario no pararía. Deberían ser como en el transporte marítimo, aplicados a la demanda y beneficiar directamente al que toma la decisión de cambiar de modo de transporte.

José Ramón Otero

El problema es del coste ferroviario de transporte, de lo que nunca se habla. Si el puerto que cobren las empresas ferroviarias 'puerta a puerta' fuera un 20 por ciento más barato que el transporte por carretera (como en Estados Unidos, Canadá o México, por ejemplo) y el servicio fuera igual, no harían falta incentivos. A mí personalmente me gustan poco las subvenciones y mucho

OPINIÓN 3-12 página 22



Port Tarragona Terminal

Terminal de Contenedores y Logística

La logística al servicio de las empresas

La Terminal de Contenedores y Logística de Port Tarragona, ubicada en la primera zona franca de España, ofrece un servicio integral de gestión de mercancías entre el continente y el exterior.

Reserva de espacio en el muelle de 12 piers.



Área de almacenamiento y gestión de mercancías

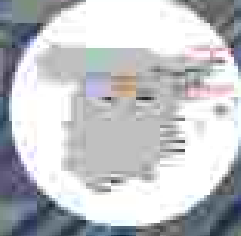
Área de almacenamiento y gestión de mercancías

Área de almacenamiento y gestión de mercancías

EMERSON con éxito

Logística de contenedores y mercancías

Logística de contenedores y mercancías





Port Tarragona



porttarragona.es

ENCUESTA | PEROS DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL EN ESPAÑA

(ver el resto de la página 23)

la intervención de los gobiernos en la economía. En todo caso, el dinero es el que paga el precio de transporte y es el que dirige al modo. Debe ser él, por tanto, el incentivado, el que quiere trasladar su mercancía al ferrocarril.

Antonio Aguilar

El programa de 'eco-incentivos' se pone en marcha por el Ministerio de Transportes en el año 2022 y tiene por objeto el desarrollo de servicios de transporte ferroviario de mercancías de forma proporcional al mérito ambiental. Lógicamente, esta iniciativa resulta beneficiosa para este impulso, tanto si se dirige a la oferta como a la demanda, o a ambas.

Antonio Pérez Millán

Totalmente de acuerdo. Desde el inicio hemos señalado que los incentivos no deberían limitarse a la oferta. Es fundamental incluir también a quienes prescriben o deciden el modo de transporte: cargadores, operadores, transportistas de carretera o transitarios.

Aunque los subsidios no deben ser la base del sistema, mientras persistan las distorsiones estructurales y las sobrecostes derivados de la gestión pública, los apoyos económicos bien diseñados son necesarios y justificables.

María Tena

Los 'eco-incentivos' actuales premian a los operadores que aumentan tráfico ferroviario y reducen emisiones frente a la carretera. Reconocemos su utilidad, pero hemos constatado que se centran exclusivamente en la oferta. En un contexto marcado por obras y baja fiabilidad, los cargadores necesitan estímulos económicos directos que les permitan asumir el riesgo modal. Por ello, defendemos un modelo nuevo, que combine incentivos a la oferta y a la demanda. Además, estos programas deben contar con continuidad regulatoria y presupuestaria para que las empresas puedan integrar el ferrocarril de manera estable en sus planes logísticos, más allá de proyectos piloto. En el caso de nuevos servicios, como las autopistas ferroviarias, es imprescindible apoyar su fase inicial hasta alcanzar la traducción comercial necesaria.

José Antonio Sebastián

Comparto que los 'eco-incentivos' deben continuarse, pero aquí tenemos que tratar en cuenta una cosa y es muy importante. Los 'eco-incentivos' los aprueba la Unión Europea, que dice a quién y cómo se le pueden dar las ayudas en este momento creo que son proporcionales, están bien. Es cierto que tienen

que continuar en el tiempo, y así va a ser. Es más, venimos en un futuro cercano más ayudas, 'eco-incentivos', además a las ayudas a la SAFET, incluso a aquellas que está haciendo el Gobierno como el de la doble tracción para facilitar trámites que pueden ser deficientes en algunas áreas. Pero no podemos subvencionar nuevos servicios que cuando no tengan esta ayuda se bajen del tren, sería un error, ya lo hemos vivido en las autopistas del mar y así lo vamos a vivir en las autopistas ferroviarias o en los transportes ferroviarios. Por tanto, el va a haber muchos 'eco-incentivos', el se va a ampliar su duración temporal, incrementados incluso con la suma de otras actuaciones, pero no en estos 'eco-incentivos' que se entregan a quien la UE, que es la que aprueba y decide estas ayudas, no va que es lo procedente.

Alfonso Esteban

Cualquier motivación extra que ayude a impulsar el empleo del ferrocarril es bienvenida.

Diego Matijevic

Desde luego que los 'eco-incentivos' deberían, aunque solo fuera por equidad, estar compartidos entre oferta y demanda. Necesitamos la ampliación en el mercado y la adaptación de nuevos servicios necesarios pero innitiales sin este empuje institucional.

Daniel Lubertin

Comparto plenamente la necesidad de revalorar los 'eco-incentivos' como herramienta de transición hacia un modelo más sostenible. Han demostrado su eficacia para estimular la oferta y favorecer el cambio modal, pero deben convertirse como un impulso temporal, no como un sistema estructuralmente subvencionado. El objetivo debe ser crear las condiciones para que el ferrocarril sea competitivo por sí mismo: con infraestructuras adecuadas, servicios fiables y una finalidad coherente con los objetivos medioambientales. Los incentivos deben acompañar este proceso, apoyando la innovación y la puesta en marcha de nuevos servicios, pero con una visión de sostenibilidad económica a medio plazo.

Asier Varona

Comparto totalmente esta reclamación. Si queremos mejorar en el transporte ferroviario, necesitamos implicar a todos los actores y no centrarnos únicamente en la oferta. Y su duración debe ser ampliada para ir fidelizando al sector.

Juan Manuel Martínez Morán

Totalmente. Si queremos cambiar ciertos hábitos sociales, y en este caso, de

**AMÉRIS
FERRADA**
 DIRECTORA DE
 TRANSPORTES
 Y LOGÍSTICA
 COMARCA



**"EN UN
MERCADO
LIBRE SOBRAN
INCENTIVOS"**

**JOSE RAMÓN
ORTEGA**
 DIRECTOR
 COMERCIAL



**"EL PROBLEMA
DEL
FERROCARRIL
ES EL COSTE"**

**JOSÉ VÍCTOR
BARRA**
 DIRECTOR
 GENERAL

mercado, hay que actuar desde el lado de los incentivos, y no solo a la oferta sino también a la demanda (ambos coexistiendo armónicamente). Terminar se puede actuar prohibiendo, pero en esto no estoy en absoluto de acuerdo, nunca funciona bien.

Ramón Vázquez

Es absolutamente necesario que el incentivo vaya a quien toma la decisión de usar el multimodal en sustitución del transporte por carretera y no solamente a las empresas ferroviarias. Es la forma de motivar el cambio modal en empresas, que ya sabemos que no ha dado resultado, a pesar de los variados planes ministeriales y que, de seguir así, ni siquiera se alcanzaremos los objetivos 2030 del ID por cliente.

Ignacio Ballester

Para ser sincero, no creo en los modelos de incentivos o ayudas que regirían en la realidad de los negocios. El tren debe ser competitivo y ser elegido por su eficacia, fiabilidad, menor huella de carbono (tanto propia como por la optimización de algunos corredores de alta actividad) y mayor capacidad de volumen.

Los incentivos van a crear más tensiones en los precios sin realmente haber atacado la realidad del transporte ferroviario y aquello que no lo deja ser competitivo.

Gregorio Uribe

Completamente. Coincidimos plenamente en la necesidad de ampliar los 'eco-incentivos' tanto a la oferta como a la demanda. Hasta ahora, el apoyo se ha concentrado en las empresas ferroviarias, pero para que el ferrocarril gane una cuota de mercado real y sostenible, es esencial incidir a todas las partes de la cadena logística ferroviaria, como cargadores, transitarios y gestores logísticos. Solo así se puede fomentar un cambio sustancial ofreciendo y estructural.

Además, creemos que es imprescindible dotar estos programas de mayor estabilidad y continuidad en el tiempo. Las empresas necesitan planificar inversiones y servicios con una visión de medio y largo plazo. La multimodalidad no puede depender de ayudas puntuales, sino de una política coherente y sostenida que respalde de verdad al ferrocarril de mercancías.

José Víctor Barra

Hay que tener presente que los 'eco-incentivos', por su propia naturaleza, tienen una naturaleza puntual -sea hoy o mañana-, y así fin se sigue. Por ello, las empresas deberían planificar no solo en función de las subvenciones dis-

En 2009, el 100 por ciento de los estudiantes de secundaria en México se graduó con el título de bachiller, lo que representa un avance importante en la cobertura de la educación secundaria.

ENCUESTA | PEROS DEL TRANSPORTE DE MERCANCIAS POR FERROCARRIL EN ESPAÑA

(ver en la p. 23)

Puesto que el 90 por ciento de los transportistas emplea semirremolques es inevitable que se ayuente para este sector porque no hay otra. Noamos, sin embargo, que en el caso de Europa el ferrocarril es transitorio, mientras la intermodalidad para tiene una cuota del 80 por ciento. No olvidemos que ningún tren de ferrocarril (ragón férico con semirremolques cargado) puede viajar al resto de Europa, salvo contadas ocasiones, dependiendo de la disponibilidad de líneas UIC en España y Francia en Francia.

Juan Castillejo

Tanto como revolucionar ya no diría, pero sí esperar que apoyen un buen impulso. Yo, personalmente, creo que el mayor impacto se producirá en la autopista Algeciras-Zaragoza, con su posterior prolongación hasta Barcelona. Esa línea puede incluso ser operada por varias compañías, pues más de una ha mostrado interés en ello. Veo también esta línea como la futura columna vertebral de las autopistas ferroviarias españolas, con ramales hacia Algeciras occidental (Barcelona y Rodas), País Vasco.

De todos modos, no podemos pensar que en ello está el único desarrollo del ferrocarril de mercancías, hay que seguir trabajando para mejorar la infraestructura, ofrecer soluciones que compensen las rampas que presenta nuestra orografía, asegurarnos de que los cánones de las líneas de ancho estándar no se conviertan en dispendios y, sobre todo, impulsando con ayudas, por lo menos en el corto plazo.

Andrés Hurtado

Probablemente sí. Serán la revolución en el transporte de mercancías como en su día lo fue la alta velocidad en viajeros. Otra cosa será el mantener unos precios competitivos. Muchos piensan que el transporte de futuro es el comodal con contenedores. Las autopistas ferroviarias, tal y como se están constituyendo ahora, tienen la ventaja de que no precisan inversión por parte de la empresa de carretera. Pero no tiene sentido transportar los ejes con las ruedas. Teniendo esto en cuenta, el transporte de futuro será el se afecte en contenedores.

Ismael Bando Obeso

Las autopistas ferroviarias son de gran interés para el desarrollo de transporte de mercancías de la carretera al ferrocarril y las transportistas de carretera le están desafiando y apoyando. Es un tema que siempre comparto con el sector marítimo, se hace muchos años.

**ANTONIO
PÉREZ MILLÁN**
Presidente
UNEC



**"EL INCENTIVO
NO DEBERÍA
LIMITARSE
A LA OFERTA"**

**MAIJA
TENA**

Directora de Logística
y Transporte
AECTEC



"LA SOSTENIBILIDAD YA NO ES OPCIONAL"

Cuando arrancó, a principios de los años 70, el servicio Barcelona-Génova fue complicado al lanzamiento y al desarrollo, pues los transportistas de carretera tenían que montar un nuevo sistema de logística para los envíos con Italia, que estaban acostumbrados a cargar en el cliente de origen y descargar en el de destino sin más complicaciones. En el momento había que organizar los cargos entre España e Italia, los acarreos en origen, los embarques, los acarreos en destino y los cargos de vuelta con las mismas complicaciones. Pero los servicios mantenían sus precios, servicios y buenos resultados, y poco a poco mejoraron. Cuarenta años después, el 40 por ciento de las mercancías entre ambos países se transportan a través de autopistas del mar. Los transportistas de carretera llevan los barcos con sus camiones. Si hubiera un coste superior a la carretera no se hubiera desarrollado nunca. Al final, todo es cuestión de coste y servicio.

En el Canal Sotomartínez se ha desarrollado el sistema de autopistas del mar con servicios estables y precios competitivos. En el Atlántico-Cantábrico, se está en ello.

Considero que las autopistas ferroviarias van a sufrir un desarrollo parecido, siempre que el coste sea menor que el de la carretera y el servicio similar. De lo contrario, será un fracaso.

Hay que hacer muy bien los números, pues hay que tener en cuenta que esas mismas cargas se pueden transportar también en contenedores o cajas móviles, que van 3 o 4 toneladas menos que los semirremolques y llevan más carga pesa. Por otra parte, en las terminales cada vez hay más problemas de espacio y los semirremolques no se pueden superponer y los contenedores sí. También hay que tener en cuenta la modificación de las masas y dimensiones de los camiones, que incrementan la complejidad del transporte por carretera y ponen más dificultades al sistema de autopistas ferroviarias.

Armando Aguiló

La puesta en marcha de servicios de autopistas ferroviarias es una de las iniciativas que figura en el Plan Estratégico de Adif para el impulso del transporte ferroviario de mercancías. Junto con los inversiones en las terminales intermodales, la construcción de vías de apartado que permitan la circulación de trenes con una longitud de 740 metros, las mejoras de las conexiones con los puertos y la digitalización, los ser-

vidos de autopistas ferroviarias deben proporcionar un aumento significativo de la cuota del mercado intermodal.

Armando Pérez Millán

Las autopistas ferroviarias generan grandes expectativas, pero aún deben demostrar su eficacia, sobre todo en el



modelo "remolcante". Para que funcionen, será clave que las empresas ferroviarias y los operadores logísticos negocien de carga estable con cada cliente, garantizando así la sostenibilidad económica de los servicios.

Marta Tena

Las autopistas ferroviarias son la principal palanca de transformación del transporte de mercancías en España y una oportunidad real para avanzar hacia una logística más eficiente, intermodal y sostenible. No obstante, su éxito dependerá de medidas que refuercen la fiabilidad del servicio, amplíen los "incentivos" a todas las empresas, mejoren las infraestructuras de intercambio y garanticen profesionales para los tramos inicial y final de la cadena logística.

Para los operadores ferroviarios, representan una evolución tecnológica; para los cargadores, si se implementan correctamente, puedan suponer una verdadera revolución del modelo logístico.

Ismael Antonio Sebastián

Por supuesto. Las autopistas ferroviarias están llamadas a revolucionar el negocio intermodal en España, pero no solo el negocio intermodal, sino que están llamadas a marcar un punto de inflexión en el tema de la movilidad de la mercancía, tanto a llamada del gran comercio, en toda España. Es de-

de, nosotros tenemos miles de camiones que hacen miles de kilómetros que puedan realizar parte o gran parte de sus trayectos montados sobre vagones de ferrocarril y por lo tanto ahorrar muchos costes estamos a la sociedad española. Ya no estoy hablando solo de la problemática que podamos tener en relación a la falta de conductores en España, ni del aumento del precio de los

combustibles, ni de que más tarde o más temprano, al igual que en el resto de países europeos, llegue la electrificación o el pago por uso, sino de que las autopistas ferroviarias son el medio económico social de mejor productividad para todos estos transportes. Ahora hay 26 proyectos y pronto podremos estar hablando de 35, algunos de los cuales ya se ha anunciado su continuidad. Es

el caso de la autopista ferroviaria entre Madrid y Valencia, que se va a prolongar ya hasta Mérida y muy próximamente hasta Portugal o la autopista ferroviaria entre Rueda y Córdoba, que también dentro de muy poco va a engastar con un proyecto piloto importante. Las autopistas ya no están llamadas a revolucionar el futuro, sino que han revolucionado el presente y cada vez están más presentes en nuestros transportes.

Alonso Estela

No cabe duda de que el futuro pasa por el transporte intermodal y las autopistas ferroviarias. Aunque se está avanzando en algunas líneas, creo que queda muchísimo por hacer, y el desarrollo es extremadamente lento. Además de mejorar las

infraestructuras es importantísimo flexibilizar en paralelo el servicio. Ambos aspectos tienen bastante capacidad de mejora.

Óscar Maljon

No lo creo, porque no existe por parte de los políticos una apuesta clara para proyectos a largo plazo.

JOSÉ ANTONIO SEBASTIÁN

Comisionado
Exterior ATLANTIA



"EL IMPACTO DE LAS OBRAS HA SIDO EL ESPERADO"

Las inversiones que suponen la puesta en marcha real de todos estos proyectos necesitan un apoyo claro de instituciones de todos los estamentos (locales, regionales y nacionales) que no pasen, en ningún momento, estar por la labor de colaborar en estos temas. La magnitud de las inversiones a jugar en juego y la historia reciente no me incitan al optimismo.

David Ledesma

En duda, las autopistas ferroviarias representan una evolución clara del transporte intermodal en España. Permiten combinar la flexibilidad del camión con la eficiencia y sostenibilidad del tren. Se desarrollan, junto con la apertura de nuevos corredores internacionales, puede multiplicar la cuota modal ferroviaria. Sin embargo, su éxito dependerá también de la coordinación entre terminales, operadores y administraciones, así como de la digitalización y la interoperabilidad entre redes.

Álvaro Vázquez

En estos momentos, hay una gran demanda por el transporte intermodal. Se ha visto el impacto de dicho con la apertura de la autopista ferroviaria Madrid-Valencia y en los próximos años veremos más casos de estos con la apertura próxima de la autopista Algeciras-Madrid-Zaragoza y sus conexiones a Trén y Júcar.

Eso es seguro de que las autopistas ferroviarias serán un éxito en España y cambiará el rostro del transporte en los próximos años.

OPINIÓN 17 de febrero de 2023



Entrenamiento de la red ferroviaria.

synergy.

Conexiones

ferroviarias diarias

Servicios logísticos

Tren | Camión | Almacén

ENCUESTA | VERTICES DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL EN ESPAÑA

veremos en la página 26

Juan Manuel Martínez Morán

Yo diría que van a revolucionar el negocio intermodal global, no sólo en España si no en toda Europa. Por fin, en este país nos hemos puesto en marcha para actuar y modificar los patrones clásicos de transporte. Como todo gran cambio, y como pasa en la química, han hecho falta un combustible, un acelerante y una chispa y esta última tiene nombre y apellidos. Y hay que agradecerle, porque la historia lo recuerda.

El transporte intermodal de mercancías, particularmente el ferroviario, hoy la economía de una manera, y estoy seguro de que en tan solo cinco años no lo recomendaré.

Ramón Vázquez

Sin ninguna duda. Lo tengo preguntado desde hace años y me alegro mucho de que ahora, por primera vez, se nos haga caso. Es el transporte de carretera quien, con sus equipos (semirremolques) realiza esta operación subyugando al tren y dando satisfacción a su cliente en los criterios de sostenibilidad ambiental, pero sobre todo, económica y social. En fin, no será sorpresivo.

Ignacio Balboa

Las autogías ferroviarias deberían ser esa revolución que ayude a que los transportistas se suban al tren. En mi opinión, ellos tienen el protagonismo porque son los que quedan obsoletos cuando, por esa vía que deberían ser los que más se benefician de las mismas. El mundo del transporte, tan esencial para todo, pero a la vez muchas veces tan vilipendiado y maltratado, debe de ser el protagonista del cambio y poder seguir realizando su actividad. El tren y el camión son actividades complementarias y no antagonistas.

Gregorio Urzila

Las autogías ferroviarias son, sin duda, una oportunidad estratégica para el desarrollo del transporte intermodal en España. Se debe depender de que exista una coherencia regulatoria, una infraestructura adecuada y una verdadera colaboración público-privada. Distintos de mayor tránsito con grandes capacidades de carga.

Proyectos como Algeciras-Madrid-Barcelona pueden marcar un punto de inflexión. Solo si se garantiza capacidad suficiente, interoperabilidad real y competitividad en costes. Si esas condiciones se cumplen, sí podríamos hablar de una auténtica transformación del negocio intermodal en los próximos años.

Josep Vicent Ruiz

Las autogías ferroviarias representan al modelo perfecto a transformar la relación entre dos medios de transporte tradicionalmente considerados antagonistas, mostrando que, en realidad, pueden operar en perfecta simbiosis. Más que una revolución, están impulsando un cambio de paradigma que orienta la logística hacia un enfoque de verdadera multimodalidad, tal como se amenderá en los próximos años. Ejemplo como la conexión Madrid-Valencia han demostrado que se trata de una de las iniciativas más relevantes para el desarrollo del transporte intermodal en España. Los proyectos actualmente en estudio por Adif reflejan una apuesta firme por esta modalidad, que permitirá mejorar la eficiencia de la cadena logística y reducir el impacto ambiental del transporte de mercancías.

La nueva ley de movilidad también lo impulsa, en la disposición adicional novena, la implementación de autogías ferroviarias en corredores estratégicos del territorio español. Se elaborará un plan o programa de autogías ferroviarias en aquellos corredores donde sea viable y exista interés empresarial para su desarrollo, basándose para establecer la viabilidad de estas infraestructuras.

» ¿LA SOSTENIBILIDAD Y LA ESCASEZ DE CONDUCTORES SERÁN CLAVES PARA EL IMPULSO DEFINITIVO DEL FERROCARRIL DE MERCANCÍAS EN LOS PRÓXIMOS AÑOS?

Néstor Garrido

Estos dos factores son parte del motivo por el que tenemos que mirar al ferrocarril, pero no son motivos de cambio por sí solos. El transporte, los clientes y los cargadores deben tener suficiente información e incentivos para reorganizarse sus cadenas logísticas y todos los que estamos dentro de este sistema tenemos que hacer una labor, por un lado, de divulgación y, por otro, de análisis conjunto que identifique qué tráfico son interesantes para subirse al tren. No en todas las cadenas logísticas encaja el ferrocarril, pero encaja en muchas más de las que está implementado actualmente.

Juan González

Sin duda, ambos factores obligan al establecimiento de soluciones de naturaleza intermodal que cumplan los requisitos medioambientales previstos en la reducción de emisiones para el 2030 y de forma más ambiciosa para el 2050, al tiempo que la escasez de conductores no puede ser justificación de un retroceso en la capacidad de carga que el comercio internacional demanda en ce-

ALFONSO ESCAY
DIRECTOR DE LOGÍSTICA
Vanderweijer Iberia



"CADA TREN CANCELADO NOS OBLIGA A BUSCAR ALTERNATIVAS"

OLIVER WALLEAN
Plant Supply Chain & Customer Connectivity Manager
Adfesa España



"EL TREN NO TIENE LA VERSATILIDAD DEL CAMIÓN"

la mercancía. En este segundo capítulo, es importante resaltar que, la capacidad total generada en multimodalidad marítima y ferroviaria combinada, una vez se comienza el proceso de homologación como autogías ferroviarias de los principales corredores, no será capaz de absorber la demanda de transporte internacional de mercancía que una posible reactivación económica y el crecimiento marcado internacional de Marruecos hacia la UE demande en el futuro.

España es hoy un país que ha incrementado el peso del PIB en la exportación de sus empresas y necesita garantizar soluciones en capacidad y rapidez que garanticen la satisfacción de sus clientes europeos y en el Reino Unido en la confianza de recibir el suministro contratado.

Petros Papaghiannidis

La falta de conductores es un problema coyuntural, pero el verdadero reto está en hacer que el transporte ferroviario sea más fácil para el transportista, más fiable y más económico.

El ferrocarril a veces sufre una mala imagen entre los transportistas, debido a su complejidad y a la multiplicidad de normas regulatorias. Debemos ser capaces de ofrecer soluciones eficientes y sencillas que faciliten su elección.

Carlos Cordero

Sí, como ya ha mencionado en la pasada edición.

Flore Antequera

Si bien es cierto que un conductor de larga distancia puede hacer dos operaciones a la semana, un chófer que trabaja como acarrador intermodal puede realizar diez operaciones en el mismo tiempo, es decir, cinco veces más. Esto no quiere decir en absoluto que automáticamente la empresa que se queda un conductor se suba al tren. Tiene que existir un servicio adecuado a sus ritmos, tiene que tener la flota adecuada, las frecuencias de salida y un largo etc.

En cuanto a la sostenibilidad, para mí es una clave. Ahora bien, queda mucho por hacer de sostenibilidad, resiliencia y otros conceptos exigentes... pero el tren existe desde antes de los camiones y nunca fue un objeto de deseo hasta que aportó ventajas funcionales y operativas convirtiéndose en una necesidad y una válida alternativa.

Juan Castillejo

Pensar que el desarrollo del ferrocarril se producirá de forma automática debido a la escasez de conductores y la exigencia de una mayor sostenibilidad medioambiental es un error. Es cierto que esas cuestiones pueden ayudar, pe-

es imprescindible que el sistema sea competitivo desde el punto de vista económico, de lo contrario, lo que ocurrirá será que toda nuestra industria se ve a ver perjudicada en relación a otros países que hayan tomado políticas más acertadas.

Siempre ha defendido que las medidas que perjudican la competitividad del transporte por carretera no ayudan por sí solas al ferrocarril, solo están competitividad a nuestra estructura productiva, en especial teniendo en cuenta la situación periférica de España con respecto a Europa.

Andrés Heriberto

No cabe duda de que son problemas que se le presentan a la carretera, pero dada la agilidad de esta para adaptarse a las necesidades de los clientes, será difícil la competencia del ferrocarril, aún apoyado de los clientes.

José Ramón Obeso

Vengo del transporte marítimo (CEO de Mafarinter) y siempre tenemos problemas de tripulaciones. Los trabajadores que deben permanecer mucho tiempo fuera de casa con planes difíciles de cubrir. Las autopistas ferroviarias algo pueden solucionar, pero hay que tener en cuenta que por las fronteras con Francia, por Irán y por La Junguera, pasan 20.000 camiones diarios. Es un hecho pensar que se podrá pasar al tren un 10 por ciento.

Creo que hay que usar todas las posibilidades y, además de las autopistas del mar y autopistas ferroviarias, hay que contratar conductores extranjeros, que hay que preparar en sus países de origen.

DANIEL LEMMETEN

Director general
Despacho Linconcha
VMA, Larry Post
y Montano Cargo



**"LAS OBRAS
EN LA RED
SON UNA
OPORTUNIDAD
HISTÓRICA"**

Antonio Aguilar

Junto a las acciones enumeradas en el apartado anterior, sostenibilidad y escasez de conductores serán palancas para impulsar el transporte ferroviario de mercancías. De hecho, y especialmente en el caso de las autopistas ferroviarias, son los dos motivos que han conseguido que la tradicional relación de competencia entre el transporte ferroviario y el de la carretera se haya transformado en una relación basada en la colaboración entre ambos modos de transporte.

Antonio Pérez Millán

Sin duda, la sostenibilidad y, especialmente, la escasez de conductores en el transporte por carretera van a ser factores determinantes para el impulso definitivo del ferrocarril de mercancías. De hecho, ya estamos viendo un acercamiento progresivo de cargadores y transportistas hacia soluciones intermodales.

María Tena

Sostenibilidad y escasez de conductores son motores directos de migración modal. La sostenibilidad ya no es opcional; es una exigencia de negocio. Programas como Leon & Green ayudan a las empresas a reducir su huella de carbono, y el ferrocarril, especialmente en larga distancia, puede emitir hasta cinco veces menos CO2 que la carretera, consolidándose como un aliado estratégico para cumplir objetivos ESG y ganar competitividad.

En cuanto a la escasez de conductores, el estudio Perspectivas para la logística 2023 de AECOC revela que el 97 por ciento de las empresas de gran con-

trato considera este factor determinante en el momento de tomar logísticas, y el 73 por ciento lo señala como el principal riesgo para la cadena de suministro. Integrar al tren en los planes de transporte permite absorber parte del crecimiento de la demanda, reducir la presión sobre la carretera y reforzar la resiliencia logística frente a la escasez de conductores y la escalada de costes operativos.

José Antonio Salazar

Es uno de los factores. No es el único. Se está hablando mucho de la falta de conductores desde hace años y no veo que la cadena de suministro, en estos momentos, haya tenido problemas de abastecimiento de ningún tipo. Con lo cual, el problema de los conductores, hasta ahora un problema de relevo generacional, también lo es de costes. Los conductores tienen unos sueldos relativamente ajustados y ahora se le suma la edad media de esos conductores y el hecho de que no tienen las mejores condiciones laborales. Además, no hay un relevo generacional, lo que va a generar en los próximos años una falta de conductores. Se ha intentado cubrir con conductores de otros países, primero de Europa del Este, después del norte de África, posteriormente de países latinoamericanos, pero, al final, una escasez hace que se tengan que desarrollar el resto de modos. El ferrocarril ya venía pagando fuerte en los últimos años. No es una cuestión de que ahora sea la escasez de conductores el único de los aspectos que solucionas. Es un elemento, un aspecto más, un ele-

OPINIÓN 3 de febrero 2023

Bilbao PORT

Compromiso
Hacer del transporte marítimo una alternativa eficiente y más sostenible.

Logística
EPA
Bilbao
Bilbao

ENCUESTA | **DEBATES DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL EN ESPAÑA**

(ver el resto de la página 17)

mucho más que suma y que, por lo tanto, hará que el ferrocarril necesite de esas autogéneas ferroviarias o de esos transportes combinados, multimodales, sinbimodales, como le queramos llamar, que hacen que el ferrocarril esté llamado a protagonizar los transportes masivos del siglo XXI en esta segunda parte de la primera mitad del siglo.

Alfonso Esteban

Sin ninguna duda. Actualmente ya comenzamos a palmar la creación de conductores, algo que se agremia en los años venideros. Impulsados además por la sostenibilidad, el paso al transporte por ferrocarril es ineludible. Otra cosa será el ritmo al que se haga. Creo que será más lento del que deseamos.

Olivier Méjean

Lo vemos claro todos los profesionales de la logística. Ahora, toca que lo vean claro las administraciones para apoyar definitivamente en esta senda y apoyar soluciones a la muy próxima sociedad de consumidores. De momento, parece que seguimos en la senda de dejar circular en Europa libremente a todos los transportistas y a medio plazo, veremos que esta patria no soluciona nada, sino que es un "plan para hoy y también para mañana".

Daniel Labeyrie

Si, ambas facturas serán absolutamente determinantes. Por un lado, la presión constante por alcanzar los objetivos medioambientales -tanto nacionales como europeos- coloca al ferrocarril como una alternativa cada vez más estratégica frente al transporte por carretera. Por otro lado, la escasez de conductores de camión en España constituye un riesgo real y estructural: según datos recientes, el 50 por ciento de los conductores de transporte por carretera supera los 55 años. Este cifra pone de manifiesto un claro problema de relevo generacional que puede comprometer la competitividad de la carretera, y en consecuencia, favorecer al ferrocarril como modo más estable y menos dependiente de ese factor humano crítico.

Aitor Vitorica

El sector del transporte va está cambiando actualmente por la escasez de conductores y, por supuesto, porque los cargadores están tratando de utilizar modos de transporte más sostenibles. Esto impulsará en los próximos años al tráfico ferroviario y también las autogéneas ferroviarias que se van a incrementar de forma exponencial.

JOSE VITORICA

Director general
Logística



**"ES NECESARIO
IMPLICAR
A TODOS LOS
ACTORES"**

JOSE VITORICA

JUAN MANUEL MARTÍNEZ MERAS
Presidente
AET



**"LAS AAF VAN
A REVOLUCIONAR EL
INTERMODAL"**

JUAN MANUEL MARTÍNEZ MERAS

Juan Manuel Martínez Meras

Si, la escasez de profesionales es uno de los ingredientes o catalizadores más fuertes, pero no el único. Lo que ocurre con esta es que seguirá presente por mucho tiempo, no la veo una solución real, no desaparecerá en mucho tiempo. Eso es clave para buscar alternativas viables, como por ejemplo utilizar masivamente las autogéneas ferroviarias.

Ramón Yáñez

Es un aspecto más a considerar, pero lo verdaderamente importante es la colaboración entre todos los actores que deben estar involucrados: Gobiernos, transportistas de carretera, operadores ferroviarios, fabricantes de material, gestores de infraestructuras lineales y nodales y Administración que la fomente y motive.

Igorio Balaster

En cuanto a la sostenibilidad, ya llevamos tiempo con ella y no creo que sea un elemento tan determinante a la hora de la elección del modo de transporte. Si el territorio no es viable, predecible y económicamente competitivo va a seguir teniendo muchas dificultades para competir con la carretera. Sin duda alguna tiene que crecer su participación, pero me gustaría que fuera por méritos propios y no por ayudas o subsidios de otros modos de transporte. El que llega por necesidad, pierde por obligación.

Gregorio Urdila

Sin duda. Ambas facturas serán determinantes. Por un lado, la presión regulatoria y social hacia una logística más sostenible está impulsando al ferrocarril. Por otro, nos enfrentamos a una escasez de maquinistas cualificados, que ya es un problema estructural para el sector.

A medida que la demanda de servicios aumenta, la disponibilidad de maquinistas será crítica para garantizar la continuidad operativa. Por eso es fundamental reforzar la formación, agilizar las habilitaciones y atraer nuevo talento al sector. Si no se actúa con decisión, el crecimiento del ferrocarril se verá limitado por la falta de personal, a pesar de ser la alternativa más eficiente, segura y sostenible para el transporte de media y larga distancia.

Jaime Vicens Ruiz

Cada vez resulta más difícil encontrar

camioneros dispuestos a asumir las duras condiciones de los viajes interregionales o de larga distancia, en un contexto donde la calidad de vida que ofrece este trabajo ya no responde a las aspiraciones actuales. Esta situación, sin embargo, puede reconfigurar hacia una mayor demanda de conductores para la última milla, un ámbito más atractivo y comparable con una mejor compensación, lo que podría servir parcialmente la escasez existente. En paralelo, la sostenibilidad -como uno de los ejes de los Objetivos 2030- ofrece al ferrocarril la oportunidad de situarse a la vanguardia de los modos de transporte más comprometidos con la reducción de la huella de carbono, contribuyendo además a mejorar la seguridad vial al retirar camiones de las carreteras y fomentar una movilidad urbana e interurbana más eficiente y responsable. En este nuevo escenario, las políticas de sostenibilidad, tanto nacionales como europeas, consolidan al ferrocarril como el modo de transporte más sostenible y la alternativa menos contaminante, llamado a desempeñar un papel protagonista dentro del modelo de movilidad del futuro, consiguiendo de forma equilibrada al transporte por carretera.



El impulso del ferrocarril debe llegar de la mano de la carretera, como ya ha comenzado con las autogéneas ferroviarias y la sinbimodalidad. Pero también desde el Gobierno se la va impulsando con otras medidas, como la de establecer e implementar un sistema de bonificaciones en los cánones ferroviarios para el tráfico de mercancías con el objeto de impulsar el camino modal de la carretera al ferrocarril. Estas bonificaciones serán aplicables durante un período mínimo de cinco años, y tendrán en especial consideración a aquellos ser-

ción de mercancías que circulan por líneas tipo A, de mejores prestaciones, pero que también presentan vórtices más altos. En cualquier caso, en las zonas transfronterizas con Francia son también especialmente estratégicas, tanto por nuestras exportaciones como por la necesidad de salvar los problemas transfronterizos en los que tanto Europa como la Comisión Europea.

» ¿VE PROBABLE QUE LOS CARGADORES TENGAN QUE ACABAR PAGANDO PENALIZACIONES EN UN FUTURO PRÓXIMO POR NO UTILIZAR EL TRANSPORTE FERROVIARIO, COMO YA SUCEDÉ CON EL IMPUESTO ESPECIAL SOBRE LOS ENVASES DE PLÁSTICO? ¿CÓMO LO VALORA?

Norberto Garrido

Es un entorno hiperregulado como el que vivimos y lo veo perfectamente factible, aunque no me atrevo a valorar con qué probabilidad. No creo en las penalizaciones, sino en los incentivos. El ferrocarril tiene que ser atractivo porque tiene muchos factores que lo hacen atractivo. Obligar a las empresas a mover su tren con penalizaciones seguramente derive en un aumento de costes que acabará pagando el consumidor final de una u otra manera, por lo que no creo que sea efectivo para in-

crementar realmente el tráfico de mercancías por ferrocarril.

Jaime González

No lo vemos probable, no tiene sentido penalizar directamente a los cargadores con una nueva tasa por no utilizar un determinado modo de transporte, más bien se debería invertir y trabajar de la mejor forma posible para que dispongan de soluciones que les permitan disfrutar de la máxima eficiencia posible aplicada en sus cadenas de suministro y distribución. En cualquier caso, la realidad impide en el sector de transporte por carretera en la Unión Europea pensar que los cargadores seguirán recibiendo malas noticias ante el incremento de la presión fiscal en el sector, por la superación que se tiene que realizar del incremento de este tipo de costes en el precio final del servicio.

Pablo Papaghiannidis

No vemos en un impulso ecológico de carácter punitivo. Si el ferrocarril ofrece flotas, rápidas y competitivas, los cargadores se orientarán de manera natural hacia este modo de transporte, sin necesidad de imponer sanciones. Además, muchas empresas de transporte atraviesan actualmente una situación financiera delicada, en un contexto geopolítico complejo. No sería el momento adecuado para debilitar aún más al sector.

Carlos García

No me gustan las penalizaciones u obligatorias, puesto que perjudican a la eficiencia de las opciones beneficiadas. Hay que considerar que ya está prevista la aplicación del sistema ETS para los combustibles, que cargarán las emisiones de los nuevos vehículos. Podemos considerar este mecanismo un incentivo al cambio modal. No obstante, hay que plantearse qué ocurre cuando los camiones sean eléctricos o los combustibles sean nuevos en carbono. En ese momento, el argumento de las emisiones no justificará ninguna obligación de cambio modal al ferrocarril. Entonces es cuando las condiciones laborales de conductores, la eficiencia de las operaciones de cambio modal en las estaciones, y aspectos como la congestión estructural deberían mantener la fricción ferroviaria del transporte de mercancías.

En cualquier caso, el argumento de las emisiones no justificará ninguna obligación de cambio modal al ferrocarril. Entonces es cuando las condiciones laborales de conductores, la eficiencia de las operaciones de cambio modal en las estaciones, y aspectos como la congestión estructural deberían mantener la fricción ferroviaria del transporte de mercancías.

Pere Aragall

Tengo una certeza: todas las empresas son buenas para sancionar y quitar di-

nos de los bolsillos de los ciudadanos y de las empresas. Me parece idóneo ligar una penalización a la no utilización del ferrocarril cuando esta opción depende de la libertad de elección del usuario, de la competitividad y de lo bien que funciona un servicio. Esta supuesta medida tiene un aire algo soviético... La cruda realidad es que el Estado le interesa controlar y cobrar, cuanto más mejor y de cualquier manera. Es probable que quien elabora estas sanciones no sabe distinguir una furgoneta de un megacarro. En fin.

Juan Castillejo

No me atrevo a prohibir sobre ello, ni tampoco quiero dar ideas que puedan aumentar la voracidad de nuestra Administración, pero lo que sí parece que vamos a tener más pronto que tarde serán los famosos Certificados de Ahorro Energético (CAE) que deberán adquirir las empresas que no demuestren las mejoras que realizan en materia energética. De todos modos, opino que el modo en que se está planteando debería incluir como uno de los temas fundamentales el uso del ferrocarril y, hasta donde yo sé, no se está contemplando, se centra más en el uso de vehículos eléctricos, más eficientes o sistemas de telemetría para comprobar la eficiencia de la conducción. Yo me pregunto: cuando se va a considerar el uso del ferrocarril como tema principal para la obtención de los certificados de ahorro energético?

Andrés Heredia

Los sistemas basados en prohibiciones no me gustan, pero sí sirven para aumentar la cuota de participación del ferrocarril en el transporte de mercancías mejorando esas tarifas en cuanto al coste social que producirán.

José Ramón Olmos

No parece una barbaridad. No creo que en España se llegue a meter el no usar el ferrocarril. Como mucho, se incentivará el modo de transporte que el Gobierno le interesa. Pagarán a impuestos la utilización de carreteras (peajes), elevarán aún más los impuestos sobre el combustible (ya es más del 30 por ciento)...

Antonio Aguilar

Entre a la mente hacia la internalización de los costes externos del transporte por parte de cargadores y operadores, el transporte ferroviario de mercancías, especialmente cuando se realiza con tracción eléctrica, supone una gran ventaja competitiva para las empresas cargadoras y, con las mejoras que se están llevando a cabo en la infraestructura ferroviaria, lo será aún

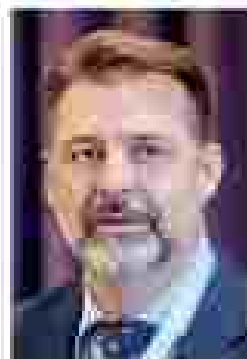
JAMÓN VÁZQUEZ
Presidente
ACTE



“LA CLAVE ES LA COLABORACIÓN, NO LA IMPOSICIÓN”

IGNACIO BALLETÍN

Director general
Unifreight Spain Logistics



“EL TREN Y EL CAMIÓN SON COMPLEMENTARIOS”

JOSE RAMÓN OLMO

Presidente
Asociación Española de
Transporte de Mercancías



Unifreight Acte en la terminal multimodal de Amber-Weiss.

ENCUESTA | PEROS DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL EN ESPAÑA

Veremos en la página 76

más en los próximos años.

Antonio Pérez Millán

Nó, en absoluto. Sería un error grave plantear penalizaciones por no utilizar el ferrocarril. Las empresas deben optar por el modo más eficiente según sus necesidades, no por imposición. Sin embargo, viendo el rumbo de algunas decisiones políticas recientes, no puede descartarse del todo que se propongan medidas de ese tipo.

María Irujo

Antes de hablar de penalizaciones debéis existir condiciones de mercado reales. Penalizar el transporte por carretera cuando el ferrocarril aún no ofrece fiabilidad, capacidad y estabilidad sería, en la práctica, castigar la competitividad y poner en riesgo la eficiencia de la cadena de suministro.

Si el tren se consolida como una alternativa madura y fiable, es probable que surjan este tipo de medidas, en línea con la presión regulatoria y climática en Europa: quien contamina más, pagará más. Por ello, cualquier iniciativa de este tipo debe implementarse en el momento adecuado y en colaboración con el sector, para garantizar una transición ordenada que combine planificación, realidad operativa y competitividad industrial.

José Antonio Sebastián

Las penalizaciones en negativo no suelen funcionar bien. Al contrario, lo que suele funcionar bien son las tasas. Vero más fácil que la Unión Europea obligue al pago de tasas por uso de las infraestructuras que unos impuestos especiales por no usarlas. Los impuestos en negativo no funcionan bien, el impuesto es por utilizar, por acceder, verás más que las penalizaciones a las empresas cargadoras sean por la utilización de la carretera y no por no utilizar el ferrocarril.

Alfonso Esteban

Sería una mala medida, pero muy probablemente sea así. Sería una pena que el convencimiento de la utilización del ferrocarril venga vía penalizaciones y no porque disfrutemos de unas infraestructuras y un servicio acordes a las necesidades. No obstante, no debemos olvidar que siempre la mayoría de estos impuestos adicionales acaban siendo transferidos al cliente final.

Olivier Majeau

Es muy complicado tomar esta decisión para todas las empresas cargadoras. El ferrocarril no tiene la flexibilidad ni la versatilidad que ofrece el transporte

por carretera. Además, la red ferroviaria, aunque creo que suficientemente atendida, no está en condiciones de ofrecer los servicios necesarios a pensarse como alternativa al camión.

Daniel Lubertus

Es una posibilidad que se está debatiendo en distintos países europeos. Más que penalizar, lo ideal sería transformar la transición hacia modos más sostenibles. Las empresas necesitan opciones viables y competitivas para cambiar. Si el sistema ferroviario ofrece capacidad, fiabilidad y precios adecuados, las propias dinámicas del mercado favorecerán ese cambio sin necesidad de medidas coercitivas.

Alan Varon

En las cadenas logísticas existen muchos actores y, por supuesto, cada vez son más exigentes con los modelos sostenibles de reducción de emisiones. Esto va a conllevar a utilizar modelos de transporte cada vez más limpios y con menos emisiones y, por supuesto, va a penalizar al que no los utiliza.

No es una cuestión de diseño ni impuestos, sino de seguir los nuevos modelos de mercado, y, seguramente, el que no se actualiza quedará fuera.

Juan Manuel Martínez Moure

No me cabe duda de que será así. Quédate no tanto por no utilizar el tren, sino por no mejorar a sistemas de transporte mucho más eficientes y sostenibles, y el ferrocarril es un caso claro. Como digo habitualmente, no me gustan las prohibiciones ni las imposiciones, pero es que en este ecosistema en el que nos ha tocado vivir, y me refiero a Europa, ya estamos muy acostumbrados a las imposiciones y a las prohibiciones, así que, qué más da que nos guste o no, pasará. Si no, echamos un vistazo al pasado reciente, impuestos de las botellas, impuestos a todo (plásticos, bebidas azucaradas...), lo no parar.

Ramón Vázquez

Es una barbaridad y sería un retroceso tan grande que nos volvería a llevar al 'caos de la independencia' aplicado muchos años a los transportistas de carretera, cuyos trayectos coincidían con otro de Santa, y que provocaron una competencia de la que el ferrocarril salió claramente perjudicado, reduciendo su cuota modal a casi insignificante. Si se vuelve a reglamentar, prometo que el ferrocarril de mercancías no será. La única clave es la colaboración, no la imposición.

Ignacio Ballarín

Espero por el bien de todos que no. To-

CEPES
CAPES
UNILE
CE
CEPSA



"LAS AAF SON, SIN DUDA, UNA OPORTUNIDAD ESTRATÉGICA"

JOSEP VICENT RIVERA
 Comisionado
 General
 del Ministerio



"EL IMPULSO DEL TREN DEBE LLEGAR DE LA CARRETERA"

dos son importantes que van tallando y están competitividad a las industrias o bien ninguna justificación. Como ya he dicho, con el potencial de competitividad de un ferrocarril por méritos propios, tras algunas mejoras y cambios de 'usos y costumbres' actuales. Si todo lo que podemos hacer para mejorar la cuota ferroviaria es penalizar la competencia (que no lo es realmente como decía) o forzar a través de tasas a los posibles usuarios sin esa necesaria mejora en su competitividad, el futuro del transporte en España será aún más complicado. Y no olvidemos que el transporte es esencial para el progreso y la vida diaria. Tenemos muy reciente en la memoria lo que ocurre cuando las cosas no llegan en tiempo y forma a los lineales de los supermercados o a las líneas de producción de las fábricas.

Ungaria Urbán

A corto plazo no lo veo probable, aunque el marco normativo europeo se está orientando hacia el principio de 'quien contamina paga', lo que podría desembocar en medidas de este tipo en los próximos años.

Desde CEPES creemos que el camino correcto no es penalizar, sino incentivar. Hay que definir los mecanismos de apoyo, aplicar una fiscalidad verde positiva y coordinar políticas de infraestructuras que hagan realmente competitivo al ferrocarril. Las penalizaciones sólo tendrían sentido si previamente se garantiza una red eficiente, fiable y con servicios adaptados a las necesidades reales de los cargadores. De lo contrario, se estaría castigando y penalizando a quienes no disponen de alternativas viables.

Josep Vicent Rivera

Lo ves complicado, quizás podría contemplarse una sanción para aquellos operadores que no ocupen los slots ferroviarios comprometidos o, alternativamente, una penalización vinculada a la reducción de emisiones de CO₂, lo cual tendría un sentido más alineado con los objetivos de sostenibilidad. No obstante, siempre resulta más eficaz tratarlos y convertir a los afectados de las ventajas del transporte ferroviario que recurrir a medidas punitivas. En este sentido, más que penalizaciones, la prioridad debería centrarse en fomentar medidas de estímulo que promuevan el uso del ferrocarril frente a otros modos de transporte. La experiencia demuestra que los incentivos generan resultados más sostenibles y duraderos que las acciones coercitivas, especialmente si se diseñan de forma gradual y se adaptan en el tiempo a la evolución del sector.



IMPULSANDO EL FUTURO DEL TRANSPORTE MULTIMODAL

2025 ha sido un año decisivo para la expansión internacional de **MEDWAY**.

Consolidamos nuevas rutas, reforzamos conexiones estratégicas y demostramos que la eficiencia, la sostenibilidad y las personas pueden avanzar en la misma dirección.

Seguimos apostando por un transporte más inteligente, competitivo y comprometido con el medio ambiente. Porque el futuro de la logística se mueve sobre raíles... y **MEDWAY** marca el rumbo.

MEDWAY. Liderando la multimodalidad sostenible en la Península Ibérica.

www.medway-iberia.com

El transporte ferroviario MEDWAY permite reducir las emisiones de CO₂ en un 70% comparativamente en comparación con el transporte por carretera.

70%
de CO₂

MEDWAY

Transporte & Logística

TRANSPORTE FERROVIARIO | EVOLUCIÓN DE TRÁFICOS EN ESPAÑA

UN MERCADO MÁS REPARTIDO

LOS COMPETIDORES DE RENFE MERCANCÍAS SIGUEN LIMANDO CUOTA DE MERCADO AL HISTÓRICO OPERADOR INCUMBENTE EN EL NEGOCIO FERROVIARIO DE MERCANCÍAS, EN UN CONTEXTO DE DESCENSO GENERALIZADO DE LOS TRÁFICOS POR EL IMPACTO DE LAS OBRAS EN LA RED

Las empresas ferroviarias competidoras de Renfe Mercancías mantienen la tendencia y siguen ganando terreno a la pública. Al cierre del pasado ejercicio 2024, la cuota de mercado de las privadas siguió incrementando distancias, un año después de protagonizar el primer sorpasso al operador estatal de la historia del negocio en España.

El ferrocarril de mercancías cerró el pasado ejercicio en España con un tráfico total de 8.896 millones de toneladas-kilómetro, lo que supuso un descenso del 7,36 por ciento. Las empresas ferroviarias privadas protagonizaron un movimiento de 4.993 millones de toneladas-kilómetro, lo que equivale a una cuota de mercado del 56,13 por ciento, mientras que Renfe



Mercancías alcanzó los 3.903 millones de toneladas-kilómetro, que representaban una cuota del 43,87 por ciento. Así lo constata el análisis realizado por Transportes XXI en base a los datos oficiales publicados por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y el Instituto Nacional de Estadística (INE).

Las empresas competidoras de la filial de mercancías de Renfe registraron un descenso en los volúmenes transportados en toneladas-kilómetro del 4,34 por ciento al pasado 2024, si bien incrementaron su cuota de mercado en 1,77 puntos porcentuales respecto a la pública, que se dejó por el camino al 10,95 por ciento de las toneladas-kilómetro transportadas un año atrás.

Las empresas ferroviarias privadas han ido elevando progresivamente su cuota de mercado hasta más que duplicar los 25 puntos de participación con que contaban en el negocio en España hace una década.

A su vez, el tráfico ferroviario en toneladas totales se situó el pasado año en 21.021 millones, lo que representó una caída del 7,44 por ciento. En este caso, la cuota de mercado está más equilibrada, puesto que las privadas alcanzan una participación del 50,6 por ciento en el mercado, frente al 49,4 por ciento de la pública.

Además, con los datos oficiales al cierre del primer semestre de 2025, la brecha en tráfico entre las empresas ferroviarias privadas y Renfe Mercancías siguió ampliándose. En concreto, los competidores del operador ferroviario público siguen su cuota de mercado de enero a junio de 2025 en el 64,1 por ciento, frente al 35,9 por ciento de Renfe Mercancías, siempre según el mencionado análisis realizado por este periódico.

El ferrocarril de mercancías alcanzó durante el primer semestre del año un tráfico de 4.754 millones de toneladas-kilómetro, lo que supuso un incremento del 5,08 por ciento respecto al mismo período del ejercicio anterior. Las empresas ferroviarias privadas movieron 3.193 millones de toneladas-kilómetro.



Impulsamos el desarrollo
económico del norte de Galicia

**Ferrol
Puerto**

Logística y transporte



Carga y descarga
de mercancías
Capacidad 14 millones
Operatividad 24h durante todo el año

24h



El negocio alcanzó una recuperación notable en el primer trimestre.

límite, mientras que la empresa ferroviaria pública alcanzó un volumen de 1.796 millones de toneladas-kilómetros.

Competencia

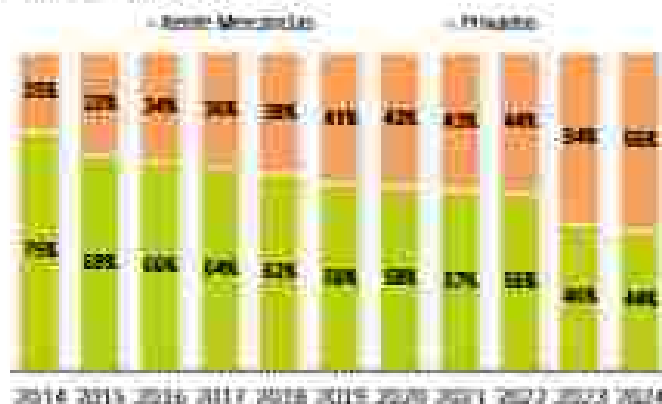
Renfe Mercancías sigue liderando los tráfico en toneladas-kilómetros al disparar los datos por compañías. Al cierre del segundo trimestre de 2024 y según datos de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), la política sumaba una cuota de mercado del 85,6 por ciento, medida en toneladas-kilómetros. Por detrás se situaban Captrain, con una cuota del 10,2 por ciento; Continental con el 11,15 por ciento; y Stacwáy con el 11,37 por ciento. El resto de los operadores sumaban conjuntamente el 17,37 por ciento, según los datos de la CNMC.

El mercado ferroviario de mercancías en España sigue, no obstante, a la expectativa de que se termine de concretar definitivamente la alianza entre Renfe Mercancías y Stacwáy, el operador logístico de la naviera MSC y a su vez propietario de la empresa ferroviaria Stacwáy. La suma de tráfico de Renfe Mercancías y su potencial socio Stacwáy convertiría al operador inmediato a una cuota casi mayoritaria en el mercado, con un 48,17 por ciento al cierre del primer trimestre de este año.

MÁS COMPETENCIA EN EL NEGOCIO

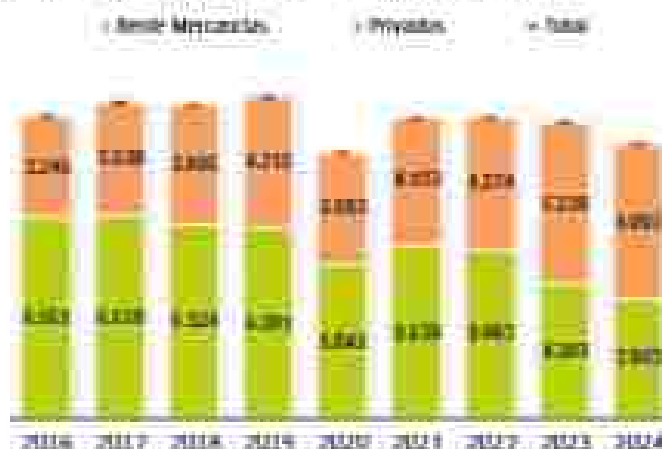
El negocio de mercancías en España es un mercado hipercompetitivo dominado por el operador público pero la tendencia marca un signo de apertura por más competidores.

EVOLUCIÓN CANTAS DE MERCADO



Basado en datos de toneladas-kilómetros. Fuente: CN y Ministerio de Transportes.

EVOLUCIÓN TRÁFICO EN EL FERROVIARIO DE MERCANCÍAS



Basado en datos de toneladas-kilómetros. Fuente: CN y Ministerio de Transportes.



INSPIRING RAIL
SOLUTIONS



TRANSPORTE DE MERCANCÍAS
POR FERROCARRIL



SERVICIOS EN TERMINALES



ESCUELA DE FORMACIÓN
DE MAQUINISTAS



www.captrain.es



Comercios Perforados y Cargas Pesadas aumentó el 50% la subvención al infraestructura ferroviaria y multimodal de la línea de mercancías de Cantabria.

MULTIMODALIDAD | PROGRAMA DE APOYO

SUBVENCIONES A TODO TREN

EL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE CONCEDE 11 MILLONES DE EUROS EN AYUDAS EUROPEAS PARA FINANCIAR DIEZ PROYECTOS DESTINADOS A FOMENTAR EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL, QUE MOVILIZARÁN CERCA DE 28 MILLONES DE EUROS

regulase el tren de mercancías en España tiene prioridad. La interoperabilidad ferroviaria, el fomento de la multimodalidad y la digitalización de servicios de transporte por ferrocarril se llevan más de cuatro de cada diez euros del presupuesto de la segunda convocatoria del Programa de Apoyo al Transporte Sostenible y Digital del Plan de Recuperación. En concreto, entre tres líneas, de las cinco contempladas, han conseguido cerca 11 millones de euros en ayudas, el 43 por ciento del total, para financiar diez proyectos que movilizarán cerca de 28 millones de euros.

Entre las actuaciones seleccionadas se incluye el desarrollo de infraestructura ferroviaria para el transporte eficiente de vehículos en Cataluña. Los trabajos, a cargo de la sociedad Estatal Acesa, costarán casi 4 millones de euros. La inversión asciende a 10,5 millones de euros.

En la resolución definitiva también destaca el proyecto de Talleres Alegría, que invertirá 7,4 millones

en el diseño y construcción de una terminal intermodal ferrocarril-carretera y tres vías de carga y descarga de 1.135 metros de longitud, con ancho ibérico y un tramo en ancho métrico en Oviedo (Asturias). Esta actuación cuenta con una subvención de cerca de 3 millones de euros.

La construcción de un apartadero por parte de Siderúrgica Española también tiene luz verde. El proyecto, con una inversión por obra superior a los 3,2 millones de euros, ha conseguido una ayuda de 1,3 millones de euros.

En el ámbito de la digitalización, destacan los

proyectos presentados por los operadores Servicios Telematras y Marítimos, con una subvención de 925.382 euros, Capraib Regalia (438.389 euros), Translogística Calina y Carra (384.999 euros) y Terminal de Contenedores de Miraflores (251.179 euros).

Segunda convocatoria

Las subvenciones, otorgadas en el marco del Programa de Apoyo al Transporte Sostenible y Digital del Plan de Recuperación, que suponen los 11,5 millones de euros, cofinanciarán, más del 50 por ciento del coste de los proyectos, que movilizarán hasta 40 millo-

43%

DE LAS AYUDAS
ESTÁN DIRIGIDAS A
IMPULSAR EL TREN DE
MERCANCÍAS

**LAS AYUDAS
COFINANCIARÁN
MÁS DEL 50% DE
LA INVERSIÓN**



nas de corto an inversio-
nes. Las actuaciones finan-
ciadas deberán estar efecti-
vamente implantadas el 31
de marzo del próximo año.

LAS ACTUACIONES DEBERÁN ESTAR LISTAS EL 31 DE MARZO DE 2026

El objetivo del Programa
de Apoyo al Transporte
Sostenible y Digital, que se
encuadra igualmente en la
Estrategia de Movilidad Se-
gura, Sostenible y Conecta-
da 2030, es mejorar la ope-
rativa y eficiencia del trans-
porte de mercancías y re-
equilibrar el reparto hacia
modos menos contaminan-
tes, principalmente el ferro-
carril.

También busca imple-
mentar en el transporte los
avances digitales y tecnoló-
gicos disponibles, además
de potenciar la seguridad y
sostenibilidad de la carrete-
ra y el transporte marítimo.

REEQUILIBRAR EL REPARTO MODAL

El Ministerio de Transportes, basándose en el total de los proyectos destinados
al fomento del transporte ferroviario de mercancías, que representa el 40%
del importe de 77,5 millones de euros.

ACTUACIÓN	COMPROMISO	FINANCIACIÓN
Transporte ferroviario	3.800.250	15.405.840
Tráfico de mercancías	2.544.673	2.430.000
Transporte de mercancías	1.306.250	2.306.250
Transporte de mercancías	380.300	2.475.400
Servicios de transporte y mercancías	450.300	1.012.300
Capacidad logística	400.300	5.010.000
Transporte de mercancías y carga	380.300	5.010.000
Wag y Construcción	380.300	5.010.000
Tráfico de mercancías de mercancías	300.300	5.010.000
Tráfico de mercancías	100.300	5.010.000
TOTAL ACTUACIONES FERROVIARIAS	11.044.354	27.872.400
TOTAL PROGRAMA	25.500.513	49.258.872

Tabla en euros. Fuente: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible

LA SEGUNDA
CONVOCATORIA
CONCEDE
25,5 MILLONES
EN AYUDAS

LIBERTIA[®]

Un equipo humano centrado en la
satisfacción del cliente y los transportistas.

LIBERTIA-LOGISTICA.COM

TRANSPORTE FERROVIARIO | POLÍTICAS DE APOYO

LOS 'ECOINCENTIVOS' CIERRAN CICLO

EL PROGRAMA DE AYUDAS A LA OFERTA FERROVIARIA DE MERCANCÍAS DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE CIERRA SU TERCERA CONVOCATORIA ANUAL CON UNA DOTACIÓN TOTAL DE 92,3 MILLONES DE EUROS EN EL CONJUNTO DEL TRIENIO

Renta Mercancías ha sido la principal beneficiada con la flexibilización de los parámetros de cálculo de la tercera convocatoria del programa de 'ecoincentivos' ferroviarios, estimados en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR), correspondientes al ejercicio de 2024.

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible tomó la decisión de rebajar estos parámetros para no perjudicar a los operadores a la hora de acceder a las subvenciones. Los 'ecoincentivos' se calculan en función de diferentes variables relacionadas con el desempeño ambiental, como la ocupación de vagones, el tipo de locomotora utilizada y el incremento de tráfico con respecto a la media de los dos años anteriores. En esta última variable, la tercera convocatoria permite por primera vez que el beneficiario elija el período del año en función del cual se calcula el incremento con respecto a años anteriores.

La filial de mercancías de Renfe, después de quedar fuera en la segunda convocatoria al no alcanzar el incremento del volumen de tráfico necesario, ha pasado a liderar la relación provisional de beneficiarios de ayudas en la tercera convocatoria con una subvención propuesta de 14,7 millones de euros. Como la pública obtuvo 13,6 millones de euros en la primera convocatoria de los 'ecoincentivos', alcanza un momento de más de 28 millones de euros en el conjunto del programa de ayudas.

Por su parte, Captrain con 14 millones de euros de subvención propuesta en la tercera convocatoria, sigue liderando de cerca a Renfe Mercancías. En conjunto, la filial en España de SNCF es la principal beneficiada con los 'ecoincentivos', al superar los 38 millones de euros sumados las tres convocatorias del programa de ayudas (ver cuadro).

La tercera convocatoria del programa de 'ecoincentivos' incluye la propuesta de subvenciones a nueve compañías ferroviarias. Por detrás de las mencionadas Renfe Mercancías y Cap-

train se encuentran Continental Rail, con 6,1 millones de euros, y Mahway, con 3,3 millones de euros. El resto de las compañías propuestas para subvención son Delfa (1,4 millones), Low Cost Rail (1,33 millones), CEF Logivox (0,98 millones), Transfesa Logística (0,16 millones) y Tronimo Rail (0,09 millones).

La tercera convocatoria de los 'ecoincentivos' ferroviarios alcanza una dotación provisional de 44,36 millones de euros. El programa contaba con una dotación total inicial de 74,8 millones de euros, divididos en tres convocatorias anuales correspondientes a los ejercicios 2022, 2023 y 2024. En la primera se definieron 24,1 millones de euros a ocho empresas ferroviarias. En la segunda, el importe subvencionado se situó en 21,84 millones. De continuarse la dotación definitiva de la tercera convocatoria, el programa trienal alcanzaría una dotación de 92,3 millones de euros, es decir, 17,7 millones más de los inicialmente previstos.

Reducir las ayudas

No hay otro país en Europa con tanta inversión en infraestructuras ferroviarias para mercancías, pero cuando están terminadas se precisan incentivos al mercado", resalta Daniel Labriola, director comercial y de Marketing de Vía. Para ello, "es preciso poner en marcha ayudas al inicio del servicio, es decir, una subvención a la explotación", añade. Después de las grandes obras de infraestructura, Labriola considera necesario "impulsar una fase de subvención al mercado". El director ejecutivo Region Sur de Evral, Pedro López, se muestra también partidario de establecer subvenciones a las nuevas líneas ferroviarias de carga, como las autopistas ferroviarias, pero advierte que "el problema es que cuando



las ayudas finalizan, estas líneas desaparecen o suben significativamente el precio al operador, con lo que todo el esfuerzo comercial que se ha hecho se esfuma". Por eso, desde el punto de vista de los operadores, el efecto de las ayudas debería ser a más largo plazo.

Javier Jaso, responsable de Transporte de Asoco, afirma que "los cargadores queremos ser también beneficiarios directos de los 'ecoincentivos', porque somos los que aportamos la carga".

EL SECTOR RECLAMA EXTENDER LAS AYUDAS A LA DEMANDA

OPERADORES SOLICITAN AMPLIAR EL PLAZO DE ESTA SUBVENCIÓN

Jaso coincide también en que "estamos en el mejor momento para tratar de acudir a las empresas para que se suban al ferrocarril". En ese sentido, "bienvenidas las ayudas, pero bienvenidas para todos", insiste.

Antonio Pérez Millán, presidente de UOPE y CEO de Combibarra, se congratula de que "haya caído la sensibilidad para poner en marcha los 'ecoincentivos', porque el intermodal necesita algún tipo de estímulo".

No obstante, advierte que si sólo se pone el foco en el precio y el resto del producto no es atractivo, no es suficiente, por lo que defiende una solución global. "Los 'ecoincentivos' a la oferta co-

€
44,36
MILLONES
HA SIDO LA DOTACIÓN
DE LA TERCERA
CONVOCATORIA DE
'ECOINCENTIVOS'



Optaron
por la fórmula
relacionada
logística del
programa de
intermodalidad.

ESTÍMULO PARA IMPULSAR LA INTERMODALIDAD

El programa de "intermodalidad" a la oferta ferroviaria de mercancías se ha centrado en las tres modalidades previstas: con la participación del sector privado de logística, con Capital y Rente (Módulo de Renta) y con los beneficiarios.

MODALIDAD	PROYECTOS	PROYECTOS	PROYECTOS	TOTAL
Capital Privado	14.155	11.101,3	14.000	39.256,3
Renta Privada	13.000,3	0,0	14.710,7	27.711,0
Capital Público	0,0	6.654,7	6.334,4	12.989,1
Módulo	1.400,6	3.738,3	5.540,8	10.679,7
OTI Logística	243,7	1.030,9	984,0	2.258,6
OTI Capital	882,5	1.135,6	1.330,0	3.348,1
Capital Público Intermodal (CPI)	276,4	923,2	1.472,7	2.672,3
Intermodal Logística	1.118,9	0,0	1.683,5	2.802,4
OTI Transportes	378,9	0,0	0,0	378,9
Intermodal	0,0	0,0	0,0	0,0
TOTAL	28.116,2	21.861,2	48.763,3	98.739,7

Nota: El programa de "intermodalidad" se centra en las tres modalidades previstas: con la participación del sector privado de logística, con Capital y Renta (Módulo de Renta) y con los beneficiarios.

tio bien porque las empresas ferroviarias tienen que cubrirlo, pero habría que adaptarlo a la demanda, es decir, a los transportes, transitar o cargarlos, que también deben tener un estímulo", señala.

El contrapunto lo pone Santiago Calvo, director comercial de Transportes Bimoda, al señalar que "no importa a quién va la ayuda, lo importante es que esa ayuda se tiene que poner en el mercado", puesto que "es necesario ofrecer un buen servicio ge-

ta que al cargador se robe al tren". En esa misma línea se posiciona Diego Huguier, general manager Spain de Bimoda, al considerar que si al cliente le llega la subvención vía tarifa es una buena medida, en un contexto en el que "es muy difícil poner servicios ferroviarios competitivos regulares en España por sus propias características" y recuerda que "el portal es tan grande que al ferrocarril y la carretera no se le dan que pagar".

Bienvenidos a la nueva era del hielo

- 140K m³ tritemperatura
- 100K huecos/palet
- Temperatura controlada
- Logística Pharma
- Fno positivo -15°/-25° y +2°/+8°
- Fno negativo -25°
- Cascada Coolint Mixto (NH₃ / CO₂)

940.80.19.29

940.001.98

TRANSPORTE FERROVIARIO | AUTOPISTAS FERROVIARIAS

LA CARRETERA SE SUBE AL TREN

LAS AUTOPISTAS FERROVIARIAS SE DESPLIEGAN EN ESPAÑA COMO SÍMBOLO DE UNA NUEVA ERA LÓGISTICA QUE UNE CAMIONES Y RAILES PARA GANAR EFICIENCIA Y REDUCIR EMISIONES CONTAMINANTES

Las autopistas ferroviarias surgen como la gran aguada del sector logístico español para impulsar la ruota del tren en el transporte de mercancías. Tras años de proyectos y estudios, este modelo de intermodalidad que permite cargar semirremolques completos sobre trenes sinopsis a manipularlos, aunque el camino hacia su consolidación se presenta complejo. Las obras en la red, la falta de infraestructuras adaptadas y la necesidad de ofrecer un servicio competitivo en precio y fiabilidad marcan la hoja de ruta de los próximos años.

En los últimos meses, actores públicos y privados han venido escenificando un escenario de colaboración para un negocio que necesita planificación, inversión y ser competitivo para poder conquistar a los cargadores, si bien no todo va a ser sencillo.

De esta forma, Mar Chao, presidenta de la Autoridad Portuaria de Valencia, ha reconocido que "el tren vive un momento complicado de nacimiento", aludiendo a la saturación de obras que afectan a la red. "Tenemos que pensar el desarrollo", admite, "para una vez finalizadas las obras volver a tener un panorama mucho mejor". Pero a las dificultades, le confía en que el ferrocarril acabe fortaleciendo su papel en la cadena logística siguió intacta entre los principales actores del sector.

Juan José Aguilar, jefe de Operaciones e Intermodalidad del puerto de Algeciras, indica que "el ferrocarril se mueve, en buena medida, por la carga de los puertos. Esa carga ya la tenemos, pero hay que transportar en capacidad". En su opinión, las autopistas ferroviarias representan un paso adelante en esta búsqueda de eficiencia, aunque admite que "no está suficiente" sin una inversión sostenida en infraestructura lineal y nodal, así como en nuevos servicios logísticos y herramientas digitales que ofrezcan transibilidad y visibilidad al cliente.

Entre los operadores que ya trabajan en el desarrollo de estas nuevas conexiones, Transalia y Trasmesa destacan por haber puesto en marcha la primera autopista ferroviaria en ancho ibérico, que une el puerto de Valencia con Madrid. Juan Carlos Arocas, managing director Iberia de Transalia, subraya que "para la larga distancia, el ferrocarril es una alternativa muy clara, porque los camiones no van cada vez más restringidos". En su opinión, "los transportistas tenemos que buscar un complemento en el ferrocarril para conseguir que la logística sea más fuerte".

El proyecto impulsado por ambas compañías ha demostrado que existe potencial real para este tipo de servicios, hasta el punto de que desde comienzos se ha abierto una nueva co-

Operaciones de la autopista ferroviaria de Valencia y Trasmesa.



nexión entre Valencia y Emory-rangeton (Portugal), sin necesidad de pasar por Madrid. Esta prolongación, que cuenta con el aval de Madrid, supone un salto cualitativo al conectar directamente la red ferroviaria española con la portuguesa, aprovechando el corredor atlántico como eje natural de las autopistas ferroviarias. La frecuencia inicial es de dos trenes semanales, con previsión de aumentar conforme se establezcan los trámites.

José Calvo, director general de Trasmesa, explica que "cuando no es un incendio, es una explosión, o un deslizamiento que se ha quemado, existe una probabilidad de riesgos muy alta". Por ello, insistió en que "la gestión de riesgos entendida como fiabilidad del servicio es un punto crítico para que se consoliden las autopistas ferroviarias". A su juicio, sólo si el sector logra ofrecer un producto estable, sin incidencias operativas, podrá fidelizar a los transportistas y convertir al tren en una opción real.

Miguel Sanjuán, director de la división VILA+, comparte

una visión más optimista: "Para incrementar la cuota del ferrocarril es necesario reducir el transporte por carretera para que se suba al tren". Defiende que las autopistas ferroviarias "son un producto atractivo, fresco, con días que van", porque combinan la densidad de la carretera en corta distancia con la potencia y la economía de escala del tren en larga distancia. "Es un modo de transporte que puede ofrecer lo mejor de ambos mundos", concluye.

Mar Chao refuerza estas ideas, destacando la "combinación ganadora" que suponen las autopistas ferroviarias y marítimas, como la impulsada por Transalia y Trasmesa en colaboración con las líneas de corta distancia de Grimaldi. Los puertos son grandes generadores y concentradores de carga, por lo que como también grandes palancas para promover la multimodalidad", afirmó. Según Chao, "hoy día, en un momento en el que las navieras han apostado por la integración vertical, muchos servicios desde tradicionales acabarán



men". A ello se suma la necesidad de acercar las terminales, que requieren características específicas para el manejo de semirremolques y camiones. Los proyectos en marcha en Algeciras, Zaragoza o Badajoz forman parte de esa estrategia de modernización.

Los responsables del sector coinciden en que la transformación será lenta, pero irreversible. El comisariado del Corredor Atlántico, José Antonio Barbañán, asegura que la puesta en marcha de la autopista ferroviaria Algeciras-Madrid-Zaragoza "aumentará la cuota del ferrocarril un 0,68 por ciento desde el primer día", al pasar del 4 al 4,68 por ciento. Una mejora modesta, pero significativa en un país donde el tren apenas representa el 4 por ciento del transporte interior de mercancías.

El avance de las autopistas ferroviarias se apoyará, además, en la digitalización y en la integración tecnológica. "La gran tarea pendiente es completar el mejor e implementar la digitalización, la inteligencia artificial y la interconexión de soluciones para asegurar respuestas rápidas", afirma José Ignacio García, director de la cadena logística de Renault Group España. Tanto fabricantes como operadores coinciden en

que la transibilidad y el intercambio de información serán esenciales para converger a los cargadores de que el tren puede ser tan fiable como la carretera.

El horizonte que se abre en los próximos meses apunta a un mapa con varias autopistas ferroviarias en marcha: la ya operativa Valencia-Madrid, la inminente conexión con Portugal y la futura Algeciras-Zaragoza, además de la expansión internacional a través de Algeciras y La Bóveda hacia Centroeuropa. La estrategia común pasa por multiplicar las frecuencias, consolidar la fiabilidad y reducir costes mediante la mejora de la infraestructura.

Frente a las incertidumbres, el sector coincide en que el modelo de autopista ferroviaria no es una moda pasajera, sino una evolución natural del transporte intermodal. Como resume Jesús Calvo, "el ferrocarril es un modo amigo de la carretera, y el futuro nos llevará en sus líneas de complementariedad entre los modos". Si las obras, la tecnología y la cooperación público-privada acompañan, España podría ver en los próximos años cómo el tren recupera un papel protagonista en la logística nacional, con las autopistas ferroviarias como ambiente de ese cambio.

DIGITALIZACIÓN, INTELIGENCIA ARTIFICIAL E INTERCONEXIÓN, CLAVES PARA EL FUTURO DEL FERROCARRIL

transformándose en territorios ferroviarios".

El finero inmediato de estas iniciativas pasa, no obstante, por superar importantes limitaciones técnicas. Algunas resuenan

de que "agente de la electrificación de la red, que faltan muchos kilómetros, está el tema del gallo, que también es importantísimo para que los camiones se puedan subir al



TRANSPORTE FERROVIARIO / AUTOPISTAS FERROVIARIAS

MUDANZA A LA MULTIMODALIDAD

TRAS EL ESTRENO DEL SERVICIO VALENCIA-MADRID, CON EXTENSIÓN A PORTUGAL, NUEVOS PROYECTOS DE ALGECIRAS A ZARAGOZA Y DE MADRID A VITORIA SE PREPARAN PARA ARRANCAR EN LOS PRÓXIMOS AÑOS

España se prepara para un salto silencioso, aunque trascendental: trasladar una parte significativa del transporte de mercancías pesadas desde el asfalto hacia el acero de las vías. Las llamadas autopistas ferroviarias, este servicio que permiten subir semirremolques y remolques sobre vagones especiales, ya no son un sueño lejano, sino una hoja de ruta con obras en marcha, licitaciones publicadas y un calendario que comienza a llenarse de fechas. Tras años de planes, que se desarrollan en estudios previos, el país parece decidido a construir, trazo a trazo, una red que una sus grandes puertos y plataformas logísticas.

Todo comienza con una experiencia modesta pero reveladora: la autopista ferroviaria Valencia-Madrid, impulsada por operadores privados y respaldada por el Ministerio de Transportes. Desde su puesta en marcha, decenas de camiones han dejado de circular por la autovía A-3 para viajar sobre raíles. El servicio, con extensión a Portugal, que cada semana mueve semirremolques cargados de productos industriales y bienes de consumo, ha demostrado

que el modelo funciona. Los tiempos de tránsito se han estabilizado, los costes se han contenido y las emisiones de CO2 se han reducido de manera medible. En los muelles de Puente de San Luis y en la terminal de Madrid-Alcobázar, los operadores hablan con orgullo de un tren que "ya no es sólo una promesa verde, sino un negocio que rueda".

A partir de esa experiencia piloto, la ambición crece. El proyecto más simbólico y avanzado es el de la autopista ferroviaria Algeciras-Zaragoza, una conexión que recorrerá más de 1.000 kilómetros de sur a norte, desde el principal puerto español de mercancías hasta el corazón logístico de Aragón. El trazado, basado en líneas contenedores, requiere una profunda adaptación: ampliación de gálibros en túneles, modificación de catenarias, renovación de pesos supértomos y refuerzo de plataformas. Son obras minuciosas, así quiriéndonos, que en muchos casos deben realizarse sin interrumpir el tráfico ferroviario convencional. Adif ha licitado ya varios de los contratos necesarios, y los ingenieros calculan que



las primeras simulaciones de prueba podrían llegar en los próximos años.

En los despachos del gestor de infraestructuras se respira una mezcla de prudencia y entusiasmo. Nadie quiere repetir los errores de proyectos pasados, pero la presión europea por descarbonizar el transporte empuja con fuerza. Los fondos del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia han facilitado la financiación de tramos clave, y el impulso político se ha renovado tras la buena acogida del primer servicio comercial. "Las autopistas ferroviarias son el futuro lógico de un país que depende de sus puertos", comenta un técnico de Adif. "No se trata de inventar nada, sino de hacerlo posible".

A la sombra del eje Algeciras-Zaragoza se prepara la adaptación del corredor Madrid-Zaragoza, con la vista puesta en perlongarlo hasta Pamplona. Ese trazo, más corto pero de alta densidad industrial, po-



CSP Spain
The Ports for ALL

Soluciones de última milla, puerta a puerta



Operaciones
en el puerto
de Algeciras.

fría salir de laboratorio para una red de servicios regulares entre el centro peninsular y el báltico. En paralelo, se estudia la adecuación de la línea Tarragona-Teruel, vital para los trámites que conectan el Mediterráneo con el interior. Los túneles del Bajo Aragón, algunos enterrados hacia más de un siglo, deberán ser elevados o ensanchados para permitir el paso de los semirremolques. Los trabajos se desarrollarán en fases, con la precisión de un reloj y el ruido constante de las máquinas perforadoras.

Alto al norte, en la agenda figura el eje Madrid-Vitoria, que enlaza la capital con la frontera francesa. Su puesta en marcha supondría completar un corredor logístico que atravesase toda la península. Sería, según los expertos, la espina dorsal de la intermodalidad ibérica, capaz de conectar los grandes puertos del sur con los mercados europeos sin necesidad de cruzar los Pirineos por carretera. Pero su ejecución dependerá de un acuerdo entre administraciones, operadores privados y autoridades regionales.

En cada terminal se vive este proceso con distinta intensidad. En el puerto de Algeciras, los ingenieros vigilan las obras del futuro acceso ferroviario sin una extensión natural del muelle. En Algeciras, el puerto seco se alza en mitad de la llanura con sus vías recién sentadas, esperando los primeros convoyes de autogestión ferroviaria. Y en Tarragona, en el corazón de la plataforma logística Plaza, los responsables de operaciones han venido ensayando maniobras de carga de semirremolques sobre vagones. Todo indica que el sistema se prepara para actuar.

Los retos técnicos, sin embargo, son tan grandes como las expectativas. El principal obstáculo sigue siendo físico: muchos túneles no admiten la altura estándar auto-

pus (perfil P400) necesaria para transportar remolques de hasta cuatro metros. Adaptarlos requiere tiempo, inversión y una planificación milimétrica para evitar interrupciones del tráfico existente. A ello se suma la coordinación entre terminales y la necesidad de asegurar volúmenes constantes de carga. Una autogestión ferroviaria sólo es viable si los trenes circulan tanto en ambas sentidos, y eso depende tanto de la infraestructura como del compromiso de los operadores logísticos.

Aun así, al horizonte asombrado. Los puertos más dinámicos, Valencia, Algeciras, Tarragona, Castellón, Huelva, Sevilla, Cádiz, están rediseñando sus operaciones para aprovechar esta nueva modalidad. Las empresas de transporte por carretera comienzan a integrarse, no como alternativa, sino como complemento. Y los gobiernos autonómicos, conscientes del potencial de empleo y competitividad que crean las plataformas intermodales, reclaman protagonismo.

En conjunto, las autogestiones ferroviarias representan algo más que un cambio técnico: son la expresión de un viaje cultural. Después de décadas mirando al exterior, España vuelve a apostar por el tren como columna vertebral de su economía logística.

EL PRINCIPAL RETO DE LAS AUTOPISTAS ES TÉCNICO; URGE ARREGLAR MUCHOS TÚNELES



Ewals Cargo Care

ewals.es

Next Generation Logistics

Let's take your transport to the next level!



TRANSPORTE FERROVIARIO | ACCESIBILIDAD PORTUARIA

¡PUERTOS AL TREN!

EL SISTEMA PORTUARIO ESPAÑOL MOVILIZA CERCA DE 1.900 MILLONES DE EUROS PARA MEJORAR LA ACCESIBILIDAD TERRESTRE, CON EL FERROCARRIL COMO EJE CENTRAL DE SU ESTRATEGIA DE DESCARBONIZACIÓN Y EXPANSIÓN DE LA ZONA DE INFLUENCIA

Los puertos españoles continúan con el pie a fondo del acelerador en su carrera por reforzar la conectividad y ganar competitividad logística. El mar es la intermodalidad, uno de los principales ejes de la estrategia marítima, se traduce en una oleada de inversiones en accesibilidad terrestre. El objetivo es doble: avanzar hacia un modelo de transporte más sostenible y expandir la zona de influencia.

Las actuaciones programadas por 17 de las 28 autoridades portuarias y el organismo público Puertos del Estado para mejorar las conexiones por ferrocarril y carretera rozan los 1.900 millones de euros, con una aportación de 821 millones procedentes de los recursos generados por los organismos portuarios (ver gráfico adjunto).

Así se recoge en la decimata actualización del Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria, derivado de los planes de Empresa 2026, documento al que ha tenido acceso este periódico.

El Fondo está conformado por 58 actuaciones, con el tren como gran protagonista. El 66 por ciento de la inversión se destina a la mejora de los accesos ferroviarios, con un desembolso cercano a 1.808 millones de euros (42 actuaciones), mientras que el 4 por ciento restante, unos 79 millones, se dedicará a accesos por carretera (14 actuaciones).

Barcelona, epicentro de la inversión

El epicentro de esta hoja de ruta se sitúa en el puerto de Barcelona, que concentra casi la mitad del esfuerzo inversor. Las cuatro actuaciones previstas alcanzarán más de 690 millones de euros, el 47 por ciento del total.

El Fondo Financiero aportará 373 millones, mientras que la Administración pública contribuirá con 373 millones y los fondos comunitarios con 44 millones.

El proyecto más relevante corresponde a los pendientes accesos terrestres del enclave catalán, con una inversión global de 700 millones de euros. En abril, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible construyó la comisión de seguimiento del convenio de financiación, encargada del control y coordinación de las obras.

"Entre 2023 y 2026 refinanciamos los proyectos y en 2027 ampararíamos las obras", señaló a principios de año Silvia Panegras, consejera catalana de Territorio, Vivienda y Transición Ecológica. La fecha de finalización está fijada para 2032. Entre 2024 y 2027 se des-



van los servicios asociados (electricidad y gas a alta presión, situated junto al cauce del Llobregat). El grueso de la inversión se concentrará entre 2028 y 2031, con partidas anuales que oscilan entre 121 y 130 millones de euros, según recoge el convenio.

En el programa de actuaciones también destaca el puerto de Castellón, que intensifica su apuesta por la diversificación logística y el desarrollo de su terminal intermodal, en consonancia con el Corredor Mediterráneo.

La inversión supera los 168 millones de euros, con una aportación del Fondo Financiero de 49,1 millones. Entre



Obras de acceso ferroviario al puerto catalán de Barcelona.

El puerto catalán de Vilanova y la Geltrú recibe plantación logística. Atrás: un barco pesquero.

los seis trabajos previstos, destaca el acceso ferroviario-ter, que mejora subestaciones de tracción y tramos de línea milia, con un desembolso de 132 millones de euros.

El puerto de Ferrol se mantiene en el tercer puesto por volumen de inversión, con el foco en los accesos ferroviarios a la dársena exterior. El presupuesto global asciende a 119 millones de euros, de los cuales 76,3 millones proceden del Fondo Financiero.

Las actuaciones en el puerto gallego se completan con el acondicionamiento del ramal de la estación de Ferrol-puerto interior y la dotación de un tercer carril, con un importe adicional de 21,6 millones.

El puerto de Bilbao también figura entre los principales beneficiarios del programa, con 133 millones de euros en inversiones y una aportación del Fondo cercana a los 52 millones. La mayor partida, casi 34 millones, corresponden a su participación junto a Adif en el desarrollo de terminales estratégicas. En concreto, en Alindia-Villabona, una de las fases previas en la transformación de la terminal multimodal de Alondra-Villabona, orientada a la creación de una autopista ferroviaria.

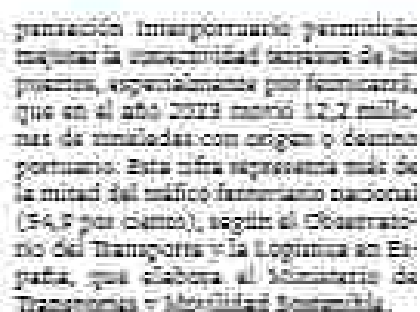
En el top 5 aparece el puerto de Algeciras, con 117 millones de euros en actuaciones y una aportación del Fondo de 33,7 millones.

La obra más destacada se centra en la mejora de la línea Algeciras-Robledo, punto de arranque de los corredores Atlántico y Mediterráneo, con una inversión de 40,7 millones de euros.

El ferrocarril gana peso en los puertos

Las inversiones aprobadas por el Consejo de Distribución del Fondo de Com-

BARCELONA CONCENTRA EL 47% DE LAS INVERSIONES



© 2004 Blackwell Publishing Ltd *Journal of Internal Medicine* 255: 103–110



conectando
el mundo

ADACON, UNA GRAN PLATAFORMA LOGÍSTICA



Aragón
Plataforma
Logística

GOBIERNO
DE ARAGON

TRANSPORTE FERROVIARIO | TRAFICO TRANSFRONTERIZO

LA ACTIVIDAD CRECE EN EL CORREDOR EN UIC

LAS CIRCULACIONES POR EL TRAMO TRANSFRONTERIZO, QUE GESTIONA LÍNEA FIGUERAS PERPIGNAN (LFP), AUMENTAN EL 38%, MIENTRAS QUE EL PESO DE LOS TRENES SUMA UN INCREMENTO DEL 48% HASTA SEPTIEMBRE

La actividad crece en el corredor en ancho de vía internacional (UIC) o estándar que conecta la península con Europa, aunque sigue llegando sólo hasta el puerto de Barcelona a la espera de que entren en servicio los tramos del Corredor Mediterráneo que le dan continuidad.

La infraestructura sumó una actividad de 1.486 circulaciones en los nueve primeros meses del año, el 38 por ciento más en comparación con el mismo periodo de 2024. Más trenes y más largos, ya que el peso bruto de los convoyes creció 10 puntos por encima, hasta el 48 por ciento, de acuerdo con las cifras facilitadas por Línea Figueras Perpignan (LFP), la sociedad creada por los Gobiernos de España y Francia para gestionar el tramo internacional del corredor.

El crecimiento habría sido mayor sin las numerosas anulaciones de vueltas registradas en el segundo trimestre del año tras las anulaciones provocadas no sólo por las recurrentes obras del Corredor Mediterráneo, que no han sido más significativas que otros meses, señalan desde LFP. Además, la actividad resultó afectada por la anulación de vueltas en Francia y Alemania y otros problemas operativos. También puso su grano de

DESCENSO POR PORTBOU Y CRECIMIENTO POR EL PERTUS

Aunque las circulaciones por Pertus, desde la puesta en marcha del ancho UIC, bajaron las del ancho internacional, las operadas han bajado el 20%, mientras que las operadas han aumentado el 43% entre 2024 y 2025.



(Fuente: LFP y ADIF)

na al colapso en la terminal de Marroc, en los accesos al puerto de Barcelona, con el tiempo de forma significativa, ya que hay trenes que salen de la frontera Can Tírris.

En el tercer trimestre se recuperó el ritmo normal (de anulaciones) y han comenzado nuevas líneas en el cuarto trimestre", señala Petrus Papaghiannakis, director general de LFP. Y ello, además, salvo imprevistos, ceñir al servicio "con récord de tráfico de mercancías, superando las 2.000 circulaciones", asegura el director.

El incremento de la actividad por el corredor en UIC viene dada tanto por el aumento de las frecuencias de las conexiones ya existentes como de nuevos servicios que se han incorporado. Ejemplo del primer caso es la línea de Clip entre Barcelona (Can Tírris) y Sieradz (Polonia). Clip, operador intermodal polaco, anunció en septiembre que doblaba las frecuencias de este servicio de transporte combinado, hasta las cuatro semanales, en alianza con Amason.

En cuanto a nuevas ofertas, H. Borsari y P&G Ferromasters (DF World) se han aliado para poner en marcha recientemente una conexión intermodal entre Barcelona y el puerto de Zeebrugge (Bélgica) con una periodicidad inicial de tres frecuencias semanales.

DURANTE EL TERCER TRIMESTRE SE RECUPERÓ EL RITMO NORMAL DE ANULACIONES



mente. Se trata del primer servicio directo ferroviario entre el puerto catalán y una dársena del norte de Europa. LFP prevé la incorporación de nuevas rutas ferroviarias antes de finalizar el año.

De cara a 2026, LFP espera un incremento de la actividad de entre el 10 y el 20 por ciento "en un escenario conservador". Es decir, sin contar que esa sea una realidad la llegada del TUC al puerto de Tarragona, cuyas obras culminarán el próximo año de cumplirse el último calendario. En cuanto a operativa la infraestructura, "habrá seguramente trabajos diversos desde Tarragona sin transbordar en Barcelona hacia Europa", que es lo que pasa actualmente.

Lo que sí está previsto el próximo año es que el corredor recupere las conexiones entre España e Italia, suspendidas por el corte ferroviario entre Francia y el país transalpino por un desprendimiento de tierras en los Alpes en agosto de 2023, y cuyas obras de reparación han durado 19

9,2%
MÁS
CRECIMIENTO LAS
CIRCULACIONES
EN 2025



Resaca en el
del Estero y P40
Ferryman.

meses. La incidencia afectó al servicio del operador suizo Hupac entre Barcelona y Busto (Italia), que tuvo que suspender.

Actualmente, la conexión cuenta con un total de 34 circulaciones por sentido, de las que 24 son de

tránsito combinado (contenedores y remolques), nueve corresponden a portavehículos y una a trenes granuleros. Los convoyes son gestionados por Cargmat y Transline (DB Cargo), tras bajar temporalmente Renfe Mercancías,

que tuvo el monopolio de esta actividad durante años.

LFF mantiene las beneficiaciones del 90 por ciento de los peajes en el tramo transfronterizo que estableció a finales del año pasado. Esa decisión supone

"un pago de menos de un euro para un remolcador de 40 pies". El primer contrato en UTC que enlaza la península con Europa cumple 15 años el próximo mes de diciembre.

MÁS FRECUENCIAS Y NUEVOS SERVICIOS POR EL CORREDOR

La infraestructura suma una actividad de 1.533 circulaciones en 2014, el 9,2 por ciento más que en 2013, que fue un año negro marcado por las incidencias en la red europea. Este incremento se debió, en buena medida, a la evolución de los tráficos del tercer y cuarto trimestre. Y ello debido a los nuevos destinos a Polonia y Alemania y al incremento de la periodicidad del servicio de Hupac con Amberas, todos ellos de transporte combinado.

En cuanto a la primera terminal en tráficos internacionales de la península, Portbou (Girona), donde se hace el tránsito del ancho (bético al UTC, tallo al ejercicio pasado con 3.567 circulaciones, el 6,1 por ciento más en comparación con el año 2013).



Logística Castillo

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

Tu gestor estratégico en Sevilla para todo el Sur peninsular

- Gestión de contenedores
- Maquinaria para manipulación y reparación
- Instalaciones de almacenaje en abierto, frío y congelado
- Todos los servicios en Transporte y gestión Logística

Avda de la Universidad 25, 41013 Sevilla
959 488 707 | 959 77 22 99 | 959 77 22 00
logistica@castillologistica.es | info@castillologistica.es
www.castillologistica.es



SHORT SEA SHIPPING | EDITORIAL

LA CURVA SIGUE EN DESCENSO

LOS TRÁFICOS DE SHORT SEA SHIPPING EN LA UNIÓN EUROPEA RETROCEDIERON EL 5,4% EN 2023, HASTA LOS 1.600 MILLONES DE TONELADAS, ALEJÁNDOSE MÁS DEL RÉCORD DE 2019

Las flotas de transporte marítimo de corta distancia (TSMCD) en los países de la Unión Europea siguieron sin levantar cabeza desde la pandemia en 2023, alejándose todavía más del récord histórico que registraron en 2019.

El peso bruto total de las mercancías transportadas en los puertos comunitarios alcanzó alrededor de los 1.600 millones de toneladas en 2023, el 5,4 por ciento menos en comparación con los 1.700 millones de 2022, año en el que ya acusó un descenso del 4 por ciento, de acuerdo con las estadísticas de Eurostat (ver cuadro adjunto). La caída es superior al 11 por ciento respecto a los volúmenes récord, los casi 1.800 millones de toneladas de 2019.

El short sea shipping representó el 56,6 por ciento del transporte marítimo hacia y desde los principales puertos de la UE en 2023, y ello supuso 0,6 puntos porcentuales menos que en 2022, recoge el informe de Eurostat. El peso del short sea shipping en el total del transporte marítimo varía considerablemente dependiendo del país.

La cuota del TSMCD fue especialmente alta en Estonia, Chipre, Suecia, Malta, Finlandia, Irlanda, Dinamarca, Bulgaria, Lituania, Italia, Grecia, Letonia, Polonia y Croacia, así como en Noruega, país perteneciente a la Asociación Europea de Libre Comercio (AELC), y en Montenegro y Rumanía, países candidatos. En todos estos países, la proporción del transporte marítimo de corta distancia fue de dos tercios o más en sus principales puertos.

"Consideraciones geográficas, como las extensas costas o la gran cantidad de islas habitadas, contribuyen a explicar la elevada proporción del transporte marítimo de corta distancia en la mayoría de estos países", argumenta Eurostat.

Además, "el gran volumen de servicios de enlace con puertos centrales, o desde ellos, también explica el alto grado del transporte marítimo de corta distancia en países que funcionan co-

mo puertos de transbordo regionales". En cambio, "la proporción del transporte marítimo de corta distancia es menor en países con puertos importantes centrados en el comercio intracomunitario". Ese es el caso de España, Rumanía, Alemania, Portugal, Francia, Bélgica, Eslovenia y los Países Bajos. La cuota fue inferior al 25 por ciento en 2023 en esos países.

España mantiene la tercera posición del ranking europeo al canalizar los principales puertos de las fachadas mediterránea y atlántica españolas 200 millones de toneladas, lo que supone una cuota del 23,2 por ciento del global. Italia fue el principal país en estos flujos al sumar 302 millones de toneladas, lo que representa una participación del 13,8 por ciento, seguida por los Países Bajos, que registró 232 millones de toneladas transportadas en servicios de short sea shipping.

Entre los Estados miembros de la UE, cinco cayeron en TSMCD entre 2022 y 2023. El mayor aumento relativo lo registró Malta (+42,4 por ciento), seguida de Francia (+22,4 por ciento), Polonia (+21,4 por ciento), Chipre (+6, por ciento) y Grecia (+1,4 por ciento). La cuota de la moneda, las mayores disminuciones relativas entre los Estados miembros de la UE se registraron en Estonia (-26,3 por ciento), Letonia (-24,2 por ciento), los Países Bajos (-14,4 por ciento) y Bulgaria (-7,9 por ciento).

En 2023, los movimientos de entrada representaron el 58 por ciento de los volúmenes de short sea shipping en los puertos comunitarios. En la mayoría de los países, se descargaron más mercancías que se cargaron. Malta, Chipre y Eslovenia registraron los mayores porcentajes de mercancías descargadas, con cuotas del 87 por ciento, 80 por ciento y 79 por ciento, respectivamente. En cambio, Letonia, Estonia, Rumanía, Noruega (país de la AELC) y Montenegro (país candidato) registraron más movimientos de salida que volu-



CUOTA POR ENCIMA DEL 40%

Los tres principales puertos, Italia, Países Bajos y España, sumaron entre todos un 43,1 millones de toneladas, o 40% del global de la UE

	2023	2022	2021	2020	2019	2018
EU-27	1.604	-5%	1.695	1.765	1.678	1.795
Italia	302	28	312	314	307	311
Países Bajos	232	14%	211	206	211	200
España	200	7%	189	182	211	196
Alemania	142	6%	135	172	118	111
Suecia	140	-2%	151	152	149	148
Francia	137	-2%	147	141	141	141
Polonia	131	-12%	151	158	160	170
Grecia	108	-7%	117	109	100	110
Portugal	98	-12%	111	77	81	80
Finlandia	82	8%	87	88	92	102
Dinamarca	82	8%	75	71	88	77
Irlanda	47	2%	47	43	41	41
Polonia	47	-2%	44	44	41	47
Rumanía	40	1%	41	37	35	36
Eslovenia	39	8%	37	33	36	36
Letonia	36	-20%	34	28	27	38
Bélgica	33	10%	30	31	23	30
Polonia	31	7%	29	31	26	26
Eslovenia	31	-2%	31	31	31	32
Irlanda	30	2%	31	29	29	31
Chipre	6	+4%	6	7	7	7
Malta	6	+42%	4	4	4	4

OTROS NO EU-27

Noruega	14%	2%	15%	14%	15%	14%
Montenegro	1,5	+5%	1,5	1,5	1,5	1,5
Letonia	2	-2%	2	2	2	2
Eslovenia	2	-2%	2	2	2	2

(Fuente: datos de Eurostat, Puntos: Noruega)

56,6%

PUERTA CUOTA
DEL SHORT SEA
SHIPPING EN EL
GLOBAL



Barcelona es el primer puerto europeo en volumen de tráfico.

menos de entrada. El transporte marítimo de corta distancia entre los principales puertos de la Unión Europea y los puertos situados en el mar Mediterráneo alcanzó los 438 millones de toneladas en 2023. Ello representó más del 35 por ciento del tonelaje global del TMD. A continuación, se situaron el mar del Norte y el mar Báltico, con cifras del 27 por ciento y el 14 por ciento, respectivamente.

En la misma región marítima

La mayor parte del transporte marítimo de corta distancia se realizó entre puertos ubicados en la misma región o regiones marítimas. Hubo algunas excepciones, como Polonia y Rumanía. Polonia se encuentra en el mar Báltico, pero el 35 por ciento de sus flujos de short sea shipping partían o tenían como destino puertos ubicados en el mar del Norte.

Rumanía se encuentra en el mar Negro, pero también una parte significativa de su tráfico (31 por ciento) partía o tenía como destino puertos ubicados en el mar Mediterráneo. En comparación, "los países con grandes puertos que actúan como puertos centrales o puertos de transbordo tienden a tener un TMD considerable con puertos de varias regiones marítimas", señala el informe de Europa.

TRES ESPAÑOLES ENTRE LOS PRINCIPALES

Agencia, 2023). Valencia es la quinta protagonista y Barcelona, ya lo demuestra, está incluida en los 10 reyes.

	2023	2022	2021	2020	2019	
Noruega	122	126	131	210	211	216
Alemania	119	98	126	129	122	122
Francia	67	406	41	34	33	34
Irlanda	46	88	52	51	41	47
Suecia	43	145	37	34	34	38
Napoli	39	46	41	42	41	46
Amsterdám	35	176	46	44	42	54
Londres	26	25	41	25	26	26
Rotterdam	27	-	-	44	46	45
Antwerp	26	128	29	45	44	46
Bruselas	21	148	38	27	24	27
Barcelona	20	25	22	34	35	35
París	20	34	24	25	25	35
Ginebra	20	16	11	10	12	21
Lisboa	20	44	27	20	26	28
Oslo	24	46	25	24	25	26
Estambul	22	104	27	24	22	24
Estocolmo	22	88	34	25	28	29
Bayona	22	114	25	22	21	25
Ámsterdam	21	28	21	21	11	11
TODAS LAS PUERTAS	874	46	914	923	821	823

(Datos de tráfico de mercancías, Fuente: Eurostat)

Short sea network

Finnlines, the most suitable service for trailers, lorries, container, breakbulk and project cargo.

We offer weekly RoRo connection from Bilbao to Belgium, UK, Ireland, Sweden, Norway, Finland and Poland.

finnlines.com

Finnlines
A Wärtsilä Group Company



SHORT SEA SHIPPING / ESPAÑA

EL TMCD NOTA LOS ETS

EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA, INCLUIDO EL CABOTAJE Y LOS GRANELES, ROMPE LA TENDENCIA DE LOS ÚLTIMOS 15 AÑOS Y RETROCEDE EL 4,6% EN EL PRIMER SEMESTRE DE 2025, SEGÚN EL OBSERVATORIO DE SPC-SPAIN

El transporte marítimo de corta distancia (TMCD) ha acusado al impacto de la inflación en vigor de la directiva comunitaria ambiental ETS hasta el punto que supone un punto de inflexión en el crecimiento sostenido que han mantenido estos flujos desde hace 15 años.

El tráfico global de TMCD, incluyendo el cabotaje y graneles, sumó 153 millones de toneladas en el primer semestre del año, lo que supone un retroceso del 4,6 por ciento en comparación con el mismo período de 2024. "Las costas entre del ETS marcan la tendencia al alza que se venía registrando desde 2010", señala el último Observatorio de la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC-Spain) correspondiente a este período.

El comportamiento fue desigual entre tráfico internacional y doméstico. Mientras el exterior bajó al 6,7 por ciento, el cabotaje creció al 4,6 por ciento.

En la carga rodada aumentó al 2,2 por ciento gracias al cabotaje y la mercancía en contenedor mantuvo volúmenes. Tanto los graneles líquidos como los sólidos registraron descensos, del 6,9 por ciento y del 17,3 por ciento, respectivamente, por el tráfico exterior.

Tuvo un comportamiento mejor que el conjunto el TMCD internacional (+1,1) (excluyendo los vehículos en régimen de mercancía). Este tipo de flujos salió al semestre con un millón de 13,3 millones de toneladas, lo que representó una disminución del 1 por ciento.

Por fachadas, el comportamiento fue desigual, mientras que la atlántica experimentó un retroceso del 11,3 por ciento en el período analizado, la mediterránea, que siguió creciendo más del 50 por ciento de estos tráficos, marcó un retroceso (-2,8 por ciento).

EL TMCD SUMÓ 269 MILLONES DE T EN EL AÑO 2024

Los puertos del arco atlántico agudizó ligeramente retrocesos con todos los países, siendo la excepción Reino Unido (-3,4 por ciento). En el arco mediterráneo, los máximos crecieron con todos los países excepto con el mercado italiano (-9,4 por ciento).

Ha disminuido la demanda y la oferta: la capacidad ofertada en los servicios de carga rodada bajó al 3,7 por ciento en el primer semestre del año en comparación con el mismo período de 2024. En la fachada atlántica, el retroceso fue del 3,5 por ciento, hasta los 1,3 millones de metros lineales. El comportamiento fue similar en la mediterránea, al 3,8 por ciento menos, hasta los 2,7 millones de metros lineales.

En el primer semestre, la cuota de ocupación mejoró en ambas fachadas, registrando un hito más alto la mediterránea,

El TMCD en el primer semestre de 2025 registró un retroceso del 4,6% en comparación con el mismo período de 2024.



abc LOGISTIC

abclogistico.es



abc LOGISTIC
MULTIMODAL

CONECTANDO
ESPAÑA &
IRLANDIA
UNIVER

PF



CASI EL DOBLE EN LA MEDITERRÁNEA

La fachada mediterránea española está protagonizada por el mar, esencial para la actividad económica de los servicios con los que potencia el sector de los puertos comerciales.

DESTINO	OPERADOR	SEMANAS SEMANALES
FACHADA ATLÁNTICA		
San Sebastián - Rotterdam/Hamburgo	Willem Verbeke	3
Vigo - Rotterdam/Hamburgo	Seafar Lines	3
Vigo - La Haya/Tánger Med	Seafar	3
FACHADA MEDITERRÁNEA		
Almería - Nápoles	Seafar	5
Málaga - Tánger Med	Seafar	7
Barcelona - Tánger Med - Orán/Alger	UHL	8
Barcelona - Nápoles - Orán/Alger	UHL	5
Barcelona - Valencia - Caserta - Nápoles	UHL	4
Almería - Nápoles	Supermediterranean	5
Almería - Orán/Alger	Transmediterranean	5

Fuente: SPT-Vale.

83,1 por ciento frente al 67,7 por ciento de 2023, que la atlántica (59,3 por ciento y 53,7 por ciento en 2024). Esta mejora de la ocupación es fruto de "la importante contracción de la oferta", señala el informe de SPT-España.

El transporte marítimo de corta distancia global sumó 269 millones de toneladas en 2024, el 3,7 por ciento más en relación al ejercicio precedente. El aumento fue superior en el tráfico asiático (4,2 por ciento) que en el cabotaje (2,2 por ciento).

Por forma de presentación,

el mayor comportamiento lo registró el tráfico en contenedores (+9,3 por ciento), mientras que los gruesos volúmenes disminuyeron un 6,6 por ciento.

La carga rodada transportada en servicios internacionales sumó 25,3 millones de toneladas el año pasado, lo que representó una disminución del 2,7 por ciento respecto a 2023. Como este año, el comportamiento fue dispar entre fachadas. Mientras que la atlántica creció dos dígitos, al 17,8 por ciento más, la mediterránea salió al ejercicio con un retroceso del 4,7 por ciento.

Especializado en
mercancía general de alto valor

Puerto de Vigo



> 90 servicios marítimos • automóviles • granito • pesca • metales • aluminio • frutas • project cargo



SHORT SEA SHIPPING | POLÍTICAS DE APOYO

ESCASO LLAMAMIENTO DE LOS 'ECOBONOS'

UNICAMENTE 37 EMPRESAS SE PRESENTAN A LA TERCERA Y ÚLTIMA CONVOCATORIA DE LAS AYUDAS DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES PARA SUBIR LOS REMOLQUES A LOS SERVICIOS DE SHORT SEA SHIPPING

De mal a peor ha ido el interés por el programa de ayudas para que el remolque se suba al barco puesto en marcha por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible al caer de los fondos NextGeneration. Únicamente 37 operadores de transporte se han presentado a la tercera y última convocatoria prevista inicialmente de los 'ecobonos', de acuerdo con la lista provisional publicada por Transportes.

Un total de 47 operadores de transporte recibieron las ayudas en la primera convocatoria, mientras que fueron 32 empresas las que optaron en la se-

gunda. El programa de 'ecobonos' marítimo 2021-2023 se salda con un global de 136 solicitudes presentadas en las tres convocatorias.

Si las solicitudes son pocas, todavía son menos las empresas beneficiadas, hasta la fecha. En la primera convocatoria, recibieron las ayudas 43 empresas de las 47 que las pidieron. De los 10 millones de euros presupuestados, los beneficiarios acabaron recibiendo 6,8 millones por más de 100.000 embarques realizados entre el 20 de septiembre de 2021 y el 31 de marzo de 2023.

EL PROGRAMA DE AYUDAS SE SALDA CON UN GLOBAL DE 136 SOLICITUDES

La segunda convocatoria trajo consigo de 50 operadores de transporte que solicitaron los 'ecobonos', finalmente 38 empresas recibieron la ayuda, de acuerdo con la lista provisional publicada por Transportes.

Un total de 30 empresas fueron rechazadas porque, "aun cumpliendo los requisitos de admisibilidad para ser beneficiarias, se desestimaron por razones técnicas o económicas", señala la resolución ministerial. Y como siete solicitudes fueron inadmisibles porque los trámites no se habían realizado en los servicios marítimos alephios, entre otros casos.

Las 15 empresas recibieron los 'ecobonos' por un montante de 1,72 millones de euros, es decir, el 6,6 por ciento de los 20 millones presupuestados. En este caso, fueron más de 27.000 embarques realizados entre el 20 de abril de 2022 y el 31 de marzo de 2024.

La decepcionante resolución provisional de la segunda convocatoria puede ser que haya disuadido a muchas empresas a presentar la solicitud en la tercera", señala Pilar Talo, directora técnica de la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Carga Distancia (AECTM). De acuerdo con el análisis realizado por esta asociación, hay un núcleo duro de 20 empresas que se han presentado a las tres convocatorias.



Existe una convocatoria extraordinaria de nuevos servicios multimodales.

En la segunda, hubo 29 operadores de transporte repetidores y 13 que se presentaron por primera vez, pero esta tercera "ha sido muy selecta". La realidad es que "el procedimiento administrativo de presentar solicitudes es tremendamente engorroso y laborioso. Ello unido al resultado de la segunda

convocatoria ofrece un claro disuasorio", añade la experta.

Ahora, una vez publicada la lista de las solicitudes admitidas en la última convocatoria, el Ministerio de Transportes procederá a su revisión, evaluación y concesión a no de las ayudas.

La tercera convocatoria correspondrá

a los trayectos realizados entre el 8 de mayo de 2024 y el 31 de marzo de este año en servicios de short sea shipping desde los puertos de Barcelona, Bilbao, Sagunto, Santandreu, Valencia y Vigo con destino a otras ciudades de la Unión Europea en Bélgica, Francia, Irlanda o Italia.

Nuevos servicios

Son un total de nueve servicios subvencionables de las navieras Grimaldi (2), Fininvest, del Grupo Grimaldi (2), ULCV (1), Brittany Ferries (1) y P&O Scandiat (1). Como en la anterior convocatoria, la partida destinada asciende a 20 millones de euros.

A pesar de su escasez entre "nuestro sector mantener el programa", a juicio de SFC-Spain. En el "entroncadero mucho más adaptado a la realidad del sector". Y ello pasa porque sea "más sencilla en tramitación y su aplicación", asegura Pilar Tejo. Si bien, la comunidad de los "acabados" es "totalmente imprevisible, dada las crisis adicionales que tanto los FFI como los F&E están imponiendo a las navieras y la pérdida de competitividad que ello supone, que ya se está permitiendo en los datos del sector".

SFC-Spain lleva tiempo reclamando de un programa de "económico" marítimo efectivo, ya que "es clave para la sostenibilidad del transporte de mercancías en España". Un programa que "logre impulsar significativamente el uso de cadenas intermodales marítimas, fomentando su complementariedad con otros modos de transporte, especialmente la carretera, y promoviendo un sistema logístico más eficiente, ecológico y sostenible".

BALEARIA

Somos Mar.



Fiabilidad

Contribuimos al cumplimiento de los compromisos con los clientes gracias a una amplia flota de buques.

Flexibilidad

Nos adaptamos a las necesidades logísticas de los clientes (a corto y largo plazo).

Sostenibilidad

Trabajamos con energías más limpias que nos permiten reducir la huella de carbono.

Digitalización

Optimizamos los procesos internos y externos gracias a la tecnología y mejoramos la experiencia del cliente.

TRÁFICO FERROVIARIO | ESPAÑA

EL TREN MIRA AL MAR, PERO RUEDA POCO EN TIERRA

LOS PUERTOS CANALIZAN MÁS DE LA MITAD DEL TRÁFICO FERROVIARIO DE MERCANCÍAS EN ESPAÑA, PERO EL CAMIÓN CONTINÚA ACAPARANDO EL 95% DE LA CARGA TERRESTRE

DOMINIO APLASTANTE DE LA CARRETERA

El volumen puesto en FCB de los mercancías que realizan y salidas los puertos por vía terrestre, tanto a la vía de carga ferroviaria, lo que incluye el fuerte potencial de mercancías de largo.

	FERROVIARIO	CARRETERA	TOTAL	TRÁFICO FERROVIARIO	TRÁFICO CARRETERA
Barcelona	3.340	71.423	74.763	4%	96%
Valencia	3.147	40.000	43.147	7%	93%
Bilbao	1.858	12.347	14.205	13%	87%
Castellón	955	5.876	6.831	14%	86%
Logroño	888	5.033	5.921	15%	85%
Teruel	788	10.717	11.505	7%	93%
Madrid	549	5.647	6.196	9%	91%
Madrid - Pinar de San Pedro	423	1.255	1.678	25%	75%
Palma	252	1.179	1.431	18%	82%
Madrid - Alcorcón	247	10.138	10.385	2%	98%
Alicante	186	2.940	3.126	6%	94%
Almería	178	4.053	4.231	4%	96%
Madrid - Getafe	173	3.970	4.143	4%	96%
Sevilla	168	3.771	3.939	4%	96%
Alcázar	1	2.182	2.183	0%	100%
Valencia	0	4.342	4.342	0%	100%
Barcelona		14.376	14.376	0%	100%
Las Palmas		12.121	12.121	0%	100%
Cartagena		9.253	9.253	0%	100%
SE - Huelva		2.990	2.990	0%	100%
Castellón		2.545	2.545	0%	100%
Almería		4.057	4.057	0%	100%
Madrid - San Cristóbal		3.210	3.210	0%	100%
Madrid		2.387	2.387	0%	100%
Valencia		1.144	1.144	0%	100%
Madrid		1.483	1.483	0%	100%
Sevilla		1.779	1.779	0%	100%
Madrid		1.28	1.28	0%	100%
TOTAL	12.212	129.801	142.013	9%	91%

Todos los años 2021, en volumen de toneladas. La carga total se incluye los mercancías y salidas de mercancías por vía férrea, como también por vía marítima. Fuente: Ministerio de Fomento.

Más de la mitad del tráfico ferroviario de mercancías en España pasa por los puertos, pero apenas representa el 5 por ciento de la carga terrestre que entra o sale de los muelles. La paradoja resume al pulso entre el mar y el camión en las cadenas logísticas.

En 2021, los puertos movieron al 54,9 por ciento del total del tráfico ferroviario del país, es decir, 2,9 puertos porcentuales más que un año antes, según el Observatorio del Transporte y la Logística en España. En términos absolutos, se transportaron 12,2 millones de toneladas por ferrocarril con origen o destino en un puerto, lo que supone un 5,4 por ciento menos que en 2020.

Frente a los 122 millones de toneladas que movió el tren, el camión sigue siendo minoritario, aunque su papel inarmónico gana peso año tras año.

Los datos de Puertos del Estado también revelan que el ferrocarril es más utilizado por los importadores que por los exportadores, ya que el 51 por ciento de las toneladas son embarcadas en las terminales portuarias con destino al exterior.

LOS PUERTOS MUEVEN MÁS DE LA MITAD DEL TRÁFICO FERROVIARIO

Los puertos españoles atienden a cuatro grandes segmentos de tráfico multimodal: mercancías, automoción, granular y materia prima general, como la siderurgia, a los que se ha sumado el tráfico de semirremolques, gracias a la puesta en marcha de la autopista ferroviaria entre Valencia y Madrid, operada por Transo y Trans Italia.

Las autoridades portuarias con mayor volumen de transporte ferroviario como modo de acceso a sus instalaciones fueron Barcelona, Valencia y Bilbao, que concentraron el 85,2 por ciento



El Puerto de Marín mueve por tren el 5% de la carga terrestre que entra o sale del puerto.

del total del tráfico marítimo-ferroviario.

La Autoridad Portuaria de Barcelona movió 3,36 millones de toneladas por ferrocarril, lo que implicó una disminución del 12,4 por ciento respecto a 2020. Valencia aumentó su volumen un 1,8 por ciento, hasta 3,15 millones de toneladas, mientras que Bilbao registró un descenso del 1,9 por ciento, con 1,46 millones. Cabe destacar que Algeciras, primero del sistema portuario español con más de 100 millones de toneladas totales, apenas representa el 2 por ciento del transporte marítimo-ferroviario, tras caer un 17,8 por ciento en volumen ferroviario frente a 2020.

Por su parte, los puertos de la fachada atlántica registraron una significativa participación del transporte ferroviario sobre el total del tráfico ferroviario en comparación con otros enclaves españoles. Bilbao movió el 11,9 por ciento de las toneladas del tráfico marítimo-ferroviario en el año 2021, seguido de Santander (7,8 por ciento) y Gijón (6,9 por ciento).

Por otra parte, si se observa la cuota ferroviaria sobre el total de mercancías terrestres, el puerto con mayor proporción es Marín-Ourense, con el 18 por ciento, seguido muy de cerca por Sotomayor y G-





TRANSPORTE FERROVIARIO DE CARGA | LOGÍSTICA

EL TREN ENTRA EN VÍA MUERTA

LAS VENTAS DEL SECTOR FERROVIARIO REGISTRAN UNA CAÍDA DEL 3% EN 2023, TRAS DOS AÑOS CONSECUTIVOS DE CRECIMIENTO A DOBLE DÍGITO

Los ingresos de la explotación de Mercancías, por parte del ferrocarril, se desplomaron un 17% en 2023

El negocio ferroviario de mercancías se estabilizó en 2023. Los cortes de tráfico y demoras provocados por las actuaciones del Adif en diversas vías provocaron un descenso de la actividad. Además, el tráfico se vio penalizado por el fuerte incremento de los costes energéticos, principalmente de la electricidad.

Los datos son demolidores. Tras dos años consecutivos de crecimiento a doble dígito de las ventas del sector, los ingresos de explotación en el ejercicio 2023 cayeron un 3 por ciento, hasta alcanzar los 1.144 millones de euros. Es el la comparativa con 2019, previa a la pandemia, arroja un aumento del 22 por ciento.

Así se recoge en los libros Blancos sectoriales que elabora cada año Transporte XXI, que en el caso del ferrocarril analiza las cuentas de 54 compañías, cuya especialidad está centrada en el suministro ferroviario de mercancías.

Corta en descenso

La mala noticia es que el peso del ferrocarril de mercancías sigue en descenso. En 2023, el tren situó su cuota de mercado en el 3,4

VENTAS POR TAMAÑO DE LA EMPRESA

	2023			2022			2021			2020			2019		
	Nº EMPRESAS	VENTAS (M€)	±%	Nº EMPRESAS	VENTAS (M€)	±%	Nº EMPRESAS	VENTAS (M€)	±%	Nº EMPRESAS	VENTAS (M€)	±%	Nº EMPRESAS	VENTAS (M€)	±%
TOTAL	54	1.144	+3%	53	1.181	+2%	54	940	+14%	52	833	+13%	53	932	+0%
Grande	7	754	+6%	7	720	+2%	7	585	+3%	4	383	+11%	8	455	+5%
PME	47	390	+4%	46	461	+2%	47	355	+4%	48	450	+4%	45	477	+1%
Mediana	14	111	+7%	16	108	+2%	11	79	+7%	16	107	+3%	16	108	+3%
Pequeña	34	28	-7%	31	33	+5%	36	127	+1%	32	35	-1%	29	41	+1%
Micro	2	2	-1%	2	2	-1%	2	2	-1%	2	2	-1%	2	2	-1%
Empresas / Sector	2			4			2			3			4		

EVOLUCIÓN DE LAS VENTAS



por ciento en España frente al 95,6 por ciento de la carretera, según los datos del último Observatorio del Ferrocarril.

Las nueve grandes empresas de este sector contempladas en el presente informe concentraron el 66 por ciento de las ventas, mientras que las 45 pymes analizadas sumaron conjuntamente una cuota del 34 por ciento.

Renfe Mercancías, que se mantiene al frente del ranking sectorial con más de 100 millones de euros en ventas en 2023, registró un descenso interanual del 13 por ciento.

La línea Transdev Logística, con unas ventas de 127 millones y un retroceso del 1,4 por ciento. Esta compañía pertenece al gru-

po alemán DB Cargo, que acaba de vender parte de la actividad del operador ferroviario a Solvix Corporación Marítima, como ya avanzó este periódico.

En el top 10 de empresas destaca el fuerte aumento de los ingresos de Logitrail, un 22 por ciento hasta alcanzar los 121,66, con lo que se mantiene en el podio, así como de los operadores Continental Rail (+18 por ciento) y So- ra Rail Transport (+10 por ciento).

En la clasificación también brillan con luz propia los operadores Fecorvía, El Rail de Renfe Mercancías, que aumentó su facturación un 43 por ciento, CIF Logitrail (+30 por ciento) y Laurus Terminales Ferroviarias (+41 por ciento).

FERROVIARIO DE CARGA | RANKING

RANKING	EMPRESA	2019				2020				2021				2022			
		RENTA	RENTA/ACTIVO	RENTA/PASAJERO	RENTA/ACTIVO	RENTA	RENTA/ACTIVO	RENTA/PASAJERO	RENTA/ACTIVO	RENTA	RENTA/ACTIVO	RENTA/PASAJERO	RENTA/ACTIVO	RENTA	RENTA/ACTIVO	RENTA/PASAJERO	RENTA/ACTIVO
1	Baile Mercaderes SAE SA	195,72	1,7%	1,8	388	1,8	1,8%	1,8%	1,8%	21,14	1,8%	1,8%	1,8%	195,72	1,7%	1,8	388
2	Transfesa Logística SA	127,26	1,4%	1,4%	212	2%	1,4%	1,4%	1,4%	18,00	1,4%	1,4%	1,4%	127,26	1,4%	1,4%	212
3	Logisat SAE SA	121,44	1,2%	1,2%	188	1,8	1,2%	1,2%	1,2%	15,50	1,2%	1,2%	1,2%	121,44	1,2%	1,2%	188
4	APM Terminals Spain Railway SL	77,80	1,4%	1,4%	112	2%	1,4%	1,4%	1,4%	5,44	1,4%	1,4%	1,4%	77,80	1,4%	1,4%	112
5	Caixa de España SA	65,32	1,2%	1,2%	77%	1,8	1,2%	1,2%	1,2%	12,55	1,2%	1,2%	1,2%	65,32	1,2%	1,2%	77%
6	Sotat Rail Transport SA	49,40	1,2%	1,2%	74	1,8	1,2%	1,2%	1,2%	11,25	1,2%	1,2%	1,2%	49,40	1,2%	1,2%	74
7	Comercio de España SA	41,39	1,4%	1,4%	22%	2%	1,4%	1,4%	1,4%	11,36	1,4%	1,4%	1,4%	41,39	1,4%	1,4%	22%
8	Rafaela Almería SA	41,03	1,2%	1,2%	112	1,8	1,2%	1,2%	1,2%	10,17	1,2%	1,2%	1,2%	41,03	1,2%	1,2%	112
9	Caixa de España SA	41,03	1,2%	1,2%	112	1,8	1,2%	1,2%	1,2%	10,17	1,2%	1,2%	1,2%	41,03	1,2%	1,2%	112
10	Transporte Marítimo Español SA	40,30	1,4%	1,4%	14%	1,8	1,4%	1,4%	1,4%	10,14	1,4%	1,4%	1,4%	40,30	1,4%	1,4%	14%
11	EE M.A.E. SA	34,34	1,2%	1,2%	112	1,8	1,2%	1,2%	1,2%	10,14	1,2%	1,2%	1,2%	34,34	1,2%	1,2%	112
12	Caixa de España SA	33,14	1,2%	1,2%	112	1,8	1,2%	1,2%	1,2%	10,14	1,2%	1,2%	1,2%	33,14	1,2%	1,2%	112
13	Provincia de España SL	29,12	1,2%	1,2%	112	1,8	1,2%	1,2%	1,2%	10,14	1,2%	1,2%	1,2%	29,12	1,2%	1,2%	112
14	Caixa de España SA	24,31	1,2%	1,2%	112	1,8	1,2%	1,2%	1,2%	10,14	1,2%	1,2%	1,2%	24,31	1,2%	1,2%	112
15	Provincia de España SL	23,12	1,2%	1,2%	112	1,8	1,2%	1,2%	1,2%	10,14	1,2%	1,2%	1,2%	23,12	1,2%	1,2%	112
16	Provincia de España SL	22,75	1,2%	1,2%	112	1,8	1,2%	1,2%	1,2%	10,14	1,2%	1,2%	1,2%	22,75	1,2%	1,2%	112
17	Caixa de España SA	20,20	1,2%	1,2%	112	1,8	1,2%	1,2%	1,2%	10,14	1,2%	1,2%	1,2%	20,20	1,2%	1,2%	112
18	Caixa de España SA	1,1	1,2%	1,2%	112	1,8	1,2%	1,2%	1,2%	10,14	1,2%	1,2%	1,2%	1,1	1,2%	1,2%	112
19	Caixa de España SA	15,30	1,2%	1,2%	112	1,8	1,2%	1,2%	1,2%	10,14	1,2%	1,2%	1,2%	15,30	1,2%	1,2%	112
20	Caixa de España SA	11,71	1,2%	1,2%	112	1,8	1,2%	1,2%	1,2%	10,14	1,2%	1,2%	1,2%	11,71	1,2%	1,2%	112
21	Caixa de España SA	10,27	1,2%	1,2%	112	1,8	1,2%	1,2%	1,2%	10,14	1,2%	1,2%	1,2%	10,27	1,2%	1,2%	112
22	Caixa de España SA	10,26	1,2%	1,2%	112	1,8	1,2%	1,2%	1,2%	10,14	1,2%	1,2%	1,2%	10,26	1,2%	1,2%	112
23	Caixa de España SA	9,52	1,2%	1,2%	112	1,8	1,2%	1,2%	1,2%	10,14	1,2%	1,2%	1,2%	9,52	1,2%	1,2%	112
24	Caixa de España SA	8,51	1,2%	1,2%	112	1,8	1,2%	1,2%	1,2%	10,14	1,2%	1,2%	1,2%	8,51	1,2%	1,2%	112
25	Caixa de España SA	7,44	1,2%	1,2%	112	1,8	1,2%	1,2%	1,2%	10,14	1,2%	1,2%	1,2%	7,44	1,2%	1,2%	112
26	Caixa de España SA	6,42	1,2%	1,2%	112	1,8	1,2%	1,2%	1,2%	10,14	1,2%	1,2%	1,2%	6,42	1,2%	1,2%	112
27	Caixa de España SA	6,00	1,2%	1,2%	112	1,8	1,2%	1,2%	1,2%	10,14	1,2%	1,2%	1,2%	6,00	1,2%	1,2%	112
28	Caixa de España SA	4,41	1,2%	1,2%	112	1,8	1,2%	1,2%	1,2%	10,14	1,2%	1,2%	1,2%	4,41	1,2%	1,2%	112
29	Caixa de España SA	4,28	1,2%	1,2%	112	1,8	1,2%	1,2%	1,2%	10,14	1,2%	1,2%	1,2%	4,28	1,2%	1,2%	112
30	Caixa de España SA	3,88	1,2%	1,2%	112	1,8	1,2%	1,2%	1,2%	10,14	1,2%	1,2%	1,2%	3,88	1,2%	1,2%	112
31	Caixa de España SA	3,22	1,2%	1,2%	112	1,8	1,2%	1,2%	1,2%	10,14	1,2%	1,2%	1,2%	3,22	1,2%	1,2%	112
32	Caixa de España SA	3,25	1,2%	1,2%	112	1,8	1,2%	1,2%	1,2%	10,14	1,2%	1,2%	1,2%	3,25	1,2%	1,2%	112
33	Caixa de España SA	3,11	1,2%	1,2%	112	1,8	1,2%	1,2%	1,2%	10,14	1,2%	1,2%	1,2%	3,11	1,2%	1,2%	112
34	Caixa de España SA	2,91	1,2%	1,2%	112	1,8	1,2%	1,2%	1,2%	10,14	1,2%	1,2%	1,2%	2,91	1,2%	1,2%	112

Nota: en millones de euros. Fuente: Transporte TR

El camino hacia la sostenibilidad pasa por el

Transporte Multimodal

¡ÚNETE!

Nuestra asociación da respuesta a las necesidades de las empresas que apuestan por la multimodalidad

917 444 704 multimodal@cetm.es






Traccionrail //

www.traccionrail.com

