

1 DE DICIEMBRE DE 2020

Transporte

El periódico del transporte y la logística en España **XXI**

MULTIMODALIDAD

CADENAS DE SUMINISTRO EFICIENTES

EDICIÓN 2020



logistics made in Spain

Contenido



Fundador

F. Javier Miranda Ruiz

Director General

Javier Miranda Descalzo

Director

Alfonso Alday

Subdirector

Antonio Martínez

Análisis y redacción

Carlos Sánchez,
Eva Mármol,
Iñaki Eguia

Director Técnico

José Angel Calvo

Arte y Portada

Susana Torre
Gema Lauzirika

Investigación

Dpto. de Documentación
de Transporte XXI

Preimpresión

Grupo XXI de
Comunicación Empresarial

Imprime

Comeco Gráfico Norte SL

Edita

Industria y Comunicación SA

(Grupo XXI de Comunicación)
Avda. Cervantes, 51. Ed. Cervantes
48970 Basauri (Vizcaya)
Tel. 944 400 000 - Fax 944 400 300
transporte@grupoxxi.com
www.TransporteXXI.com

Depósito Legal

BI-708-92

Prohibida la reproducción total
o parcial sin autorización expresa
del editor.
Todos los derechos reservados.

■ Multimodalidad

Política europea pág. 4

■ Transporte combinado ferrocarril-carretera

Europa pág. 6

España pág. 8

■ Encuesta

Claves para impulsar el ferrocarril de mercancías en España pág. 10

■ Transporte ferroviario

Plan de Impulso pág. 17

Evolución de los tráficos pág. 18

Autopistas ferroviarias pág. 20

Corredores ferroviarios pág. 22

■ Short sea shipping

Europa pág. 24

España pág. 26

■ Tráficos ferroportuarios

Evolución de los tráficos en los puertos españoles pág. 28

■ Mercado ferroviario en España

Dimensión y estructura del sector pág. 30

PUBLICIDAD



LA LOGÍSTICA GLOBAL,
NUESTRO ADN

Grupo
Alonso

“ÚNETE A LA FUERZA
DEL MOVIMIENTO”

Multimodalidad | Política Europea

2021: 'AÑO EUROPEO DEL FERROCARRIL'

La Comisión Europea pretende que esta iniciativa contribuya a atraer más mercancías al tren, en la línea de los objetivos del 'Pacto Verde Europeo' en materia de transporte

La Comisión Europea (CE) propuso el pasado mes de marzo que 2021 se convirtiera en el 'Año Europeo del Ferrocarril'.

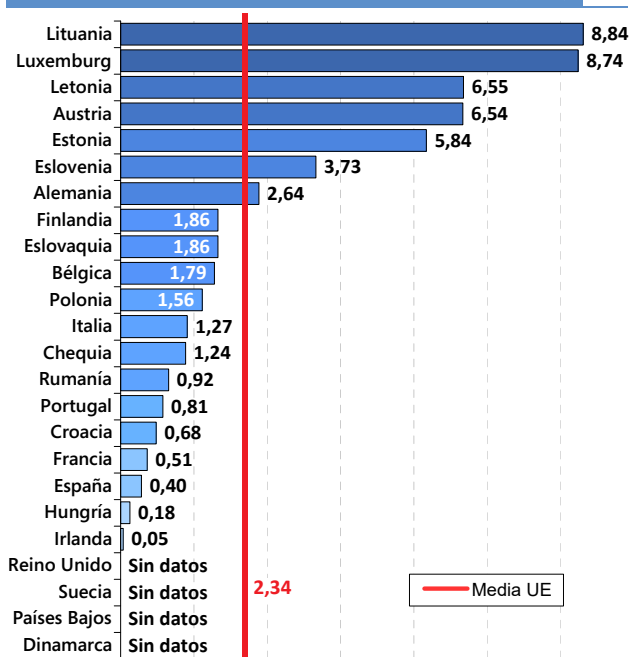
El organismo europeo pretende que se contribuya, de esta manera, a la consecución de los objetivos descritos por el 'Pacto Verde Europeo' en materia de transporte. Este pacto persigue alcanzar el objetivo de la neutralidad climática en 2050. Las emisiones procedentes del transporte deberán reducirse en un 90 por ciento.

La iniciativa del 'Año Europeo del Ferrocarril' servirá para fomentar un modo de transporte ecológico, seguro e innovador como elemento fundamental de la transición hacia una nueva movilidad sostenible e inteligente, según afirman los responsables políticos europeos.

En este contexto, está previsto que durante el próximo año se celebren diversos actos y campañas con objeto de atraer más mercancías al ferrocarril. Pese a que la propuesta estaba pendiente de ratificación al cierre de esta edición por el Consejo y el Parlamento Europeo, todo apunta a que así será.

De hecho, el Consejo Europeo, entre los cambios pro-

TM-KM EN FERROCARRIL POR KM DE RED EN EUROPA (2018)



Datos en millones de toneladas-kilómetro por kilómetro de red. Fuente: UIC. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

ESPAÑA, EN EL VAGÓN DE COLA DE LA UE EN TM-KM POR KILÓMETRO DE RED FERROVIARIA

puestos a la iniciativa relacionados con el transporte de mercancías, ha encargado a la Comisión que estudie la puesta en marcha de un estudio de viabilidad sobre la creación de una etiqueta europea para la promoción de los bienes transportados por ferrocarril. "Dicha etiqueta animaría además a las empresas a pasarse al ferrocarril

TTE. POR CARRETERA DE LARGA DISTANCIA (CONTENEDORES)

PAÍS	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2010
Bélgica	35%	31%	38%	35%	39%	40%	43%
Bulgaria	s/d	s/d	78%	s/d	s/d	s/d	s/d
Rep. Checa	43%	47%	60%	65%	70%	67%	65%
Alemania	39%	39%	40%	40%	42%	44%	46%
Estonia	s/d	s/d	75%	s/d	s/d	s/d	68%
España	51%	53%	47%	47%	48%	43%	55%
Francia	52%	51%	46%	49%	50%	46%	51%
Chipre	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d
Lituania	84%	79%	70%	77%	82%	76%	77%
Luxemburgo	46%	50%	55%	59%	53%	69%	70%
Hungría	62%	60%	64%	66%	63%	64%	61%
Países Bajos	20%	19%	20%	25%	23%	31%	32%
Austria	22%	18%	21%	23%	26%	25%	33%
Polonia	s/d	s/d	s/d	s/d	69%	58%	61%
Portugal	45%	42%	38%	42%	42%	37%	s/d
Rumania	s/d	75%	80%	80%	83%	87%	74%
Eslovenia	65%	74%	79%	69%	69%	76%	74%
Eslovaquia	67%	65%	66%	67%	64%	64%	71%
Finlandia	50%	s/d	s/d	42%	s/d	42%	s/d
Suecia	s/d	s/d	s/d	s/d	40%	s/d	29%
Reino Unido	30%	24%	31%	24%	28%	33%	29%
Noruega	37%	41%	37%	51%	37%	47%	37%
Total UE-28	41%	s/d	s/d	42%	44%	46%	47%

Porcentaje del transporte total de mercancías en tm-km. El total de la UE es estimado. Larga distancia > 300 km. Fuente: Eurostat. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

como modo de transporte", afirman desde el Consejo Europeo. Está previsto que la CE atienda esta recomendación a la hora de trazar sus planes definitivos en torno al referido 'Año Europeo del Ferrocarril'. Desde el máximo alcanzado en 2011 (19 por ciento), la cuota ferroviaria en el territorio de la UE ha descendido, aunque consiguió

establecerse en torno al 17 por ciento en 2016, mientras que la cuota de carretera ha aumentado del 75 al 76 por ciento en ese año. El resto del reparto modal corresponde al tráfico fluvial de mercancías. Estos datos corresponden al último informe de la CE de seguimiento de la evolución del mercado ferroviario, que vio la luz el pasado año.

TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL.

Gestión de la terminal de Jándiz
Gestión de la terminal de Pancorbo



Servicios
Intermodales
Bilbaoport S.L.



Telf. 944 938 223 | trafico@sibport.es

www.sibport.es

En este contexto, el Comité de las Regiones de Europa (CDR) ha emitido en fechas recientes un dictamen en torno a la propuesta de la Comisión Europea, cuyo ponente ha sido Jaroslaw Stawiariski, presidente del Gobierno regional de Lublin (Polonia).

En lo que al apartado del transporte ferroviario de mercancías se refiere, el citado dictamen de Stawiariski destaca que “la inversión en los corredores ferroviarios de transporte de mercancías y en las terminales de transbordo contribuye a reforzar la cohesión territorial en la Unión Europea, a aumentar el comercio con terceros países y a mejorar el desarrollo económico y la situación del empleo”.

El documento muestra su apoyo al cambio modal en favor del ferrocarril, en particular en el transporte ferroviario de pasajeros hasta distancias de 1.000 kilómetros, así como la aplicación de sistemas de fomento y financiación para el transporte de mercancías por ferrocarril.

POLÍTICAS DE IMPULSO

Según pronostica Stawiariski, estas políticas de impulso permitirían un aumento de la cuota de transporte total en la Unión Europea del 17 por ciento actual hasta el 30 por ciento en el horizonte de 2030.

En este contexto, el ponente del Comité de las Regiones también reclama a los Estados miembros que promuevan y financien programas de transferencia del transporte de mercancías de la carretera al ferrocarril mediante la creación de nuevos proyectos como el programa polaco ‘Tiry na tory’ y que compartan sus mejores prácticas en materia de cambio modal.

El citado programa polaco se basa en el lema “camiones sobre las vías” y pretende que se establezca una apuesta decidida por un impulso del transporte intermodal a través de una política de reducción de las tarifas de acceso a la infraestructura ferroviaria para los servicios intermodales de mercancías. En el caso de Polonia, estas tarifas se encuentran, en la actualidad, entre las más altas de la Unión Europea.

BRUSELAS ESTUDIA UNA ETIQUETA PARA LA PROMOCIÓN DE BIENES QUE SON TRANSPORTADOS POR FERROCARRIL

‘EL TREN DE NOÉ’, CAMPAÑA MEDIOAMBIENTAL

‘El tren de Noé’ es una iniciativa que se lanzó en diciembre de 2018 en la Conferencia Mundial del Clima en Katowice (COP24) y que forma parte de una campaña para reducir la huella medioambiental del transporte de mercancías. La alianza Rail Freight Forward (RFF), de la que forman parte Renfe Mercancías, Transfesa Logistics y Captrain España, junto a otros operadores ferroviarios europeos, preten-

de transmitir la necesidad de incrementar la cuota modal del tren en el transporte de mercancías hasta alcanzar el 30 por ciento en el horizonte de 2030. En el caso de la cuota europea, que ronda el 18 por ciento, se podría hablar de la dificultad de conseguir ese objetivo. Por su parte, en el caso de España, que cuenta con una cuota modal que apenas llega al 4 por ciento, podemos hablar directamente de utopía.

Combined advantage for logistics

Hupac Group – count on us.

- Shuttle Net Europe
- Maritime Logistics
- Intermodal Russia
- Landbridge China
- Company Shuttle
- Terminal Management

Intermodal for climate

HUPAC
moving together

www.hupac.com

Transporte combinado ferrocarril-carretera | Europa

EL TRANSPORTE COMBINADO AGUANTA EL TEMPORAL

El avance en el movimiento de plataformas y contenedores logra compensar la caída del tráfico de camiones

El transporte combinado europeo ferrocarril-carretera logró cerrar en positivo 2019, un "año difícil" debido a la desaceleración de la economía y las huelgas ferroviarias francesas, junto a las difíciles condiciones meteorológicas del último invierno y las obras en infraestructuras, lo que dificultó el transporte de mercancías por tren. Una tendencia al alza que podría romperse en 2020, ya que la actual coyuntura, marcada por la crisis sanitaria mundial, no hace pre-

ver un cierre de ejercicio mejor que el anterior.

Así se recoge en el informe anual de la asociación europea UIRR, con datos facilitados por las 71 compañías que forman parte de la organización, entre las que se encuentran las españolas Combiberia y Equimodal.

Los operadores miembros de la UIRR movieron más de 79.200 millones de toneladas-kilómetro en 2019, casi un 1,5 por ciento más que un año antes, gracias al buen comportamiento del movimiento de semirremolques, con un crecimiento del 4,89 por ciento,

LA CRISIS SANITARIA EMPIEZA A PASAR FACTURA AL TRANSPORTE COMBINADO EN EUROPA

con un total de 601.388 envíos. Los contenedores también cerraron el año con datos positivos, un 0,51 por ciento más que en 2018, con 3,54 millones de envíos, lo que supone el 80 por ciento del total de expediciones.

Los servicios transfronterizos, con una cuota del 70 por ciento del total de envíos, crecieron un 1,46 por ciento. Dentro de este grupo, destaca el fuerte avance de los semirremolques, un 4,96 por ciento, y el crecimiento de los contenedores (+1,41 por ciento), con un peso del 79 por ciento de los envíos transfronterizos.



Contenedores apilados en la terminal de BASF en Ludwigshafen / © KOMBIVERKEHR- FOTO: MARKUS HEIMBACH

Servicio flexible y calidad al mejor precio



Formamos a los maquinistas del Siglo XXI

EMPRESA FERROVIARIA Y CENTRO DE FORMACIÓN



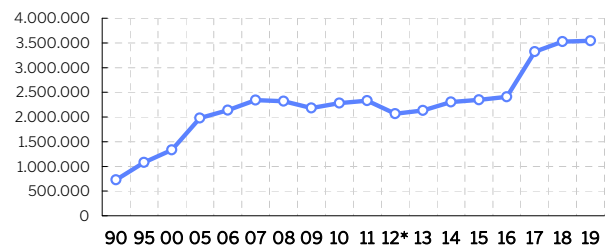
Fotografía: Javier Lopez Ortega - spanishrailfreight.com

LOW COST RAIL, S.A. • Ronda de Atocha 37, 1ª planta • Madrid • 91 126 78 76 • info@lcrail.com • www.lcrail.com

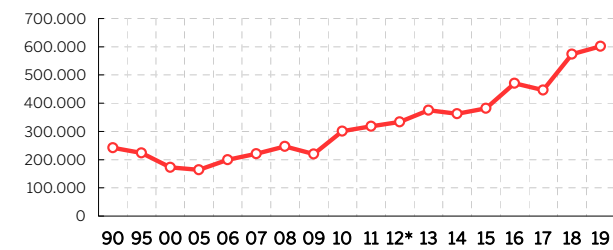
MULTIMODALIDAD

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE TRANSPORTE COMBINADO EN EUROPA

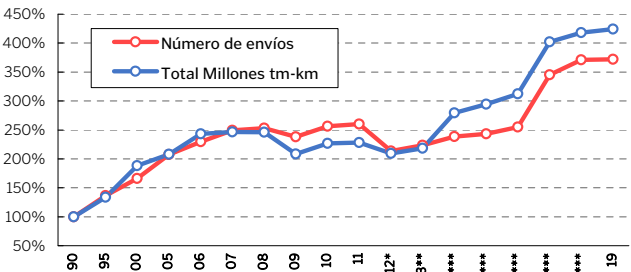
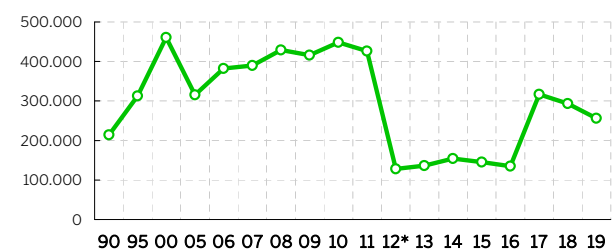
CONTENEDORES Y CAJAS MÓVILES



SEMIREMOLQUES

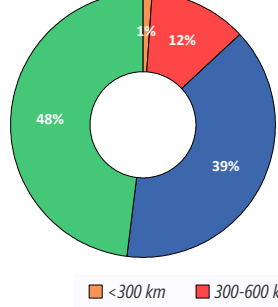


CAMIONES (ACOMPAÑADO)

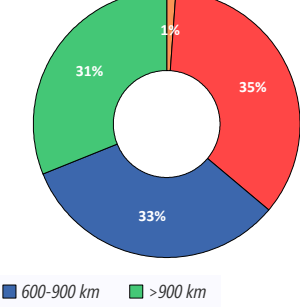


	Internacional		Doméstico		Total	
	2019	%19/18	2019	%19/18	2109	%19/18
Nº de envíos	3.086.658	+0,6%	1.314.657	+0,8%	4.401.315	+0,2%
Contenedores	2.441.391	-2,4%	1.102.316	-1,4%	3.543.707	+0,5%
Semirremolques	504.758	+18,0%	96.630	+32,4%	601.388	+4,9%
Camiones	140.509	-7,8%	115.711	-3,3%	256.220	-12,7%
Distancia promedio	1.025	+3,6%	434	-2,6%	860	+2,3%
Millones tm-km	68.050	+4,5%	11.170	-4,5%	79.220	+1,5%
Nº de TEUs	6.173.316	+0,6%	2.629.314	+0,8%	8.802.630	+0,2%

2019



1990



Nota: (*) Datos sin Ókombi-Hungarokombi (operaciones de autopista ferroviaria); (**) Los datos de 2013/2014/2015 incluye el tráfico de TEL y FELB; (***) Los datos de 2014/2015 incluye el tráfico de Ambrogio, CFL, IMS y T3M. Desde 2015, la estadística incluye RCO CZ. (****) Desde 2017 se incluye RCO, metrans, Lugo, Amber Rail y Baltic Rail. (*****) Desde 2018, la estadística incluye CargoBeamer y VIIA. Fuente: UIRR. Elaboración TRANSPORTE XXI

El tráfico de camiones (acompañado), por el contrario, continúa perdiendo protagonismo, tras caer un 8,74 por ciento en 2019. Las relaciones domésticas descendieron un 2,66 por ciento, con más de 1,3 millones de envíos. Solo los

semirremolques aguantaron el tipo con un avance del 4,53 por ciento, mientras el movimiento de contenedores registró un descenso del 1,44 por ciento en el número de envíos y el tráfico de camiones se desplomó un 17,16 por ciento.

En cuanto a las rutas con mayor dinamismo, el mayor crecimiento porcentual (+736 por ciento) se registró en los flujos entre Bélgica y Países Bajos, con 7.000 expediciones más. A continuación se encuentran los servicios entre Re-

pública Checa y Polonia (+69 por ciento) y entre Alemania y Eslovenia (+69 por ciento), con 2.000 y 10.000 envíos más, respectivamente. En cuarto lugar, con 20.000 envíos más, destaca la relación Hungría-Italia (+56 por ciento).

PROPUESTAS DE LA UIRR

Competencia leal. Entre las propuestas planteadas por la asociación UIRR a Bruselas para impulsar el trasvase de mercancías al ferrocarril destaca la forma de crear un entorno regulatorio equitativo y neutral o cómo establecer medidas compensatorias temporales que no comprometan la leal competencia entre modos.

Transparencia. De igual forma, la UIRR propone medidas a escala europea para mejorar la transparencia, como la publicación de un informe regular de la UE sobre el transporte de mercancías o el establecimiento de un portal para las regulaciones de transporte de los distintos Estados miembro y para cada uno de los modos.

TUS PRIMEROS PASOS HACIA LA MULTIMODALIDAD

Optimice su transporte en toda Europa con las autopistas ferroviarias.

Póngase en contacto con sales@vii.com

www.vii.com

Hacer del ferrocarril el mejor camino

Transporte combinado ferrocarril-carretera | Relaciones entre España y Europa

ALEMANIA Y BÉLGICA COPAN EL TRÁFICO

Estos dos corredores ferroviarios concentran casi el 90% de las tm movidas entre España y Europa

España, en el furgón de cola europeo en tráfico de mercancías por tren, logró cerrar 2019 con unos buenos registros dentro del segmento de actividad del transporte combinado ferrocarril-carretera, según el informe anual de la asociación UIRR.

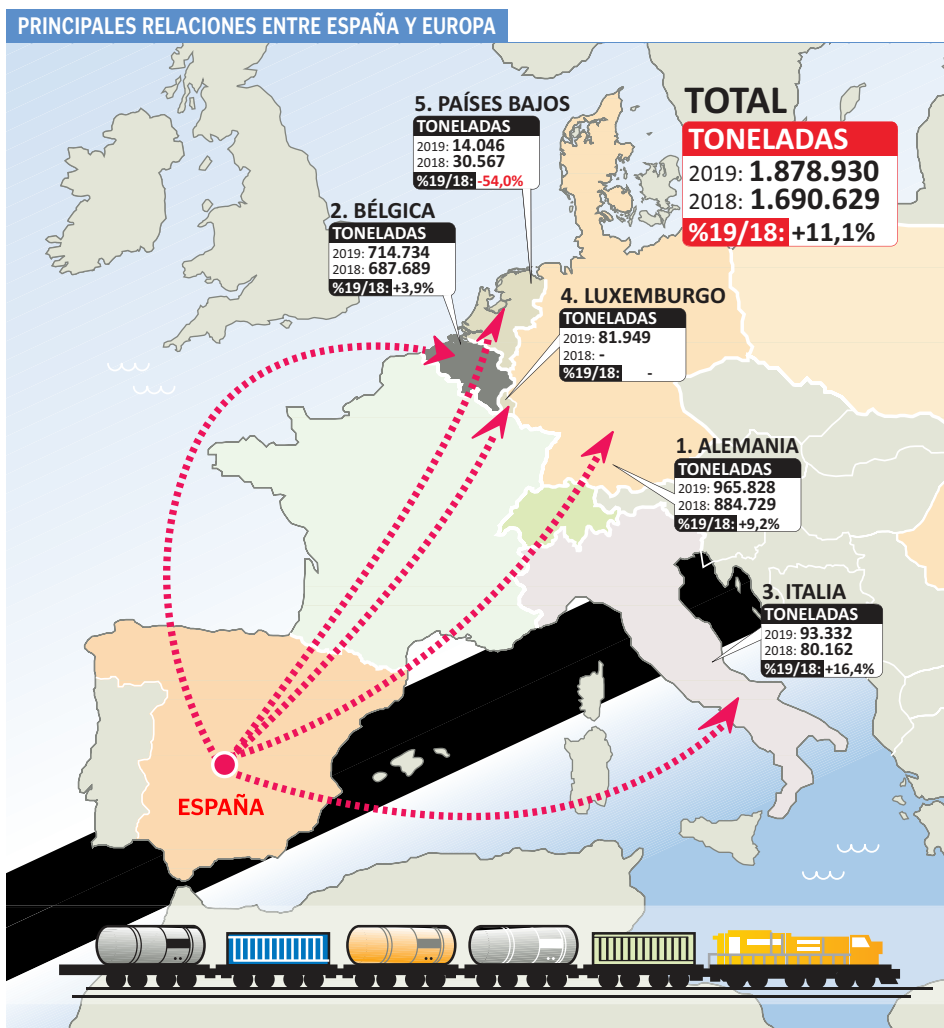
Las relaciones entre España y Europa registraron un movimiento de casi 1,9 millones de toneladas durante el pasado año, lo que supuso un crecimiento del 11,1 por ciento con respecto al ejercicio anterior. En concreto, entre las expediciones de entrada al mercado español y las salidas se contabilizaron cerca de 82.000 envíos, unos 8.500 más que un año antes, con una media de 24 toneladas por consignación.

El análisis detallado de los intercambios comerciales

también vuelve a revelar el peso de Alemania y Bélgica, que absorben el 90 por ciento de las toneladas movidas por tren entre España y Europa.

El primer mercado, con diferencia, sigue siendo Alemania, con más de 965.000 toneladas transportadas por los miembros de UIRR durante el pasado año. Es decir, más de la mitad del tráfico total. Un registro que supone un crecimiento del 9,2 por ciento con respecto al ejercicio 2018. En total, se realizaron 20.838 envíos desde el país germano y 23.509 desde España, con una media de 27 y 17 toneladas por expedición, respectivamente.

A continuación se sitúa Bélgica, con casi 715.000 toneladas, el 38 por ciento del total, tras registrar un avance del 3,9 por ciento.



Datos en toneladas. Fuente: UIRR. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

Completa el podio Italia, con una cuota del 5 por ciento. En 2019, las relaciones ferroviarias entre España y el país transalpino registraron un tráfico de más de 93.000 toneladas, lo que supuso un estirón del 16,4 por ciento con respecto al año anterior.

En cuarto lugar aparece Luxemburgo, con casi 82.000 toneladas transportadas, lo que supone el 4,4 por ciento del total.

El informe anual de UIRR revela, igualmente, el cierto desequilibrio existente entre los flujos de importación, con un peso del 60 por ciento, medido en toneladas transportadas, y los de exportación, que supone el 40 por ciento del transporte combinado ferrocarril-carretera entre España y Europa. En total, se contabilizaron 42.720 expediciones con destino al mercado español y 39.199 de salida.

personas que conoces

BILBAO-GIJÓN
salesbio@vascoship.com
944 939 281

VIGO
salesvigo@vascoship.com
986 443 388

www.vascoship.com

COSCO SHIPPING

Far East, Sudamérica, Caribe, Mediterráneo, Europa, Oriente Medio, Oceanía, India, West África, Estados Unidos.

SHORTSEA /BILBAO

Preparando el Brexit

JORNADA HÍBRIDA

16 Diciembre
2020
Presencial y virtual

El Transporte Marítimo de Corta Distancia como respuesta a los nuevos retos medioambientales, tecnológicos y al Brexit, haciendo frente a este nuevo escenario de una manera competitiva.

Inscripción gratuita previa confirmación de asistencia.
www.shortseabilbao.com



Encuesta | Claves para impulsar el transporte de mercancías por ferrocarril en España

EL SECTOR RECLAMA CREAR UNA OFERTA MULTIMODAL “FIABLE” Y “COMPETITIVA”

Transportistas y operadores marcan la ‘hoja de ruta’ para potenciar las sinergias entre modos y lamentan que la Administración siga haciendo “oídos sordos” a sus propuestas

- ❶ La cuota modal del ferrocarril de mercancías en España es prácticamente irrisoria, puesto que, a duras penas, supera el 3 por ciento. ¿Qué se ha hecho mal para que nos encontremos ante esta dramática situación y qué habría que corregir?
- ❷ Europa parece decidida a impulsar el papel de la intermodalidad en el marco del proceso de descarbonización del transporte. ¿Es imprescindible que el Estado ponga en marcha de una vez mecanismos para incentivar la intermodalidad en España?
- ❸ ¿La puesta en marcha por parte del Gobierno español de un ‘ferrobono’ para aquellos cargadores que entreguen sus mercancías a empresas ferroviarias u operadores logísticos intermodales sería decisiva para impulsar la cuota del intermodal en España?

JUAN CASTELLET

❶ Si nos fijamos en que el ferrocarril español había tenido en un pasado reciente cuotas mucho mayores, está claro que no se están haciendo las cosas bien. Hay que partir de la base de que es imprescindible que el transportista de carretera dé el salto al tren si queremos que el ferrocarril crezca. Para ello, es necesario que se den varias circunstancias. En primer lugar, que sea competitivo y, en segundo lugar, que disponga de una oferta fiable y con servicios frecuentes. El Gobierno es quien tiene que poner las bases para que esto sea posible. Los últimos gobiernos que han ostentado el poder en España (y el actual hasta el momento no está siendo una excepción) han puesto el foco únicamente en el desarrollo de infraestructuras, siendo estas una condición necesaria, pero no suficiente para que el sistema se desarrolle. Renfe cumplió esa función hasta 2007 mediante la

llamada Red TECO, que cubría la mayor parte del territorio industrial español y cumplía con una importante labor en la reducción de los “costes externos” ligados al transporte. El problema es que ese ahorro no se valoró nunca y Renfe, obligada a dar resultados económicos positivos, fue reduciendo paulatinamente su oferta a la vez que incrementando los precios hasta llegar a la situación actual, nada atractiva para los transportistas.

❷ Absolutamente imprescindible. Es necesario que se cree una oferta de servicios multimodales fiable y competitiva. Hay que ayudar a los operadores ferroviarios a que pongan en marcha trenes multicliente para el transporte de contenedores, cajas móviles y semirremolques. Desde CETM Multimodal hemos propuesto al Ministerio un ‘plan de choque’ con diversas medidas que permitirían un desarrollo rápido del ferrocarril y acercarnos así a los compromisos del

‘Green Deal’. Me consta que otras organizaciones también han hecho llegar propuestas, pero nuestras opiniones no se tienen en cuenta en la Administración. Quiero destacar que todos los países europeos tienen establecidas ayudas económicas al ferrocarril, a excepción de cinco países. Lamentablemente, España es uno de ellos.

❸ El ‘ferrobono’ es imprescindible, pero hacen falta más medidas de impacto. Hay que facilitar la puesta en marcha de trenes multicliente, que deben reunir varias condiciones: alta capacidad, alta frecuencia, fiabilidad de servicio y precios competitivos. Para que los operadores cubran esta necesidad de mercado hay que ayudarles, el sistema por sí solo, debido a sus grandes carencias, no es competitivo. Si queremos lograr una descarbonización real, hay que implantar un ‘ferrobono’ y ayudar, además, a los operadores en el lanzamiento de las nuevas líneas hasta

que estas puedan funcionar por su cuenta. No podemos esperar a que las infraestructuras en construcción o proyectadas, faciliten ese desarrollo del ferrocarril. En primer lugar, porque su eficacia para mercancías puede ser cuestionable y, en segundo lugar, porque su funcionamiento completo es a tan largo plazo que para entonces nuestro ferrocarril habrá perdido dos puntos más de cuota.

JOSEP VICENT BOIRA

❶ En los últimos 30 años, la evolución ha sido muy negativa para el uso de mercancías por el ferrocarril. Hay un cúmulo de factores que han generado una especie de ‘tormenta perfecta’ que han provocado que la cuota sea residual. Algunos, como la falta de inversión en infraestructura propiamente destinada a las mercancías, caso de las estaciones intermodales y accesos portuarios o material rodante, son propios del ferrocarril, pero otros como la gran inversión en infraestructuras viarias, que han hecho de España el país de toda Europa con más vías de alta capacidad han provocado que el transporte por camión sea hipercompetitivo. Pero hay otros elementos que son ya parte de la solución y que se han comenzado a corregir, como la mejora en la gestión de las terminales, la inversión en mercancías, como se está haciendo en los Corredores Mediterráneo y Atlántico, y uno fundamental como es la repercusión de los costes reales a la sociedad, conocidos como costes externos, en los

JOSEP VICENT BOIRA
COMISIONADO
CORREDOR MED.



“BUSCAR LAS SINERGIAS ENTRE MODOS MEJORARÁ LA EFICIENCIA DEL SISTEMA EN GENERAL”

MULTIMODALIDAD

diferentes medios de transporte, en los que el ferrocarril sale muy beneficiado porque sus costes externos son muy bajos. Medidas que apuesten por medios sostenibles, como el ferrocarril, buscando una nueva alianza con la carretera y el modo marítimo: esta intermodalidad es clave.

2 Creo que es necesario, y será muy beneficioso para la sociedad y la actividad económica la incentivación de la intermodalidad. Buscar las sinergias entre modos mejorará la eficiencia del sistema en general, permitiendo a industrias y comercios costes más competitivos y, sobre todo, descarbonizar el transporte en España. Pero no solo favorecerá al usuario, sino a la sociedad, que se verá liberada de gases contaminantes, congestión y siniestralidad en las carreteras y otros efectos externos. El Estado debe llevar esta iniciativa adelante a través de un plan de impulso de las mercancías, que el Minis-

terio de Transportes ya ha anunciado, apoyándose en entidades como Adif, Renfe o Puertos del Estado, como ya lo hace al impulsar mejoras en la red y en las terminales intermodales.

3 El mecanismo del 'ferrobono' ha sido un éxito en Italia, donde la cuota del ferrocarril ha aumentado un 50 por ciento en los últimos años. Creemos que la puesta en marcha de un mecanismo similar en España puede suponer un importante impulso a la cuota del ferrocarril. La cooperación entre modos, que permita mejorar la eficiencia y la sostenibilidad traerá ventajas globales superiores al coste que supondría el 'ferrobono' para las arcas públicas.

PEDRO LÓPEZ

1 Ciertamente, la cuota modal del transporte de mercancías por ferrocarril en España es irrisoria. El Gobierno, a través de Ren-

JUAN CASTELLET
PRESIDENTE
CETM MULTIMODAL

"ES IMPRESCINDIBLE QUE EL TRANSPORTISTA DÉ EL SALTO AL TREN SI QUEREMOS QUE EL FERROCARRIL CREZCA"

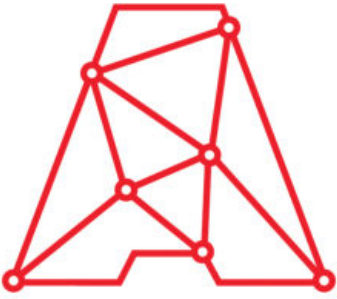
fe, con un negocio cautivo durante mucho tiempo, no demuestra ningún tipo de interés o proactividad en cuanto a querer avanzar en este tema. ¿Qué se ha hecho mal? Que la gestión ha sido pésima. ¿En qué se traduce? No hay competencia y el ancho de vía que tenemos no ayuda nada en las conexiones internacionales y, por tanto, que las mercancías se suban al tren. Al final no se ha hecho nada. Y lo que observo es que se sigue sin promover. Ningún Gobierno, en los últimos 40 años, se ha tomado este tema en serio. Transportes ha estado siempre en el mismo Ministerio que Fomento, vende mucho más inaugurar puentes o autopistas que invertir en el desarrollo del transporte que es un sector fundamental en la actividad económica del país. ¿Qué se tendría que hacer? Cambiar el rumbo, dándole a la cuestión la importancia que sin duda tiene. Se ha hecho una inversión descomunal en Alta Velo-

cidad, que, en mi opinión, es totalmente acertada. Somos un país líder en Alta Velocidad y Larga Distancia pero, lamentablemente, nos hemos olvidado de las mercancías. Mientras tanto, las carreteras se nos han hecho viejas, cuestan muchos millones su mantenimiento, los camiones siguen circulando, por ellas con los consiguientes problemas de contaminación, colapsos, siniestralidad... En este contexto, es muy complicado que las empresas de transporte se hayan decidido a dar el salto y pensar en el uso de corredores intermodales. Además, las infraestructuras y muchas terminales no están preparadas.

2 Si queremos ir a realmente un sistema de transporte mucho más sostenible, ecológico y respetable con el medio ambiente, lógicamente. Estamos viendo como los gobiernos municipales tienen claro que

(continúa en la página 12)





Aragón Plataforma Logística

Conectando el mundo Connecting the world

www.aragonplataformalogistica.es



**GOBIERNO
DE ARAGON**

Plataformas:

Sociedades

Consejo asesor:



















Encuesta | Claves para impulsar el transporte de mercancías por ferrocarril en España

(viene de la página 11)

hay que hacer más amigables las ciudades y están tomando medidas claras y concretas, con fuertes restricciones a la circulación. Sin embargo, seguimos teniendo las carreteras colapsadas de camiones. ¿Quién tiene capacidad económica para hacer frente a eso? Claramente, el Gobierno, con un plan concreto, pensado y diseñado teniendo en cuenta las necesidades de la industria y de las empresas de transporte. Diría, incluso, que no es un problema de gobierno, sino de país. ¿Qué han hecho los franceses y alemanes...? Debería haber, con el horizonte de 15 años, un plan maestro de desarrollo de las conexiones multimodales, que conecten los puertos entre sí, que modernice y adecue las terminales estratégicas que nos permitiese crear una red eficiente que fuese una alternativa real al transporte por carretera. No es un problema del gobierno actual, del pasado o del que venga, es un problema de modelo de transporte multimodal de país.

③ Nosotros estamos observando como en el año 2019 y 2020 cada vez nos cuesta menos convencer a los clientes para que nos den la oportunidad de mostrarles las posibilidades del transporte multimodal. Y cuando lo hacen, se quedan con nosotros. Pero también digo claramente que, en ningún caso, es por una motivación romántica por la sostenibilidad y el medio ambiente. Lo hacen cuando es competitiva a nivel económico y de servicio, lógicamente. La forma de incentivar el transporte multimodal viene porque lo promuevas y lo hagas atractivo, que sea una alternativa real y sostenible para los usuarios, la industria, además de acompañarlo con algún tipo de ayuda o incentivo fiscal o porque se penalice con impuestos 'verdes'. Yo lo que quiero es que el 'ferrobono' dinamice este sector. Si al final el cargador tiene algún incentivo estará más receptivo a escuchar una oferta y si nos lo dan a nosotros también podemos ser más competitivos, pero el modelo no puede ni debe

basarse en una solución subvencionada. Ya hemos tenido otros ejemplos y todos sabemos como han terminado. El modelo solo tendrá éxito si como he dicho, se basa en un plan multimodal eficiente, sostenible y que sea una alternativa real a la carretera. Podemos subvencionar lo que queramos, pero si el modelo no es eficiente y competitivo, no funcionará nunca.

ANTONIO PÉREZ MILLÁN

① En los últimos 35 años, ha habido un abandono absoluto de la intermodalidad terrestre, por parte de los gobiernos, incluido el actual. Algunos manifestaron sus mejores deseos de hacer algo y no ejecutaron casi nada útil, y otros ni siquiera han manifestado una auténtica voluntad real y ejecutiva de mejorar la situación actual.

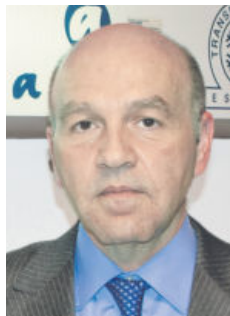
② Por supuesto que sí. La situación de la intermodalidad en España es debida al Ministerio actual y a todos sus predecesores. Falta que dediquen un equipo de personas a trabajar, de modo único, y exclusivo, en potenciar la intermodalidad, tanto terrestre como marítima, de las mercancías, y a medir los resultados de su trabajo.

③ No es la única medida necesaria, pero ayudaría. En numerosas ocasiones hemos hecho llegar al Ministerio otras iniciativas, con medidas concretas, sin éxito.

JUAN DIEGO PEDRERO

② Por supuesto que es imprescindible el establecimiento de mecanismos como hacen los países de nuestro entorno para incentivar el cambio modal paulatino y que las mercancías, los clientes y los transportistas por carretera se puedan subir al tren de mercancías en cualquiera de sus modalidades. Llamémoslo 'Eco-Incentivo', 'Ferrobono' o como queramos, pero sin esos instrumentos no cumpliremos ninguno de los objetivos que marca la Agenda 2030 en materia de ferrocarril de mercancías. Y es

A. PÉREZ MILLÁN PRESIDENTE UOTC



“HA HABIDO UN
ABANDONO
ABSOLUTO DE LA
INTERMODALIDAD
TERRESTRE, POR
PARTE DE LOS
GOBIERNOS”

PEDRO LÓPEZ DIR. GENERAL ESPAÑA EWALS CARGO CARE



“NO ES UN
PROBLEMA DEL
GOBIERNO ACTUAL,
DEL PASADO O DEL
QUE VENGA, ES UN
PROBLEMA DE
MODELO DE
TRANSPORTE
MULTIMODAL DE
PAÍS”

más que urgente su establecimiento ya. Por más infraestructuras que tengamos no haremos circular los trenes en condiciones competitivas para los clientes.

③ El tráfico ferroviario o intermodal está incentivado en toda Europa. La propia Comisión Europea dispone de programas con subvenciones para incentivar el lanzamiento de tráfico ferroviario o soluciones intermodales transnacionales, por cierto utilizadas con éxito en tiempos recientes para nuevos tráfico internacionales con la Península Ibérica. España es uno de los poquísimos países de la UE que no dispone de este tipo de incentivos, que deben ser propuestos y aprobados por la UE. Solo interesando al mercado con este tipo de medidas lograremos los objetivos directos que todos nos planteamos: el incremento del uso del ferrocarril de mercancías entre cargadores y transportistas de carretera. En definitiva, clientes finales, que son los que pueden hacer posible el incremento de volumen. Por eso planteamos un reparto equilibrado entre las empresas ferroviarias y esos usuarios finales.

FIORENZO AMBROGIO

① No estoy de acuerdo con la cifra tópica del 3 por ciento que toma en consideración solo los tráfico que salen o llegan a una terminal española. Si miramos y sumamos los tráfico desde y hacia España que viajan en intermodal, aunque salgan de terminales del sur de Francia, la cuota intermodal pasaría de un 3 a más de un 5 por ciento. El problema de fondo es la infraestructura ferroviaria y el ancho ibérico que aísla técnicamente a España de Europa. Compartir *part-time* con el AVE unos 180 kilómetros de vías de ancho UIC es de momento todo lo que hay y ha sido así durante los últimos 10 años.

② Claro que sí. Francia ha puesto en marcha unas inversiones gigantescas para mejorar la infraestructura y permitir que el intermodal pueda competir en

igualdad de condiciones. Constatamos, además, un respeto hacia las empresas que son consideradas un valor a proteger y no solo un *target* para aplicar impuestos. España ha hecho grandes cosas para los pasajeros, pero en cuanto a mercancías nos hemos quedado con las diapositivas de las presentaciones, los mapas de Europa con colores y las vagas promesas de una serie de ministros de transporte que han competido básicamente en incompetencia, (entendida como total desconocimiento de la realidad operativa del transporte intermodal) y esto sigue igual.

③ El intermodal español tiene que ser estructuralmente competitivo para crecer. Sin embargo, subvenciones e incentivos me parecen apanos nada decisivos. No veo voluntad política: se habla de Corredor Mediterráneo desde hace 15 años, de 'ferrobono' desde al menos 5 años y, sin embargo, las infraestructuras ferroviarias y las terminales activas e idóneas para una intermodalidad competitiva, las encontramos en el sur de Francia.

ANDRÉS HERBADA

① Lo que se ha hecho mal es no prestar la atención debida al ferrocarril de mercancías. Se han planteado planes por los respectivos gobiernos que no han llegado casi nunca a ponerse en práctica, ya que cada cambio de gobierno ha llevado consigo el olvido del plan del anterior gobierno. También ha contribuido a la debacle la existencia del monopolio de Renfe con su política equivocada de no entender que, con una infraestructura tan amplia como la existente, la manera de reducir costes era transportar más y no recortar, como equivocadamente ha hecho con su red intermodal multi-cliente, centrando, sin embargo, sus esfuerzos en favorecer el tráfico del *hinterland* de los puertos, lo que ha producido una caída de la distancia media recorrida, lo que es un poco aberrante, ya que el ferrocarril es más competitivo a más largas distancias. Cuando se abrió el merca-

MULTIMODALIDAD

do ferroviario con la liberalización se pusieron muchas trabas directas e indirectas a las empresas privadas, que se han visto constreñidas a captar transporte ferroviario ya existente, gracias a su mejor gestión de la productividad, y ello ha dado como resultado una participación de las privadas en el mercado que ya empieza a ser razonable, pero una nula ganancia de cuota general del ferrocarril en el mercado de transporte. El principal problema no es la falta de infraestructura, sino de gestión y mejora de los componentes del coste ferroviario, es decir: hay que tomar medidas que conduzcan a una reducción del coste ferroviario y desechar todo aquello que produzca un incremento de costes. La infraestructura no basta, como lo ha demostrado el túnel de Le Perthus con un tráfico muy por debajo de los datos que justificaron su inversión millonaria. Basta con averiguar por qué. Tanto la Administración como los gestores públicos ferroviarios han dado prioridad, tanto en inversión como en mejora y explotación, a los viajeros sobre las mercancías. Ha faltado una legislación medioambiental que valorara los costes externos de cada medio de transporte. Se debe-

JUAN DIEGO PEDRERO
PRESIDENTE
AEFP



“ES IMPRESCINDIBLE EL ESTABLECIMIENTO DE MECANISMOS COMO HACEN LOS PAÍSES DE NUESTRO ENTORNO PARA INCENTIVAR EL CAMBIO MODAL PAULATINO”

ría poner en marcha un Plan de Estado que tenga por objetivo reducir los costes del ferrocarril. Y examinar qué han hecho otros países para que su participación sea mayor. Con una necesidad de inversión muy inferior a la del AVE, el Adif debería invertir en mejorar la vía destinada a mercancías en aquellos puntos críticos o tramos que presentan limitaciones para la carga: incompatibilidad entre viajeros y mercancías, peso por eje, longitud de apartaderos y cruces, gálilos...

② La existencia de la UOTC (Unión de Operadores de Transporte Comodal) en el seno de Astic demuestra el interés de los transportistas por la intermodalidad. No han tenido dudas en montarse en los barcos que unen la Península con Italia u otros países ni en montarse en los trenes franceses que atraviesan de sur a norte el país vecino. Lo han hecho porque les han ofrecido un coste menor que por carretera. Pero no se subirán al tren en España si este, por una vía o por otra, no les supone una mejora de costes. Cualquier medida que contribuya a esa reducción será bienvenida.

③ Evidentemente, eso también contribuye a la men-

cionada reducción de costes y me consta que son muy pocos los países de la Unión Europea, entre ellos España, los que no tienen implantados sistemas de ayudas a la promoción de la intermodalidad. Pero he de insistir en que eso contribuiría a la mejora, pero no creo que sea lo único que se deba hacer: también serían necesarias ayudas a la inversión en unidades intermodales de las que se beneficiarían los operadores y cargadores y todas aquellas otras medidas que, como dije anteriormente, contribuyan directa o indirectamente a la reducción de costes ferroviarios, imputación real de costes externos, etc.

RAUL MAESTRO

① España es un país de camiones, tanto para los transportes nacionales como para los internacionales. Para poder desarrollar de forma segura y duradera la intermodalidad y la multimodalidad, necesitamos una ayuda económica y operativa real. Es decir, que los operadores ferroviarios y comisionistas de transporte ferroviario estén apoyados de forma económica, ya que son los que arrancan el mercado y tienen que coger todos los riesgos económicos. Tam-

bién, hoy en día, no podemos seguir trabajando con trenes de 440 metros y 1.200 TBR (tonelada bruta remolcada), cuando el resto de Europa está trabajando con trenes de 750 metros y 1.600 TBR. No tenemos que esperar que el tráfico se adapte a nosotros, necesitamos abrir nuestro país para que los flujos entren de forma fluida. A la vez, necesitamos un cambio de mentalidad por parte de los cargadores: el transporte por ferrocarril es viable, ecorresponsable una vez que los volúmenes se suben al tren; esto quiere decir que la carretera tiene que ser la variable y el tren el transporte principal, no al revés.

② La descarbonización del transporte está directamente vinculada con la intermodalidad. TPNova Rail & Logistics Services y Transportes Portuarios están trabajando en diversos proyectos, como el transporte en camión sin conductor, transporte con tractores de gas, etc., pero a la vez, trabajamos cada vez más por ferrocarril. Un camión de gasoil contamina 17 veces más que un transporte por tren eléctrico, según apunta SNCF. Si apartamos del Grupo Transportes Portuarios la estrategia

(continúa en la página 14)





CIMALSA
Logística i mobilitat

La red multimodal y logística de CATALUÑA

Gestionamos infraestructuras logísticas y de movilidad para dinamizar la economía con criterios de sostenibilidad. Siempre al servicio de las personas y de las empresas.

Oficinas centrales de CIMALSA:
Còrsega, 273 · 08008 Barcelona · Tel. +34 933634960
www.cimalsa.cat
[@cimalsacat](https://twitter.com/cimalsacat)

Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat

Encuesta | Claves para impulsar el transporte de mercancías por ferrocarril en España

(viene de la página 13)

de responsabilidad medio ambiental, perdemos mercados. Necesitamos ayudas y/o subvenciones para poder atacar los mercados europeos con las mismas armas que nuestros competidores europeos.

③ Estoy a favor de un 'ferrobono', pero las ayudas se tienen que entregar al comisionista de transporte o al operador ferroviario, tal como se está haciendo en toda Europa. Es el comisionista u operador quien asume el riesgo económico de lanzar un nuevo servicio, de proponer una nueva conexión. Además, será más fácil de controlarlo y distribuirlo: se hará para una sola empresa presentando una única carta de porte ferroviaria. Si la ayuda se entrega al cargador u operador logístico, el proceso de pago y control será muy complejo porque se multiplicará a la cantidad de empresas indicadas en la carta de porte. Hemos de fijarnos en cómo se está haciendo en el resto de Europa, y la ayuda va dirigida al gestor comisionista del transporte ferroviario o al operador ferroviario.

JOSÉ RAMÓN OBESO

① En los últimos 25 años, hemos pasado de una cuota del ferrocarril del total del transporte terrestre en nuestro país de algo más del 10 por ciento al actual 3 por ciento. En el resto de la UE, la cuota ferroviaria ha crecido algo (del orden del 17 por ciento) y los transportes intermodales mucho. Nuestro problema es que tenemos unos costes de transporte por ferrocarril enormes, que hace que este modo sea más caro que la carretera y los cargadores no están dispuestos a pagar más. El tema de reducción brutal de costes tiene que ver con infraestructura y con trenes mucho más largos y mucho más pesados y con una gestión menos política y más profesional, y sobre todo, eficaz y duradera.

② En los últimos años se han hecho multitud de planes para desarrollar el ferrocarril, como el PITVI (2012-2024), o el Plan de Im-

IORE AMBROGIO ADMINISTRADOR AMBROGIO



"ESPAÑA HA HECHO GRANDES COSAS PARA LOS PASAJEROS, PERO EN MERCANCÍAS NOS HEMOS QUEDADO CON LAS DIAPOSITIVAS DE LAS PRESENTACIONES"

ANDRÉS HERBADA CONSEJERO TCS TRANS



"EL PRINCIPAL PROBLEMA NO ES LA FALTA DE INFRAESTRUCTURA, SINO DE GESTIÓN Y MEJORA DE LOS COMPONENTES DEL COSTE FERROVIARIO"

pulso de Mercancías por ferrocarril, del 14 de diciembre 2017, que debiera estar aún en vigor, y posteriormente otros que son magníficos estudios teóricos, pero que nunca se han llevado a la realidad, porque para ello hace falta un interés político de máximo nivel y equipos eficaces y duraderos, que no hemos tenido con los últimos gobiernos. Sin embargo en viajeros, hemos ido a tope con los AVE, con inversiones brutales y estables desde 1992, del Madrid-Sevilla, y llevamos casi 30 años con una inversión continua, que le ha afectado poco los vaivenes políticos. Eso no ha ocurrido con las mercancías y es necesario todo tipo de esfuerzos y continuidad, para acercarnos a las tasas europeas.

③ Prácticamente todos los países europeos tienen subvenciones para el ferrocarril, unos directamente a la empresa ferroviaria incumbente, otros a los operadores ferroviarios, otros a los cargadores, 'ferrobonos'... Creo que es un tema que hay que estudiar con mucho cuidado, pues se puede entrar en competencias desleales, que no benefician la competitividad. Nosotros somos partidarios de esas ayudas para iniciar el despegue, pero somos más partidarios de las reducciones de costes.

BERND HULLERUM

① Estamos ante una oportunidad única para apoyar al ferrocarril en un momento singularmente adverso. Se destinan a España 140.000 millones de euros, 50 por ciento en ayudas directas y el resto financiado, para proyectos relacionados con el 'Green Deal', la transición digital y la reindustrialización. Para optar a estos fondos es importante que nuestro gobierno piense y hable del ferrocarril en su propuesta de reformas para dar respuesta a las peticiones de la UE. Desde el principio de la crisis sanitaria, la Comisión Europea se puso en contacto con los Estados miembros para llamar su atención, de manera explícita, sobre la necesidad de apoyar al ferrocarril de mercancías, pero de mo-

RAUL MAESTRO CEO TPNOVA



"LA CARRETERA TIENE QUE SER LA VARIABLE Y EL TREN EL TRANSPORTE PRINCIPAL, NO AL REVÉS"

JOSÉ RAMÓN OBESO PRESIDENTE COMBIBERIA



"TENEMOS UNOS COSTES DE TRANSPORTE POR FERROCARRIL ENORMES, QUE HACE QUE ESTE MODO SEA MÁS CARO QUE LA CARRETERA"

mento no hay medidas específicas al respecto. El Anteproyecto de Ley del Cambio Climático Transición energética, ha olvidado también al ferrocarril. Desde el Centro de Promoción del Transporte de Mercancías por Ferrocarril ya se han propuesto varias medidas de mejora que les pueden servir de guía, como la liberalización efectiva del transporte de mercancías por ferrocarril, la mejora de la gestión de terminales y las conexiones ferroviarias a la industria, o la adecuación de la normativa española a la del resto de Europa. Pero hay muchas más cuestiones que se pueden implementar para incrementar la cuota. El desarrollo de la alta velocidad ha dejado libre una gran red nacional que puede aprovecharse para incrementar la cuota del tren, pero es esencial que esta red se mantenga adecuadamente. Debido a las elevadas inversiones necesarias en la modernización del parque ferroviario se puede considerar también un plan renove del ferrocarril para poner el parque en condiciones adecuadas. El promedio de antigüedad del material rodante disponible supera los 25 años. En el pasado, aquí ya hemos alcanzado una cuota de ferrocarril de un 10 por ciento en algunos momentos de nuestra historia. Implementando las medidas oportunas, no veo por qué no podríamos volver a estos niveles. Pero para ello es necesario un cambio en la estrategia del desarrollo del ferrocarril de mercancías y un claro apoyo de las instituciones públicas, tal y como hacen en otros países donde se están llevando a cabo planes para el apoyo al tráfico de mercancías por ferrocarril como Austria, Suiza, Países Bajos, Bélgica, Francia o Alemania, donde se estima, entre otras medidas, la reducción de los cánones en 350 millones de euros anuales.

② Desde luego. Como comentaba anteriormente, estamos en un momento clave donde las decisiones que se tomen pueden suponer un antes y un después en el sector. Se espera que el mercado de transporte de mercancías en Europa

MULTIMODALIDAD

crezca hasta 2030 un 30 por ciento. Hoy en día, la cuota del ferrocarril es de un 18 por ciento y el de la carretera un 75 por ciento. Si no hacemos nada, lo que conseguiremos son más camiones en la carretera. DB Cargo, nuestro principal accionista, como miembro de la alianza Rail Freight Forward, está comprometida en aumentar la cuota del ferrocarril en el mismo periodo a un 30 por ciento. Esto ayudaría a evitar un millón de camiones en las carreteras y 290 millones de toneladas de CO2. Con el desarrollo de nuestros corredores internacionales para importación y exportación para España y para los mercados europeos buscamos convertir al ferrocarril en la columna vertebral para Europa de unos servicios de transporte puerta a puerta (haciendo la última milla en camión). De este modo, somos capaces de llegar por ferrocarril a cualquier parte de Europa con unos tiempos de tránsito muy similares a la

carretera, en algunos casos como a Reino Unido incluso más rápidos.

③ Como decía anteriormente, si no hacemos nada, el incremento del 30 por ciento del transporte de mercancías se va a ver reflejado en la carretera con los efectos que eso va a tener en nuestra planeta. Es por tanto esencial que aumentemos la participación del ferrocarril en el transporte de mercancías y hay diversas razones que avalan esta importante apuesta, como la reducción de costes externos para la sociedad. Y que este aumento alcance el 30 por ciento de la cuota de transporte de mercancías en Europa permitiría alcanzar una serie de objetivos que ya están en la agenda de nuestras Autoridades Comunitarias, como eliminar un millón de camiones adicionales en la carretera o eliminar 290 millones de toneladas de emisiones de CO2. España necesita y debe contribuir a la consecución

BERND HULLERUM

CEO

TRANSFESA



“ES NECESARIO UN CAMBIO EN LA ESTRATEGIA DEL FERROCARRIL DE MERCANCÍAS Y UN CLARO APOYO DE LAS INSTITUCIONES PÚBLICAS”

ción de este objetivo en la parte que le corresponde y, por ello, debemos marcar el objetivo de triplicar la actual cuota de mercado del ferrocarril de mercancías en este horizonte temporal, alcanzando la participación del 12 por ciento en el año 2030. Para conseguir estos objetivos es fundamental poner en valor la sostenibilidad medioambiental del ferrocarril, por lo que una bonificación por el ahorro en emisiones de CO2, que supone el uso del transporte ferroviario de mercancías, sería un elemento clave. Además de planes para promover la multimodalidad, inversiones para la renovación de material rodante o impulsar proyectos de innovación del sector.

ASIER VARONA

① En los últimos años, a diferencia del resto de los países europeos, hemos visto como la cuota del ferrocarril no es que no crez-

ca, sino que decrece. Esto es debido, a mi entender, a dos motivos principalmente. El primero se debe a que las políticas públicas en España se han centrado en el transporte de viajeros y, sobre todo, en la alta velocidad, dejando un papel marginal al ferrocarril de mercancías; y el segundo, a la “ficticia” liberalización del sector, donde Renfe sigue siendo el dominador claro del mercado ferroviario, dejando en una posición de desventaja al operador privado. Esta desventaja viene motivada por la escasez de material rodante actualmente en manos de Renfe y que, tímidamente, pone en el mercado su excedente.

② Por supuesto. Hasta ahora, el diseño de las políticas públicas ha ido a parar al transporte de viajeros y, sobre todo, a la alta velocidad. Es necesario que diseñe nuevos mecanismos para incentivar la intermo-

(continúa en la página 16)

**Autoridad Portuaria
Santa Cruz de Tenerife**

**Puertos de Tenerife
Conectados al mundo,
Conectados al progreso**

Nos puedes encontrar en:

www.puertosdetenerife.org

Encuesta | Claves para impulsar el transporte de mercancías por ferrocarril en España

(viene de la página 15)

alidad, para impulsarlo como han hecho otros países europeos. Además, deberá invertir en la mejora de las infraestructuras actuales, ya que hay muchos tramos con limitaciones a causa del mal estado.

③ La puesta en marcha de un “ferrobono” ayudaría, pero no sería decisivo si no va acompañado de unas políticas públicas orientadas al ferrocarril de mercancías y de una liberalización “real” del sector, donde todas las partes juegan con las mismas oportunidades de mercado.

RAMÓN VÁZQUEZ

① En España no existe un modelo definido en materia multimodal, a pesar de haberse desarrollado diferentes estudios y planes que son guardados en el cajón con cada cambio de Gobierno. Siempre se recurre a los tópicos, sin abordar la problemática real que se puede resumir en cuatro cuestiones relevantes del fracaso y reducción continua del transporte ferroviario de mercancías. La primera, una configuración arcaica y no adaptada a la realidad del transporte de mercancías del siglo XXI del propio sector fe-

ASIER VARONA

GERENTE
SIBPORT



“LAS POLÍTICAS PÚBLICAS EN ESPAÑA SE HAN CENTRADO EN EL TRANSPORTE DE VIAJEROS Y, SOBRE TODO, EN LA ALTA VELOCIDAD, DEJANDO UN PAPEL MARGINAL AL FERROCARRIL DE MERCANCÍAS”

roviario y su endogamia dentro del sector público nacional o extranjero, sin que la pretendida y fallida “liberalización” haya producido los efectos positivos de la competencia. En segundo lugar, la prestación ineficiente de servicios de transporte, sin centrarse en las necesidades de los cargadores, con ausencia de productividad. La tercera, mezcla de viajeros y mercancías, con supeditación a los pasajeros y desconsideración hacia estas por parte de los máximos responsables del Adif y Renfe. Y por último, una infraestructura poco eficiente, con ingentes inversiones en alta velocidad, poco o nada aptas para compatibilizar con mercancías, y escaso o nulo desembolso en la red convencional, la mitad no electrificada.

② Si queremos que el transporte ferroviario de mercancías se desarrolle tenemos que adoptar un plan de choque que cumpla con las recomendaciones de la UE y permitan invertir la tendencia. No es realista pensar que si no se hace algo realmente impactante y distinto podamos acercarnos a niveles de crecimiento como el requerido. Entre las medidas propuestas destaca la reducción radical de costes

RAMÓN VÁZQUEZ

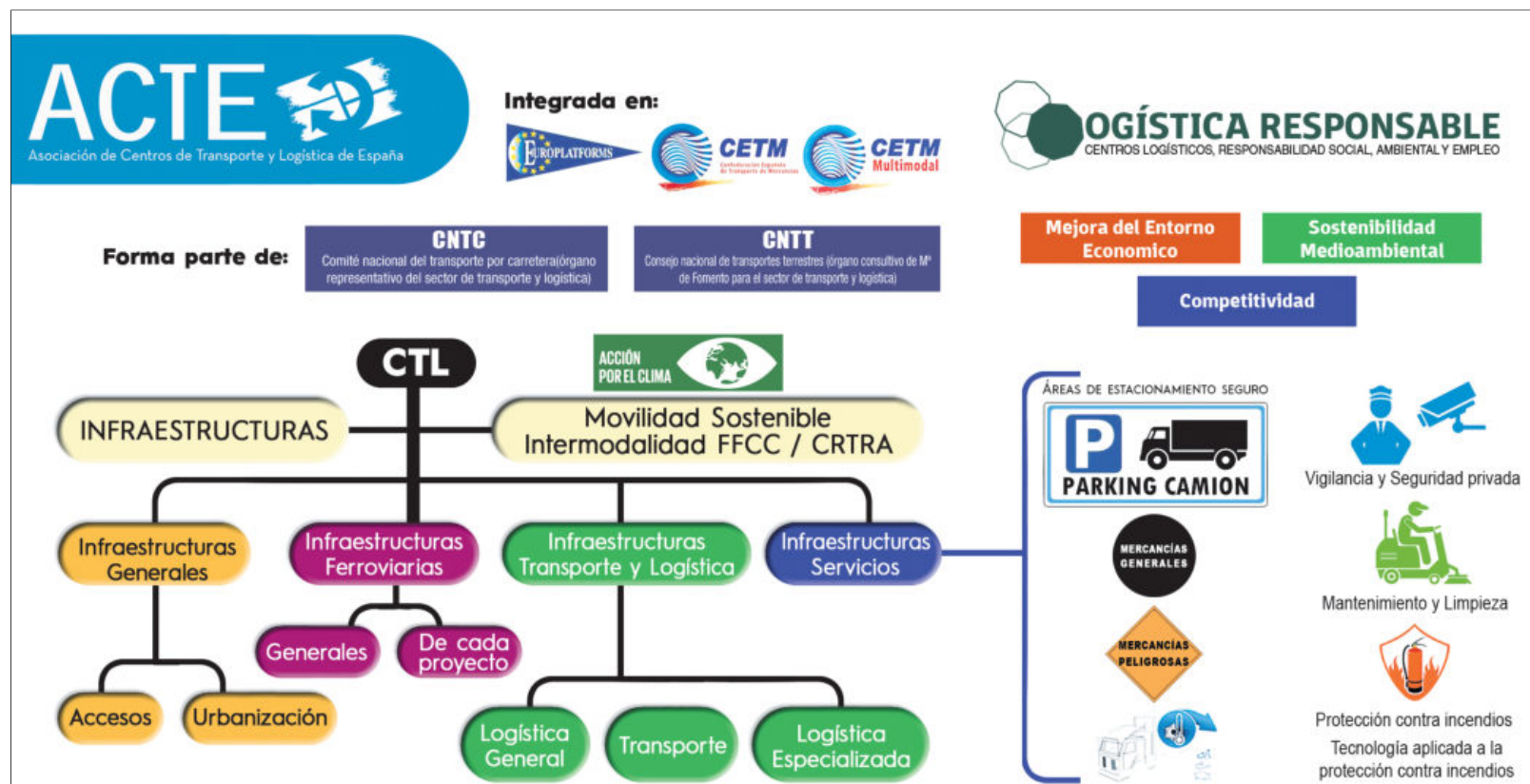
VICEPRESIDENTE
CETM MULTIMODAL



“SI QUEREMOS QUE EL TRANSPORTE FERROVIARIO DE MERCANCÍAS SE DESARROLLE TENEMOS QUE ADOPTAR UN PLAN DE CHOQUE QUE CUMPLA CON LAS RECOMENDACIONES DE LA UE”

que conlleve a reducción sustancial de cánones comparables a los del resto de países de Europa y establecimiento de bonificaciones y descuentos por volúmenes transportados. Es necesario invertir en red convencional para incrementar la competitividad de las infraestructuras, así como la no eliminación del ancho ibérico en ninguno de los tramos de la red principal e invertir en ancho mixto (tercer hilo) en el gran eje norte-sur.

③ Sí, sería una de las medidas. Un incentivo por kilómetro, de 2,1 €/tren, destinado al transportista para fomentar el uso del tren. También sería conveniente crear una Dirección General de Transporte Multimodal, que ejerza las funciones de interlocución con el sector, a la vez que asuma la tarea de impulsar este modo de transporte que consideramos estratégico. Además, es necesaria una mayor transparencia del sistema ferroviario con esfuerzo por parte de la Administración. Potenciar la cooperación entre modos para que los transportistas que pretendan subirse al tren superen importantes barreras de entrada, mentales, materiales y estructurales y recuerdos nefastos como el ‘canon de coincidencia’.



Transporte de mercancías por ferrocarril | Plan de impulso

TRANSPORTES ULTIMA UN PLAN DE IMPULSO A LAS MERCANCÍAS

El ministro Ábalos anuncia la elaboración del programa 'Mercancías 2030', que tiene como objetivo incrementar la cuota modal ferroviaria

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana prepara un plan de impulso al ferrocarril de carga denominado 'Mercancías 2030'. Así lo avanzó el ministro José Luis Ábalos durante la presentación de la 'Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada' hace unas fechas.

El plan 'Mercancías 2030', del que poco más ha trascendido, tendrá como obje-

tivo el impulso del transporte ferroviario de mercancías y el incremento de su cuota modal, según avanzó el ministro.

El nuevo plan va a coincidir temporalmente con la hoja de ruta para impulsar el ferrocarril de mercancías que se está imponiendo desde los despachos de Bruselas.

De hecho, en el actual contexto de crisis, la Unión Europea ha impulsado un

Reglamento que establece normas de emergencia específicas que tienen por objeto "garantizar la continuidad del transporte por ferrocarril al reducir el riesgo de quiebras motivadas por la COVID-19 en el sector, que se ha visto gravemente afectado por la ausencia temporal de demanda de servicios de transporte".

A la espera de que el citado plan vea la luz, Trans-

portes viene así a dar respuesta a una vieja reivindicación del sector ferroviario de mercancías en nuestro país.

En este sentido, desde el sector ferroviario de mercancías en España se viene reclamando un plan específico para este negocio desde hace años, que venga a cubrir esa brecha que existe con otros países de nuestro entorno.

POLÍTICAS SECTORIALES

De los 27 países que integran la Unión Europea, tras la salida este mismo año del Reino Unido, tan solo cinco no cuentan con planes específicos para incentivar la intermodalidad. De este repóquer de países, cuatro de ellos tienen una población inferior a los cinco millones de habitantes y cuentan, además, con cuotas modales del ferrocarril de mercancías superiores al 30 por ciento. El quinto país es España, lo que da idea de lo mucho que queda por hacer en este ámbito desde el plano político.

YOUR MOST FLEXIBLE AND RELIABLE PARTNER IN YOUR SUPPLY CHAIN

ALTIUS

FORWARDING PROJECTS

CUSTOMS

MADRID → ALGECIRAS → BARCELONA → BILBAO → GJON → LEON → SEVILLA → VALENCIA → VIGO → ZARAGOZA → UDINE (ITALY) →
 BUENOS AIRES (ARGENTINA) → LIMA (PERU) → SANTA CRUZ DE LA SIERRA (BOLIVIA) → SANTIAGO DE CHILE (CHILE) → MIAMI (USA) → HAVANA (CUBA)

www.grupoaltius.com

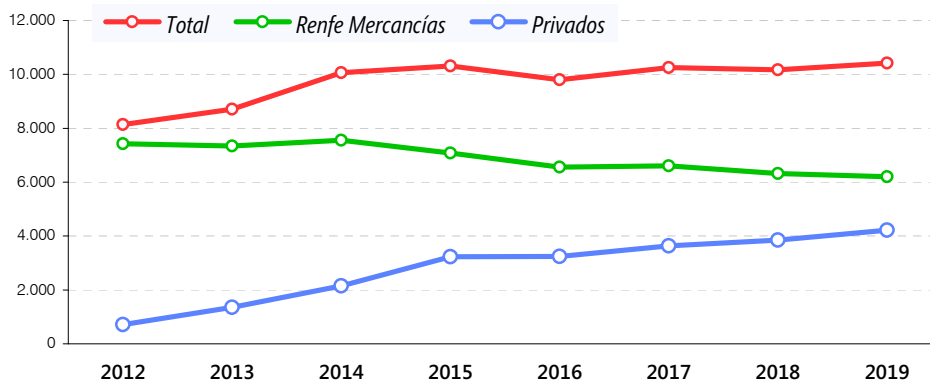
Transporte Ferroviario | Evolución de los tráfico en España

RENFE SIENTE EL ALIENTO DE LOS PRIVADOS

Las empresas competidoras de la pública movían ya, al cierre del pasado ejercicio 2019, cuatro de cada diez tm-km que se transportan en el mercado español

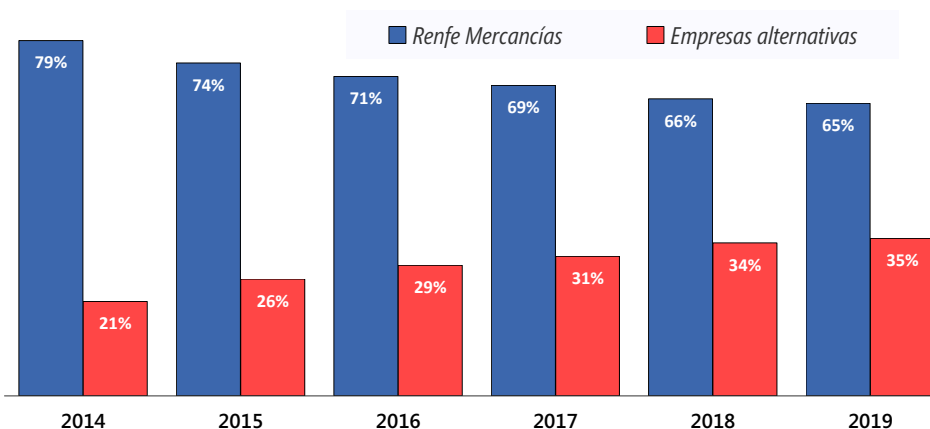
Las empresas competidoras de Renfe Mercancías movían al cierre del pasado año cuatro de cada diez toneladas-kilómetro que se transportan en España, según el análisis realizado por TRANSPORTE XXI en base a datos oficiales del Instituto Nacional de Estadística (INE) y el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Así, al cierre de 2019, el mercado ferroviario de mercancías en España registró un tráfico total de 10.416 millones de toneladas por kilómetro, de los que el 59,53 por ciento los operó Renfe Mercancías, al sumar 6.201 millones de toneladas-kilómetro y el 40,47 por ciento restante sus

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO FERROVIARIO DE MERCANCÍAS RENFE/PRIVADOS



Datos en millones de toneladas-kilómetro. Fuente: INE y Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Elaboración: TXXI.

EVOLUCIÓN DE LA CUOTA DE MERCADO RENFE/EMPRESAS ALTERNATIVAS



Datos en tren-kilómetro. Fuente: Adif. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

competidores privados, que alcanzaron los 4.215 millones de toneladas-kilómetro. Renfe Mercancías perdió casi tres puntos de cuota el pasado año, puesto que en

2018 había obtenido un 62,18 por ciento de la tarta total. Se mantiene así la tendencia que se viene observando en los últimos ejercicios.

En el capítulo de toneladas totales, el tráfico se elevó a 25,29 millones, de los que Renfe Mercancías movió un 67,25 por ciento y los privados el 32,75 por cien-



TPNOVA

www.tpnova.com

Your Rail Partner

- BARCELONA
- MADRID
- TARRAGONA
- VALENCIA
- ALGECIRAS

RAIL FORWARDING



RAIL CONSULTING



RAIL OPERATOR AGENCY



MULTIMODALIDAD

to. También en este apartado la pública perdió peso, puesto que en el ejercicio anterior su cuota se había elevado hasta el 70,12 por ciento.

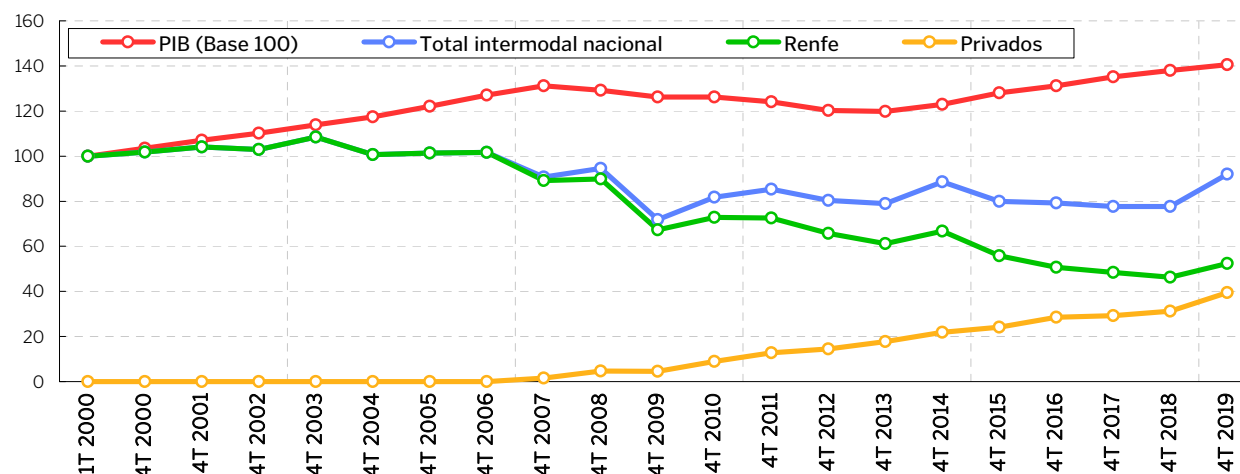
Con estos datos en la mano, se puede afirmar que Renfe Mercancías, pese a que sigue dominando mayoritariamente el mercado ferroviario de mercancías, siente como se reducen año a año las distancias con sus competidores, que en algunos casos son también compañías con mayoría de capital público, caso de Transfesa, dominado por la DB alemana y de Captrain, por la SNCF francesa.

TREN-KILÓMETRO

Otra de las estadísticas que refrendan este nuevo escenario son las que aporta el Adif. En el caso de la variable del tren-kilómetro también podemos apreciar como los competidores de la pública van ganando terreno año a año.

En concreto, al cierre del pasado ejercicio la cuota de Renfe Mercancías se situaba en el 65 por ciento en este concepto, frente al 35 por ciento del resto de operadores juntos. En la práctica, esto supone que la compañía dirigida desde hace unos meses por Joaquín del Moral ha perdido nueve puntos de cuota en el plazo de tan solo cuatro años (ver cuadro).

ÍNDICE UOTC EN TONELADAS-KM (PIB ESPAÑA Y NACIONAL INTERMODAL TOTAL)



Fuente: UOTC en base a datos del Ministerio de Transporte y OTLE, estimando datos de los privados (se excluye FEVE). Índice 100, primer trimestre de 2000. Elaboración: TXXI.

PEOR QUE HACE DOS DÉCADAS

El tráfico intermodal nacional sigue lejos del peso que tenía respecto al Producto Interior Bruto (PIB) a principios del presente siglo. Así lo refleja el 'Índice UOTC' actualizado al cierre del último trimestre de 2019, que elabora desde hace años la Unión de Operadores de Transporte Comodal (UOTC).

El índice indica que el mercado intermodal mueve las mismas toneladas actualizadas con el PIB que hace 20 años. Por su parte, en toneladas-kilómetro, la situación es mucho más negati-

va todavía, puesto que pese a que los privados tienen una participación más alta en el mercado, la actividad de Renfe Mercancías ha descendido, con lo que el conjunto del mercado se encuentra alejado del PIB respecto a hace 20 años.

De hecho, el margen entre los tráficos por toneladas-kilómetro y la evolución del PIB sigue siendo muy similar al que se alcanzó entre finales de 2009 y principios de 2010, cuando los volúmenes del transporte intermodal tocaron fondo, según se puede apreciar en

el 'Índice UOTC' (ver cuadro). Además, hay que tener en cuenta que el índice no segrega por mercados, sino que contempla también los tráficos intermodales ligados al transporte marítimo, lo que transmite una visión más positiva que si solo estuvieran incluidos los tráficos intermodales terrestres puros. En la práctica, la conclusión es que mientras que en toneladas totales, el intermodal nacional logró equilibrar el incremento del PIB la friolera de 20 años después, en el caso de las toneladas-kilómetro aún se mantiene alejado del nivel que tenía en el año 2000.



logitren

Soluciones fiables en
transporte de mercancías

Transporte Multimodal | Autopistas ferroviarias

VIIA CONSOLIDA SU MODELO DE ÉXITO EN LA PENÍNSULA

La conexión que nació en 2019 entre Barcelona y Bettembourg se extiende también hasta Cádiz

La red de autopistas ferroviarias de VIIA son un ejemplo de caso de éxito. La primera que se puso en marcha fue la Autoroute Ferroviaire Alpine (AFA), que surgió en 2003 para impulsar el transporte de semirremolques en tren entre Aiton (Francia) y Orbassano (Italia). En 2007 nace Lorry-Rail, que enlaza Bettembourg (Luxemburgo) con Le Boulou (Francia), junto a la frontera española. Posteriormente, VIIA Británica, la autopista ferroviaria más larga de Europa con 1.400 kilómetros de longitud, pasó a conectar Le Boulou con el puerto de Ca-

lais, donde el remolque se sube al ferri para cruzar el Canal de la Mancha y llegar al mercado británico. Posteriormente, se puso en marcha un nuevo servicio entre Orbassano y Calais. Por su parte, en febrero de 2019, las autopistas ferroviarias de VIIA entran por primera vez en la Península Ibérica con la puesta en marcha de la nueva línea entre la terminal de Can Tunis en Barcelona y Bettembourg. Un mes después, la autopista ferroviaria Le Boulou-Calais se amplió con una parada intermedia en la terminal intermodal de Mâcon en Francia.



Imagen de un tráfico de semirremolques por ferrocarril junto al túnel de El Pertús, en la frontera española. / VIIA

En el verano de 2019, la autopista ferroviaria entre Barcelona y Bettembourg se extendió al sur de España, a través del servicio de Multirail que enlaza la capital catalana con Cádiz. El servicio de VIIA en la Península pasa por el corredor en ancho de vía internacional (UIC) con tracción de Renfe, el único operador con locomotoras homologadas para circular por el mismo. Los convoyes tienen capacidad para transportar hasta 1.500 toneladas de composiciones mixtas, semirremolques (70 por ciento) y contenedores (30 por ciento). Las autopistas ferroviarias de VIIA sumaron un total de 2.300 millones de toneladas-kilómetro transportadas en el pasado año 2019. Los trenes operados cuentan con hasta 850 metros de longitud y pueden trans-

portar hasta 48 semirremolques en un solo tren. La compañía transportó 109.726 UTIs en 2019, lo que supuso un ahorro de 87.500 toneladas de CO2 emitidas a la atmósfera. Durante el pico de la pandemia de la primavera de 2020, las líneas de VIIA siguieron realizando el 80 por ciento de sus tráficos semanales, con tasas de llenado de 60 a 95 por ciento por tren, es decir, un total de casi 2.000 semirremolques y contenedores por semana.

TECNOLOGÍAS

Actualmente existen tres tecnologías aplicables a las autopistas ferroviarias. Se trata de los sistemas Modalohr, 'Poche' y 'Rola'. En el sistema Modalohr, los camiones acceden a los vagones horizontalmente, con su cabeza tractora y

IMPULSAMOS SU CADENA LOGÍSTICA

LIFT YOUR SUPPLY CHAIN

BOLUDA
CORPORACIÓN MARÍTIMA

www.boluda.com.es

MULTIMODALIDAD



sin la utilización de grúas ni de equipos de manipulación, sino mediante el giro de la caja de los vagones. Este es el sistema que utiliza VIIA con tanto éxito. Por su parte, el 'Poche' utiliza grúas pórtico para mo-

ver verticalmente los semirremolques para ser colocados sobre el vagón. Mientras, en el sistema 'Rola' los camiones acceden al tren junto a la cabeza tractora mediante una rampa.

**VIIA TRANSPORTÓ
2.300 MILLONES DE
TM-KM EN 2019**

**LAS EMISIONES QUE
SE EVITARON EL
PASADO AÑO CON
ESTOS TRÁFICOS
ASCENDIERON A
87.500 TONELADAS
DE CO₂**

ZARAGOZA CALIENTA MOTORES

Al cierre de esta edición, CSP Iberian Zaragoza Rail Terminal (CSPZ), filial del grupo CSP Spain que explota el centro logístico ferroviario de Plaza Zaragoza, hacía pública su confirmación al Adif y al Gobierno de Aragón, a través de la sociedad pública Aragón Plataforma Logística (APL), de su capacidad para operar "de forma inmediata" hasta dos trenes diarios de *ferroutage* o autopistas ferroviarias. Tras las pruebas realizadas durante los últimos meses de manera regular en colaboración con empresas de transporte, la firma confirma los resultados satisfactorios y la capacidad inmediata de la terminal para asumir la operativa regular para este tipo de servicios. APL y Adif se reunieron en septiembre de 2020 con la Autoridad Portuaria de Bahía de Algeciras para tratar de ofrecerle una respuesta a su reiterada reivindicación de que se pusieran en marcha servicios terminalistas para una

autopista ferroviaria en Aragón. Según ha hecho público CSP Iberian Zaragoza Terminal, la capacidad de la terminal de Plaza Zaragoza para prestar este servicio se establecería inicialmente en dos trenes diarios. Además, la concesionaria ha estimado que adecuando una zona de aparcamiento de unos 6.000 metros cuadrados de los terrenos aledaños a la terminal de contenedores del Adif, se podría triplicar esta capacidad de forma inmediata sin mayores inversiones. En los últimos meses, operadores internacionales de transporte por carretera así como, operadores logísticos integradores, han realizado pruebas en la terminal ferroviaria de Plaza Zaragoza, "con resultados satisfactorios". Esto confirma la capacidad de la terminal del grupo CSP Spain, para operar este tipo de tráfico de manera inmediata, según señala la propia compañía en un comunicado.

Next
Generation
Logistics

Let's take
your transport
to the next level!

Ewals Cargo Care

ewals.es

Corredores ferroviarios | Red europea

INQUIETUD EN LAS MERCANCÍAS

CNMC ve al Corredor Mediterráneo “económicamente inviable” para carga y el sector critica la eliminación del ancho ibérico en un tramo

Pese a la expectación que rodea a todo lo concerniente al desarrollo del Corredor Mediterráneo, el negocio de las mercancías sigue observando la evolución del proyecto con mucha inquietud.

La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), por ejemplo, augura enormes dificultades para que el Corredor Mediterráneo pueda atraer tráficos ferroviarios de mercancías. Así lo pone de manifiesto en su última resolución sobre la propuesta de cánones de Adif y Adif AV para 2021.

El informe alerta de que los cánones que aplica el Adif “penalizan a los trenes de mercancías por el hecho de que son los más pesados y, por ello, desgastan en mayor medida la infraestructura que los trenes de viajeros, más ligeros”.

Sin embargo, Competen-

ciados al control y confort del tren, así como determinados requisitos de mantenimiento, no serían necesarios para el transporte de mercancías y, “sin embargo, a este servicio se le asignan los costes derivados de los mismos”.

A este hecho se le añade que el canon para los tráficos ferroviarios de mercancías en las líneas de altas prestaciones es, incluso, “ligeramente superior al ingreso medio percibido por las empresas ferroviarias de sus clientes finales”. En este sentido, la CNMC alerta de que una vez que el Corredor Mediterráneo se convierta, a través de su transformación al ancho internacional, en una línea de altas prestaciones, “de mantenerse los cánones calculados por los gestores de infraestructuras, las conexiones internacionales no serán utilizadas por las empresas de mercancías al ser económicamente inviable

cualquier tráfico utilizando dicha red”.

Por otro lado, la preocupación del sector también tiene relación con la supresión prevista del ancho ibérico en un tramo del Corredor del Mediterráneo.

Esta es otra de las “patatas calientes” que pueden afectar al impulso del ferrocarril de mercancías en esta infraestructura. En concreto, el Ministerio ha decidido suprimir el ancho ibérico en el tramo que conecta Castellón con Vandellos, que por cuestiones económicas se transformará en exclusiva para el ancho estándar o UIC.

Los operadores que utilizan el ferrocarril de mercancías en España consideran que el sacrificio del ancho ibérico en ese tramo del Corredor Mediterráneo resultará “letal para el transporte intermodal”.

Así lo exponen asociaciones como la Unión de Operadores de Transporte Comodal (UOTC), CETM Mul-

EL FERROCARRIL DE MERCANCÍAS SE VE PENALIZADO EN EL PAGO DE CÁNONES, SEGÚN ALERTA COMPETENCIA

TRENES MERCANTES DE 450 METROS EMPEZARÁN A RECORRER LA LÍNEA ENTRE ZARAGOZA, CANFRANC Y PAU EN EL AÑO 2030

timodal o la propia Asociación de Empresas Ferroviarias Privadas (AEFP).

Las tres asociaciones dejan claro que no se oponen al Corredor Mediterráneo para el tráfico de viajeros, pero la decisión de suprimir el ancho ibérico en todo un tramo del mismo, “supondrá de inmediato la pérdida mayoritaria del tráfico actual por dicho tramo”.

El sector ferroviario de mercancías considera que “no es posible” que con una sola vía de ancho europeo puedan compatibilizarse el transporte ferroviario de mercancías y el de viajeros, porque “la rapidez del transporte de viajeros no puede trasladarse a las mercancías, salvo que tenga un coste económico manifiestamente desorbitado”, apuntan.

OTROS CORREDORES

Al margen del Corredor Mediterráneo, España está implicada también en el Corredor Atlántico, cuya ejecución se encuentra más retrasada. Recientemente, el ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, José Luis Ábalos, garantizaba públicamente el mismo trato inversor en los próximos años para el Corredor Atlántico, en respuesta a las quejas formuladas por los gobiernos y los empresarios de las comunidades de Galicia, As-



LOGÍSTICA DE CONFIANZA EN EL PUERTO DE SANTANDER

OPERADORES PORTUARIOS
CONSIGNATARIOS
SERVICIOS DE ALMACENAJE
TRANSPORTE TERRESTRE
SOLUCIONES LOGÍSTICAS 'AD HOC'
EQUIPOS AUTOMÁTICOS HTV
OPERACIONES DE MERCANCÍA GENERAL
LOGÍSTICA INTEGRAL

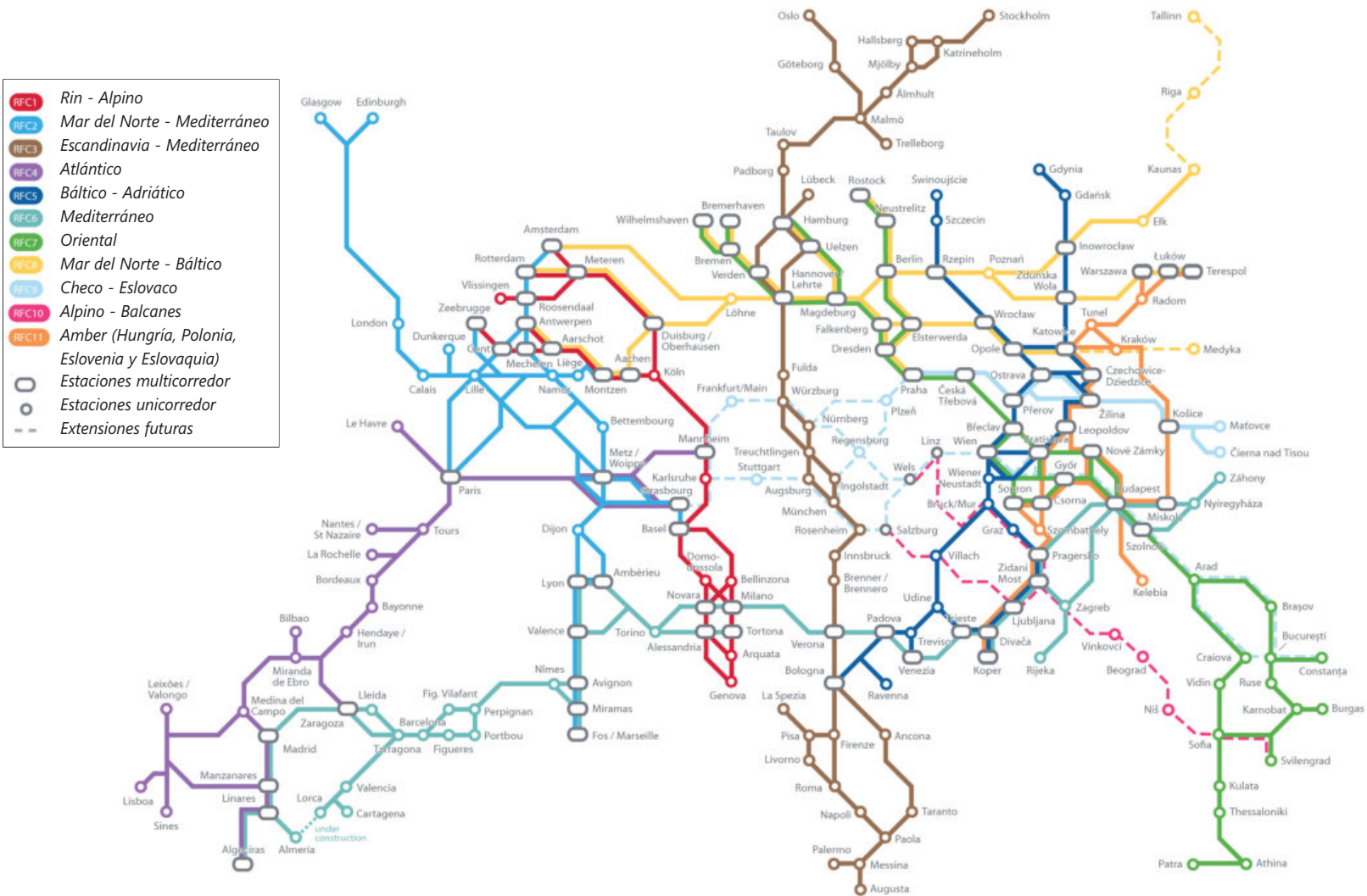


www.cobasa.net
Tel. +34 942 369 389 • info@cobasa.net



MULTIMODALIDAD

CORREDORES FERROVIARIOS DE MERCANCÍAS (RFCs) - MAPA 2018



Basado en la Regulación (EU) nº 913/2013. Creado por RNE y acordado conforme a todas las RFCs. Fuente: Rail Net Europe © 2018 RNE.

turias y Castilla y León, que consideraban que existe una discriminación significativa entre ambos corredores ferroviarios.

Por otro lado, el Gobierno de Aragón ha hecho públicas las hipótesis de convergencia para el desarrollo de la línea Zaragoza-

Canfranc-Pau, en la que se establece una longitud máxima para los trenes de mercancías de 450 metros a partir de 2030, ante la im-

posibilidad de preparar líneas de apartadero y cruce necesarias en el tramo francés entre Bedous y la frontera.



TRANSPORTE DE LÍQUIDOS ALIMENTARIOS

NUEVO CENTRO OPERATIVO en VALENCIA



- ✓ 2.000 cisternas de flota.
- ✓ Operativos en toda Europa, norte de África y NUEVAS líneas en Turquía, Rumania y Ucrania.
- ✓ Lavadero con 4 pistas de última generación y certificación europea.
- ✓ Sede operativa en Valencia.

Más de veinte años de experiencia en el transporte de aceites alimenticios, Kortimed ofrece desde 2005 una amplia gama de soluciones logísticas para el transporte de líquidos destinados al consumo. Gracias a su competitividad y la garantía de servicio los 365 días del año, la compañía es hoy reconocida como una de las compañías más importantes de este sector en el Mediterráneo, en Italia y en Europa.



Short sea shipping | Europa

EL SECTOR INTENTA CAMBIAR EL RUMBO

El tráfico de *short sea shipping* en la Unión Europea registra un avance del 3,2% en el ejercicio 2018, tras repetir en 2017 los mismos volúmenes de mercancías que en 2008

El *short sea shipping* encadena cinco años de crecimiento en la UE, pero no termina de coger velocidad de crucero, pese a la fuerte apuesta de Bruselas, concretada en la elaboración de estrategias y propuestas legislativas para potenciar este negocio. El transporte marítimo de corta distancia registró un crecimiento del 3,2 por ciento en 2018, último ejercicio con datos oficiales facilitados por Eurostat, que viene a ser casi el mismo avance que con respecto a 2008, tras cerrar 2017 prácticamente con los mismos volúmenes de tráfico que una década antes. Una evolución que refleja el estancamiento del *short sea*, como llevan advirtiendo desde hace años los principales actores de esta industria. Y las previsiones de futuro no son halagüeñas. Al coste medioambiental por la entrada en vigor de la nueva normativa IMO 2020 relativa a la

TRÁFICO SHORT SEA SHIPPING EN LA UE

País	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	%18/17	%18/08
Reino Unido	313.739	316.196	315.485	313.498	315.734	306.898	310.998	320.099	316.254	313.398	348.448	-0,8%	-10,0%
Italia	312.784	289.487	283.293	272.172	262.482	272.296	285.475	298.715	310.669	308.521	334.011	+8,0%	-6,4%
Países Bajos	293.745	291.726	286.148	286.231	272.552	261.224	262.938	256.839	275.906	243.788	250.759	+0,7%	+17,1%
España	213.424	193.788	195.492	193.471	193.868	186.037	191.110	186.987	176.841	174.356	187.089	+10,1%	+14,1%
Francia	178.187	175.609	164.699	167.512	170.483	166.510	170.916	194.099	194.162	194.855	222.125	+1,5%	-19,8%
Alemania	175.323	175.378	177.605	174.077	177.002	171.939	170.372	168.314	157.703	155.978	189.907	-0,0%	-7,7%
Suecia	156.128	154.901	153.063	151.101	149.912	145.828	142.110	148.032	148.673	130.425	148.013	+0,8%	+5,5%
Noruega	153.090	158.710	154.451	160.418	150.292	152.279	147.360	145.377	140.084	126.481	138.878	-3,5%	+10,2%
Bélgica	136.179	130.515	143.174	131.176	134.343	126.632	123.928	125.620	130.059	111.662	128.668	+4,3%	+5,8%
Grecia	112.045	103.940	100.860	98.158	95.971	94.571	90.517	78.047	81.507	83.320	89.373	+7,8%	+25,4%
Finlandia	100.923	96.196	91.645	85.492	89.593	90.168	87.984	94.680	91.158	78.981	97.747	+4,9%	+3,2%
Dinamarca	72.539	72.959	74.368	73.055	66.591	66.267	66.185	67.748	66.831	65.156	76.684	-0,6%	-5,4%
Polonia	66.211	55.151	55.407	55.789	54.203	52.033	48.755	48.068	49.482	37.710	39.431	+20,1%	+67,9%
Portugal	48.872	49.372	46.738	44.909	41.723	39.229	34.663	35.681	35.431	29.265	35.248	-1,0%	+38,7%
Letonia	47.351	45.792	50.137	56.187	58.160	56.302	60.969	53.425	46.965	48.767	49.177	+3,4%	-3,7%
Irlanda	44.107	42.907	41.200	40.005	36.789	37.076	37.007	36.092	37.062	35.016	38.081	+2,8%	+15,8%
Lituania	38.208	35.155	32.955	31.348	30.680	31.315	32.391	32.155	28.281	25.420	28.627	+8,7%	+33,5%
Rumania	35.351	33.527	31.833	31.285	31.264	26.354	23.908	24.645	23.954	22.588	22.779	+5,4%	+55,2%
Estonia	25.057	24.042	22.854	23.673	29.850	28.318	25.459	31.236	28.325	22.570	22.900	+4,2%	+9,4%
Bulgaria	23.023	25.545	23.166	21.451	21.950	24.124	22.111	21.240	18.872	18.166	20.907	-9,9%	+10,1%
Croacia	12.728	14.408	12.921	11.863	10.384	12.130	12.120	13.181	15.526	16.264	18.502	-11,7%	-31,2%
Eslovenia	10.623	11.426	11.683	11.336	9.837	9.191	8.809	7.904	7.832	7.769	8.740	-7,0%	+21,5%
Chipre	6.217	6.954	8.318	6.929	6.720	6.680	5.676	4.441	2.649	2.471	2.749	-10,6%	+126,2%
Malta	2.857	3.707	3.483	3.409	2.921	2.756	3.045	2.950	3.465	3.008	3.077	-22,9%	-7,1%
UE-28	1.924.947	1.864.683	1.848.991	1.802.732	1.788.413	1.756.307	1.775.687	1.799.375	1.764.370	1.690.850	1.861.282	+3,2%	+3,4%

Nota: Las cifras totales excluyen la duplicidad de las mercancías sean reportadas como movimientos de salida en un puerto y de entrada en otro enclave. De ahí que el tráfico total del transporte marítimo de corta distancia por países difiere de la suma agregada de sus regiones marítimas. Datos en miles de toneladas. Fuente: Eurostat. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

Altamente Especializado en Mercancía General

>90 Servicios Marítimos (Directos & Feeder)

>1.300 Conexiones Reefer

lo-lo & ro-ro



Puerto de Vigo

Autoridad Portuaria de Vigo

MULTIMODALIDAD

TOP 25 PUERTOS DE LA UE POR TRÁFICO DE SHORT SEA SHIPPING

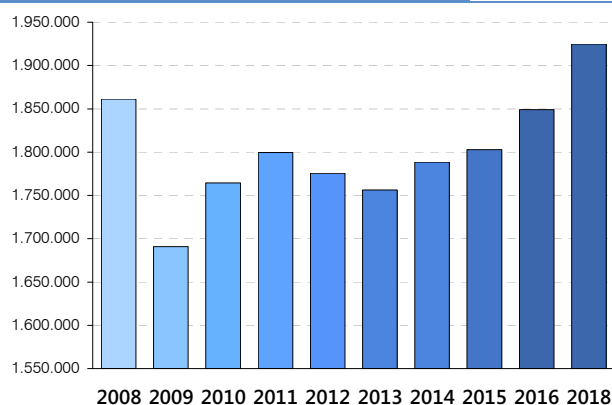
Rk	Puertos	2018	2017	2008	%18/17	%18/08
1	Róterdam	206.813	201.636	177.255	+2,6%	+16,7%
2	Amberes	96.803	91.014	81.759	+6,4%	+18,4%
3	Hamburgo	49.997	49.372	50.775	+1,3%	-1,5%
4	Marsella	47.922	46.768	66.229	+2,5%	-27,6%
5	Ámsterdam	45.978	47.286	37.101	-2,8%	+23,9%
6	Trieste	44.614	45.884	34.791	-2,8%	+28,2%
7	Génova	43.924	41.050	30.857	+7,0%	+42,3%
8	Algeciras	43.066	40.650	24.195	+5,9%	+78,0%
9	Gotemburgo	35.030	35.838	38.294	-2,3%	-8,5%
10	El Pireo	33.045	29.391	8.036	+12,4%	+311,2%
11	Gdansk	30.848	23.709	14.269	+30,1%	+116,2%
12	Valencia	30.296	27.414	20.616	+10,5%	+47,0%
13	Le Havre	29.830	32.932	47.796	-9,4%	-37,6%
14	Klaipeda	28.546	25.326	19.558	+12,7%	+46,0%
15	Riga	28.339	27.532	25.758	+2,9%	+10,0%
16	Constanza	26.730	25.389	19.392	+5,3%	+37,8%
17	Livorno	25.819	27.553	22.572	-6,3%	+14,4%
18	Dublín	25.756	24.296	20.471	+6,0%	+25,8%
19	Ravenna	25.346	23.403	23.313	+8,3%	+8,7%
20	Gioia Tauro	25.219	18.810	25.396	+34,1%	-0,7%
21	Barcelona	23.749	22.929	21.407	+3,6%	+10,9%
22	Sköldvik	23.032	23.333	19.562	-1,3%	+17,7%
23	Dunkerque	22.780	20.568	26.261	+10,8%	-13,3%
24	Sines	22.469	23.417	11.177	-4,0%	+101,0%
25	Wilhelmshaven	22.281	22.572	33.081	-1,3%	-32,6%

Datos en miles de toneladas. Fuente: Eurostat. Elaboración: TRANSPORTE XXI

reducción de las emisiones de azufre, se suma la difícil coyuntura actual, marcada por la pandemia, que está teniendo un impacto negativo en las estadísticas de tráfico. También está por ver el

efecto del 'Brexit', que será una realidad a partir del próximo 1 de enero de 2021. No hay que olvidar que Reino Unido continúa liderando este tráfico en Europa, pese a la caída del 0,8 por ciento registrada en

EVOLUCIÓN DEL SHORT SEA SHIPPING EN LA UE



Datos en miles de toneladas. Fuente: Eurostat. Elaboración: TRANSPORTE XXI

2018, con un volumen de 313 millones de toneladas. España, por su parte, puede seguir exhibiendo músculo, con tres puertos en el Top 25 de la UE por tráfico de short sea, una clasificación liderada por Róterdam (Países Bajos). En 2018, nuestro país, cuarto de la UE en tráfico de short sea, por detrás de Reino Unido, Italia y Países Bajos, registró un movimiento de más de 213 millones de toneladas (excluyendo las duplicidades de carga reportadas como movimientos de salida en un

puerto y de entrada en otro enclave), lo que supuso un crecimiento del 10,1 por ciento, casi siete puntos porcentuales por encima de la media europea. El primer puerto español de este 'selecto club' es Algeciras, octavo de la UE, con un movimiento de 43 millones de toneladas (+5,9 por ciento), según datos de Eurostat. A continuación se encuentra Valencia, el duodécimo, y Barcelona, en el puesto vigesimoprimero, con unos crecimientos del 10,5 y 3,6 por ciento, respectivamente.

RÓTERDAM, PRIMER PUERTO EUROPEO DE 'SHORT SEA', UN MODO DE TRANSPORTE QUE LIDERA REINO UNIDO

ESPAÑA COLOCA TRES PUERTOS EN EL TOP 25 DE LA UE POR TRÁFICO DE 'SHORT SEA': ALGECIRAS, VALENCIA Y BARCELONA

Finnlines
a Grimaldi Group company

SHORT SEA NETWORK Roll-on/Roll-off service

Antwerp – Bilbao – Antwerp
Tuesday – Monday/Tuesday – Friday

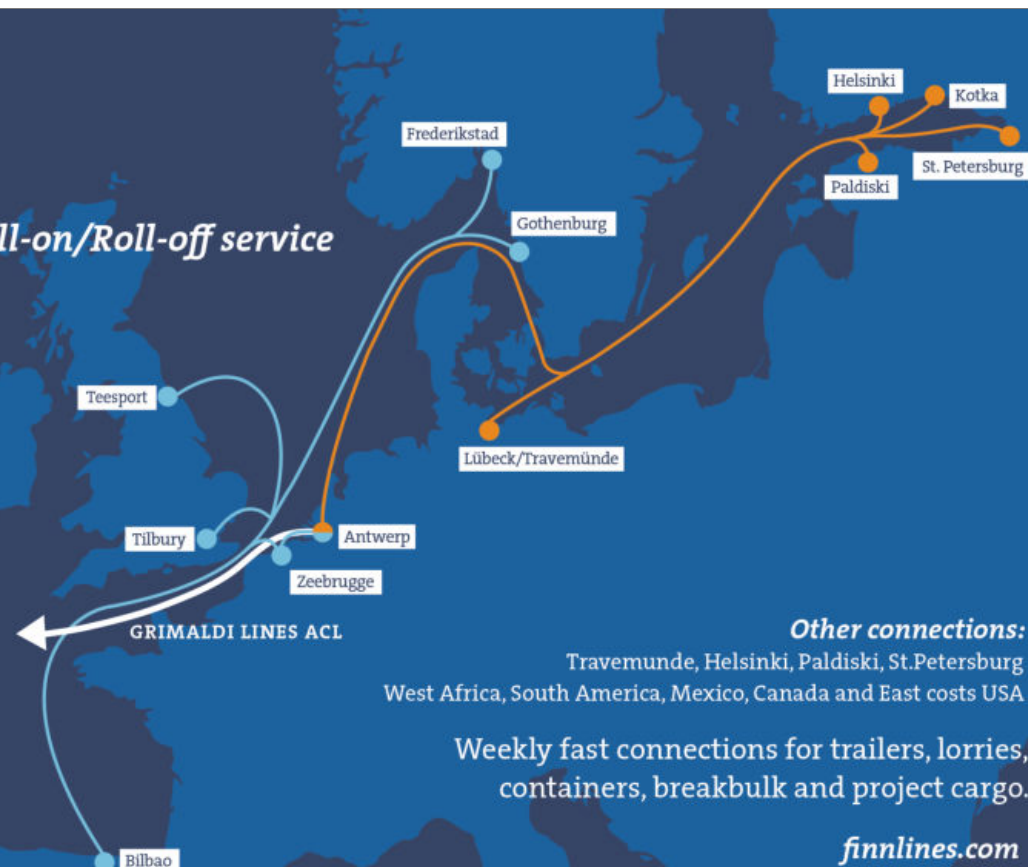
Zeebrugge – Bilbao – Zeebrugge
Friday – Monday/Tuesday – Thursday

Frederikstad – Bilbao – Frederikstad
Monday – Tuesday (week after) – Monday

Gothenburg – Bilbao – Gothenburg
Wednesday – Monday/Tuesday – Saturday

Teesport – Bilbao – Teesport
Wednesday – Monday/Tuesday – Saturday

Tilbury – Bilbao – Tilbury
Thursday – Monday/Tuesday – Friday



Finnlines Belgium N.V.
Verrebroek, Belgium
Tel. +32 (0)3 570 9542
sales.be@finnlines.com

Finnlines Deutschland GmbH
Lübeck, Germany
Tel. +49 451 1507 500
sales.de@finnlines.com

Finnlines UK Ltd
Hull, United Kingdom
Tel. +44 1482 377 655
sales.uk@finnlines.com

Grimaldi Logística España, S.I.
Valencia, Spain
Tel. +34 93 502 0409
finnlines@grimaldilogistica.com

C. Toro y Betolaza, S.A.
Santurce, Spain
Tel. +34 944 252 600
finnlines.bilbao@torobe.com

Short sea shipping | España

CONSOLIDADAS LAS AUTOPISTAS DEL MAR

EL TMCD en contenedores está aguantando mejor la crisis provocada por la pandemia

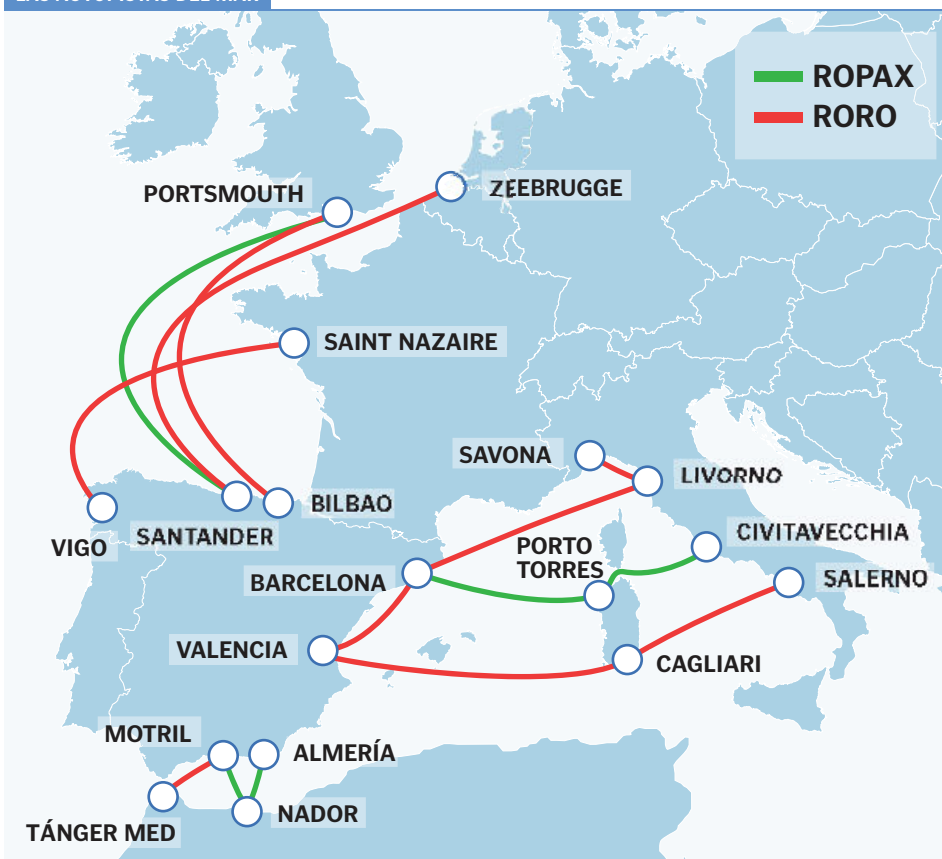
El *short sea shipping* no es una excepción y, como el resto de tráficos, está también sufriendo las consecuencias de la pandemia. El transporte marítimo de corta distancia (TMCD) de cabotaje ha experimentado un retroceso del 16,1 por ciento durante los primeros nueve meses del año en comparación con el mismo periodo de 2019, de acuerdo con los datos de la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC-Spain). Los flujos in-

ternacionales de este tipo de transporte han sufrido menos, con una caída del 10 por ciento, durante este periodo.

Por tipo de mercancías, los graneles líquidos han registrado una bajada del 16,6 por ciento, casi siete puntos más que los sólidos, que han experimentado un retroceso del 9,8.

El TMCD en contenedores es el que ha tenido una mejor evolución, tanto en cabotaje (-3,9 por ciento) como en tráfico exterior (-2,7 por ciento). Esta evolución

LAS AUTOPISTAS DEL MAR



Fuente: SPC-Spain. Elaboración TRANSPORTE XXI.

contrasta con la del transporte marítimo de corta distancia de carga rodada que salda el periodo con un retroceso del 19,2 por ciento el cabotaje y del 11,0 por ciento el tráfico internacional.

Por fachadas, excluidos los vehículos, la atlántica ha

bajado más, el 10,5 por ciento, que la mediterránea, que ha retrocedido el 7,1 por ciento en los primeros nueve meses del año.

De hecho, en el tercer trimestre, la fachada mediterránea muestra indicios de recuperación, ya que ha aumentado el tráfico un 4,1

BALEARIA

DISFRUTAR
DE ESA BRISA
**PRESERVANDO
SU AIRE PURO**

Es nuestro **#RumboVerde**

NAVEGAMOS A GAS POR UN MUNDO MÁS SOSTENIBLE

Gas natural licuado, una energía más respetuosa con el medio ambiente, que mejora la calidad del aire **reduciendo un 30% las emisiones de CO2, un 85% las de NOX** (óxido de nitrógeno) y **eliminando el 100% de emisiones de azufre y partículas** perjudiciales para la salud.

rumboverde.es



MULTIMODALIDAD

por ciento respecto al mismo trimestre de 2019, mientras que en la atlántica la cifra ha sido del 4 por ciento menos durante el mismo periodo.

Aunque es difícil hacer previsiones por lo volátil de la situación, si la tendencia del tercer trimestre se extendiera al cuarto trimestre, los graneles cerrarían el año con reducciones superiores al 10 por ciento, los contenedores probablemente lograrían igualar el pasado ejercicio y la carga rodada acortaría la tasa negativa registrada hasta septiembre mejorando el dato anual, según las previsiones de SPC-Spain. Al margen de la situación actual provocada por la pandemia, como destacan desde la asociación, el TMCD está creciendo en España a tasas mucho más altas que el tráfico portuario global y también más altas que el transporte internacional por carretera.

SERVICIOS CONSOLIDADOS

El sistema portuario ha consolidado una red de conexiones de *short sea shipping* potentes con 10 autopistas del mar que

LAS AUTOPISTAS DEL MAR

FACHADA ATLÁNTICA

Origen/Destino	Naviera	Frecuencia semanal
Vigo-St. Nazaire	Flota Suardiaz	4
Santander-Portsmouth	Brittany Ferries	3
Bilbao-Portsmouth	Brittany Ferries	3
Santander-Zeebrugge	CLdN	3

FACHADA MEDITERRÁNEA

Origen/Destino	Naviera	Frecuencia semanal
Barcelona-P.Torres-Civitavecchia	Grimaldi	6
Valencia-Barcelona-Livorno-Savona	Grimaldi	6
Valencia-Cagliari-Salerno	Grimaldi	3
Almería-Nador	Transmed.-N. Armas	7
Motril-Nador	Transmed.-N. Armas	5
Motril-Tánger Med	FRS Iberia	7

Fuente: SPC-Spain. Elaboración: Transporte XXI.

prestan servicio, con una periodicidad mínima de tres frecuencias semanales, a las que se suman líneas de periodicidad inferior. Unas autopistas del mar gracias a armadores como Flota Suardiaz, Brittany Ferries y CLdN en la fachada atlántica. Mientras que el peso de la mediterránea no sería tal sin las autopistas del mar de Grimaldi desde los puertos de Barcelona y Valencia con Italia, que suman 15 frecuencias semanales, además de las conexiones de

Trasmediterránea-Naviera Armas y FRS Iberia con el norte de África. La situación actual no es óbice para que la naviera Brittany Ferries incorpore a la flota su nuevo ferri, "Galicia", que comienza a navegar este mes de diciembre, conectando el norte de España con Reino Unido dos veces por semana. Con un peso de más de 40.000 toneladas, 215 metros de eslora y más de 3.000 metros lineales de carga, con capacidad para 155 remolques, el "Galicia"

es uno de los barcos más grande en la historia de la compañía, según destacan desde la naviera. La nueva unidad, además, permite a Brittany Ferries reducir su huella de emisiones. CLdN, por su parte, puso en marcha el pasado verano un nuevo servicio regular para carga rodada que conecta Santander con el puerto irlandés de Cork, a través de Zeebrugge (Bélgica). Además de la autopista del mar con el puerto belga, la naviera, con sede en Luxemburgo, abrió una línea directa semanal entre los puertos de Santander con Liverpool (Reino Unido) y Dublín (Irlanda). Por otra parte, el grupo marítimo Grimaldi refuerza su línea 'ro-ro' entre el puerto de Valencia y los enclaves italianos de Livorno y Salerno con la incorporación del primero de la docena de buques ecoeficientes. Hay otros servicios como la línea de Baleària que enlaza, dos veces por semana, el puerto de Almería con el de Nador o el reciente de Suardiaz entre Barcelona y Tánger-Med, también de dos frecuencias.

LOS CONTENEDORES LOGRARÍAN IGUAL TRÁFICOS MIENTRAS QUE LA CARGA RODADA MEJORARÍA EN EL ÚLTIMO TRIMESTRE

LAS PRINCIPALES NAVIERAS CRECEN EN SERVICIOS Y/O CAPACIDAD



- 35.000m2 de excelencia operacional en plena Terminal Intermodal del Muelle Sur
- Con ahorros energéticos superiores al 50% para mercancías a temperatura controlada



Puerto de Huelva
Hub Logístico del Frío

Tráficos ferroporuarios en 2019 | España

El tráfico ferroporuario en España registró un descenso del 18,19 por ciento en 2019, tras sumar un total de 11,95 millones de toneladas. Este dato supone un segundo ejercicio consecutivo en descenso de movimientos después de que en 2017 se movilizaran los 15,49 millones de toneladas. La cifra alcanzada en el tráfico total ferroporuario se sitúa, no obstante, por encima de los datos correspondientes a 2008, último ejercicio previo a la crisis económica y mantiene un incremento por encima del 80 por ciento respecto al movimiento que se registraba a principios del presente siglo.

Pese a los descensos producidos en los dos últimos años, los grandes puertos españoles consolidan sus tráficos ferroviarios, situándolos por encima del millón de toneladas en los casos de Barcelona, Valencia y Bilbao.

Por su parte, las dársenas de Gijón, Tarragona y A Coruña, que en 2018 consiguieron superar también el millón de toneladas transportadas por ferrocarril, volvieron a situarse por debajo de ese listón el pasado año.

El tráfico ferroporuario registró un descenso generalizado en las dársenas españolas el pasado año, con caídas en los puertos que

EL FERROCARRIL SE ENFRÍA EN LOS MOVIMIENTOS PORTUARIOS

El tráfico agregado de mercancías por tren con origen y destino en el conjunto de autoridades portuarias reflejó una caída del 18% en 2019

TRÁFICO FERROPORUARIO

PUERTO	CUOTA FF.CC.*					TRÁFICO POR FF.CC.					
	2019	2018	2017	2016	2015	2019	2018	%19/18	2017	2016	2015
Santander	14,7%	16,3%	16,6%	19,6%	19,6%	957	966	-1%	928	942	1.088
Pasaia	10,5%	7,5%	6,9%	6,8%	4,8%	331	230	+44%	200	230	179
Barcelona	7,4%	7,5%	7,7%	7,4%	6,2%	3.235	3.262	-1%	3.241	2.898	2.382
Valencia	6,9%	7,0%	6,9%	6,6%	6,8%	3.019	2.873	+5%	2.696	2.547	2.538
Gijón	6,0%	8,6%	10,1%	10,2%	13,2%	993	1.673	-41%	2.187	1.847	2.765
Avilés	5,9%	4,7%	5,7%	8,3%	4,9%	297	231	+29%	270	404	248
Bilbao	5,1%	5,7%	5,3%	6,1%	4,9%	1.823	2.024	-10%	1.813	1.943	1.597
Sevilla	3,8%	3,5%	5,6%	11,5%	8,6%	165	153	+8%	255	550	401
Marín - Pontevedra	3,2%	14,8%	12,3%	14,8%	3,1%	78	365	-79%	297	337	64
Tarragona	2,3%	4,0%	6,0%	4,9%	4,9%	675	1.172	-42%	1.817	1.394	1.349
Alicante	1,4%	0,7%	0,4%	0,5%	0,0%	39	23	+73%	15	17	-
Vilagarcía	1,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	14	-	-	-	-	-
A Coruña	0,9%	7,5%	8,3%	7,6%	7,0%	123	1.146	-89%	1.228	1.032	964
Huelva	0,6%	1,5%	1,6%	0,2%	0,0%	194	432	-55%	467	47	-
Málaga	0,2%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	4	3	+49%	-	-	-
Bahía de Algeciras	0,0%	0,2%	0,3%	0,3%	0,3%	7	61	-89%	81	87	86
Resto	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	-	-	-	-	-	29
Total	3,0%	3,6%	3,9%	3,8%	3,7%	11.953	14.612	-18%	15.494	14.275	13.691

Miles de toneladas. Fuente: Puertos del Estado. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

reflejan mayores volúmenes operados por ferrocarril. Las excepciones se concentraron en puertos con movimientos más moderados, como son los casos de Pasaia, Avilés o Sevilla.

PUERTOS MÁS ACTIVOS

El líder del sistema sigue siendo Barcelona, que sumó 3,23 millones de toneladas subidas al ferrocarril en 2019, repitiendo virtualmente el resultado del ejercicio anterior.

En segundo lugar se mantuvo Valencia con un tráfico de 3,01 millones de toneladas por ferrocarril, lo que supuso un aumento del 5,10 por ciento.

El tercer lugar del podio volvió a ser para Bilbao, que sumó 1,82 millones de

We deliver extensive forwarding services around the world

... we simply deliver




EIMSKIP LOGISTICS SPAIN S.L. • C/ Arenal 28-1º ES-36201 Vigo • +34 986 116080 • info-es@eimskip.com

MULTIMODALIDAD

toneladas por ferrocarril y un descenso del 9,94 por ciento. Inmediatamente detrás aparece Gijón, que movió un total de 0,99 millones de toneladas por ferrocarril y experimentó un significativo descenso del 40,63 por ciento.

Mientras, el puerto de Santander se situó en 0,95 millones de toneladas movidas por tren y un recorte del 0,97 por ciento. A su vez, Tarragona alcanzó los 0,67 millones de toneladas y una caída del 42,39 por ciento. En Algeciras, por su parte, prácticamente desaparecieron los tráficos ferroporuarios como consecuencia de las dificultades en la línea Bobadilla-Algeciras. El puerto algecireño sigue reivindicando el acceso a una infraestructura ferroviaria digna, porque actualmente sigue siendo más cercana al siglo XIX que al XXI.

'PENTÁGONO' FERROVIARIO

Barcelona, Zaragoza, Madrid, Valencia y Vizcaya constituyen los vértices del pentágono que concentra los principales corredores ferroviarios de mercancías en España.

Todos ellos, con sus diferentes interconexiones, están directamente relacionados con los tráficos con origen y destino en los puertos de Barcelona, Valencia y Bilbao, siendo Ma-

TRÁFICO FERROPORTUARIO DE CONTENEDORES

PUERTO	2019	2018	% 19/18
Barcelona	249.751	262.379	+4,8%
Valencia	209.990	196.725	+6,7%
Bilbao	146.322	146.583	-0,2%
Sevilla	51.695	49.440	+4,6%
Huelva	20.852	19.773	+5,5%
Algeciras	15.630	8.375	+86,6%

Fuente: Autoridades Portuarias. Datos en TEUs. Elaboración TRANSPORTE XXI.

drid y Zaragoza las dos principales terminales interiores de expedición y recepción de buena parte de esos movimientos.

El corredor entre Zaragoza y Barcelona lidera ampliamente los tráficos superando los 1,18 millones de toneladas netas transportadas (ver cuadro), según los

toneladas netas por ferrocarril.

Por detrás se sitúa el corredor entre Madrid y Valencia, el segundo en tráficos totales, con más de 792.000 toneladas netas. Sumándole los movimientos en ambos sentidos, este corredor alcanzó 1,34 millones de toneladas. También son relevantes los tráficos entre Vizcaya y Madrid, Valencia y Barcelona.

Por productos, el intermodal destaca en todos los corredores. Solo en algunos de ellos, los productos siderúrgicos, la automoción, el papel y el multiproducto adquieren una relevancia destacada. Esto se encuentra claramente en la línea de lo que está sucediendo en el resto de Europa, donde el desarrollo del transporte ferroviario de mercancías se basa cada vez más en el impulso del intermodal, tanto de contenedores como de cajas móviles o por medio de las autopistas ferroviarias. Mien-

tras, el transporte en vagón convencional pierde fuelle. La terminal de mayor actividad de todo el sistema ferroviario español es la del Muelle del Prat, en el puerto de Barcelona, que supera ampliamente las 100.000 UTIs gestionadas y que es explotada por el grupo Hutchison. Por detrás se sitúa la histórica terminal del Adif de Madrid-Abroñigal con más de 90.000 UTIs y el puerto de Bilbao y la terminal marítima de Zaragoza (TMZ), que cuentan con un volumen superior a los 80.000 contenedores.

Las terminales del grupo Cosco concentran el 18 por ciento del tráfico ferroviario de contenedores en España, seguidas por las del grupo Hutchison con más del 14 por ciento, según el informe de la CNMC.

Otro aspecto a destacar es el incremento de la cuota de mercado de los competidores de Renfe Mercancías. Las empresas ferroviarias competidoras le siguen restando cuota de mercado a la pública. Esta cuota se elevaba al 40,47 por ciento al cierre del ejercicio 2019 en el capítulo de toneladas por kilómetro. A su vez, en el capítulo del tren-kilómetro, según datos oficiales del Adif, los privados aumentaron su cuota de mercado en un punto más el pasado año, hasta alcanzar el 35 por ciento.

EL CORREDOR ENTRE ZARAGOZA Y BARCELONA LIDERA AMPLIAMENTE LOS TRÁFICOS, SUPERANDO LOS 1,18 MILLONES DE TONELADAS

6

puertos

concentran la mayoría de los tráficos ferroporuarios

datos del último informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC). Si le sumamos los movimientos en sentido inverso, este corredor alcanzó un tráfico anual de 1,83 millones de

Soluciones para necesidades intermodales

CSP Iberian Rail Services S.L.U. **conterail** **CSP Iberian Zaragoza Rail Terminal S.L.**

Miembros de **CSP Spain**
The Ports for ALL

Mercado ferroviario en España | Dimensión y estructura del sector

EL TREN SIGUE SIN COGER VELOCIDAD

El negocio, dominado por Renfe Mercancías y Transfesa, mantiene un pulso débil, tras cerrar 2018 con un avance del 2,2%, más de un punto por debajo de la media del sector

El negocio de transporte de mercancías por ferrocarril mantiene un pulso débil. El crecimiento de las empresas privadas no logra compensar la acusada decadencia en la que lleva años envuelta la principal protagonista de este mercado, Renfe Mercancías. La consecuencia es que la evolución de las ventas en este segmento del mercado del transporte no logra dar el estirón.

El conjunto de las compañías que componen este negocio alcanzó unas ventas de 806 millones de euros en 2018, último ejercicio con datos disponibles, lo que supuso un crecimiento del 2,2 por ciento respecto al año precedente. Así se recoge en el producto editorial '¿Quién manda en el transporte y la logística en España?', que elabora todos los años TRANSPORTE XXI.

Este avance del negocio del transporte de mercancías por ferrocarril se situó más de un punto por debajo de la media del conjunto de modos y especialidades que analiza este estudio.

Por su parte, si acudimos a la comparativa del último lustro, el crecimiento del sector ferroviario de mercancías, en lo que a cifra de ventas se refiere, se sitúa en un escaso 5,5 por ciento, según los datos oficiales recopilados por este periódico.

REPITE CUOTA

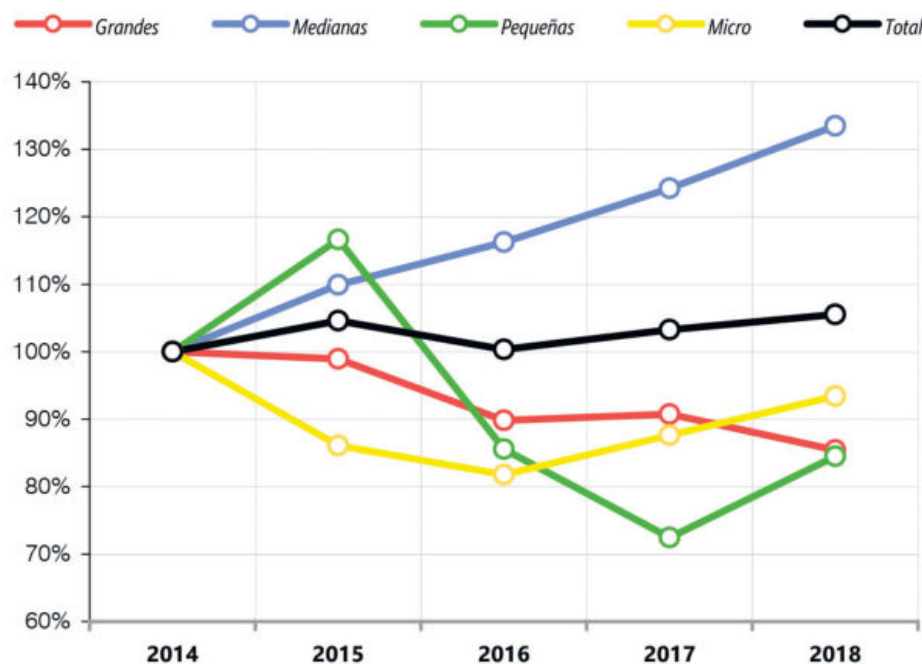
La cuota modal del ferrocarril de mercancías volvió a alcanzar un pírrico 1,8 por ciento en ventas en el ejercicio 2018, repitiendo exactamente la alcanzada el año anterior y situándose dos décimas por debajo de la que había registrado en 2014.

Un lustro después, la mejora de la situación económica experimentada en los citados ejercicios no sirvió para impulsar la cuota del ferrocarril de mercancías

EVOLUCIÓN DE LAS VENTAS POR TAMAÑO DE EMPRESA

	2018			2017			DIF 18/17			2014			DIF 18/14		
	Nº empresas	Ventas	Cuota	Nº	Ventas	Cuota	Nº	Ventas	%	Nº	Ventas	Cuota	Nº	Ventas	%
Grandes (> 50 millones)	2	318,25	39,5%	2	338,04	42,9%	+0	-19,79	-5,9%	2	372,63	48,8%	+0	-54,38	-14,6%
PYME (< 50 mill.)	42	487,94	60,5%	41	450,71	57,1%	+1	+37,23	+8,3%	43	391,45	51,2%	-1	+96,49	+24,6%
Medianas (50 - 10 mill.)	16	424,48	52,7%	16	395,12	50,1%	+0	+29,36	+7,4%	15	318,01	41,6%	+1	+106,47	+33,5%
Pequeñas (10 - 2 mill.)	13	48,72	6,0%	11	41,76	5,3%	+2	+6,96	+16,7%	13	57,65	7,5%	+0	-8,94	-15,5%
Micro (< 2 millones)	13	14,75	1,8%	14	13,83	1,8%	-1	+0,91	+6,6%	15	15,79	2,1%	-2	-1,04	-6,6%
Extinguidas / Inactivas	6	-	-	7	-	-	-1	-	-	5	-	-	+1	-	-
Total	50	806,19		50	788,75		+0	+17,44	+2,2%	50	764,08		+0	+42,11	+5,5%
Empresa tipo (mediana)		3,81			3,66						4,45				

EVOLUCIÓN DE LAS VENTAS



Datos en millones de euros. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

EL FERROCARRIL ES EL MODO DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS QUE PEOR EVOLUCIÓN EN VENTAS HA REGISTRADO EN EL PERÍODO 2014-2018

RENFE MERCANCÍAS SIGUE OSTENTANDO UN CUARTO DE LA CUOTA TOTAL DE VENTAS DE ESTE NICHOS DE MERCADO

en España, en el furgón de cola de la Unión Europea. Dentro del sector ferroviario, Renfe Mercancías y Transfesa Logistics sumaron el 39,5 por ciento de la cuota en la comparativa con todos los operadores del sector, no solo los que se dedican a la tracción. Esta cuota de los dos principales actores, que facturan por encima de los 50 millones de euros y pueden considerarse grandes empresas, se redujo en más de tres décimas respecto al ejercicio precedente y en más de nueve puntos con

respecto a la que ostentaban en 2014. Esto refleja un balanceo en la cifra de ventas del negocio entre los dos grandes dominadores del mercado y el resto de compañías que lo conforman. Las medianas empresas, es decir, aquellas que facturan entre 10 y 49,9 millones, alcanzaron una cuota del 52,7 por ciento el pasado año después de alcanzar unas ventas conjuntas de 424 millones de euros. Este tramo de facturación está encabezado por AMP Terminals Spain Railway,

tercera del ranking, con unas ventas de 36,94 millones en 2018 y un avance del 23 por ciento. Además, dentro de las Pymes, las empresas micro, con facturaciones por debajo de los 2 millones, son una 'rara avis' que no alcanza ni el 2 por ciento sobre el total. Las empresas analizadas sumaron un Ebitda (beneficios antes de impuestos) de 26 millones de euros frente a los 28 del año anterior. Mientras, el resultado neto volvió a situarse en números rojos un ejercicio más.

MULTIMODALIDAD

Rnk	EMPRESA	Provincia	Año Constit.	VENTAS						Result.	Activo	Empleo	
				2018	%18/17	2017	2016	2015	2014				%18/14
1	Renfe Mercancías Sociedad Mercantil Estatal SA	Madrid	2013	206,33	-5%	218,31	214,96	233,11	249,09	-17%	-22,71	562,68	1.045
2	Transfesa Logistics SA	Madrid	1943	111,92	-	s/d	119,73	135,56	123,54	-9%	-8,26	144,87	609
3	APM Terminals Spain Railway SL	Barcelona	2006	36,94	+23%	29,97	21,87	19,75	16,89	+119%	0,50	12,62	26
4	Railsider Atlántico SA	Gipuzkoa	1997	36,93	+4%	35,66	32,85	40,95	38,12	-3%	1,28	22,14	35
5	Sicsa Rail Transport SA	Madrid	1998	35,78	+21%	29,68	29,94	25,77	21,85	+64%	0,07	7,74	11
6	Contank SA	Barcelona	1984	34,88	+17%	29,89	25,49	24,47	22,76	+53%	1,70	18,28	43
7	Transportes Mixtos Especiales SA	Cantabria	1973	33,19	+3%	32,34	24,91	22,06	22,36	+48%	2,02	20,99	12
8	Captrain España SA	Barcelona	1993	33,17	+1%	32,86	27,55	23,47	24,63	+35%	-0,28	33,59	179
9	Continental Rail SA	Madrid	2000	30,35	+32%	22,93	22,52	20,68	18,84	+61%	0,61	26,85	96
10	Hispanauto Empresas Agrupadas AIE	Madrid	1985	28,03	-17%	33,81	31,64	31,58	30,74	-9%	1,47	8,61	-
11	S.E.M.A.T. SA	Madrid	1942	27,69	+26%	21,94	22,93	17,15	15,02	+84%	-0,55	29,24	89
12	Railsider Mediterráneo SA	Valencia	1997	25,92	-2%	26,38	24,97	23,59	23,07	+12%	0,32	12,30	66
13	Ibercarga Rail SA	Madrid	2009	s/d	-	22,52	22,26	s/d	s/d	-	-	-	-
14	Logirail SME SA	Madrid	1984	21,62	+23%	17,63	12,11	9,03	9,14	+136%	1,51	9,74	409
15	Pool Ibérico Ferroviario AIE	Madrid	2000	20,36	+6%	19,15	24,17	21,76	20,11	+1%	0,85	6,34	-
16	Pecovasa Renfe Mercancías Sociedad Mercantil Estatal SA	Madrid	1988	15,11	-2%	15,43	17,71	17,07	13,82	+9%	0,38	12,65	11
17	Tecniruta-Concisa SA	Bizkaia	1974	11,87	-4%	12,33	12,60	14,14	14,80	-20%	0,50	6,81	38
18	Construrail SA	Madrid	2003	10,12	-20%	12,61	9,11	13,67	9,74	+4%	0,24	7,03	10
19	Low Cost Rail SA	Madrid	2016	9,50	+186%	3,32	0,24	0	0	-	1,40	5,10	18
20	Servicios de Tráficos Intermodales SA	Castellón	1983	5,13	+3%	4,96	4,71	4,34	4,45	+15%	0,03	4,69	49
21	Logitren Ferroviaria SA	Valencia	2007	4,53	-12%	5,13	6,19	4,91	2,40	+89%	-0,08	2,29	24
22	Transítia Rail SA	Bizkaia	2012	3,87	+11%	3,49	2,40	2,87	0,91	+326%	-0,62	1,95	13
23	Soluciones Logísticas Integrales SA	Madrid	1994	3,81	-12%	4,33	4,34	3,36	2,29	+67%	-0,44	3,37	40
24	Sociedad Ibérica de Transporte Intermodal Combibería SA	Madrid	1992	3,21	-9%	3,54	2,82	4,50	3,52	-9%	0,03	2,27	8
25	Bertschi Ibérica SL	Tarragona	1993	3,16	-17%	3,78	4,25	4,62	4,89	-35%	0,01	4,31	15
26	Tracción Rail SA	Sevilla	2005	3,10	-11%	3,48	4,23	3,86	1,96	+58%	-0,50	5,95	20
27	Multirail SL	Madrid	2015	3,09	-4%	3,22	3,03	2,39	0	-	-0,06	0,99	3
28	Conte Rail SA	Madrid	2000	2,98	-5%	3,12	2,86	3,23	2,96	+1%	0,04	3,71	26
29	TPnova Rail & Logistics Services SL	Madrid	2017	2,18	-	0	0	0	0	-	0,18	0,74	6
30	Acciona Rail Services SA	Madrid	2005	2,17	-36%	3,39	3,20	2,01	0,59	+269%	-0,10	6,23	12
31	Cargometro Rail Transport SA	Barcelona	2009	2,00	+8%	1,85	1,83	1,72	1,80	+11%	0,02	0,79	-
32	Terminal Intermodal Monzón SL	Zaragoza	2009	2,00	+31%	1,52	1,65	2,13	1,67	+20%	0,04	11,50	4
33	Servicios Intermodales BilbaoPort SL	Bizkaia	2003	1,96	+42%	1,38	1,10	1,14	1,03	+90%	-0,22	1,43	6
34	Railsider Logística Ferroviaria SA	Gipuzkoa	2008	1,95	+3%	1,90	2,19	1,98	2,18	-11%	0,63	68,26	8
35	Arcelormittal Siderail SA	Asturias	2006	1,89	+6%	1,78	1,61	1,33	1,50	+26%	0,11	1,07	-
36	Autometro SA	Barcelona	2006	1,84	-7%	1,96	1,94	2,00	2,04	-10%	0,02	0,67	-
37	CSP Iberian Zaragoza Rail Terminal SL	Madrid	2013	1,52	+55%	0,98	1,05	1,18	1,40	+8%	0,13	1,63	8
38	Laumar Terminales Ferroviarias SL	Valencia	2017	1,18	-	0	0	0	0	-	-0,02	0,91	14
39	Railsider Ferrocarril SL	Gipuzkoa	2004	0,91	+9%	0,83	0,87	0,80	0,81	+12%	0,06	1,89	9

Datos en millones de euros. Elaboración: TRANSPORTE XXI.





Un horizonte compartido, un esfuerzo colectivo

Trabajamos para conectar las empresas con el mundo y hacer más competitiva la economía.
Lo hacemos con las 500 empresas y los 32.000 trabajadores de la Comunidad Portuaria.
Juntos consolidamos Barcelona como el *smart-port* de referencia del sur de Europa.

Súmate: Avanzamos juntos.



www.portdebarcelona.cat