



**Alianza
Ibérica** por el
Ferrocarril

La **descarbonización** del
transporte pasa por el
ferrocarril

martes 21 de marzo
de 09:00 h a 17:00 h

C/ Santa Isabel, 44, Madrid
Palacio de Fernán Núñez
Fundación de los Ferrocarriles Españoles

INSCRIPCIONES:
<https://alianzaferrocarril.org>

Jornada

Mercancías al Tren

*Cómo descarbonizar el transporte de
mercancías en España*

Pau Noy

Madrid, 21 de marzo de 2023

Situación general del transporte terrestre de mercancías en España

Millones t-km	Nacional	Internacional	Total España
Carretera	163.660	123.318	286.978
% relativa	57%	43%	100%
Ferrocarril	8.846	1.613	10.459
% relativa	85%	15%	100%
Terrestre (Carretera + ffcc)	172.506	124.931	297.437
Cuota ffcc ESP	5,1%	1,3%	3,5%
Cuota carretera ESP	94,9%	98,7%	96,5%

Fuente: elaboración propia a partir de la estadística del Ministerio de Transportes.

Cómo se mueven las mercancías por carretera en España

Millones de t-km. 2019	TOTAL	% sobre el total	Transporte intra- comunitario	% sobre el total	Transporte inter- comunitario	% sobre el total
Andalucía	25.269	15%	11.963	47%	13.306	53%
Aragón	9.166	6%	1.790	20%	7.377	80%
Asturias	3.652	2%	774	21%	2.878	79%
Cantabria	2.758	2%	491	18%	2.267	82%
Castilla - La Mancha	13.404	8%	2.862	21%	10.542	79%
Castilla y León	14.690	9%	4.194	29%	10.496	71%
Cataluña	25.599	16%	8.887	35%	16.712	65%
Com. Valenciana	20.308	12%	5.990	29%	14.317	71%
Extremadura	3.186	2%	764	24%	2.421	76%
Galicia	11.434	7%	4.056	35%	7.378	65%
Madrid	12.314	8%	1.892	15%	10.423	85%
Murcia	7.253	4%	1.123	15%	6.130	85%
Navarra	4.066	2%	519	13%	3.547	87%
País Vasco	9.096	6%	1.749	19%	7.348	81%
Rioja, La	1.464	1%	137	9%	1.327	91%
TOTAL	163.660	100%	47.190	29%	116.470	71%



Distancia media recorrida por los camiones en España

Comunidad autónoma	Recorrido promedio (km)		
	TOTAL	Comunitario	Intercomunitario
Andalucía	116	62	501
Aragón	130	40	286
Asturias	100	27	375
Cantabria	96	24	280
Castilla - La Mancha	142	56	245
Castilla y León	130	53	305
Cataluña	117	48	468
Comunidad Valenciana	105	39	354
Extremadura	127	41	372
Galicia	116	48	538
Madrid	115	26	290
Murcia, Región de	123	31	268
Navarra	112	24	248
País Vasco	129	38	301
Rioja, La	118	22	212
TOTAL NACIONAL	118	45	337



El transporte internacional por camión

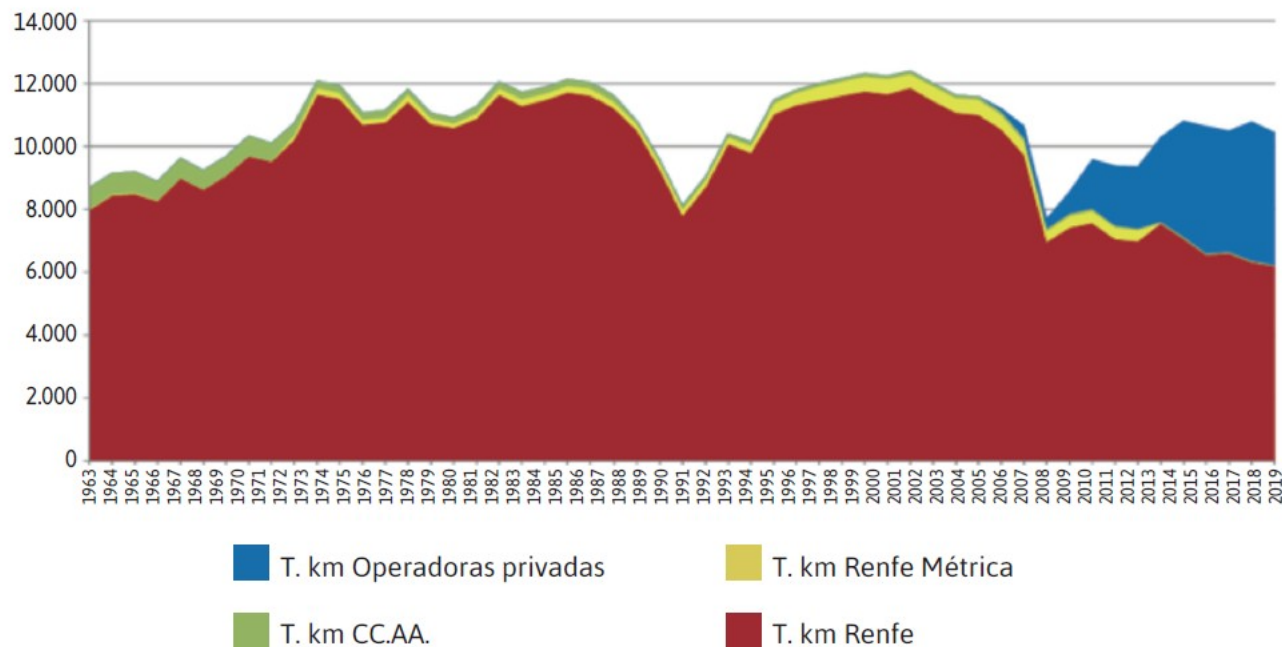
País de origen/ destino	Miles de t	Millones de t-km	%	Recorrido medio (km)
Francia	47.443	34.668	30%	731
Alemania	13.797	24.761	21%	1.795
Portugal	21.968	11.380	10%	518
Italia	7.547	10.598	9%	1.404
Países Bajos	4.869	8.475	7%	1.741
Polonia	3.408	8.445	7%	2.478
Bélgica	3.908	5.748	5%	1.471
Resto UE	5.247	11.515	10%	-
Total UE	108.187	115.590	100%	1.068

Fuente: elaboración propia a partir de la estadística del Ministerio de Transportes.

¿Cuántas mercancías son traspasables al ferrocarril?

- El tráfico internacional de camiones representa el 75% del tráfico nacional. Magnitudes similares con tendencia a la igualación.
- El 86% del tráfico nacional de camiones discurre por el sistema de vías de alta capacidad.
- La totalidad del tráfico internacional de camiones discurre por sistemas viarios de alta capacidad.
- Por lo que el 92% del tráfico de camiones con origen o destino España es por sus características técnicas susceptible de ser transferido al ferrocarril.

El transporte nacional de mercancías por ferrocarril



Fuente: Observatorio del ferrocarril en España. 2019

Rank	Country	Modal share (%)	Data year
1	Canada	68 ^[78]	2009
2	Latvia	61 ^[79]	2012
3	Russia	59 ^[78]	2010
4	Estonia	47 ^[79]	2012
5	Switzerland	46 ^[80]	2012
6	United States	44 ^[78]	2008
7	Austria	41 ^[79]	2012
8	Sweden	40 ^[79]	2012
9	Australia	40 ^[81]	2009
10	Lithuania	38 ^[79]	2012
12	India	33 ^[82]	2016
11	China	31 ^[78]	2009
13	Finland	27 ^[79]	2012
14	Brazil	25 ^[83]	2005
15	Romania	24 ^[79]	2012
16	Germany	23 ^[79]	2012
17	Czech Republic	22 ^[79]	2012
18	Hungary	21 ^[79]	2012
19	Slovakia	20 ^[79]	2012
20	Poland	18 ^[79]	2012
21	Belgium	18 ^[79]	2012
22	France	15 ^[79]	2012
23	Italy	14 ^[79]	2012
24	United Kingdom	12 ^[79]	2012
25	Bulgaria	9 ^[79]	2012
26	Japan	6.2 ^[78]	2010
27	Netherlands	5 ^[79]	-
28	Ireland	0.7 ^[84]	2007

● España 5%

La cuota ferroviaria Española en comparación con el resto de países

- La cuota ferroviaria de mercancías en **España** es del **5%**
- En el conjunto de la **Unión Europea** es del **18%**
- Y en **Suiza** hasta de un **44%**, el 73% de los flujos transalpinos y el 25% de los flujos nacionales.
- En **Suiza** hay una política muy activa en favor del ferrocarril, que **no está subvencionado** excepto el vagón individual. Ha supuesto que el número de camiones que cruzan los Alpes se redujo en este siglo de 1.400.000 anuales a 800.000.

Hipótesis de trasvases de carga al ferrocarril

- La primera opción es cumplir con el plan del gobierno Mercancías 30 pero en 2025 en lugar de 2030, **el 10% de cuota modal**
- El segundo objetivo sería alcanzar la cuota de la **Unión Europea, el 18%**
- Y el tercer objetivo podría ser alcanzar la **cuota helvética, el 44%**, para lo cual nos llevaría a multiplicar por 9 las cargas que hoy son transportadas por ferrocarril en nuestro país, hasta los 92.000 millones de t-km.
- Teniendo en el horizonte la idea de alcanzar **el 50%**

¿Es posible este trasvase?

FACTORES FAVORABLES (1)

- Finalmente se ha instalado en buena parte de **la opinión pública la idea de que hemos de cambiar el modelo de transporte**. Energía, accidentes de camiones, todos ellos graves, emisiones, congestión, etc, son problemas de la carretera de los que los medio de comunicación se hacen eco. Este contexto ayuda.
- Las dificultades del sector de la carretera para mantener sus ingresos. Amenazas de huelgas, llevadas a cabo o no, para mantener unos ingresos que han menguado debido a que **el gasóleo ha doblado su precio**, además de otras razones.
- **La crisis de suministro energético de combustibles fósiles**, (racionamiento de gasóleo en el horizonte) ha evidenciado que el sistema de transporte necesita un cambio de fondo, no una mera reconversión sobre la misma senda.

¿Es posible este trasvase?

FACTORES FAVORABLES (2)

La falta de conductores en el sector de la carretera. En el Reino Unido ni pagando salarios altos han conseguido suficientes conductores. Aquí en España las cosas no son tan diferentes.

Las olas de calor, ahora prácticamente encadenadas unas con otras, están concienciando a muchos de la urgencia, a escala local y mundial, de reducir las emisiones de carbono, porque si no, “no sabemos cómo podremos pasar los veranos en una década”.

Bastantes empresarios desean como **estrategia corporativa que sus mercancías puedan ser transportadas por ferrocarril**, con el lema de bajas emisiones

La existencia de un **amplio número de operadores privados** de ferrocarril que pueden hacer ofertas diversas y llenar los huecos de servicio que Renfe no es capaz de atender.

LA VIDA EN LA CARRETERA

"Los jóvenes no quieren ser camioneros": semanas sin ver a la familia, horarios imposibles...

- Chóferes valencianos con larga experiencia cuentan las vicisitudes de la vida al volante y las consecuencias en su vida personal
- Cerca de 15.000 las ofertas de empleo que quedan vacantes en España por la falta de candidatos disponibles en el sector de transporte



¿Es posible este trasvase?

FACTORES CONTRARIOS

El más importante es **la tradicional falta de adaptación del ferrocarril a las necesidades de los clientes**. La mayor parte de los cargadores potenciales para el ferrocarril, los empresarios que desearían que sus mercancías fuesen transportadas por tren, tienen una opinión negativa, muchos de ellos por propia experiencia, sobre el servicio que podría prestarles Renfe para transportar sus cargas.

La falta de una política nacional en favor del ferrocarril. España es un país que ha basado históricamente su estrategia de transportes en la construcción de infraestructuras, no en su gestión.

Por eso tenemos **la red más vasta de trenes de AV** de toda Europa y también **la más vacía de trenes**

Los activos del sistema ferroviario español

- 1) La construcción de la red de AV ha hecho que nunca como hasta hoy haya disponible miles de km de red de ancho ibérico, muchas de ellas electrificadas, para la circulación de todo tipo de trenes. Una capacidad potencial de acoger **>1.000 trenes de mercancías**, cada día, el equivalente a 40.000 camiones
- 2) En España hay sobre **1.000 apartaderos ferroviarios de empresa**
- 3) **ADIF cuenta con 216 instalaciones logísticas** con acceso ferroviario, contando los Puertos
- 4) **Bastantes operadores privados** de ferrocarril de mercancía

Las ventajas del ferrocarril



- En España, la inmensa mayoría del **transporte ferroviario es con emisiones cero**. El ferrocarril es por tanto sujeto principal en las políticas contraclimáticas.
- La baja fricción entre la rueda metálica y el carril de acero, 10 veces menos que la carretera, consigue que **un contenedor en tren reduzca un 65% su consumo energético respecto de la carretera**.
- Los **costes unitarios del ferrocarril** son estructuralmente menores que la carretera. Un solo maquinista puede transportar la carga de 70 camiones para los que se necesitarían 70 conductores más los relevos.
- El ferrocarril reduce a cero la **congestión** de tráfico.
- El ferrocarril reduce a casi cero los **accidentes** viarios.
- El ferrocarril reduce a cero las **emisiones contaminantes**, óxidos de nitrógeno, partículas en suspensión y derivados bencénicos.

Líneas maestras de la revolución ferroviaria de mercancías en España

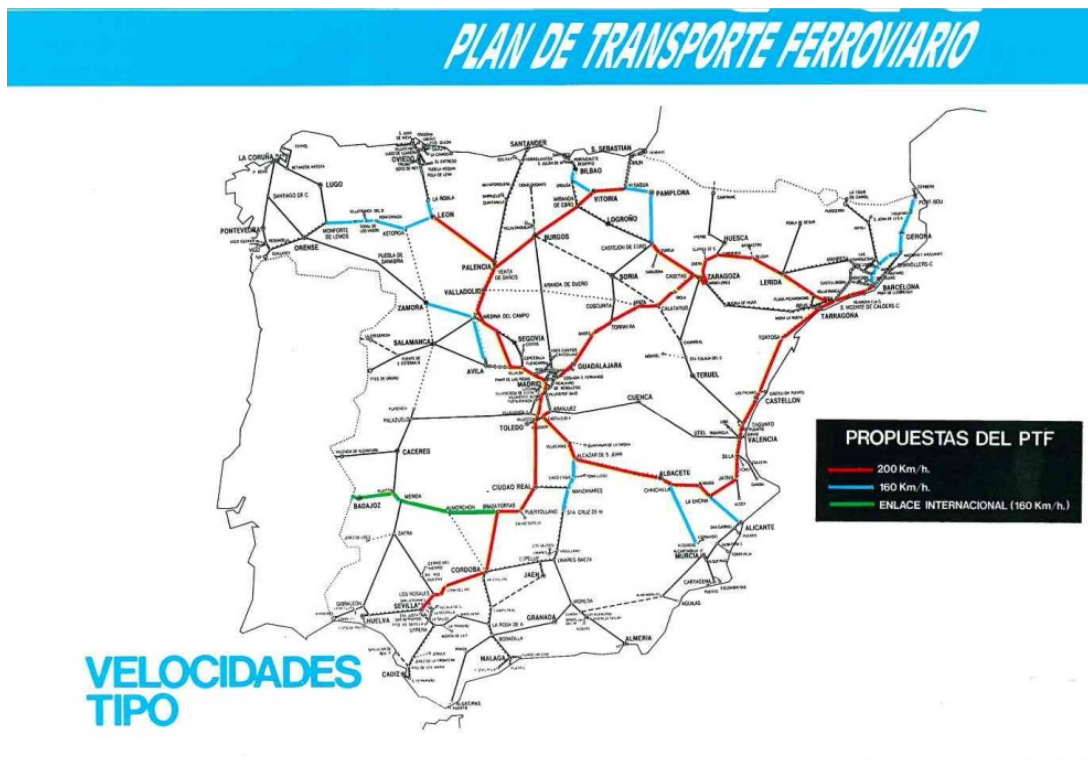
- 1) Incentivos**
- 2) Política pública ferroviaria**
- 3) Actuaciones sobre los distintos segmentos del sector**
- 4) Mejoras en la infraestructura**
- 5) Obligación de Servicio Público en el sector de mercancías**
- 6) Las terminales**

I. Incentivos

- Ya se ve claro que sin una política pública clara e incentivos **el mercado no va a crecer rápidamente**
- Hay mucha **inercia**
- **La cuestión es hacia dónde orientar el incentivo**

2. Política pública ferroviaria

En España no hay política ferroviaria desde 1987



Todas las capitales de provincia deben conectarse con Madrid en menos de 3 h

3. Actuaciones sobre los distintos segmentos del sector

- 1) Los **nodos** de acceso a la red.
- 2) Trenes **monocliente y multicliente**.
- 3) Prioridad a las **autopistas ferroviarias**.
- 4) Recuperar el servicio de operación en **vagón individual**.
- 5) Recuperación del servicio de **paquetería y correos**.
- 6) **Rol de los operadores privados**.
- 7) Cómo superar la inercia del mercado, **los incentivos**.

4. Mejoras en la infraestructura

- 1) **50% mercancías por carretera se concentran en el corredor mediterráneo.** Esto obliga a un tratamiento singular de ese eje. Por Cataluña circula el 35% de la carga de España, medida en t-km. **Una carga insoportable**
- 2) Esto, además de la problemática de la gestión del corredor, obliga a pensar en una **vía exclusiva de mercancías entre Valencia y Figueres en ancho UIC.** Urgente.
- 3) Es importante asegurar las conexiones del TFM **con los principales puertos mediterráneos,** BAR, TARR, CAST, SAG, VAL, ALA, CART, ALM.
- 4) **El mal llamado corredor Atlántico,** es otro eje de primera magnitud porque es la conexión de Iberia con Francia por el oeste
- 5) **Corredor Cantábrico.** Hay tren pero no hay corredor. Urgente
- 6) **Resto de España,** por lo general hay una **gran capacidad sobrante en el ferrocarril.**
- 7) Detección de **cuellos de botella y subsanación** de los mismos.

5. Obligación de Servicio Público en el sector de mercancías

Determinados servicios. Por ejemplo:

- Autopistas ferroviarias
- Acceso a las redes de los vagones individuales

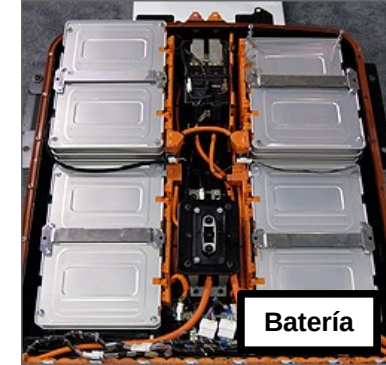


6. Las terminales

Son las conexiones de las empresas con el ferrocarril

- **1.000 terminales de carga y 216 instalaciones logísticas dan para mucho**
- En la medida en que el sector privado supla con sus inversiones las históricas carencias del sector público, seguramente **aumentará la musculatura del sector.**
- Es necesario que las empresas ferroviarias dispongan de una moderna **política comercial capaz de satisfacer las necesidades de los cargadores,** en lugar de que los cargadores satisfagan las del gestor ferroviario.

La electrificación de la Carretera



El 86% del tráfico va por autopista

Epílogo

- **Sacar camiones de la carretera y potenciar el transporte de mercancías por ferrocarril** es una de las tareas pendientes que podría contribuir a reducir la siniestralidad vial, según el director general de Tráfico, **Pere Navarro**, que reconoce, no obstante, que "no debe ser fácil" llevarlo a cabo.
- Navarro recuerda que **el desarrollo de la alta velocidad ferroviaria (AVE) "ha llevado a miles y miles de personas" que se trasladaban por carretera al ferrocarril**, lo que, a su juicio, ha sido una de las decisiones "más importantes" en España que, además, ha contribuido a reducir el número de accidentes de tráfico y de víctimas.

"Si se me pregunta ahora por una medida para reducir la siniestralidad vial, diría: llevar las mercancías de la carretera al ferrocarril", recalca el máximo responsable de la Dirección General de Tráfico (DGT).