



Centro de Promoción del Transporte de Mercancías por Ferrocarril

¿Cómo potenciar el ferrocarril para que sea más competitivo?





Centro de Promoción del Transporte de Mercancías por Ferrocarril

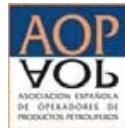
¿Qué es el **CPTMF**?

- El **CPTMF** es una entidad de representación empresarial que agrupa organizaciones y empresas vinculadas al transporte de mercancías y a cargadores en general.
- El **CPTMF** se creó para fomentar el uso del ferrocarril como un modo de transporte de mercancías necesario para la economía española y para las empresas que producen y transportan mercancías en, desde y hacia España.
- El **CPTMF** entiende que el ferrocarril tiene que ser eficiente y complementario con otros modos de transporte, en especial el de carretera.



Centro de Promoción del Transporte de Mercancías por Ferrocarril

¿Quiénes lo forman?



AEFP

STADLER



U.O.T.C.
Unión de Operadores
de
Transporte Combinado

¿Qué representa?

- ✓ Aportan el **20%** del PIB industrial español
- ✓ Emplean a **3** millones de personas
- ✓ Producen y transportan más de **300** millones de toneladas
- ✓ Exportan por valor de mas de **200** mil millones de euros al año

10 Razones para potenciar el ferrocarril.

1^a.- La industria española se ha internacionalizado en los últimos años. Esto ha dado lugar a un **gran aumento de la actividad logística, más diversificada y a más largas distancias.**

2^a.- El aumento de los intercambios comerciales tanto dentro de España como con otros países, tanto europeos como de otros continentes, requiere disponer del **mayor número de modos de transporte, lo más eficientes posibles.**

3^a.- La actual presencia y utilización del modo ferroviario en nuestro país es claramente **insuficiente.**

4^a.- El transporte de mercancías por ferrocarril en España **no es competitivo**, lo que laстра y condiciona las opciones logísticas de las empresas.

10 Razones para potenciar el ferrocarril

5ª.- La reducción de alternativas junto a la posición periférica española en el contexto europeo, supone **un extra coste** de las operaciones logísticas que reducen la competitividad de la industria española.

6ª.- La industria española tiene que mantener los mercados actuales y abrir nuevas fronteras. **El ferrocarril es un elemento clave.**

7ª.- Los costes logísticos y de transporte son **un factor determinante** de la competitividad de muchos sectores industriales y comerciales de la economía española.

8ª.- Las medidas que se tomen para reducir los costes logísticos **incrementarán** la competitividad de las empresas.



Centro de Promoción del Transporte de Mercancías por Ferrocarril

10 Razones para potenciar el ferrocarril

9ª.- Un transporte ferroviario de mercancías eficiente y económico es **compatible** con las empresas del transporte por carretera .

10ª.- Las empresas especializadas en el transporte por carretera, que en España ostentan el 97% de la cuota del mercado de transporte terrestre, **apuestan igualmente por el transporte intermodal.**

ANEXO 1

CONTEXTO

- A lo largo de los años el transporte de mercancías por ferrocarril en España ha ido ocupando una posición cada vez más marginal en el contexto del transporte terrestre, hasta el punto de que su cuota de mercado, medida en toneladas transportadas por vías de ancho ibérico, se sitúa en el entorno del 3%.
- El ferrocarril en España sólo presta servicios en nichos muy reducidos y concretos del mercado de transporte, allí donde las circunstancias permiten una mayor competitividad respecto del transporte por carretera o donde las empresas han hecho un esfuerzo inversor para disponer de una alternativa estratégica.
- En las tablas 1 y 2 se observa que la tendencia del transporte ferroviario en España ha ido menguando, mientras que en los principales países europeos se ha producido un aumento. En el periodo considerado, el ferrocarril en España ha mantenido, con pequeñas fluctuaciones, una cuota del mercado de transporte terrestre del 4%, y el transporte por carretera del 96%

Tabla 1: Evolución del tonelaje transportado por ferrocarril (miles de toneladas)

Fuente: Eurostat

	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
Germany	317.294	355.715	374.737	366.140	373.738	365.003	365.003	:
Poland	269.553	216.767	248.606	230.878	232.596	227.820	224.320	
Austria	101.829	107.670	107.587	100.452	95.449	98.281	97.642	
Czech Republic	85.613	82.900	87.096	82.968	83.957	91.564	97.280	
United Kingdom	103.263	89.241	100.364	115.225	117.769	108.531	96.821	
France	107.532	85.045	91.789	87.539	92.712	90.826	95.545	
Italy	89.755	84.435	91.811	88.505	87.960	90.862	92.273	
Switzerland	:	63.989	65.038	60.270	64.999	65.375	66.089	
Sweden	63.198	68.329	67.907	65.789	67.047	68.035	64.999	
Latvia	54.861	49.164	59.385	60.601	55.831	57.039	55.645	
Romania	69.176	52.932	60.723	55.755	50.348	50.739	55.306	
Hungary	50.850	45.794	47.424	46.884	49.085	50.593	50.333	
Lithuania	49.287	48.061	52.330	49.377	48.028	49.000	48.053	
Slovakia	49.310	44.327	43.711	42.599	48.401	50.997	47.358	
Netherlands	35.009	35.536	39.174	37.627	38.927	39.367	41.721	
Finland	40.722	35.795	34.827	35.267	36.433	37.008	33.392	
Norway	25.162	27.229	28.305	30.273	31.429	33.393	31.585	
Spain	29.731	21.578	23.899	24.903	24.949	25.989	26.399	
Estonia	68.187	46.705	48.378	44.725	43.682	36.289	28.026	
Turkey	18.946	23.816	24.753	24.887	25.053	26.764	24.286	
Slovenia	16.344	16.234	17.024	15.828	17.156	17.989	17.832	
Bulgaria	:	12.939	14.152	12.470	13.539	13.691	14.635	
Portugal	9.587	10.094	9.975	9.701	9.291	10.276	11.108	
Croatia	14.333	12.203	11.794	11.088	10.661	10.390	9.939	
Denmark	7.706	8.121	9.276	7.982	7.956	8.081	8.086	
Luxembourg	10.739	7.626	6.973	5.442	5.098	4.573	5.207	
Macedonia	:	3.097	2.770	2.539	2.283	2.377	1.566	
Liechtenstein	1.844	1.214	1.172	1.168	1.037	1.349	1.437	
Greece	3.058	3.982	2.702	2.272	1.980	2.143	1.404	
Montenegro	:	:	:	683	1.050	903	987	
Ireland	1.820	568	611	567	589	578	540	

Tabla 2: Evolución de toneladas por kilómetro (millones de tmsxkm)

Fuente: Eurostat

	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
Germany	95.420	107.317	113.317	110.065	112.613	112.629	112.629	:
Poland	49.972	48.705	53.746	48.903	50.881	50.073	50.603	
France	40.701	29.965	34.202	32.539	32.230	32.596	34.252	
United Kingdom	21.427	18.576	20.974	21.444	22.401	22.143	21.990	
Italy	22.761	18.616	19.787	20.244	19.037	20.157	20.781	
Sweden	21.675	23.464	22.864	22.043	20.970	21.296	20.583	
Austria	18.957	19.833	20.345	19.499	19.278	20.494	20.266	
Latvia	19.779	17.179	21.410	21.867	19.532	19.441	18.906	
Czech Republic	14.866	13.770	14.316	14.267	13.965	14.574	15.261	
Lithuania	12.457	13.431	15.088	14.172	13.344	14.307	14.036	
Romania	16.582	12.375	14.719	13.472	12.941	12.264	13.673	
Switzerland	:	11.074	11.526	11.061	11.812	12.313	12.431	
Spain	11.585	8.913	9.451	9.458	9.338	10.088	10.855	
Turkey	9.077	11.300	11.303	11.223	10.750	11.601	10.178	
Hungary	9.090	8.809	9.118	9.230	9.722	10.158	10.010	
Finland	9.706	9.750	9.395	9.275	9.470	9.597	8.468	
Slovakia	9.463	8.105	7.960	7.591	8.494	8.829	8.439	
Netherlands	5.865	5.925	6.378	6.142	6.078	6.169	6.545	
Slovenia	3.245	3.421	3.752	3.470	3.799	4.110	4.175	
Bulgaria	:	3.064	3.291	2.907	3.246	3.439	3.650	
Norway	3.182	3.496	3.574	3.489	3.383	3.539	3.498	
Estonia	10.639	6.638	6.271	5.129	4.722	3.256	3.117	
Portugal	2.422	2.313	2.322	2.421	2.290	2.434	2.688	
Denmark	1.976	2.239	2.614	2.278	2.449	2.455	2.273	
Croatia	2.835	2.618	2.438	2.332	2.086	2.119	2.184	
Greece	613	614	352	283	237	311	294	
Macedonia	:	525	479	423	421	411	278	
Luxembourg	392	323	288	231	218	208	207	
Montenegro	:	:	73	105	94	112		
Ireland	303	92	105	91	99	100	96	
Liechtenstein	17	11	10	10	9	12	13	

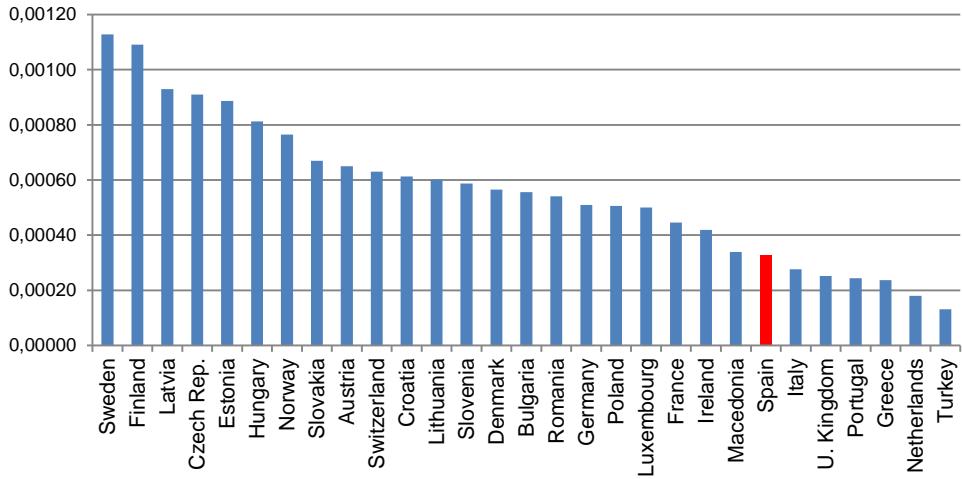
Tabla 3: Ratios de actividad
Fuente: Eurostat. Año 2014

	Población	Superficie km2	kms Red	Tms (000)	Tmsx km (million)	Ratio 1	Ratio 2	Ratio 3	Ratio 4	Ratio 5	Ratio 6	Ratio 7	Ratio 8
						Kms Red/ hab.	Kms Red/superf.	Tms/hab.	Tms/superf.	Tms/kms Red	Tmsxkm/hab.	Tmsxkm/superf.	Tmsxkm/kms Red
Germany	80.767.463	357.093	41.161	365.003	112.629	0,00051	0,12	4,5	1.022	8.868	1.394	315.405	2.736.304
Poland	38.017.856	312.685	19.240	227.820	50.073	0,00051	0,06	6,0	729	11.841	1.317	160.139	2.602.547
Austria	8.506.889	83.871	5.531	98.281	20.494	0,00065	0,07	11,6	1.172	17.769	2.409	244.351	3.705.297
Czech Republic	10.512.419	78.866	9.560	91.564	14.574	0,00091	0,12	8,7	1.161	9.578	1.386	184.794	1.524.477
United Kingdom	64.351.155	242.514	16.209	108.531	22.143	0,00025	0,07	1,7	448	6.696	344	91.306	1.366.093
France	65.889.148	543.965	29.335	90.826	32.596	0,00045	0,05	1,4	167	3.096	495	59.923	1.111.164
Italy	60.782.668	301.317	16.752	90.862	20.157	0,00028	0,06	1,5	302	5.424	332	66.896	1.203.259
Switzerland	8.139.631	41.285	5.124	65.375	12.313	0,00063	0,12	8,0	1.584	12.759	1.513	298.244	2.403.005
Sweden	9.644.864	450.295	10.881	68.035	21.296	0,00113	0,02	7,1	151	6.253	2.208	47.293	1.957.173
Latvia	2.001.468	64.589	1.860	57.039	19.441	0,00093	0,03	28,5	883	30.666	9.713	300.996	10.452.151
Romania	19.947.311	238.391	10.777	50.739	12.264	0,00054	0,05	2,5	213	4.708	615	51.445	1.137.979
Hungary	9.877.365	93.030	8.017	50.593	10.158	0,00081	0,09	5,1	544	6.311	1.028	109.191	1.267.058
Lithuania	2.943.472	65.300	1.768	49.000	14.307	0,00060	0,03	16,6	750	27.721	4.861	219.096	8.094.026
Slovakia	5.415.949	49.034	3.627	50.997	8.829	0,00067	0,07	9,4	1.040	14.060	1.630	180.059	2.434.243
Netherlands	16.829.289	41.528	3.032	39.367	6.169	0,00018	0,07	2,3	948	12.984	367	148.550	2.034.631
Finland	5.451.270	338.145	5.944	37.008	9.597	0,00109	0,02	6,8	109	6.226	1.761	28.381	1.614.569
Norway	5.107.970	323.802	3.906	33.393	3.539	0,00076	0,01	6,5	103	8.549	693	10.930	906.042
Spain	46.512.199	505.957	15.312	28.436	10.385	0,00033	0,03	0,6	56	1.857	223	20.525	678.226
Estonia	1.315.819	45.227	1.166	36.289	3.256	0,00089	0,03	27,6	802	31.123	2.475	71.992	2.792.453
Turkey	76.667.864	783.562	10.087	26.764	11.601	0,00013	0,01	0,3	34	2.653	151	14.805	1.150.094
Slovenia	2.061.085	20.273	1.209	17.989	4.110	0,00059	0,06	8,7	887	14.879	1.994	202.733	3.399.504
Bulgaria	7.245.677	110.970	4.023	13.691	3.439	0,00056	0,04	1,9	123	3.403	475	30.990	854.835
Portugal	10.427.301	92.152	2.546	10.276	2.434	0,00024	0,03	1,0	112	4.036	233	26.413	956.009
Croatia	4.246.809	56.594	2.604	10.390	2.119	0,00061	0,05	2,4	184	3.990	499	37.442	813.748
Denmark	5.627.235	43.098	3.181	8.081	2.455	0,00057	0,07	1,4	188	2.540	436	56.963	771.770
Luxembourg	549.680	2.586	275	4.573	208	0,00050	0,11	8,3	1.768	16.629	378	80.433	756.364
Macedonia	2.065.769	25.713	699	2.377	411	0,00034	0,03	1,2	92	3.401	199	15.984	587.983
Greece	10.926.807	131.957	2.586	2.143	311	0,00024	0,02	0,2	16	829	28	2.357	120.263
Ireland	4.605.501	70.273	1.931	578	100	0,00042	0,03	0,1	8	299	22	1.423	51.787

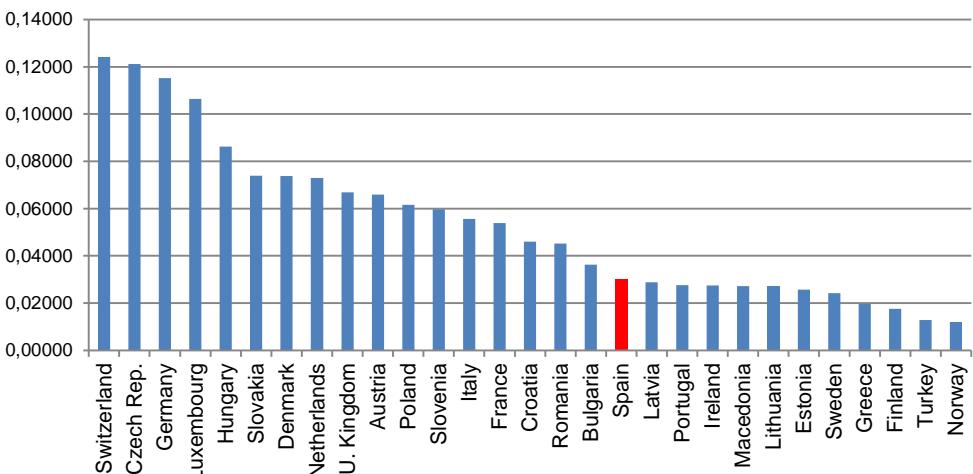
- Si bien el número de kilómetros de red por habitante - Ratio 1- no es de los más altos, se sitúa ligeramente por debajo del alemán y por encima del italiano. Ocupa por tanto un lugar medio que no es factor determinante de la eficiencia del modo de transporte.

- La densidad de la red ferroviaria española, aún siendo más baja que la de países como Alemania, Francia, Italia o Reino Unido, es similar a la de países que hacen un uso mucho más intenso de su red.

Ratio 1: kms de Red por habitante



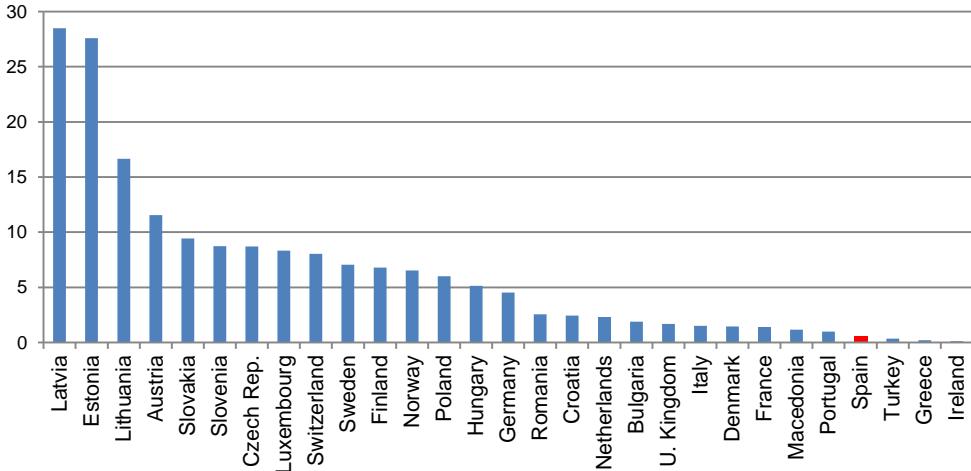
Ratio 2: kms de Red / km² superficie



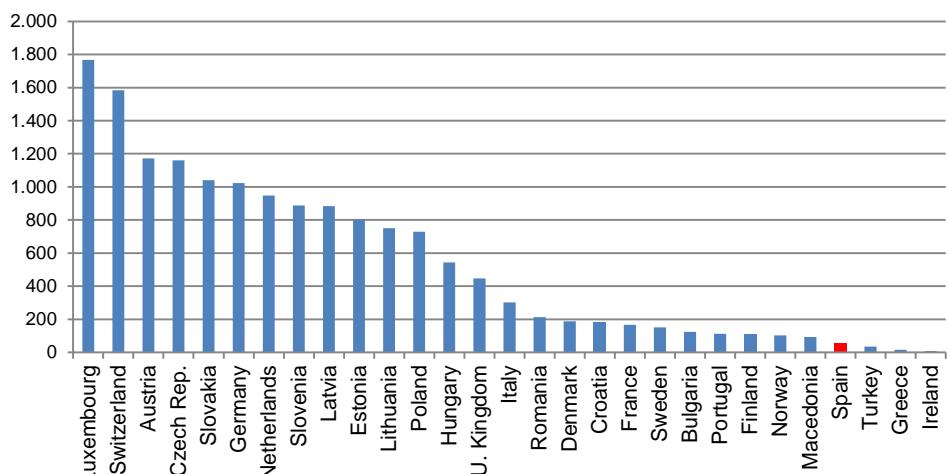
- El número de toneladas transportadas por habitante es el más bajo del ámbito europeo, excepción hecha de los correspondientes a Turquía, Grecia e Irlanda.

- El Ratio 4, que indica el número de toneladas transportadas relacionadas con la superficie española, es igualmente el más bajo, solo por encima de países como Turquía, Grecia e Irlanda.

Ratio 3: Toneladas / habitante

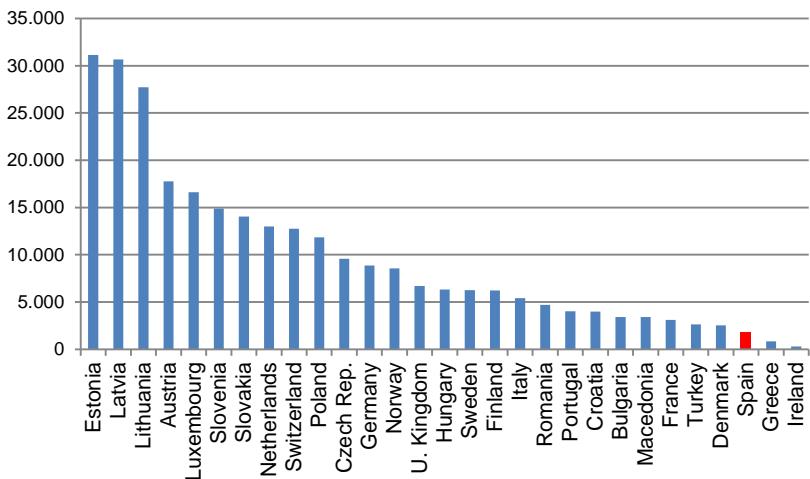


Ratio 4: Toneladas / km² superficie

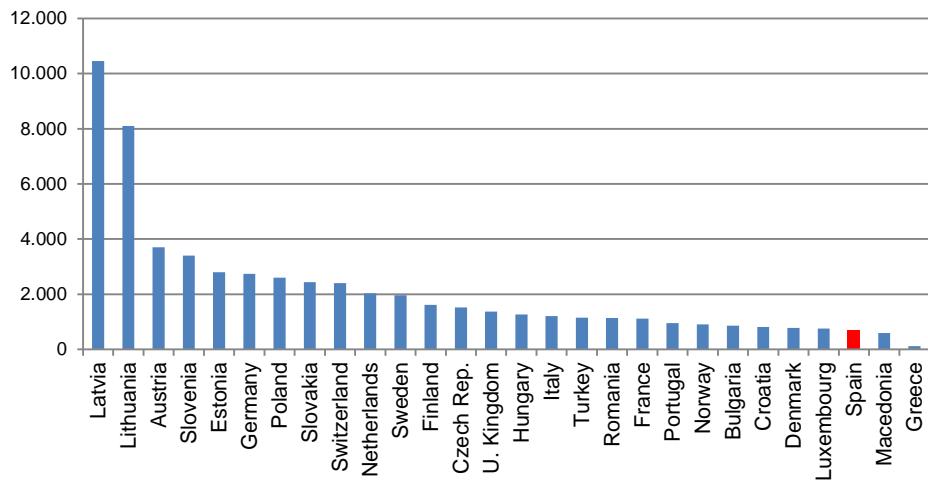


- El uso que se hace de la red ferroviaria disponible viene indicado por los Ratios 5 y 8. Por la red española se mueven menos toneladas y se realizan menos toneladas-kilómetro que en cualquier otro país europeo, con las excepciones de Irlanda, Grecia o Macedonia.

Ratio 5: Toneladas / km de Red



Ratio 8: Toneladasxkm (miles) / km de Red

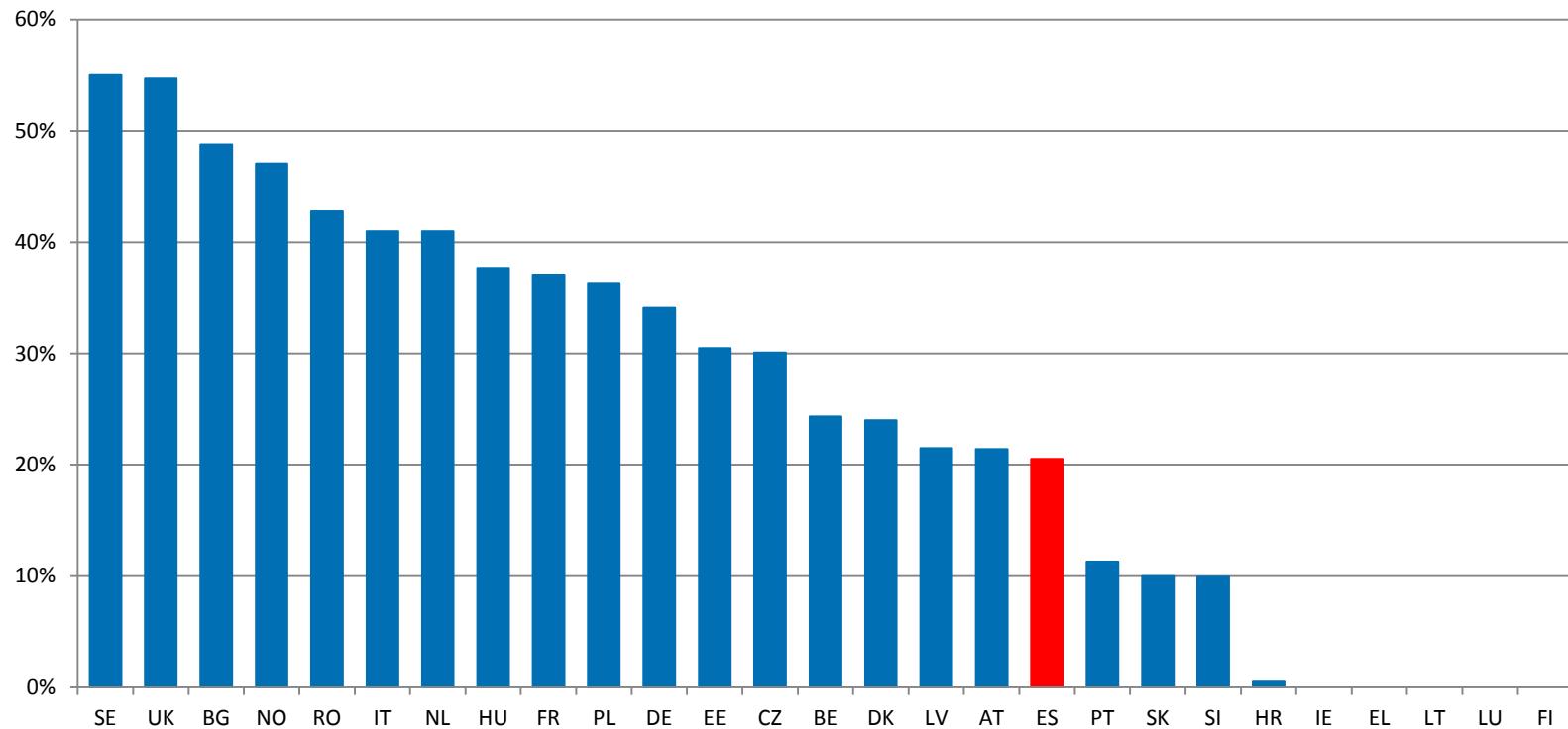


- Otros países europeos se han aplicado con éxito modelos ferroviarios, diferentes del español, logrando un notable aumento de la actividad:

Periodo 2004 – 2014. Fuente Eurostat.

PAÍS	AUMENTO TRANSPORTE POR FERROCARRIL
Alemania	18 %
Paises Bajos	17 %
Suecia	13 %
Italia	9 %
Portugal	8 %
Austria	6 %
España	-7%

- El proceso de liberalización del ferrocarril de mercancías en España se halla aún retrasado respecto al resto de países de nuestro entorno.



Sources:

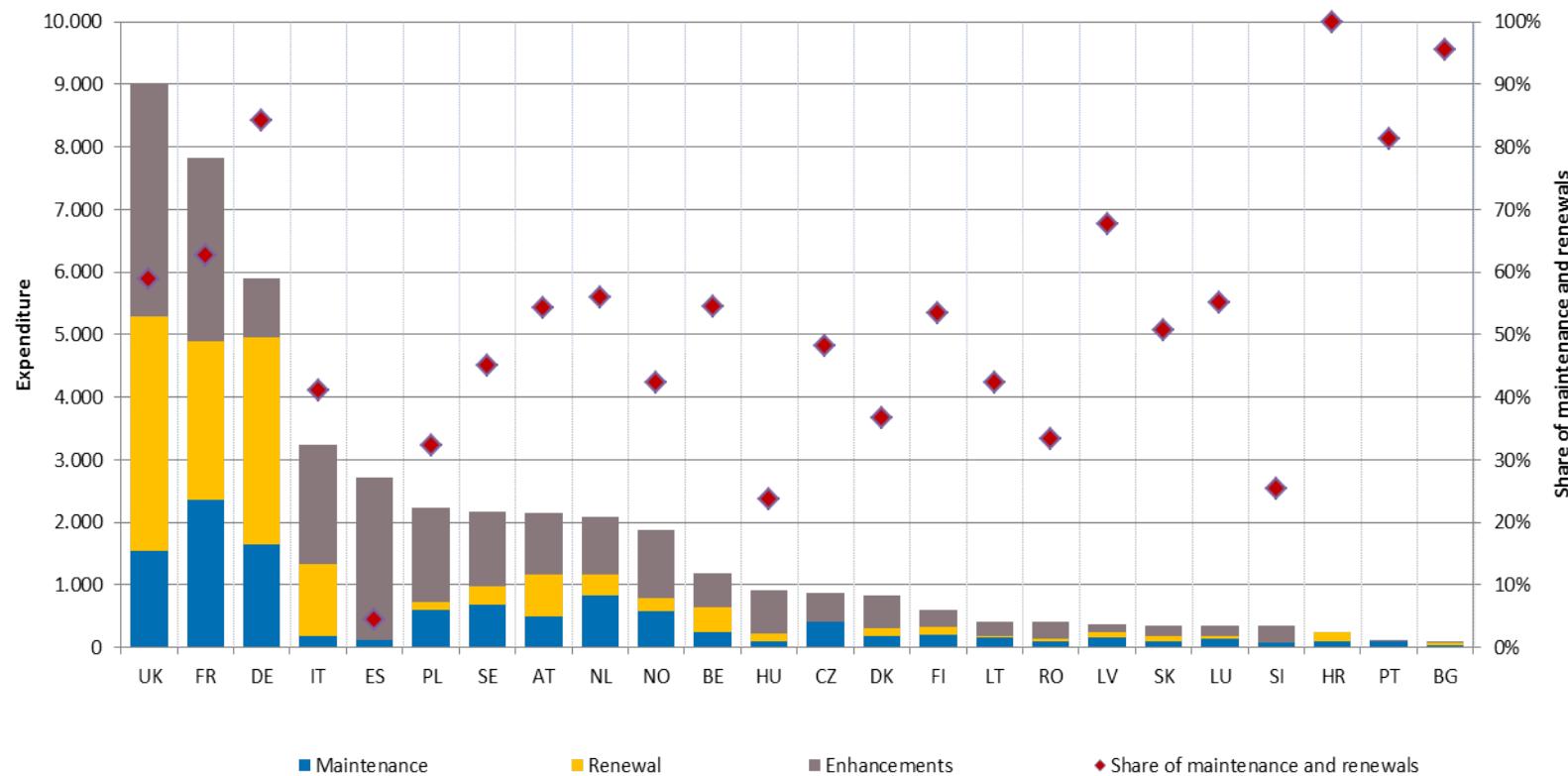
: RMMS, 2011- 2014 data except SE (2010 data used for 2011), PT and SI (2012 data used for 2011), LU (2010 data used for 2011 and 2012 data for 2014), IT 2014 data 4th Annual Market Monitoring Report (2016) – IRG Rail

La situación, en España, del transporte de mercancías por ferrocarril contrasta con el interés mostrado por los diferentes gobiernos en el desarrollo de la Alta Velocidad para pasajeros, con gran visibilidad social y rédito electoral. En la tabla y gráfico siguientes se comparan las inversiones en mantenimiento y renovación de la red frente a la de construcción de nueva infraestructura. En España esta última inversión corresponde exclusivamente a la de alta velocidad.

1.- Tabla.

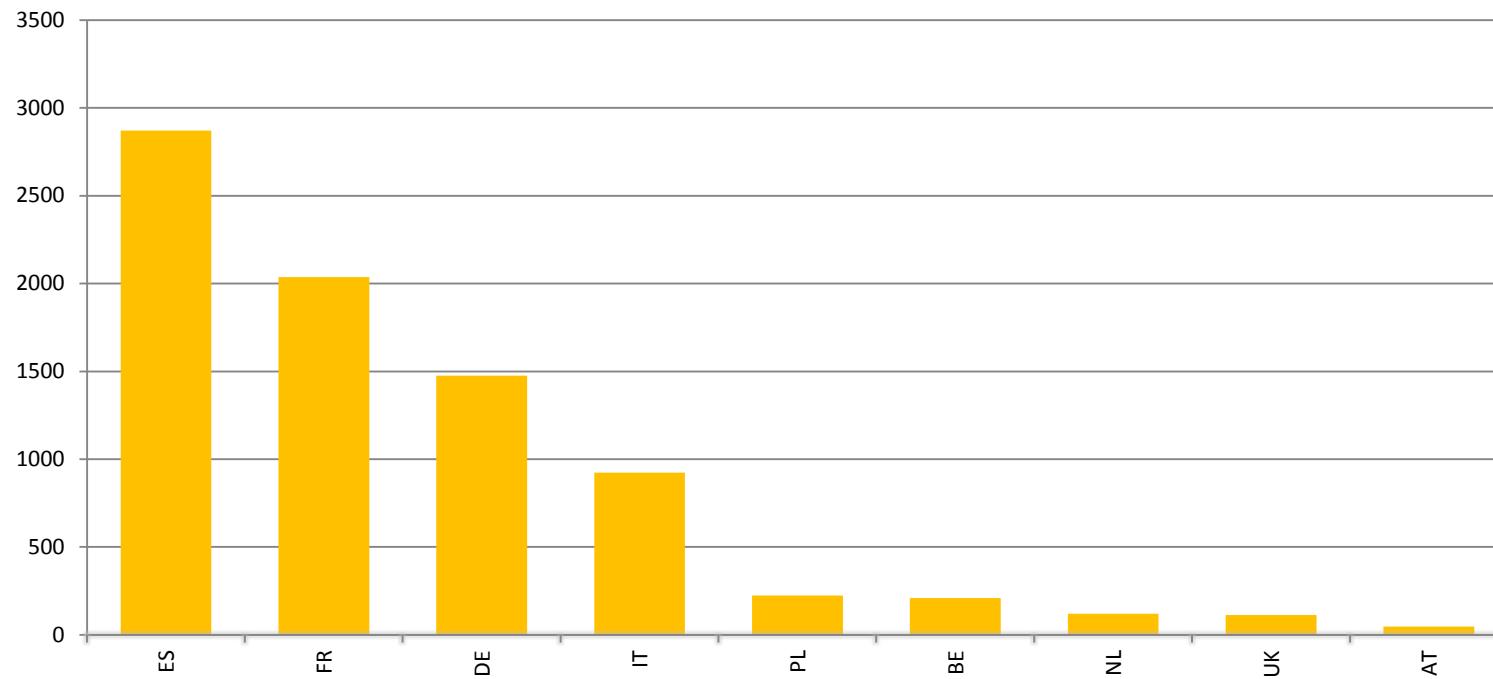
Member State	Maintenance	Renewal	Enhance	total	Share of
UK	1546	3755	3717	9018	59%
FR	2351	2542	2924	7817	63%
DE	1650	3310	934	5894	84%
IT	181	1143	1906	3230	41%
ES	117	5	2600	2722	4%
PL	598	123	1505	2226	32%
SE	683	293	1187	2164	45%
AT	504	664	981	2149	54%
NL	822	348	919	2089	56%
NO	580	217	1087	1883	42%
BE	252	401	544	1197	55%
HU	103	115	704	922	24%
CZ	423		453	876	48%
DK	182	126	530	839	37%
FI	194	129	282	605	53%
LT	162	14	241	417	42%
RO	100	34	269	403	33%
LV	170	80	120	370	68%
SK	103	75	174	352	51%
LU	136	55	155	346	55%
SI	86	1	256	343	25%
HR	105	130	0	236	100%
PT	88	14	23	125	81%
BG	37	50	4	91	96%

2.- Gráfico.



España dispone actualmente de la segunda mayor red ferroviaria de alta velocidad del mundo, después de China, mientras el transporte de mercancías se encuentra en los últimos lugares en el ámbito europeo ¿Es ello coherente con las necesidades del país?

LONGITUD VÍAS DE ALTA VELOCIDAD EN EUROPA



ANEXO 2

PROPUESTAS

1

APLICACIÓN DEL PITVI Y DEL PLAN ESTRATÉGICO PARA EL TRANSPORTE FERROVIARIO EN ESPAÑA

Para España, como país periférico, es esencial disponer de los más eficientes y competitivos sistemas de transporte que permitan a sus empresas rivalizar, en condiciones adecuadas, con el resto de países europeos. El **DESARROLLO DEL FERROCARRIL** puede, y debe ser, un factor clave para la mejora de la **COMPETITIVIDAD DE NUESTRAS INDUSTRIAS**, por ello estos Planes:

- ✓ Deben fijar **PRIORIDADES** para ordenar las distintas áreas de actuación.
- ✓ Deben establecer fechas y plazos para la puesta en marcha de las **MEDIDAS** enunciadas y aún no iniciadas.
- ✓ Deben ser el motor del **CAMBIO** urgente hacia un transporte ferroviario fiable y competitivo.
- ✓ Deben ayudar a la industria y operadores logísticos a aprovechar la **RECUPERACIÓN ECONÓMICA**.

2

MEJORA DE LA GESTIÓN DE LOS ENTES PÚBLICOS FERROVIARIOS RENFE Y ADIF

La mayor parte de estas mejoras no requieren inversiones, sino **VOLUNTAD POLÍTICA** para introducir cambios profundos.

- ✓ El actual servicio proporcionado por las **ENTIDADES FERROVIARIAS PÚBLICAS** está condicionado por sus **ALTOS COSTES** y **BAJA PRODUCTIVIDAD**, alejándolas de las exigencias actuales del mercado en términos de precio y servicio.
- ✓ Sus modelos de gestión, prácticas, y condicionantes políticos entorpecen la **LIBERALIZACIÓN EFECTIVA** del sector, dificultando la subsistencia de los actuales operadores privados, y la aparición de otros nuevos, a pesar de su mayor eficiencia.
- ✓ Debe establecerse un plan en el que se fijen **OBJETIVOS, PRIORIDADES, y PLAZOS** para la puesta en marcha de cambios en la gestión de las entidades públicas, imprescindible para lograr un sistema ferroviario realmente abierto y competitivo.
- ✓ Se deberán corregir aquellas distorsiones del mercado introducidas por la actuación del operador público RENFE MERCANCÍAS, cuya gestión es ajena al sentido económico. **SOLUCIONES: ADSCRIPCIÓN DE RENFE MERCANCÍAS A LA SEPI, PRIVATIZACIÓN, O VENTA DE ACTIVOS Y LIQUIDACIÓN.**

3

LIBERALIZACIÓN EFECTIVA DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL

A pesar del tiempo transcurrido desde la promulgación de la Ley de Liberalización del Sector Ferroviario, RENFE MERCANCÍAS sigue manteniendo una cuota del 70% sobre el total de un transporte ferroviario cada día mas reducido (2% del total terrestre), confirmando el hecho de que la existencia del **OPERADOR PÚBLICO** es un **OBSTÁCULO** para el desarrollo del sector. **LA LIBERALIZACIÓN NO SE HA PRODUCIDO** y, en consecuencia, la entrada de **INVERSIÓN PRIVADA** se ve claramente **RETRAIDA**.

- ✓ Se deberán eliminar barreras facilitando el acceso al **MATERIAL RODANTE EXCEDENTARIO** de RENFE MERCANCÍAS, permitiendo a los arrendatarios del material llevar a cabo su mantenimiento en instalaciones ajenas a RENFE.
- ✓ Se deberán arbitrar medidas para evitar que, desde una situación deficitaria, **RENFE MERCANCÍAS** pueda ofrecer unas mejores **CONDICIONES LABORALES** a los maquinistas que las que los operadores privados pueden ofrecer.

4

GESTIÓN DE ADIF ORIENTADA AL IMPULSO DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

La irrelevante posición del transporte de mercancías por ferrocarril en España, no permite considerarlo como una posible solución a la complicada situación financiera de **ADIF**, por mucho que se graven los servicios que éste presta al sector.

- ✓ La política de ADIF para el transporte de mercancías tiene que orientarse a la obtención de un **CRECIMIENTO DE LA ACTIVIDAD**, relegando a un segundo plano los criterios de rentabilidad vinculados a sus operaciones.
- ✓ A la vista de la actual cuota marginal, en España, del transporte ferroviario sobre el transporte total terrestre, parece claro que el mercado no está en condiciones de asumir costes adicionales de **ADIF. CONGELACIÓN DE TARIFAS**.
- ✓ La formulación de nuevas formas de tarificación **NO** debe traducirse en **COSTES ADICIONALES** para los intervenientes en el transporte.
- ✓ El incremento de ingresos de ADIF por el transporte de mercancías deberá ser consecuencia de unas mayores aportaciones derivadas del **AUMENTO DE ACTIVIDAD**, acompañado de **MEJORAS DE PRODUCTIVIDAD**.

5

GESTIÓN DE TERMINALES Y CONEXIONES FERROVIARIAS A LA INDUSTRIA

El modelo actual de gestión de terminales intermodales, conexiones a la industria, e instalaciones de clasificación de material resulta ineficiente y alejado de las necesidades del mercado en lo referente a costes, flexibilidad de horarios y oferta de servicios complementarios.

- ✓ **ORIENTAR** el tráfico intermodal en torno a 8 ó 10 grandes terminales con horarios muy amplios de operación, facilitando la realización de servicios complementarios.
- ✓ **ADAPTAR** toda la Red para la circulación de trenes de más de 700 m. y 22,5 toneladas por eje.
- ✓ **ADECUAR** terminales y nudos ferroviarios para el tráfico de mercancías peligrosas.
- ✓ **INCENTIVAR** a la industria para que conecte sus fábricas a la red ferroviaria, disponiendo de apartaderos de amplitud suficiente para conformar trenes de máxima capacidad.
- ✓ **FACILITAR** la autoprestación por parte de los operadores en todas aquellas terminales y derivaciones particulares donde se pueda obtener una mayor eficiencia del sistema.

6

ACTUACIONES SOBRE LA INFRASTRUCTURA FERROVIARIA

La Red Ferroviaria española de ancho ibérico sigue básicamente orientada al transporte de viajeros, para el que la necesidad de mínimas pendientes y disponibilidad de vías de apartado no es prioritaria. La concentración de viajeros en la Alta Velocidad, debe permitir una adecuación de la infraestructura de ancho ibérico para las mercancías, a la vez que se continúa con los corredores ya planificados en ancho continental.

- ✓ **MANTENER Y POTENCIAR** las actuaciones iniciadas mediante el **FONDO FINANCIERO DE ACCESIBILIDAD TERRESTRE PORTUARIA**.
- ✓ **COMPLEMENTAR** ese Fondo con inversiones específicas en infraestructuras más alejadas de sus hinterland, pero con gran capacidad de generar otros tráficos con orígenes o destinos distintos de los puertos.
- ✓ **PRIORIZAR** la finalización de los Corredores Atlántico y Mediterráneo, adecuándoles realmente de capacidad para el transporte de mercancías.
- ✓ **CONSTRUIR** la conexión en vías de ancho continental en el tramo Figueras – Port Bou, mediante la instalación del tercer carril.

7

CONCESIÓN DE AYUDAS AL TRANSPORTE FERROVIARIO DE MERCANCÍAS

El promedio de antigüedad del material rodante disponible en España supera los 25 años haciéndolo inadecuado para satisfacer los requisitos actuales del mercado. La capacidad de renovación de ese material está condicionada por la baja rentabilidad de las inversiones y la ausencia general de ayudas estatales al sector.

- ✓ **PLAN DE AYUDAS** para la renovación del parque de material rodante tanto de tracción como remolcado así como para unidades intermodales. Incentivos tarifados para su reposición por vehículos más modernos, al igual que se ha hecho en el sector de carretera. Ayudas específicas para la migración de los sistemas embarcados de seguridad en el material de tracción (ASFA digital versiones actualizadas, ERTMS, etc.)
- ✓ **REORIENTACIÓN DE LAS AYUDAS** hacia el sector privado dada la ineficacia de su asignación a RENFE MERCANCÍAS y su consecuente efecto de distorsión del mercado.
- ✓ **FACILITACIÓN** de los trámites para la importación de material rodante y procesos de homologación simplificados.
- ✓ **COMPENSACIÓN** de los costes inherentes al cambio de ejes en las fronteras pirenaicas.
- ✓ **SUBVENCIONES** en concepto de mejoras de economía energética, mediante el establecimiento de un ECOBONO o FERROBONO (ejemplo italiano).

8

ADECUACIÓN DE LA NORMATIVA ESPAÑOLA A LA DEL RESTO DE EUROPA

La aprobación, por el Parlamento Europeo, del Pilar Técnico del IV Paquete Ferroviario conllevará la obligación de armonizar las legislaciones nacionales, derogando todas aquellas disposiciones que impidan, o dificulten, la creación de un espacio común ferroviario. El Estado español parte con la desventaja de haber promulgado gran número de disposiciones no armonizadas, consecuencia de su particular ancho de vía.

- ✓ Creación de **GRUPOS DE TRABAJO MIXTOS** Administración – Representación Sectorial para el análisis comparado de normativas y regulaciones ferroviarias.
- ✓ Restricción del ámbito de aplicación de la normativa sobre **HABILITACIÓN DE CARGADORES Y DESCARGADORES** a aquellos tráficos donde pueda considerarse necesaria o conveniente.
- ✓ Eliminación de la exigencia de **AUTORIZACIONES ADICIONALES** para la circulación de vagones y locomotoras matriculados en otras Administraciones, cuando los mismos cumplan los requisitos de la normativa europea.
- ✓ **ARMONIZACIÓN** de exigencia de mantenimiento e inspección a vagones y contenedores respecto a lo aplicado en el resto de países europeos.

9

REPRESENTACIÓN DEL TRANSPORTE FERROVIARIO DE MERCANCÍAS EN EL MINISTERIO DE FOMENTO

El transporte de mercancías por ferrocarril no está adecuadamente representado en el Ministerio de Fomento, al considerar éste que es suficiente la interlocución con las entidades públicas ADIF y RENFE, relegando a un papel secundario al sector ferroviario privado y la industria usuaria de este modo de transporte.

- ✓ **CREACIÓN** de un Departamento, con rango al menos de Subdirección General, dedicado al desarrollo del ferrocarril de mercancías.
- ✓ Órganos capaces y permanentes de **INTERLOCUCIÓN** entre la Administración, el sector ferroviario privado, y los usuarios de este modo de transporte.
- ✓ **REFORZAR** las funciones del Consejo Nacional de Transportes Terrestres y su Comisión de Intermodalidad. Creación de una Comisión Ferroviaria en el seno del Consejo Nacional.
- ✓ **DESARROLLAR** un Plan de Acción para la Promoción del Operador Intermodal.

10

PACTO DE LOS GRUPOS POLÍTICOS POR EL TRANSPORTE FERROVIARIO DE MERCANCÍAS

El transporte ferroviario requiere un alto nivel de inversión tanto por parte de los usuarios para la adecuación de sus centros logísticos y fábricas, como para los operadores y suministradores de material rodante, necesitando de largos periodos de explotación para obtener una adecuada rentabilidad. Por ello no debe estar sujeto a intereses políticos puntuales, ajenos a una actividad puramente empresarial.

- ✓ Es preciso establecer un **MARCO JURÍDICO CLARO Y ESTABLE** que permita al sector establecer expectativas razonables de rentabilidad, capaces de atraer inversiones de capital, tanto nacional como extranjero, que propicien su desarrollo, lo cual es incompatible con la existencia de un Operador Público, cuya gestión es ajena al sentido económico que requiere toda organización empresarial.
- ✓ Es necesario priorizar las **INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURAS** que faciliten el desarrollo del transporte de mercancías por ferrocarril, de menor visibilidad mediática pero con mayor capacidad de generar **RIQUEZA Y EMPLEO** al país, derivada de una mejor posición competitiva de su **INDUSTRIA**.