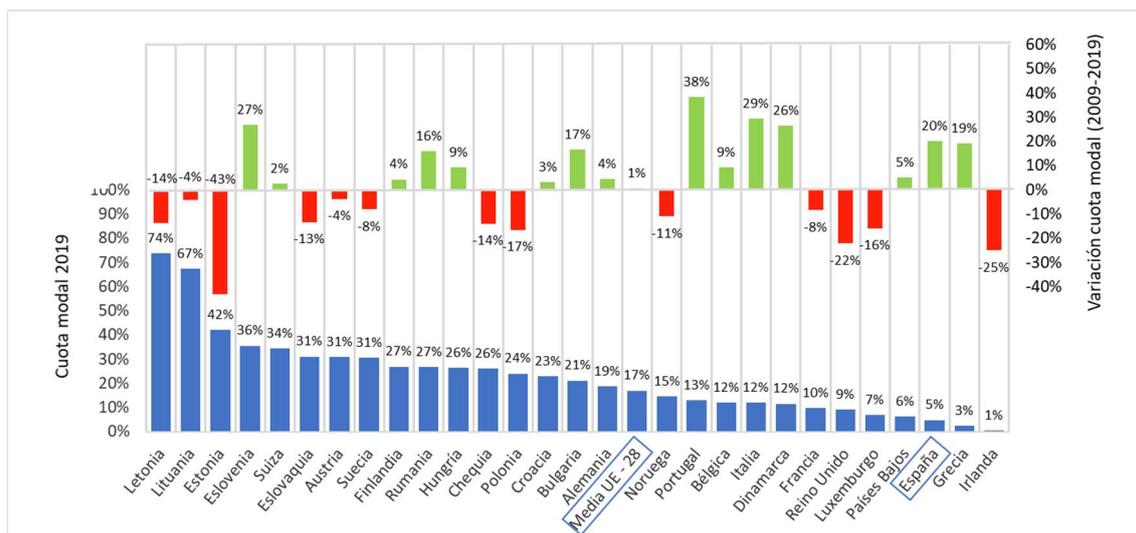


2.2 CONTEXTO NACIONAL

2.2.1 EVOLUCIÓN DE LOS TRÁFICOS DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL EN ESPAÑA

El **transporte ferroviario de mercancías en España** ha registrado en los últimos años una cuota de participación modal muy reducida, **entre el 4% y 6%** en la última década (medida en toneladas-km) y concretamente del 4,8% en el año 2019, sólo por delante de Grecia e Irlanda y significativamente más baja que la media europea (UE-28) situada en un 17%.

Figura 4. Cuota modal del transporte ferroviario de mercancías en 2019 (% toneladas-km) y variación de esta cuota modal en el periodo 2009-2019



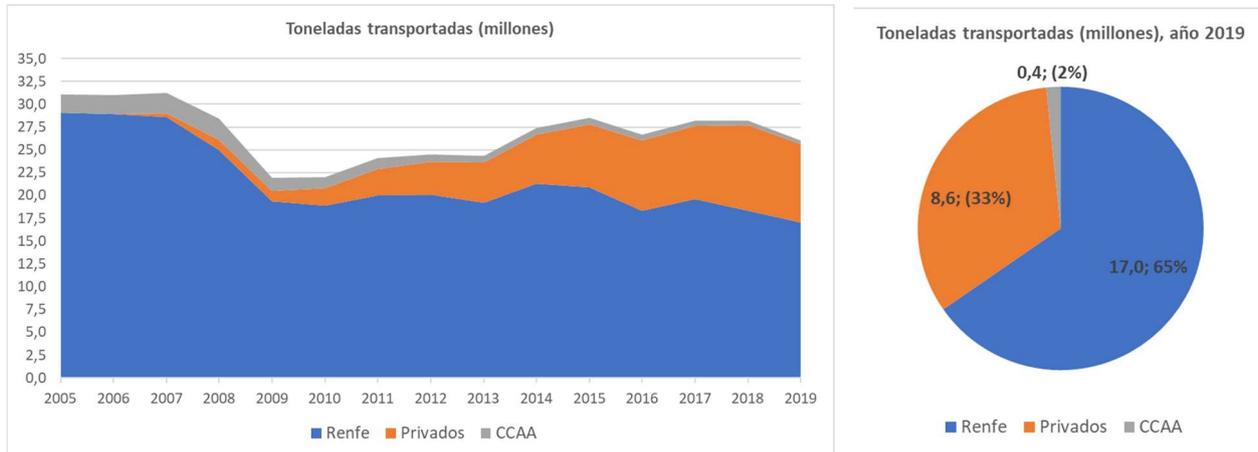
Fuente: Eurostat

El sistema ferroviario europeo transportó en 2019 cerca de **1.680 millones de toneladas (Mt)**, de las cuales 26 Mt corresponden al tráfico en España, lo que supone un 1,5% del total de la UE. Por lo tanto, siendo España la quinta economía de la UE y disponiendo de una red de mercancías que cubre todo el territorio español (ocupando el quinto puesto en extensión total de red ferroviaria en la UE), sin embargo, ocupa una de las últimas posiciones en la cuota ferroviaria.

A nivel nacional, el transporte ferroviario de mercancías en España ha pasado de los 31 Mt en 2005 a 26 Mt en 2019, por lo que en 14 años ha habido una caída especialmente significativa durante la crisis económica cuando se llegó a bajar hasta los 21,9 Mt en 2010, cifra suelo desde la que el transporte ferroviario de mercancías se ha ido incrementando hasta la actualidad.

La aportación de **Renfe Operadora** al transporte ferroviario de mercancías en el año 2019 fue de 17 millones de toneladas (un 65% del total), mientras que las **empresas ferroviarias privadas** aportan 8,6 millones de toneladas (un 33%).

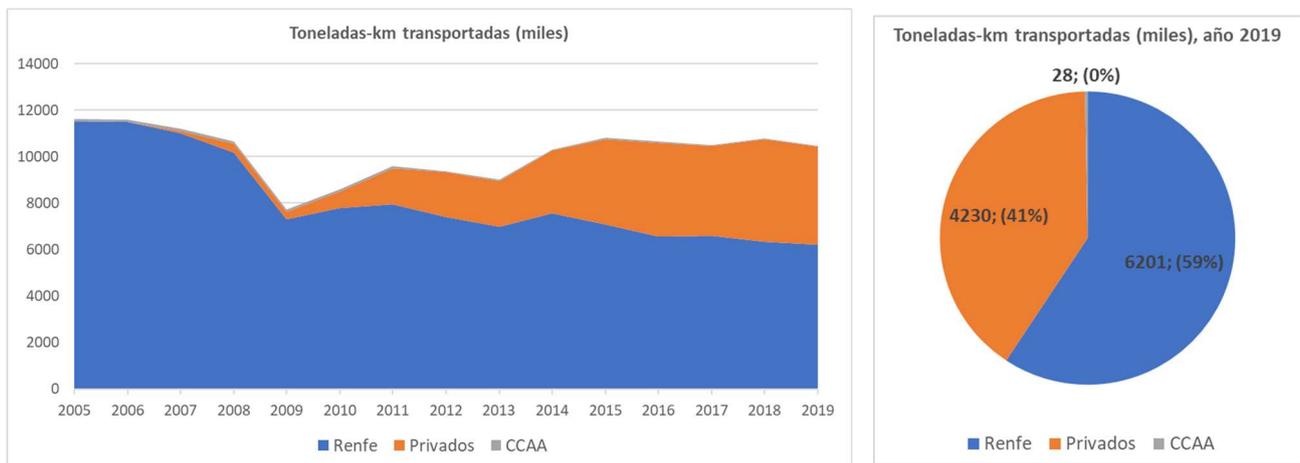
Figura 5. Evolución de los tráficos ferroviarios de mercancías en España (toneladas) en el periodo 2005-2019



Fuente: Observatorio del Ferrocarril en España 2019

Respecto a las toneladas-km transportadas por ferrocarril en España, éstas han pasado de las 11.600 Mt-km en 2005 a **10.500 Mt-km** en 2019, siendo su suelo de 7.700 Mt-km en 2009.

Figura 6. Evolución de los tráficos ferroviarios de mercancías en España (toneladas-km) en el periodo 2005-2019



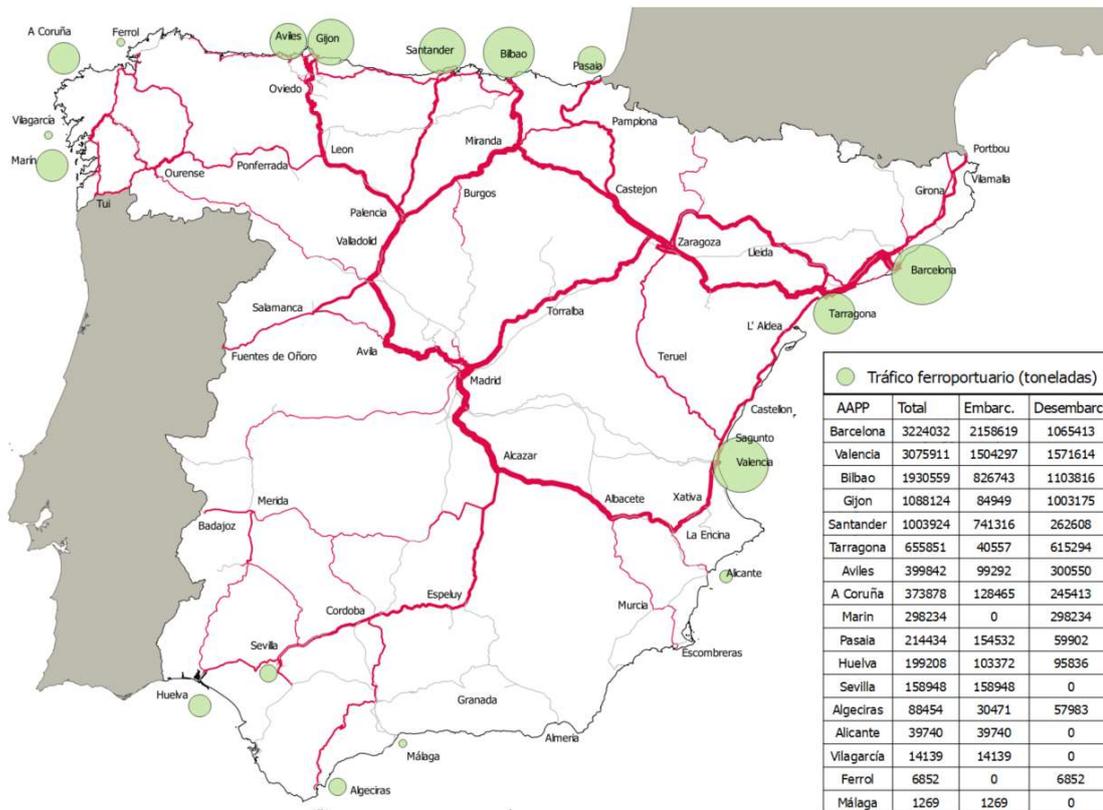
Fuente: Observatorio del Ferrocarril en España 2019

En sentido positivo, cabe resaltar un incremento de los flujos asociados a **cadena marítimo-ferroviarias**, que representan actualmente más del 50% de los tráficos ferroviarios de mercancías, y una consolidación del segmento asociado a la mercancía general, el cual, a su vez, se apoya en elementos de **transporte intermodal** y proporciona además mayores opciones de

retornos no vacíos que los movimientos ferroviarios de materia prima, sobre todo con el aumento durante la última década de las exportaciones españolas.

En la figura siguiente se muestran los principales tráficos por ferrocarril con origen o destino en los puertos españoles (toneladas en 2019), así como la intensidad de las circulaciones de trenes de mercancías sobre la red ferroviaria (media semanal de circulaciones en 2019)².

Figura 7. Tráfico ferro-portuario en los puertos españoles en 2019



Fuente: Puertos del Estado y Adif

² De acuerdo con los datos del Observatorio del Ferrocarril en España (OFE) recientemente publicados, los tráficos ferroviarios de mercancías en España descendieron un 14,2% en 2020 en toneladas-km (14,8% en toneladas) respecto al año anterior. Este descenso de los tráficos viene motivado fundamentalmente por la limitación de actividades y movimientos derivada de la crisis sanitaria de la COVID-19, que ha impactado de manera generalizada en el sector del transporte.

2.2.2 PRINCIPALES CAUSAS DE LA REDUCIDA CUOTA MODAL DEL TRANSPORTE FERROVIARIO DE MERCANCÍAS EN ESPAÑA

La reducida cuota modal del transporte ferroviario de mercancías puede explicarse por la combinación de los siguientes factores:

- En un entorno de 1.000 km del centro peninsular hay una demanda de mercancías originada por una **población** de aproximadamente 50 millones de habitantes, mientras que en los países centroeuropeos esta demanda de productos se origina por 250-300 millones de personas.
- El **sector industrial**, gran productor de demanda de transporte, en España es menos importante que en otros países europeos, y el origen/destino de las mercancías es más disperso, lo que no genera concentraciones de flujos (salvo excepciones como puertos y el sector del automóvil).
- El ferrocarril permite un transporte masivo de mercancías, pero por el contrario presenta **rigideces que condicionan su oferta de servicios**, tales como las importantes inversiones necesarias en material rodante o su falta de capilaridad, que dificultan su adaptación a los requerimientos actuales de las cadenas logísticas, careciendo de la posibilidad de ofrecer servicios de última milla sin la necesaria participación de otros modos, como la carretera.
- El **transporte por carretera**, con una cuota del 95,7%, dispone de una amplia red viaria de gran capacidad, mayoritariamente libre de peaje, y resulta más eficiente y accesible a todos los grandes nodos de generación de demanda como puertos, centros de producción y consumo, fronteras y zonas logísticas.
- El ferrocarril presenta limitaciones debido a que **se comparte la capacidad con trenes de viajeros**, que generalmente gozan de prioridad de utilización de los surcos. Esta circunstancia se aprecia principalmente en los accesos a las terminales de las grandes ciudades que cuentan con servicios de Cercanías.
- El ferrocarril de mercancías presenta **limitaciones relacionadas con la oferta de infraestructuras** disponibles (tanto lineales como nodales), como por ejemplo la falta de vías de apartado para trenes de 740 m en la mayoría de los corredores de la red y las rampas máximas en algunos tramos de la misma. Se considera, por tanto, necesario adecuar las características técnicas de la red a las necesidades de los tráficos actuales y los que se estiman a futuro, especialmente para los tráficos prioritarios o de alto valor añadido como pueden ser los tráficos de automóviles o contenerizados.
- El amplio desarrollo de la red ferroviaria (principalmente de la red de Alta Velocidad), así como el establecimiento de unos estándares de calidad de la red cada vez más exigentes, han generado un **incremento creciente de las necesidades de mantenimiento de la red**. Por ello, y afectado asimismo por las restricciones

presupuestarias de los años de crisis económica, el esfuerzo inversor realizado en infraestructura ferroviaria convencional en las últimas décadas se ha visto reducido. En consecuencia, la red convencional presenta limitaciones en las prestaciones de sus características técnicas en ciertos tramos que pueden afectar a la competitividad del ferrocarril de mercancías.

- También es necesario referir las **dificultades de interoperabilidad derivadas de la existencia de dos redes de características técnicas diferentes**: la red de ancho ibérico y la red de Alta Velocidad en ancho UIC apta para tráfico de mercancías. De igual forma, la existencia de diferente ancho de vía, electrificación y señalización en la frontera con Francia (y resto de Europa) conlleva costes y tiempos de transbordo de la carga que gravan al tráfico internacional ferroviario de mercancías.
- Por lo que se refiere a la infraestructura nodal, las **terminales intermodales** presentan situaciones diversas, pero por norma general precisan de inversiones para adaptarse a los **nuevos requerimientos** que demanda el mercado. Algunas de ellas están obsoletas, faltas de inversión y renovación de material, y ubicadas en zonas próximas a centros urbanos, lo que dificulta su uso especialmente para el transporte de mercancías peligrosas.
- El **tamaño medio de las empresas** españolas es pequeño, por lo que no resulta eficiente en muchos casos construir o disponer de apartadero ferroviario propio.

2.2.3 MOTIVOS PARA IMPULSAR EL TRANSPORTE FERROVIARIO DE MERCANCÍAS

Pese a las dificultades que está encontrando el ferrocarril para posicionarse en un contexto de mercado liberalizado, se considera necesaria su recuperación dentro del transporte terrestre de mercancías por dos razones fundamentales:

- Con un buen grado de aprovechamiento de sus elementos físicos, y superando los actuales cuellos de botella infraestructurales y operacionales, **las cadenas de transporte apoyadas en el ferrocarril son capaces de trasladar menores costes internos** al resto de sectores de actividad económica productiva.
- También con un buen desempeño logístico, sin las citadas trabas físicas y funcionales y con una necesaria modernización del material rodante, esas mismas cadenas de transporte apoyadas en el ferrocarril son capaces de trasladar **menores costes externos** a la sociedad.

En definitiva, **el transporte ferroviario de mercancías genera valor para la sociedad**, lo que aconseja el despliegue de una colección de acciones para su recuperación.