



“HACIA UN
**INCREMENTO
EFECTIVO** DEL
TRANSPORTE
FERROVIARIO DE
MERCANCÍAS”

DIÁLOGO EN TORNO A LA OPERACIÓN
Y LA GESTIÓN DEL TRANSPORTE DE
MERCANCÍAS POR FERROCARRIL

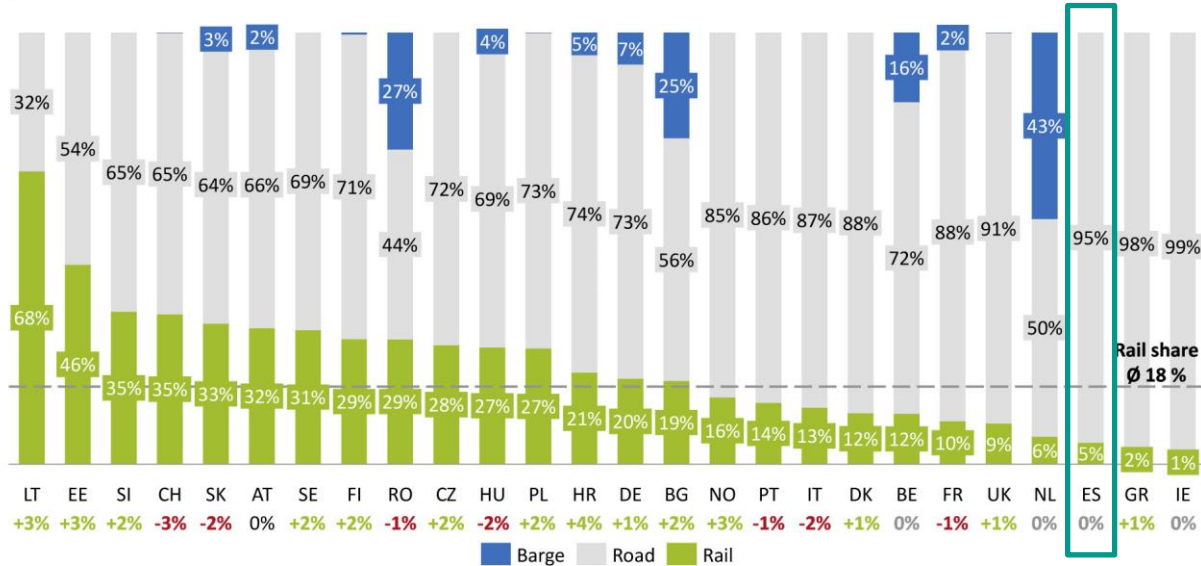
1.

ÉSTA ES LA
REALIDAD

“

La REALIDAD por la cual el FERROCARRIL NO CRECE.....

Figure 3: Modal split 2018 for 26 European countries and its development since 2016 (in % of tkm)



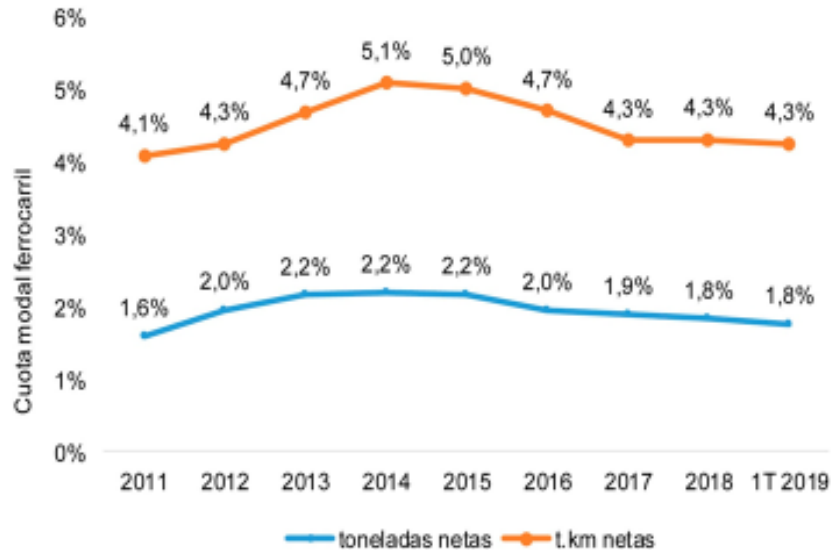
Note: Selection of countries based on data availability and in line with previous report editions. Rounding differences may occur.

Source: Eurostat (2020), last database update by Eurostat: modal split (tran_hv_frmod) April 1, 2020.



...es que EL FERROCARRIL NO ES COMPETITIVO

Gráfico 16. Evolución de la cuota modal del ferrocarril en el transporte terrestre.



Fuente. Elaboración propia con los datos del Ministerio de Fomento y de las empresas ferroviarias.

¿QUÉ QUIERE DECIR SER **COMPETITIVO**?

- ▶ Quiere decir estar en condiciones de **OFRECER UN PRECIO AL CLIENTE FINAL** que le compense dar el **SALTO** de la carretera **AL FERROCARRIL** o al **TRANSPORTE MULTIMODAL**
- ▶ Que compense se refiere a que le **OFREZCA VENTAJAS COMPETITIVAS**, teniendo en cuenta que la carretera es un sistema muy ágil, con mucha oferta, con una capacidad de reacción inmediata... mientras que el ferrocarril (por concepto) es más **RÍGIDO**, interacciona con las **INFRAESTRUCTURAS**, precisa **TRANSBORDOS EN TERMINALES** y de **TRANSPORTE POR CARRETERA** para los **ACARREOS DE ÚLTIMA MILLA**, y está afectado por **FACTORES EXTERNOS** (inundaciones, impacto de las interrupciones de vía por obras, etc.).

¿QUÉ QUIERE DECIR SER COMPETITIVO?

- ▶ Por tanto, **NO ES SUFICIENTE CON IGUALAR EL PRECIO DEL TRANSPORTE POR CARRETERA, HAY QUE SER SENSIBLEMENTE MÁS BARATO**. Y hoy el ferrocarril, no sólo **NO ES MÁS BARATO**, sino que es muchas veces **MÁS CARO**.
- ▶ El problema de hacer el ferrocarril competitivo **NO ES PROBLEMA DE INFRAESTRUCTURAS NI DE MÁS LOCOMOTORAS**. Eso lo dejamos para la próxima generación.

2.

¿QUÉ HACER **AHORA**
PARA INCREMENTAR
EL TRANSPORTE
FERROVIARIO DE
MERCANCÍAS?

Poner en marcha **INICIATIVAS** para mejorar la **COMPETITIVIDAD**

Orientadas a:

- ▶ **Impulsar el CAMBIO MODAL**
- ▶ **CORREGIR LAS DISFUNCIONES** del modelo español que NO SE DAN EN OTROS MERCADOS
- ▶ Dar **ESTABILIDAD, PREVISIBILIDAD y CERTIDUMBRE** de las condiciones para realizar el transporte por ferrocarril

*“Se trata de **GENERAR CONFIANZA** para que los **CLIENTES** apuesten por el **FERROCARRIL** como **OPCIÓN DE TRANSPORTE**”*

A corto plazo, nos jugamos la **SUPERVIVENCIA** del sistema

NO se trata **SÓLO** de **INVERTIR**:

- ▶ En **INFRAESTRUCTURA** (efecto a largo plazo)
- ▶ En **ACTIVOS** (desarrollo industrial pero sin ventaja competitiva)

*“Se deben tomar **MEDIDAS** que **AYUDEN** a que los **CARGADORES** y **OPERADORES MULTIMODALES** se **SUBAN AL TREN**”*

Nuestras **PROPUESTAS** pretenden:

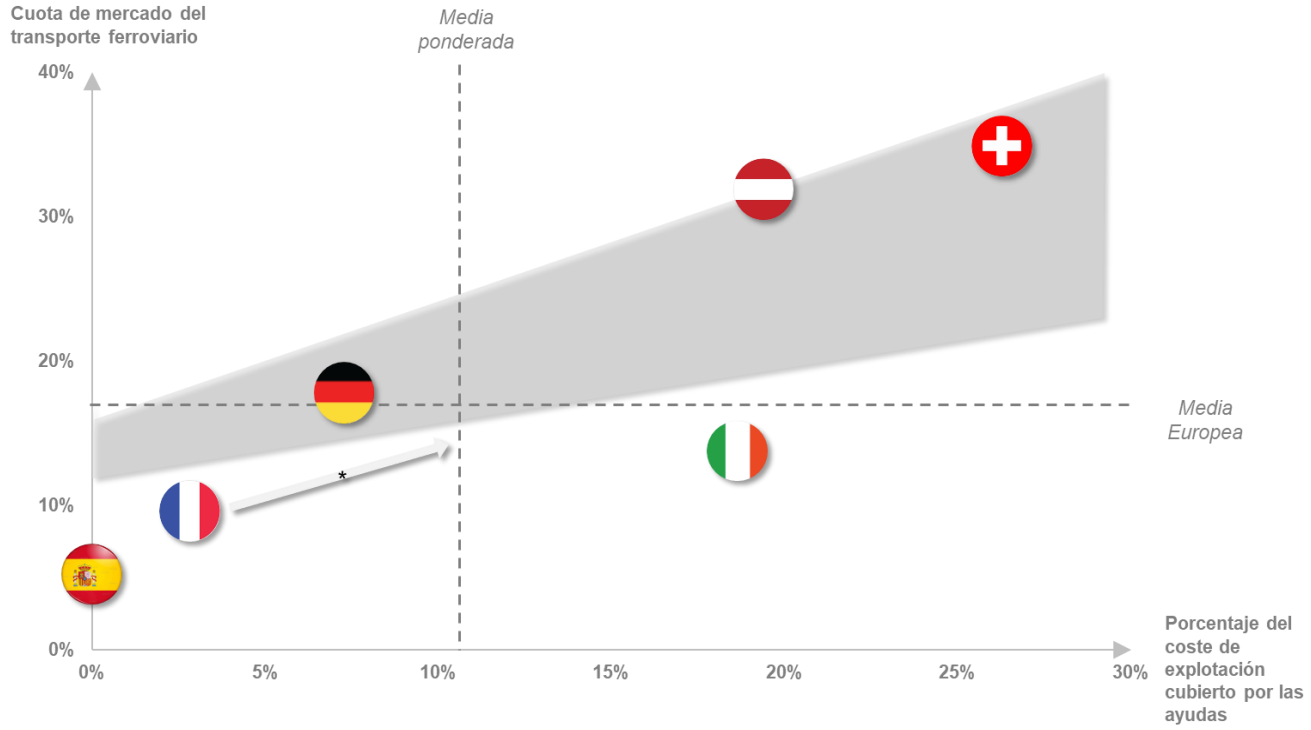
- ▶ Aplicar lo que OTROS EN **EUROPA** HAN HECHO ANTES QUE NOSOTROS... y **¡HA FUNCIONADO!**
- ▶ Ir directamente en la dirección de PERCIBIR LOS **RESULTADOS A CORTO PLAZO**

***“Sin este enfoque, los OBJETIVOS del Gobierno y de la UE
NO SE VAN A CUMPLIR JAMÁS”***

3.

¿QUÉ FUNCIONA EN
EUROPA?

Impacto de las ayudas al transporte de mercancías en la cuota modal en Europa.



• Notas : (*) Con las ayudas previstas para la explotación ferroviaria en Francia

Fuente: Captrain España.

4.

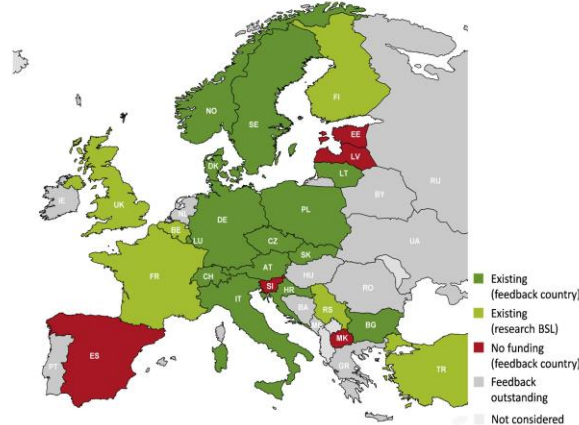
¿QUÉ PROPONEMOS
DESDE LA AEFP?

Hemos enviado al Gobierno una lista de **17 PROPUESTAS**

Queremos **CENTRARNOS** en las que de verdad pueden producir un **CAMBIO** de **TENDENCIA INMEDIATO**

1. Incentivos al ferrocarril y a la intermodalidad. YA EXISTEN POR TODA EUROPA MENOS EN ESPAÑA. La UE está por ello, pero hay que hacer el trabajo de PEDIRLO y ARGUMENTARLO.

Figure 30: Overview of countries with current national CT funding measures



Source: BSL Transportation analysis based on feedback of national authorities and BSL market research.

MEDIDA PROPUESTA E IMPORTE: Dotar una aportación por parte del Estado de **2,10 euros** por cada tren x km de tráfico ferroviario existente o nuevo, a distribuir al **50%** entre cargador y empresa ferroviaria.

Hemos enviado al Gobierno una lista de **17 PROPUESTAS**

2. Congelar o reducir los PEAJES por el uso de infraestructuras

MEDIDA PROPUESTA E IMPORTE: Congelar (o subvencionar mediante una partida específica) el importe actual del canon por uso de la red convencional; está en 0,2043 € / tren x km.

3. Reducir los PEAJES FERROVIARIOS en el CORREDOR MEDITERRÁNEO

MEDIDA PROPUESTA E IMPORTE: Reducir (o subvencionar mediante una partida específica) el importe actual del canon por el uso del Corredor Mediterráneo de los 1,7356 € / tren x km actuales a 0,2043 € /t ren x km, para alinearlos con los del resto de la red de mercancías

4. Anular los PEAJES en la INFRAESTRUCTURA TRANSFRONTERIZA (LFP)

MEDIDA PROPUESTA E IMPORTE: Anular el canon del uso de la infraestructura de la LFP, pasando a ser cero, hasta fin de 2022, estableciendo un programa de recuperación progresiva de su importe a medida que se desarrollen nuevos tráficos y sin superar el peaje del resto del Corredor Mediterráneo y la red convencional española, a la que está directamente conectada y de la que depende.

Hemos enviado al Gobierno una lista de **17 PROPUESTAS**

5. Disminuir los costes de fricción en las TERMINALES FERROVIARIAS

MEDIDA PROPUESTA E IMPORTE: Reducir al 50% las tasas actuales de servicios básicos en terminales (expedición / recepción de trenes, maniobras), además de establecer una contribución de 13€ por cada unidad intermodal manipulada.

6. Descargar a las mercancías de COSTES TECNOLÓGICOS

MEDIDA PROPUESTA E IMPORTE: Subvención de la totalidad del coste de los equipos y de la instalación del ASFA digital y de la totalidad del coste de los equipos y de la instalación de ERTMS, tanto cuando se trate de adaptar las locomotoras existentes o de incorporar nuevas unidades: ASFA digital, subvención de 120.000 € por unidad; ERTMS: subvención de 500.000 € por unidad.

Hemos enviado al Gobierno una lista de **17 PROPUESTAS**

7. Incentivar la TRACCIÓN ELECTRICA

MEDIDA PROPUESTA E IMPORTE: Aceptar el pago de la energía por consumo real del tren (kWh) y no en base a las toneladas brutas remolcadas, como actualmente. Abrir el acceso de las Empresas Ferroviarias al libre mercado de la energía. Eliminar el canon adicional, que representa un coste de 0,0287 € / km, y además bonificar en caso de uso de tracción eléctrica mediante un descuento del 15% sobre la tarifa actual de 0,1756 € / km (cánones de Modalidad A y Modalidad B).

8. EXENCIÓN de los Impuestos especiales a la generación eléctrica

MEDIDA PROPUESTA: Exención del impuesto especial sobre la electricidad que grava el autoconsumo de la energía generada por las locomotoras diésel (igual que están exentos los buques y las aeronaves).

Hemos enviado al Gobierno una lista de **17 PROPUESTAS**

9. Subvencionar la FORMACIÓN FERROVIARIA

MEDIDA PROPUESTA E IMPORTE: Subvención del 50% de los costes de lanzamiento de una escuela de formación reconocidas y homologadas por la AESF (Centro Homologado): 150.000 euros/centro. Subvención del 80% del coste de formación por alumno (17.600 euros), sometido a condiciones de calidad que permitan acordar las ayudas sólo en el caso de éxito por parte de la escuela y de aprovechamiento por parte del alumno.

10. POLÍTICA ACTIVA que incentive la CONSTRUCCIÓN DE APARTADERO

Implantación de una POLÍTICA ACTIVA que incentive LA CONSTRUCCIÓN DE APARTADEROS FERROVIARIOS. El ADIF debe ser proactivo en la incorporación de instalaciones ferroviarias troncales en todas las actuaciones urbanísticas industriales de nueva implantación.

Lo más **IMPORTANTE** de estas medidas propuestas es su **PLAZO**

Estas propuestas **DEBEN**:

- ▶ Ser **INMEDIATAS**
- ▶ **ESTAR EN VIGOR** hasta que la **CUOTA** DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR **FERROCARRIL** sea del **15%**
- ▶ Su **EFFECTIVIDAD** debe ser un **INCENTIVO PARA TODOS**
- ▶ Estar basadas en un **CALENDARIO PROGRESIVO** de sustitución por otras medidas

*“El mercado demostrará en qué **CONDICIONES** el **FERROCARRIL** puede tener un papel **RELEVANTE** y sus **NEGOCIOS** ser **SOSTENIBLES**”*

5.

CONCLUSIÓN

- ▶ ***“No estamos en contra de SEGUIR INVIRTIENDO en INFRAESTRUCTURAS (siempre de forma SELECTIVA y CON VISION DE CONJUNTO), pero ese NO ES HOY el PROBLEMA QUE TENEMOS”.***
- ▶ ***Sólo pedimos que NUESTRO PAIS ADOPTE LAS MEJORES PRACTICAS QUE SE APLICAN EN EUROPA Y QUE FUNCIONAN y ESPAÑA deje de ser el PAÍS con INFRAESTRUCTURAS MUY POCO UTILIZADAS y pronto VIAS sin TRENES”***



ASOCIACIÓN DE EMPRESAS
FERROVIARIAS PRIVADAS