

## Prólogo

---

La Fundación Francisco Corell convocó la VII Edición del Premio “José María Huch” destinado a recompensar al autor o autores de un trabajo de investigación sobre la contribución del transporte al desarrollo sostenible, con el objeto de incentivar el estudio y conocimiento en este campo.

A diferencia de anteriores convocatorias de este Premio, los trabajos no irían solo destinados al transporte por carretera, sino que podían presentarse todos los que impulsen la sostenibilidad en cualquier modo de transporte. Esta novedad concuerda con los objetivos de la Fundación, en cuanto amplía la formación de los actores del transporte por carretera porque conocen con mejor detalle las oportunidades y las debilidades de otros medios de transporte.

El jurado ha considerado este trabajo merecedor del galardón de esta edición resaltando el espléndido trabajo de documentación y como en el propio texto se relata no exento de dificultades.

Sus conclusiones son especialmente significativas al poner de manifiesto las ineficacias del actual sistema ferroviario español de mercancías y esperamos haga reflexionar y actuar a quienes tienen por delante una labor de transformación imprescindible para hacer de verdad sostenible y competitivo en igualdad de condiciones este modo de transporte necesariamente complementario de los otros modos y especialmente de la carretera y el marítimo.

El jurado mantiene los criterios de libertad de empresa, libre competencia con igualdad de condiciones. Comparte la implicación del sector público para cubrir ciertas necesidades y defiende sobre todo la igualdad de oportunidades.

El transporte por ferrocarril es el menos privatizado de los modos y desgraciadamente el más ineficaz económicamente hablando. Esta situación no lo hace sostenible a largo plazo y además perjudica las posibilidades de los otros modos.

Estar subvencionado permanentemente no puede ser un objetivo de una actividad que compite con otras que no lo están.

El transporte por ferrocarril español y europeo puede ser más eficiente y competir en igualdad de condiciones que los otros modos. Esa es una labor que se debe acometer y felicitamos al autor de este estudio por su contribución a la misma.

Francisco J. Corell Grau  
Presidente del Jurado del Premio José M<sup>a</sup> Huch  
Patrono de la Fundación Francisco Corell



# Índice

---

PRÓLOGO .....	
ÍNDICE .....	
ÍNDICE DE FIGURAS .....	
ÍNDICE DE TABLAS .....	
1. INTRODUCCIÓN AL TRABAJO .....	
2. MOTIVACIÓN PARA REALIZAR ESTE TRABAJO .....	
3. ESTRUCTURA DEL DOCUMENTO .....	
4. ANTECEDENTES .....	
4.1. ANTECEDENTES DE LOS MODELOS DE GESTIÓN EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL .....	
4.2. EL PROCESO LIBERALIZADOR EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL EN EUROPA	
4.2.1. Los primeros pasos .....	
4.2.2. El primer paquete ferroviario .....	
4.2.3. El segundo paquete ferroviario .....	
4.2.4. El tercer paquete ferroviario .....	
4.2.5. La refundición del primer paquete ferroviario .....	
4.2.6. El cuarto paquete ferroviario .....	
4.3. LA INCORPORACIÓN DE LOS PAQUETES FERROVIARIOS AL DERECHO ESPAÑOL Y LOS DIFERENTES ACTORES DEL SECTOR DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL .....	
4.4. LA COMPETENCIA EN EL SECTOR FERROVIARIO DE MERCANCÍAS .....	
5. SERIE HISTÓRICA DE VOLÚMENES TRANSPORTADOS POR FERROCARRIL Y SU INCIDENCIA EN EL PORCENTAJE TOTAL DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCÍAS EN ESPAÑA .....	
5.1. EVOLUCIÓN DE LOS TRÁFICOS DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL .....	
5.1.1. Evolución de la oferta (trenes-km) de transporte ferroviario de mercancías. ....	
5.1.2. Evolución del transporte de mercancías (toneladas-km) por compañías .....	
5.1.3. Aprovechamiento: toneladas-km netas/toneladas-km brutas .....	
5.1.4. Evolución de la distribución modal del transporte de mercancías en toneladas	
5.1.5. Evolución de la distribución modal del transporte de mercancías en toneladas-km. Comparación con la Unión Europea .....	
5.1.6. Cuota del transporte multimodal .....	
5.1.7. Cuota del transporte intermodal .....	
5.1.8. Tráficos desagregados según el tipo de mercancía transportada .....	
5.2. LA EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO EN LA UNIÓN EUROPEA .....	

5.3. EVOLUCIÓN DE LOS TRÁFICOS DE RENFE MERCANCÍAS.....	
5.3.1. Toneladas transportadas.....	
5.3.2. Toneladas-km transportadas.....	
5.3.3. Serie de datos en los últimos 35 años. Datos del INE.....	
6. RECURSOS DEDICADOS.....	
6.1. INFRAESTRUCTURA.....	
NOTA FINAL SOBRE LAS INFRAESTRUCTURAS, TERMINALES Y SERVICIOS FERROVIARIOS.....	
6.2. PARQUE MÓVIL.....	
6.3. PERSONAL.....	
6.4. ELECTRICIDAD Y COMBUSTIBLE DIÉSEL.....	
6.5. FINANCIEROS.....	
6.6. COSTES EXTERNOS.....	
7. INGRESOS.....	
7.1. DE EXPLOTACIÓN.....	
7.2. SUBVENCIONES DIRECTAS.....	
8. FISCALIDAD DEL SECTOR.....	
8.1. FISCALIDAD GENERAL.....	
8.2. FISCALIDAD ESPECÍFICA.....	
8.3. EXENCIONES FISCALES DENTRO DE LA FISCALIDAD ESPECÍFICA.....	
8.4. NO SUJECCIÓN AL IMPUESTO ESPECIAL SOBRE DETERMINADOS MEDIOS DE TRANSPORTE.....	
9. BALANCE DE RESULTADOS.....	
10. ¿PODRÍA SER EFICIENTE EL FERROCARRIL ESPAÑOL DE MERCANCÍAS? PROPUESTAS DE MEJORA DE LA GESTIÓN Y ANÁLISIS DE LOS ESCENARIOS DE MEJORA.....	
ESCENARIO 0. “SITUACIÓN ACTUAL”.....	
ESCENARIO 1. “MEJORA DE LA GESTIÓN”.....	
ESCENARIO 2. “MEJORA DE GESTIÓN Y TRENES ALGO MAYORES”.....	
ESCENARIO 3. “MEJORA DE GESTIÓN Y TRENES COMO LOS DE EUROPA”.....	
ESCENARIO 4. “PROFUNDIZACIÓN DE LA MEJORA DE GESTIÓN Y TRENES COMO LOS DE EUROPA”.....	
ANÁLISIS DE LOS ESCENARIOS DE MEJORA DE LA EFICIENCIA DEL FERROCARRIL DE MERCANCÍAS.....	
11. CONCLUSIONES.....	
BIBLIOGRAFÍA.....	
EPÍLOGO.....	

## Índice de figuras

---

FIGURA 1. ESQUEMA DEL SECTOR FERROVIARIO A FINALES DE 2004. FUENTE: MINISTERIO DE FOMENTO.....	
FIGURA 2. ESTRUCTURA EMPRESARIAL DE RENFE OPERADORA ESTABLECIDA TRAS LA APROBACIÓN DEL RDL 22/2012. FUENTE: MINISTERIO DE FOMENTO.....	
FIGURA 3. ESQUEMA DEL SECTOR FERROVIARIO A FINALES DE 2014. FUENTE: MINISTERIO DE FOMENTO.....	
FIGURA 4. EVOLUCIÓN DE LA OFERTA (TRENES-KM) DE TRANSPORTE FERROVIARIO DE MERCANCÍAS. ÍNDICE 2005=100. FUENTE: OBSERVATORIO DEL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA DE ESPAÑA.....	
FIGURA 5. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS (TONELADAS- KM) POR COMPAÑÍAS. ÍNDICE 2005=100. (PRIVADAS 2007=100). FUENTE: OBSERVATORIO DEL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA DE ESPAÑA.....	
FIGURA 6. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS (TONELADAS- KM) POR COMPAÑÍAS. TOTAL ACUMULADO. FUENTE: OBSERVATORIO DEL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA DE ESPAÑA.....	
FIGURA 7. APROVECHAMIENTO: TONELADAS-KM NETAS/TONELADAS-KM BRUTAS. FUENTE: OBSERVATORIO DEL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA DE ESPAÑA.....	
FIGURA 8. EVOLUCIÓN DE LA DISTRIBUCIÓN MODAL DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN TONELADAS. FUENTE: OBSERVATORIO DEL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA DE ESPAÑA.....	
FIGURA 9. EVOLUCIÓN DE LOS TRÁFICOS EN EL ÁMBITO NACIONAL (EN MILES DE TONELADAS). FUENTE: OBSERVATORIO DEL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA DE ESPAÑA.....	
FIGURA 10. EVOLUCIÓN DE LOS TRÁFICOS EN EL ÁMBITO INTERNACIONAL (EN MILES DE TONELADAS). FUENTE: OBSERVATORIO DEL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA DE ESPAÑA.....	
FIGURA 11. DISTRIBUCIÓN MODAL DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS (TONELADAS-KM) EN TRANSPORTE TERRESTRE. COMPARACIÓN CON LA UNIÓN EUROPEA. FUENTE: OBSERVATORIO DEL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA DE ESPAÑA.....	
FIGURA 12. MILES DE TONELADAS-KM BRUTAS TRANSPORTADAS EN DIFERENTES PAÍSES DE LA UE EN EL AÑO 2013.....	
FIGURA 13. EVOLUCIÓN DE LOS TRÁFICOS EN EL ÁMBITO NACIONAL (EN MILLONES DE TONELADAS-KM). FUENTE: OBSERVATORIO DEL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA DE ESPAÑA.....	59

FIGURA 14. CUOTA DE MERCADO DE LAS EMPRESAS ESTATALES Y LOS COMPETIDORES PRIVADOS EN EL TRANSPORTE FERROVIARIO DE MERCANCÍAS EN EUROPA.....	.....
FIGURA 15. CUOTA DEL TRANSPORTE MULTIMODAL. FUENTE: OBSERVATORIO DEL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA DE ESPAÑA. ....	.....
FIGURA 16. CUOTA DEL TRANSPORTE MULTIMODAL. FUENTE: OBSERVATORIO DEL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA DE ESPAÑA. ....	.....
FIGURA 17. TONELADAS TRANSPORTADAS POR FEVE, RENFE OPERADORA Y RENFE MERCANCÍAS EN EL PERIODO 2005-2014. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA A PARTIR DE DATOS DE RENFE.....	.....
FIGURA 18. RECORRIDOS MEDIOS DE LOS TRENES DE MERCANCÍAS DE RENFE EN EL PERIODO 2005-2014. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA A PARTIR DE DATOS DE RENFE. ....	.....
FIGURA 19. RECORRIDOS MEDIOS DE LOS TRENES DE MERCANCÍAS DE RENFE EN EL PERIODO 2005-2014, DESAGREGADOS EN FEVE Y RENFE OPERADORA. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA A PARTIR DE DATOS DE RENFE. ....	.....
FIGURA 20. CUOTA DE MERCADO DE RENFE MERCANCÍAS DENTRO DEL SECTOR DEL TRANSPORTE FERROVIARIO DE MERCANCÍAS (RESPECTO A LAS TONELADAS MOVIDAS). ....	.....
FIGURA 21. TRÁFICOS DE RENFE ENTRE 1980 Y 2014 (MILLONES DE TONELADAS).....	.....
FIGURA 22. TRÁFICOS DE RENFE ENTRE 1980 Y 2014 (MILLONES DE TONELADAS-KM). ....	.....
FIGURA 23. TRÁFICOS DE RENFE ENTRE 1980 Y 2014 DESAGREGADOS POR TIPO DE TRANSPORTE.....	.....
FIGURA 24. DESGLOSE DE LA ENERGÍA DE TRACCIÓN DE RENFE OPERADORA. FUENTE: INFORME ANUAL 2013 DE RENFE OPERADORA.....	.....
FIGURA 25. APORTACIÓN ESPECÍFICA Y COSTES EXTERNOS TOTALES TRANSPORTE FERROVIARIO DE MERCANCÍAS EN EL AÑO 2012. FUENTE: VASSALLO ET AL., 2014. ....	.....
FIGURA 26. OBTENCIÓN DE LOS RATIOS DE INGRESOS Y COSTES RESPECTO A LAS TONELADAS Y TONELADAS-KM MOVIDAS EN EL PERIODO 2006-2014. ....	.....

## Índice de tablas

---

TABLA 1. TONELADAS NETAS Y LAS TONELADAS-KM NETAS DEL TRANSPORTE MULTIMODAL. FUENTE: OBSERVATORIO DEL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA DE ESPAÑA. ....
TABLA 2. TRÁFICOS DESAGREGADOS SEGÚN EL TIPO DE MERCANCÍA TRANSPORTADA. FUENTE: OBSERVATORIO DEL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA DE ESPAÑA. ....
TABLA 3. TRÁFICOS EN LA UE-28 EN EL PERIODO 2008-2014. FUENTE: EUROSTAT. ....
TABLA 4. TONELADAS TRANSPORTADAS POR RENFE MERCANCÍAS EN EL PERIODO 2005-2014. FUENTE: RENFE. ....
TABLA 5. CUOTA DE MERCADO DE RENFE MERCANCÍAS DENTRO DEL SECTOR DEL TRANSPORTE FERROVIARIO DE MERCANCÍAS (RESPECTO A LAS TONELADAS MOVIDAS). ....
TABLA 6. TONELADAS-KM TRANSPORTADAS POR RENFE MERCANCÍAS EN EL PERIODO 2005-2014. FUENTE: RENFE. ....
TABLA 7. RECORRIDOS MEDIOS DE LOS TRENES DE MERCANCÍAS DE RENFE EN EL PERIODO 2005-2014. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA A PARTIR DE DATOS DE RENFE. ....
TABLA 8. RECORRIDOS MEDIOS DE LOS TRENES DE MERCANCÍAS DE RENFE EN EL PERIODO 2005-2014, DESAGREGADOS EN FEVE Y RENFE OPERADORA. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA A PARTIR DE DATOS DE RENFE. ....
TABLA 9. DATOS DE TRÁFICOS DE RENFE ENTRE 1980 Y 2012. FUENTE: INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA. ....
TABLA 10. CANON PERCIBIDO POR ADIF POR PARTE DE RENFE. ....
TABLA 11. PARQUE DE LOCOMOTORAS DE RENFE MERCANCÍAS EN EL AÑO 2015. FUENTE: LISTADOTREN.ES ....
TABLA 12. PARQUE DE LOCOMOTORAS DE LAS COMPAÑÍAS AUTONÓMICAS Y PRIVADAS, DE RENFE MERCANCÍAS ENTRE 2005 Y 2013 (HASTA 2012, DE LA PARTE DE RENFE OPERADORA ENCARGADA DE LAS MERCANCÍAS) Y DE RENFE MÉTRICA. FUENTE: OBSERVATORIO DEL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA EN ESPAÑA ....
TABLA 13. PARQUE DE VAGONES DE LAS COMPAÑÍAS AUTONÓMICAS Y PRIVADAS, DE RENFE MERCANCÍAS ENTRE 2005 Y 2013 (HASTA 2012, DE LA PARTE DE RENFE OPERADORA ENCARGADA DE LAS MERCANCÍAS) Y DE RENFE MÉTRICA. FUENTE: OBSERVATORIO DEL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA EN ESPAÑA. ....

TABLA 14. EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE TRABAJADORES, COSTE DE PERSONAL Y COMPOSICIÓN DE LA PLANTILLA DE RENFE OPERADORA ENTRE 2006 Y 2013. FUENTE: INFORMES ANUALES DE RENFE OPERADORA.....

TABLA 15. EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE TRABAJADORES Y EL COSTE DE PERSONAL DE RENFE MERCANCÍAS ENTRE 2007 Y 2014. \* SE CONTABILIZAN LOS TRABAJADORES CON JORNADAS PARCIALES Y NO EL NÚMERO DE TRABAJADORES FÍSICOS. FUENTE: INFORMES ANUALES DE RENFE OPERADORA.....

TABLA 16. COSTES DE LA ENERGÍA DE TRACCIÓN PARA RENFE MERCANCÍAS Y RENFE OPERADORA ENTRE 2006 Y 2014.....

TABLA 17. COSTES FINANCIEROS DE RENFE OPERADORA Y RENFE MERCANCÍAS EN MILLONES DE EUROS EN EL PERIODO 2006-2014. FUENTE: INFORMES ANUALES DE RENFE OPERADORA.....

TABLA 18. INGRESOS DE EXPLOTACIÓN DE RENFE OPERADORA Y RENFE MERCANCÍAS EN MILLONES DE EUROS ENTRE 2006 Y 2014. FUENTE: INFORMES ANUALES DE RENFE OPERADORA.....

TABLA 19. RESULTADO (INGRESOS-COSTES) DE RENFE MERCANCÍAS EN EL PERIODO 2006-2014. FUENTE: INFORMES ANUALES DE RENFE OPERADORA.....

TABLA 20. BALANCE DE RESULTADOS DE RENFE MERCANCÍAS ENTRE 2006 Y 2015. FUENTE: INFORMES ANUALES DE RENFE OPERADORA.....

TABLA 21. RATIOS DE INGRESOS, COSTES Y RESULTADOS RESPECTO A LAS TONELADAS Y TONELADAS-KM MOVIDAS EN EL PERIODO 2006-2014.....

TABLA 22. COSTES EN LOS ESCENARIOS DE MEJORA DE LA EFICIENCIA DEL FERROCARRIL DE MERCANCÍAS.....

TABLA 23. RATIOS DE INGRESOS, COSTES Y RESULTADOS RESPECTO A LAS TONELADAS-KM MOVIDAS, PARA LOS ESCENARIOS DE MEJORA DE LA EFICIENCIA DEL FERROCARRIL DE MERCANCÍAS.....

# 1. Introducción al trabajo

---

Con el propósito de establecer un marco racional y eficiente a medio y largo plazo, y en coherencia con los objetivos estratégicos del PITVI, la Estrategia Logística de España (2013) define los siguientes objetivos para el sector de la logística y el transporte de mercancías en España:

- Impulsar el sector logístico español como uno de los motores de nuestra economía.
- Mejorar la eficiencia y sostenibilidad del sistema de transporte en el marco de la cooperación entre los distintos modos.
- Desarrollar una red intermodal que permita realizar trayectos entre nodos y prestar servicios logísticos completos e integrados.
- Potenciar el papel de España como puerta de entrada, centro de tratamiento y distribución de mercancías intercontinentales para Europa.

Para conseguir dichos objetivos, se proponen una serie de líneas estratégicas de actuación que se concreta en 66 puntos, de los cuales 18 son prioritarios de cara a obtener unos resultados tangibles en el corto plazo. De entre las mismas, cabe destacar respecto al objeto de este trabajo:

- El impulso a la liberalización del transporte ferroviario de mercancías.

Este punto se basa en la culminación de los procesos de reordenación sectorial ferroviaria para impulsar una mayor competencia en los mercados y mejora de la eficiencia.

En concreto, exige la constitución de un nuevo esquema societario de Renfe Operadora que incluye la segregación parcial de la empresa y que da lugar a la creación de las nuevas sociedades: 1) Renfe Viajeros, 2) Renfe Mercancías, 3) Renfe Fabricación y Mantenimiento y 4) Renfe Alquiler de Material Ferroviario. De este modo, Renfe queda dividida en cuatro empresas en un proceso que culminó en 2013.

Con esta medida se pretende: 1) dotar al sector ferroviario del marco adecuado para abordar y dinamizar el proceso de liberalización y apertura a la competencia; y 2) impulsar el sector mediante la constitución de la nueva sociedad de alquiler de material rodante (dotada de trenes, locomotoras y vagones) que favorezca la concurrencia competitiva en el transporte de mercancías sin necesidad de realizar la inversión que exigiría la compra del material por parte de las empresas interesadas en entrar a operar.

Sin embargo, a pesar de la entrada al sector de nuevas empresas, a lo largo de este trabajo veremos que no han operado aún de forma efectiva.

- La puesta en servicio de Autopistas Ferroviarias, previo análisis de los potenciales tanto nacionales como internacionales.

Esta medida plantea el desarrollo de autopistas ferroviarias entre los principales nodos logísticos nacionales e internacionales y viene relacionada con otros puntos prioritarios de la estrategia: 1) la armonización de la documentación requerida en las cadenas de transporte nacional e internacional, tanto para diferentes modos como servicios administrativos; 2) la optimización de los modelos de gestión de terminales intermodales, que redunde en una mayor eficiencia y competitividad de los mismos; 3) la definición del mapa logístico de España; 4) la mejora de los accesos terrestres a los puertos, como nodos básicos de conexión multimodal; 5) la conexión de forma directa de los puertos con terminales interiores, mejorando la conectividad con su *hinterland*. Lo que se pretende es mejorar la sostenibilidad del sector logístico mediante una colaboración de la carretera y el ferrocarril en el transporte de mercancías.

Por el momento, aunque es cierto que se han realizado estudios al respecto, no se ha puesto en marcha ninguna autopista ferroviaria ni parece que pueda inaugurarse pronto.

- El establecimiento de acuerdos con los sectores logístico e industrial para potenciar el uso del ferrocarril.

Se pretende así responder a las necesidades específicas de determinados sectores industriales y de la distribución, estratégicos para España, a través de programas priorizados de actuación en base a sus necesidades logísticas. El

objetivo es contribuir a la reducción de los costes logísticos de estos sectores, mejorando con ello su competitividad y reduciendo el riesgo de posibles deslocalizaciones de ciertas actividades industriales.

- La adaptación de los principales corredores ferroviarios para transporte de mercancías, buscando una participación más activa del ferrocarril en la cadena de transporte, tanto de nivel nacional como internacional.

Esta actuación contempla: 1) la implantación progresiva y coordinada del ancho UIC en los principales corredores ferroviarios de mercancías, procurando que los tráficos actuales se puedan seguir realizando sin rupturas de carga; 2) la elaboración de un plan de ejecución para la adaptación gradual de gálibos a los nuevos requerimientos; 3) la adaptación a cargas de 25 Tm por eje; 4) la adaptación de vías de apartado para trenes de 750 m; y 5) la supresión progresiva de los cuellos de botella existentes en la red ferroviaria de mercancías, especialmente en los accesos a las grandes urbes.

Se pretende así potenciar la comodalidad mediante la mejora de los principales corredores ferroviarios. Para ello se realizarán inversiones selectivas a corto y medio plazo en los corredores con mayor potencial logístico, mejorando la eficiencia y competitividad del transporte ferroviario como parte de la cadena logística a fin de reducir el coste unitario del transporte de mercancías y contribuir a la sostenibilidad del sistema.

Es decir, gran parte de la estrategia está encaminada a potenciar el transporte de mercancías. Pero no se trata ni mucho menos del primer documento que pretende este objetivo sino que el debate se lleva manteniendo ya durante décadas, no sólo en España, sino en toda Europa, comenzando a tener mayor repercusión en 1992, hace ya casi 25 años, a raíz de la firma del Tratado de Maastricht y la publicación del primer Libro Blanco de la Comisión sobre “el curso futuro de la política común de transportes”.

Sin embargo, cuanto mayor ha sido el esfuerzo técnico y económico por parte de las Administraciones Públicas, menor ha sido la participación del ferrocarril en el conjunto del transporte de mercancías en España.

Este trabajo pretende reflexionar sobre algunas de las razones que han llevado al ferrocarril a la situación actual, tanto desde la óptica del sector ferroviario en su conjunto como desde el punto de vista del modelo de gestión de la Entidad Pública Empresarial Renfe Operadora, centrándose especialmente en el de Renfe Mercancías por ser la empresa de la que más información oficial existe.

## 2. Motivación para realizar este trabajo

---

Queda claro, a la vista del apartado anterior, que el ferrocarril adolece de ciertos problemas que provocan que el transporte ferroviario de mercancías no despegue o, al menos, que no aumente en la medida en que está siendo apoyado por parte de las Administraciones Públicas. Parte de la culpa corresponde a la gestión de la infraestructura, que no se ha adaptado a las necesidades específicas del sector de mercancías, y otra parte a la gestión del servicio. Dentro de esta segunda parte, podemos encontrar dos motivos: por un lado, la gestión Entidad Pública Empresarial Renfe Operadora, predominante en el mercado y ahora dividida en cuatro sociedades anónimas filiales (siendo una de ellas, en la que profundizaremos, Renfe Mercancías) y, por otro, el constante entorpecimiento del proceso de liberalización del transporte ferroviario de mercancías que ha dejado a las empresas privadas en una complicada situación.

Así, animado por la posibilidad de aportar una visión que pueda esclarecer las causas del poco éxito que tiene el transporte ferroviario de mercancías en España y permita proponer soluciones al problema, decidí embarcarme en la redacción de este trabajo.

### 3. Estructura del documento

---

Para alcanzar los objetivos mencionados en el apartado anterior se ha realizado un ejercicio progresivo que se plasma en este documento del siguiente modo:

- **Análisis del sector:**
  - Bloque 1, compuesto por los apartados 4 y 5. En ellos se presentan los antecedentes infraestructurales y del modelo de gestión del mercado de transporte ferroviario de mercancías de acuerdo al proceso de liberalización del sector, en el cual se introducen también los conceptos relativos a los diferentes agentes implicados en el proceso. Por último, se presenta y se analiza la serie histórica de los volúmenes de mercancías transportados.
  - Bloque 2, representado por el apartado 6. En este apartado se presentan los recursos dedicados por ADIF y por la empresa Renfe Mercancías en los últimos años. De este modo, podemos saber cuánto dinero se invierte en el sector público de mercancías por ferrocarril. En este sentido, sería recomendable introducir también en el estudio a las empresas privadas, pero la ausencia de datos oficiales hace que esto sea imposible. En todo caso, hay que tener en cuenta que por el momento su volumen es testimonial, con lo que estudiando los datos de Renfe Mercancías cubrimos un porcentaje importante del mercado.
  - Bloque 3, compuesto por los apartados 7 y 8. En él se presentan los ingresos del sector del transporte ferroviario de mercancías y las ventajas fiscales de las que goza de acuerdo a la fiscalidad del sector de mercancías. Al igual que en el Bloque 2, sería recomendable incluir a las empresas privadas pero, una vez más, ha sido imposible.

- **Síntesis:**

- Bloque 4. Con esta información se realiza en el apartado 9 un balance que permite obtener la relación entre los recursos invertidos y los beneficios obtenidos por Renfe Mercancías. A la vista del balance, se evalúan diferentes escenarios de mejora de la eficiencia del transporte ferroviario de mercancías en el apartado 10, respondiendo a la pregunta central de este trabajo: “¿Podría ser eficiente el ferrocarril español de mercancías?”. Y, por último, en el apartado 11 se presentan las conclusiones del estudio. En ellas se proponen las medidas para mejorar su gestión, así como las que deberían tomarse desde la administración de la infraestructura y que permitiría esta mejora de eficiencia pero también la de sus competidores y se traduciría probablemente en uno de los mayores impulsos posibles al transporte ferroviario de mercancías.

## 4. Antecedentes

---

En este apartado se reúne una revisión de la situación previa en el transporte de mercancías por ferrocarril. El texto se centra en dos aspectos. Por un lado, los antecedentes administrativos y, por otro, los antecedentes relativos al modelo de gestión de las empresas ferroviarias. En esta segunda parte, se realiza además una pequeña revisión del proceso de liberalización del transporte ferroviario.

### *4.1. Antecedentes de los modelos de gestión en el sector del transporte de mercancías por ferrocarril*

En la evolución de la gestión del transporte por ferrocarril se pueden distinguir varias fases bien diferenciadas: 1) una primera de construcción de líneas, generalmente por compañías privadas, mediante concesiones de la administración pública, a lo largo del s. XIX, 2) una segunda de conversión de las líneas y redes en empresas públicas, desde comienzos del s. XX. Este modelo pasó a ser el predominante en Europa después de la Segunda Guerra Mundial, y 3) una tercera, en la que estamos, corresponde a una nueva tendencia hacia la liberalización y privatización (Capel, 2007).

Así, en el transcurso de los dos últimos siglos, el transporte ferroviario evolucionó dentro de las fronteras nacionales, de modo que cada Estado creó su propio sistema ferroviario, sobre la base de consideraciones locales, y las industrias nacionales adoptaron sus propias normas técnicas y operativas. De este modo, se produjo una fragmentación estructural del sistema ferroviario europeo, que sigue siendo, hoy en día, uno de los mayores obstáculos a la creación de un espacio ferroviario europeo único (Comisión Europea, 2010). Esa fragmentación provoca problemas en el transporte ferroviario en materia de eficiencia, flexibilidad y fiabilidad, siendo especialmente graves para el transporte de mercancías, al suponer unos costes operativos elevados que impiden al ferrocarril ser un competidor razonable frente a los demás modos de transporte. De este modo, se desincentiva la inversión privada por parte de las nuevas empresas en el mercado ferroviario.

En paralelo a esta evolución del modelo de gestión y de administración de las infraestructuras ferroviarias, se produjo a lo largo del s. XX un importante declive del transporte ferroviario a causa de la competencia tanto de la carretera como del modo aéreo, que hacían cada vez menos atractivos los servicios ferroviarios de media y larga distancia. En este contexto, la inversión en infraestructuras ferroviarias fue muy escasa, centrándose en sistemas ferroviarios urbanos y suburbanos. Los trazados ferroviarios se habían diseñado en su mayoría en el siglo anterior tratando de adaptarlos a la orografía del terreno, con radios de curva pequeños y rampas elevadas que impedían aumentar la velocidad de los trenes que circulaban por ellas. En muchos casos, resultaba imposible rectificar de forma satisfactoria los trazados existentes para alcanzar unas prestaciones competitivas. Esta situación, unida al desarrollo tecnológico tanto a nivel de material motor como de infraestructura propició que a finales del s. XX España optara por la construcción de nuevas infraestructuras que permitiesen la circulación a alta velocidad. Sin embargo, esta nueva red, se planteó en la mayoría de los casos exclusivamente para el transporte de viajeros, relegando al transporte de mercancías al uso de una red completamente anticuada (López Pita, 2006). De este modo, la citada dificultad para operar entre Estados debido a las diferentes condiciones de funcionamiento (ancho de vía, electrificación, sistemas de señalización, condiciones de trabajo de los maquinistas, protocolos de seguridad, etc) no sólo no se ha solucionado sino que es uno de los motivos que han hecho aún menos atractivo el transporte ferroviario de mercancías en España.

Así, mientras que los esfuerzos de la Unión Europea por hacer resurgir el transporte ferroviario han permitido que desde el año 2000 los volúmenes de mercancías transportados en el conjunto de la Unión Europea hayan aumentado y se haya estabilizado la cuota de participación del transporte ferroviario de mercancías (Comisión Europea, 2010), en España esta cuota es mínima (apenas un 5,7% del total del transporte terrestre de mercancías, según el Informe Anual de 2014 del Observatorio de la Logística y el Transporte en España), casi amenazando con la desaparición del sector (Serrano Martínez, 2012) y ha llevado a Renfe Mercancías a buscar socios que le ayuden a paliar sus pérdi-

das<sup>1</sup> y se llega incluso a hablar de una subasta a nivel internacional por una participación no superior al 49%<sup>2</sup> del capital de la filial una vez saneadas sus cuentas de acuerdo al Plan de Viabilidad de Renfe Mercancías fechado en marzo de 2015 y filtrado en el mes de junio de 2015<sup>3</sup>.

Según un ex director general de Renfe<sup>4</sup>:

*Ese documento contiene el diagnóstico de situación de la compañía a fecha de abril, su Plan de Viabilidad y los fundamentos estratégicos y tácticos que, en opinión de sus directivos, justifican y orientan la búsqueda e incorporación del denominado Socio Industrial. Ese documento está llamado a ser soporte del expediente idóneo para obtener la aprobación del Consejo de Ministros y para desarrollar un pliego de condiciones, que permita seleccionar el socio más conveniente para Renfe Mercancías. También deberá ser un elemento más para la seducción de los potenciales socios, contribuyendo a la difícil labor de convencerles de que su incorporación al capital de Renfe Mercancías es una oportunidad de negocio indiscutible y que merece la pena aportar a esa compañía muchos millones de euros con objeto de restablecer su deteriorado equilibrio patrimonial, obteniendo a cambio una participación no superior al cuarenta y nueve por ciento de su capital y dejando el control de la empresa en manos del accionista actual.*

*La compensación por este esfuerzo serán las aportaciones de Renfe al socio, explicitadas en el propio documento que establece textualmente: 1º) La mayor empresa de transporte ferroviario de España. 2º) Acceso a industrias siderúrgicas, autos u otras en las que España presenta fortalezas. 3º) Amplio margen de mejora y ajuste en la estructura de gastos actuales. 4º) Material rodante y 5º) Mejor acceso portuario para la mercancía procedente de Asia, África y América del Sur.*

---

<sup>1</sup> Una referencia a esta situación puede consultarse en el artículo “Renfe tantea a Alemania para salvar su filial de mercancías”, disponible en el siguiente enlace (fecha de la noticia: 30/04/2015. Fecha de la última consulta de la noticia: 03/08/2015): <http://www.elmundo.es/economia/2015/04/30/55413174268e3e8c058b4579.html>

<sup>2</sup> Algo que dificulta la venta, pues para su comprador supone no obtener el control total de la gestión de la empresa.

<sup>3</sup> Esta información fue publicada en el editorial de la Revista Logística y Transporte del pasado 23/06/2015 (fecha de la última consulta de la noticia el día 03/08/2015): <http://www.logisticaytransporte.es/noticias.php/Renfe-mercanc%C3%ADas-en-una-encrucijada.-El-Plan-de-Viabilidad-de-Renfe-Mercanc%C3%ADas-el-%C3%BAltimo-cartucho.-cl.-renfe-audio/53410>

<sup>4</sup> Extraído de la noticia “Renfe Mercancías. ¿Quo Vadis Renfe? El ex director general pone en duda el Plan de Viabilidad” (fecha de la noticia: 17/06/2015. Fecha de la última consulta de la noticia: 03/08/2015): <http://www.logisticaytransporte.es/noticias.php/Renfe-Mercanc%C3%ADas.El-ex-director-general-pone-en-duda-el-Plan-de-Viabilidad.Manuel-Acero./53412>

Sin embargo, en el citado artículo, el autor advierte de que, para él, el rumbo establecido no es de arribada al éxito sino de colisión con el fracaso. Según su criterio, el documento aprobado por el Consejo constata que Renfe Mercancías se encuentra en una situación de sobredimensionamiento y déficit estructural, que obliga a la adopción de medidas a corto plazo y a la definición de una estrategia global. La empresa Renfe Mercancías nació con un valor en libros de 377 millones de euros a primero de enero de 2013<sup>5</sup>; perdiendo durante los ejercicios de 2013 y 14 un total de 134 millones de euros. Es decir, Renfe Mercancías ha consumido en dos años de actividad más de un 35% de su capital. El propio documento establece una previsión de resultados para 2015 con pérdidas por 53 millones de euros, por lo que a finales de este año se habrán consumido 187 millones de euros, equivalentes aproximadamente al 50% del capital social. De mantenerse este ritmo de deterioro y no contemplando el Plan otras fuentes de ingresos (como podrían ser los atípicos derivados de

---

<sup>5</sup> De acuerdo con el artículo 1 del Real Decreto-ley 22/2012, de 20 de julio, por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios, RENFE-Operadora cuenta con cuatro sociedades mercantiles estatales con líneas de actividad diferenciadas, cuyo objeto social se corresponde, respectivamente, con las funciones de las actuales unidades de negocio de Viajeros, Mercancías y Logística, Mantenimiento y Fabricación y con la comercialización de material e instalaciones ferroviarios. El capital social de las sociedades pertenecía íntegramente a RENFE-Operadora, pero el Real Decreto-ley 22/2012 no incluyó reglas precisas sobre el personal y los medios de RENFE-Operadora que habrían de integrar las cuatro sociedades.

A este respecto, el Comité de Regulación Ferroviaria en su informe anual sobre 2011, dictó que las actividades que antes estaban en régimen de monopolio por parte de Renfe, como el mantenimiento y la disposición de material rodante, suponían una posición de ventaja y de desigualdad para las empresas ferroviarias -los nuevos entrantes- ahora en competencia. Asimismo, consideraba que la concentración de actividades de mercancías y de viajeros no aportaba valor y merecía una especialización propia cada una de ellas, ya que son productos que tienen que comercializarse en mercados muy diferentes. Por otro lado, preocupaba a este Comité la posibilidad de que existieran subvenciones cruzadas, por lo que proponía una contabilidad separada por cada contrato de servicio público para evitarlas.

De acuerdo con el artículo 2 del mismo Real Decreto-ley, FEVE quedaría extinguida el 31 de diciembre de 2012, subrogándose a partir de entonces ADIF y RENFE-Operadora en los derechos y obligaciones de aquélla. El precepto renvía a tres futuras órdenes del Ministro de Fomento la regulación o determinación de tres cuestiones importantes: a) la adscripción de los bienes, derechos y obligaciones de FEVE a ADIF o a RENFE-Operadora, en función de su afectación de los mismos a la infraestructura o a las operaciones de transporte; b) la integración del personal de FEVE en ADIF o las empresas resultantes de la división de RENFE-Operadora con arreglo al mismo criterio y c) la fijación de la cuantía de los cánones correspondientes a las líneas y a la utilización de las estaciones e instalaciones ferroviarias.

Además, se aplicarían en todas las líneas y tramos de la Red, con las excepciones expresamente reguladas, idénticas normas de acceso al mercado y la prestación de servicios en todas las líneas y tramos. Otra cuestión que el artículo 2 no aclara suficientemente es la relativa al régimen económico de utilización de la red de ancho métrico.

Cabe, por tanto, concluir que, a pesar de que Renfe Mercancías nació para mejorar la eficiencia del transporte ferroviario de mercancías y aglutinó tanto la parte correspondiente de Renfe-Operadora como de FEVE, no sólo no ha conseguido su objetivo sino que ha supuesto además una importante pérdida de valor del capital asignado: 377 millones de euros a 1 de enero de 2013.

ventas de activos), a Renfe Mercancías le restarían, según el ex director general de Renfe, alrededor de tres años de vida para que el Estado debiera realizar nuevas aportaciones de capital y eso es, probablemente, lo que se trata de evitar, recurriendo para ello a la incorporación de un socio que se haga cargo de la ampliación.

¿Cuál sería entonces la forma de abordar el rescate a Renfe Mercancías? Dado que el nuevo Socio Industrial deberá hacer una importantísima aportación económica, en lugar de realizar un plan estandarizado y buscar después el socio, sería más recomendable actuar a la inversa: seleccionar primero el socio con el máximo rigor y respeto al pliego de condiciones y después desarrollar conjuntamente el plan de viabilidad a aplicar, estableciendo si es viable que se mejoren los precios de transporte, se aumenten las cargas transportadas y se puedan realizar transportes internacionales (que le exigirían licencia de operador en terceros países y clientes finales de servicios logísticos). De este modo, se prepararía un Plan de Acción contando con el socio en lugar de redactarlo antes de la captación del mismo, lo que podría desanimar la concurrencia de los potenciales operadores.

#### ***4.2. El proceso liberalizador en el sector del transporte de mercancías por ferrocarril en Europa***

Para estimular la competitividad del sector ferroviario europeo, la Comisión Europea ha adoptado desde finales del s. XX una estrategia encaminada a (Comisión Europea, 2001):

- Fomentar el desarrollo de una infraestructura ferroviaria eficaz, mediante la movilización de fondos para el desarrollo de la infraestructura ferroviaria, el cumplimiento de garantías de calidad de la infraestructura ferroviaria y la creación de redes especializadas (que se concretaron posteriormente, dentro de la Red Transeuropea de Transporte).
- Establecer un mercado ferroviario abierto de dimensión europea como el que existe en el resto de modos de transporte. Una política común en el sector de los transportes que preserve la competencia y garantice la libre prestación de servicios exige una armonización de las normas