



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



NOTA DE PRENSA

MADRID. 28 de Octubre de 2021

La conferencia *‘Los ferrocarriles de mercancía en Norteamérica. Estructura y Mercados. ¿Alguna aplicación en Europa?’* estuvo impartida por el consultor en transporte y ex vicepresidente de Norfolk Southern, Robert E. Martínez, y organizada por UOTC, ASTIC y Fundación Corell

El éxito de la industria del ferrocarril de mercancías en España pasa por su integración vertical como sucede en Estados Unidos

- **En EE.UU. la misma empresa ferroviaria gestiona la explotación y la infraestructura, a diferencia de España y del resto de Europa.**
- **El transporte ferroviario de mercancías se sitúa en España en torno al 4%, frente al 18% de la UE y al 43 % de Estados Unidos, medido entre áreas metropolitanas.**
- **La Alta Velocidad en España tiene más de 3.400 km., pero muchas líneas antiguas tienen poca demanda: una gran oportunidad para privatizar algunas secciones y dedicarlas a mercancías.**
- **El típico tren de intermodal en EE.UU. es de 4.500 m. y a doble altura; mientras que en España es de 450 m.**

Madrid, 28 de octubre 2021.- Para que el transporte de mercancías por tren en España funcione mejor necesita ser una industria integrada verticalmente, de forma que la misma compañía ferroviaria privada gestione la explotación y la infraestructura, como sucede en EE.UU.. Esta es una de las conclusiones de la conferencia *'Los ferrocarriles de mercancía en Norteamérica. Estructura y Mercados. ¿Alguna aplicación en Europa?'*, que han organizado la Unión de Operadores de Transporte Comodal (UOTC) y la Fundación Corell con el apoyo de la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC), a la que pertenece UOTC, que este año celebra su XX aniversario.

Este seminario contó con un ponente de prestigio internacional: el consultor en transporte y economía política, Robert E. Martínez, director de la Secretaría de Transporte e Intermodalidad durante el Gobierno de George H. W. Bush y ex vicepresidente de Norfolk Southern.

En Estados Unidos la misma compañía es la dueña de la vía del tren, del derecho de paso sobre la misma, de las locomotoras, de la mayor parte de las terminales donde trabaja y de gran parte de los vagones. *«Estar integrados verticalmente es fundamental para entender el éxito de las empresas ferroviarias privadas en Estados Unidos. Si separas la operación de los trenes de la propiedad de la infraestructura se rompe la dinámica inversora que necesitas para tener un sistema ferroviario autosuficiente, sin necesidad de intervención o de subvenciones del Gobierno»*, destaca Martínez, Doctor en Ciencias Políticas por la Universidad de Yale y ex ministro de Transporte del Estado de Virginia.

A diferencia de España y del resto de Europa, donde los ciudadanos financian, a través de impuestos, gran parte de las infraestructuras ferroviarias para mercancías, en Estados Unidos son las empresas ferroviarias privadas las que cubren el coste real de su desgaste. *«Son las dueñas de estas infraestructuras; las mantienen e, incluso, las construyen nuevas, dedicando cada año entre un 15-25% de sus ingresos a este fin. Por tanto, el sistema se autofinancia»*, asegura Robert E. Martínez, quien se muestra categórico al afirmar que *«el dinero está en el transporte de mercancías, no en el de viajeros»*.

La razón del éxito del transporte de mercancías en tren en Norteamérica se encuentra en la desregulación que tuvo lugar en 1980, conocida como "The Staggers Rail Act of 1980", que básicamente supuso *«abrir el mercado para que el mercado pudiera funcionar»*. Esta desregulación, que también se produjo en el transporte de mercancías por carretera ese mismo año, facilitó la venta o el abandono de las vías no rentables y que el mercado (y no el Estado) determinara los precios del flete. Esto supuso una reducción de material activo ferroviario obsoleto y de personal del 60%, lo que condujo a ser rentables, transmitiendo casi el 90% de los beneficios a los clientes en los primeros 20 años.

«En Estados Unidos, donde todos los ferrocarriles de mercancías son privados y funcionan sin subvenciones, las empresas ferroviarias tienen una activa participación en

el desarrollo industrial para atraer a los clientes a emplazamientos próximos a sus redes», enfatiza Martínez.

A nivel nacional para pasajeros en EE.UU. solo hay una gran empresa, AMTRAK, que dispone de su propia red en el noreste de país; el resto son regionales que cubren cortas distancias. Cuando se da la circunstancia de que las empresas ferroviarias de mercancías coinciden en la red de AMTRAK, ambas partes deben alcanzar acuerdos y cuando se da la situación inversa (AMTRAK necesita circular por la red de los operadores privados), la compañía pública disfruta de ciertos derechos federales para acceder a estas redes, aunque debe abonar un importe equivalente al desgaste de esta infraestructura.

«Durante los últimos 20 años, el ferrocarril de mercancías en España ha sufrido un proceso continuo de decadencia que a nuestro sector tampoco le beneficia ya que cuanto más eficiente sea el transporte de mercancías por tren más podremos seguir avanzando en la intermodalidad para conseguir un "maridaje" rentable para ambas partes», señala Ramón Valdivia, director general de ASTIC.

«Debemos recordar que fueron precisamente los transportistas del transporte por carretera, a través de ASTIC, los mayores impulsores del transporte combinado ferrocarril-carretera con la creación de Combiberia en 1992. Curiosamente y desde aquella fecha, esta compañía ha conseguido una cuota relevante en el transporte combinado español; creciendo durante todos estos años mientras que el ferrocarril de mercancías en nuestro país no ha parado de perder cuota», subraya José Víctor Esteban, secretario general de Fundación Corell, organización que precisamente otorgó el VII Premio José María Huch al trabajo del ingeniero Samir Awad '¿Podría ser eficiente el ferrocarril español de mercancías?'.

En este contexto, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana acaba de presentar el plan 'Mercancías 30' para incrementar la cuota del tráfico ferroviario de mercancías en España hasta el 10% -actualmente es el 4%- para el año 2030.

«Desde ASTIC y UOTC llevamos años alertando al ministerio de la necesidad de crear una Unidad de Intermodalidad dentro de su estructura para optimizar la decadente situación actual de la intermodalidad terrestre ferrocarril-carretera en España», explica Antonio Pérez Millán, presidente de UOTC, miembro del comité ejecutivo de ASTIC y consejero delegado de Combiberia.

¿Cómo puede aplicarse el modelo estadounidense en España?

«En España sería complicada una privatización completa del suelo junto con la red, pero quizás sí se podría aplicar el modelo mexicano: entre 1995 y 2000 en México se privatizó FNM (Ferrocarriles Nacionales de México), lo que hoy es Kansas City Southern de

México y Ferromex, a través de un sistema de concesiones de 50 años con una renovación casi automática, facilitando el control casi completo del suelo a los concesionarios. En España ya se tiene una gran experiencia con el modelo de concesiones en autopistas que, por cierto, fue más avanzado que el norteamericano», indica Martínez.

En España la red de alta velocidad ya engloba más de 3.400 kilómetros en 47 estaciones de 28 provincias, lo que permite que aproximadamente el 68% de la población española se beneficie de ella, pero hay muchas líneas antiguas con poca demanda de viajeros. «¿Puede esto suponer una gran oportunidad para privatizar secciones de esta red con el compromiso del sector privado de mantenerla en su integridad, pero dedicada al transporte de mercancías? Si fuera así, debido a los errores de una alta sobreinversión en larga distancia, ahora podría presentarse una gran oportunidad para conseguir una explosión positiva del movimiento de mercancías por ferrocarril en España y de su rentabilidad ya que el Estado no tendría que sufragar el coste de su mantenimiento», subraya el ex vicepresidente de Norfolk Southern, que matiza que «el traspaso debe hacerse de manos públicas a manos privadas, estando la red en buenas condiciones y con la posibilidad de que el sector privado rechace los tramos que no sean rentables».

Además de Robert E. Martínez, en la mesa redonda que cerró la conferencia también participaron José Víctor Esteban, secretario general de la Fundación Corell; Juan Miguel Sánchez, ex director general de Transporte Terrestre y Miembro del Think Tank Movilidad; Antonio Pérez-Millán, presidente de UOTC; Íñigo de Peñaranda Real, socio de Low Cost Rail S.A.; y Juan Castellet, consejero delegado del Grupo TCS Trans.



Para ver la **conferencia completa**, pulse [aquí](#) .

Unión de Operadores de Transporte Comodal (UOTC)

UOTC nace en 2001 en el seno de ASTIC componiendo su División Intermodal y Multimodal, aglutinando el Transporte Comodal, la Intermodalidad y la Multimodalidad de ASTIC. UOTC está especializada en "Transportes Internacionales de Contenedores, Roll-on/Roll-off y demás de carácter especial e Intermodal o que se efectúen bajo nuevas tecnologías". Sus objetivos son sensibilizar a todos los agentes implicados acerca de la necesidad del transporte de mercancías por ferrocarril, vital para el desarrollo económico nacional; y conseguir que el transporte combinado de mercancías por ferrocarril en España tenga la misma cuota de mercado que en el resto de la UE con una mejor gestión y con inversiones en infraestructura, si fueran imprescindibles.

Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC)

Organización sin ánimo de lucro de origen español nacida en 1960. Como principal patronal del transporte internacional por carretera de España, ASTIC tiene conexiones al máximo nivel para defender los intereses de este sector, tanto en España como fuera de sus fronteras: desde Bruselas, gracias a su cooperación con la patronal europea Business Europe, en la que participa a través de la CEOE; y desde Ginebra, gracias a su participación como socio activo desde 1960 en la Unión Internacional del Transporte por Carretera (IRU). Actualmente cuenta con más de 200 afiliados.

Fundación Corell

Fundación sin ánimo de lucro dedicada a la promoción y desarrollo del transporte internacional por carretera, facilitando soluciones, alternativas y propuestas de valor que contribuyan a sentar las bases de la nueva movilidad, entendiendo la importancia de la labor del transporte por carretera para el bienestar social. Con más de 20 años de experiencia, sus objetivos son: mantener la empleabilidad, garantizar la seguridad y respetar el medio ambiente. Su propósito es asesorar y poner su trabajo a disposición de la ciudadanía y las administraciones públicas con el objetivo de contribuir de manera proactiva a la definición de las políticas en materia de movilidad.

CONTACTO DE PRENSA

Prensa ASTIC

Laura Ordóñez

Prensa F. Corell

J. Víctor Esteban

629 766 425

+34 648.133.280

prensa@astic.net

jvesteban@fundacioncorell.es

*Quedamos a su disposición para cualquier información que necesiten ampliar.
Muchas gracias.*