



La iniciativa Mercancías 30

El trasvase de tráficos de mercancías de la carretera hacia modos más sostenibles como el ferrocarril es un objetivo incluido en los distintos planes europeos y nacionales del sector, que buscan la mejora de la sostenibilidad y la descarbonización del transporte de mercancías. En España, la cuota modal del ferrocarril en el transporte de mercancías es muy baja, inferior al 5% medida en toneladas/km, claramente inferior a la media de los países de Europa. La iniciativa Mercancías 30 nace con el objetivo de que se produzca un incremento de esta cuota hasta el 10% para el año 2030. Las acciones previstas en el plan se traducen en inversiones y ayudas a las empresas del sector, con una movilización de recursos que supera los 8 000 M€. La iniciativa está coordinada con el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR) de Mitma, lo que permitirá la ejecución inmediata de una parte muy relevante de las actuaciones previstas, en particular el novedoso sistema de ayudas.

● Texto: Alberto López González

El sector del

transporte es el responsable del 27 % de las emisiones de gases de efecto invernadero que se generan en España, el 93 % de las cuales son debidas a la carretera. En el caso del transporte de mercancías, la cuota modal del ferrocarril en la actualidad es muy reducida, menor al 5% del tráfico terrestre medido en toneladas/km, muy por debajo de la media europea.

El ferrocarril permite el transporte de grandes cargas por cada circulación, lo que se traduce en economías de escala en cuanto al uso de infraestructura, energía, mano de obra, etc. Para poder aprovechar este efecto, se requiere que exista una elevada demanda de carga entre un origen/destino concreto, lo que limita el alcance del potencial del ferrocarril y explica por qué buena parte de sus tráficos se producen en grandes nodos de carga como puertos o grandes industrias. Además, esta ventaja se ve contrarrestada por una menor flexibilidad espacial ya que no es habitual poder ofrecer el servicio puerta a puerta, requiriéndose de

operaciones adicionales de carga/descarga y acarreo en origen y destino que encarecen el transporte total.

No obstante, si bien no es la solución adecuada para todos los tráficos, en las circunstancias adecuadas el transporte de mercancías por ferrocarril puede resultar más económico, trasladando así menores costes internos al resto de sectores de actividad económica productiva.

Por otro lado, debido al menor consumo por unidad transportada y su menor dependencia de los combustibles fósiles, genera menos contaminación y emisión de gases de efecto invernadero, además de provocar menor accidentalidad, congestión, etc. Estos menores costes externos representan ventajas para el conjunto de la sociedad que no son valoradas por el mercado y justifican también el desarrollo de actuaciones para el aumento del uso de este modo. En la actualidad, de media, los costes externos del tren por unidad de transporte son más de seis veces menores que los del camión (Guía

para la evaluación de inversiones en ferrocarril de ADIF 2021).

Por todo ello, resulta aconsejable impulsar un transporte multimodal que contribuya a reducir los efectos medioambientales del mismo, impulsando el peso del ferrocarril frente a la carretera. Es el objetivo de la iniciativa Mercancías 30, para lo que identifica una serie de acciones y medidas a desarrollar en el corto y medio plazo que lo posibiliten, contribuyendo así a la mejora de la sostenibilidad y descarbonización del transporte.

El documento inicial de la iniciativa Mercancías 30 fue presentado por Mitma en octubre de 2021 y publicado en la página web de Mitma (<https://www.mitma.gob.es/ferrocarriles/mercancias-30>).

Marco general

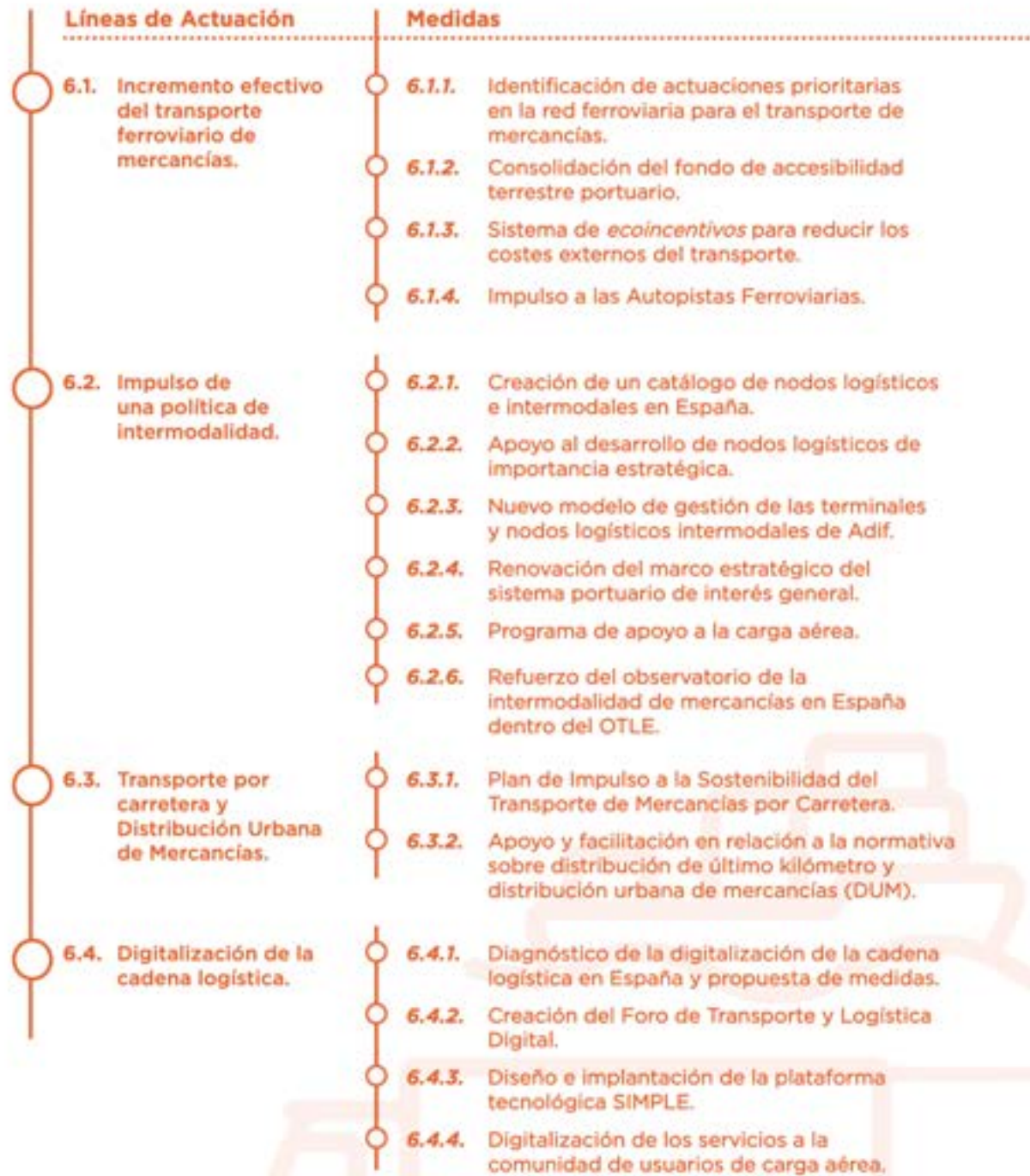
El trasvase de tráficos de mercancías de la carretera hacia modos más sostenibles como el ferrocarril o el transporte marítimo-fluvial figura entre los objetivos del Libro Blanco y de la Estrategia de movilidad sostenible e inteligente de la Comisión Europea.





Eje 6

Cadenas Logísticas Intermodales Inteligentes



Eje 6 de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030 de Mitma.
Fuente: <https://esmovilidad.mitma.es/ejes-estrategicos>

Es preciso además tener en cuenta que el Pacto Verde Europeo, presentado por la Comisión el 11 de diciembre de 2019, tiene por objetivo de convertir a Europa en el

primer continente climáticamente neutro de aquí a 2050.

El paquete legislativo *Fit for 55*, actualmente en desarrollo por parte de la Comisión Europea,

integra un conjunto de propuestas para adaptar las políticas de la UE en materia de clima, energía, uso del suelo, transporte y fiscalidad, y establece como objetivo interme-



dio reducir las emisiones netas de gases de efecto invernadero en un 55 % como mínimo de aquí a 2030, en comparación con los niveles de 1990.

Como resultado de la legislación vigente de la UE en materia de clima y energía, las emisiones de gases de efecto invernadero de la UE ya han disminuido el 24 % en comparación con 1990, mientras que la economía de la UE ha crecido más de un 60 % en el mismo período, disociando el crecimiento de las emisiones.

Por otra parte, estas orientaciones concuerdan con el cambio de paradigma en la política de transportes que establece la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, documento marco de la planificación general de Mitma que fue aprobada el 10 de diciembre de 2021 y donde se encuadra esta nueva iniciativa, que propugna acciones encaminadas a una movilidad sostenible, basada en el uso racional de los recursos, tanto económicos como naturales, incorporando en la planificación

de transportes la lucha contra el cambio climático.

En particular, el Eje 6 de la Estrategia de Movilidad “Cadenas Logísticas Intermodales e Inteligentes” trata en su línea de actuación 6.1 “Incremento Efectivo del Transporte ferroviario de mercancías” la necesidad de aumentar la cuota modal de transporte ferroviario de mercancías, a través de varias medidas:

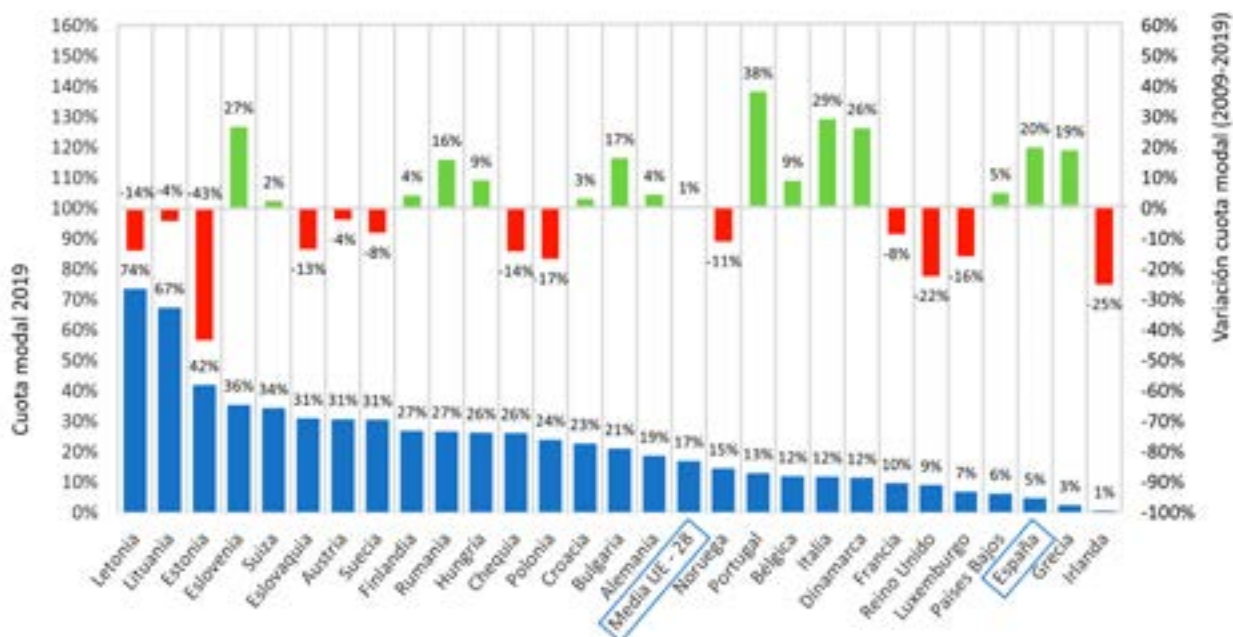
- Identificación de actuaciones prioritarias en la red ferroviaria
- Consolidación del Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria
- Establecimiento de un sistema de eco-incentivos
- Impulso de la Autopistas Ferroviarias.

Asimismo, en la línea de actuación 6.2 “Impulso de una Política de Intermodalidad” se recoge el apoyo al desarrollo de nodos intermodales estratégicos y la definición de un nuevo modelo de gestión de las terminales y nodos logísticos.

La digitalización de la cadena logística es abordada en la línea de

actuación 6.4, que incluye el diseño e implantación de la plataforma tecnológica SIMPLE, que ampliará a todos los modos de transporte y agentes de la cadena logística la actual Ventanilla Única Marítima Nacional de Puertos del Estado (DUEPORT).

Por otro lado, la Estrategia Indicativa para el desarrollo, mantenimiento y renovación de la infraestructura ferroviaria, recientemente sometida por Mitma a un trámite de audiencia e información pública y en proceso de evaluación ambiental estratégica, desarrolla para el modo ferroviario las indicaciones de la Estrategia de Movilidad. Se estructura en cuatro programas de actuación y ocho objetivos estratégicos, considerando las necesidades del ferrocarril en su conjunto, tanto de viajeros como de mercancías. Uno de estos objetivos estratégicos es impulsar el tráfico ferroviario de mercancías, poniendo en valor su sostenibilidad medioambiental, mejorando su productividad y desarrollando nuevas fórmulas de gestión y explotación.



Cuota modal del transporte ferroviario de mercancías en 2019 (% toneladas/km) y variación de esta cuota modal en el periodo 2009-2019. Fuente: Eurostat

Por último, el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR), presentado en octubre de 2020, traza la hoja de ruta para la modernización de la economía española, la recuperación del crecimiento económico y la creación de empleo, para la reconstrucción sólida, inclusiva y resiliente tras la crisis de la Covid-19, dando respuesta a los retos de la próxima década.

El PRTR se articula en cuatro bloques que se reparten en diez políticas palanca, que a su vez se articulan en 30 componentes. Dentro de las diez políticas palanca, Mitma lidera dos que se articulan en tres componentes (1, 2, 6), estando dos de ellos centradas en transporte y movilidad. En relación con el transporte ferroviario, la componente 6 busca acelerar el trasvase modal de la carretera al tren para reducir la dependencia de España del petróleo importado y las emisiones de gases de efecto invernadero. El importe previsto en el programa es de 6 667 M€, y se estima una financiación privada adicional de 1 200 millones vinculada al programa de ayudas para empresas. El PRTR permite que se afronten de manera inmediata una

parte de las actuaciones previstas en la iniciativa Mercancías 30 con especial mención, por su carácter novedoso, al Programa de Apoyo al Transporte Sostenible y Digital dotado con 800 M€ destinados a ayudas a empresas del sector para adquisición de material, instalación de ERTMS, digitalización, etc.

Por tanto, la iniciativa Mercancías 30 nace con el objetivo de concretar y planificar las medidas necesarias para cumplir el objetivo de mejora del transporte de mercancías por ferrocarril que ya orienta los distintos programas y planes tanto en el marco europeo como en el nacional.

Situación actual

En la actualidad, más del 95 % del transporte interior de mercancías en España, medido en toneladas/km, se realiza por carretera. En los últimos años esta cuota de participación modal ha venido siendo muy reducida, entre el 4 % y 6 % en la última década 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 %.

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, siendo la quinta economía de la UE y disponiendo de una red ferroviaria que cubre todo el territorio español, ocupando el quinto puesto en extensión total de red ferroviaria en la UE.

Por otra parte, la liberalización del transporte de mercancías por ferrocarril, iniciada en 2005 con la entrada en vigor de la Ley 39/2003 del Sector Ferroviario, y la consiguiente introducción de la competencia que tenía como principal objetivo incrementar el tráfico ferroviario de mercancías, no ha tenido los resultados esperados hasta el momento. Desde 2007 el porcentaje de participación de los nuevos operadores en el transporte ferroviario de mercancías ha ido aumentando hasta el 33 %, pero no se ha producido un aumento del volumen total de mercancías transportadas por ferrocarril.

Sí se ha producido un incremento de los flujos asociados a cadenas marítimo-ferroviarias, que

[mercancías] 30

Una iniciativa para potenciar el transporte ferroviario sostenible de mercancías, como eje vertebrador de las cadenas logísticas multimodales.





1- Definición y oferta de Corredores disponibles para uso como "autopistas ferroviarias"

Murcia-Valencia-Barcelona-Figueras
 Andorra-Vitoria-Gasteiz-Iruña
 Valencia-Madrid
 Zaragoza-Barcelona-La Laguna
 Huelva-Sevilla-Cádiz
 Madrid-Alcázar del Campo-Huelva
 Madrid-Madrid-Ávila-Madrid
 Zaragoza-Madrid-Ávila-Madrid

2- Creación de Oficina de apoyo y asesoramiento

1- Directas para implantar equipos que permitan interoperar con el Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (ERTMS)

2- Adquisición de vagones y locomotoras

3- Construcción, adaptación y mejoras de terminales de carga y sus conexiones a la red ferroviaria

4- Eco-incentivos

5- Instalación de dispositivos de captura digital de datos que lean y remitan información en tiempo real

6- Facilitar la transición y adaptación de los sistemas digitales de empresas a la plataforma SIMPLE

7- Adaptación tecnológica que facilite los procesos en los nodos terrestre o marítimo-portuario

8- Sufragar cánones por el uso de las Líneas de la Red Ferroviaria de Interés General

9- Por restricciones temporales de capacidad

DIGITALIZACIÓN

1- Aplicación en los procesos de planificación y gestión de la capacidad de la infraestructura

2- Desarrollo de sistemas de información de la circulación en tiempo real ayuda a optimizar gestión y explotación de las instalaciones

3- Plataforma SIMPLE para la integración digital de información y procesos logísticos en las cadenas de suministro, agilizando las transacciones

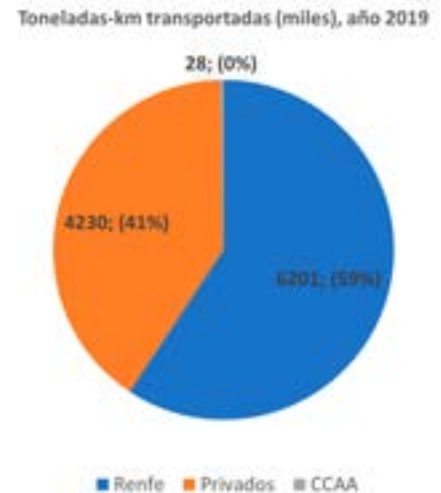
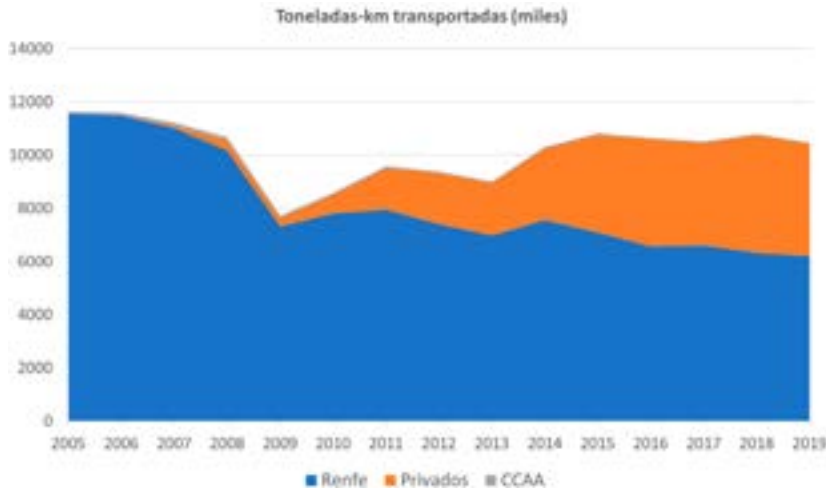
TERMINAL

Adaptación privada en la terminal

Adaptación privada en la terminal

Adaptación privada en la terminal

AUTOPISTAS FERROVIARIAS



Evolución de los tráficos ferroviarios de mercancías en España (toneladas/km) en el periodo 2005-2019. Fuente: Observatorio del Ferrocarril en España 2019.

ya representan 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.

Objetivo y propuestas de la Iniciativa

El objetivo final de la iniciativa Mercancías 30 es que se produzca un incremento de la cuota modal del transporte ferroviario de mercancías en España hasta el 10% para el año 2030. Para ello se ha realizado un análisis de la situación actual identificando aquellos puntos que impiden que la cuota del ferrocarril sea mayor a la actual. Estas limitaciones (por ejemplo, las deficiencias en la infraestructura, vías de apartado y terminales, que limitan la longitud máxima del tren y, por tanto, la carga transportada por circulación, penalizando el coste medio del transporte) impiden que se aproveche en mayor medida las

ventajas potenciales del modo. Asimismo, se ha realizado un análisis del contexto europeo, de los requisitos técnicos establecidos en la normativa para la Red TEN-T y las principales experiencias relativas al fomento del transporte de mercancías por ferrocarril en otros países europeos.

Para alcanzar el objetivo global, la iniciativa define un conjunto de objetivos más concretos:

- Ofrecer una red ferroviaria eficiente y competitiva a los agentes involucrados en el transporte de mercancías, priorizando las actuaciones que puedan tener un mayor impacto en el incremento efectivo de la cuota ferroviaria.
- Mejorar la gestión de la capacidad, eliminando o minimizando los cuellos de botella, favoreciendo la circulación de trenes de mayor longitud y priorizando actuaciones que favorezcan la reducción de operaciones de circulación.
- Apoyar con recursos económicos y financieros al sector ferroviario de mercancías, que ayuden a provocar un punto de inflexión en la tendencia evolutiva de los tráficos ferroviarios

y estén basados en méritos socioambientales.

- Aumentar las prestaciones de las terminales ferroviarias de mercancías de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG), incluyendo las conexiones con los puertos y otras instalaciones de servicio, y fomentar la participación de la iniciativa privada en la gestión de las mismas.
- Potenciar la multimodalidad e interoperabilidad mediante el lanzamiento de nuevos servicios de alto valor añadido, como son las Autopistas Ferroviarias.
- Impulsar la I+D+i asociada a la cadena logística, principalmente a través de la digitalización de infraestructuras y procesos de gestión de los servicios de transporte de mercancías (sistemas documentales, interfaces de comunicación entre agentes, gestión integrada, trazabilidad del material rodante, etc.)

Se considera clave generar certidumbre en el sector privado, principalmente en el ámbito de las ayudas y de la planificación de la oferta de infraestructuras, para que las empresas puedan acometer las inversiones necesarias consecuentemente, en especial



las relativas a la adquisición de material móvil.

Se proponen 29 acciones dentro de la iniciativa, agrupadas en estos seis bloques y coordinadas entre sí, a desarrollar dentro del periodo 2021-2030. Algunas de ellas, principalmente las relativas a ayudas, como ya se ha dicho, están directamente vinculadas al PRTR y se implantarán antes de 2025.

1. Infraestructuras

Dentro de este apartado cabe destacar las actuaciones de ampliación de vías de apartado para permitir la circulación de trenes de mercancías de 740 m de longitud, así como la mejora de gálibos tras la identificación de los existentes en la red ferroviaria (actuación relacionada esencialmente con la implantación de autopistas ferroviarias).

También se incluye la electrificación progresiva de las líneas ferroviarias de mercancías sin electrificar, así como la renovación de los distintos elementos en las líneas ya electrificadas, mejorando la eficiencia operativa, energética y medioambiental del transporte ferroviario de mercancías

Se prevén, asimismo, actuaciones de modernización y mejora de la señalización y de las instalaciones de seguridad y telecomunicaciones, que permitirán dotar a la red ferroviaria de mayor capacidad y fiabilidad.

Finalmente, se incluyen actuaciones destinadas al incremento de la capacidad (duplicaciones de vía, variantes ferroviarias, nuevos ramales), así como actuaciones de renovación o mejora de líneas, que aumenten la eficiencia de la red y hagan más competitivo el

transporte ferroviario de mercancías.

El presupuesto estimado para estas actuaciones asciende a más de 5 000 M€ a ejecutar en el periodo 2021-2030.

2. Gestión de Capacidad

Incluye la mejora de la gestión de la capacidad de la red ferroviaria, en especial en tramos de alta ocupación y de coexistencia de tráfico de mercancías con otros de viajeros, principalmente de cercanías.

También se incluyen medidas para un refuerzo de la coordinación en el acceso y expedición de tráfico con los puertos, de manera que se permita planificar trenes directos hacia/desde estos, evitando la rotura de la cadena de información que se produce en la actualidad.

Por último, se prevé el desarrollo de un sistema de ayudas en caso de restricciones temporales de capacidad.

3. Terminales

Se incluyen actuaciones en conexiones ferroviarias directas con los puertos, ya sea su implantación o mejora de sus características, incluyendo vías de apartado de 740 m en itinerarios con origen o destino en los mismos o la remodelación de instalaciones técnicas de apoyo.

Se incluye la puesta en servicio de una red de nodos intermodales estratégicos (Barcelona La Llagosta y Can Tunis-ZAL Prat, Valencia Fuente San Luis, Madrid Vicálvaro, Valladolid, Sevilla Majarabique, Victoria Jándiz y Zaragoza Plaza), y la progresiva implantación de una red de nodos intermodales principales que, conectados con los anteriores, vertebran la red de terminales intermodales y logísticas del país.

También se seguirá avanzando en la implantación de modelos

de gestión óptimos para estas terminales, potenciando la relación público-privada.

Por último, en relación con la distribución urbana de mercancías (DUM) o de “última milla”, se pretende potenciar espacios para la disposición de centros de DUM en la planificación de nuevas terminales.

Todas estas actuaciones están valoradas en más de 2 000 M€ a ejecutar en el periodo 2021-2030.

4. Autopistas Ferroviarias

Incluye la definición y puesta a disposición de corredores para servicios de Autopista Ferroviaria.

Está previsto realizar un análisis de gálibos de los principales itinerarios con potencialidad de canalizar servicios de autopista ferroviaria, tanto en ancho estándar como en ancho ibérico.

Una vez finalizados los análisis de gálibos se realizarán las adecuaciones que se determinen en estos análisis para cada uno de los itinerarios. Ya se encuentra operativo el itinerario Madrid-Valencia. Además, ya se ha creado una oficina de Apoyo y Asesoramiento para la puesta en marcha de este tipo de servicios.

El coste estimado de las adecuaciones de los itinerarios para las autopistas ferroviarias asciende a más de 380 M€, a realizar en el periodo 2021-2030.

5. Digitalización

Se aborda la mejora de los procesos técnicos y logísticos y de las transacciones de información que intervienen en el desarrollo de los servicios ferroviarios. Incluye la digitalización y optimización en



procesos de planificación y gestión de capacidad de la infraestructura ferroviaria, en procesos de circulación ferroviaria (identificación, composición y situación del tren) y en procesos logísticos y de transporte intermodal.

Cabe destacar, la habilitación de la plataforma SIMPLE para la integración digital de información en cadenas de suministro donde participa el ferrocarril junto a otros modos de transporte.

Hay previstos casi 17 M€ para estas medidas en el periodo 2021-2023.

6. Ayudas

Se define un sistema de ayudas al sector ferroviario para impulsar la recuperación de los tráficos ferroviarios de mercancías en España.

Se incluyen ayudas a la compra y renovación de material móvil

(vagones y locomotoras) y para la instalación del sistema ERTMS embarcado para la mejora de la interoperabilidad.

Hay previstas también ayudas a inversiones en nuevos cargaderos ferroviarios de titularidad privada o en la mejora de los existentes y sus conexiones con la red ferroviaria, de manera que se promueva la transferencia modal desde la carretera.

También se incluyen las ayudas a la digitalización, por ejemplo, para la implantación de tecnologías para la identificación y localización de material rodante y UTI, para la adaptación al sistema SIMPLE de sistemas e interfaces de comunicación empresariales y para la digitalización y optimización de procesos en nodos ferroviarios.

Por primera vez se han previsto ayudas directas a la explotación de

servicios mediante eco-incentivos, basados en la consecución de un mérito socioambiental, medido como reducción de costes externos referidos tanto a externalidades de tipo social (reducción de congestión, accidentalidad y ruido) como de índole ambiental (reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y contaminantes atmosféricos).

Todas estas ayudas están financiadas por el PRTR, y a finales de abril de 2022 se han publicado las bases reguladoras y la convocatoria correspondiente al ejercicio 2022.

Por otra parte, en la iniciativa se identifican las ayudas para sufragar los cánones de los servicios de mercancías por la utilización de las líneas de la RFIG, y que ya están incluidas en la definición de los cánones realizada por ADIF y ADIF AV en el marco de los respectivos

convenios de financiación con el Estado suscritos en julio de 2021

Todas las ayudas que se prevé otorgar tienen un coste estimado de más de 900 M€ en el período 2021-2025.

Implantación y desarrollo de la Iniciativa

El lanzamiento por parte de Mitma de la iniciativa Mercancías 30 se ha realizado en colaboración con las instituciones competentes y el sector empresarial, con los que se seguirá contando durante todo el proceso de implantación.

Se ha definido un conjunto de indicadores para cada acción establecida en la iniciativa para poder realizar un seguimiento que permita gestionar su implementación, priorizar las acciones de mayor impacto, medir el cumplimiento de los objetivos y sus indicadores

y comunicar los avances a todo el sector, mediante la evaluación periódica del grado de consecución de las metas marcadas y, en caso necesario, la adaptación de las acciones previstas para cumplir los objetivos perseguidos.

Se prevé elaborar un informe de seguimiento anual con la evaluación de estos indicadores, prestando especial atención a la evolución de la cuota modal del transporte ferroviario de mercancías. En principio, y salvo necesidad de actualización global previa, el documento de la iniciativa Mercancías 30 se actualizará de manera completa a mitad del periodo de vigencia, en 2025.

Mitma utilizará los canales habituales (página web y redes sociales) para la divulgación de la información relacionada con la iniciativa, así como para su seguimiento y actualización. ■

