

Las autopistas ferroviarias de Algeciras a Zaragoza y de Levante arrancan en 2023

El sector considera clave estos proyectos para hacer frente a la carencia de conductores de camión

Carlos Asensio MADRID

La autopista ferroviaria que unirá Algeciras con Zaragoza estará en condiciones de empezar a licitar proyectos para adaptarla "en el primer trimestre de 2023", así lo anunció el director ejecutivo de Servicios Logísticos de Adif, Luis Vicente Moreno Espí, en la mesa redonda de la *II Jornada empresarial Transporte Ferroviario: El presente y futuro del transporte ferroviario de mercancías de España* organizada por **elEconomista.es** en colaboración con IE, Acciona, CAF, Cobra, Herbert Smith Freehills, Indra y Thales.

El directivo aseveró que "en el mes de abril todos los proyectos constructivos que son necesarios para adaptar la infraestructura estarán contratados". Por tanto, estarán dentro del plazo previsto para poner en funcionamiento el corredor para dentro de dos años. Asimismo, Moreno Espí anunció que el trayecto de ancho de vía ibérico que une Madrid con Valencia "está en condiciones para ser autopista ferroviaria". Explicó que solamente faltan los vagones "que por lo que sabemos, para el último trimestre de 2023 estarán listos", aseguró.

El sector recibe con los brazos abiertos estos anuncios. Los presentes en el coloquio estuvieron de acuerdo en que es importante el apoyo institucional para poder avanzar en conjunto en el camino hacia la introducción de la intermodalidad en el transporte de mercancías por tierra. En este sentido, Diego Ruigómez García-Valenzuela, director general de Containerships CMA, aseguró que "muchas compañías estamos apostando desde hace muchos años por esto, aunque la cuota de mercado es bajísima, hay que ser optimista. Todos los actores estamos alineados en un objetivo final".

En esa misma línea habló el director general de Marcotran, David Raposo, que aseguró que la apuesta de su compañía por este modelo es clara: "La alineación de todos los agentes hace que las convenciones que tenemos desde hace muchos años cuajen. Es muy importante porque al final es que una empresa como la nuestra lleva 30 años invirtiendo en material ferro-

“

"Muchas compañías estamos apostando por el ferrocarril aunque la cuota de mercado es baja"

Diego Ruigómez García-Valenzuela
Director general de Containerships CMA



"Las autopistas ferroviarias permiten dar más calidad de vida a los conductores de camión"

David Raposo
Director general de Marcotran

"Es un momento muy dulce para el cambio y se está acelerando por la presión de la descarbonización"

Joaquín del Moral Salcedo
Director general de Renfe Mercancías



"El nuevo modelo de transporte de mercancías por ferrocarril es más colaborativo"

Juan Fernández
Presidente de Rail and Truck

"La penetración del ferrocarril es un hecho y no hay vuelta atrás, en eso estamos trabajado todos"

Luis Vicente Moreno Espí
Dir. Ejec. de Servicios Logísticos de Adif



viario, hemos llegado a un punto que hemos tenido que *achatar* material ya amortizado que nunca ha subido a un tren".

También desde las operadoras ferroviarias están alineadas con este cambio de modelo en el transporte de mercancías por tierra combinado. Joaquín del Moral Salcedo, director general de Renfe Mercancías, reiteró que "es un momento muy dulce" para este cambio y aseguró que se está acelerando "por esa presión de reducir la huella de carbono en el transporte, que es necesaria".

La clave marcada por la iniciativa Mercancías 30 es la de elevar la cuota intermodal del transporte ferroviario de mercancías al 10%. Una iniciativa que desde el sector ven

con muy buenos ojos y a través de la cual ven un mar de posibilidades para solventar ciertos problemas a los que les están enfrentando en la actualidad. En este sentido, Juan Fernández, presidente de Rail and Truck, resaltó el ambiente colaborativo que hay entre la administración pública y las empresas de transporte. Además, ejemplificó con el modelo de negocio de su empresa: "Es un modelo que aporta una nueva forma de entender el transporte de mercancías por ferrocarril más colaborativo".

Falta de conductores

A los problemas del encarecimiento de la energía, el aumento del precio de combustibles o la falta de



componentes por los cuellos de botella de la cadena de valor, el sector está en una tesitura en la que no encuentra conductores ni maquinistas para continuar con la actividad.

A tenor de esta problemática, salió de nuevo a colación en el debate la autopista ferroviaria Algeciras-Zaragoza. David Raposo aseguró que el problema con los conductores "va más allá de lo monetario" ya que el personal ahora demanda conciliación y estabilidad. El eje Algeciras-Zaragoza "quitará de la carretera 3.500 camiones con conductores que tienen que hacer trayectos de 1.000 kilómetros" y con esta nueva autopista ferroviaria "podremos lanzar ofertas más locales", aseveró. "Con un puesto de conductor en Zaragoza que comience a las 8 de la mañana para recoger las cajas que llegan y llevarlas al cliente final y dejará el camión en base por la noche y se irá a dormir con su familia, y eso lo haría más atractivo y fomentaría la penetración de la mujer", dijo Raposo.

En el caso de los maquinistas, la situación es algo diferente. Joaquín Moral Salcedo aseguró que el mercado "está tensionado de manera puntual por la reciente liberalización de la parte de viajeros". Al mismo tiempo, el directivo reconoció que el mundo de las mercancías "es menos atractivo" que el de viajeros

porque "el maquinista pasa más tiempo fuera de casa". Pero la conclusión final a la que llegaron tanto desde el sector de transporte de carretera como el ferroviario es que "hay que hacer atractiva la profesión" y reformar los sistemas de formación profesional.

Demanda de ayudas

Algo en lo que también estuvieron de acuerdo los presentes es en que, para que el cambio se produzca y el tren incremente su presencia en el transporte de mercancías por tie-

El sector dice que la intermodalidad en las mercancías es necesaria y no hay vuelta atrás

rra, es importante que haya ayudas "que creen el camino", aseveró Diego Ruigómez García-Valenzuela. El ponente aseguró que "este tipo de material es muy intensivo en capital y ahí puede haber un apoyo de ayudas públicas".

Por su parte, Joaquín Moral Salcedo explicó que el sector ferroviario es "un sector difícil porque tiene ciertas rigideces, el ferrocarril necesita grandes volúmenes de car-

ga y no tanto por las distancias", aseguró. En ese sentido, "cuando hay flujos continuos hay experiencias de éxito en el corto recorrido". Por tanto, si el sector "es capaz de hacer frente a la demanda de los clientes y sortear esas rigideces, el ferrocarril se irá implantando cada vez más. Sumado al necesario incentivo público demandado por la parte privada para que la transición sea más rápida y con garantías.

Lo que está claro es que el transporte de mercancías por vía férrea está presente en la agenda. Como comentó Diego Ruigómez García-Valenzuela: "El ferrocarril, antes era una opción y ahora para muchos clientes es una obligación. Tenemos que ofrecer en nuestra cadena logística el transporte ferroviario".

En esa misma línea habló Luis Vicente Moreno Espi, que aseguró que "esto es así y no hay vuelta atrás y todos estamos trabajando para que sea un hecho real" y coincidió con las palabras de David Raposo, que reiteró que "ahora hay un concepto único de transporte, que tiene diversos segmentos que cada uno debe saber donde debemos posicionarnos".

Por tanto, la conclusión de esta mesa redonda es que el sector está trabajando en su conjunto para que, cada vez más, el ferrocarril penetre en el transporte de mercancías.



Julio Gómez Pomar, presidente del Centro para la Economía del Transporte y Gestión de Infraestructuras en IE Business School.

"Hay un cambio de mentalidad del resto de modos de transporte"

elEconomista.es MADRID

En España el transporte ferroviario de mercancías asume una cuota de mercado mínima cuando su participación debería ser mayor teniendo en cuenta los criterios de eficiencia y sostenibilidad.

Elevar esa participación es un compromiso que están adquiriendo todos los agentes implicados. Por ello, Julio Gómez Pomar, presidente del Centro para la Economía del Transporte y Gestión de Infraestructuras en IE Business School, indicó que "empiezo a ser optimista. Estamos viviendo un momento de transformación en lo que respecta al transporte de mercancías".

En ese sentido, "el compromiso por la descarbonización de la economía en el que están inmersas las instituciones internacionales, los diferentes gobiernos, las empresas y los ciudadanos implica un primer elemento crítico". Por otro lado, las empresas líderes están exigiendo a sus proveedores, y particularmente a los de transporte, "que colaboren para facilitarles sus objetivos de ESG y de reducción de la huella de carbono", resaltó Gómez Pomar.

Además, las conexiones ferroviarias están cada vez más avanzadas. "España no sería España sin la entrada y salida de mercancías por sus puertos", destacó. Por tanto, el tráfico ferroviario es crítico para este avance que se está produciendo.

Eso sí, un aspecto crítico que quiso poner sobre la mesa el presidente del Centro para la Economía del Transporte y Gestión de Infraestructuras en IE Business School es "el cambio de mentalidad de los otros modos de transporte respecto al ferrocarril. Hoy en día las empresas navieras es-

tán mirando al tren, integrando cadenas logísticas, en algunos casos comprando empresas ferroviarias. Asimismo, el transporte por carretera empieza a ver que el ferrocarril es un aliado en el desarrollo de sus negocios y en la relación con sus clientes".

En lo que respecta a las autopistas ferroviarias, Gómez Pomar insistió en que "en España pueden ser la punta de lanza que empuje y haga despegar el transporte ferroviario de mercancías debido a varios motivos".

Por un lado, enfatizó que "la carretera no compete con el ferrocarril en el proceso de las autopistas ferroviarias". Por otro lado, "las navieras se están involucrando en

"Las autopistas ferroviarias pueden ser la punta de lanza que empuje al sector"

este proceso y, en tercer lugar, las autopistas ferroviarias cumplen los objetivos de descongestión y descarbonización de una manera mucho más intensa".

En este nuevo escenario, Gómez Pomar quiso destacar el papel de Adif, ya que "está empujando de una forma decisiva este proceso. Si Adif no estuviera comprometida con los trabajos que hay que llevar a cabo para que las autopistas ferroviarias y las conexiones ferroviarias sean una realidad, nos volvería a faltar una pieza crítica en todo este modelo".

Para concluir, indicó que cree que "durante los próximos años va a ver un despegue y una evolución muy importante".





Rafael Carmona, presidente de la Autoridad Portuaria de Sevilla; Javier Martínez Ojinaga, consejero delegado de CAF; e Isaias Táboas, presidente de Renfe.



Fernando Ortega, director general de Thales España.



Berta Barrero, directora general de Movilidad de Indra.



Concha Santos, presidenta de ANCI.



Visión general del salón en el que se celebró el evento. En el escenario, Isabel Pardo de Vera, secretaria de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.



Adolfo Aguilar, director de estrategia y marketing de Thales España.



Abelardo Carrillo, consejero delegado de Ecorail.



Carlos Huesa, director general de Estrategia y Diversificación de Alsa.



Juan Diego Pedrero, presidente de AEFP.



Guillermo Lorenzo, consejero delegado de Comsa.



Andrés Herbada, consejero delegado de Grupo TCS.



Antonio Pérez Millán, consejero delegado de Combiberia.



Antonio Cendrero, consejero delegado de Arriva.



Alfonso Rodríguez, director general de Pecovasa.



Carmen García, directora de ventas y desarrollo de negocio de Renfe.



Antonio Tuñón, consejero delegado de Lodsina.