



**DIRECCIÓN GENERAL DE POLÍTICAS INTERIORES**  
**DEPARTAMENTO TEMÁTICO B: POLÍTICAS ESTRUCTURALES Y DE**  
**COHESIÓN**

**TRANSPORTES Y TURISMO**

**TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR**  
**CARRETERA: ¿POR QUÉ LOS**  
**TRANSPORTISTAS DE LA UE PREFIEREN**  
**EL CAMIÓN AL TREN?**

**SÍNTESIS**

**Resumen**

El estudio analiza los factores que influyen en la elección del modo de transporte por parte de los transportistas de la Unión y explica por qué a menudo prefieren el transporte por carretera al ferrocarril. Sobre la base de un análisis de las tendencias a largo plazo en el sector del transporte de mercancías, de varios estudios de casos concretos (Alemania, Polonia, Francia, Italia y España) y de una serie de entrevistas con los agentes del sector, el estudio examina los principales factores que determinan la elección del modo de transporte. El último capítulo formula una serie de recomendaciones sobre los elementos esenciales de una estrategia eficaz de fomento de la utilización del ferrocarril, tomando como base la experiencia adquirida en la aplicación de anteriores políticas en este sector.

**IP/B/TRAN/FWC/2010-006/LOT1/C1/SC10**

**2015**

**PE 540.338**

**ES**

Este documento ha sido solicitado por la Comisión de Transportes y Turismo del Parlamento Europeo.

## **AUTORES**

*Steer Davies Gleave* - Francesco Dionori, Lorenzo Casullo, Simon Ellis, Davide Ranghetti, Konrad Bablinski, Christoph Vollath, Carl Soutra

## **ADMINISTRADOR RESPONSABLE**

Marc Thomas  
Departamento Temático: Políticas Estructurales y de Cohesión  
Parlamento Europeo  
B-1047 Bruselas  
E-mail: [poldep-cohesion@europarl.europa.eu](mailto:poldep-cohesion@europarl.europa.eu)

## **ASISTENCIA EDITORIAL**

Adrienn Borka

## **VERSIONES LINGÜÍSTICAS**

Original: EN.

## **SOBRE EL EDITOR**

Para ponerse en contacto con el Departamento Temático o suscribirse a su boletín mensual, sírvase escribir a: [poldep-cohesion@europarl.europa.eu](mailto:poldep-cohesion@europarl.europa.eu)

Manuscrito terminado en marzo de 2015.  
© Unión Europea, 2015.

Este documento está disponible en la siguiente dirección de Internet:  
<http://www.europarl.europa.eu/committees/es/studies.html>

## **CLÁUSULA DE EXENCIÓN DE RESPONSABILIDAD**

Las opiniones que se expresan en este documento son exclusivamente responsabilidad de los autores y no reflejan necesariamente la posición oficial del Parlamento Europeo.

Se autoriza la reproducción y traducción con fines no comerciales, a condición de que se indique la fuente, se informe previamente al editor y se le transmita un ejemplar.

## SÍNTESIS

### TENDENCIAS DEL TRANSPORTE FERROVIARIO Y POR CARRETERA

Por término medio y en valores absolutos, desde el año 2000 el transporte de mercancías por ferrocarril solo ha progresado moderadamente en la UE. En términos relativos, la parte correspondiente al transporte ferroviario de mercancías ha retrocedido en beneficio del transporte por carretera. La tendencia media enmascara disparidades importantes entre los Estados miembros.

Las tendencias a escala nacional dependen de varios factores, en particular de la dimensión de la red ferroviaria, del porcentaje que representa el transporte internacional en el transporte nacional y de la importancia de la competencia de otros modos de transporte (por ejemplo, el transporte fluvial). Los porcentajes correspondientes, respectivamente, al transporte por carretera y al transporte ferroviario varían en gran medida en función de las mercancías transportadas. Las mercancías pesadas a granel (por ejemplo, el carbón) se transportan en su mayor parte por ferrocarril, mientras que las mercancías más ligeras y/o perecederas se transportan por carretera.

### FACTORES QUE CONTRIBUYEN A LA ELECCIÓN MODAL DE LOS TRANSPORTISTAS

Entre las mercancías transportadas casi exclusivamente por ferrocarril y las transportadas en su mayor parte por carretera, que se sitúan en ambos extremos del espectro, numerosos factores relacionados con el microentorno influyen en la elección modal. Las decisiones de los transportistas (los principales agentes de la toma de decisiones en este proceso) dependen de su experiencia anterior, del tipo de mercancías transportadas, de las características del transportista y de los condicionantes distancia/tiempo.

Por otra parte, algunos factores generales y estructurales contribuyen también a los cambios a largo plazo en la participación modal. Entre otros cabe mencionar la relación entre el crecimiento económico y el transporte de mercancías, de tal manera que, por regla general, el transporte por carretera suele reaccionar más rápidamente que el ferrocarril a la evolución de los ciclos económicos. Los cambios en los procesos de producción industrial han tenido una incidencia negativa en el transporte ferroviario; por el contrario, las nuevas formas de transporte intermodal representan un mercado de gran crecimiento para el ferrocarril.

Por lo que se refiere a las preferencias de los transportistas, de los estudios de casos concretos llevados a cabo a escala nacional se deduce que el factor costes desempeña un papel importante en determinados países en los que se considera que el transporte ferroviario es excesivamente caro (Francia, Italia). En términos más generales, todos los estudios de casos concretos dan cuenta de la necesidad de mejorar la calidad y las conexiones de las infraestructuras ferroviarias, especialmente en los que se refiere a los cuellos de botella (Alemania), las capacidades (Italia, Francia) y la fiabilidad (España, Polonia).

Varios estudios han evaluado el potencial de transición de la carretera al ferrocarril o a los servicios intermodales; las estimaciones oscilan entre 1 y 14 puntos porcentuales. Las publicaciones indican asimismo que, a partir del umbral de 200-300 km, el ferrocarril es particularmente competitivo y la probabilidad de una transferencia modal es más elevada. Un porcentaje del 20 % del transporte terrestre total, medido en toneladas/km, parece, a medio plazo, un objetivo global realista para el transporte ferroviario en la Unión.

## **ACTUALES MEDIDAS DIRIGIDAS A LA ELECCIÓN MODAL**

A nivel de la Unión se han introducido varias medidas destinadas a favorecer la transferencia modal de la carretera al ferrocarril. Cabe destacar la Directiva «euroviñeta», que contempla la imposición de gravámenes para la utilización de las infraestructuras de carreteras en función de los costes externos, la reforma del transporte ferroviario mediante la apertura a la competencia de los mercados del transporte de mercancías y la mejora de la interoperabilidad, así como programas de financiación de las inversiones en infraestructuras y operaciones intermodales, como los programas RTE-T y Marco Polo.

Paralelamente, los Estados miembros han aplicado una serie de medidas que incluyen el apoyo financiero directo al desarrollo de las infraestructuras ferroviarias (por ejemplo, ampliando el gálibo para facilitar el paso de trenes más pesados y restableciendo las vías de apartado). No obstante, consideradas en su conjunto, estas medidas nacionales no han tenido una incidencia importante en la transferencia modal. Ello puede achacarse al volumen generalmente limitado de las inversiones en el ferrocarril y el transporte intermodal en comparación con las inversiones efectuadas en las infraestructuras de carreteras, así como a la falta de coordinación de las estrategias del transporte ferroviario a nivel nacional y de la UE. En varios países se han introducido peajes en las carreteras, pero sus efectos en el transporte de mercancías han sido contrarrestados por lo general por otras medidas tendentes a fomentar el recurso al transporte por carretera.

Parece que las medidas más eficaces han sido las que se han focalizado en el transporte intermodal, bien sea mediante subvenciones dirigidas específicamente a los operadores del sector, bien sea mediante acuerdos concretos sobre nodos intermodales estratégicos centrados especialmente en los puertos, como es el caso en Alemania, España o el Reino Unido.

## **ESTRATEGIAS PARA LA MODIFICACIÓN DE LA ELECCIÓN MODAL DE LOS TRANSPORTISTAS**

El análisis llevado a cabo para la elaboración de este estudio sugiere que las estrategias en favor de la transferencia modal pueden tener una incidencia en la elección de los transportistas en la medida en que se focalicen en los principales factores de competitividad del transporte ferroviario. Estas estrategias deben incluir tanto incentivos regulatorios específicos como medidas de fomento de las inversiones en infraestructuras.

Las carencias en la eficacia de las anteriores políticas y las buenas prácticas identificadas por los estudios de casos concretos a escala nacional permiten formular tres conclusiones principales:

- Cabe destacar, ante todo, la importancia capital de una mejor coordinación de las estrategias entre los diferentes niveles administrativos y entre los diversos modos de transporte. Los programas en favor del transporte modal deben evitar los mosaicos de incentivos financieros. Las experiencias extraídas de las diferentes iniciativas aplicadas hasta ahora deben compartirse mejor en el seno del sector. La futura iniciativa Shift2Rail debería contribuir a este fin, centrándose en aquellas soluciones que faciliten la mejora de las capacidades, de la fiabilidad y del ciclo de vida de los sistemas ferroviarios europeos. Igualmente importante es la coordinación de las políticas en materia de transporte por carretera y de transporte ferroviario, dado que todas las medidas que inciden en la competitividad de uno de esos modos de transporte redundan en la competitividad del otro.

- En segundo lugar, es importante que las estrategias de transferencia modal se adapten a las circunstancias específicas en las que se aplican. Por ejemplo, la constatación de que el transporte transfronterizo de largas distancias es más susceptible de pasar de la carretera al ferrocarril tiene su reflejo en la elaboración de las políticas de la UE.
- En tercer lugar, la aplicación de estrategias eficaces requiere una financiación suficiente y estable, tanto por parte de la Unión como de los Estados miembros. En este sentido, el Instrumento de Interconexión para Europa (IIE/CEF) contribuirá ampliamente a la cofinanciación de la red RTE-T y del sistema europeo de gestión del tráfico ferroviario ERTMS. El hecho de que los recursos financieros para el transporte no se asignen de antemano a su utilización específica en el marco del IIE/CEF podría estimular a los promotores de proyectos a competir entre sí para conseguir financiación y demostrar el valor añadido real de cada uno de los proyectos de inversión.