



# El coche se sube al tren

La carretera pierde cuota de mercado en el tráfico de vehículos nuevos mientras el ferrocarril resiste gracias al empuje del transporte marítimo

POR XAVIER GUAL

**E**l ferrocarril es el pariente pobre del transporte. Sin embargo, y pese al desolador panorama en el que parece encallado el tren de mercancías, algunas realidades invitan a no ver la botella completamente vacía. Una de ellas es el automóvil.

España es el segundo mayor fabricante europeo de vehículos, tras Alemania, y el octavo del mundo. La industria española de la automoción es ágil y competitiva. En 2017 se fabricaron aquí 5,4 millones de vehículos, de los que 2,24 millones eran turismos, y de estos se exportaron más del 80%. Casi la mitad se fue por vía marítima y el 40% en camión. La cuota ferroviaria es del 14%, una cifra menor, pero

no despreciable si se compara con el total de mercancías movidas sobre raíles, que apenas llega al 5%. En detalle, de las factorías españolas salieron 773.000 vehículos en 4.169 trenes. Esto supone un punto menos que en 2016, que fue del 15%. Si se compara con 2015, la carretera ha cedido casi tres puntos (del 42,7% al 39,9%) mientras que el mar ha ganado cuatro (hasta el 46%). En cambio, el ferrocarril apenas ha cedido nueve décimas, debido al descenso de la producción y exportación. La razón es que el tren portavehículos vive a expensas del tráfico ferropuerto, su gran valedor. Según datos de la patronal de fabricantes Anfac, uno de cada tres turismos que se exportan por vía marítima llega a los puertos de embarque en

ferrocarril, una tendencia creciente. A esto se suma el hecho de que el automóvil importado también se ha subido al tren, duplicando sus cifras en el último año, que ya suponen el 2% del total de vehículos movidos en los puertos.

“El tren es clave en la operativa de los fabricantes de vehículos”, afirma Arancha Mur, directora del área económica y logística de Anfac. En primer lugar, por su idoneidad para el movimiento de grandes volúmenes (cada convoy puede transportar unos 200 coches). En segundo lugar, por su capacidad para acceder al interior de los puertos, gracias a la progresiva (aunque lenta) mejora de las infraestructuras. “Los fabricantes apuestan por este modo de transporte para exportar los vehículos produ-



cidos y acercarlos a los puertos de salida hacia los 130 destinos internacionales a los que se dirigen los vehículos fabricados en España”, añade Mur, quien asegura que “la apuesta de los fabricantes por el tren es firme”. Dadas sus previsiones de crecimiento de producción en los próximos años, el ferrocarril debería seguir creciendo en cuota y volumen. “Para que esto sea una realidad, tiene que seguir avanzando en eficiencia, es decir, en cumplimiento de plazos y flexibilidad, así como en productividad para lo que es imprescindible aumentar la longitud de los trenes”, asevera Mur.

Para Juan Diego Pedrero, secretario general de la Asociación de Empresas Ferroviarias Privadas (AEFP), “la ventaja del ferrocarril reside en la capacidad para evacuar de las fábricas productoras volúmenes importantes con regularidad y de forma fiable, aprovechando que las plantas automovilísticas cuentan con grandes instalaciones ferroviarias y los puertos están mejorando las infraestructuras de recepción y expedición de vehículos”. Además, la producción española ha ido evolucionando desde sus mercados tradicionales europeos hacia el exterior (Turquía, México, etc.), lo que sin duda contribuye al crecimiento del tráfico marítimo-portuario. Si se añaden los vehículos

importados, el total de unidades transportadas en tren ascendió a 948.723, según datos de la AEFP, lo que arroja una cuota del 34%, que cae al 23% si se consideran todos los vehículos producidos en España y todos los importados sin segmentar (turismos, camiones, vehículos industriales, etc.). “Esta sería la cifra real del sector sobre la actividad total de la automoción, sin contar el segmento de las piezas nuevas y componentes de vehículos”, señala Pedrero.

### EL FERROCARRIL ES COMPETITIVO

Una de las grandes operadoras especializadas en automoción es Autometro, propiedad de FGC y Comsa Rail, que acaba de alcanzar el millón de automóviles en la línea que enlaza la factoría de Seat en Martorell y el puerto de Barcelona, y que ha renovado por tres años más su contrato con la multinacional. El servicio cerró 2017 con 638 trenes y 105.487 vehículos transportados. Hoy, el 58% de los coches de Seat embarcados en Barcelona con destino al exterior llega al puerto en ferrocarril. Además, Cargometro empleó otros 1.937 trenes para el transporte de piezas. “La valoración que dan los clientes al servicio de FGC certifica que a las empresas que confían en nosotros les sale rentable el ferrocarril”, apunta Oriol Juncadella,

**Autometro** ha alcanzado en octubre el millón de vehículos transportados entre la factoría de Martorell y el puerto de Barcelona, desde su puesta en marcha en 2008 / SEAT



**La joint venture** entre Gefco y Bergé, operadores multimodales de referencia en el sector, dará a luz una compañía capaz de mover 1,4 millones de vehículos al año con más de 700 camiones y 100 vagones portavehículos /GEFCO

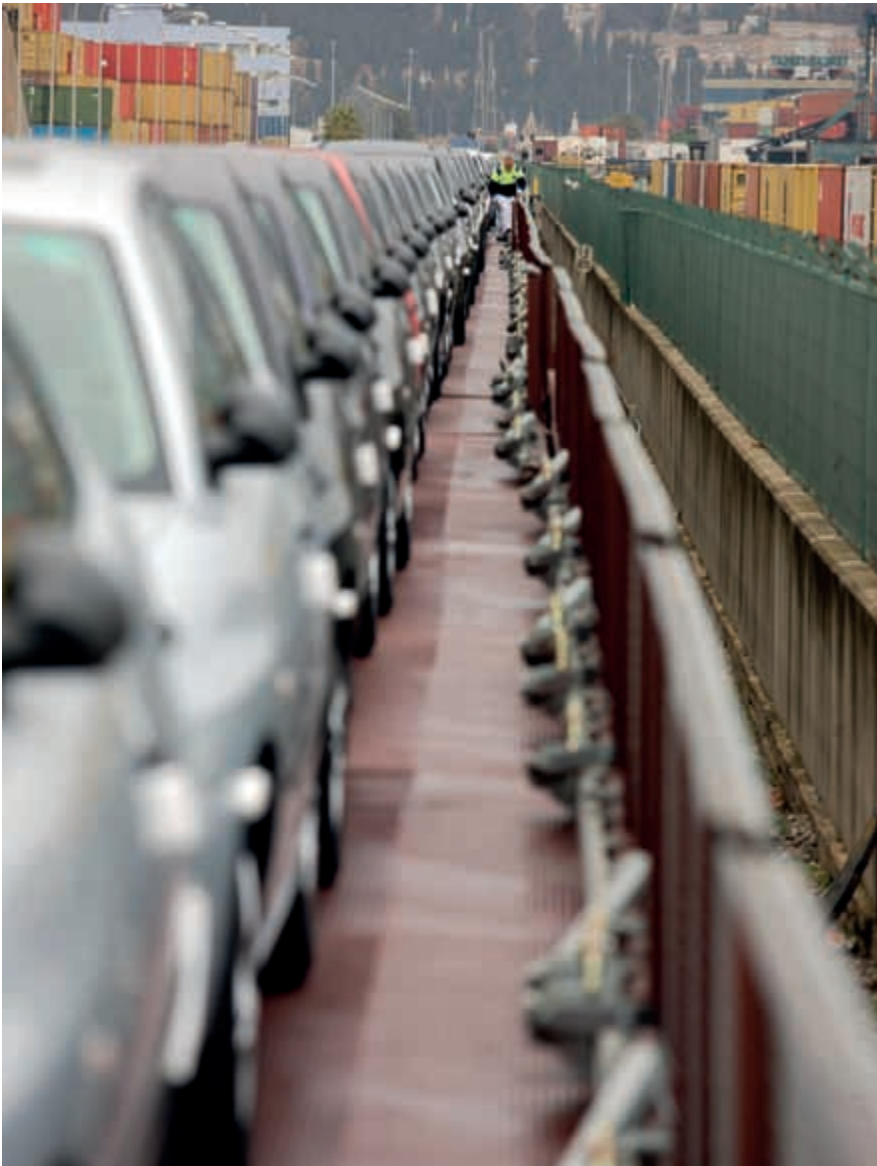
director de FGC Operadora. “El retorno que obtenemos en las encuestas de renovación de nuestra certificación de gestión de la calidad ISO 9001 nos muestra una elevada valoración en aspectos clave para el cliente, como el nivel de cumplimiento y puntualidad, la alta capacidad de reacción ante eventualidades en el servicio y la fluidez en la interlocución”, esgrime.

En Gefco están convencidos de que el ferrocarril es competitivo, aunque con matices. “En España tenemos dos problemas: la falta de conexiones ferroviarias en ciertos puntos de la Península, particularmente los puertos, y la diferencia del ancho de vía respecto a otros países. Así, la eficacia de cualquier modo de

transporte depende sobre todo de las necesidades, características y objetivos del cliente”, explica Lourdes Soto, directora de Logística de Vehículos Terminados en Gefco España. La compañía transportó cerca de 900.000 vehículos el año pasado, de los que un 25% se distribuyó en el mercado interior. “El ferrocarril nos permite mover grandes volúmenes de vehículos en un tiempo relativamente reducido, además de tratarse de un medio de transporte respetuoso con el medio ambiente; mientras que el transporte por carretera nos proporciona la posibilidad de realizar rutas más flexibles y mover volúmenes más reducidos”, puntualiza Soto. Tras la joint venture

entre las unidades de vehículos terminados de Gefco España y Bergé, la alianza resultante ampliará su capacidad y su alcance geográfico para transportar 1,4 millones de coches al año. Por su parte, Bergé movió el año pasado más de 20.000 vehículos por ferrocarril entre sus centros logísticos de Santander y Tarragona hacia Ciempozuelos, fundamentalmente. “Es una pequeña parte puesto que como transportistas estamos especializados en el transporte de vehículos por camión, contando con una flota de más de 400 camiones portavehículos”, apuntan fuentes del grupo, que no dispone de trenes portavehículos en propiedad sino que actualmente los subcontrata a opera-





**El transporte** internacional sigue siendo la gran asignatura pendiente del ferrocarril portavehículos, demasiado dependiente del tráfico ferropuertoario / FBC

doras como Transfesa, Pecovasa y la propia Gefco. “Afortunadamente, la recuperación del mercado y el aumento de las ventas ha propiciado un incremento en el volumen recibido en nuestros centros por ferrocarril en los últimos años”, añaden. En Grupo Sesé, otra de las grandes compañías especializadas en transporte multimodal, vienen apostando por los raíles desde 2017, siendo uno de los pioneros en el transporte de coches desde el puerto de Barcelona a Hungría en ancho europeo. “El ferrocarril ya es un modo de transporte muy establecido en el transporte de vehículos y con la llegada del ancho europeo a España el transporte internacional será cada vez mas presente”, asegura su responsable de marketing, Íñigo Ruiz-Capillas.

El presidente de Setram, Daniel Tarragona, también cree en este modo de transporte. “Efectivamente, el ferrocarril es competitivo, pero debe mejorar su capacidad de reacción ante imprevistos o incrementos en el volumen a transportar. Se está trabajando en mejorar la flexibilidad y el cumplimiento de plazos y horarios para ganar productividad. En cuanto a la evolución futura, creemos que tenderá a incrementarse, sobre todo en cuanto a capacidad con la introducción de trenes más largos, el desarrollo de los grandes corredores europeos y el incremento de vías de ancho UIC”, señala el primer ejecutivo del operador multimodal ubicado en el puerto de Barcelona. En el aspecto de las infraestructuras, Juncadella pone el acento en la mejora de los accesos portuarios, “con medidas que deben ir encaminadas a fomentar e impulsar las inversiones en infraestructuras ferroviarias, especialmente en los accesos a los puertos, para garantizar las capacidades y la competitividad necesarias”.

Sin embargo, la gran asignatura pendiente del tren portavehículos sigue siendo el transporte internacional. A pesar de la importancia de los flujos export/import, los tráficos internacionales por ferrocarril solo crecen marginalmente. Una de las causas es, según Pedrero, que la relación Barcelona-Frontera Francesa se explota en régimen de monopolio tecnológico con muy pocos recursos por parte de Renfe”. Los datos de Seat, en este sentido, son reveladores. Del total de vehículos distribuidos en el mercado interior, el 31% utilizó el tren (frente al 63% del camión y el 6% del buque). En cambio, para el mercado exterior solo el 4% salió en vagones, frente al 47% de la carretera y el 49% del marítimo. Para el representante de las operadoras privadas, “la actividad ferropuertoaria es la que hoy está tirando del sector, pero esto no es suficiente pues gran parte se genera y consume en radios de acción muy cortos. Por tanto, hay que hacer más grande el hinterland para que el tren pueda ser competitivo”.

También hace falta llegar al cliente final, como apunta Ignasi García-Relinchón, gerente del clúster ferroviario Railgrup. “Si queremos que el tren siga siendo competitivo, no solo para el automóvil, también para otros sectores, debemos trazar una estrategia multimodal, multiproducto y multicliente, tal y como nuestro grupo de trabajo defiende y sustenta con pruebas piloto diversas. Hay que implementar el enfoque B2C, para que el tren llegue al cargador final”, argumenta. **✓**