



PLAN DE IMPULSO DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL 2017 - 2023

14 de diciembre de 2017

EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL COMO ELEMENTO CLAVE DE LA ESTRATEGIA LOGÍSTICA DEL PAÍS

FF.CC. MERCANCÍAS TRANSPORTE VIABLE. TRANSPORTE NECESARIO

Aliados de la industria nacional

Desequilibrio del reparto modal

Posicionamiento estratégico de país

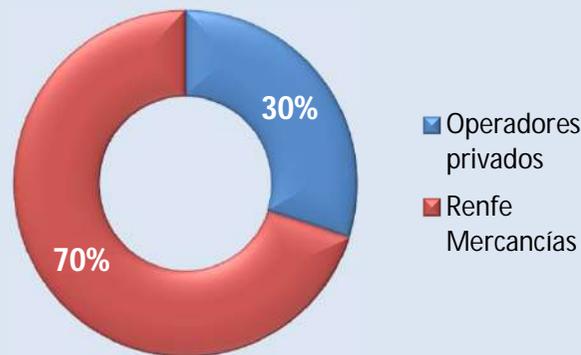
Sostenibilidad medioambiental

Medio de transporte seguro

EL SECTOR DEL TRANSPORTE FERROVIARIO DE MERCANCÍAS EN ESPAÑA

La actividad del sector se reparte entre empresas privadas y el operador público Renfe Mercancías.

Cuota ferroviaria operadores privados - operador público



OPERADOR FERROVIARIO	VOLUMEN DE NEGOCIO
RENFE MERCANCÍAS SME, S.A.	72,7%
COMSA RAIL TRANSPORT, S.A.	9,3%
CONTINENTAL RAIL, S.A.	7,6%
ACCIONA RAIL SERVICES, S.A.	1,1%
TRANSFESA RAIL, S.A.	5,4%
TRACCIÓN RAIL, S.A.	1,4%
LOGITRÉN FERROVIARIA, S.A. (*Datos 2015)	1,7%
FERROVIAL RAILWAY, S.A.	-
TRANSITIA RAIL, S.A.	0,8%

Fuente: Cuentas Anuales 2016

Renfe Mercancías (2016)

Millones toneladas transportadas	Nº medio empleados
18,3	1.394
Nº Locomotoras	Nº Vagones
329	11.451

La mejora de la competitividad del sector y las medidas de promoción al transporte de mercancías deben facilitar el **crecimiento de la cuota modal en los próximos años.**

CUOTA MODAL DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL

En la Unión Europea, la cuota modal del ferrocarril en 2015 ascendió al 17,3%.
La cuota modal en España fue del 5%, sólo por encima de la de Irlanda, Luxemburgo y Grecia.

Y 2015	Road	Rail	Inland waterways	%RAIL
	(million tkm)			
EU-28	1.767.769	399.440	147.152	17,3
Belgium	31.729	7.593	10.426	15,3
Czech Republic	57.200	15.261	33	21,1
Denmark	15.500	2.270	-	12,8
Germany	314.677	112.629	55.315	23,3
Spain	209.390	11.131	-	5,0
France	153.580	34.252	8.506	17,4
Italy	116.820	20.781	-	15,1
Hungary	38.353	10.010	1.824	19,9
Austria	24.436	20.266	1.806	43,6
Poland	260.713	50.603	88	16,2
Portugal	31.835	2.688	-	7,8
Sweden	41.502	20.583	-	33,2
United Kingdom	158.924	21.990	-	12,2

Fuente: Eurostat

NECESIDAD DE MEJORAR LA EFICIENCIA GLOBAL DEL SISTEMA

- 1. Renfe Mercancías: Plan de Gestión 2017-2019**
- 2. Plan de Inversión en Material**
- 3. Búsqueda de Alianza Estratégica**
- 4. Promoción del transporte ferroviario de mercancías**
- 5. Autopistas ferroviarias**

EL PLAN DE GESTIÓN 2017-2019: ESLABÓN IMPRESCINDIBLE PARA ACCEDER A UN FUTURO ESTABLE Y DE CRECIMIENTO SOSTENIDO

EJERCICIO 2017

EBITDA equilibrado

Mejora de la productividad
Reversión de la tendencia actividad comercial
Ingresos extraordinarios

EJERCICIO 2018

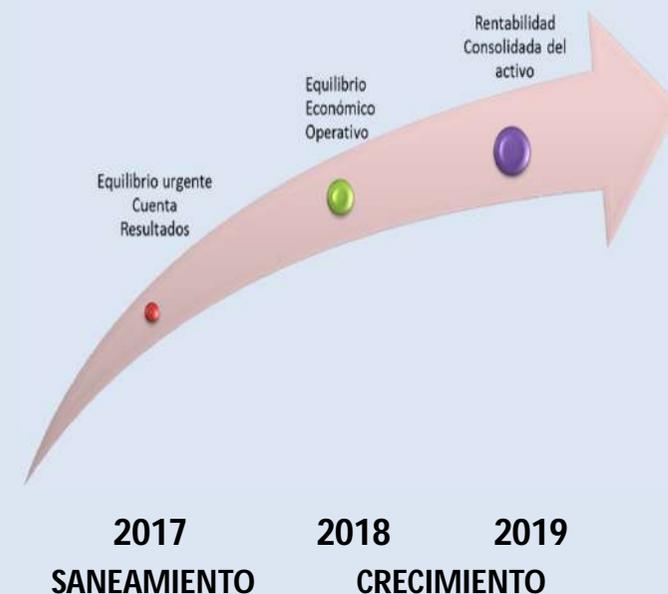
Resultado equilibrado

Nueva estrategia comercial
Reordenación del modelo productivo
Tecnificación de la producción

EJERCICIO 2019

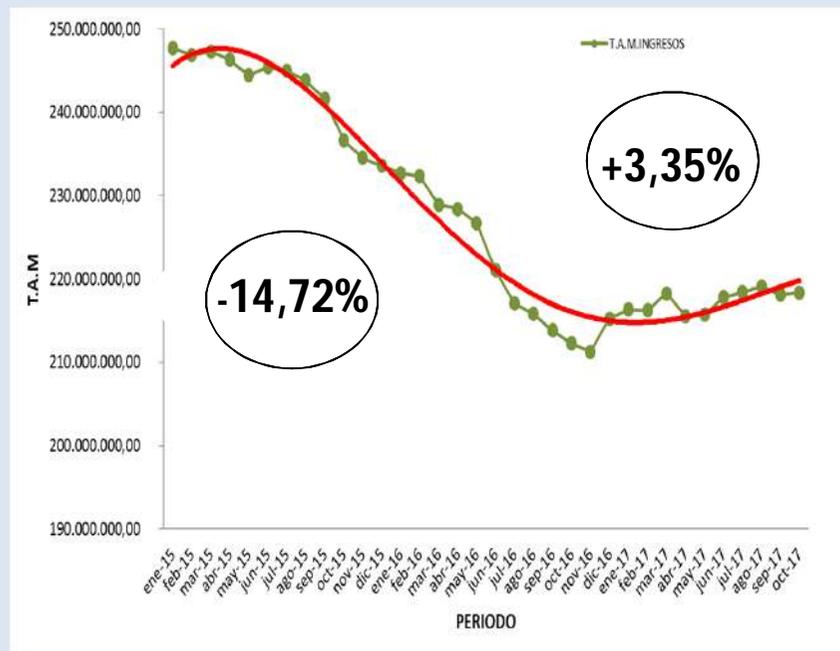
Rentabilidad consolidada del activo

Afianzamiento de las políticas aplicadas
Evitar riesgos de cambio en la tendencia positiva



BALANCE DEL PLAN DE GESTIÓN 2017-2019: ACTIVIDAD COMERCIAL

Evolución ingresos de tráfico (enero 2015-octubre 2017)

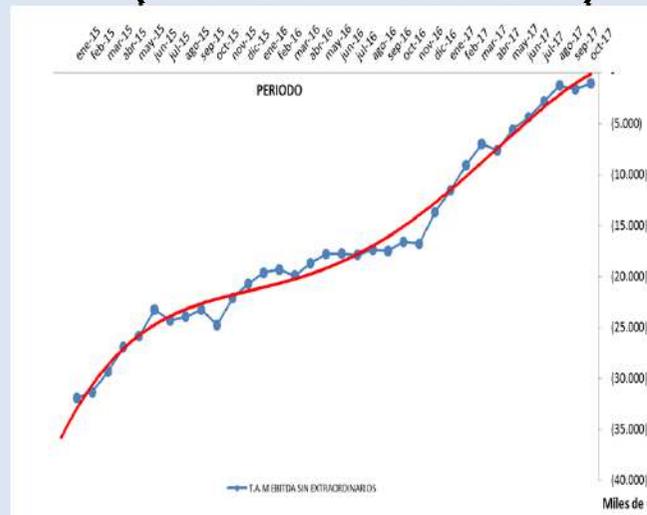


TOTAL ANUAL MÓVIL

Reversión de la tendencia negativa en la evolución de la actividad comercial

BALANCE DEL PLAN DE GESTIÓN 2017-2019: RESULTADOS

Evolución EBITDA (enero 2015-octubre 2017)



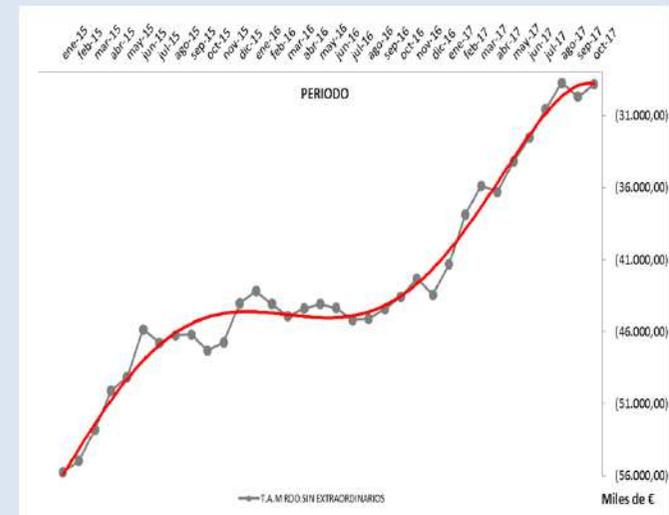
TOTAL ANUAL MÓVIL

2017	2016
-1.593	-14.200

Acumulado a octubre-2017

Variación EBITDA
+ 88,8 %

Evolución RESULTADO (enero 2015-octubre 2017)



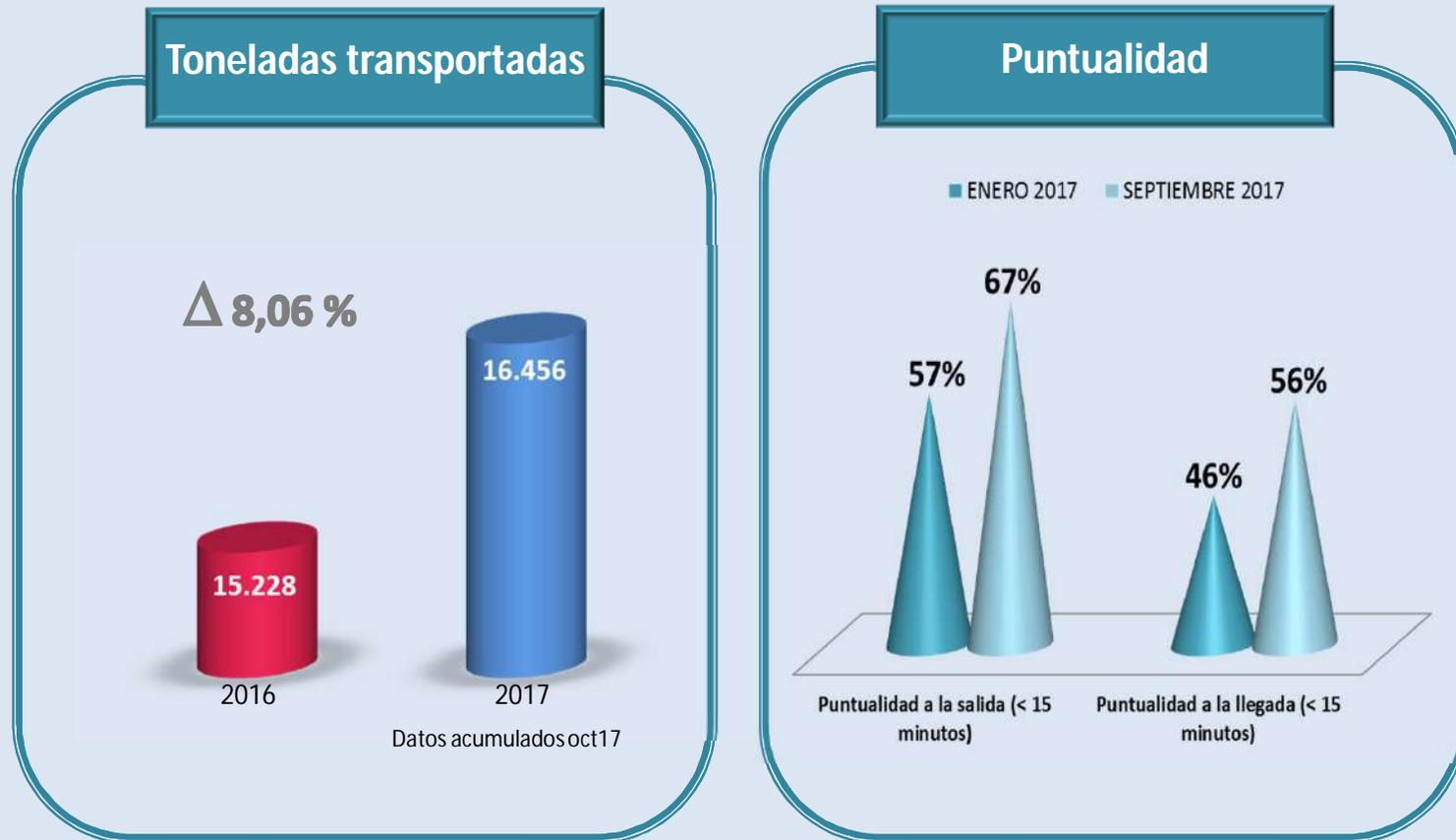
TOTAL ANUAL MÓVIL

2017	2016
-21.992	-35.900

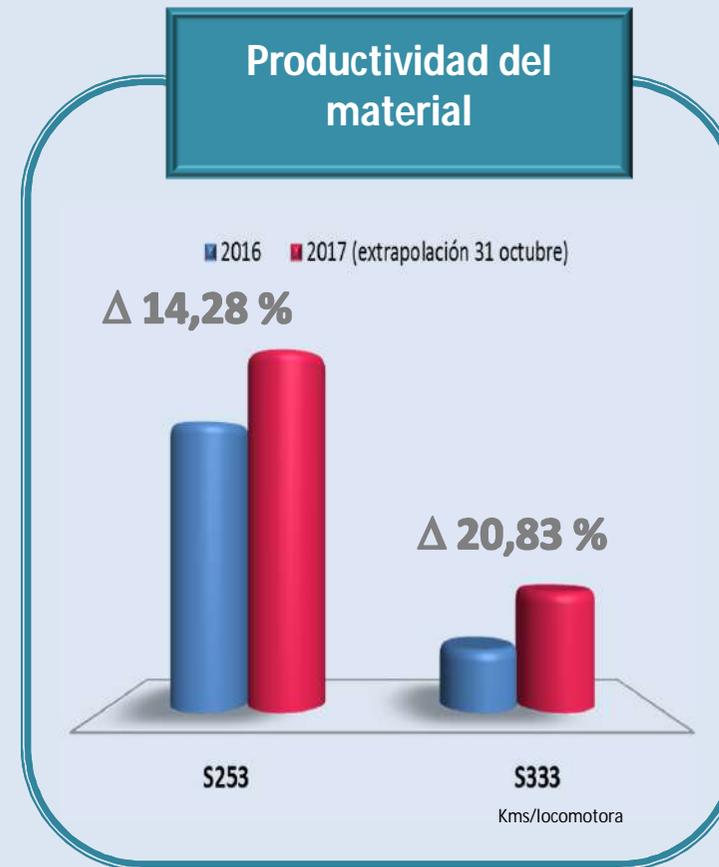
Acumulado a octubre-2017

Variación RESULTADO
+ 38,7 %

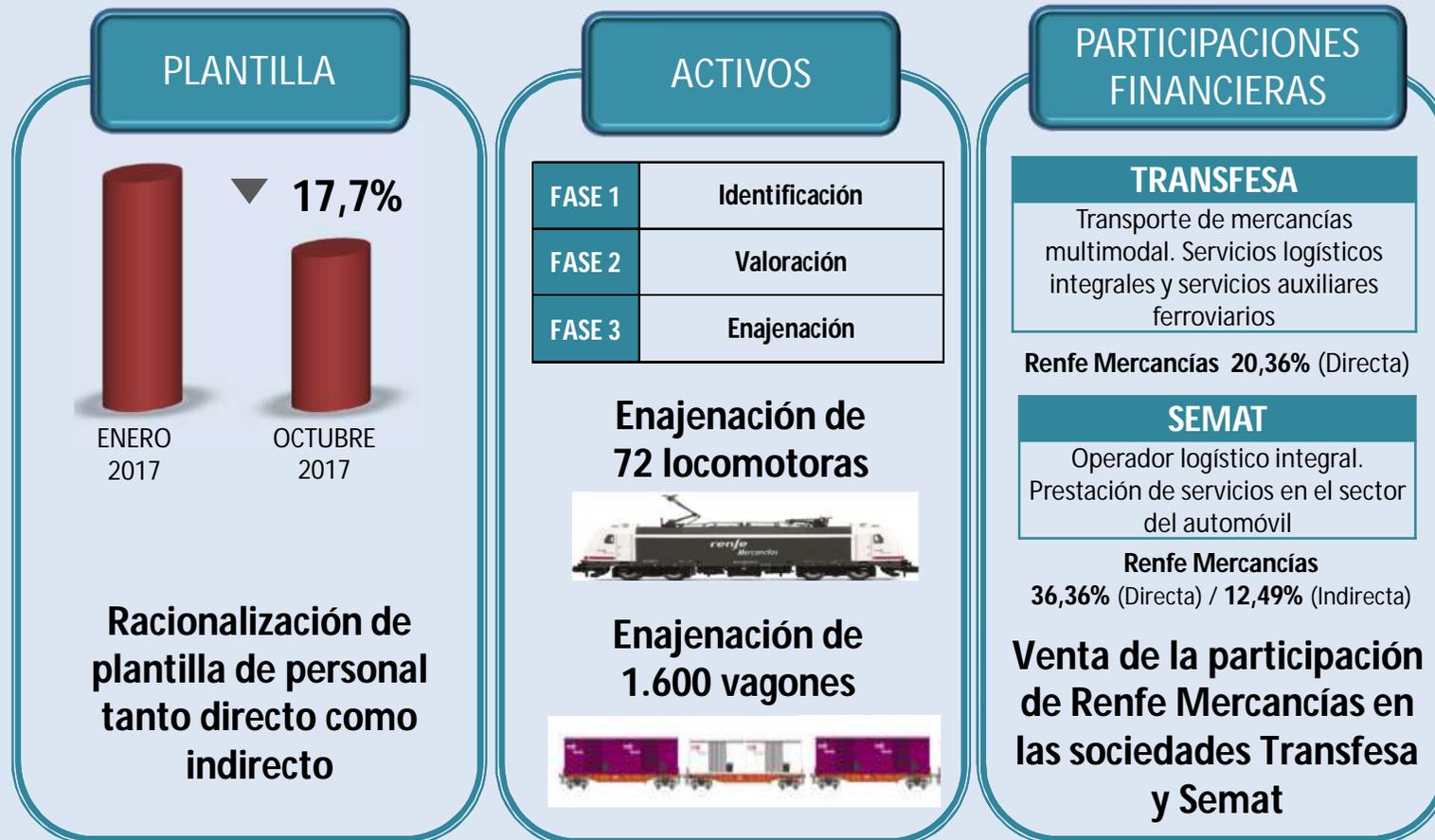
EVOLUCIÓN DE LA CALIDAD DEL SERVICIO Y LA PRODUCCIÓN



EVOLUCIÓN DE LA CALIDAD DEL SERVICIO Y LA PRODUCCIÓN



RENFE MERCANCÍAS: REDIMENSIONAMIENTO DE LA SOCIEDAD



RENFE MERCANCÍAS: UNA OPCIÓN DE FUTURO TRAS LA FASE DE SANEAMIENTO ES NECESARIO ASEGURAR EL FUTURO

FASE DE SANEAMIENTO

- ❖ Acondicionamiento del tamaño
- ❖ Optimización de plantilla
- ❖ Reordenación modelo productivo
- ❖ Mejora de productividad
- ❖ Cambios en estrategia comercial
- ❖ Racionalización de cartera de sociedades participadas

FASE DE CONSTRUCCIÓN DEL FUTURO

- ❖ Nuevo modelo productivo
- ❖ Digitalización de la producción
- ❖ Nueva estrategia de comercialización
- ❖ Ampliación de la oferta
- ❖ Desarrollo de autopistas ferroviarias
- ❖ Expansión internacional
- ❖ Incremento de penetración en puertos
- ❖ Gestión propia en puertos secos y terminales logísticas
- ❖ Intermodalidad
- ❖ Explotación de mercancías por LAV
- ❖ Renovación del parque motor

NECESIDAD DE INVERSIÓN EN MATERIAL

- ❑ Parque activo de material motor de Renfe Mercancías: 329 unidades
- ❑ 72 locomotoras serán enajenadas dentro del Plan de Gestión 2017-2019
- ❑ Vehículos que quedarán disponibles para la explotación:

	Ancho estándar (1.435 mm)	Ancho Ibérico (1.668 mm)	Ancho Métrico (1.000 mm)
Eléctricas	9	131	32
Diésel	1	84	

- ❑ Características de este parque: insuficientes para el desarrollo de la operación



Plan de ampliación del parque de locomotoras

INFRAESTRUCTURAS

**Impulso determinante a las infraestructuras necesarias
para el transporte ferroviario de mercancías**

Corredores europeos

Corredores Red Básica

Red Convencional

Programa Accesibilidad marítimo-terrestre 2017-2021

Plataformas Logísticas

PRESTACIONES Y CARACTERÍSTICAS DEL MATERIAL A INCORPORAR Y CALENDARIO DEL PROCESO

MATERIAL DE TRACCIÓN: FACTOR DETERMINANTE PARA LA COMPETITIVIDAD DE LA OFERTA FERROVIARIA

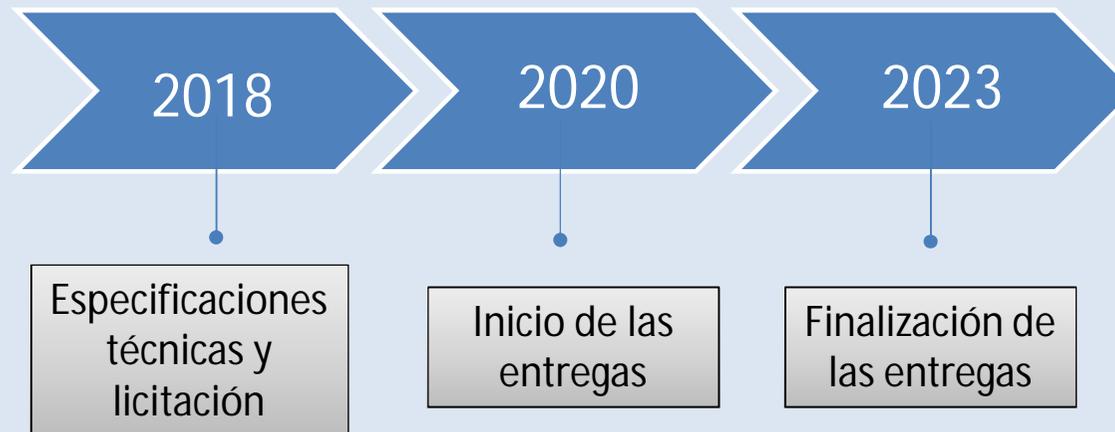
CONDICIONANTES PARA LA NUEVA TECNOLOGÍA DE LA TRACCIÓN

- 1. Extensión del ancho UIC**
- 2. Expansión de la electrificación de la red**
- 3. Orografía de nuestro país**
- 4. Operación en el último tramo del recorrido**
- 5. Combinar la capacidad de arrastre, con prestaciones de adherencia, velocidad, aceleración y otras que respondan a las exigencias comerciales de los clientes.**
- 6. Diferentes sistemas de señalización**
- 7. Capacidad de operar en redes internacionales**

PRESTACIONES Y CARACTERÍSTICAS DEL MATERIAL A INCORPORAR Y CALENDARIO DEL PROCESO

- 30 / 45 NUEVAS LOCOMOTORAS
- INVERSIÓN SUPERIOR A LOS 100 MILLONES DE EUROS
- AL MENOS 15 SERÁN DE TIPOLOGÍA HÍBRIDA

CALENDARIO PARA EL PROCESO DE LICITACIÓN



ESTRATEGIA DE FUTURO DE RENFE MERCANCÍAS: FORTALECIMIENTO EMPRESARIAL CON NUEVOS ALIADOS QUE APORTEN VALOR

- Fortalecimiento empresarial: Crecimiento e internacionalización
- Nuevos aliados que aporten valor
- Exploración de diferentes modelos de alianzas
- Exploración de diferentes aliados potenciales
- En paralelo al Plan de Gestión 2017-2019



LA ALIANZA CON UN SOCIO ESTRATÉGICO COMO CAMINO HACIA LA ESTABILIDAD Y EL CRECIMIENTO

Constitución de **JOINT VENTURE** con aliado(s) seleccionado(s)

Sociedad mixta participada por Renfe Mercancías y socio estratégico

Socio potencial: operador ferroviario, operador logístico o naviera

- **Diversificación del modelo de negocio: operador logístico integral**
- **Mayor facilidad para la internacionalización**
- **Sinergias operativas**
- **Mejor posicionamiento estratégico**
- **Potencial de crecimiento**

PROCESO DE BÚSQUEDA DE SOCIO

PRÓXIMA PUBLICACIÓN DE LICITACIÓN PARA LA BÚSQUEDA DE ALIADO ESTRATÉGICO CON APORTACIÓN DE VALOR

FASE 1

ESTUDIO, ELABORACIÓN DEL PLAN DE NEGOCIO Y ESCENARIOS DE VIABILIDAD

FASE 2

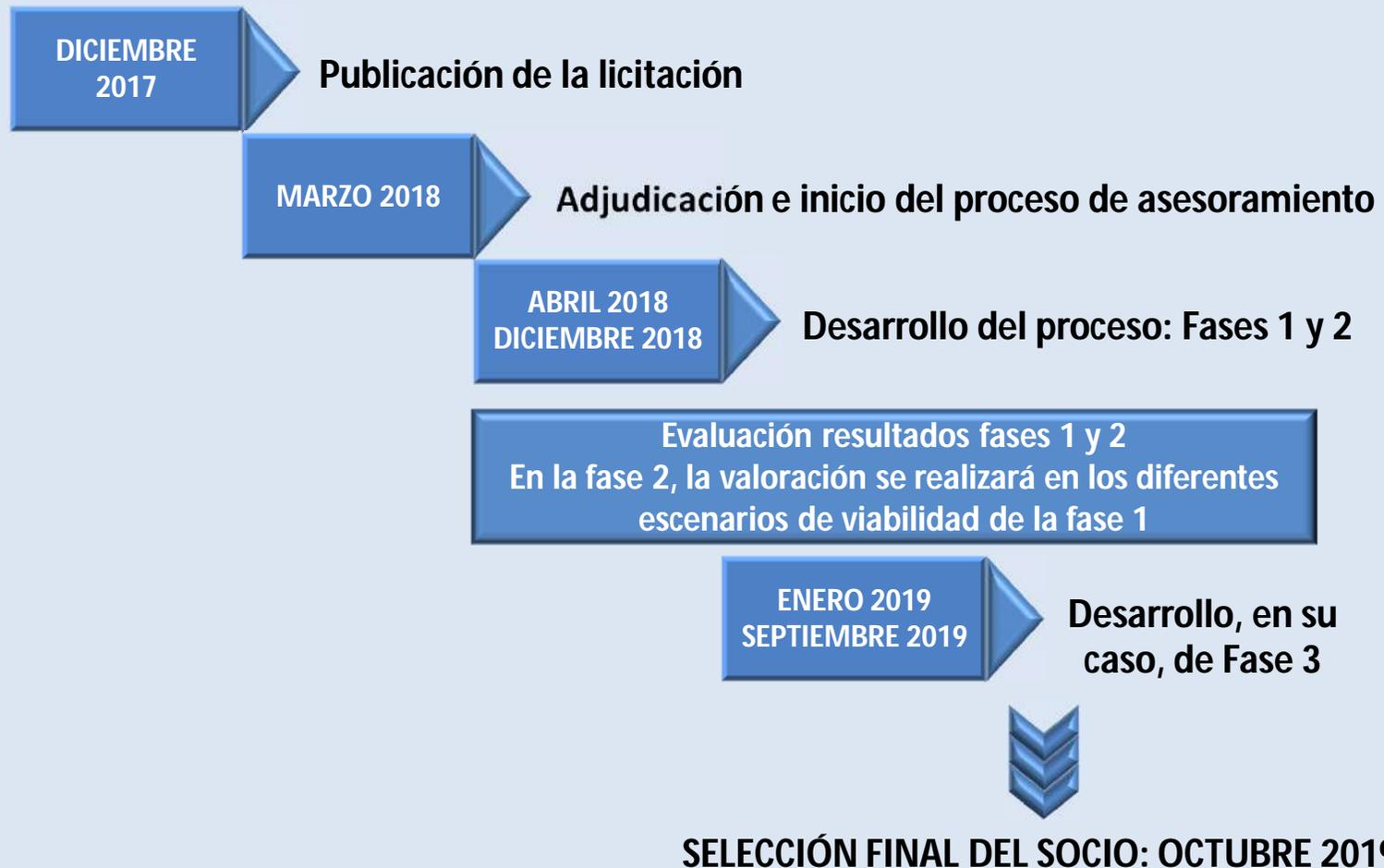
**VALORACIÓN DE MERCADO DEL 100% DE LAS ACCIONES DE RENFE
MERCANCÍAS**

En función de los resultados de las fases 1 y 2 y de los distintos escenarios de viabilidad se accedería, en su caso, a la siguiente fase.

FASE 3

**IDENTIFICACIÓN DE UN ALIADO ESTRATÉGICO
DESARROLLO DEL PROCESO
EJECUCIÓN DE LA OPERACIÓN**

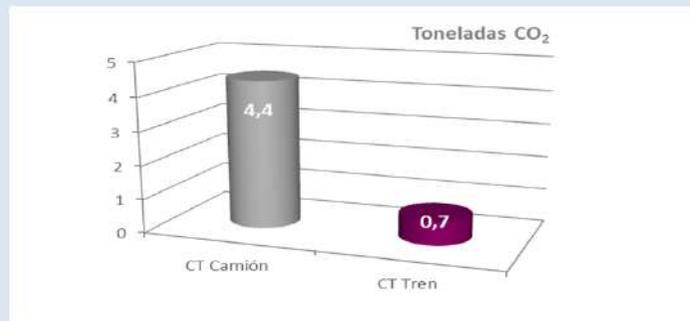
CALENDARIO DEL PROCESO



EL FERROCARRIL: UN MODO DE TRANSPORTE SOSTENIBLE FINANCIACIÓN DE EXTERNALIDADES

Libro Blanco del Transporte

Objetivo cuota ferroviaria: 30% en 2030. 50% en 2050



Emisiones de CO₂ al transportar 100 toneladas de mercancía en el trayecto Madrid – Barcelona. Fuente: www.ecotransit.org

COSTES EXTERNOS EVITADOS
28,37 euros por cada 1.000
toneladas-kilómetro
transportadas

NECESIDAD DE UN SISTEMA DE TRANSPORTE SOSTENIBLE

- Cambio climático
- Accidentes
- Contaminación acústica
- Contaminación atmosférica
- Congestión
- Afección infraestructura
- Procesos aguas arriba-abajo

Ahorro anual de costes
externos del transporte
ferroviario de mercancías

428,97 millones de €

PROPUESTA DE AYUDAS AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL EN ESPAÑA

AYUDAS COMPATIBLES CON LEGISLACIÓN COMUNITARIA

Ayudas por importe del 50% de los costes externos evitados por el ferrocarril de mercancías, con el límite del 30% de los costes totales del sistema.

AYUDAS PARA INCENTIVAR EL USO DEL FERROCARRIL PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

25 millones/año por un periodo de 5 años

- Hasta 2,5 millones de euros: cánones ferroviarios
- Hasta 11,25 millones: empresas ferroviarias
- Hasta 11,25 millones: operadores logísticos intermodales

CARACTERÍSTICAS DE LAS AYUDAS

REQUISITOS PREVIOS

1. Compatibilidad con el Tratado de Funcionamiento la Unión Europea
2. Aprobación por Orden Ministerial
3. Autorización por Consejo de Ministros
4. Convocatoria pública por Resolución del Secretario de Estado

OBJETO Y FINALIDAD

**Reducción de externalidades negativas del transporte de mercancías
Incremento de la cuota modal del ferrocarril**

IMPORTE

**2,25 euros por cada 1.000 toneladas-km
transportadas por ferrocarril**

BENEFICIARIOS

**55% operadores ferroviarios
45% cargadores y operadores logísticos**

EL CONCEPTO DE AUTOPISTA FERROVIARIA



SERVICIOS DE TRANSPORTE FERROVIARIO:

- De tráiler de carretera o semirremolques
- Con vagones especializados
- De calidad, frecuencias diarias de salida y garantía de llegada en hora al destino

PRIMERA FASE: MANIFESTACIONES DE INTERÉS DE DISEÑADORES Y FABRICANTES DE MATERIAL



RESPUESTAS DE LOS FABRICANTES DE MATERIAL:

- 5 propuestas recibidos: CAF, CIVENSSY y Stadler Rail de España, LOHR de Francia y Cargo Beamer de Alemania
- Definen las características técnicas del material
- La documentación recibida será puesta a disposición de los operadores de servicios interesados en segunda Manifestación de Interés

SEGUNDA FASE: MANIFESTACIONES DE INTERÉS DE OPERADORES DE SERVICIOS DE AUTOPISTAS FERROVIARIAS



INFORMACIÓN REQUERIDA AL SECTOR INTERESADO:

- Descripción técnica y comercial de los servicios propuestos
- Ubicación más idónea para las terminales
- Características del material rodante a utilizar
- Previsión de tráfico y naturaleza de las cargas
- Servicios complementarios
- Modelo económico del servicio

Analizadas las respuestas el Ministerio tomará las decisiones oportunas para la implantación de los servicios de AF

CONCLUSIONES



SITUACIÓN DEL SECTOR DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL EN ESPAÑA

- Sector estratégico
- Soporte al tejido industrial nacional
- Complemento a plataforma portuaria peninsular
- Incremento cuota ferroviaria

RENFE MERCANCÍAS: PLAN DE GESTIÓN 2017-2019

- Equilibrio económico de la Sociedad
- Incremento de la eficiencia y de la calidad del servicio
- Fase de crecimiento sostenido
- Futuro estable para el operador público

PLAN DE INVERSIÓN EN MATERIAL

- Nuevos escenarios de infraestructura
- Adecuar las prestaciones del material a la explotación ferroviaria

BÚSQUEDA DE ALIANZA ESTRATÉGICA

- Ampliación del horizonte de Renfe Mercancías
- Complementariedad con otras capacidades logísticas
- Operador integrado, eficiente y competitivo

CONCLUSIONES



PROMOCIÓN DEL TRANSPORTE FERROVIARIO DE MERCANCÍAS

- Ahorros de costes externos
- Compensación con fondos públicos
- Apoyo a la intermodalidad

PRESUPUESTO PLAN DE IMPULSO DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL

- Inversión en material motor (superior a los 100 millones de euros)
- Compensación de cánones ferroviarios (2,5 M€/año)
- Financiación de empresas ferroviarias (11,25 M€/año)
- Financiación de operadores logísticos intermodales (11,25 M€/año)

AUTOPISTAS FERROVIARIAS

- Incremento de cuota del transporte ferroviario de mercancías
- Transporte internacional de mercancías
- Externalidades positivas del ferrocarril
- Ventaja competitiva de la carretera: última milla
- Complementariedad ferrocarril-carretera como elemento clave del sistema



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

Conectados al futuro

www.fomento.es