



I CONGRESO
INTERNACIONAL
SOBRE LA TRAVESÍA
FERROVIARIA POR EL
PIRINEO CENTRAL

Ier CONGRÈS
INTERNATIONAL
SUR LA TRAVERSÉE
FERROVIAIRE DES
PYRÉNÉES CENTRALES

I INTERNATIONAL
CONGRESS
ON THE CENTRAL
PYRENEES RAILWAY
CROSSING

FUTURO DEL TRANSPORTE FERROVIARIO EN EUROPA

JOAQUIN MARTINEZ-VILANOVA

Director General. Veolia Transporte España



Grandes Infraestructuras Europeas - Grandes Infrastructures Européennes - Large European Infrastructures

ZARAGOZA (España), 29/31 Octubre 2008 - SARAGOSE (Espagne), 29/31 Octobre 2008 - ZARAGOZA (Spain), 29/31 October 2008





VEOLIA
TRANSPORT
Cargo

© Veolia Transport 2016. All rights reserved. This document is the property of their respective holders and can be reproduced in any form without their prior written permission.

Veolia Environnement

- **320.000 empleados**
- **Actividades en 77 países**
- **Soluciones a medida de las Administraciones y la Industria**
- **Cuatro actividades:**
 - **Gestion integral del agua**
 - **Medio Ambiente: limpieza urbana, residuos...**
 - **Servicios energeticos**
 - **Transporte de viajeros y mercancías: 5.500 ME**
- **Volumen de negocio 2007 : 32.600 M€**



www.veolia.com

Veolia Cargo

- **Veolia Cargo filial 100% de Veolia Transport**
- **1^{er} operador privado independiente de transporte ferroviario en Europa**
- **Especializado en la logística ferroviaria puerta a puerta**
- **Servicios regionales, nacionales e internacionales. Especialmente trenes completos a larga distancia**
- **Actividades en toda Europa. Filiales en Alemania, Francia y Países Bajos**
- **Reciente adquisición de Rail4Chem**



Descenso cuota mercado transporte ferroviario. Datos

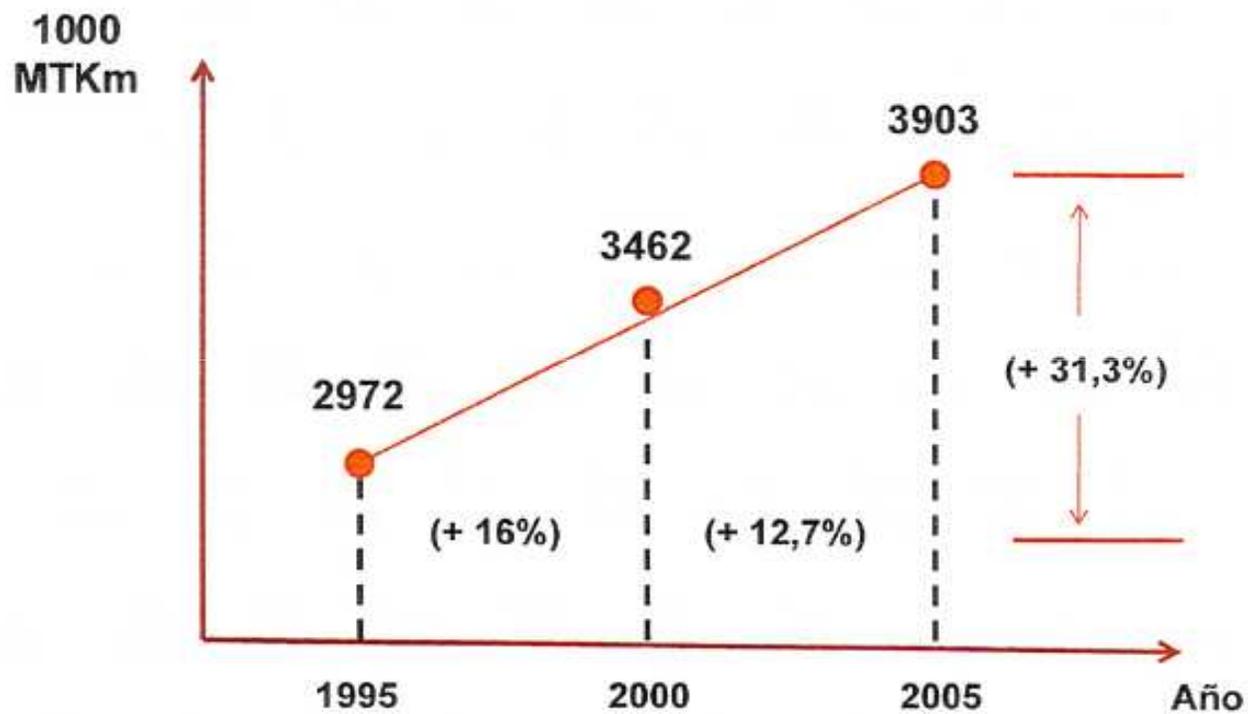
- Transporte mercancías crece en Europa (UE25)
 - 1995-2005 +31,3% (todos modos)
 - Idem +9,2% (Ferrocarril)
- Pérdida significativa cuota de mercado ferrocarril
 - 1990-2005 de 20% a 14%
- En España menos de mitad de cuota UE
- Proyecciones
 - Notable incremento transporte mercancías: 2000-2020, +65%. (Media de estimaciones)
 - Cuota FC 2000 17%
 - 2010 14%
 - 2030 11%
 - (UE. « *Trends to 2030* »)

Los gráficos siguientes proceden del Estudio de la Asociación de Empresas Ferroviarias Privadas, **AEFP**

“Contribución a la potenciación del transporte de mercancías por ferrocarril en España: El papel de los operadores privados”

***Realizado por Andrés López Pita, José Antonio Magdalena y Díaz-Bastién & Truan Abogados.
Abril 2008***

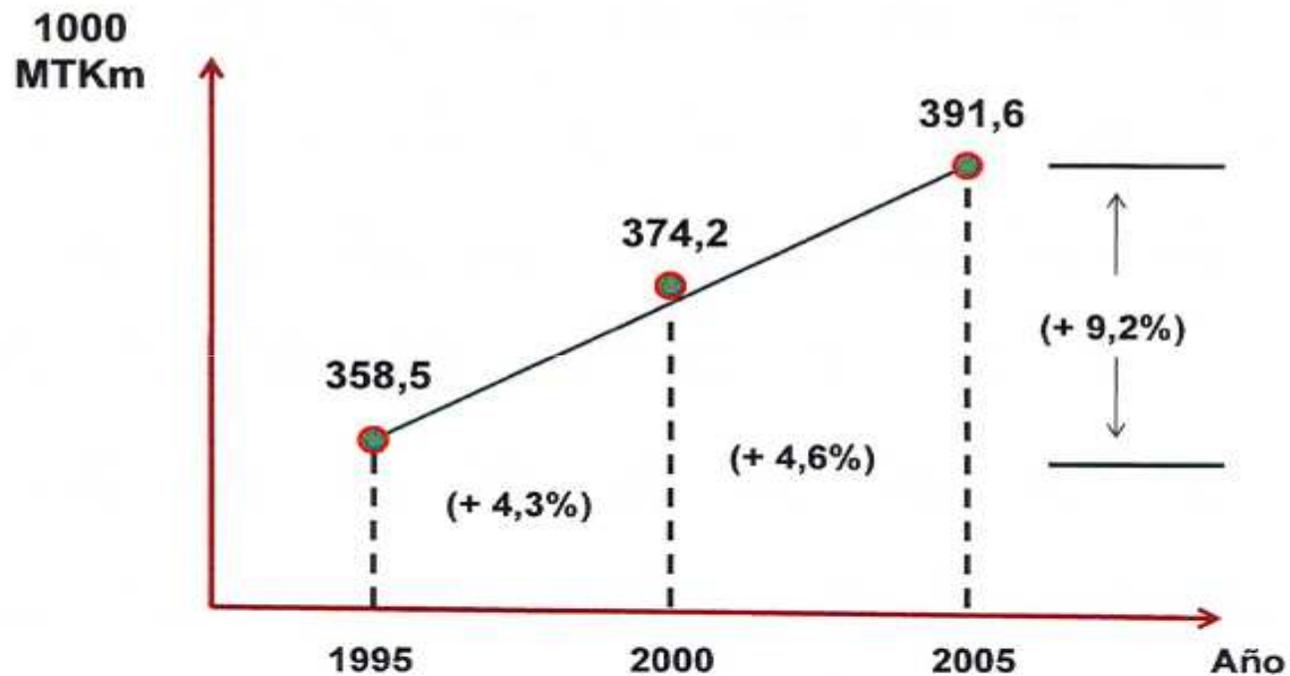
EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS* EN EU-25 EN LA ÚLTIMA DÉCADA (TODOS LOS MODOS)



* Carretera, Ferrocarril, Vía fluvial, Oleoductos, Vía marítima y Avión.

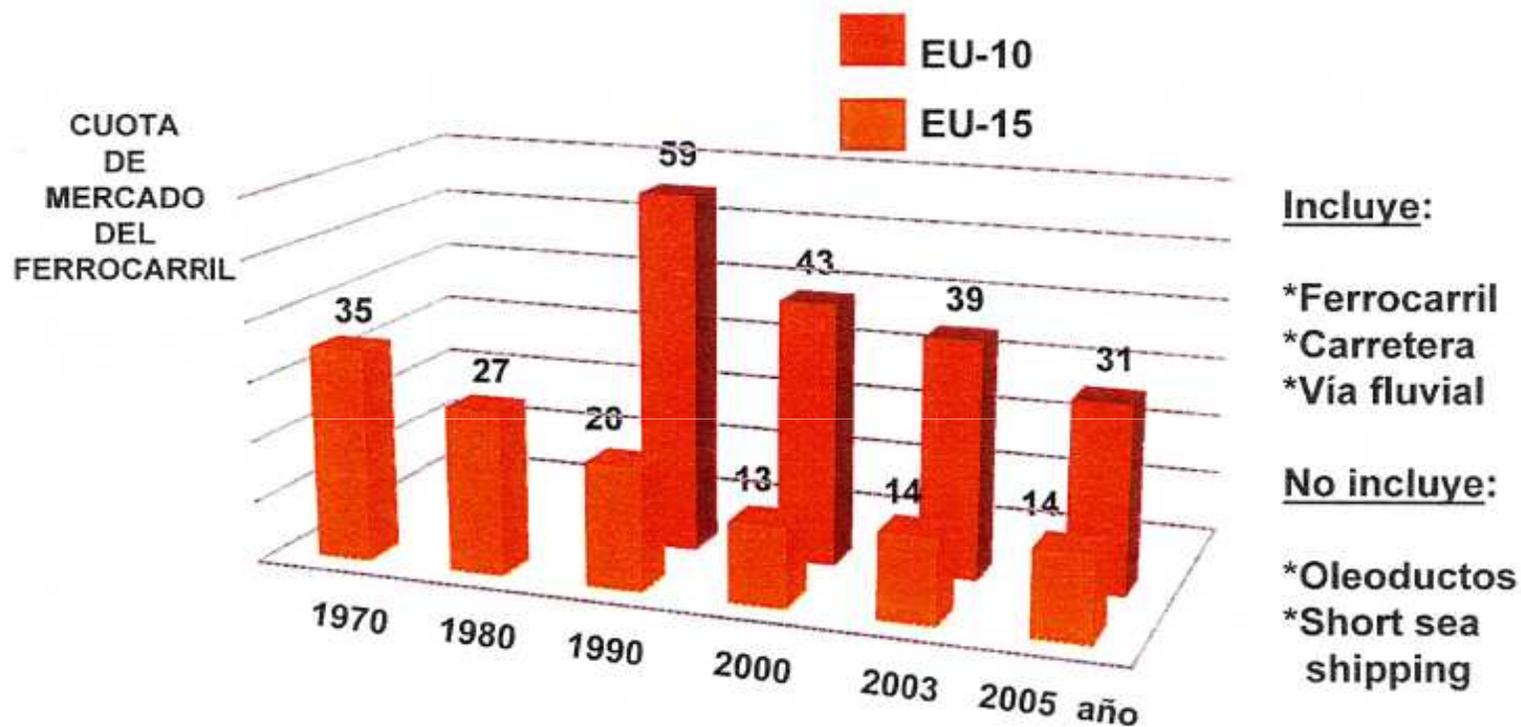
Fuente: Elaboración propia con datos Eurostat (2006)

EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN EU 25 EN LA ÚLTIMA DÉCADA POR FERROCARRIL.



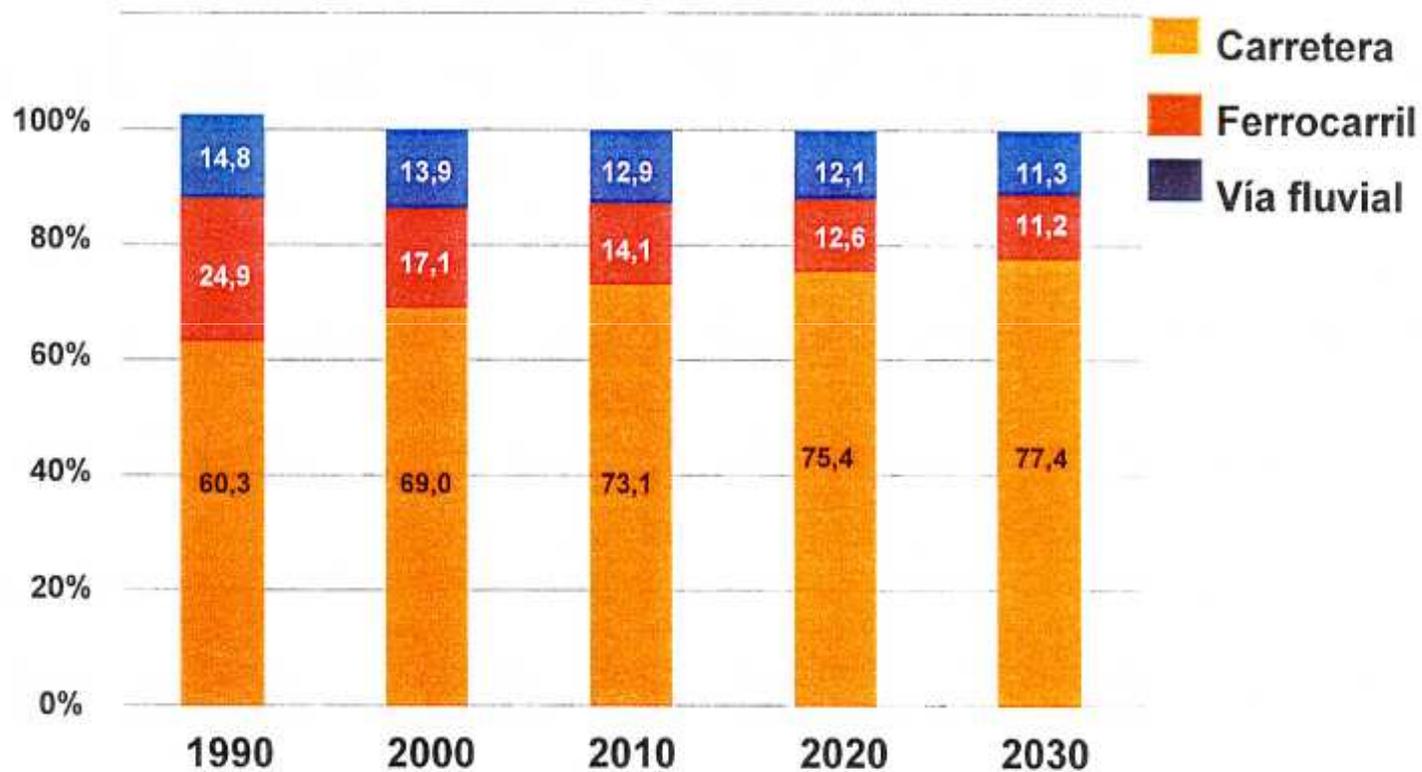
Fuente: Elaboración propia con datos Eurostat (2006)

EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LA CUOTA DE MERCADO DEL FERROCARRIL EN EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS EN LA UNIÓN EUROPEA



Fuente: Eurostat, Mckinsey y elaboración propia

**PREVISIBLE EVOLUCIÓN DE LA CUOTA DE MERCADO DEL FERROCARRIL
EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN LA EU-25 (1990 – 2030)**

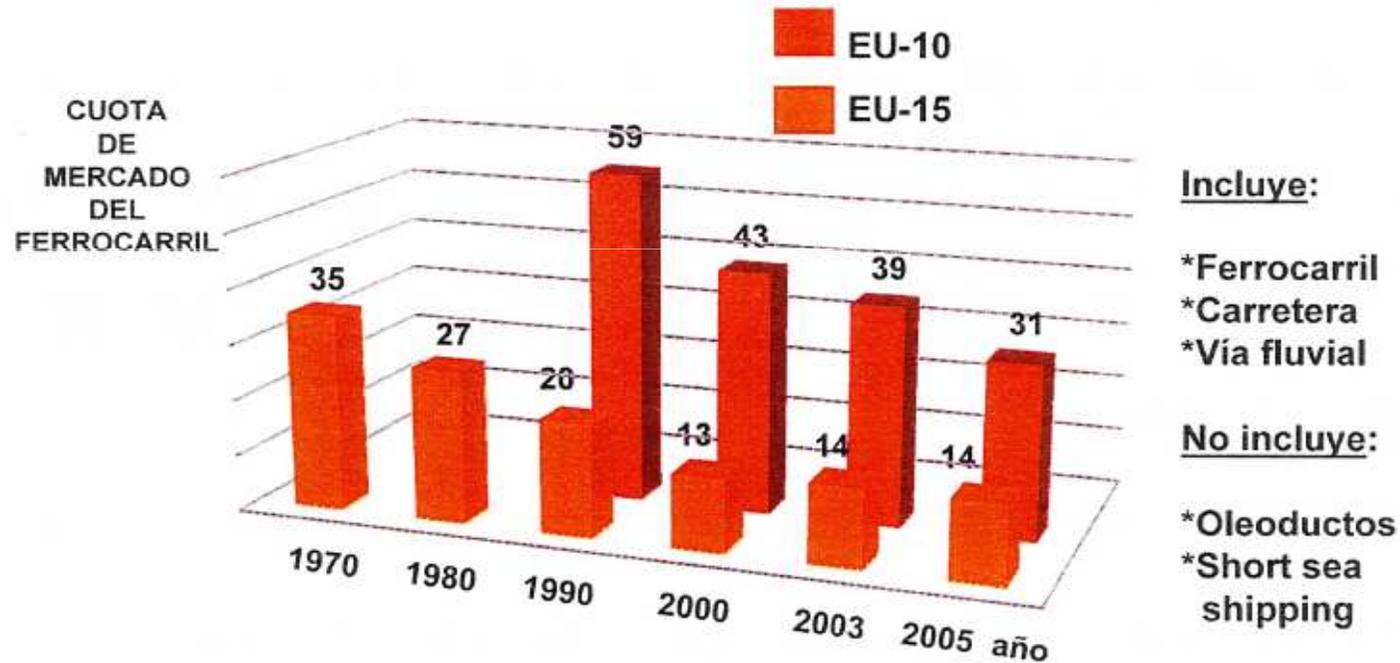


1.6

Fuente: DG Tren. European Energy and Transports. Trends to 2030

Evolución cuota mercado

EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LA CUOTA DE MERCADO DEL FERROCARRIL EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN LA UNIÓN EUROPEA



Fuente: Eurostat, Mckinsey y elaboración propia

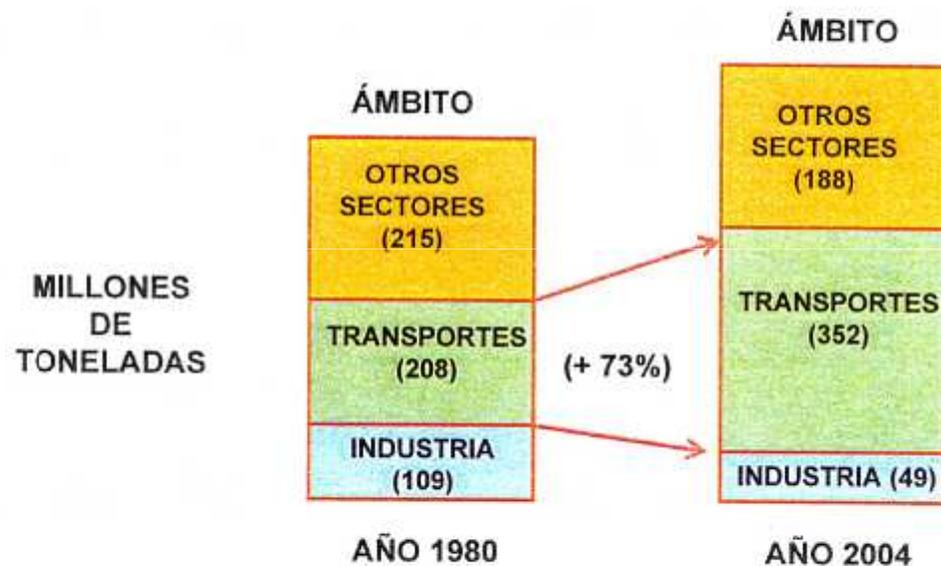
Impactos reducción de cuota del transporte ferroviario en sostenibilidad

- Incremento consumo de petróleo en el transporte (+73% en 1984-2005), mientras reducido en la industria y otros sectores
- La carretera emitirá 900 M Ton de CO2 en 2010. Relación de emisiones ferrocarril / carretera es 1 / 2,7. Utilización transporte combinado reduciría 60% (UIRR)
- Congestión viaria
- Riesgo deslocalización sectores dependientes del transporte ferroviario
- **Objetivos política UE: Transferencia modal de carretera a ferrocarril y mejora de la eficiencia energética de éste**



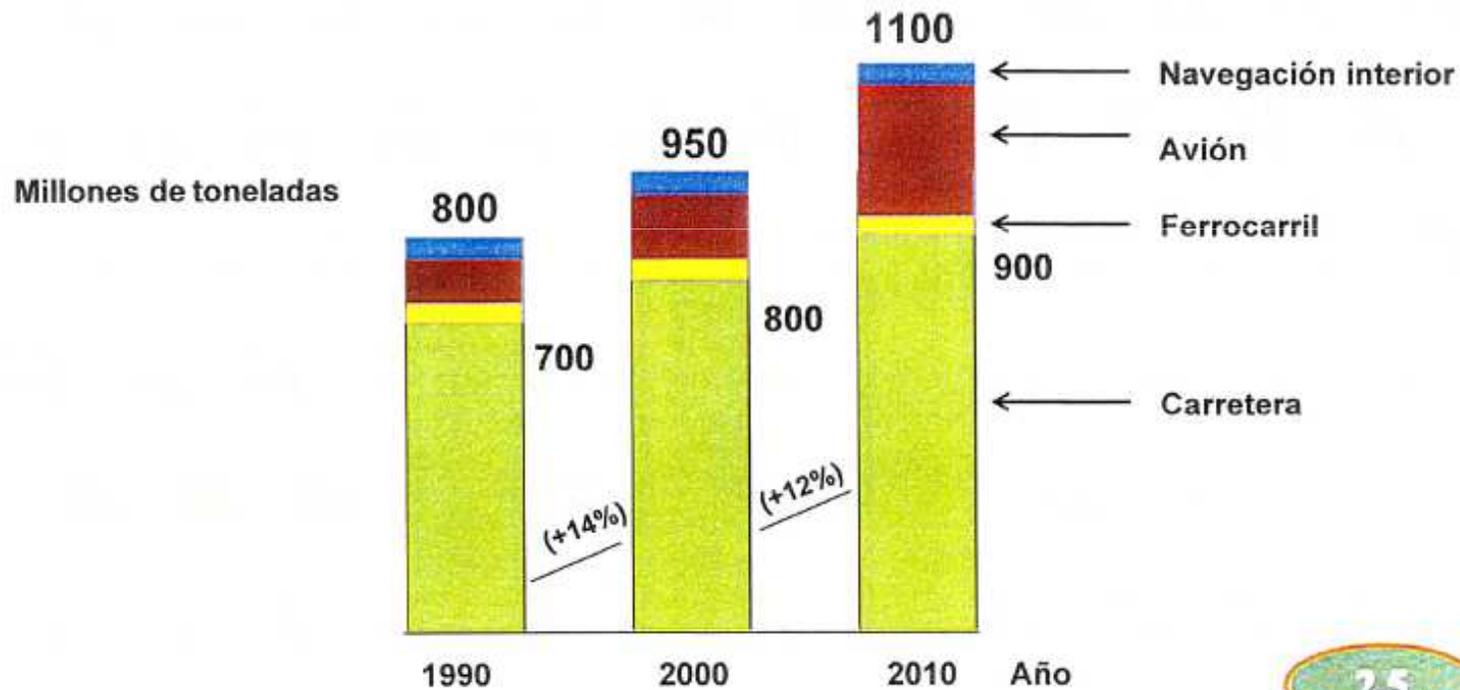
**PRINCIPALES REPERCUSIONES DE LA DISMINUCIÓN DEL FERROCARRIL
EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS A NIVEL EUROPEO
EN LAS ÚLTIMAS DÉCADAS**

**NOTABLE INCREMENTO DEL CONSUMO DE PETROLEO EN EL SECTOR
TRANSPORTES (1980 – 2004) DE LA UNIÓN EUROPEA**



**PRINCIPALES REPERCUSIONES DE LA DISMINUCIÓN DEL FERROCARRIL
EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS A NIVEL EUROPEO
EN LAS ÚLTIMAS DÉCADAS**

**NOTABLE INCREMENTO DE LAS EMISIONES DE CO₂ EN EL SECTOR
TRANSPORTES DE LA UNIÓN EUROPEA**



Fuente: Comisión Europea (2006)

Descenso cuota mercado transporte ferroviario. Causas

- **Infraestructuras** en UE25. 1990-2005
 - Longitud de autopistas +43%
 - Red ferroviaria -8%
- Disminución **fiabilidad**
 - Retrasos más de 24 h pasan de 3% al 10%
- Problemas de **interoperabilidad** y administrativos en fronteras
- Falta **adaptaciones infraestructura**: longitud vías apartado; adelantamientos; cuellos de botella: acceso a puertos, terminales...; posibles líneas dedicadas o con prioridad mercancías
- Lentitud y **limitaciones liberalización**



Medidas UE potenciación transporte ferroviario mercancías

- Infraestructura: Redes **TEN-T**. Integra la Red Transeuropea de Transporte Ferroviario de Mercancías
- Aumento velocidad
- Control gestión, señalización, seguridad: **ERTMS**
- Utilización mixta líneas A.V, y/o **Prioridad mercancías** en corredores (posibilitada por desarrollo A.V.)
- Comisión propondrá una definición jurídica del « **corredor orientado al transporte de mercancías** » que establecerá las normas »
« Hacia un red ferroviaria con prioridad para las mercancías » COM (2007) 608
- **Liberalización**

Transporte mercancías. Análisis DAFO

Fuente: « *Hacia una red ferroviaria con prioridad para las mercancías* »
COM(2007) 608, Anexo

- **Oportunidades**

- Aumento demanda transporte, especialmente contenedores
- Id. distancia transporte, por ampliación UE
- Id. congestión red viaria
- Id. Red ferroviaria (A.V.)
- Preocupación energética y medioambiental
- Nuevos operadores

- **Debilidades**

- Infraestructura compartida con transporte viajeros
- Baja productividad
- Necesidad inversiones importantes
- Dificultad en transporte puerta a puerta
- Escasa cultura Cliente
- Insuficiencia interoperabilidad
- Falta integración en cadena logística (Terminales...)

Elementos liberalización ferroviaria

- **Apertura del mercado. Fin monopolios**
- **Separación infraestructura y operación**
- **Normas sobre condiciones acceso Operadores**
- **Constitución de un Regulador**
- **Tiene dimensión comunitaria**
- **No implica privatización (como ha sido en Reino Unido)**
- **Diferente grado en los Estados**
 - **Desarrollo legislativo**
 - **Aplicación práctica**

El modelo liberalizador español

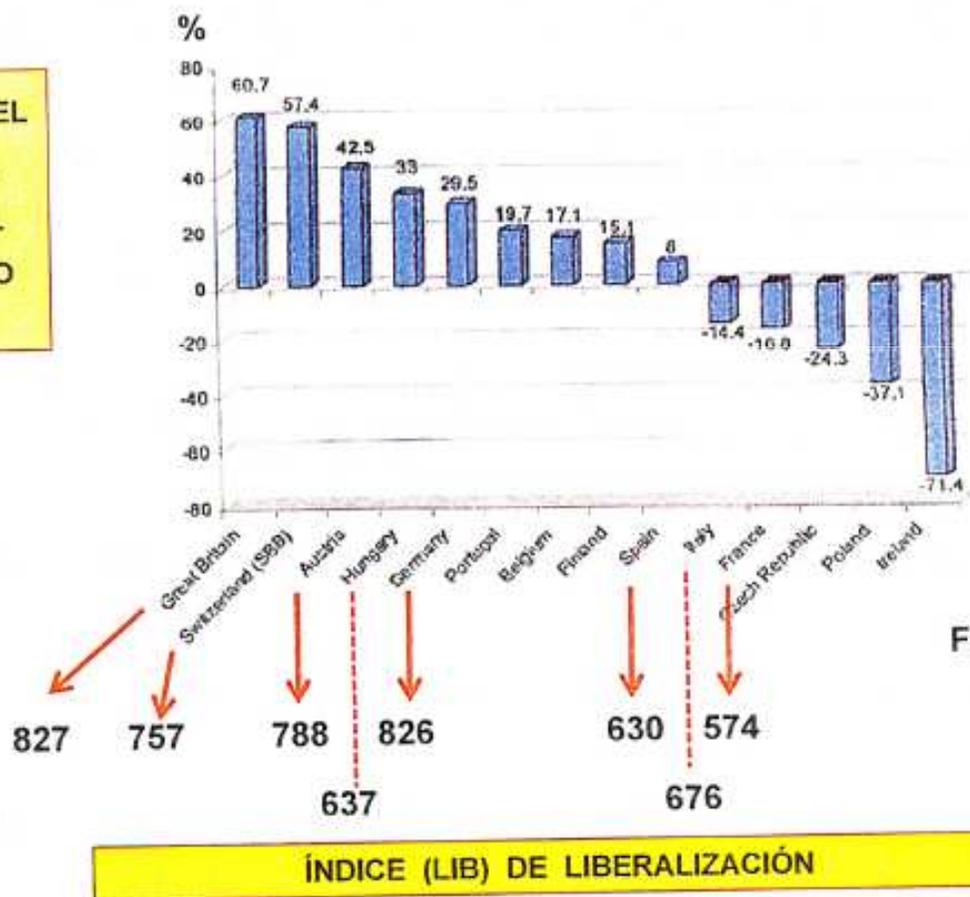
- **Ley del Sector Ferroviario 39/03. En vigor en 2005**
- **Completado el desarrollo normativo**
- **Incluida en PEIT. Expectativa ante el próximo Plan Sectorial**
- **Mercancías liberalizadas. Pospuesta en Pasajeros (Disp. Transit. Ley SF)**
- **Condiciones acceso: Licencia, Certificado Seguridad y surco**
- **Posición Asociación Empresas Ferroviarias Privadas (AEFP)**
 - **Problemas prácticos en homologaciones Material**
 - **Problemas contratación y formación personal especializado**
 - **Falta participación en Regulador**

La liberalización contribuye a recuperar el transporte ferroviario (I)

- Así ha sido en telecom, aviación, handling...
- Todas han producido
 - Incremento de demanda
 - Mayor elección de precios y productos: satisfacción clientes
 - Incentivo suplementario al Operador público
- Balance 1994-2005. Incrementos notables en los países más liberalizados
 - Gran Bretaña +70%
 - Alemania +34%
 - Correlación entre Índice LIB y crecimiento mercancías

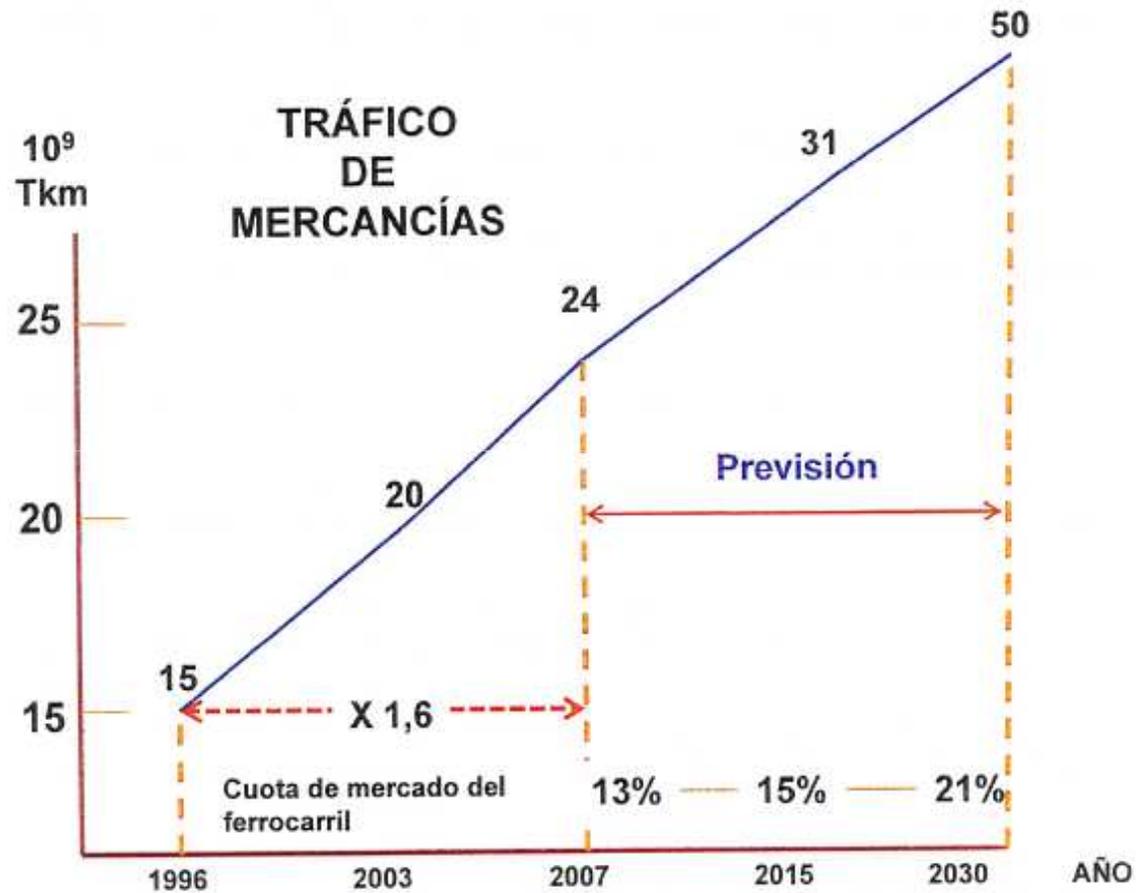
¿SE HA INCREMENTADO EL TRÁFICO POR FERROCARRIL?

INCREMENTO DEL TRÁFICO POR FERROCARRIL EN EL PERÍODO (1996 – 2006)



Fuente: ATOC (2007) y elaboración propia

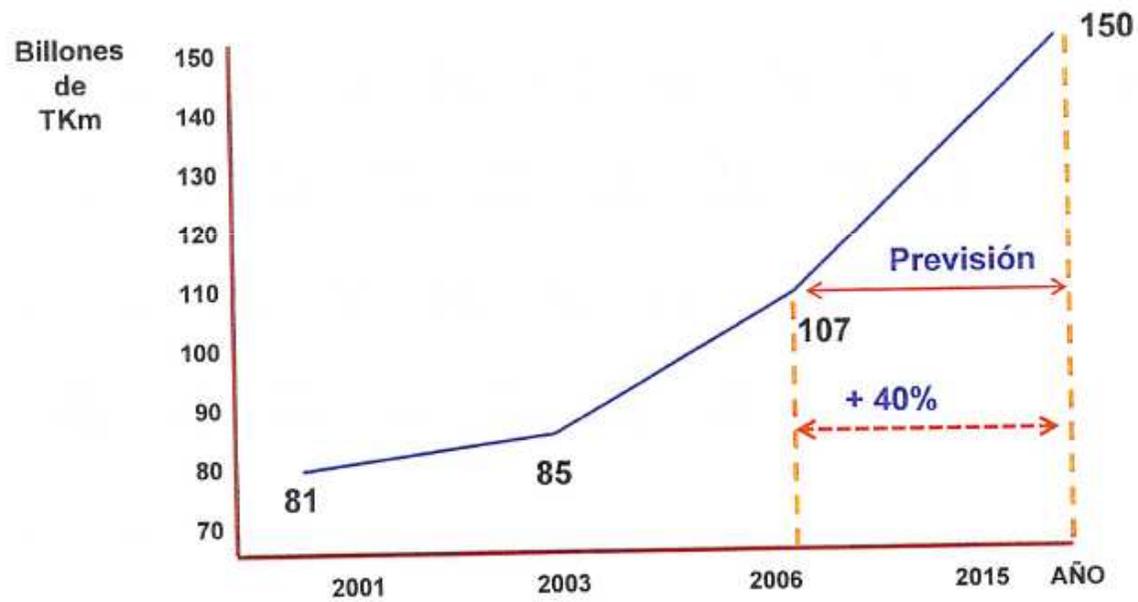
EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL EN EL REINO UNIDO



Fuente: Elaboración propia con datos Rail Freight (2007)

EFFECTOS DE LA LIBERALIZACIÓN RESPECTO AL TRÁFICO DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL

PREVISIBLE EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL EN ALEMANIA

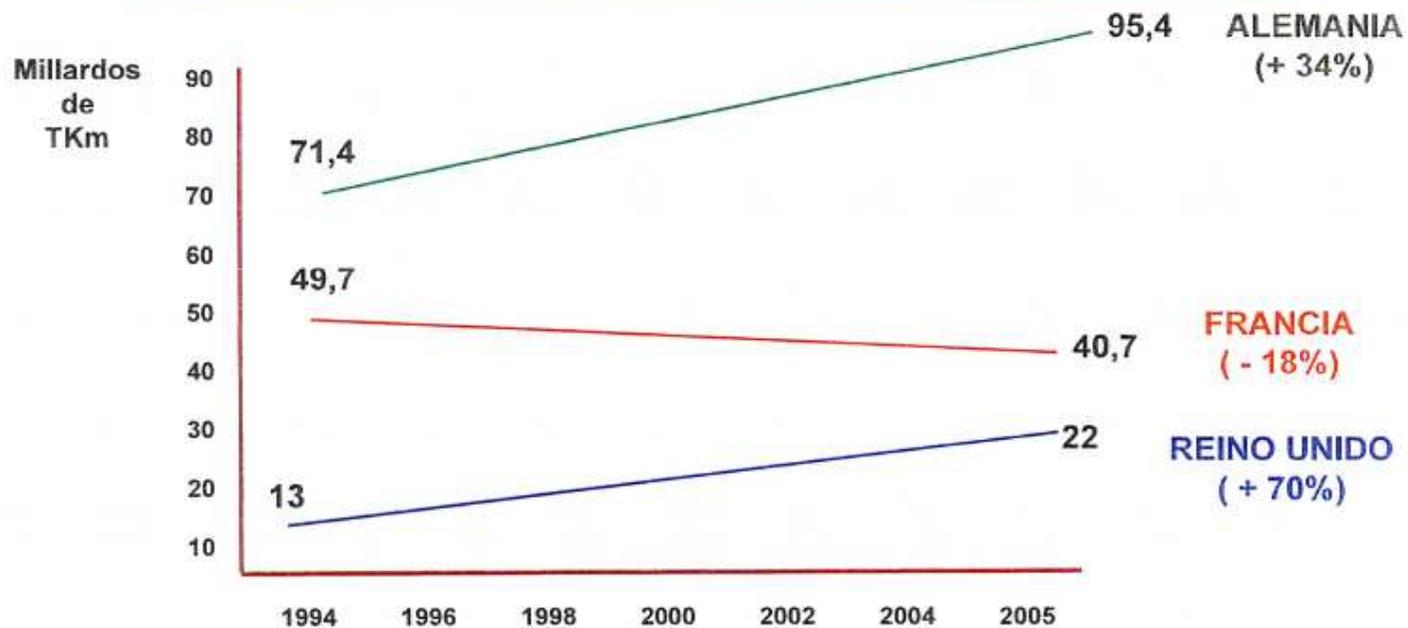


Fuente: Elaboración propia con datos de W. Bohrer (2007)

EFFECTOS DE LA LIBERALIZACIÓN RESPECTO AL TRÁFICO DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL

¿SE HA INCREMENTADO EL TRÁFICO POR FERROCARRIL?

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL EN EL PERÍODO 1994 - 2005



Fuente: Elaboración propia con datos DB

« ... nunca antes se habían recorrido tantos kilómetros. Esta competencia beneficia al ferrocarril y creemos que no sólo en el caso de Alemania. El ferrocarril ha logrado conquistar cuota de mercado tanto en el transporte de mercancías como en el de viajeros »

**Hartmut Mehdorn
Presidente de Deutsche Bahn AG**

**« Die Bahn: Competition Report 2005 »
IBM Business Consulting Services**

Gracias por su atención



www.veolia-cargo.com