

Análisis del Informe sobre la consulta a los usuarios y representantes de usuarios de los servicios de transporte ferroviario de mercancías realizado por la CNMC

La consulta de la CNMC es un cuestionario bienal dirigido a empresas ferroviarias y a representantes de los usuarios para evaluar la calidad, condiciones de acceso y funcionamiento del transporte ferroviario de mercancías en España. En la edición analizada respondieron 13 de 13 empresas ferroviarias de mercancías (100%) y 14 de 18 representantes de usuarios (78%), complementándose además con mesas de trabajo presenciales con el sector.

Análisis del informe CNMC sobre la consulta a usuarios y representantes de usuarios del transporte ferroviario de mercancías

La CNMC realiza esta consulta de forma bienal mediante un cuestionario dirigido a empresas ferroviarias y a representantes de los usuarios, con el objetivo de evaluar la calidad del servicio, las condiciones de acceso y el funcionamiento del transporte ferroviario de mercancías en España. En la edición analizada respondieron 13 de 13 empresas ferroviarias de mercancías (100%) y 14 de 18 representantes de usuarios (78%)

A las empresas ferroviarias de mercancías se realizaron 39 preguntas sobre: la competitividad del modo ferroviario, las obras en la red, el acceso al mercado internacional, el material rodante, la red ferroviaria, las instalaciones de servicio privadas y portuarias, y las Relaciones con la Administración.

La percepción del sector sobre mercancías ferroviarias, en cuatro cuestiones el porcentaje de respuestas de insatisfacción es superior al de satisfacción/conformidad empeora respecto a 2023, especialmente en:

- **Competitividad del modo ferroviario frente a la carretera**
- **Obras en la red**
- **Acceso al mercado internacional**
- **Acceso a las instalaciones de servicio de ADIF (gestionadas a riesgo y ventura por terceros).**

Las que concitan mayor satisfacción/conformidad son el acceso a las instalaciones de servicio privadas (72%) y portuarias (65%). Ahora bien, en todos los bloques el porcentaje de satisfecho/conforme se ha reducido respecto de la encuesta de 2023, salvo en el de acceso al material rodante, que ha mejorado del 47% al 54%.

Especialmente negativa es la percepción de las empresas de la competitividad del modo ferroviario para el transporte de mercancías (el 83% está insatisfecho con este aspecto), la gestión de las restricciones de capacidad (83%), el coste de los vagones (82%) y el acceso al mercado internacional (82%). La consulta realizada a las empresas ferroviarias de mercancías constó de 39 preguntas sobre: competitividad del modo ferroviario, obras en la red, y acceso al mercado internacional, al material rodante, a la red ferroviaria y a las instalaciones de servicio.

La consulta que se realizó a los representantes de usuarios del transporte de mercancías constó de 32 preguntas sobre varios aspectos generales del sector (incluida la competitividad del modo ferroviario), los servicios prestados por las empresas de transporte y el acceso a las instalaciones de servicio.

En todos esos bloques el porcentaje de insatisfechos es mayor, o mucho mayor, que el de satisfechos/conformes, salvo en el acceso a las instalaciones de servicio privadas, donde el porcentaje de satisfacción/conformidad es del 73%.

Una vez más, y en este caso desde la perspectiva de los representantes de los usuarios, la valoración resulta especialmente desfavorable en lo relativo a la competitividad del ferrocarril en el transporte de mercancías, con un 85% de insatisfacción. Esa misma visión negativa se mantiene también al analizar su capacidad para operar de forma eficiente con volúmenes reducidos de mercancías

Aunque tanto las empresas como los representantes de los usuarios asumen que las obras de mejora son necesarias, denuncian que su acumulación y su impacto sobre la capacidad, sumados a una planificación deficiente, han acabado provocando incertidumbre generalizada, sobrecostes y una ruptura de la continuidad del servicio, con

cancelaciones y alteraciones difíciles de gestionar. A ello se añade que los mecanismos de ayuda no se han concretado, lo que ha terminado por mermar la competitividad del ferrocarril en el transporte de mercancías

En relación con el acceso al material rodante, señalan que, aunque las ayudas han facilitado la compra de nuevas locomotoras y vagones, los costes han aumentado debido a la escasa competencia entre fabricantes y a las particularidades técnicas del mercado español, que encarecen la oferta disponible.

En cuanto a las instalaciones de servicio ferroviarias, muestran una clara disconformidad con las de titularidad de ADIF explotadas bajo el modelo de “riesgo y ventura”, ya que consideran que este sistema de gestión ha conllevado un aumento significativo de los precios.

Asimismo, subrayan la necesidad de reforzar la interoperabilidad en las conexiones internacionales, especialmente en los corredores Mediterráneo y Atlántico, como condición imprescindible para elevar la competitividad del ferrocarril de mercancías en los tráficos transfronterizos

Consulta sobre transporte de mercancías a las empresas ferroviarias

El 83% de las empresas están insatisfechas con la competitividad del ferrocarril, cuando en 2023 era del 45 %, argumentando como motivo principal la asimetría de costes de acceso entre carretera y ferrocarril, así como la necesidad de agilizar las obras en los corredores mediterráneo y atlántico

El 67% están insatisfechos con los trabajos en la red por estar excesivamente concentrados en el tiempo, poco planificados y con gran impacto y fundamentalmente lo atribuyen a los demasiado exigentes plazos de ejecución de los fondos europeos Next Generation

Las empresas consideran que las subvenciones por perturbaciones extraordinarias de tráfico en el transporte ferroviario de mercancías (SAPET) son insuficientes para compensar el impacto real de las obras, ya que no cubren adecuadamente los mayores recorridos, la cancelación de tráficos sin alternativa ni la pérdida de clientes que abandonan el

ferrocarril, dado que solo se subvencionan los servicios que logran mantenerse en el modo ferroviario. Piden ampliar las ayudas a los tráficos operados con locomotora diésel y que solicitar esta subvención no limite su derecho a reclamar responsabilidades patrimoniales.

No se trata simplemente de incomodidades por las obras: el problema es que se pierde la continuidad y la confianza en el servicio, y eso empuja al cliente a volver a la carretera.

El 82% se declaran insatisfechos con el acceso a mercados internacionales, argumentando como causa principal la falta de homogeneidad en exigencias operacionales y de seguridad internacionales

En relación con el acceso al material rodante, el aspecto mejor valorado es el de la facilidad de adquisición de vagones, en especial de plataformas portacontenedores, valorando positivamente la pluralidad de la oferta en este mercado

El 67% están satisfechas/conformes con la facilidad para adquirir locomotoras, frente al 45% en la consulta de 2023. Aunque alertan como elemento que encarece la adquisición, la falta de interoperabilidad de la red ferroviaria española con la red europea, que unida al reducido tamaño del mercado de transporte de mercancías por ferrocarril en España, genera estrecheces en la adquisición de locomotoras.

A esta dificultad se suma la complejidad de los procesos de homologación del material rodante, lo que implica desarrollos técnicos de larga duración, que limitan la capacidad de fabricación de los fabricantes.

En relación con el mercado de alquiler de material rodante, mencionan que presenta un problema estructural, debido a la escasa oferta, al material en muchos casos obsoleto, a los costes elevados de mantenimiento y a las condiciones contractuales, como la imposición de kilometraje excesivo.

Valoran de manera muy positiva la continuidad del programa de ayudas a la adquisición de material rodante (PATSYD), aunque denuncian que su impacto es limitado, por el incremento continuo del precio del material. Dicen que se podría estar trasladando las ayudas al precio.

Asimismo, el 67% de las empresas se declara satisfecho o conforme con el acceso a los servicios de mantenimiento del material rodante, un ámbito que los operadores alternativos consideran especialmente crítico. También se aprecia una mejora en la percepción del coste del mantenimiento, con un 58% de satisfacción/conformidad. No obstante, las empresas advierten de que el mantenimiento se encarece por las particularidades técnicas del material necesario para operar en España, así como por la concentración del mercado y la baja competencia. Además, denuncian un déficit de talleres disponibles y de personal especializado.

En relación con el acceso a la red ferroviaria, el 57% de las respuestas son de satisfacción/conformidad con el acceso a la red. Solo en el aspecto de gestión de las restricciones de capacidad domina la insatisfacción (83%). Se citan graves problemas originados por la gran cantidad de obras y los trabajos en la red, que en muchos casos no son adecuadamente informados ni planificados, lo que provoca alteraciones y suspensiones de tráfico que no son compensadas por ADIF.

Además, critican que el administrador de infraestructuras cambia con frecuencia el alcance de las obras respecto a lo inicialmente anunciado, generando impactos importantes ante los que las empresas no pueden reaccionar a tiempo. También denuncian que las alternativas planteadas suelen ser poco flexibles y que las decisiones se adoptan de forma unilateral, sin incorporar las necesidades operativas de los operadores. En este contexto, advierten que resulta cada vez más difícil conservar la confianza de los clientes en el transporte ferroviario.

El 67% dicen estar satisfechas/conformes con los procedimientos y plazos de asignación de capacidad, aunque este porcentaje era del 73% en 2023, y del 93% en 2021. Las empresas se quejan fundamentalmente tanto de los plazos como de la atención recibida.

También empeora la satisfacción/conformidad con la gestión del tráfico y la asignación de franjas horarias, con un 50% y un 67% respectivamente, cuando en 2023 era de un 77% y un 100% de 2023.

El 67% de las empresas están satisfechas con el coste de acceso a la red, frente al 27% del año 2023. Aunque denuncian el coste de los cánones

aplicados en el corredor mediterráneo y valoran muy positivamente que se haya atendido su solicitud de reducir el peaje en la conexión transfronteriza de la Línea Figueres-Perpiñán Perthus.

El 56% de las respuestas son de insatisfacción con los servicios prestados en las instalaciones de servicio de ADIF, que son gestionadas por terceros a riesgo y ventura, consideran un modelo fallido porque ha generado:

Una subida fuerte de tarifas sobre todo en horarios nocturnos y sábados y festivos nocturnos, festivos, licitaciones mal diseñadas que han causado problemas con adjudicatarias y poca capacidad de decisión del explotador sobre la configuración terminal

El 72% de las respuestas son de satisfacción/conformidad con los servicios prestados en las instalaciones de servicio privadas y el 65% de las respuestas son de satisfacción/conformidad con los servicios prestados en las instalaciones de servicio portuarias, si bien piden una mejora en la explotación de las terminales marítimo-terrestres, en la gestión de las ventanas de carga y en la electrificación de las entradas a algunos puertos

Las empresas piden medidas más decididas para reforzar la competitividad del ferrocarril y poder alcanzar los ambiciosos objetivos de aumento de su cuota en el transporte de mercancías.

Consulta sobre transporte de mercancías a los representantes de usuarios

En la consulta a los representantes de usuarios del transporte de mercancías se les realizaron 32 preguntas sobre aspectos generales del sector, servicios de las empresas ferroviarias, acceso a las instalaciones de servicio de ADIF, acceso a las instalaciones de servicio privadas y acceso a las instalaciones de servicio portuarias.

En todos los bloques de preguntas, el porcentaje de insatisfechos es mayor, o mucho mayor, que el de satisfechos/conformes, salvo en el acceso a las instalaciones de servicio privadas, donde el porcentaje de satisfacción/conformidad es del 73%.

En los aspectos generales, el 85% opina que el ferrocarril no compite en igualdad de condiciones con la carretera. Señalan que la escasa flexibilidad, la limitada capilaridad y tiempos de tránsito menos competitivos lo sitúan en una clara desventaja, sobre todo en los recorridos de corta y media distancia.

El 77% señala una falta de fiabilidad del servicio, atribuida a interrupciones frecuentes que se traducen en retrasos repetidos, cancelaciones o una oferta con poca frecuencia. Esta situación erosiona la confianza de las empresas en el ferrocarril y termina reduciendo la competitividad del sector.

En cuanto a la competitividad de las instalaciones de carga, con un 61% de insatisfacción, los representantes de los usuarios señalan que las terminales ferroviarias arrastran restricciones operativas relevantes, como horarios limitados, costes adicionales y una cobertura territorial insuficiente en numerosas regiones.

El 85% manifiesta su insatisfacción con la capacidad del ferrocarril para gestionar de forma eficiente envíos de pequeño volumen. Consideran que el esquema actual, orientado a grandes tráfico y flujos estables, no responde bien a las necesidades de sectores que trabajan con carga fragmentada o con alta rotación, por lo que reclaman una mayor flexibilidad operativa.

Además, solicitan el desarrollo de corredores de mercancías con doble plataforma, segregados de los itinerarios de viajeros, que permitan una circulación más continua dentro de España y aseguren la conexión sin rupturas con la red europea. En particular, destacan como prioritarios los corredores Cantábrico-Mediterráneo y Mediterráneo, por su papel estratégico en la conectividad ferroviaria con los puertos.

Reclaman a la Administración instalaciones intermodales suficientes y adecuadas, que potencien la competitividad del transporte ferroviario

En cuanto a los servicios ofrecidos por las empresas ferroviarias, el 66% de las respuestas refleja insatisfacción, aunque esta proporción es inferior a la registrada en 2023, que fue del 75%. El único ámbito en el que predomina

una valoración más positiva es el seguimiento de los envíos, donde la satisfacción/conformidad alcanza el 54%, superando a la insatisfacción.

El 69% declara insatisfacción con la flexibilidad del servicio y los plazos de entrega, al considerar que estas limitaciones dificultan la gestión de envíos urgentes. Señalan que el ferrocarril presenta una rigidez operativa que le impide responder con rapidez a variaciones de la demanda o a necesidades puntuales de los clientes, a diferencia de alternativas como el transporte por carretera o el aéreo.

Por otro lado, el 54% también se muestra disconforme con los precios, indicando que se incrementaron de forma notable con el encarecimiento energético de 2022 y 2023, y que, sin embargo, no se ajustaron a la baja cuando los costes de la energía descendieron posteriormente.

En el ámbito del acceso a las instalaciones de servicio, únicamente las instalaciones privadas presentan un balance claramente positivo, con un 74% de satisfacción/conformidad. En cambio, las valoraciones son mayoritariamente negativas en las instalaciones portuarias, donde la insatisfacción alcanza el 55%, y especialmente en las instalaciones de ADIF gestionadas por terceros bajo el modelo “riesgo y ventura”, que registran un 68% de insatisfacción.

En el caso de las instalaciones de servicio de ADIF, un 58% valora positivamente la facilidad de acceso. Sin embargo, la percepción cambia claramente cuando se analiza el funcionamiento operativo: el 75% expresa insatisfacción con la flexibilidad, los costes y los tiempos de espera. Critican, en particular, la escasa capacidad de adaptación ante cambios, el encarecimiento de los servicios en terminales y que, en ocasiones, los horarios disponibles no encajan con las necesidades logísticas reales de las empresas ferroviarias.

La tasa de insatisfacción sobre la fiabilidad de los servicios ha pasado del 23% en 2023 al 83% de ahora. Opinan que la gestión de los horarios reduce la capacidad de sincronizar el transporte ferroviario con otros modos y obliga, en ocasiones, a recurrir a almacenes intermedios o a tiempos de espera innecesarios.

En las instalaciones de servicio privadas, el aspecto mejor valorado es la fiabilidad. Reconocen que hay capacidad de adaptación a cambios de última hora o necesidades imprevistas de los operadores. La opinión mayoritaria es que las terminales privadas son generalmente menos complejas en términos de operación, que las de ADIF gestionadas a riesgo y ventura

El nivel de insatisfacción con el acceso a las instalaciones portuarias alcanza el 50%, frente al 14% registrado en 2023, lo que refleja un empeoramiento muy significativo. Citan como casos especialmente problemáticos las dificultades de acceso en Málaga y Algeciras. Reclaman, además, una mayor flexibilidad operativa y una reducción de los costes. También señalan que aquellos puertos donde es obligatorio recurrir a mano de obra de estiba resultan menos competitivos y ágiles, afirman, por ejemplo, que la descarga de un coche en un puerto puede llegar a costar el doble que en una terminal. Por último, denuncian la falta de conexiones ferroviarias realmente eficientes y la insuficiente inversión en los accesos ferroviarios a los puertos.

La consulta CNMC 2025 refleja un deterioro claro de la percepción sobre el transporte ferroviario de mercancías. Operadores y usuarios coinciden en un diagnóstico severo: el ferrocarril no es competitivo frente a la carretera (83% y 85% de insatisfacción), principalmente por falta de fiabilidad, rigidez operativa y interrupciones continuas derivadas de obras y restricciones de capacidad.

La gestión de estas limitaciones se percibe deficiente, con suspensiones y alteraciones que no siempre son compensadas y que generan pérdida de clientes. En paralelo, persisten barreras estructurales: acceso internacional limitado por falta de interoperabilidad, encarecimiento del material por baja competencia y debilidad del mercado de alquiler.

Además, el modelo de terminales ADIF a riesgo y ventura es cuestionado por incrementos de precios y falta de flexibilidad, mientras que el acceso ferroviario a puertos empeora significativamente. En conjunto, el sector reclama medidas más firmes para asegurar continuidad operativa, reducir costes y recuperar confianza del mercado.