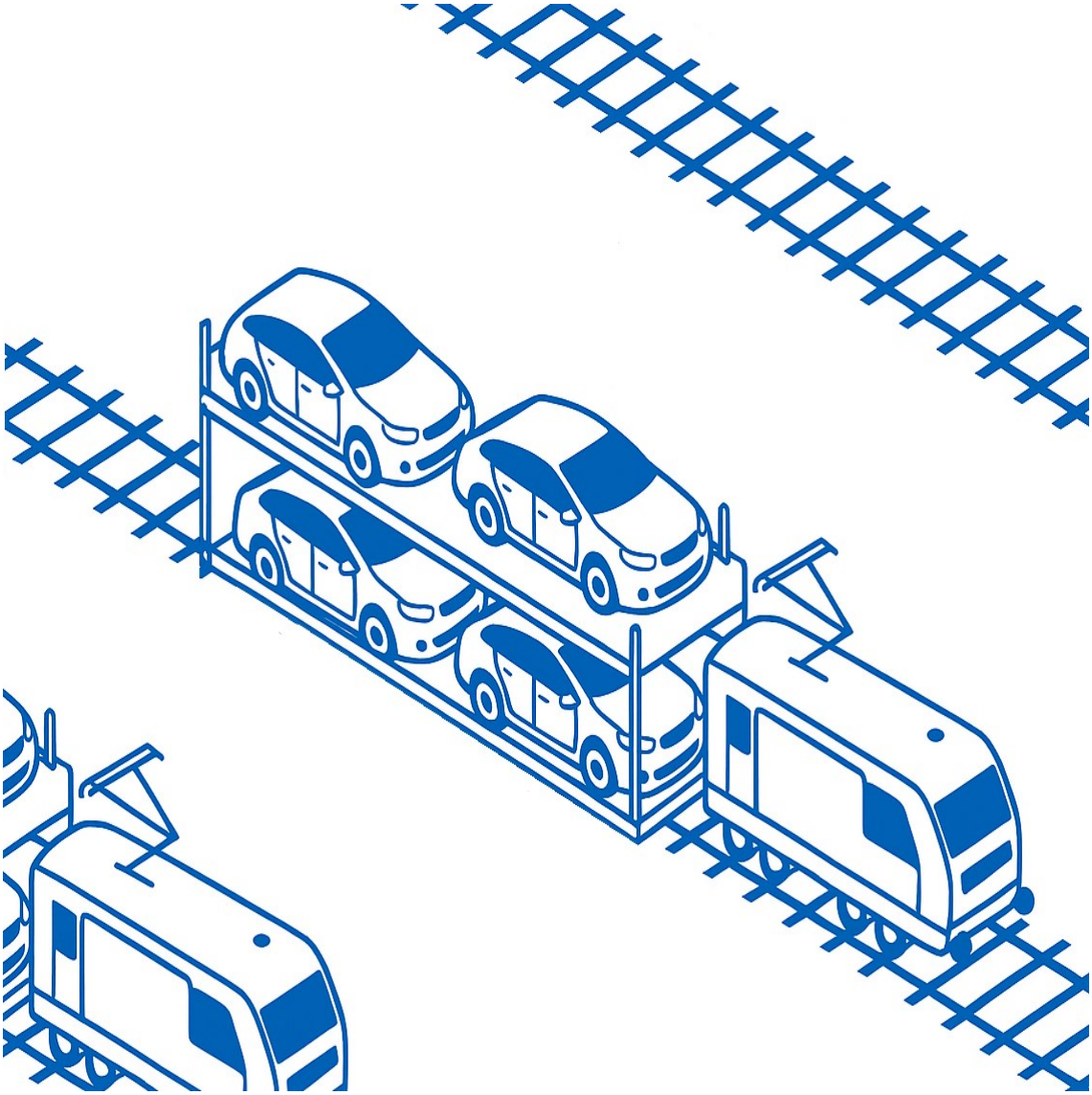


VALORACIÓN DE LA LOGÍSTICA DEL TRANSPORTE FERROVIARIO

2024

17ª edición

Septiembre de 2025

ANFAC

La Movilidad del Futuro

1. Introducción y metodología

En el presente informe se elabora un estudio sectorial sobre el transporte ferroviario de vehículos terminados y de aquellas piezas necesarias para abastecer a las fábricas situadas en territorio español. En ambos casos se diferencia entre tráfico nacional e internacional.

Los indicadores han sido elaborados a partir de un cuestionario contestado por 14 de las empresas asociadas a ANFAC, refiriéndose al servicio recibido en el año 2024. La valoración incluye el servicio utilizado para distribuir los vehículos producidos en 6 de las fábricas situadas en territorio español y para abastecer el mercado nacional de importación de las marcas importadoras participantes en el estudio.

Debe señalarse que no siempre es fácil para el fabricante identificar en quién recae la responsabilidad de determinados incumplimientos en el servicio (si el propio operador o la empresa ferroviaria que realiza el transporte). No obstante, los indicadores que se muestran en el presente informe reflejan la percepción que tienen los fabricantes sobre los servicios de transporte ferroviario y su evolución.

El cuestionario gira en torno a tres aspectos fundamentales:

1. **Cumplimiento del plan de transporte**.
2. **Flexibilidad y capacidad de adaptación** a las necesidades de los fabricantes.
3. **Trato a las mercancías**.

Se analizan evaluando a los cuatro actores principales del transporte ferroviario nacional:

1. Las **empresas ferroviarias** (traccionadoras).
2. El **administrador de infraestructuras**.
3. Los **gestores de las terminales**.
4. Los **operadores logísticos** / **operadores ferroviarios**.

Para el caso del transporte ferroviario internacional se evaluará exclusivamente la percepción de los fabricantes sobre los operadores logísticos. Por otro lado, cabe señalar que en esta ocasión no es posible introducir los resultados de la valoración del transporte internacional de componentes al haberse reducido a uno el número de empresas que realizan este servicio.

Para la obtención de las puntuaciones globales se ponderan las puntuaciones individuales de cada una de las empresas de logística que han sido valoradas en el informe conforme al volumen de vehículos transportado por cada una de ellas.

Las valoraciones siguen el siguiente esquema sobre 5 puntos:

	≤1	Muy Insatisfactorio
	1 > Valor ≤ 2	Insatisfactorio
	2 > Valor ≤ 3	Mejorable
	3 > Valor ≤ 4	Suficiente
	4 > Valor ≤ 5	Satisfactorio
n.d.	No disponible: no se ha recibido un número de respuestas representativo.	

Además, dentro de los datos medios también se indica la dirección de la variación del resultado actual respecto al publicado en el informe anterior (=, ↑ o ↓).

Listado de las marcas participantes y de las empresas valoradas:

Las marcas que han participado en el informe son:

1. AUDI
2. CITROEN
3. CUPRA
4. DACIA
5. DS
6. FIAT
7. FORD
8. KIA
9. NISSAN
10. OPEL
11. PEUGEOT
12. RENAULT
13. SEAT
14. VOLKSWAGEN

Las empresas valoradas han sido[1]:

Transporte ferroviario nacional de vehículos		
Operadores logísticos / ferroviarios	– AUTOMETRO – CEVA Logistics – Groupe CAT	– Pecovasa – Transfesa – Transfesa – Pool Ibérico
Empresa ferroviaria (traccionadora)	– Captrain – Transfesa – Transfesa – Pecovasa	– Renfe – Renfe – Continental
Gestor de las terminales interiores[2]	– ADIF / Renfe – CEVA Logistics – Grimaldi – Groupe Cat – Noatum Logistics	– Pecovasa – Pool Ibérico – Semat – Transfesa

Transporte ferroviario internacional de vehículos		
Operadores logísticos / ferroviarios	– DB CARGO – Groupe CAT – Hödlmayr	– Transfesa – Transfesa – DB CARGO

Transporte ferroviario nacional de componentes		
Operadores logísticos / ferroviarios	– Cargometro – Transfesa	– Transfesa / Continental Logistics
Empresa ferroviaria (traccionadora)	– Cargometro – Transfesa / Continental Logistics	– Continental Logistics / SICSA
Gestor de las terminales interiores[2]	– ADIF – APM	– CSP

[1] No hay relación en el orden alfabético utilizado en esta lista y el utilizado en las tablas detalle.
[2] No contempla ninguna terminal en los puertos, solo las terminales interiores en el corredor ferroviario analizado y que realiza manipulación de vehículos.

2. Datos generales

Durante los últimos cinco años, el panorama internacional ha estado marcado por una creciente incertidumbre económica y por una constante presión sobre las cadenas globales de valor. Además de los ya conocidos acontecimientos desde la pandemia del covid-19, el año 2024 ha destacado por la continuidad de los conflictos en Ucrania y en Oriente Medio. A este contexto, se suma la llegada a la presidencia estadounidense de Donald Trump tras su victoria en las elecciones del pasado mes de noviembre y el giro proteccionista en la política comercial del país.

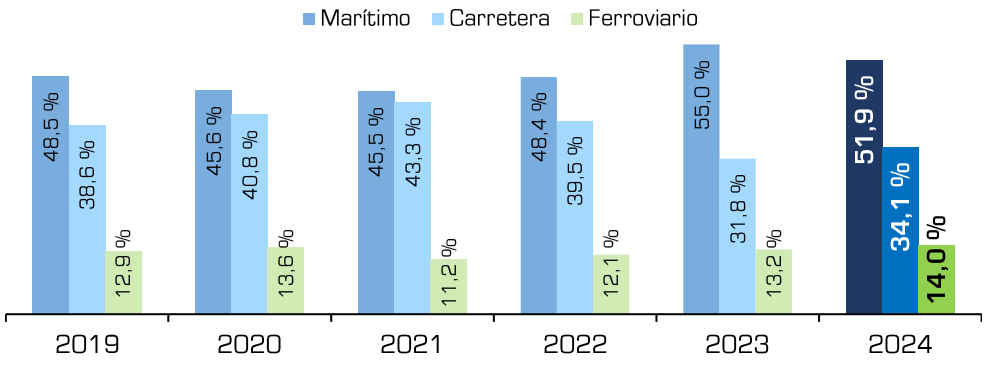
A lo largo de 2024 también se ha podido observar cómo las fábricas de vehículos han comenzado a recuperar cierta normalidad en las cadenas de montaje, realizando un gran esfuerzo para adaptarse a los nuevos desafíos. Gracias a esto, la distribución de vehículos, aunque continúa enfrentando grandes retos, parece avanzar hacia una progresiva recuperación.

A pesar de todo, la evolución del volumen de producción está limitada por el difícil cambio estructural hacia la electrificación, lo que implica profundas transformaciones en las líneas de producción y la necesidad de incentivar el mercado nacional y europeo para acelerar la recuperación de la industria. Con esto, la producción total de vehículos en España cerró el año 2024 con 2.377.091 unidades producidas, cayendo un 3 % respecto al año anterior. Por su parte, la actividad exportadora ha avanzado en la misma línea, contrayéndose en un 4 % en 2024. Tomando como referencia el año 2019, la producción se sitúa un 15,8 % por debajo, mientras que la exportación es un 10,6 % inferior.

Respecto a la matriculación de vehículos ligeros, en el año 2024 las ventas de turismos y comerciales ligeros en España crecieron un 8 % respecto al año anterior con un volumen total de 1.182.764 unidades, consolidando el proceso de recuperación del mercado iniciado en 2023. En la Unión Europea también se ha observado una evolución similar, creciendo el mercado de vehículo ligero en un 1,7 % respecto al año anterior. Sin embargo, tanto en España como Europa, el mercado continúa por debajo de los niveles prepandemia (2019) con caídas respecto a ese año del 19,7 % y del 17,3 %, respectivamente.

Bajo este escenario, en 2024 se han dado ciertos cambios en la utilización de los diferentes modos de transporte (carretera, ferrocarril y barco). En España, del total de vehículos transportados a lo largo de 2024 que descendió en un 3,8 % hasta los 4,8 millones de vehículos, más del 50 % de los traslados fueron por vía marítima, seguido del transporte por carretera (31,4 %) y finalmente por ferrocarril (14 %).

Gráfico 2.1. Evolución del transporte de vehículos por canal



	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Volumen total transportado	5.853.057	4.706.125	4.475.293	4.592.372	4.973.822	**4.783.313**
	1,1%	-19,6%	-4,9%	2,6%	8,3%	**-3,8%**

Fuente: ANFAC y Puertos del Estado.

Analizando el conjunto de los modos de transporte utilizados para el transporte de vehículos (carretera, ferroviario y marítimo), en 2024 el transporte por carretera y ferroviario creció en ambos casos, siendo un 3,3 % y un 2,2 % superior, respectivamente, mientras que el tráfico marítimo registró una caída del 9,4 %.

Con estos cambios, el peso del transporte de vehículos por carretera aumentó en 2,3 p.p., obteniendo una cuota del 34,1 %, y la cuota del transporte ferroviario ascendió en 0,8 p.p. hasta alcanzar un peso del 14 %. Por otro lado, la reducción en el volumen de vehículos transportados por vía marítima, muy ligados a la exportación, ha hecho que su cuota sobre el total se haya visto reducida en 3,2 p.p. hasta situarse en un 51,9 %.

Tabla 2.1. Distribución modal del transporte de vehículos

Modo	Cuota 2023	Cuota 2024	Dif.	
Carretera	31,8 %	34,1 %	+2,3 p.p.	↑
Ferroviario	13,2 %	14,0 %	+0,8 p.p.	↑
Marítimo	55,0 %	51,9 %	-3,2 p.p.	↓

Fuente: ANFAC.

Centrándonos en el transporte ferroviario de vehículos, durante el año 2024 se transportaron un total de 671.660 vehículos, lo que supone un crecimiento del 2,2 % con respecto a 2023 y da continuidad a la senda de recuperación iniciada en 2022. En esta ocasión, mientras que el transporte ferroviario nacional se ha moderado en un 2,3 % hasta las 566.078 unidades, el transporte internacional ha registrado una fuerte recuperación creciendo un 34,7 %, acercándose a las 125.000 unidades transportadas en 2019. En ambos casos se ha visto influenciado por el proceso de mejora de la infraestructura ferroviaria. A nivel nacional ha influido negativamente por las dificultades de tránsito en algunos correderos, mientras se está aprovechando oportunidades en el transporte internacional tanto a Francia como Portugal. Por otro lado, la normalización de los tráficos desde las fábricas, muy irregular en años anteriores, está haciendo posible el aumento del uso del ferrocarril para el transporte de volúmenes estables.

Respecto al volumen de componentes transportado, se ha mantenido durante 2024, cayendo tan solo una décima respecto al año anterior y alcanzando las 246.403 toneladas. Destaca la recuperación de los tráficos nacionales que crecen un 12,8 %, mientras que el transporte internacional retrocede en un 33,2 %, encadenando dos caídas muy significativas en los últimos años.

Tabla 2.2. Volúmenes transportados por ferrocarril

		2023	2024	Variación
Transporte de vehículos UNIDADES	Nacional	579.115	566.078	-2,3%
	Internacional	78.362	105.582	34,7%
	TOTAL	657.477	671.660	2,2%
Transporte de componentes TONELADAS	Nacional	177.226	199.959	12,8%
	Internacional	69.541	46.444	-33,2%
	TOTAL	246.767	246.403	-0,1%

Fuente: ANFAC.

Desde el punto de vista del número de trenes utilizados para transportar el volumen total de vehículos, la tendencia es similar a la del volumen de vehículos transportados, con una caída en el tráfico nacional (-0,8 %) y un aumento en el internacional (+4,2%). Igual tendencia se observa para el transporte de componentes, aunque con mayor intensidad, donde el número de trenes fue un 8 % superior en la parte nacional y un 49,4 % inferior en la internacional.

Tabla 2.3. Número de trenes utilizados

		2023	2024	Variación
Transporte de vehículos	Nacional	3.020	2.996	-0,8%
	Internacional	490	510	4,2%
	TOTAL	3.510	3.506	-0,1%
Transporte de componentes	Nacional	728	786	8,0%
	Internacional	235	119	-49,4%
	TOTAL	963	905	-6,0%

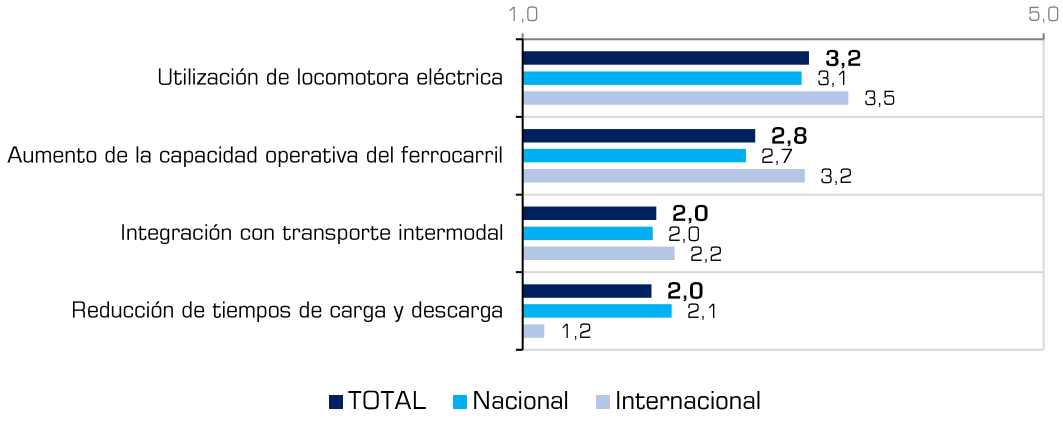
Fuente: ANFAC.

Por último, no hay que olvidar el desafío medioambiental vinculado a la reducción de emisiones en el transporte. Por ello, en esta edición se han incluido una serie de preguntas para analizar las principales formas de reducir las emisiones en el corto plazo y detectar los motivos que limitan una mayor reducción en la actualidad.

Así, se ha planteado a los participantes ordenar una serie de medidas en base a la importancia que consideran que tienen en la reducción de las emisiones, Se ha diferenciado tanto para los tráficos nacionales como internacionales. En el caso del transporte ferroviario, los participantes sitúan como la principal prioridad la electrificación de las líneas, mencionando también la necesidad de reducir las máquinas diésel de última milla o la posibilidad de utilizar HVO u otros combustibles alternativos. Para el tráfico internacional también destacan el aumentar la capacidad operativa de los trenes. Además de esto también se menciona la importancia de mejorar la fiabilidad de la infraestructura, así como su gestión.

Gráfico 2.2. Prioridad de medidas para reducir emisiones en el trans. ferroviario

Indicador en base 5, ordenado por valor total

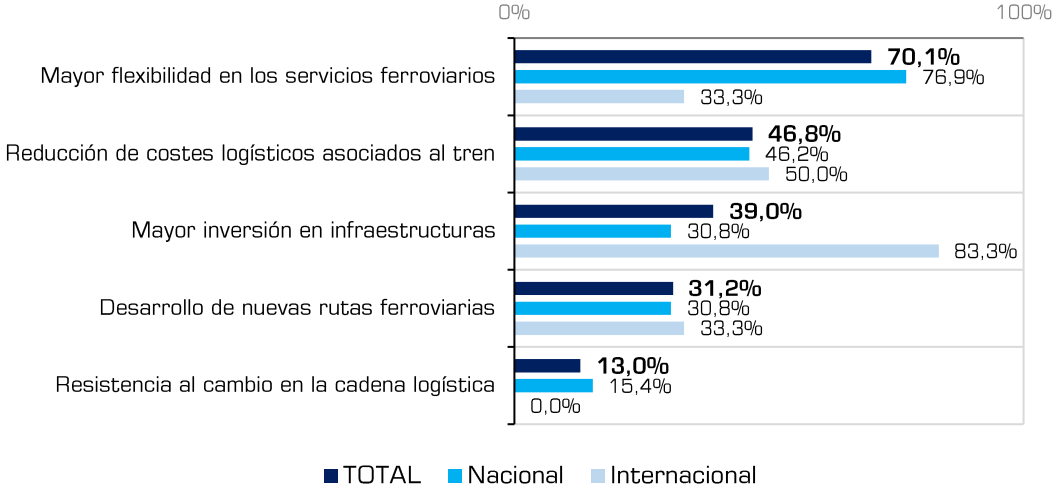


Fuente: ANFAC.

El sector de automoción mantiene su fuerte apuesta por el transporte ferroviario como medio para aproximar la producción nacional hacia los puertos, mostrando interés por aumentar el uso de este modo de transporte. En esta línea, se ha preguntado por los principales incentivos que favorecerían un mayor uso del ferrocarril en el transporte de vehículos. En concreto, la flexibilidad es el aspecto más destacado en el conjunto, aunque se observan diferencias para el transporte nacional e internacional. Mientras que para los tráficos nacionales demandan más flexibilidad, en el internacional se demanda potenciar la inversión en infraestructura como el principal punto para avanzar.

Gráfico 2.3. Incentivos esenciales para fomentar el uso del trans. ferroviario

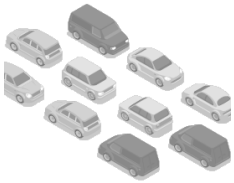
Porcentaje de participantes (selección de 2 opciones), ordenado por valor total



Fuente: ANFAC.

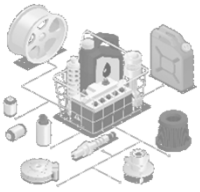
A continuación, se resumen las conclusiones extraídas de las valoraciones recibidas para el transporte ferroviario de vehículos y componentes, diferenciando entre transporte nacional e internacional. Finalmente se adjuntan tablas con mayor nivel de detalle respecto a las valoraciones utilizadas en el análisis.

3. Resultados globales



VEHÍCULOS

Nacional	Internacional
3,3 ↑	3,7 =
3,4 ↑	



COMPONENTES

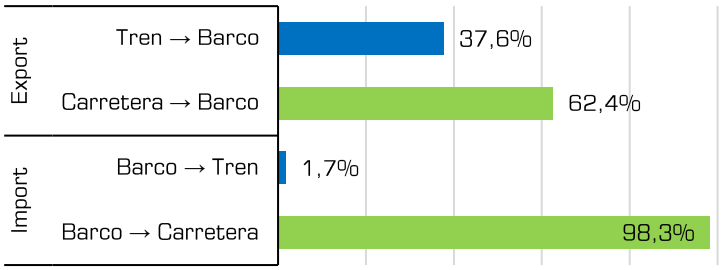
Nacional	Internacional
4,5 ↑	No disponible
No disponible	

3.1. Transporte de vehículos

En 2024 la valoración de las marcas sobre el funcionamiento del sistema ferroviario para el transporte de vehículos ha vuelto a mejorar en una décima, pasando a situarse en un 3,4 sobre un total de 5 puntos. Sin embargo, en esta ocasión la mejora viene exclusivamente del ámbito nacional, que alcanza en 2024 una puntuación de 3,3, mientras que el tráfico internacional repite una valoración de 3,7 puntos. En cualquier caso, hay que destacar que esta mejora de valoración se produce en un contexto difícil para el transporte ferroviario que está abordando gran cantidad de obras de mejora de la infraestructura aprovechando los fondos europeos y que suponen inconvenientes en tráficos regulares ya muy asentados.

La valoración del transporte ferroviario de vehículos sigue lejos de los 4 puntos que consiguió superar en 2013 e incluso por debajo de los 3,5 puntos registrados en el 2019. Y, sin embargo, la apuesta de los fabricantes por este modo de transporte sigue siendo firme, habiendo supuesto en 2024 el 14 % de los vehículos transportados. En concreto, hay que destacar que los vehículos que llegaron a puerto en ferrocarril supusieron en 2024 el 37,6 % del total de vehículos exportados por mar, aumentando la cuota en 3,5 p.p. respecto al año anterior. Por lo tanto, se configura como una opción muy interesante para la aproximación de los vehículos fabricados en España hasta los puertos para su posterior exportación. En esto ha jugado un papel fundamental la recuperación progresiva de la normalidad en las cadenas de producción, lo que ha facilitado la planificación y reducido los picos de demanda.

Gráfico 3.1. Evolución del transporte marítimo de vehículos por canal en 2024



Fuente: ANFAC.

Dado el gran interés de los fabricantes en esta solución de movilidad, ANFAC le otorga una gran importancia a la colaboración con la administración, y en concreto con ADIF. Por ello, mantiene vivo el **Acuerdo de Colaboración entre ADIF y ANFAC**, el cual está en vigor desde febrero de 2013 y en 2023 pasó a extenderse hasta el año 2030. Este acuerdo es de gran relevancia para el sector del automóvil ya que permite potenciar la coordinación y colaboración de todos los integrantes de la cadena logística incluyendo a los puertos de origen y destino. Los Grupos de Trabajo para cada corredor que se han formado bajo el amparo del acuerdo permiten avanzar en mejoras de funcionamiento y eficiencia del transporte ferroviario, identificando los problemas, haciendo fluir la información en la cadena y buscando soluciones consensuadas, así como las relacionadas con las necesidades de inversiones en infraestructuras.

3.1.1. Transporte nacional de vehículos

En base al cuestionario realizado a los fabricantes y al análisis de los resultados de éste, se destacan los siguientes aspectos respecto al transporte nacional de vehículos cuyo resumen de resultados se incluye aquí, pudiendo acceder al detalle de los mismos en el punto 4.1 del informe.

- **Plan de transporte:** tanto el cumplimiento del plan de transporte como la flexibilidad para adaptarlo en función de las necesidades de la marca han mejorado en una décima en ambos casos. Estos avances son destacables en un entorno donde se espera que los volúmenes transportados por ferrocarril continúen recuperándose.

- **Retrocede la percepción de daños en la mercancía**: a pesar de la mejora de una décima registrada en la edición anterior, en esta ocasión la valoración sobre daños en los vehículos pierde 3 décimas hasta situarse en 2,2 puntos sobre 5 lo que indica una clara necesidad de mejora. Es importante destacar la importancia de reducir las incidencias sobre los vehículos dado el coste, tanto económico como reputacional, que supone para las marcas.

- **Valoración de los operadores logísticos / ferroviarios**: la valoración media obtenida por los operadores logísticos en el tráfico nacional de vehículos se mantiene constante en 3,5 puntos sobre 5. Sin embargo, se han registrado diversos movimientos entre las partidas analizadas.

  De manera positiva, destaca el avance de 7 décimas de la flexibilidad horaria, siendo de especial relevancia esta mejora dado que ha pasado de una valoración de 2,2 a 2,9, lo que le permitiría alcanzar una consideración de suficiente si continúan los esfuerzos en la próxima edición. Otra gran mejora se ha registrado en lo que respecta a la seguridad frente a robos y deterioros en la mercancía, que mejora en 6 décimas y se sitúa en una valoración satisfactoria de 4,3 sobre 5, convirtiéndose en el aspecto mejor valorado sobre los operadores logísticos.

  Es importante señalar que la capacidad de reacción ante aumentos o disminuciones del volumen ha obtenido una valoración 5 décimas superior, mejorando su consideración a "satisfactoria" con 3,5 puntos sobre 5.

  Sin embargo, estos avances se han visto opacados por caídas de igual intensidad en otras partidas. El mayor retroceso se ha registrado en el estado y el mantenimiento del material móvil, que cae en 7 décimas. Es importante que se realicen las inversiones necesarias en el transporte ferroviario para poder seguir impulsando el uso por parte del sector de automoción y mejorar la operativa y la flexibilidad en el servicio. Otro aspecto preocupante es la caída de 4 décimas relacionado con los planes específicos ante la bajada de la calidad del servicio, pasando a una valoración de 3 puntos considerando este aspecto como mejorable.

- **Las empresas ferroviarias (traccionadoras) retroceden en su valoración**: aunque el año anterior habían mejorado en 4 décimas, en esta ocasión retroceden una, vinculado sobre todo a las caídas de 4 décimas en lo que respecta al cumplimiento de plazos y horarios de los trenes imputables exclusivamente a la empresa ferroviaria y al aumento de incidencias en las locomotoras. Estas dos partidas guardan una alta relación, por lo que es importante trabajar para coordinar las necesidades para la formación del tren.

  Por otro lado, se destaca positivamente una nueva mejora en la flexibilidad horaria, que, aunque sigue siendo valorada como "mejorable" con una puntuación de 2,4 sobre 5, vuelve a registrar una mejora.

- **Valoración del administrador de infraestructuras (ADIF):** la proactividad en la mejora de la red ferroviaria ha mejorado notablemente, avanzando en 7 décimas respecto al año anterior y pasando con ello de considerarse como un aspecto "mejorable" a "suficiente" y siendo la única partida sobre ADIF que supera los 3 puntos. La atención de las solicitudes de surcos por parte de los clientes también avanza, en 2 décimas en este caso, aunque sigue manteniendo una consideración de mejorable con 2,5 puntos de valoración.

  Por otro lado, el cumplimiento de los plazos y horarios de los trenes imputables exclusivamente al operador de infraestructuras ha reducido significativamente hasta una valoración de 2,2 puntos sobre 5.

- **Continúa el avance de los gestores de las terminales:** con una mejora en todas las partidas analizadas de una décima, la percepción de los fabricantes sobre el papel de los gestores de las terminales lo hace de igual manera. Como ya se venía comentando en otras ocasiones, la liberalización del servicio estaría detrás del alza generalizada en alza esta valoración.

3.1.2. Transporte internacional de vehículos

En relación al transporte internacional los resultados generales se valoran a continuación, pudiéndose acceder a los detalles en el punto 4.2 del informe. Los puntos fundamentales a destacar son los siguientes:

- **Aumento de utilización del ferrocarril en el transporte internacional:** Los operadores logísticos están aprovechando las oportunidades para el transporte internacional tanto con Francia, con las mejoras de infraestructura, como con Portugal.

- **Mantiene su valoración global**: la valoración general se ha mantenido constante en un valor de 3,7 sobre 5.

- **La satisfacción con el cumplimiento del plan de transporte sigue resintiéndose,** cayendo nuevamente, en este caso en una décima, y situándose en una valoración de 3,6 sobre 5. Por otro lado, la flexibilidad para adaptar el plan de transporte a las necesidades de los fabricantes ha mejorado en una décima hasta los 3,7 puntos.

- **Mejora generalizada de las valoraciones de los operadores logísticos / ferroviarios:** la puntuación global de los operadores logísticos repite una puntuación de 3,7 sobre 5, con pequeños cambios entre las partidas analizadas.

  El principal cambio se observa en la relación calidad – precio del servicio en los tráficos internacionales, que cae en 3 décimas hasta una valoración de 3,4 puntos.

La flexibilidad horaria se sitúa ahora como el aspecto peor valorado de los operadores logísticos usados para el tráfico internacional tras haber caído en 2 décimas respecto al año anterior y situarse ahora en una valoración de 3,3 puntos. Con las mejoras registradas en las cadenas logísticas debería comenzar a evolucionar positivamente en los próximos años.

La atención al cliente sigue manteniéndose como el aspecto mejor valorado repitiendo una valoración satisfactoria de 4,5 sobre 5, observándose un alto grado de homogeneidad entre los operadores analizados.

También es importante poner en valor le mejora en una décima de los sistemas de seguimiento e información en tiempo real de los trenes, que asciendo ahora a una valoración casi satisfactoria de 4 puntos sobre 5.

3.2. Transporte de componentes

Algunos de los fabricantes en España utilizan de forma intensiva el transporte ferroviario para su aprovisionamiento de componentes. La fiabilidad del transporte es clave en estos casos, teniendo en cuenta que el sector del automóvil se caracteriza por trabajar sin stocks (*just in time*) o, al menos, con un volumen muy reducido de ellos. Por este motivo, el transporte ferroviario de componentes se convierte como un factor crítico en la cadena de producción y es fundamental conocer la percepción de la calidad del servicio que perciben las marcas que apuestan, de forma decidida, por el ferrocarril. Se pretende con este ejercicio destacar sus necesidades y posibles aspectos de mejora en la operativa de los que intervienen en la cadena de valor de este transporte ferroviario.

Al igual que sucedió en ediciones anteriores, solo se ha podido realizar el análisis para el transporte nacional de componentes, no pudiendo incluirse la parte internacional dado que únicamente se dispone de información para un único operador logístico.

3.2.1. Transporte nacional de componentes

La valoración nacional otorgada por los fabricantes de vehículos que emplean el ferrocarril para el transporte nacional de componentes ha retrocedido en una décima, pasando a situarse en 4,4 puntos sobre 5, manteniendo la percepción satisfactoria del servicio de años anteriores.

Los principales aspectos que se destacan en el transporte nacional de componentes son:

- **Excelencia en la valoración de daños sobre las mercancías**: el transporte de componentes encadena una nueva valoración máxima de 5 puntos respecto a la prevención de daños en la mercancía transportada.
- **Caída importante respecto al plan de transporte**: las valoraciones tanto respecto al grado de satisfacción con el cumplimiento del plan de transporte como sobre la flexibilidad para adaptar el propio plan de transporte en función de las necesidades de la marca han caído en 7 y 4 décimas, respectivamente. En buena parte relacionadas con las dificultades por las mejoras en la infraestructura.
- **Buena satisfacción con el operador logístico / ferroviario**: los operadores logísticos / ferroviarios registran una caída de una décima respecto al año anterior hasta los 4,4 puntos, aunque siguen manteniendo una consideración satisfactoria por parte de los fabricantes.

  A pesar de que en muchas de las partidas analizadas mantienen la valoración máxima de 5 puntos respecto al año anterior (controles de calidad en la carga y descarga, flexibilidad horaria, seguimiento e información de los trenes en ruta,

atención al cliente y relación calidad-precio del servicio), hay otras partidas que han sufrido caídas importantes. En concreto, la capacidad de reacción ante imprevistos y el estado y el mantenimiento del material móvil han retrocedido 7 décimas, perdiendo la consideración de satisfactorias con puntuaciones ahora de 4 puntos sobre 5. La capacidad de reacción ante aumentos y disminuciones de los volúmenes también se ha visto afectada, cayendo en 5 décimas hasta una valoración de 4,5 puntos.

También es importante mencionar que el cumplimiento de los plazos y horarios ha perdido 4 décimas y pasa ahora a situarse en una valoración de 4 sobre 5. El respeto de los horarios es esencial para el buen funcionamiento de toda la cadena logística, por lo que es importante avanzar para recuperar la consideración de satisfactorio.

La principal mejora en esta edición se observa en la seguridad frente a robos y deterioros en la mercancía, que mejora en 1 punto y registra así una valoración de 4 puntos sobre 5. Esto hecho es relevante dado que esta partida fue el aspecto peor valorado en 2023.

- **El servicio de las empresas traccionadoras siguen considerándose muy satisfactorio**: mientras que la capacidad de reacción ante aumentos de demanda y la flexibilidad horaria se mantienen en valoraciones máximas de 5 puntos, el cumplimiento de plazos y horarios de los trenes cae en 7 décimas y el número de incidencias en las locomotoras en 5 décimas. Con esto la valoración general de las empresas traccionadoras ha retrocedido en 3 décimas, aunque sigue manteniendo una valoración satisfactoria de 4,4 puntos.

- **La percepción sobre administración de las infraestructuras mejora significativamente:** la valoración global de ADIF mejora en 8 décimas hasta los 4,2 puntos gracias principalmente al aumento de la proactividad a lo largo del año 2024, que ha sido recompensada con un aumento de la valoración de 2 puntos hasta situarse en una valoración máxima de 5 puntos.

  La atención a las solicitudes de surcos se mantuvo en una puntuación de 4 sobre 5, mientras que el cumplimiento de los plazos y horarios de los trenes ascendió en 2 décimas hasta los 3,5 puntos. Estas dos partidas siguen sin alcanzar una consideración de satisfactoria, por lo que es importante continuar trabajando, sirviéndose del Acuerdo de Colaboración firmado con ADIF.

- **Mejora en la gestión de las terminales**: los gestores de las terminales para el tráfico nacional de componentes consiguen mantener la valoración máxima de 5 puntos obtenida en el año 2023.

3.2.1. Transporte internacional de componentes

No disponible por no disponer de valoraciones para más de un operador logístico.

4. Tablas detalle

4.1. Transporte nacional de vehículos

Tabla 4.1.1. Valoración de los principales aspectos del transporte ferroviario

	VALORACIÓN	
Satisfacción con el cumplimiento del plan de transporte	3,6	↑
Flexibilidad para adaptar el plan de transporte en función de las necesidades de la marca	3,1	↑
Valoración de daños sobre la mercancía	3,3	↓

Tabla 4.1.2. Valoración de la empresa ferroviaria o traccionadora

	Empresas traccionadoras						
	1	2	3	4	5	VALORACIÓN	
Cumplimiento de los plazos/horarios de llegada/salida de trenes imputables exclusivamente a la empresa ferroviaria	2,3	5,0	4,0	3,0	3,0	3,0	↓
Capacidad de proporcionar tracción ante aumentos de demanda por parte de las marcas	2,0	4,0	4,0	2,0	2,0	2,4	↑
Incidencias (averías) en las locomotoras que afecten al desarrollo normal del plan de transporte	2,4	4,0	4,0	1,0	1,0	2,5	↓
Flexibilidad horaria	2,1	4,0	4,0	1,0	1,0	2,4	↑
VALORACIÓN	2,2	4,3	4,0	1,8	1,8	2,6	↓

Tabla 4.1.3. Valoración del administrador de infraestructura (ADIF)

	VALORACIÓN	
Proactividad en la mejora de la red ferroviaria (aumento de longitudes, disponibilidad de apartaderos, etc.)	3,2	↑
Cumplimiento de los plazos/horarios de llegada/salida de trenes imputables exclusivamente al administrador de infraestructuras	2,2	↓
Atención a las solicitudes de surcos por parte del cliente	2,5	↑
VALORACIÓN	2,6	↑

Tabla 4.1.4. Valoración de los gestores de las terminales

	Gestores de las terminales										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	VALORACIÓN	
Flexibilidad del servicio	4,0	3,4	4,0	4,0	2,5	3,0	3,7	2,7	4,0	3,6	↑
Cumplimiento de plazos y horarios	4,1	3,4	4,0	4,0	3,2	4,0	3,7	3,0	4,0	3,6	↑
Trato de las mercancías en el caso de que hubiera manipulación	4,1	5,0	4,0	4,0	3,2	4,0	3,7	3,0	4,0	4,0	↑
VALORACIÓN	4,1	3,9	4,0	4,0	3,0	3,7	3,7	2,9	4,0	3,7	↑

Tabla 4.1.5. Valoración del operador logístico / ferroviario

	Operadores logísticos							
	1	2	3	4	5	6	VALORACIÓN	
Cumplimiento de los plazos/horarios de llegada/salida de trenes imputables exclusivamente al operador	3,8	3,7	4,4	3,0	5,0	4,0	**3,9**	↑
Control de calidad en el proceso de carga/descarga y traslados: trato a las mercancías por el operador (si interviniese en la carga y descarga)	3,7	3,1	4,4	3,0	4,0	4,0	**3,5**	↓
Capacidad de reacción ante imprevistos de los trenes tanto cargados como vacíos en ruta	2,8	2,8	3,8	2,8	4,0	4,0	**3,1**	=
Estado y mantenimiento del material móvil. Se considera si han bloqueado vagones por incumplir la calidad mínima	2,8	2,8	3,6	2,8	4,0	4,0	**3,1**	↓
Capacidad de reacción en el supuesto de aumento/disminución del volumen	3,8	3,1	3,8	3,0	4,0	4,0	**3,5**	↑
Flexibilidad horaria	3,5	2,2	2,7	2,8	3,0	4,0	**2,9**	↑
Seguimiento e información de la situación de trenes en ruta	3,5	1,9	2,4	3,0	5,0	3,0	**3,3**	↓
Facilidad de contacto, atención y eficacia del interlocutor habitual. Información y comunicación en general	4,1	3,3	3,6	4,8	5,0	4,0	**4,2**	↓
Relación calidad-precio del servicio en los tráficos nacionales	3,8	2,4	2,9	3,8	4,0	4,0	**3,5**	=
Compromiso de calidad (con penalizaciones en caso de incumplimiento) en las relaciones económicas que regulan los tráficos nacionales	4,0	4,0	4,0	3,0	4,0	4,0	**3,8**	↑
Seguridad frente a robos y deterioros de la mercancía	3,8	4,4	4,6	4,6	5,0	4,0	**4,3**	↑
Planes específicos ante la bajada de la calidad del servicio	2,8	2,8	4,0	3,6	3,0	4,0	**3,0**	↓
VALORACIÓN	**3,5**	**3,0**	**3,7**	**3,4**	**4,2**	**3,9**	**3,5**	=

4.2. Transporte internacional de vehículos

Tabla 4.2.1. Valoración de los principales aspectos del transporte ferroviario

	VALORACIÓN	
Satisfacción con el cumplimiento del plan de transporte	3,6	↓
Flexibilidad para adaptar el plan de transporte en función de las necesidades de la marca	3,7	↑
Valoración de daños sobre la mercancía	3,8	=

Tabla 4.2.2. Valoración del operador logístico / ferroviario

	Op. Logístico						
	1	2	3	4	5	VALORACIÓN	
Cumplimiento de los plazos/horarios de llegada/salida de trenes imputables exclusivamente al operador	3,4	4,0	4,3	4,0	4,0	3,7	=
Control de calidad en el proceso de carga/descarga y traslados: trato a las mercancías por el operador (si interviniese en la carga y descarga)	3,5	4,0	4,0	4,0	4,6	3,8	↓
Capacidad de reacción ante imprevistos de los trenes tanto cargados como vacíos en ruta	2,8	4,0	4,0	3,0	3,6	3,1	↓
Estado y mantenimiento del material móvil. Se considera si han bloqueado vagones por incumplir la calidad mínima	3,4	4,0	3,7	3,0	4,6	3,6	↓
Capacidad de reacción en el supuesto de aumento/disminución del volumen	3,5	4,0	4,0	4,0	3,6	3,7	↑
Flexibilidad horaria	3,0	4,0	3,0	4,0	4,0	3,3	↓
Seguimiento e información de la situación de trenes en ruta	4,0	4,0	3,7	4,0	4,0	4,0	↑
Facilidad de contacto, atención y eficacia del interlocutor habitual. Información y comunicación en general	4,4	4,0	4,3	5,0	4,6	4,5	=
Relación calidad-precio del servicio en los tráficos internacionales	3,0	4,0	3,7	3,0	4,2	3,4	↓
Compromiso de calidad (con penalizaciones en caso de incumplimiento) en las relaciones económicas que regulan los tráficos internacionales	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	=
Seguridad frente a robos y deterioros de la mercancía	3,4	4,0	4,0	4,0	4,6	3,7	=
Planes específicos ante la bajada de la calidad del servicio	3,4	4,0	4,0	4,0	4,0	3,7	↑
VALORACIÓN	3,5	4,0	3,9	3,8	4,2	3,7	=

4.3. Transporte nacional de componentes

Tabla 4.3.1. Valoración de los principales aspectos del transporte ferroviario

	VALORACIÓN	
Satisfacción con el cumplimiento del plan de transporte	4,0	↓
Flexibilidad para adaptar el plan de transporte en función de las necesidades de la marca	4,0	↓
Valoración de daños sobre la mercancía	5,0	=

Tabla 4.3.2. Valoración de la empresa ferroviaria o traccionadora

	Eas traccionadoras				
	1	2	3	VALORACIÓN	
Cumplimiento de los plazos/horarios de llegada/salida de trenes imputables exclusivamente a la empresa ferroviaria	5,0	5,0	3,0	4,0	↓
Capacidad de proporcionar tracción ante aumentos de demanda por parte de las marcas	5,0	3,0	n.d.	5,0	=
Incidencias (averías) en las locomotoras que afecten al desarrollo normal del plan de transporte	5,0	3,0	2,0	3,5	↓
Flexibilidad horaria	5,0	3,0	n.d.	5,0	=
VALORACIÓN	5,0	3,5	2,5	4,4	↓

Tabla 4.3.3. Valoración del administrador de infraestructura (ADIF)

	VALORACIÓN	
Proactividad en la mejora de la red ferroviaria (aumento de longitudes, disponibilidad de apartaderos, etc.)	5,0	↑
Cumplimiento de los plazos/horarios de llegada/salida de trenes imputables exclusivamente al administrador de infraestructuras	3,5	↑
Atención a las solicitudes de surcos por parte del cliente	4,0	=
VALORACIÓN	4,2	↑

Tabla 4.3.4. Valoración de los gestores de las terminales

	Gestor de la terminal				
	1	2	3	VALORACIÓN	
Flexibilidad del servicio	5,0	4,0	4,0	5,0	=
Cumplimiento de plazos y horarios	5,0	3,0	4,0	5,0	=
Trato de las mercancías en el caso de que hubiera manipulación	5,0	5,0	4,0	5,0	=
VALORACIÓN	5,0	4,0	4,0	5,0	=

Tabla 4.3.5. Valoración del operador logístico /ferroviario

	Operadores logísticos				
	1	2	3	VALORACIÓN	
Cumplimiento de los plazos/horarios de llegada/salida de trenes imputables exclusivamente al operador	5,0	3,0	4,0	**4,0**	↓
Control de calidad en el proceso de carga/descarga y traslados: trato a las mercancías por el operador (si interviniese en la carga y descarga)	5,0	n.d.	4,0	**5,0**	=
Capacidad de reacción ante imprevistos de los trenes tanto cargados como vacíos en ruta	5,0	3,0	3,0	**4,0**	↓
Estado y mantenimiento del material móvil (vagones, cajas, si es el caso). Tener en cuenta si han bloqueado vagones por no cumplir con la calidad mínima	5,0	3,0	4,0	**4,0**	↓
Capacidad de reacción en el supuesto de aumento/disminución del volumen	5,0	4,0	4,0	**4,5**	↓
Flexibilidad horaria	5,0	5,0	3,0	**5,0**	=
Seguimiento e información de la situación de trenes en ruta	5,0	5,0	4,0	**5,0**	=
Facilidad de contacto, atención y eficacia del interlocutor habitual. Información y comunicación en general	5,0	5,0	3,0	**5,0**	=
Relación calidad-precio del servicio del operador en los tráficos nacionales	5,0	5,0	4,0	**5,0**	=
Compromiso de calidad (con penalizaciones en caso de incumplimiento) en las relaciones económicas que regulan los tráficos nacionales	n.d.	4,0	n.d.	**4,0**	=
Seguridad frente a robos y deterioros de la mercancía	4,0	n.d.	4,0	**4,0**	↑
Planes específicos ante la bajada de la calidad del servicio	4,0	3,0	4,0	**3,5**	↓
VALORACIÓN	**4,8**	**4,0**	**3,7**	**4,4**	↓

4.4. Transporte internacional de componentes

No disponible por no disponer de valoraciones para más de un operador logístico.