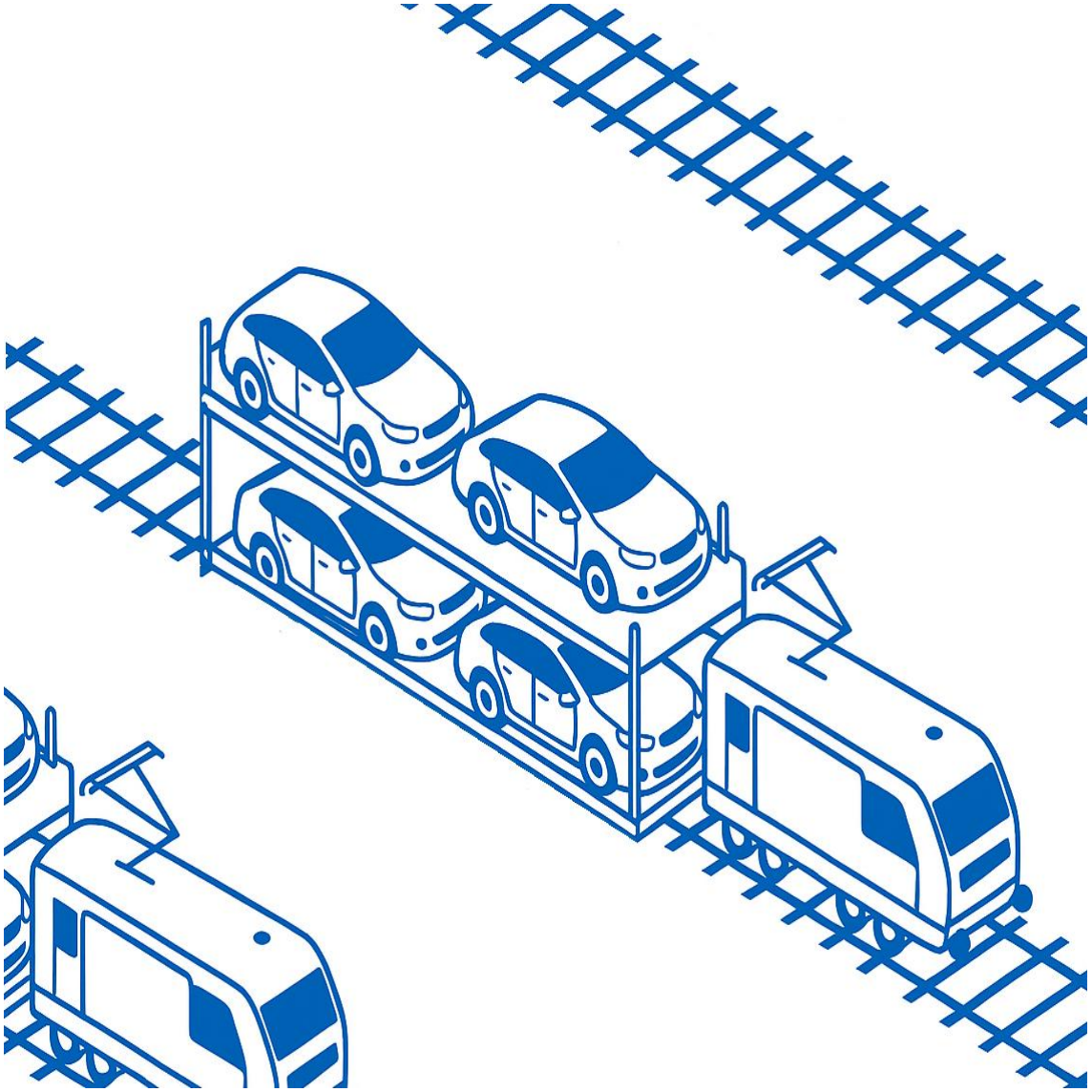


VALORACIÓN DE LA LOGÍSTICA DEL TRANSPORTE FERROVIARIO

2025

18ª edición

Noviembre de 2026

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 2025. 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. BMW
3. CITROEN
4. CUPRA
5. DS
6. FIAT
7. KIA
8. LANCIA
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 – Autoterminal – CEVA Logistics	– Groupe CAT – Pecovasa – Transfesa
Empresa ferroviaria (traccionadora)	– Autoterminal – Captrain – Groupe Cat	– Transfesa – Pecovasa – Renfe – Renfe – Continental
Gestor de las terminales interiores[2]	– ADIF / Renfe – Autoterminal – Cálida – CEVA Logistics – Grimaldi	– Groupe Cat – Noatum Logistics – Pecovasa – Transfesa

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

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

Un año más, nos vemos envueltos en un entorno internacional de gran inestabilidad e incertidumbre que impacta directamente en el correcto funcionamiento de las cadenas globales de suministro y en los costes logísticos. A la persistencia de la guerra en Ucrania, se ha sumado, por un lado, el aumento de las tensiones comerciales entre las principales economías como consecuencia de la nueva política arancelaria de la administración estadounidense, y, por otro lado, la guerra en Irán, que ha paralizado el tráfico del Estrecho de Ormuz.

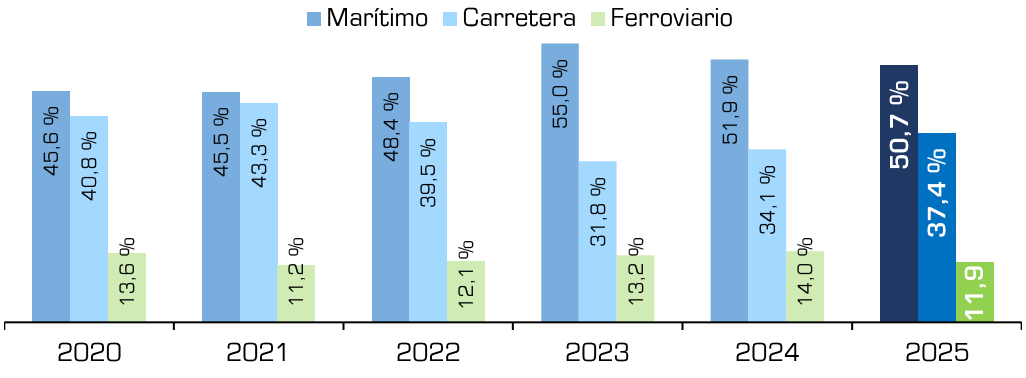
Si bien todo esto tiene un impacto directo sobre la oferta, el deterioro en la confianza de los consumidores limita a su vez la producción con una demanda que no termina de recuperarse. Así, las fábricas de vehículos españolas han afrontado numerosos retos a lo largo del año 2025, a lo cual se une el continuo progreso de las instalaciones y de las líneas de producción para adaptarse a los nuevos modelos electrificados que van asignándose.

Con esto, la producción total de vehículos en España cerró el año 2025 con 2.274.026 unidades producidas, cayendo en un 4,3 % respecto al año anterior. Por su parte, la actividad exportadora registró una caída del 8,2 %, cayendo por debajo de los 2 millones de vehículos (1.950.103 unidades). Tomando como referencia el año 2019, la producción se sitúa un 19,4 % por debajo, mientras que la exportación es un 17,9 % inferior.

Respecto a la matriculación de vehículos ligeros, en el año 2025 las ventas de turismos y comerciales ligeros en España crecieron un 12,8 % respecto al año anterior con un volumen total de 1.333.700 unidades, creciendo por tercer año consecutivo. En la Unión Europea también se ha registrado un avance en la matriculación de vehículos ligeros, aumentando en un 0,4 % respecto al año anterior. Sin embargo, tanto en España como en Europa, el mercado continúa por debajo de los niveles prepandemia (2019) con caídas respecto a ese año del 9,5 % y del 17 %, respectivamente.

Bajo este escenario, el total de vehículos transportados en España a lo largo de 2025 aumentó en un 7,2 % hasta los 5,1 millones de vehículos, siendo la primera vez que se supera el umbral de los 5 millones desde el impacto de la pandemia y ligado fundamentalmente a la buena dinámica del mercado interior.

Gráfico 2.1. Evolución del transporte de vehículos por canal



Volumen total transportado					
4.706.125	4.475.293	4.592.372	4.973.822	4.783.313	**5.129.395**
-19,6%	-4,9%	2,6%	8,3%	-3,8%	**7,2%**

Fuente: ANFAC y Puertos del Estado.

Analizando el conjunto de los modos de transporte utilizados para el transporte de vehículos según los volúmenes transportados, en 2025 el transporte por carretera y marítimo creció en ambos casos, siendo un 17,6 % y un 4,8 % superior, respectivamente, mientras que el tráfico ferroviario se redujo en un 8,9 %.

Con estos cambios, el peso del transporte de vehículos por carretera aumentó en 3,3 p.p., obteniendo una cuota del 37,4 %. Por otro lado, la cuota del transporte ferroviario cayó en 2,1 p.p. hasta situarse en un peso del 11,9 %, y el peso del transporte marítimo se vio reducido en 1,2 p.p. hasta suponer el 50,7 % del total de vehículos transportados en España en 2025.

Tabla 2.1. Distribución modal del transporte de vehículos

Modo	Cuota 2024	Cuota 2025	Dif.
Carretera	34,1 %	37,4 %	+3,3 p.p. ↑
Ferroviario	14,0 %	11,9 %	-2,1 p.p. ↓
Marítimo	51,9 %	50,7 %	-1,2 p.p. ↓

Fuente: ANFAC.

Centrándonos en el transporte ferroviario de vehículos, durante el año 2025 se transportaron un total de 611.625 vehículos, lo que supone una contracción del 8,9 % con respecto a 2024, siendo la primera caída registrada desde el año 2021. El volumen de vehículos transportados ha caído tanto en el tráfico nacional como internacional, siendo más acusado en este último caso. Así, el tráfico nacional registró 527.266 unidades transportadas (-6,9 %) y el tráfico internacional 84.359 unidades (-20,1 %). Estas caídas se producen en un periodo que destaca por la ejecución de continuas obras de mejora en la infraestructura, lo que genera cortes y desviaciones en la red.

Respecto al volumen de componentes transportado, el tráfico nacional ha caído un 8,2 % en 2025 hasta las 183.654 toneladas transportadas. En lo que respecta al transporte internacional, en esta ocasión no se ha indicado la realización de ningún tráfico de componentes. Con esto, el volumen total transportado declarado ha sido un 25,5 % inferior respecto al año anterior.

Tabla 2.2. Volúmenes transportados por ferrocarril

		2024	2025	Variación
Transporte de vehículos UNIDADES	Nacional	566.078	527.266	-6,9%
	Internacional	105.582	84.359	-20,1%
	TOTAL	**671.660**	**611.625**	**-8,9%**
Transporte de componentes TONELADAS	Nacional	199.959	183.654	-8,2%
	Internacional	46.444	0	-100,0%
	TOTAL	**246.403**	**183.654**	**-25,5%**

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 del -10,6 % y en el internacional del -21,5 %. Igual tendencia se observa para el transporte de componentes, donde el número de trenes fue un 12,1 % inferior en la parte nacional, cayendo un 3,6 % en el total transportado.

Tabla 2.3. Número de trenes utilizados

		2024	2025	Variación
Transporte de vehículos	Nacional	2.996	2.677	-10,6%
	Internacional	510	400	-21,5%
	TOTAL	3.506	3.077	-12,2%
Transporte de componentes	Nacional	786	691	-12,1%
	Internacional	119	0	-100,0%
	TOTAL	905	691	-23,6%

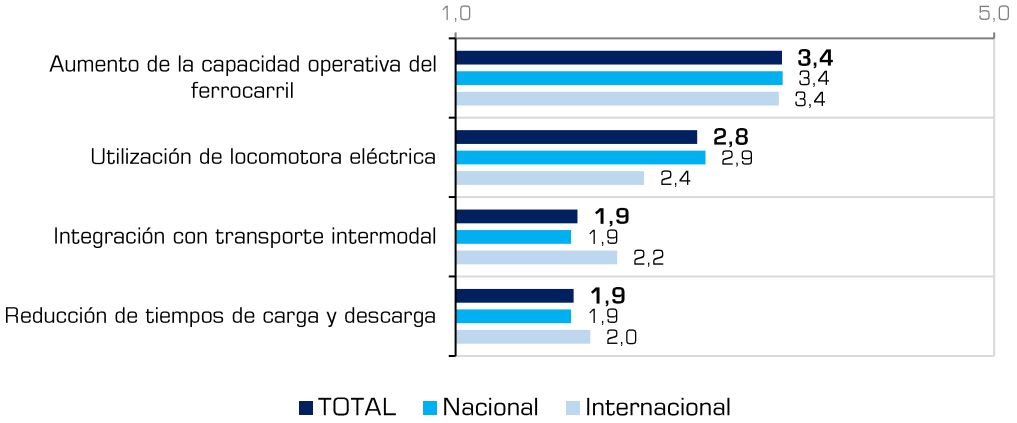
Fuente: ANFAC.

Por último, no hay que olvidar el desafío medioambiental vinculado a la reducción de emisiones en el transporte. Se ha dado continuidad a la sección incorporada en la edición anterior, donde se buscaba 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 plantea a los participantes ordenar una serie de medidas en base a la importancia que consideran que tienen en la reducción de las emisiones, diferenciando tanto para los tráficos nacionales como internacionales. En esta ocasión, para el transporte ferroviario, los participantes sitúan como la principal prioridad el aumento de la capacidad operativa del ferrocarril, superando al uso de locomotora eléctrica que destacó en la edición anterior. Como diferencia entre el tráfico nacional e internacional, destaca un reparto más equitativo entre las otras tres opciones en el ámbito internacional, mientras que para el tráfico nacional el uso de la locomotora eléctrica sigue destacando como una prioridad.

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

Indicador en base 5, ordenado por valor total

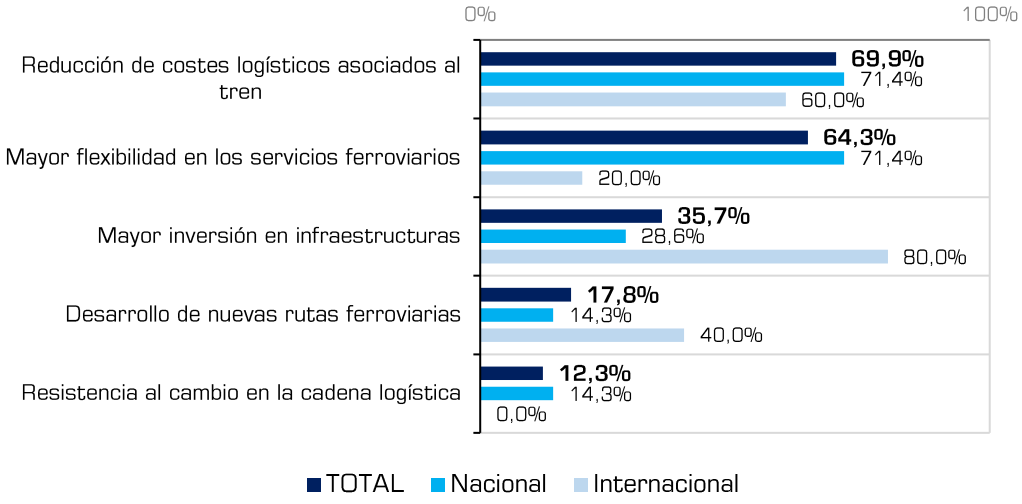


Fuente: ANFAC.

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 esta edición, los fabricantes han apuntado a los costes como el principal objetivo, aunque la flexibilidad sigue manteniéndose con una valoración elevada. Es importante destacar que los tráficos internacionales siguen demandando una fuerte necesidad de mayor inversión en las infraestructuras. **En cualquier caso, y teniendo en cuenta la situación de desarrollo actual de infraestructuras que producen restricciones y modificaciones de los corredores habituales, la certidumbre y fiabilidad del transporte se configura, en este momento, como un factor determinante del uso del modo ferroviario más allá de los factores ya identificados.**

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

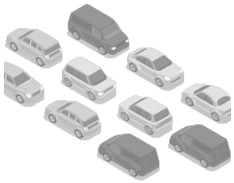
Porcentaje de participantes (selección de 2 opciones), ordenado por valor total



Fuente: ANFAC.

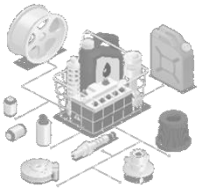
A continuación, se resumen las conclusiones extraídas de las valoraciones recibidas para el transporte ferroviario de vehículos y componentes, diferenciando entre transporte nacional e internacional. Finalmente se adjuntan tablas con mayor nivel de detalle respecto a las valoraciones utilizadas en el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

3. Resultados globales



VEHÍCULOS

Nacional	Internacional
3,3 =	3,5 ↓
3,3 ↓	



COMPONENTES

Nacional	Internacional
4,2 ↓	No disponible
No disponible	

3.1. Transporte de vehículos

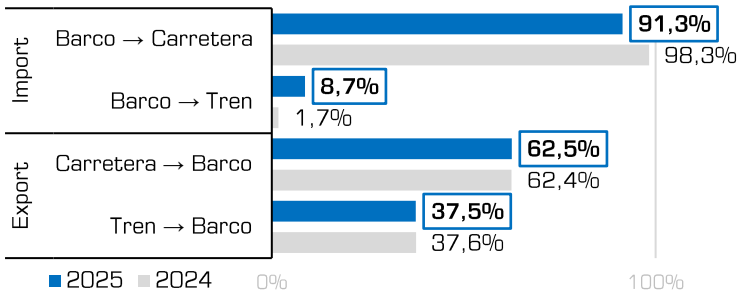
En 2025 la valoración de las marcas sobre el funcionamiento del sistema ferroviario para el transporte de vehículos perdió la décima que había avanzado en el año anterior, pasando a situarse en un 3,3 sobre un total de 5 puntos. Este retroceso viene determinado por la caída de 2 décimas en la valoración del transporte ferroviario internacional hasta una puntuación de 3,5, mientras que en el ámbito nacional se ha repetido una valoración de 3,3 sobre 5.

En cualquier caso, hay que recordar que estos dos últimos años están marcados por 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.

Aun bajo este escenario, los fabricantes de vehículos siguen considerando el transporte ferroviario como un modo necesario y, pese a que la cuota de vehículos transportados se ha reducido en 2025 hasta el 11,9 %, se mantiene con una cuota superior al 10 % y representó el 24,2 % del total de vehículos transportados por medios terrestres.

Además, hay que tener en cuenta que el ferrocarril es una opción muy interesante para la aproximación de los vehículos fabricados en España hasta los puertos, habiendo representado el 37,5 % del volumen de vehículos transportados a los puertos para su posterior exportación. Y en cuanto a la importación a través de los puertos, el 8,7 % de esos vehículos fueron después trasladados por tren, 6,9 p.p. más que el año anterior.

Gráfico 3.1. Evolución del transporte marítimo de vehículos por canal en 2025



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 activo el **Acuerdo de Colaboración entre ADIF y ANFAC**, el cual está en vigor desde febrero de 2013 y que 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 este, se destacan los siguientes resultados respecto al transporte nacional, 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 vuelven a mejorar sus valoraciones, en 1 y 4 décimas, respectivamente.
- **Sigue retrocediendo la percepción de daños en la mercancía**: tras haber caído en 3 décimas la edición anterior, en esta ocasión la valoración sobre daños en los vehículos pierde 5 décimas más, cayendo hasta una puntuación de 2,8 sobre 5, indicando una fuerte 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. Esto es muy relevante de cara a continuar apostando por el transporte ferroviario y aumentar los volúmenes.
- **Valoración de los operadores logísticos / ferroviarios:** la valoración media obtenida por los operadores logísticos en el tráfico nacional de vehículos ha avanzado en 1 décima hasta situarse en 3,6 puntos sobre 5. Dados los numerosos subindicadores analizados, conviene comentar los cambios más relevantes en las partidas incluidas.

  De manera positiva, destacan la capacidad de reacción ante imprevistos de los trenes y el seguimiento e información disponible sobre los trenes en ruta, ambas partidas avanzando en 5 décimas hacia una valoración considerada como suficiente. También conviene mencionar la buena percepción respecto a la facilidad de contacto y la atención recibida, que mejora una décima y se alza como el aspecto mejor valorado para los operadores ferroviarios con una puntuación satisfactoria de 4,3 sobre 5.

  Por otro lado, si bien tan solo 4 partidas han registrado caídas, frente a las 8 que han mejorado, la intensidad de estos retrocesos ha opacado los avances. El aspecto que más ha retrocedido, y, a su vez, ha pasado a situarse como el peor valorado, es el control de calidad en el proceso de carga y descarga y en los traslados. Esta partida ha perdido 7 décimas en su valoración hasta situarse en una puntuación de 2,8 puntos, indicando una clara necesidad de mejora.

  Con caídas de 5 décimas le siguen las partidas relativas al compromiso de calidad y el servicio del operador en lo que respecta a la seguridad frente a robos y deterioros de la mercancía. En este último caso, la caída le hace perder la consideración de satisfactorio al retroceder hasta los 3,8 puntos sobre 5.

- **Las empresas ferroviarias (traccionadoras)**: se observa una mejora generalizada en las empresas traccionadoras, con avances de entre 2 y 3 décimas en todos los aspectos analizados. A pesar de que los indicadores aún siguen considerándose como mejorables en su mayoría, la partida relativa al cumplimiento de los plazos y horarios de los trenes imputable a la empresa ferroviaria obtiene una valoración suficiente de 3,2 en esta ocasión. De registrarse un avance similar en la próxima edición, todos los aspectos pasarían a alcanzar una buena consideración.
- **Valoración del administrador de infraestructuras (ADIF)**: la visión sobre el administrador de infraestructuras continúa avanzando, mejorando en 2 décimas respecto al año anterior, aunque sigue manteniendo la consideración de mejorable con una puntuación de 2,8 sobre 5. La proactividad en la mejora de la red ferroviaria sigue siendo el único aspecto con la calificación de "suficiente" al superar la barrera de los 3 puntos.
- **Gestores de las terminales**: a pesar de haberse registrado una mejora generalizada en la edición anterior, en este caso, la percepción de los fabricantes se ha reducido significativamente en todos los aspectos incluidos, cayendo en al menos 3 décimas cada uno de ellos. Con esto, la flexibilidad del servicio y el cumplimiento de plazos y horarios continúan siendo los aspectos peor valorados, situándose en este caso en 3,3 puntos.

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:

- **Retroceso de su valoración global**: tras 6 años sin registrar un retroceso en su valoración, en 2025 la valoración total del transporte ferroviario internacional de vehículos ha perdido 2 décimas, pasando a obtener una puntuación de 3,5 sobre 5.
- **La percepción sobre el cumplimiento del plan de transporte continúa deteriorándose**: vuelve a caer, siendo en este caso la pérdida de 4 décimas, lo que le hace retroceder hasta los 3,2 puntos. Además, la flexibilidad para adaptar el plan de transporte a las necesidades de los fabricantes ha caído en 5 décimas hasta una puntuación de 3,2.
- **Valoraciones de los operadores logísticos / ferroviarios:** la puntuación global de los operadores logísticos desciende en 2 décimas hasta los 3,5 puntos, con un gran número de partidas retrocediendo respecto al año anterior.

  El compromiso de calidad es el apartado más perjudicado, cayendo en 7 décimas hasta un total de 3,3 puntos. Además, le sigue una caída de 6 décimas en la disponibilidad de planes específicos ante la bajada de calidad del servicio y otra de 5 décimas en cuanto al cumplimiento de plazos y horarios de los trenes (imputable al operador logístico).

  De manera positiva se mantiene la facilidad de contacto y la atención recibida, que incluso mejora en 2 décimas hasta una puntuación de 4,7 sobre 5. El otro aumento registrado ha tenido lugar en el control de calidad durante la carga y descarga de los trenes, obteniendo una puntuación de 3,9.

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 en 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.

En esta edición, correspondiente a 2025, no se ha realizado ningún transporte por ferrocarril a nivel internacional por lo que **solo se ha podido realizar el análisis para el transporte nacional de componentes.**

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 encadena una segunda caída, retrocediendo en 2 décimas y pasando a situarse en 4,2 puntos sobre 5, por lo que sigue 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 sigue manteniendo una valoración máxima de 5 puntos respecto a la prevención de daños en la mercancía transportada.
- **Mejoras en la percepción sobre el 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 mejorado en 1 décima, situándose en ambos casos en 4,1 puntos sobre 5.
- **Percepción satisfactoria del operador logístico / ferroviario**: los operadores logísticos / ferroviarios siguen manteniendo una valoración satisfactoria, aunque nuevamente retroceden en su puntuación, cayendo en esta ocasión en 2 décimas hasta un total de 4,2 puntos.

  Como aspecto positivo, conviene mencionar el avance en 5 décimas del cumplimiento de los plazos y horarios, obteniendo una puntuación satisfactoria de 4,5 sobre 5.

  Sin embargo, han sido compensadas por la caída importante de otros aspectos valorados. En esta edición, de las cinco partidas que obtuvieron el año anterior una valoración máxima de 5 puntos, tan solo el control de calidad en el proceso de carga y descarga de los trenes consigue mantenerla, registrándose una caída de 9 décimas en la flexibilidad horaria y caídas de 5 décimas en lo relativo al seguimiento e información disponible de los trenes, la facilidad de contacto y atención recibida, y la relación calidad-precio del servicio recibido. Aun así, todos estos aspectos se mantienen como satisfactorios por encima de los 4 puntos.

  Por otro lado, también preocupa la caída en 4 décimas de la capacidad de reacción ante imprevistos de los trenes tanto cargados como vacíos en ruta, que retrocede hasta una puntuación de 3,6.

- **El servicio de las empresas traccionadoras pierde la consideración de satisfactorio**: este indicador pierde 4 décimas a consecuencia de las caídas en 9 décimas registradas en la capacidad de proporcionar tracción ante aumentos de demanda y la flexibilidad horaria, cuando estas partidas obtuvieron una valoración máxima de 5 puntos en la edición anterior.
- **La percepción sobre el administrador de las infraestructuras retrocede fuertemente:** habiendo mejorado el año anterior en 8 décimas, en esta ocasión pierde 1,1 puntos, siendo el aspecto con un mayor retroceso dentro del transporte nacional de componentes. Preocupa la valoración del cumplimiento de los plazos y horarios de llegada y salida de los trenes de 2 puntos sobre 5 tras perder 1,5 puntos. Y con una caída igual tenemos la proactividad en la mejora de la red ferroviaria, aunque en este caso pasa de 5 puntos a tan solo 3,5 en 2025. Así, la atención a las solicitudes de surcos es el único aspecto que permanece inmóvil con 4 puntos.
- **Sin cambios en la gestión de las terminales**: los gestores de las terminales repiten en todos los aspectos considerados la valoración perfecta de 5 sobre 5 alcanzada en 2024.

3.2.2. Transporte internacional de componentes

No disponible por no haberse realizado transporte en 2025.

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	3,7	↑
Flexibilidad para adaptar el plan de transporte en función de las necesidades de la marca	3,5	↑
Valoración de daños sobre la mercancía	2,8	↓

Tabla 4.1.2. Valoración de la empresa ferroviaria o traccionadora

	Empresas traccionadoras							
	1	2	3	4	5	6	VALORACIÓN	
Cumplimiento de los plazos/horarios de llegada/salida de trenes imputables exclusivamente a la empresa ferroviaria	5,0	4,0	4,0	2,8	3,0	3,0	3,2	↑
Capacidad de proporcionar tracción ante aumentos de demanda por parte de las marcas	5,0	4,0	4,0	2,3	2,0	2,0	2,7	↑
Incidencias (averías) en las locomotoras que afecten al desarrollo normal del plan de transporte	5,0	4,0	4,0	2,6	1,0	1,0	2,8	↑
Flexibilidad horaria	4,0	4,0	4,0	2,6	1,0	2,0	2,7	↑
VALORACIÓN	4,8	4,0	4,0	2,6	1,8	2,0	2,9	↑

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.)	3,3	↑
Cumplimiento de los plazos/horarios de llegada/salida de trenes imputables exclusivamente al administrador de infraestructuras	2,5	↑
Atención a las solicitudes de surcos por parte del cliente	2,7	↑
VALORACIÓN	2,8	↑

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	3,6	3,5	3,0	3,0	3,0	4,0	3,6	3,0	3,0	3,3	↓
Cumplimiento de plazos y horarios	4,0	3,0	4,0	4,0	2,0	4,0	3,6	2,0	4,0	3,3	↓
Trato de las mercancías en el caso de que hubiera manipulación	4,6	n.d.	4,0	4,0	3,0	4,0	3,1	3,0	4,0	3,6	↓
VALORACIÓN	4,1	3,3	3,7	3,7	2,7	4,0	3,4	2,7	3,7	3,4	↓

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

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	3,2	↓
Flexibilidad para adaptar el plan de transporte en función de las necesidades de la marca	3,2	↓
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	2,8	3,2	4,0	4,0	3,0	**3,2**	↓
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)	4,0	4,0	4,0	4,0	3,0	**3,9**	↑
Capacidad de reacción ante imprevistos de los trenes tanto cargados como vacíos en ruta	3,2	3,2	3,0	3,0	3,0	**3,1**	=
Estado y mantenimiento del material móvil. Se considera si han bloqueado vagones por incumplir la calidad mínima	3,3	3,2	3,0	3,0	4,0	**3,3**	↓
Capacidad de reacción en el supuesto de aumento/disminución del volumen	3,8	3,2	4,0	2,0	3,0	**3,5**	↓
Flexibilidad horaria	2,9	3,2	4,0	3,0	3,0	**3,1**	↓
Seguimiento e información de la situación de trenes en ruta	4,0	3,6	4,0	5,0	4,0	**4,0**	=
Facilidad de contacto, atención y eficacia del interlocutor habitual. Información y comunicación en general	4,5	5,0	5,0	5,0	4,0	**4,7**	↑
Relación calidad-precio del servicio en los tráficos internacionales	3,0	3,8	3,0	3,0	3,0	**3,2**	↓
Compromiso de calidad (con penalizaciones en caso de incumplimiento) en las relaciones económicas que regulan los tráficos internacionales	4,0	2,6	3,0	3,0	4,0	**3,3**	↓
Seguridad frente a robos y deterioros de la mercancía	3,5	3,4	4,0	4,0	4,0	**3,6**	↓
Planes específicos ante la bajada de la calidad del servicio	2,5	3,4	4,0	4,0	3,0	**3,1**	↓
VALORACIÓN	**3,5**	**3,5**	**3,8**	**3,6**	**3,4**	**3,5**	↓

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	4,1	↑
Flexibilidad para adaptar el plan de transporte en función de las necesidades de la marca	4,1	↑
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	4,1	↑
Capacidad de proporcionar tracción ante aumentos de demanda por parte de las marcas	5,0	3,0	3,0	4,1	↓
Incidencias (averías) en las locomotoras que afecten al desarrollo normal del plan de transporte	5,0	3,0	2,0	3,6	↑
Flexibilidad horaria	5,0	3,0	3,0	4,1	↓
VALORACIÓN	5,0	3,5	2,8	4,0	↓

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.)	3,5	↓
Cumplimiento de los plazos/horarios de llegada/salida de trenes imputables exclusivamente al administrador de infraestructuras	2,0	↓
Atención a las solicitudes de surcos por parte del cliente	4,0	=
VALORACIÓN	3,2	↓

Tabla 4.3.4. Valoración de los gestores de las terminales

	Gestor de la terminal			
	1	2	VALORACIÓN	
Flexibilidad del servicio	5,0	4,0	5,0	=
Cumplimiento de plazos y horarios	5,0	4,0	5,0	=
Trato de las mercancías en el caso de que hubiera manipulación	5,0	5,0	5,0	=
VALORACIÓN	5,0	4,3	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	4,0	4,0	**4,5**	↑
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	2,0	3,0	**3,6**	↓
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	**4,1**	↑
Capacidad de reacción en el supuesto de aumento/disminución del volumen	5,0	4,0	3,0	**4,5**	=
Flexibilidad horaria	5,0	3,0	3,0	**4,1**	↓
Seguimiento e información de la situación de trenes en ruta	5,0	4,0	4,0	**4,5**	↓
Facilidad de contacto, atención y eficacia del interlocutor habitual. Información y comunicación en general	5,0	4,0	4,0	**4,5**	↓
Relación calidad-precio del servicio del operador en los tráficos nacionales	5,0	4,0	3,0	**4,5**	↓
Compromiso de calidad (con penalizaciones en caso de incumplimiento) en las relaciones económicas que regulan los tráficos nacionales	4,0	3,0	n.d.	**3,5**	↓
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	3,0	**3,5**	=
VALORACIÓN	**4,8**	**3,4**	**3,5**	**4,2**	↓

4.4. Transporte internacional de componentes

No disponible por no disponer de valoraciones.