

La sostenibilidad económico-ambiental impone revitalizar el transporte ferroviario de mercancías

MANUEL MIÑÉS

DIRECTOR-GERENTE DE LA CÁMARA DE CONTRATISTAS DE LA COMUNITAT VALENCIANA

Pese al proceso de liberalización del transporte ferroviario impuesto por la Unión Europea en 2005, España sigue siendo uno de los países de Europa con menor cuota de transporte de mercancías por ferrocarril, situándose en la tercera parte de la media comunitaria, y muy lejos del objetivo de la UE que fija que en el año 2030 debería alcanzar el ferrocarril el 30% de las mercancías transportadas a más de 300 kms de distancia.

En el año 2017 - último año del que disponemos datos oficiales - la cuota modal del ferrocarril en el transporte de mercancías en España se situó en el 4'3% en términos de tráfico y en el 1'9% en toneladas netas. Veníamos de una cuota en el 2016 del 4'6% y un 2% en toneladas netas. Ello no hace sino ratificar la tendencia decreciente que se inició en el 2014 (Fuente: Informe sobre los servicios de transporte de mercancías por ferrocarril 2017 - de la CNMC 18.12.2018)

A nuestro juicio existen dos tipos de medidas que podrían fomentar de manera significativa el trasvase de mercancías de la Carretera al Ferrocarril.

Las primeras serían medidas a tomar en el ámbito del propio transporte de mercancías por ferrocarril:

- Resolver problemas de interoperabilidad plena de la vía, tanto a nivel nacional como internacional.

- Solventar las diferencias en el ancho de vía, electrificación y señalización (ya que siguen existiendo diferencias incluso dentro de la propia red nacional)

Por un lado tenemos el ERTMS (European Rail Traffic Management System), que como gestión europea es fundamental para garantizar la seguridad de la Alta Velocidad y Corredor Mediterráneo y el ASFA (Anuncio de Señales y frenado automáticas) a base de balizas.

- Incrementar la disponibilidad y mantenimiento del material rodante interoperable entre el ancho ibérico (1.668 mm entre carriles) y el ancho internacional o estándar (1.435 mm)

- Incrementar el número de maquinistas acreditados; hoy en día es un mercado casi 'monopolístico' y de muy difícil acceso... favoreciendo su 'formación profesional'.

- Resolver la falta de derivaciones y apartaderos particulares en fábricas y polígonos industriales. En fin, creando zonas logísticas intermodales camión - ferrocarril. (en España solo existen 193 frente a las 2.000 que hay en Francia o Alemania.

- Acometer un plan de inversiones para mejorar la conectividad ferroviaria a nuestra red de puertos de interés general. Existen al menos 8 actuaciones inversoras planificadas por el Ministerio en este ámbito en los puertos de A Coruña, Barcelona, Cádiz, Valencia y Tarragona de 700 millones de euros de inversión con una elevadísima rentabilidad económica (Según informe de SENER la ren-

tabilidad sería superior a 9'5 veces por cada euro invertido).

Evidentemente aquí en la Comunidad Valenciana - y formalmente lo solicitamos al Comisionado del Gobierno para el desarrollo del Corredor Mediterráneo - habría que incluir y forzar a ello el llegar a la Dársena del Puerto de Sagunto y al Polígono Petroquímico y Logístico, de Almazora - Villareal con el Puerto de Castellón.

- Favorecer las autopistas ferroviarias, viajando la carga-contenedor (sin cabeza tractora) por tren de plataforma baja... y en origen, acoplarlo de nuevo a una cabeza tractora que llevará la mercancía al mayorista.

- Las segundas medidas a adoptar se centrarían en el ámbito de la carretera:

- Implementar medidas para que la carretera cubra los costes de externalidades que general, tal

como lo hace actualmente el ferrocarril (Costes medioambientales; Congestión de Tráfico con altos niveles de NO2 y PM 2'5 menores de 2'5 micras; Siniestralidad, etc.) Las tasas portuarias, aeroportuarias y cánones ferroviarios, finalistas, deben implantarse en la Carretera.

Actualmente, a través de impuestos u otras medidas similares, el ferrocarril en España cubre un nivel de costes sociales similar al de otros países de la UE. Por el contrario, el transporte por carretera sólo cubre una pequeña parte de estos costes, inferior al 20%, mientras en otros países europeos este

porcentaje es superior: Francia (43,6 %, Alemania (45,5 %) o Italia (49,5 %). Para ello, el mecanismo más efectivo sería implantar un sistema de tarificación por distancia recorrida en la red de carreteras de gran capacidad, a semejanza de lo que ya se ha hecho en otros países europeos con mayor cuota de transporte de mercancías por ferrocarril. Además del trasvase de mercancías al ferrocarril, esta medida tendría beneficios adicionales como reducir el número de viajes en vacío, fomentar el uso de vehículos más ecológicos y seguros, reorganizar un sector tan atomizado como el del transporte por carretera.

- Replantearse políticas como la autorización de circulación a vehículos euro modulares o Mega-Trucks (que siguen sin estar autorizados en la mayoría de los países de la UE salvo, entre otros, en España) e igualmente no fomentar el Platooning (camiones en pelotón, con uno en la cabecera con conductor y los 2 o 3 tras él con el piloto automático, y prácticamente pegados) que logran el efecto contrario de atraer a la carretera las mercancías en detrimento de otros modos más eficientes.

No queremos en modo alguno plantear una guerra entre el camión y el ferrocarril, mas para la larga distancia (> 300 Kms) debemos implementar el uso del ferrocarril como ocurre en la Europa de la U.E. y el mundo desarrollado.



:: LP