



ALIANZA CORREDORES.EU: PALANCA PARA IMPULSAR EL TRÁFICO DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL

Salvador M. Galve,

PRESIDENTE DE ALIANZA EUROPEA CORREDORES.EU

El transporte es una de las actividades esenciales para el desarrollo de la economía, de la cultura y de la sociedad en general. Desde que el hombre dejó de ser sedentario, el desplazamiento de personas y el intercambio de mercancías ha sido la base de la evolución de la actividad humana y ha representado el vector de transmisión del conocimiento y del progreso. La historia del transporte es paralela a la evolución de los Estados, de su riqueza y de su economía.

Independientemente del peso del transporte como actividad económica, que en ocasiones puede representar entre un 20 y un 30% del PIB, el transporte es fundamental para el desarrollo de cualquier país, tanto por sus efectos directos como indirectos. En términos de valor añadido agregado, de acuerdo con la Cámara de Comercio de España, el sector del transporte supone casi un 8,5% del PIB, constituyendo la principal rama del sector la del transporte y el almacenamiento (56%), seguida del comercio (25%) y la industria (19%). Como sector económico, el transporte y la logística en España generan más de un millón de empleos directos, sin tener en cuenta los generados en el sector de la construcción de las infraestructuras necesarias.

OBJETIVO DE LA UE

La Unión Europea tiene como objetivo establecer infraestructuras y normas de

funcionamiento comunes para todo el territorio comunitario y conseguir un verdadero espacio unificado de transportes. El principal beneficiario de esta situación debería ser el ferrocarril, ya que es el modo de transporte más sensible a las diferencias de características y de funcionamiento de una red a otra. Y dos de las diferencias más restrictivas para el ferrocarril son el ancho de vía y los gálibos de carga, la limitación histórica principal que afecta a la Península Ibérica desde los inicios del ferrocarril en el siglo XIX.

La Península Ibérica tiene, además, una situación particular, dada por su condición de región periférica del continente europeo, al igual que Italia y otras regiones, aunque con un valor estratégico importante, debido a su orientación geográfica y cultural con Hispanoamérica y otras regiones de ultramar. Además, en el ámbito del comercio exterior de España, de acuerdo con la Cámara de Comercio, el transporte marítimo supone



el 61% del total en términos de toneladas, recordando que el 80% del comercio internacional se lleva a cabo por mar. En el caso de las mercancías, debería servir como referente el modelo ferroviario norteamericano (Canadá – Estados Unidos – México), completamente dedicado a las mercancías, eficiente y rentable y que goza de total interoperabilidad y autonomía comercial desde hace ya muchas décadas.

RAZONES DEL ÉXITO DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

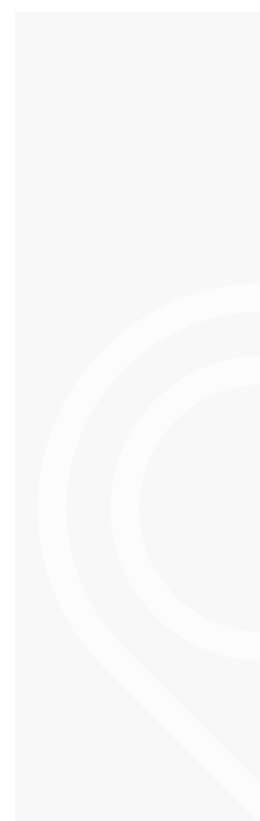
Últimamente se oye hablar del “éxito del transporte por carretera” en España. Sin embargo, resulta engañoso. El éxito se produce por incomperecencia del transporte por ferrocarril. España sólo transporta por ferrocarril el 3,8% de sus mercancías; el resto se lleva por la carretera. Si además atendemos a los datos transpirenaicos, sólo el 3,4% de los bienes van por tren; un apabullante 96,6% todavía usa la carretera. Los dos pasos por los extremos pirenaicos están relegados a un segundo plano por



Debería servir como referente el modelo ferroviario norteamericano (Canadá–Estados Unidos–México), completamente dedicado a las mercancías

la prioridad de las líneas de viajeros y las dificultades del ancho de vía. Por lo tanto utilizar la palabra el éxito es relativo.

El Gobierno español se ha propuesto elevar hasta un 10% el porcentaje de transporte por mercancías por ferrocarril en 2030, un porcentaje que, actualmente, seguirá siendo insuficiente con las infraestructuras actuales en los pasos fronterizos. Según el Libro Blanco de la Comisión Europea el objetivo debería ser el 30%, un porcentaje de transporte por mercancías por ferrocarril





En Europa existe un importante déficit de infraestructuras ferroviarias interoperables, que se refleja de manera muy especial en la Península Ibérica



en 2030 que es actualmente irrealizable con las infraestructuras actuales en los pasos fronterizos.

La Península Ibérica es el territorio europeo peor conectado por ferrocarril con el centro de Europa lo que, entre otras cosas, crea una desventaja competitiva de nuestros puertos frente a otros Puertos Europeos del Mediterráneo.

El aumento del transporte por carretera es, en buena medida, la causa de la disminución del transporte por ferrocarril. Como ejemplo se presentan las cuotas modales del transporte nacional de mercancías de los modos terrestres, en toneladas-kilómetro, donde destaca como en los diferentes países europeos analizados predomina la carretera para este tipo de movimientos.

España es el país con la mayor participación de la carretera en el transporte de mercancías (93%) seguido por Francia e Italia (85% y 84%, respectivamente), estando muy por encima de la media europea (74%). En el resto de los países europeos el uso del ferrocarril para el transporte de

mercancías tiene mucho más peso que en nuestro país, siendo la media europea de un 16% frente a un 4% en el caso de España.

HAY QUE ACTUAR YA

Para ello, es necesario actuar en la Red de Ferrocarril de Interés General (RFIG) de forma global. Con mínimas inversiones sobre la RFIG se puede y se debe impulsar el tráfico de mercancías por ferrocarril. Las Autoridades Europeas han planificado la red TEN-T, redes Transeuropeas de Transporte que son un conjunto planificado de redes prioritarias de transporte pensadas por la Dirección General de Movilidad y Transportes de la Comisión Europea, para facilitar la comunicación de personas y mercancías a lo largo de toda la Unión Europea.

La citada Red Transeuropea de Transporte es la gran apuesta de Europa en materia de infraestructura a través del desarrollo de una red de líneas ferroviarias, carreteras, vías navegables, rutas marítimas, puer-

tos, aeropuertos y terminales ferroviarias, con el objetivo de cerrar brechas, eliminar cuellos de botella y barreras técnicas, así como fortalecer la cohesión social, económica y territorial en la Unión Europea.

Actualmente (y casi de manera permanente), la red TEN-T se encuentra en revisión, tanto por lo que respecta a la última versión negociada en

2024, como en cuanto al concepto en sí que le podría conferir la Unión Europea. En 2030 la UE tiene previsto completar las principales conexiones de transporte (red básica de la RTE-T), en 2040, completar la red básica ampliada y cumplir los requisitos de velocidad y calidad y en 2050 tener una red TEN-T completamente operativa y modernizada.

UNA PENÍNSULA MEJOR CONECTADA

La Alianza de CorREDores.eu está y estará dispuesta, como no puede ser de otra manera, a colaborar en lo necesario, junto con las entidades y organizaciones que se presten, para que este plan prospere y se consiga la mejora sustancial que necesita el tráfico de mercancías por ferrocarril en Eu-

España es el país con la mayor participación de la carretera en el transporte de mercancías (93%)

CÓMO DISEÑAR UN PASO POR LOS PIRINEOS

La cuestión principal es definir las condiciones de capacidad en la red ferroviaria francesa y su conexión con el resto de la red europea. En este sentido, no se puede hacer un diseño de la red ibérica y de las posibles opciones de pasos a través de los Pirineos si no se tiene una idea de los tráficos que se van a tener que transportar y de las características de la red existente.

En Europa existe un importante déficit de infraestructuras ferroviarias interoperables, que se refleja de manera muy especial en la Península Ibérica. De cara a resolver ese

déficit y hacer así que la red ferroviaria europea sea lo más extensa y eficiente posible, es absolutamente necesario aumentar la permeabilidad de este sistema a través de los Pirineos.

Por todo ello se necesitan dos actuaciones con carácter de urgencia: la primera sería la inclusión como eje prioritario en el mapa ferroviario europeo de transporte de mercancías de una conexión intermedia en ancho de vía estándar, con origen en el área de Zaragoza (la denominada Travesía Central de los Pirineos mediante Túnel de baja cota [TGC-P]).

La otra sería la creación de una comisión ejecutiva, formada por representantes de la DG MOVE (Comisión Europea), consejerías de transportes e infraestructuras de las respectivas regiones, ministerios y gestores de infraestructura, de España, Portugal y Francia. La misión principal de esta comisión debería ser el establecimiento de un plan director estratégico a largo plazo de infraestructuras ferroviarias básicas para mercancías, en los tres ámbitos geográficos afectados, ibérico, de conexión (transpirenaico) y francés. Ese plan debería asimismo incluir una hoja de ruta y un plan de inversiones.



Últimamente se oye hablar del “éxito del transporte por carretera” en España. Sin embargo, resulta engañoso. El éxito se produce por incomparecencia del transporte por ferrocarril

ropa. Mientras, seguiremos trabajando con el apoyo actual de más de un centenar de empresas, organizaciones empresariales, colegios profesionales, cámaras de comercio y Universidades, la Alianza CorREDores.eu reclamando y exigiendo a las Administraciones españolas y a la Unión Europea infraestructuras similares a otras regiones periféricas.

Nuestro objetivo es contribuir a la definición del Proyecto y a la Ejecución de un Gran Eje de Transporte desde los Puertos y

Centros Logísticos del Suroeste de Europa hacia Francia y el Mar del Norte, favoreciendo que el transporte por carretera utilice los Servicios Ferroviarios al objeto de descongestionar las infraestructuras viarias y en especial los Puertos de la Península Ibérica y contribuir a la descarbonización. La Alianza CoREDores.eu pretende de esta manera ser la voz y la fuerza de la Sociedad Civil que impulse el tráfico de mercancías por tren y nos saque del siglo XIX donde lleva instalado el ferrocarril español desde hace un siglo. ■