

El Senado, a propuesta de Convergencia i Unió, acordó en su sesión plenaria celebrada el día 25 de abril de 2006 la constitución de una Ponencia en el seno de la Comisión de Fomento para analizar la política de transportes de mercancías por ferrocarril y la evolución de la liberalización del sector tras la entrada en vigor de la Ley de 31 de diciembre de 2004 que obligó a Renfe a dejar entrar a otras operadoras en el transporte de mercancías. Tras los trabajos, serán presentadas al Gobierno una serie de recomendaciones.

Los miembros de la Ponencia para analizar la política de transportes de mercancías por ferrocarril han sido siete senadores en representación de diferentes grupos parlamentarios que han celebrado catorce reuniones, ocho de las cuales han tenido lugar con asistencia de los presidentes de Renfe y Adif, José Salgueiro y Antonio González Marín, así como de representantes del Ministerio de Fomento y de otros organismos y entidades relacionados con este sector.

Tras dieciocho meses de trabajo, la Comisión de Fomento aprobó el 29 de octubre pasado, el informe de la Ponencia de estudio que contiene una serie de conclusiones y recomendaciones que se hicieron públicas el pasado mes de noviembre. Éstas se han sometido a la aprobación por el Pleno de la Cámara el pasado 11 de diciembre para finalmente ser trasladadas al Gobierno.

La comisión de Fomento del Senado recomienda al Gobierno la adecuación progresiva de la red convencional al ancho internacional para potenciar el tráfico de mercancías.



EN LA UE, LA CUOTA DE MERCADO POR FERROCARRIL ES DEL OCHO POR CIENTO

Recomendaciones del Senado para mejorar el transporte ferroviario de mercancías

Entre las recomendaciones, hasta un total de 24, destacan las siguientes:

- Otorgar la máxima autonomía al Comité de Regulación Ferroviaria, un órgano dependiente del Ministerio de Fomento encargado de salvaguardar la pluralidad de la oferta y garantizar la igualdad entre empresas públicas y pri-

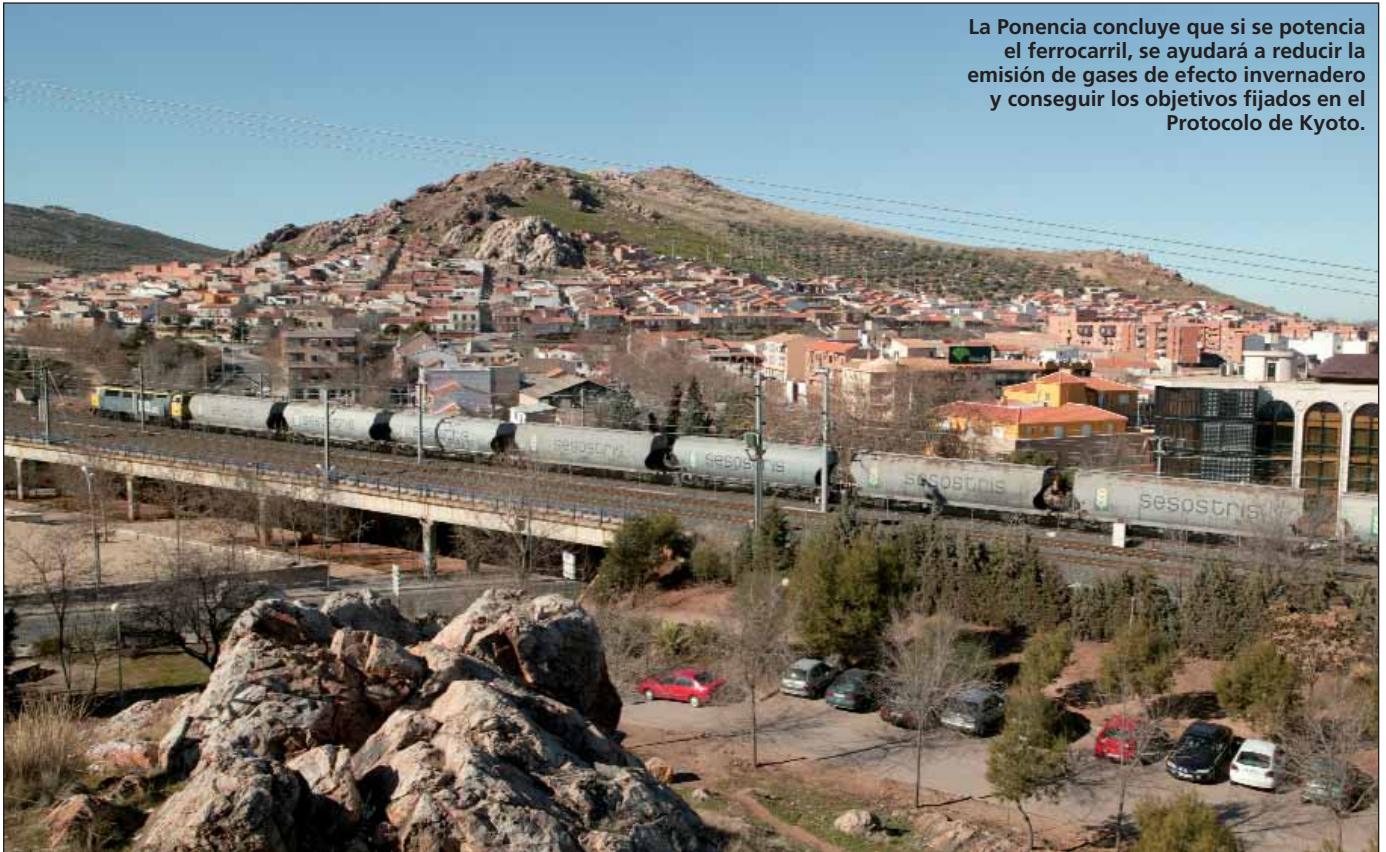
vadas en las condiciones de acceso al mercado.

- Agilizar la concesión de licencias ferroviarias y de certificados de seguridad a operadoras privadas.

- Formular un plan estratégico para determinar la adecuada ubicación y dimensión de centros intermodales públicos y privados.

- Extraer el máximo rendimiento para el transporte de carga de la liberación de la red convencional con las nuevas líneas de altas prestaciones, destinadas sobre todo al tráfico de viajeros. Para ello, se deberían realizar las siguientes actuaciones: adaptar la capacidad portante al tráfico de carga, construcción de nuevas estaciones y aparta-

La Ponencia concluye que si se potencia el ferrocarril, se ayudará a reducir la emisión de gases de efecto invernadero y conseguir los objetivos fijados en el Protocolo de Kyoto.



deros de al menos 750 metros de longitud, desdoblamiento de tramos de vía única y adecuación progresiva de la red al ancho de vía UIC.

- Permitir a los puertos más participación en programar y financiar infraestructuras para el tren.
- Mantener el tráfico mixto en las líneas de altas prestaciones mientras no se produzca una elevada demanda de transporte de pasajeros que resulte incompatible con la carga.
- Establecer medidas tributarias para incentivar el transporte de carga por ferrocarril, con el fin de procurar, mediante la potenciación de ese medio, la reducción de la emisión de gases de efecto invernadero y conseguir el cumplimiento de los objetivos fijados en el Protocolo de Kyoto.

Entre las recomendaciones particulares, se proponen las siguientes:

- Acometer con urgencia la instalación del tercer carril en el tramo El Papiol-Mollet para su uso en 2009.

- Cambiar a ancho UIC, al menos, una de las vías de carga entre Girona y Portbou para mejorar el tráfico en la frontera francesa.

- Gestionar en el seno de la UE la inclusión del Corredor Mediterráneo en las redes transeuropeas de transporte.
- Recordar a Francia y la Unión Europea la necesidad de acometer cuanto antes la travesía central pirenaica reservada al transporte ferroviario de mercancías.
- Dar prioridad a la mejora de los accesos ferroviarios a los principales puertos mediterráneos.
- Impulsar la realización del corredor Cantábrico-Mediterráneo de tráfico mixto.
- Mejorar las conexiones ferroviarias del puerto de Algeciras y unir los puertos del Pasajes y Bilbao con las nuevas líneas de altas prestaciones para tráfico mixto de la Y vasca
- Considerar de la mayor importancia la potenciación del transporte ferroviario de mercancías para, junto con el cabo-

taje, descongestionar la carretera y coadyuvar al medio ambiente por la menor emisión de los gases de efecto invernadero. Es imprescindible llevar las vías de ferrocarril hasta el mismo muelle, principalmente los de contenedores, y crear puertos secos en los alrededores conectados también al tren.

- Resolver el cuello de botella que representa el servicio de cercanías en las grandes áreas metropolitanas mediante la creación, en Madrid, Bilbao, Valencia y Barcelona, de vías dedicadas al tráfico de mercancías.
- Proponer al Ministerio de Fomento que se dote de la estructura más adecuada para el impulso de estas políticas. Asimismo, sería deseable el establecimiento de los oportunos mecanismos parlamentarios de seguimiento y control.

En cuanto a las conclusiones, aunque se reconoce la progresión del ferrocarril para el tráfico de viajeros, se precisa la revitalización para las mercancías, que implica necesariamente a las administraciones

públicas, tanto en España como en la Unión Europea.

La Comisión reconoce asimismo la pérdida de cuota de mercado en el transporte de mercancías por ferrocarril, que a partir del año 2002 ha pasado a tener una media europea, contando con los 25 Estados miembros de la Unión, del 8 por ciento. En el caso de España, la cuota de mercado se situaba en 2004 en un tres por ciento. "Nos encontramos en una posición muy baja", concluye el texto de la Ponencia. Para corregirla se plantean tres tipos de medidas: reguladoras, de gestión y de mejora de las infraestructuras, sin excluir la posibilidad de reabrir líneas ferroviarias en desuso y la utilización de líneas que con la construcción de otras de altas prestaciones van a ver muy disminuido su tráfico, para dedicarlas prioritariamente al transporte de mercancías. **Amalia Julián** □
(Se puede consultar todo el texto de la Ponencia así como las intervenciones en <http://www.vialibre.org>).