

Fomento moviliza 7.500 millones para que España sea nudo logístico mundial

Blanco lanza un plan para duplicar el transporte de mercancías por tren en 10 años. El proyecto prevé que el sector privado aporte el 31% de la inversión

LARA OTERO
Madrid

De farolillo rojo en el uso del tren para transporte de mercancías a nudo logístico mundial. El Ministerio de Fomento presentó ayer un plan que pretende movilizar 7.512 millones de euros (el 31,4% procedentes de la iniciativa privada) hasta 2020 para impulsar el transporte de mercancías por ferrocarril, un medio que en España solo supone el 4% del movimiento de bienes frente al 22% de Alemania.

El proyecto presentado a las comunidades autónomas (que se pretende que también participen en la financiación de sus centros logísticos en un 20%) tiene como objetivo duplicar en 10 años esa cuota, hasta el 8%-10%, a costa del transporte por carretera. Para competir con él, se prevé la conexión con los puertos y otros modos de transporte en una red de terminales que, según dijo el ministro, José Blanco, permitirá posicionar a España como "plataforma logística intercontinental", la "puerta de entrada y salida de Europa para América, África y Asia".

Un objetivo tremendamente ambicioso para un país en el que el transporte de mercancías por ferrocarril no ha dejado de perder cuota de mercado en los últimos años pese a la liberalización del sector a partir de 2005. Y ello, entre otras causas, por las dificultades de las infraestructuras españolas frente a las europeas.

Un ejemplo: un convoy procedente de Francia no solo tiene que cambiar de ancho de vía en la frontera, sino que además hay que trocear el tren de 750 metros de largo porque en la mayoría de recorridos no es posible ahora esa longitud.

A esto hay que sumar la falta de conexión con los puertos y con plataformas logísticas, escasa coordinación entre operado-

Transporte ferroviario de mercancías



Fuente: Eurostat. Datos de 2008. Ministerio de Fomento.

EL PAÍS

res y entre administraciones. Todo ello conlleva, admite Fomento, una pérdida de competitividad de las empresas españolas ya que los costes logísticos muchas veces son determinantes en el precio final.

El plan (que se ha consensuado con las comunidades autónomas, según Fomento) se articula en torno a tres líneas estratégicas: un nuevo modelo de gestión del sistema, la calidad y eficiencia del servicio y la mejora de las infraestructuras.

En la primera de ellas (a la que se destinan 300 millones de euros) se incluye el impulso a la liberalización, el establecimiento de ayudas e incentivos a las empresas y nuevos modelos de

gestión de las infraestructuras. Aquí se incluye la conversión de la división de mercancías de la operadora pública Renfe (que sigue copando el 76% del mercado) en varias empresas, especializadas en los diferentes tipos de mercancías, por ejemplo, automóviles o productos químicos, sectores para los que se establecerán planes específicos.

Se propone además coordinar las políticas con las comunidades autónomas, impulsar fórmulas de participación público-privada en la promoción y gestión de nuevas terminales intermodales o la posibilidad de cesión de vías que no formen parte de la red básica de mercancías.

Para mejorar la calidad y eficacia del servicio se destinan 100 millones a la investigación y desarrollo de nuevos sistemas de cambio de ancho para los convoyes, tecnología de identificación y localización de trenes para optimizar su uso, entre otras actuaciones. En este apartado se incluye el establecimiento de un eje piloto *low cost* en la vía Madrid-Cuenca-Valencia.

Lógicamente la mayor parte de la inversión se destina a la mejora de las infraestructuras: 1.800 millones para la conexión de los puertos españoles con el ferrocarril; 312 para la mejora de la red de FEVE; 2.480 millones para la mejora de las vías (desde electrificación de líneas

hasta eliminación de cuellos de botella) y 2.520 millones para una red de 34 terminales logísticas. En estas últimas, la mayoría nuevas, se prevé que la inversión privada suponga el 40% del total.

La definición de las líneas férreas prioritarias para el transporte de mercancías incluye en algunos casos la utilización de las líneas de alta velocidad donde se han diseñado para que soporten también esos trenes, como es el caso de la Madrid-Badajoz-Frontera portuguesa.

Fomento calcula que con la electrificación de líneas y la adecuación para que puedan circular trenes de 750 metros se podrán rebajar los costes unitarios de explotación entre un 25% y un 50% respecto a la situación actual. Y se evitará emitir entre 375.000 y 525.000 toneladas de CO₂ cada año.

Además de la financiación clásica vía presupuestos generales del Estado (unos 4.000 millones en los 10 años, de los que 400 ya se han liberado este año),

El coste del servicio se reducirá hasta un 50%, según el Gobierno

Se mejoran las vías, se conectan puertos y se establece una red de 34 terminales

aportación de las comunidades autónomas (unos 300 millones) y fondos europeos, se pretende que se sume la inversión privada por unos 2.358 millones.

Además, se pretende obtener otros 800 millones por la venta de terrenos que actualmente son terminales de mercancías prácticamente en el centro de ciudades como Madrid (la estación de Abroñigal) o Barcelona.

Blanco sostiene que este plan de mercancías no afectará al objetivo de reducir el déficit público y confía en que su departamento disponga de unos 13.500 o 14.000 millones anuales para inversión en infraestructuras en los próximos ejercicios, frente a los 17.000 de media desde 2006.