

PROYECTO IMPULSOR DEL TRANSPORTE FERROVIARIO

# Fomento quiere arreglar en 10 años el fiasco de las mercancías por tren

El ministerio idea un plan para doblar el irrisorio 4,1% que representa el transporte en este medio

Apunta a que el paso de la Travesía Central por el Pirineo podría perder peso frente a Cataluña

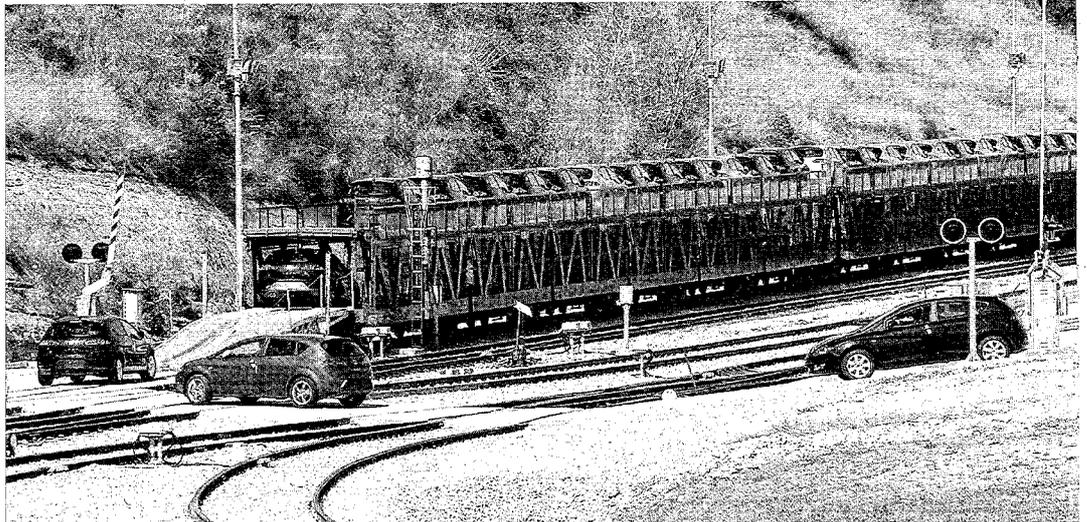
CRISTINA BUESA  
eparagon@elperiodico.com  
MADRID

Una de las cosas que más sorprendieron a José Blanco al llegar a su despacho del paseo de la Castellana fue que todos los presidentes y consejeros autonómicos le pedían lo mismo: trenes de viajeros. Le faltó decir: y de alta velocidad. Lo confesó ayer, después de sostener que para él las mercancías son imprescindibles para lubricar el motor económico del país. Ahora que la crisis ha despejado dudas y dejado en un cajón aquellos proyectos del AVE inviábiles social y ambientalmente (como el de Cantabria, subrayó), es el momento de arreglar el desaguasado en el sector logístico y frenar la caída en picado que ha sufrido en los últimos años.

Los beneficiados no serán solo el medioambiente sino también la congestión de la red viaria y la conservación de las carreteras, citó el titular de Fomento. Blanco, que no rechaza las preguntas acerca de lo que hicieron sus antecesores, censuró que jamás se había ideado un plan para impulsar el transporte de mercancías en el que se dibujara una red solo para esos trenes, otra únicamente para viajeros y otras mixtas. «Era una asignatura pendiente», concluyó Blanco, orgulloso de un diseño que presentó a los representantes de las comunidades autónomas.

No es solo una cuestión de falta de infraestructura, como se carea desde el ámbito político, social o económico. También es cierto que sin trazados ni instalaciones eléctricas adecuadas, tampoco se hace nada. No obstante, la irrisoria cuota de mercancías que hoy por hoy transporta el tren no es culpa solo de las vías. Se suma la dispersa gestión de los responsables de la cuestión y la desconfianza de las empresas que, tras años de ver cómo pasaban por delante los viajeros, han optado por la carretera. Es más barata y llegan antes.

Pero Fomento anunció ayer que aspira a salir del furgón de

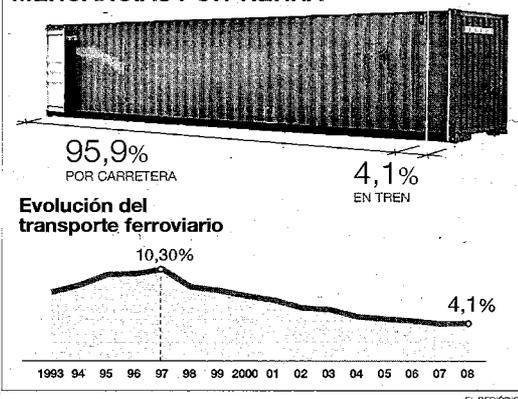


► Carga de coches en un vagón de tren de mercancías en Martorell (Barcelona).

## La DGA aplaude el Plan y urge a optimizar todos los nodos

►► El consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte del Gobierno de Aragón, Alfonso Vicente, aplaudió ayer la aprobación del Plan Estratégico y urgió a optimizar todos los nodos de transporte. El titular aragonés de Transporte ha constatado que «la flecha» de la Travesía Central del Pirineo (TCP) forma parte del «mapa» del transporte de mercancías. El consejero ha comentado que por el momento sólo el denominado Eje 16, el proyecto de unión del Norte de África con Europa a través de los Pirineos y de la TCP, está reconocido por la UE, lo que no ocurre en el caso del Corredor Mediterráneo. Del Plan Vicente ha opinado que «es interesante, el plazo es de 10 años, y la financiación es pública y privada».

## MERCANCÍAS POR TIERRA



cola de la UE en un plazo de 10 años. Actualmente las mercancías representan un 4,1% del transporte terrestre en España y quieren que en el 2020 sea de entre un 8% y un 10%. En Alemania, alcanza el 22,2%, en Francia o el Reino Unido, un 15,9% y un 11,7% respectivamente.

Según Fomento, en 1997 la red ferroviaria española llevaba un

10,3% de las mercancías, con lo que además de la recesión de los últimos años hay que buscar otras razones a esa caída.

El presupuesto del plan es de 7.512 millones de euros, de los que 400 ya se están ejecutando. Las mismas fuentes revelaron que, del total, 5.154 millones corresponden a las administraciones públicas (Gobierno, comuni-

dades autónomas y UE) y el resto a la participación privada.

José Blanco insistió en que «es importante» y que en cuanto se abra el periodo de revisión de la Red Transeuropea de Transportes por parte de la Unión Europea, España presentará la candidatura para que el eje Murcia-Valencia-Cataluña sea uno de los ejes prioritarios. Pero olvidó mencionar al otro, defendido con uñas y dientes por el Gobierno aragonés.

**CHOQUE DE INTERESES** // Sin explicar el choque de intereses entre Aragón y las comunidades del Mediterráneo, un alto cargo del ministerio sostuvo que lo importante es que Zaragoza esté conectada con Barcelona e Irún para que las mercancías sigan por uno u otro rumbo. «No siempre el paso más corto —refiriéndose al proyecto del túnel por el Pirineo— es luego el más breve en el tiempo», explicó. «En el transporte de mercancías es básica la seguridad, con lo que las pendientes deben ser poco pronunciadas», remachó. Con este comentario se desinflaban algunas de las aspiraciones del corredor por el centro de la Península. ≡