

OPINIÓN | MODERNIZAR LA INFRAESTRUCTURA Y ADAPTARLA A ESTÁNDARES EUROPEOS

# DISCRIMINACIÓN POSITIVA

JOSÉ ANDRÉS  
ARRIBAS NAVARRO  
Presidente  
Faprove



En 1988 empezaba a funcionar en España la primera autopista ferroviaria. Unía El Salobral (Madrid) con Granollers (Barcelona). Transportes Gribets propietaria de vagones con *bogies* dobles, semirremolques, con una rampa y sin necesidad de *reach stacker* fue capaz de transportar en un año tipo 6.000 semirremolques, evitando 3,5 millones de kilómetros, ahorrando un millón de litros de combustible, formando trenes de 240 metros. Caso de Transporte Multimodal en estado puro.

El 22 de julio se inauguraba oficialmente la autopista ferroviaria Puerto de Valencia-Abroñigal (Madrid) con una composición de vagones de nuestro asociado Tramesa, con semirremolques de Transitalia y traccionada por Medway.

Han tenido que pasar más de 35 años para demostrar que el ferrocarril era una solución al modelo depredador en que se convirtió el transporte en este período. Que el camión y el vagón podían convivir de forma armoniosa sin producir desequilibrios en el reparto del transporte de mercancías.

Durante estos últimos treinta años, en España ha gobernado el PDeC; el Partido del Camión. Esto explica la exigua cuota ferroviaria actual que ha llevado a que tengamos un tercio de siglo de retraso con nuestros países del entorno. Y nuestro país no se merecía este trato por parte de los diferentes gobiernos que se han plegado al *lobby* vial. En los años cincuenta, la cuota ferroviaria de mercancías era del 30%, en los noventa pasó al 10%, para llegar en la actualidad a rondar el 4%. La parálisis inversora en el ferrocarril de mercancías de los últimos 35 años ha llegado hasta el punto de que en el último informe de la Airef sobre evaluación del gasto público para el período 1985-2020, en el marco de su *Spending Review*,

no recoge ni una sola línea dedicada a esta infraestructura de mercancías en sus 56 páginas. Sencillamente, para este organismo independiente, no existimos.

Vista la génesis del momento actual, vamos con el propósito de futuro. Afortunadamente, en la actualidad, hay un Gobierno que apuesta, por fin, por las mercancías ferroviarias. Un Ministerio que está enfocado en destinar los recursos necesarios para alcanzar a corto plazo el objetivo del 10% de cuota en el 2030 y operadores privados que están invirtiendo en material remolcado para incentivar este modo, colocando su epicentro en la multimodalidad. Además, hay

un mandato europeo encargado de hacer un transporte sostenible de mercancías dentro del *Green Deal*, cuya prioridad es reducir las emisiones netas de gases efecto invernadero en, al menos, el 55% hasta 2030, y que no haya emisiones netas de GEI

en 2050. Con esta determinación, el ferrocarril es la piedra angular. No obstante, en el devenir de estos años, para que se alcancen los objetivos marcados hay que observar una suerte de “discriminación positiva” para el sector ferroviario de mercancías, es lo mínimo que pedimos cuando existe este “gap” de 35 años entre los dos modos terrestres.

Modernizar la infraestructura y adaptarla a estándares europeos es prioritario, somos los que menos porcentaje de red adecuada a P400 tenemos, no alcanza los dos dígitos, cuando en Francia es del 40%. Dotar de esta infraestructura al país es una oportunidad para poder establecer una auténtica “*Betuwe Line*” dedicada.

Se ha obligado a dotar dentro del mapa de ruidos, unas rutas silenciosas en determinadas ciudades, que no tienen mucho sentido cuando somos el país que menos trenes circulan de Europa. Estas rutas silenciosas no son

obligatorias ni en Portugal ni en el sur de Francia, por citar países vecinos.

La dotación de zapatas silenciosas para el parque remolcado español, tienen la fecha improrrogable del mes próximo, cuando en Europa se es más laxo con la legislación, incluso se conceden moratorias para su implantación.

Los exámenes habilitantes de auxiliares de operaciones, cargadores, operador de maniobras y otras categorías no críticas, no es de recibo que se tenga que demostrar la pureza de sangre cada dos ejercicios, cuando a un conductor de camión su carné le vale veinte años.

Otro cuello de botella que se puede producir, si no somos diligentes, es la escasez de talleres de mantenimiento de vagones y la formación de especialistas a las nuevas tecnologías rodantes. Ahora mismo se da la paradoja de que existen en España menos talleres de mantenimiento de material remolcado que hace años, cuando va a existir un parque de vagones mayor que el de hace una década. Es urgente dotar de ayudas tipo “plan renove” para remozar utillaje obsoleto, adquirir tornos, herramientas, instalaciones a futuro de nuevos equipos como el DAC, etc. Igualmente establecer nuevos talleres preventivos o móviles cercanos a los puntos de mayor tráfico ferroviario.

Por último, no se puede tener una regulación más garantista que la que ya posee la UE. Esto igualmente lastraría, seríamos menos competitivos y nos haría caer en la melancolía.

Considero que el esfuerzo de todos los involucrados en este medio: administración, operadores, reguladores, clientes, cargadores, etc. que están apostando por dar más espacio a este modo va a repercutir en un salto cuantitativo de la multimodalidad. Y la carretera va a ser un excelente compañero de viaje, para beneficio de las empresas, de los clientes, de la sociedad y del medio ambiente. Todas ganan, pero por favor, ayuden con un poquito de discriminación positiva.

**DURANTE  
ESTOS ÚLTIMOS  
TREINTA AÑOS,  
EN ESPAÑA HA  
GOBERNADO  
EL PDEC;  
EL PARTIDO  
DEL CAMIÓN**