

DECLARACIÓN DE MARTORELL

La Asamblea General de FERRMED reunida en la Planta de SEAT en Martorell, asume el informe publicado recientemente por el Tribunal de Cuentas Europeo bajo el título “Transporte de mercancías por ferrocarril en la UE: todavía no avanza por la buena vía”.

Los auditores examinaron los resultados del transporte por ferrocarril en la UE desde el año 2000 y visitaron cinco Estados miembros -la República Checa, Alemania, España, Francia y Polonia- entre mediados de 2014 y 2015.

Un dato a destacar es la escasa participación del ferrocarril en España. La más baja de los 5 países analizados. Resulta aleccionador el estudio efectuado del caso concreto del Corredor Mediterráneo en el tramo transfronterizo entre España y Francia.

Cada año atraviesan la frontera franco-española unos 90 millones de toneladas de las cuales solo 3,1 millones por ferrocarril, lo que representa poco más del 3% del total.

Un aspecto paradigmático es el del tráfico ferroviario internacional en el tramo Perpignan – Figueras. En los tres primeros años de funcionamiento (2011-2013) el número anual de trenes de mercancías fue respectivamente de 357, 636 y 931 frente al objetivo del primer año de funcionamiento previsto (2009) de 8.665 trenes, con el objetivo de alcanzar 19.759 trenes de mercancías en el 2019.

Ello significaba 5,2 millones y 11,85 millones de Tn respectivamente, lo que habría representado una cuota del ferrocarril en este Corredor del orden del 10% en el 2009 y del 18% en el 2019.

¿A que se debe esta diferencia entre lo programado y la cruda realidad de los 931 trenes en el 2013? Hay que considerar que una parte significativa del tráfico ferroviario sigue pasando por Portbou y que, por otro lado, la crisis económica ha desplazado en el tiempo las expectativas, pero todo ello no justifica en ningún caso tales diferencias.

La explicación hay que buscarla en la desidia del Gobierno Español frente al Corredor Mediterráneo.

¿Cómo se pueden cumplir las expectativas si en todo el tramo Perpignan – Puerto de Barcelona no existe ni una sola terminal de intercambio modal interconectada y, aún, en el caso del Puerto de Barcelona la conexión ferroviaria es inadecuada?

¿Cómo se pueden cumplir las expectativas si no existe conexión alguna en ancho internacional con el polígono industrial del Baix Llobregat ni con SEAT?

¿Cómo se pueden cumplir las expectativas si la conexión de ancho internacional de la línea convencional se halla estancada en Castellbisbal y, por tanto, no hay enlace ni con el polígono petroquímico ni con el Puerto de Tarragona?

¿Cómo se pueden cumplir las expectativas si no hay conexión en ancho internacional ni con el Puerto de Castellón, ni con el de Sagunto, ni con el de Valencia, ni con el de Alicante, ni con el de Cartagena, ni con el de Almería?

¿Cómo se pueden cumplir las expectativas si no hay conexión con las zonas de gran producción agroalimentaria de Catalunya, Valencia, Murcia y Almería, , ni con las zonas industriales de la Comunidad Valenciana ni con la fábrica de FORD?

El tráfico potencial existe. Más de 10.000 camiones cruzan la frontera diariamente por la zona de La Jonquera y entre Barcelona y Valencia más de 12.000 camiones circulan diariamente.

En el Corredor Mediterráneo se concentra la mayor producción en España de los sectores agroalimentario, de automoción, químicos, farmacéutico, siderúrgico, cerámico, materias primas (principalmente mármol y potasas) electrónico, de material rodante ferroviario, textil, etc.

Los puertos bien conectados ferroviariamente permitirían balancear los tráficos con el Mar del Norte, lo que además redundaría en la instalación de industrias transformadoras y de zonas logísticas de primer nivel.

El tráfico intercontinental se espera que tenga un crecimiento del orden del 2 al 4% anual en los próximos 10 años.

Según el estudio global llevado a cabo por FERRMED en el 2009, en el período 2016-2045, con el desarrollo adecuado del Corredor Mediterráneo, los ahorros en consumo energético, en tiempo y en emisiones, serían de 67.000 millones de euros en España, sin contar el impacto en el PIB que podría ser del orden de un 1% acumulado anualmente, con la consiguiente generación de nuevos puestos de trabajo.

¿Cómo es posible que dejemos pasar alegremente todo este conjunto de potencialidades y oportunidades? ¿O es que no sabemos que en un mundo globalizado los sistemas de transporte eficientes son la clave del progreso?

¿Cómo es posible que ante todas estas evidencias el gobierno español siga presentando unos presupuestos que, en materia ferroviaria, destina del orden del 70% de las inversiones en líneas de alta velocidad de rentabilidad nula y se olvide de conectar por este medio ciudades clave como Barcelona y Valencia?

¿Cómo es posible que no se sigan las directrices de la CE y no se invierta en el transporte ferroviario de mercancías, particularmente en el Corredor Mediterráneo?

¿Cómo es posible que la libre competencia en materia de transporte ferroviario de mercancías siga siendo, en buena parte, una asignatura pendiente? Véase como muestra de las limitaciones operativas y comerciales las limitaciones operativas y



Promotion du Grand Axe Ferroviaire de marchandises
Scandinavie-Rhin-Rhône-Méditerranée Occidentale A.S.B.L

comerciales en el caso de la línea Barcelona – Perpignan dónde solo circulan locomotoras RENFE.

Por todo ello FERRMED, con la mayor firmeza, insta al gobierno español resultante de las próximas elecciones generales que proceda a confeccionar un plan concreto de actuación a corto, medio y largo plazo en el Corredor Mediterráneo de acuerdo con las consideraciones y propuestas que se anexan a esta declaración, dando la máxima prioridad a la conexión con las terminales multimodales y los polígonos industriales y al nombramiento de un coordinador para lograr la puntual cumplimentación del plan.

Estamos en una situación límite en la que algunas industrias paralizan su expansión e incluso plantean abandonar su localización en el Corredor Mediterráneo a causa de la parálisis en la implantación del ancho internacional en este gran eje de prosperidad, que el gobierno de España menosprecia de forma sistemática.

Si en el transcurso de los seis meses siguientes a la constitución del nuevo gobierno, no se dispone de un plan concreto de actuación, al menos a corto plazo, y no se inicia la ejecución de las obras pertinentes, FERRMED se reserva tomar las medidas oportunas ante la Comisión Europea, las más altas instancias internacionales y llevar a cabo las pertinentes movilizaciones hasta que se ponga remedio a esta situación endémica.

Factoría SEAT, Martorell, 8 de junio de 2016

ANEXO.- PLAN DE ACCIÓN PROPUESTO POR FERRMED