

CÓMO PERJUDICAR EL MEDIO AMBIENTE Y LA COMPETITIVIDAD SIMULTÁNEAMENTE

Es un hecho constatado que las precarias y costosas infraestructuras existentes en España para el transporte de mercancías son un factor negativo –otro más que se suma a una ya larga lista- que influye de forma directa en la competitividad de muchos sectores industriales. Bien lo sabe Europa, cuyas saturadas redes logísticas han incrementado unos costes de transporte que ya son un 13% superiores a los de nuestro principal competidor, Estados Unidos.

Sin embargo y a pesar de que desde la Administración se debería intentar reforzar el transporte por ferrocarril para descongestionar la circulación por carretera de este tipo de mercancías, lo cierto es que se están dando justo los pasos contrarios. Desde el pasado día 1 de febrero y con el visto bueno del Ministerio de Fomento, RENFE Operadora ha suspendido nada menos que 268 servicios semanales de transporte combinado ferrocarril-carretera (la tercera parte del total existente), incrementando paralelamente en un 40% el precio de sus servicios.

Este tipo de decisiones no son nuevas, ya que la situación del transporte de mercancías por ferrocarril se ha visto progresivamente perjudicada desde 2005, tras la decisión de ADIF (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias) de elevar de forma abusiva el precio por los servicios de manipulación de los contenedores en sus terminales, e incrementar paralelamente las tarifas de la mayoría de sus servicios a los operadores ferroviarios.

Como consecuencia de estas nuevas medidas se prevé un desvío de nada menos que 700.000 toneladas de mercancías desde el ferrocarril a otros medios de transporte y, en especial, al de carretera, con todo lo que ello conlleva: por una parte derivará en una mayor congestión de la red viaria incrementando la presen-

cia de vehículos pesados -lo que supone una merma evidente de la calidad y la seguridad de todos los usuarios- y, por otra, provocará la pérdida de capacidad operativa de las empresas dedicadas al transporte y de los servicios logísticos en nuestro país. De esta forma, empresas de sectores como la automoción o la química (los dos principales exportadores de la economía española), verán seriamente perjudicada su capacidad exportadora y proyección exterior.

Pero lo más lamentable, en pleno debate del próximo Protocolo de Kioto y con el Ministerio de Medio Ambiente recomendando la promoción del transporte por ferrocarril, es la incoherencia de la posición del Ministerio de Fomento, cuya actuación va a contribuir a incrementar las emisiones de gases de efecto invernadero.

¿De qué sirve que se pongan en marcha planes nacionales para la lucha contra el cambio climático si se fomentan acciones de este calibre que en nada se ajustan a los principios del crecimiento sostenible? A priori parece incoherente dedicar tiempo y recursos a preservar lo que por otro lado se va a destruir. En estos tiempos que corren, en los que la preocupación por el cambio climático está en boca de toda la sociedad, no se pueden admitir políticas ni decisiones que tienen el dudoso honor de generar dos consecuencias negativas: perjudicar el medio ambiente y la competitividad.

Teniendo en cuenta que el transporte es el mayor generador de gases de efecto invernadero en nuestro país, la posición de Fomento resulta ciertamente paradójica. O todos trabajamos en la misma dirección, o nunca alcanzaremos el objetivo que compartimos. [CS](#)

Fernando Galbis
Director General de FEIQUE