

? Transportistas de armas nucleares ebrios

¿Qué país del 'Eje del Bien' reconoció la semana pasada que transportistas de armas nucleares estuvieron ingiriendo grandes cantidades de alcohol durante el transporte de estos productos?



! Proponen a los parados que sean camioneros

Un ayuntamiento de Valencia se ha gastado 50.000 euros para que los parados del municipio consigan el carné C y se metan a transportistas. Cuando aprueben el curso, como mínimo, buscarán trabajo en camión.

? Almacén repleto de alcachofas en mal estado

¿Qué empresa española, sin actividad comercial desde hace dos años, mantiene su almacén frigorífico repleto de bandejas de alcachofas en mal estado y, por tanto, incumple los requisitos de Sanidad?

TRIBUNA

Decisión, valor y trabajo en el ferrocarril

Juan Manuel Martínez
Director general
Grupo Eurogestión

■ Hace unos días salía publicada una noticia con el titular: "Si ganasen la lotería, los chinos montarían una empresa mientras que los europeos se comprarían una casa y los estadounidenses guardarían el dinero", conclusión de un estudio realizado por una consultora. Este dato nos da una idea muy clara de la forma de pensar y actuar de la sociedad en cada uno de estos tres polos mundiales. España está en la media europea, esto vale también para nosotros. Si lo traemos hacia el terreno del transporte de mercancías por ferrocarril, podríamos hacer esta extrapolación: "si tuviésemos mucho dinero, construiríamos nuevas y mejores infraestructuras".

Por ahí ya hemos pasado, diez años de bonanza en los que hemos construido más que nadie. A finales de este año tendremos la red de ferrocarril de alta velocidad más grande, más moderna y con los mejores índices

A finales de año tendremos la red de alta velocidad más grande, más moderna y con los mejores índices de calidad del mundo

de calidad del mundo (lo de los índices de calidad también ha salido recientemente publicado, aunque en puntualidad los mejores son los japoneses pero por muy poco).

Esto mismo es lo que más se oía en el sector hasta hace poco: el transporte de mercancías por ferrocarril ha caído porque en España no se ha invertido en infraestructuras ferroviarias y recursos para mercancías. Cierto, lleva cayendo más de diez años, y en picado desde el 2004, pero no sólo porque no se haya invertido aunque en el fondo algo de eso hay. En la red de carreteras se ha invertido y se ha mejorado mucho en los últimos 25 años. Esto permite que el transporte (de lo que sea) por carretera, haya reducido enormemente los tiempos, por lo tanto los costes, mientras que en el ferrocarril no se han reducido los tiempos apenas y se han incrementado los costes, mal vamos. En los últimos años han aparecido un par de conceptos nuevos que en el mundo ferroviario de mercancías en España aun no se manejan: las distancias ya no se miden en kilómetros, se miden en



El transporte de mercancías por ferrocarril lleva cayendo más de diez años, pero no sólo porque no se haya invertido en infraestructuras

costes y como mucho en tiempo surgiendo así los criterios de isocostes e isotiempos. En Europa, América y Asia, en el mundo marítimo, e incluso en España en otros modos de transporte sí se manejan desde hace tiempo estos criterios.

LA ANOMALÍA DEL FERROCARRIL

El movimiento de mercancías global transportado por medios terrestres en nuestro país ha venido creciendo algo más de dos puntos

por encima del PIB en los últimos 15 años, el ferroviario no ha crecido nada y desde el 2004 ha comenzado a decrecer (más del 40% de caída en cinco años), sobre todo en transporte de contenedores (justo el que más ha crecido en los otros modos), es por esto que la cuota modal de ferrocarril ha pasado del 10% en 1997 al 4% escaso en 2009. En ese mismo periodo el volumen transportado por carretera se ha multiplicado por 2,5 es decir un crecimiento del 150%.

Además, se estaba viendo venir que con la crisis iríamos a peor y ya en junio de 2008, hace dos años, el presidente del Gobierno anunciaba las 21 medidas económicas para suavizar la desaceleración, la número 7 decía: plan para liberalizar y aumentar la participación del transporte de

La cuota modal del tren ha pasado del 10% de 1997 al 4% en 2009, mientras que el transporte por carretera se ha multiplicado por 2,5

mercancías por ferrocarril. Antes de agosto se presentará un Proyecto de Ley. Se separará el área de mercancías de Renfe Operadora, creando una sociedad independiente. Al igual que las otras 20, no se cumplió, al menos en plazo.

EL PLAN DE IMPULSO FERROVIARIO

Hemos tenido que esperar algo más de dos años para volver a saber de esto, y ha sido con la presentación del Plan Estratégico para el Impulso del Trans-

porte de Mercancías por Ferrocarril en España (PEITMFE). Fijense hasta qué punto estamos todos de acuerdo con que algo serio hay que hacer para que incluso la Cámara de Comercio de EEUU en España en un informe publicado recientemente *Spain 2020: 25 propuestas para hacer de España una economía más competitiva, productiva e internacionalizada en esta década*, nos lo recuerde. En su propuesta número 14 afirma: "La estrategia de infraestructuras debe estar orientada a la conexión del transporte intermodal para que puedan confluír de forma eficaz el transporte ferroviario, marítimo y por carretera. El transporte

Cada euro invertido para mejorar los accesos ferroviarios a los puertos tendrá un retorno a corto, medio y largo plazo

ferroviario de mercancías debe ser potenciado para abaratar costes y ganar competitividad".

El PEITMFE propone actuar en tres líneas estratégicas: nuevo modelo de gestión del sistema; calidad de servicio y eficiencia y mejora de las infraestructuras ferroviarias. Ahora ya parece que va en serio y podemos creérmolo. Las mejoras en infraestructuras que propone son efectivamente muy necesarias, sobre todo en lo referente al acceso ferroviario a los puertos. Este punto ha sido desde hace muchos años el gran olvidado por todos y a día de hoy es claramente el más importante. Cada euro invertido mejorando accesos ferroviarios a los puertos tendrá un retorno a corto, medio y largo plazo, tanto en términos económicos como medioambientales y sociales, como probablemente no se vea con otras inversiones en infraestructuras.

MEDIDAS EN LA GESTIÓN

Donde realmente se va a notar el antes y el después es una vez se hayan puesto en marcha las medidas de gestión. Para esto no hace falta apenas inversión, pero sí mucha decisión, valentía (sobre todo) y trabajo, y esto, resulta mucho más difícil de poner en marcha. No está claro que la masa social ferroviaria esté muy por la labor.

Cerraré esta tribuna parafraseando a George Santayana, filósofo estadounidense de origen español: "quien no conoce la historia está condenado a repetirla". No nos olvidemos de lo que ha pasado con el ferrocarril en España en estos últimos 25 años porque podemos caer en volver a tropezar en las mismas piedras. ■