

11/04/2013

Ana Pastor anuncia la reforma de la Ley del Sector Ferroviario

El objetivo busca impulsar el tráfico ferroviario, especialmente el de mercancías

En respuesta a una pregunta parlamentaria, la ministra de Fomento ha hecho pública la intención del Gobierno de modificar la Ley del Sector Ferroviario, vigente desde el año 2004 con el objetivo de impulsar el tráfico ferroviario, especialmente el de mercancías. Una de las claves de esta reforma será una nueva estructura de cánones que, a diferencia del modelo actual, ayude a la reactivación de los tráficos, así como la reforma del modelo de gestión de las terminales logísticas.

La interpelación parlamentaria presentada por el grupo CIU, una "*Interpelación urgente sobre las medidas concretas que piensa adoptar el Gobierno para aumentar la libre competencia en el transporte de mercancías por ferrocarril y para mejorar la eficiencia de la gestión de Renfe-Operadora en el transporte de mercancías*", ha sido la ocasión aprovechada por Ana Pastor para hacer públicos los trabajos que viene diseñando el Ministerio de Fomento para reformar la Ley del Sector Ferroviario. La reforma persigue de mayor independencia y flexibilidad a ADIF para la fijación de dichos cánones por utilización de sus infraestructuras, con el fin de fomentar la competitividad del sector.

Otro de los puntos importantes será el de la regulación de las terminales ferroviarias y de los servicios que allí se prestan, incluyendo mejoras en la tarificación y el régimen de prestación de los servicios, para fomentar la intermodalidad e impulsar la eficiencia y la creación de valor en dichas terminales, cuestión que ha sido objeto de múltiples demandas, tanto desde los operadores y cargadores como desde el propio Ministerio a través del Comité de Regulación Ferroviaria, la misma institución que desde hace ya al menos un año viene pidiendo también esa revisión de los cánones.

La ministra señaló que la administración ya viene trabajando para dar la vuelta a una situación que sitúa a nuestro país en el vagón de cola del transporte de mercancías en los sistemas ferroviarios europeos: si la media europea muestra un 17 por ciento del transporte mercante sobre raíles, en España apenas llega al 4 por ciento, en una curva de continuo descenso en los últimos años.

Diagnóstico de la situación y medidas

Pastor fue enumerando las claves de este precario papel del ferrocarril mercante español: la falta de una conexión en ancho estándar desde la frontera gala a los principales núcleos de actividad económica y logística, así como sus conexiones con los puertos o la falta de capacidad de las estaciones para acoger el estándar de tren mercante europeo, de 750 metros de longitud. También señaló carencias en electrificaciones, otro estándar del ferrocarril mercante europeo, lo que puede restringir la capacidad de formar trenes largos y pesados. Otro de los lastres de nuestro sistema ferroviario es la penalización que supone no disponer de vías exclusivas mercantes en las zonas urbanas, donde los ferrocarriles de cercanías copan la red y limitan la capacidad y flexibilidad de los trenes de carga.

La ministra Pastor ha presentado como soluciones a este problema, por un lado, la división

de la actual Renfe Operadora en cuatro sociedades, objetivo en el que se viene trabajando desde el pasado verano. Por otro lado señaló la creación de una Unidad Logística en el seno del Ministerio de Fomento o como se está avanzando en la mejora de la gestión de las infraestructuras y de las prestaciones de las terminales logísticas de Adif.

