

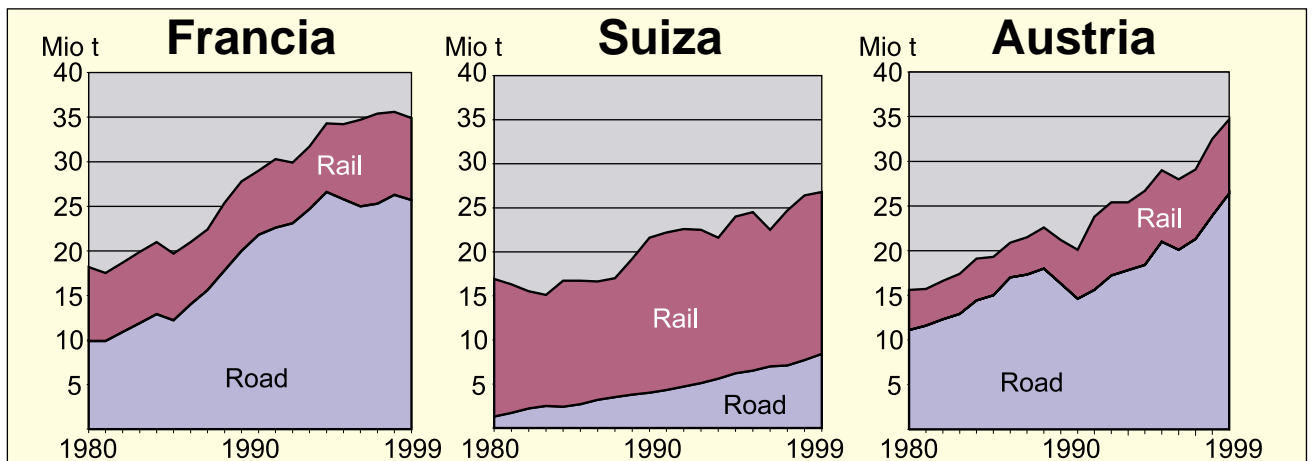
ORIENTAR LA POLÍTICA TRANSALPINA DE MERCANCÍAS HACIA EL FERROCARRIL

Tres países – un problema – necesidad de una política comun

Desde 1980, el transporte de mercancías en las regiones transalpinas se ha duplicado. Cada vez más, las mercancías son transportadas por las carreteras de los Alpes. El transporte por carretera se ha triplicado, pasando de aproximadamente los 22 millones de toneladas en 1980 (alrededor del 44%) a más de 60 en 1999 (alrededor del 66%)

En los valles alpinos, muy estrechos, el transporte supone un gran impacto en el desarrollo y la salud. Si queremos proteger estas zonas sensibles de estos sistemas nocivos, es necesario transferir el tráfico de la carretera al ferrocarril e introducir un medio de transporte que acote los tráficos crecientes de mercancías en esas regiones transalpinas.

La comparación de las principales travesías en Austria, Francia y Suiza muestran las diferentes medidas que han adoptado estos países para plantar cara al problema.



Volumen 1999: 34.9 M T;
carretera 73 %, ferrocarril 27 %

Volumen 1999: 26.8 M. T.
Carretera 31%, ferrocarril 69%

Volumen 1999: 34.7 M T;
carretera 76 %, ferrocarril 24 %

Desde marzo de 1999, el **tunel del Mt Blanc está cerrado** debido a un grave accidente provocado por un camión de gran tonelaje. La circulación es en gran parte **desviada por el eje de Fréjus con puntas de 7000 camiones por día**. En cambio, la circulación por el **eje ferroviario del Mt Cenis no ha aumentado** aunque aún dispone de capacidad suficiente. El **cierre del tunel del Mt. Blanc no ha disminuido** el número total de camiones que cruzan los Alpes franceses.

El **tunel del Mt Blanc tendría que volverse a abrir a finales del 2001**. Está previsto promover a corto plazo el transporte de camiones en ferrocarril (sistema piggyback), y de aquí al 2015, aumentar la capacidad ferroviaria construyendo un nuevo eje ferroviario entre Lión y Turín.

Desde 1980, debido a la apertura de la **autopista de Gotardo**, el **ferrocarril ha sido relegado en beneficio de la carretera**. El ferrocarril representa aún un aparte relativamente elevada debido al límite de peso y a la incapacidad de los camiones de circular de noche y durante el fin de semana. A partir del 1 de Enero de 2001, el límite **de peso pasó de 28 a 34 toneladas** y ha sido instaurada una **tasa a los camiones proporcional a la distancia recorrida**. El elevado número de camiones en la autopista del Gotardo provoca colapsos. En verano de 2001 se abrirá un **eje ferroviario** y de aquí al 2006 y al 2012, serán construidos nuevos túneles ferroviarios para reducir de 1,4 M a 650.000 por año el número de camiones que atraviesan las carreteras de los Alpes.

El **tráfico por carretera** en el Brennero **ha aumentado** mucho a pesar del sistema de taxa y de ecopuntos para los camiones. El Tribunal Europeo estima que el peaje de Brennero ha sido discriminatorio e iba en contra del derecho europeo. Se ha solicitado que Austria cambie la tasa.

Los ecopuntos fueron concebidos por un periodo transitorio cuando Austria se incorporó a la U.E. con la finalidad de limitar las **emisiones** debidas al tráfico y el aumento de los camiones.

A largo plazo, está previsto un **nuevo eje ferroviario** en Brennero, para aumentar así la capacidad ferroviaria aún cuando los ejes existentes están lejos de estar saturados.

Que enseñanzas podemos extraer de la situación actual?

No existe coordinación entre las diferentes políticas nacionales. Es, pues, imposible que el efecto positivo se generalice. Los efectos se limitan a un eje, una región determinada, empeorando la situación de las demás.

La política actual de promover el traspaso al ferrocarril en las regiones transalpinas no es consistente. Le falta fuerza. Es, en particular, el caso de la política de la U.E. que no consigue proteger zonas sensibles, como las de los Alpes, de los daños causados por el transporte (por ejemplo, según la proposición de la Comisión Europea, la nueva solución del ecopunto no debería incluir la cláusula 108% que tiene por finalidad limitar el tráfico rodado). Ahora bien, la protección de zonas sensibles, es justamente la que exige el protocolo de transporte de la convención alpina.

En general, la capacidad de las infraestructuras del transporte (carretera y ferrocarril) no es un factor limitante. La capacidad de la infraestructura ferroviaria actual de los Alpes es suficiente para transportar por ferrocarril una cantidad de mercancías considerable.

SE NECESITA OTRA POLÍTICA

La protección de las zonas sensibles (Alpes, Pirineos,...) de los daños ocasionados por el transporte de mercancías es un objetivo comunitario. Hace falta, pues, reorientar la política de la U.E. de forma coherente que vaya en esa dirección.

Hay que limitar el número de camiones que atraviesan estas zonas sensibles y en toda la región alpina. La política común debe definir mecanismos de mercado no discriminatorios para asegurar esta cuota y estimular la utilización de otros modos de transporte (ferrocarril o transporte marítimo de cabotaje, a lo largo de la península ibérica).

La capacidad actual de las infraestructuras de transporte en los Alpes debería ser **explotada de forma más eficiente.** No es necesario construir nuevas infraestructuras de carreteras a través de zonas sensibles. La prioridad es mejorar la explotación de la infraestructura ferroviaria existente. **El túnel del Mt Blanc no tiene que volverse a abrir a los camiones.** Por el contrario, es necesario mejorar los **servicios**

ferroviarios del Mt Cenis, que disponen todavía de una capacidad no explotada, y abrir el eje ferroviario que bordea el sur del lago de Génova (línea de Tonkin).



El ferrocarril tiene que ofrecer servicios de alto nivel en materia de transporte transalpino, reduciendo el tiempo de parada en las fronteras y aumentando la productividad con la tecnología de la interoperabilidad con el fin de satisfacer las demandas de los clientes. Esta es una condición para una óptima utilización de las infraestructuras ferroviarias en los Alpes y Europa.

La política europea debe crear las medidas oportunas para promover la utilización del ferrocarril, no solo para atravesar los Alpes sino también

desde el punto **de partida al punto de llegada.** Estas medidas de fomento toman la forma de una tasa kilométrica para camiones que sería aplicada en toda Europa y que tomaría en consideración los costes externos, y el desarrollo de una red densa de transporte combinado. La tendencia actual está orientada a promover el "piggyback" (transporte de remolques de camiones sobre plataformas ferroviarias) no es una solución para el futuro. Poner camiones enteros en las vías del ferrocarril no es sensato, desde un punto de vista económico, ni ecológico. No es más que una solución necesaria mientras no exista una solución mejor.

La población que vive en las rutas alpinas tiene que estar protegida al máximo. Los camiones que atraviesan los Alpes tienen que someterse a la prohibición de circular de noche y durante el fin de semana, así como cumplir normas de alta seguridad en materia de equipamiento (p. ej. Equipos de protección contra incendios).

This leaflet has been produced by T&E in the framework of the project: «Freight: From Road to Rail». The project is supported by the Swiss Ministry of Transport, the Swedish rail infrastructure body Banverket, the Catalunan and Bask governments and several Swiss NGOs.

T&E is Europe's primary non-governmental organisation campaigning on a European level for an environmentally responsible approach to transport. T&E is the umbrella organisation of 39 member organisations covering 21 European countries working in this field.

T&E

Bd. de Waterloo 34 • B-1000 Brussels • Belgium
T: +32 2 502 99 09 • F: +32 2 502 99 08
E-mail: info@t-e.nu • Homepage: www.t-e.nu

AGOSTO 2001