

El ferrocarril en el transporte de mercancías, una oportunidad para generar empleo verde

Manuel Colomer y Albert Vilallonga. ISTAS

La apuesta por el ferrocarril en el transporte de mercancías podría generar más de 30.000 empleos (directos e indirectos) en el horizonte de 2020. El dato lo aporta el estudio La generación de empleo en el transporte terrestre sostenible de mercancías, elaborado por ISTAS-CCOO.

Para que se dé el impulso definitivo al ferrocarril el estudio analiza el comportamiento del sector y las causas de su declive, así como sus consecuencias en el empleo. Se proponen también propuestas para fomentar su desarrollo y se proyecta un escenario de futuro. Si el ferrocarril alcanzara una mayor cuota se obtendrían efectos beneficiosos: ahorro energético, protección del medio ambiente, factura económica y en la generación de empleo.

El estudio parte de la evidencia de que existe una gran desproporción en la cuota de toneladas por kilómetro transportadas en España entre los distintos modos de transporte. Y el ferrocarril es el que se lleva la peor parte. Su cuota se ha reducido el 3,2% mientras en Europa la media se encuentra en un 18%. Destacan países como Alemania, con alrededor del 20% ,o Suecia y Austria que se acercan al 40%.

Este gran desequilibrio favorable al camión es, sin duda, consecuencia de una política en materia de transporte de mercancías que ha privilegiado durante décadas la carretera, sin reparar en los costes que esto podía entrañar. Son muchas las voces que indican que la racionalidad es inclinar la balanza hacia el ferrocarril y la sostenibilidad.

Y para considerar las ventajas de ese objetivo el estudio evalúa rigurosamente los efectos ambientales, económicos y sociales que produciría una política de impulso efectivo del transporte ferroviario. En este sentido se puede encontrar una cuantificación económica actualizada de las externalidades negativas, tanto del transporte por carretera como del ferroviario, los consumos energéticos de ambos modos, así como las emisiones de CO₂ y de los principales gases contaminantes. La aportación principal del estudio es la evaluación de las ganancias de empleo asociadas al impulso del ferrocarril, aspecto que no había sido estudiado hasta la fecha en ningún informe de ámbito español.

Contrariamente a la extendida creencia de que el ferrocarril es un modo de transporte ambientalmente eficiente pero sin capacidad de creación de empleo, el estudio llega a la conclusión contraria. La superior eficiencia energética -y por ello ambiental- del ferrocarril se basa en un importante número de actividades generalmente no visibles pero existentes, que permiten su funcionamiento seguro y con menores externalidades negativas, costes energéticos, y emisiones atmosféricas.

El estudio cuantifica estos costes, según los parámetros convencionalmente aceptados en la UE, y estima un ahorro anual en torno a los 1200 millones de euros si se alcanzara un 10% de cuota modal para el ferrocarril.



Más empleo

El estudio inventaría el empleo directo en el transporte de mercancías por ferrocarril en la actualidad. En el año 2010 rondaba las 10.700 personas, con una estimación del empleo indirecto entre el 85% y un 95% del empleo directo en el sector, por lo que para este año la actividad de transporte ferroviario sumó unos 20.000 puestos de trabajo entre directos e indirectos.

En el modesto escenario de un 10% estudiado, el empleo estimado adicional alcanzaría un volumen de entre 11.000 y 12.000 puestos de trabajo directo e indirecto. A lo que habría que añadir unos 12.000 empleos inducidos. Con lo que a un ahorro de 1.200 millones de euros anuales hay que añadir las ganancias de empleo de 24.000 puestos de trabajo permanentes; una importante base de recursos para emprender una transformación del actual sistema de transportes con la seguridad de es posible realizarla sin que existan costes sociales.

Pasos hacia un transporte de mercancías más sostenible

Las propuestas para relanzar el ferrocarril pueden ser múltiples y variadas, pero hay que destacar que la prioridad deben ser las políticas eficientes que se centren en una mejor gestión del sistema y no tanto la construcción masiva de nuevas infraestructuras. En todo caso, habría que realizar pequeñas intervenciones de adecuación de las infraestructuras ya existentes a las necesidades detectadas y hacer ampliaciones y conexiones menores para mejorar la oferta y la eficiencia ferroviaria.

Como también habría que realizar inversiones en infraestructuras buscando romper con el ostracismo al que nos ha condenado el diferente ancho de vía y garantizar la interoperabilidad con el resto de Europa para impulsar el transporte internacional donde el ferrocarril debería ser más competitivo.



En otro orden de cosas, habría que empezar a plantearse la opción -recogida en otros países europeos de nuestro entorno- de tarificar el transporte de mercancías por carretera, según recorrido, mercancías transportadas y contaminación atmosférica emitida. Se corregiría así así el desequilibrio modal y se recabarían fondos para financiar proyectos ferroviarios. Esta tarificación podría basarse en la normativa actual de la directiva europea *relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras*¹

En todo caso, la intermodalidad entre el camión y el ferrocarril, entendida como colaboración, deberá jugar un papel determinante como demuestran las exitosas experiencias europeas. Para el camión se reserva el papel de capilaridad ofreciendo los servicios de la primera y última milla, como se suele

decir en el argot del sector, y el tren ,en cambio, realiza principalmente los medios y largos recorridos.

Todo ello deberá hacerse bajo la tutela e impulso de un organismo de nueva creación como debiera ser una dirección general del transporte ferroviario de mercancías que cuelgue del Ministerio de Fomento.

En definitiva, por una cuestión de pura supervivencia y para mejorar las condiciones de salida de la crisis, la apuesta por el ferrocarril en el transporte de mercancías es, sin duda, una importante ayuda. Evitaría el despilfarro energético que desequilibra desfavorablemente la balanza de pagos con el exterior y además encarece sobremanera el transporte de bienes, lo que también nos perjudica económicamente. Así pues, el trasvase de mercancías al ferrocarril fortalecería nuestra competitividad exterior e inyectaría recursos para el mercado interno, sin olvidar, que en estos tiempos de paro desenfrenado que nos caracterizan, generar un número importante de empleos de calidad y estables es algo que no podemos ni debemos despreciar.

1. Directiva2006/38 CE del Parlamento europeo y del Consejo de 17 de mayo de 2006.