

Transporte

FERROCARRIL



Algunos ayuntamientos presionan a las administraciones para evitar que los trenes de mercancías peligrosas estacionen en las terminales de sus municipios

Crece la presión para trasladar las terminales de mercancías peligrosas lejos de las ciudades

Los operadores demandan apoyo de la ciudadanía a las necesidades logísticas de la industria

A. G. Barcelona

■ El Ayuntamiento de Silla o el de Torrelavega luchan desde hace años por trasladar las terminales ferroviarias de Adif fuera de sus centros urbanos, con una queja común: el riesgo que representa el tráfico de mercancías peligrosas. En los últimos meses, sin embargo, es cada vez más frecuente la aparición en medios de comunicación de voces críticas con la ubicación de estos centros logísticos y desde el sector aseguran que existen presiones por parte de ayuntamientos para evitar que estos trenes estacionen en sus municipios. Grupos ecologistas, plataformas ciudadanas o incluso organizaciones empresariales lideran ahora grupos de presión contrarios a la terminal ferroviaria de El Musel, por ejemplo, o al paso de trenes con mercancía peligrosa en el Camp de Tarragona.

Desde la asociación de propietarios de vagones privados, Faprove, su secretario, Pablo Manrique, considera que “se ha incrementado la presión social con respecto a la localización de terminales autorizadas para el estacionamiento de vagones y contenedores de mercancías peligrosas”. Una tendencia que la ha observado también Antonio Barba, director general de DGM España,

especializada en la consultoría de operaciones de transporte de productos peligrosos. En su opinión, “a nadie le gusta tener una empresa química junto a su casa ni una terminal con mercancías peligrosas, pero la seriedad técnica es manifiesta, tanto de Adif como de Renfe”.

Desde el ente administrador de las infraestructuras ferroviarias recuerdan, por su parte, que los “elevados índices de seguridad de

Adif asegura que en este tipo de tráficos no se han producido accidentes con daños personales desde su creación en el año 2005

la red ferroviaria española en esta materia están avalados por la ausencia de incidentes o accidentes que hayan implicado daños personales desde la creación de Adif en 2005”. “Un dato relevante” en este sentido —como apuntan— es la evolución de accidentes o incidentes en el sistema ferroviario español, que ha pasado desde los datos registrados en 1980, con un índice de frecuencia de 7,15 accidentes o incidentes de tren por millón de kilómetros-tren reco-

● Terminales priorizadas por las comunidades en el plan de 2010



A falta de conocer el nuevo Plan de Transporte Ferroviario de Mercancías que quiere presentar el ministerio de Fomento, el último proyecto elaborado, el Plan de Impulso elaborado en 2010 por el departamento de José Blanco, incluía un completo mapa de termina-

les de mercancías, que incluía las propuestas señaladas por las comunidades autónomas. El secretario de Estado de Infraestructuras, Rafael Catalá, ya señaló entre los objetivos del plan la planificación de una nueva red de terminales logísticas intermodales.

FUENTE: Fomento

ridos, al dato registrado en 2010, con 0,31 accidentes incidentes de tren por millón de kilómetros-tren recorridos.

Parece que la razón de esta polémica no se basa en este porcentaje mínimo de accidentes, sino que responde más “a la falta de entendimiento de los vecinos respecto a la necesidad que tiene la industria por disponer de las mejores soluciones logísticas para mantener o mejorar su competitividad”, como explica Manrique. “Si quieren que se instalen industrias en sus municipios porque suponen beneficios en términos de empleo e impuestos, consecuentemente ha de aceptarse que estas industrias dispongan de las mejores instalaciones, dentro de nuestras posibilidades y siempre cumpliendo la legislación, para el desarrollo de sus actividades”.

Según su experiencia, esta circunstancia es “mucho mejor comprendida en los países más industrializados de Europa”. “Por supuesto, habría que evitar situar terminales e industria en aquellos lugares donde exista un interés turístico especial, aunque en otros países se da aún más importancia a que la industria disponga de instalaciones, como el caso de Porto Marghera, en Venecia, y les ha ido muy

Adif ultima el informe encargado por el Comité de Regulación Ferroviaria

Esta semana finaliza el plazo para conocer las valoraciones del sector

A. G. Barcelona

■ Adif presentará esta semana la información solicitada por el Comité de Regulación Ferroviaria para analizar la situación de las terminales logísticas que gestiona esta entidad. El estudio que prepara este Comité abordará el régimen de funcionamiento de estos centros y detalló que analizará las opciones de gestión privada de terminales y concesiones, así como lo referido al establecimiento de cánones, tarifas y precios. Como detalla la propia Adif este "expediente informativo" tiene por objeto analizar el "funcionamiento de las terminales ferroviarias y el régimen de los servicios necesarios para el correcto desarrollo de las operaciones ferroviarias, cuya finalidad última es identificar los aspectos susceptibles de mejora y formular, en su caso, recomendaciones para favorecer el pluralismo en el sector ferroviario de mercancías".

Para lograrlo, el Comité ha solicitado la valoración de todos los actores que intervienen en las terminales ferroviarias, tanto administraciones y organismos públicos, como el ministerio de Fomento; empresas y asociaciones ferroviarias, operadores de transporte por carretera, o expertos en la materia, que deberán presentar esta misma semana al Comité de Regulación Ferroviaria.

A la espera de conocer el informe que prepara Adif, desde Faprove también han avanzado que presentarán una serie de propuestas al Comité. Su secretario, Pablo Manrique, explica que la asociación "comparte la opinión de que las terminales de Adif pueden ser mucho más eficientes, principalmente avanzando en su privatización y enfoque hacia el cliente". En relación a la gestión que realiza Adif sobre las mercancías peligrosas, recuerda que mediante la vigente normativa, están autorizadas para la recepción y estacionamiento de vagones y contenedores de mercancías peligrosas "aquellas terminales que estando en un radio menor de 500 metros de núcleos urbanos, dis-



El Comité de Regulación Ferroviaria iniciará ahora el estudio que abordará la gestión de las terminales / ADIF

1,8 mill.tn.

El volumen de toneladas de mercancías peligrosas transportadas por ferrocarril durante el año 2010 fue de 1.867.083 toneladas, de ellas se transportaron en vagón 1.336.761 (72%) y en Unidades de Transporte Intermodal (UTIS) 530.322 (28%). Estas cifras representan un aumento de 47.000 más que en el año anterior, cuando se transportaron 1.820.820 toneladas, de las que se transportaron en vagón 1.338.285 (73%) y en UTIS, 482.535 (27%).

pongan de los medios para atender las primeras operaciones en caso de emergencia". "Desde Faprove —continúa Manrique— entendemos que no existe voluntad en Adif por adecuar terminales ya que únicamente sería necesario disponer de extintores o hidrantes así como impartir la necesaria formación al personal de las instalaciones, no pareciendo estos requisitos un problema insalvable".

A estas mejoras que demandan los operadores privados, se le deberán sumar en el futuro las que incorpora a su legislación la Unión Europea. Según explica Antonio Barba, director general de DGM España, desde Bruselas se está llevando a

Las terminales de Adif "pueden ser mucho más eficientes, principalmente avanzando en su privatización y enfoque hacia el cliente"

cabo actualmente un estudio de las terminales ferroviarias y ya se ha presentado un primer borrador de lo que será una guía de seguridad para estos centros, que aborda los planes de emergencia necesarios, aspectos medioambientales, criterios de formación, y mejoras en las comunicaciones con las autoridades públicas, entre otros asuntos. ■

bien". En cualquier caso, la duda es si estas presiones lograrán trasladar las terminales de los núcleos urbanos. Antonio Barba recuerda que existen ya "muchos ejemplos" en el área industrial y que estos centros ferroviarios podrían seguir sus pasos en algunas ciudades. "Es una tendencia que estamos viendo en los últimos años. Cada vez crece más la normativa y puede acabar motivando su traslado".

El secretario de Faprove, por su parte, considera que esta nueva ubicación no resolverá el conflicto si antes no se produce un cambio de mentalidad por parte de la opinión pública en fomento de la productividad industrial y logística. "Las terminales se pueden trasladar a otros lugares alejados de centros urbanos, pero siempre existirá la posibilidad de que luego se permita urbanizar en los alrededores y los nuevos vecinos exigirán un nuevo desplazamiento de la terminal". ■



BERGÉ
Marítima

En todos los Puertos la misma **Historia.**

A Coruña: 34 981 293 777
Algeciras: 34 956 573 315
Alicante: 34 965 133 874
Almería: 34 950 620 620
Avilés: 34 985 569 990
Barcelona: 34 935 525 498
Bilbao: 34 944 937 508
Cádiz: 34 956 205 530
Cartagena: 34 950 620 620

Castellón: 34 964 283 328
Ceuta: 34 956 573 315
Ferrol: 34 981 350 808
Gijón: 34 985 175 216
Gibraltar: 34 956 573 315
Huelva: 34 959 369 005
Las Palmas: 34 928 488 960
Madrid: 34 917 014 920

Málaga: 34 952 223 800
Marín: 34 986 228 358
Motril: 34 958 600 362
Palma de Mallorca: 34 935 525 498
Pasajes: 34 943 344 271
Sagunto: 34 962 672 158
Santander: 34 942 221 400
Santa Pola: 34 965 411 441
Sevilla: 34 954 296 200

Tarragona: 34 977 550 500
Tenerife: 34 922 533 500
Valencia: 34 963 241 040
Vigo: 34 986 228 358
Villagarcía de Arosa: 34 986 565 967
Bayona: 33 559 642 702