

A LA MESA DEL SENADO

El Grupo Parlamentario Mixto, a iniciativa del senador del Partido Aragonés (PAR) Clemente Sánchez-Garnica Gómez, al amparo de lo establecido en el Reglamento del Senado, presenta la siguiente **moción para su debate en Pleno**.

Exposición de motivos

España ha asumido un serio compromiso para una efectiva reducción de las emisiones de CO2 en Europa debidas al transporte de mercancías por carretera.

Una de las principales maneras de hacerlo es mediante el **transporte intermodal**, permitiendo subir semirremolques y cajas o contenedores de alturas mayores al tren, mediante el uso de vagones rebajados, y adaptando algunas líneas de la red principal del ferrocarril en la Península Ibérica.

En la actualidad, **el ferrocarril no logra captar ni el 3% del transporte de mercancías** y es imprescindible el trasvase de la carretera al ferrocarril si se pretenden cumplir los objetivos de reducción de emisiones contaminantes en 2030.

Por lo tanto, el plan de inversión ferroviaria hasta 2030 debe ser compatible con el plan de reducción de emisiones. Es evidente la importancia estratégica del desarrollo de las infraestructuras ferroviarias.

Si queremos cumplir con nuestros compromisos, y con nuestra obligación, respecto a los objetivos del plan 2030 en cuanto a sostenibilidad, tenemos que planificar el cambio entre el transporte de carretera y el ferroviario, y se puede hacer con inversiones moderadas en la red actual.

La alta circulación de semirremolques a través del Estrecho de Gibraltar, y de los pasos fronterizos con Francia, muchos de los cuales pasan por Zaragoza, nos obliga a estudiar las alternativas actuales para, en su caso, impulsar las decisiones más adecuadas y convenientes, y económicamente más viables, para una conexión efectiva entre Europa y la Península Ibérica, con el objetivo de apostar por el impulso de líneas de transporte ferroviario intermodal de mercancías para Aragón que sean competitivas y posibiliten una reducción efectiva de las emisiones de CO2.

Es muy relevante, en el sentido expuesto, que el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) haya declarado **proyecto estratégico la autopista ferroviaria prevista entre la Plataforma Logística de Zaragoza (Plaza) y el puerto de Algeciras**.

Esta declaración permitirá agilizar sus plazos para que sea una realidad en esta legislatura. Sólo se requiere una mínima actuación para hacer viable **“la primera autopista ferroviaria”** de España, lo que supondrá cambiar el mapa ferroviario español, al recorrer su trazado miles y miles de semirremolques, implicando a los sectores público y privado en una operación sostenible y económicamente rentable, ya que solo es necesario acondicionar siete túneles a lo largo del recorrido, aumentando el gálibo, para lo que se puede recurrir a rebajar accesos o centrar la vía.

En las circunstancias expuestas, es pertinente y necesario recuperar el Proyecto del Corredor 16 Zaragoza-París para mercancías y en ancho UIC, concentrando en Zaragoza todos los tráficos intermodales de la Península Ibérica, mejorando las infraestructuras que ya tenemos, utilizando el material ferroviario del que disponen las empresas españolas, entre ellas RENFE, e incorporando vagones tipo góndola que puedan llevar semirremolques P 400 y cajas de gálibo C70.

Debe recordarse que Europa promovió una red de corredores prioritarios con el fin de reducir las emisiones de CO₂, entre ellos el Proyecto 16, que une directamente Zaragoza con París y vertebraba la Península Ibérica.

Es necesario, por ello, para cumplir los objetivos de reducción de las emisiones de CO₂, darle coherencia y retomar urgentemente el denominado Eje 16, que fue prioritario para la Unión Europea en 2003, y quedó paralizado, sin justificación, frente a las inversiones desorbitadas en el Corredor Mediterráneo.

Se trata, por lo tanto, de apostar por ese Eje 16, que proyecta un ferrocarril solo para mercancías y que solo requiere mejoras en la red de ancho ibérico y la conexión con Francia.

Es un proyecto asumible económicamente y de rápida puesta en marcha, para lo que haría falta:

- Aumentar la altura de los túneles para que los trenes puedan llevar semirremolques gálibo P400 y cajas móviles de altura semejante.
- Priorizar en la mejora de las siguientes líneas:
 - Algeciras-Córdoba-Madrid-Zaragoza.
 - Zaragoza-Irún.
 - Tarragona-Barcelona-Portbou.
 - Valencia-Teruel-Zaragoza.

Es imprescindible, por ello, que tanto la Unión Europea como el Gobierno de España doten al proyecto del mismo apoyo financiero que los corredores TEN-T, con el fin de poner en marcha el Plan en 2021, lo que supondría el primer paso para la recuperación completa del Proyecto 16, impulsando así de manera decidida una tercera vía de conexión con Europa por la Travesía Central.

La Travesía Central del Pirineo (TCP), el proyecto para conectar la Península con el resto de Europa mediante un gran corredor ferroviario a través de Aragón, permanece enterrada y sumida en el olvido. Es el más ambicioso proyecto de comunicaciones internacionales al que se asomaría España, y, por ello, Aragón, y que en 2003 fue incluido en la selecta lista de infraestructuras prioritarias de la UE, las consideradas de máximo interés estratégico para la Unión.

Los informes avalaban el positivo impacto económico que tendría abrir España –y también Portugal– al resto de Europa a través de un paso ferroviario central por el Pirineo. Esos estudios calcularon en **1.200 millones de euros anuales lo que ganaría la economía española con la TCP,** por las ventajas competitivas que aportaría en términos de actividad económica.

Por todo ello, se presenta la siguiente **MOCIÓN:**

El Pleno del Senado insta al Gobierno a:

Promover el **transporte de mercancías** por ferrocarril para que España se acerque lo más posible al objetivo de la Unión Europea de alcanzar una cuota de mercado del 30% en 2030, y, en su consecuencia, entre otras acciones, impulsar el llamado Proyecto del Corredor 16 para mercancías y, como culminación a dicho proyecto, la tercera vía de conexión con Europa por la Travesía Central.

Palacio del Senado, a 16 de febrero de 2021

PORTAVOZ
Joaquín Egea Serrano

Clemente Sánchez-Garnica Gómez