

## A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Al amparo de lo establecido en el artículo 185 y siguientes del Reglamento del Congreso de los Diputados, el diputado adscrito al **Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos – En Comú Podem – En Marea** formula las siguientes preguntas dirigidas al Gobierno, para su respuesta escrita.

Según un informe de la Fundación de Estudios de Economía Aplicada (Fedea), el tráfico de mercancías por ferrocarril está gravemente herido en España.

El trabajo, citado por La Vanguardia, ha sido elaborado por Miquel Llevat, ingeniero de caminos, ex director general de Ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya y actualmente presidente de la operadora privada Comsa Rail Transport, y Gerard Llobet, economista y profesor del Centro de Estudios Monetarios y Financieros (Cemfi). Los autores recuerdan que la cuota de transporte de mercancías por tren va a la baja en España, situándose en un 5% del total, cuando a mediados de los noventa rondaba el 10%. En los grandes países europeos su peso se ha mantenido estable e incluso ha crecido, como en Alemania, donde alcanza el 25% o Italia y el Reino Unido (15%). En otros, como Francia, también ha caído, pero se sitúa muy por encima, también en el 15%.

En paralelo a la pérdida de mercado, principalmente frente al camión, los operadores ferroviarios que compiten con Renfe –ocho actualmente– han ganado cuota, siendo el 2015 del 30%, por el 70% de la empresa estatal. Pero, destaca el informe, la situación no da para mucho más.

Además de constatar la falta de inversión en la red convencional –la que soporta el grueso de las mercancías– frente a la de alta velocidad, centrada en los viajeros, el documento incide en las “limitaciones” de España para la inversión privada en locomotoras y vagones por tener que adaptarse al ancho de vía ibérico, que impide formar parte de un mercado más amplio.

En este escenario, es la compañía pública la que tiene este material, más del que necesita incluso, y no lo pone en manos de la competencia mediante su división de alquiler. “Prefiere mantenerlo fuera del mercado y así evitar que sus competidores erosionen aún más su posición competitiva”, sostienen los autores. Por ello, plantean la “enajenación de parte de estos activos a como mínimo dos empresas independientes”. El mantenimiento también plantea problemas porque Renfe lo controla a través de su filial Integria. Su propuesta es que lo regule un organismo independiente.

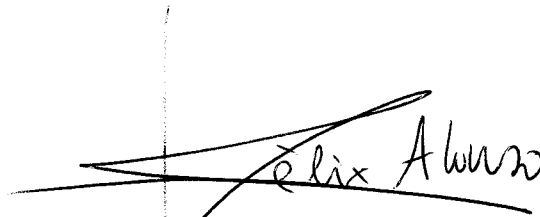
**¿Qué criterio le merece al Gobierno dicho informe?**

**¿Qué medidas tiene previstas el Gobierno, a corto, medio y largo plazo, para revertir la situación expuesta por el informe de la Fundación de Estudios de Economía Aplicada (Fedea)?**

**¿Tiene previsto el Gobierno privatizar RENFE mercancías tal y como propone FEDEA?**

Palacio del Congreso de los Diputados

Madrid, 7 de diciembre de 2016



Félix Alonso Cantorné  
Diputado