



El secretari per a la Mobilitat, Manel Nadal. R. Vilalta

L'eix transversal ferroviari és una aposta contundent a favor del reequilibri territorial de Catalunya

Entrevista a Manel Nadal, secretari per a la Mobilitat

PER: ORIOL FREIXENET GUITART

D'uns anys ençà ha crescut l'interès per potenciar el transport de mercaderies per ferrocarril. A quins factors creu que obeeix aquest fenomen?

És una qüestió de sentit comú. El transport per carretera és imprescindible per a l'economia i té un alt grau d'eficiència en certs tipus de transports i carregaments, però no podem oblidar que presenta clares limitacions en d'altres. A més, les carreteres no poden suportar un increment constant de tràfic de mercaderies sense acabar suposant un elevat cost a l'economia, al medi ambient i a la societat en general. Tot i això, no podem pensar que el ferrocarril sigui l'única alternativa, sinó que cal treballar en la línia de la intermodalitat.

Per exemple, el trànsit transfronterer tendeix a distribuir-se pels dos passos actuals, Irun i Portbou, amb 18.000 camions contra només

43 trens al dia. Això ha de canviar. Per això l'objectiu de la Unió Europea és impulsar un canvi de tendència, per a aconseguir que el transport ferroviari passi de perdre un 1,3% anual a créixer un 6% i que el transport per carretera creixi només un 2,7% anual en lloc del 4,9% dels darrers anys.

Si ho volem dir d'una altra manera, cal impulsar una logística que optimitzi els costos econòmics i que redueixi els costos ambientals. El transport ferroviari de mercaderies del segle XXI haurà de ser més eficaç, més segur, més flexible i això requereix, encara, una autèntica revolució dels modes de gestió, de la interoperabilitat... En definitiva, encara hem de veure la creació d'un autèntic mercat ferroviari europeu sense barreres tècniques i polítiques.

Quins objectius té marcats el Govern català en aquesta matèria?



“ **IMPULSAREM LA CREACIÓ D'OPERADORS FERROVIARIS CATALANS QUE ALHORA ESTIGUIN ASSOCIATS AMB OPERADORS EUROPEUS** ”

En primer lloc, volem incrementar el nostre àmbit competencial amb el nou Estatut. Paral·lelament, amb la tramitació de la nova Llei ferroviària de Catalunya, transposarem al nostre país les directives de la Unió Europea que liberalitzen el sector i que han de permetre la creació d'empreses operadores (transportistes de mercaderies). En la mesura que sigui possible, i pel que fa a les regles del mercat, impulsarem la creació d'operadors ferroviaris catalans que alhora estiguin associats amb operadors europeus.

A nivell d'infraestructures, de cara a l'horitzó 2008-2010, volem adequar la xarxa d'alta velocitat i ample europeu (UIC) entre el port de Barcelona i el nou enllaç Figueres - Perpinyà per a l'ús mixt de passatgers i mercaderies. Ho farem construint apartadors de 800 metres i les estacions i terminals de càrrega de la Llagosta i del Far - Vilamalla.

De cara al període 2010-2015, haurem de pensar en la creació d'una via exclusiva per a mercaderies entre Tarragona i la frontera francesa. Probablement això implicarà convertir la línia Reus - Roda de Barà - Castellbisbal i la línia Barcelona - Portbou a l'ample de via UIC.

A més llarg termini, l'objectiu a Catalunya és aconseguir que en vint anys el ferrocarril transporti un 20% del total de mercaderies a través dels Pirineus. Per a aconseguir aquesta fita, cal la creació de la línia segregada per a mercaderies, l'especialització de la línia d'alta velocitat per a passatgers i la transformació de línies ferroviàries actuals per a serveis de rodalies.

El projecte d'una línia dedicada exclusivament a mercaderies és estratègic per a Catalunya i Espanya, i així ho ha entès un gran nombre d'empresaris catalans, valencians, murcians i andalusos, que han creat l'associació Ferrmed per a promoure aquesta xarxa exclusiva de mercaderies al llarg del corredor mediterrani, entre Algesires i Metz.

Tots aquests projectes són compatibles amb el Pla estratègic d'infraestructures i transport (PEIT), que desenvolupa el Ministeri de Foment, i el Pla d'infraestructures de transport de Catalunya, que redacta el Departament de Política Territorial i Obres Públiques. Aquests plans ja preveuen aquestes mesures d'implantació progressiva de l'ample UIC, a més del desenvolupament de nous eixos transversals que trenquin l'estructura radial de la xarxa.

I l'eix Transversal Ferroviari?

És una aposta contundent a favor del reequilibri territorial de Catalunya. Suposa la creació d'un nou corredor ferroviari per l'interior, que ha de relligar les ciutats de l'eix Transversal (Lleida, Cervera, Igualada, Manresa...). Volem que aquestes ciutats creixin en població i activitat econòmica; volem que esdevinguin pols territorials. L'eix transversal ferroviari també és una alternativa a la saturació del corredor litoral que produeix el trànsit de mercaderies. Per això

està previst que el nou eix ferroviari enllaci amb els ports de Tarragona i Barcelona pel ramal de Castellbisbal.

Aquest és un projecte integral ja que és la suma de tres elements, tots plegats fonamentals. En primer lloc, un tren de mercaderies a velocitat alta i d'ample UIC, que passarà per l'exterior de les poblacions i connectarà amb àrees logístiques i estacions a la perifèria urbana. En segon lloc, un tren de passatgers que circularà per la via de mercaderies en els trams interurbans, però que enllaçarà amb els centres urbans mitjançant ramals soterrats que portaran a les estacions centrals de passatgers. I un tercer element que és el tren tramvia, que es construirà damunt de l'actual via Lleida - Manresa.

Quin paper ha de tenir l'alta velocitat en aquest plantejament?

D'entrada, hem de dir que el tren d'alta velocitat s'ha d'articular en xarxa amb els trens regionals i de rodalies i amb el transport de viatgers per carretera. És més, les línies d'alta velocitat han de vertebrar la connexió de Catalunya amb la península Ibèrica i Europa (llarg recorregut), han d'enfortir l'Euroregió (tren amb origen o destí a València, Saragossa, Perpinyà, Montpeller, Tolosa de Llenguadoc i amb estacions als aeroports) i també han de possibilitar la connexió de les capitals, els aeroports i altres ciutats catalanes com Vilafranca o Figueres mitjançant un servei d'alta velocitat.

Per això, el Pla d'infraestructures de transport ja preveu que a Catalunya hi haurà tres corredors o línies d'alta velocitat. En primer lloc, el corredor Madrid - Lleida - Barcelona - Girona - Perpinyà. En segon lloc, el corredor mediterrani, entre València - Castelló - Tortosa - Tarragona - Barcelona - Perpinyà i, finalment, el corredor transversal, entre Lleida - Cervera - Igualada - Manresa - Vic - aeroport de Girona - Figueres - Perpinyà. Aquests tres corredors d'alta velocitat han de ser d'ample internacional i d'altres prestacions, han de permetre el pas de trens de llarg recorregut i internacionals i han d'articular l'àmbit peninsular i l'àmbit euroregional en ambdós sentits, tant per a passatgers com per a mercaderies.

Quin és el principal espai de mercat que pot sortir beneficiat de la potenciació del ferrocarril?

D'una banda, el ferrocarril de mercaderies rendeix més en les distàncies mitjanes i llargues. Per tant, el sector més beneficiat és el del transport en el mercat europeu, passant per França i Alemanya. També considerem necessari potenciar la interrelació i la xarxa de comunicacions per a viatgers i mercaderies a l'Euroregió, una àrea socioeconòmica de 17 milions de persones i 7 milions de llocs de treball, que és el nostre referent més immediat.

D'altra banda, si podem transvasar càrrega de la carretera al ferrocarril, és el conjunt de la societat qui hi surt guanyant. En aquest sentit, voldria destacar l'acord per al transport de mercaderies entre el Port de Barcelona, SEAT, FGC i COMSA per a transportar vehi-

des de la factoria de Martorell fins al Port de Barcelona a través de la línia Anoia - Llobregat d'FGC. Aquesta mesura, que es preveu que sigui operativa al llarg del 2006, evitarà la circulació per carretera d'uns 20.000 camions l'any, amb una inversió total de 4,5 MEUR. A més, aquest acord permetrà disminuir l'emissió de CO₂ i suposarà un nou impuls a la política del Govern per a fomentar el transport de mercaderies per ferrocarril.

Aquest projecte pot ser un precedent per a noves col·laboracions i per a la creació d'un operador català de mercaderies.

Catalunya com a plataforma logística ha donat prou pes a la xarxa ferroviària?

Hi estem treballant. El sistema logístic català pateix una excessiva concentració en els equipaments logístics del corredor litoral (els dos ports, el servei ZAL, la terminal CLASA de l'aeroport, els centres logístics de les empreses de transport...). Això es deu al fet que no hi ha

corredors alternatius que articulin una autèntica xarxa logística a la resta del país. Un cop constatada aquesta situació, nosaltres plantejarem que el sistema logístic català no es limiti als centres portuaris i als equipaments del corredor litoral. El nostre model logístic pretén fer un salt cap a la Catalunya interior, cap als punts d'intersecció dels eixos transversals amb els eixos perpendiculars, que segueixen els cursos fluvials. Així podrem connectar els centres d'activitat de l'interior amb la costa i els ports. L'eficiència del sistema logístic català s'ha de basar en una configuració en xarxa amb múltiples punts de connexió.

En aquests punts d'interconnexió situarem les grans àrees logístiques i els centres intermodals de mercaderies, tots amb connexions ferroviàries i estacions de mercaderies.

Catalunya està situada en una posició estratègica i privilegiada: en l'encreuament del corredor del Mediterrani, l'eix de l'Ebre, i en la línia del tràfic marítim que connecta amb els grans centres productius asiàtics a través de Suez.

Foto: R. Vilalta



L'EIX TRANSVERSAL FERROVIARI



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques



El president de la Generalitat i el conseller de Política Territorial i Obres Públiques durant la presentació de l'eix Transversal Ferroviari el 22 de juliol de 2005

Nosaltres volem desenvolupar el potencial estratègic del nostre país per convertir-lo en la gran plataforma logística del sud d'Europa. Val a dir que la connexió ferroviària d'ample europeu dels ports de Barcelona, Tarragona i València amb la frontera francesa és vital per a assolir aquest objectiu de ser la porta logística del sud d'Europa i la Mediterrània.

Els endarreriments en l'adequació del corredor del mediterrani per a mercaderies són una amenaça per al potencial dels ports de Catalunya, València i Andalusia, que perden competitivitat respecte dels grans ports de l'Atlàntic com Anvers, Rotterdam o Hamburg, que, malgrat trobar-se a més de tres dies de viatge per mar, encara reben els grans volums de mercaderies provinents dels mercats asiàtics.

Quina funció tenen les centrals de mercaderies actuals i les que s'han de construir per a potenciar el transport de mercaderies per tren?

Les centrals de mercaderies que s'han construït fins ara (Valls, Lleida, el Camp, la Selva i l'Empordà) no tenen connexió ferroviària ni són intermodals. Les noves centrals de mercaderies no es poden pensar sense connexió ferroviària, per això a l'hora de dissenyar l'eix transversal ferroviari es preveu un gran centre intermodal a la zona de Tàrraga i estacions de mercaderies a Vic, Manresa, entre altres poblacions.

El TGV pel corredor Barcelona - Perpinyà no té sentit per a mercaderies sense les estacions o centres intermodals de la Llagosta i el Far i la ZAL del port. Desde CIMALSA es promou la connexió ferroviària a les CIM de l'Aldea, el Penedès i el Far d'Empordà.

Quina importància considera que té el sector logístic a Catalunya?

Si al llarg dels segles XIX i XX Catalunya es va configurar com un dels centres industrials i de modernització més potents i com a motor d'Espanya, al segle XXI podem esdevenir un dels pols de producció i de distribució més importants a escala Europea.

Catalunya ha de treure profit de la seva posició estratègica, del pes i el potencial dels seus sistemes de transport. Disposa d'una plataforma logística líder en l'àmbit espanyol (ports, aeroports, ZAL, CIM), però no pot acontentar-se amb el que té ja que necessita impulsar nous projectes.

Volem convertir Catalunya en una plataforma logística en xarxa, competitiva i d'alt rendiment. Això implica planificar les infraestructures logístiques de Catalunya i fer-ho des d'una visió global. En aquest projecte, el ferrocarril hi té un paper primordial; per això és un dels principals eixos de la política del Govern.

“ EL NOSTRE MODEL LOGÍSTIC PRETÉN FER UN SALT CAP A LA CATALUNYA INTERIOR, CAP ELS PUNTS D'INTERSECCIÓ DELS EIXOS TRANSVERSALS AMB ELS EIXOS PERPENDICULARS, QUE SEGUEIXEN ELS CURSOS FLUVIALS