

Xarxa ferroviària i transport de mercaderies

PER: JORDI JULIÀ SORT, director tècnic d'IFERCAT

UNA MICA D'HISTÒRIA

L'aparició del ferrocarril a mitjan segle XIX suposà una immensa revolució tecnològica i econòmica en el món del transport. Cap al final del segle la xarxa ferroviària arribava pràcticament a qualsevol punt econòmicament significatiu del territori. Aquest desenvolupament anà a càrrec, bàsicament, d'empreses privades, tant per a fer-ne la promoció i la construcció de la infraestructura com per a l'explotació. A principi del segle XX les nombroses concessions i empreses operadores s'havien anat fusionant en unes quantes grans empreses, que en alguns àmbits territorials havien aconseguit el monopoli i en altres competien entre elles. A Espanya, l'MZA i Norte competien en alguns corredors importants per tot el territori, mentre que Andalus es concentrava en un àmbit més restringit. Alhora, mantingueren la seva independència moltes petites companyies que explotaven línies d'ample de via diferent, com els Ferrocarrils de Catalunya i els Ferrocarrils Catalans. En principi, aquestes empreses operaven amb capital privat i tenien beneficis, si bé moltes necessitaren incentius fiscals importants.

Però cap als anys vint del segle passat es desenvolupà una nova tecnologia del transport terrestre, el binomi automòbil - carretera, i el ferrocarril començà a perdre el seu monopoli. Les companyies no pogueren mantenir les seves obligacions concessionals pel que fa al servei de viatgers sense entrar en fortes pèrdues. A Europa, cap als anys trenta i quaranta gairebé totes les empreses ferroviàries estaven en crisi i, en la majoria de països, foren nacionalitzades, fet que va donar lloc a la creació de les grans empreses públiques estatals com Renfe, SNCF, British Rail... que mantingueren els serveis de viatgers i mercaderies a base de subvencions estatals i mesures proteccionistes davant de la carretera.

Als Estats Units, però, les companyies tingueren més llibertat per a suprimir serveis i reorganitzar-se. Anaren abandonant els serveis de viatgers, es concentraren en el negoci de les mercaderies i es fusionaren fins a crear grans xarxes d'abast continental. Els Estats Units i Canadà constitueixen un gran espai ferroviari on les companyies ferroviàries poden ser competitives gràcies al transport de



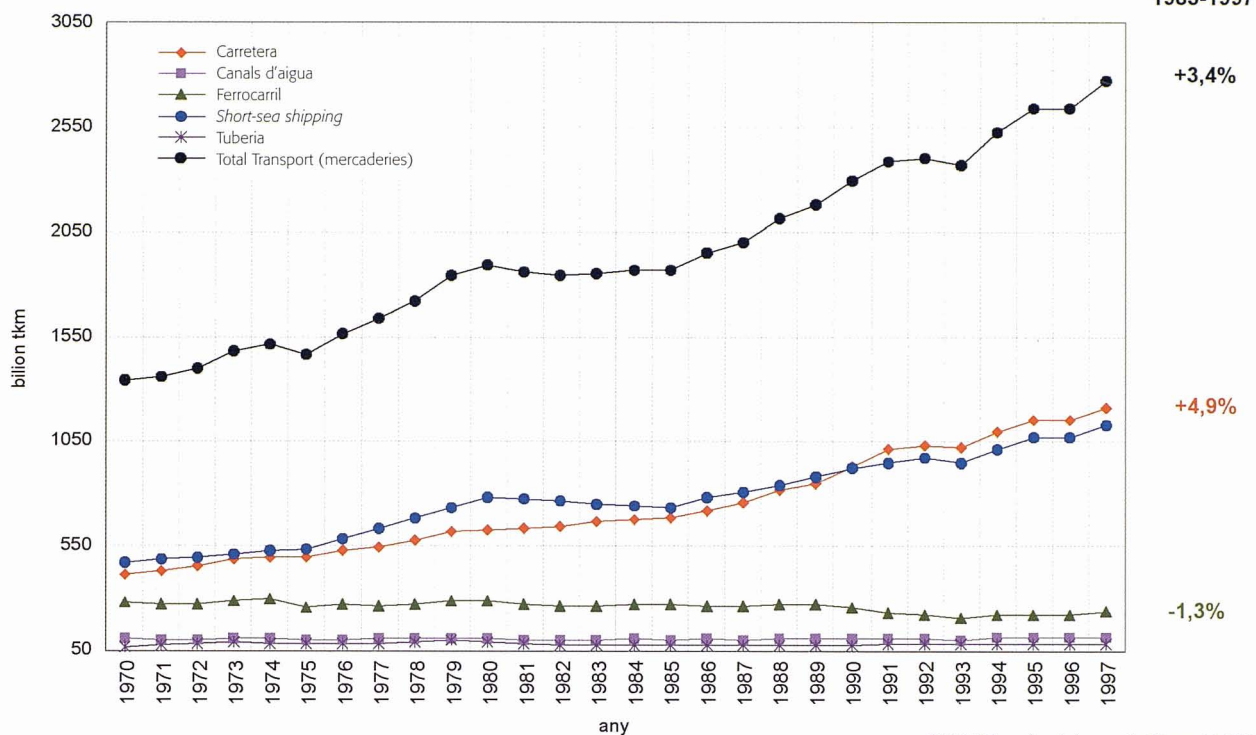
Eix transversal ferroviari: tram central. ICC

grans pesos a grans distàncies mitjançant xarxes pròpies especialitzades gradualment en les mercaderies.

Al Japó, les companyies ferroviàries seguiren un procés gairebé invers. Moltes de les empreses privades varen sobreviure i gaudeixen encara d'una excel·lent salut que els ha permès haver constituït grups empresarials que uneixen el negoci del transport de viatgers amb l'immobiliari al llarg de corredors metropolitanos. Fins i tot la companyia nacional pública ha pogut ésser fragmentada i privatitzada. El Japó és un país molt dens, en el qual els fluxos de viatgers són molt més grans que a Europa i als Estats Units i on les companyies ferroviàries varen saber aprofitar la seva condició de canalitzadores de fluxos per a desen-

“ EL MÉS IMPORTANT ÉS CONSOLIDAR UN ESPAI FERROVIARI EUROPEU AL MÀXIM D'UNIFICAT DES DEL PUNT DE VISTA DE LA INFRAESTRUCTURA (TANT DE TECNOLOGIES COM DE GESTIÓ) I AL MÀXIM DE DIVERSIFICAT I COMPETITIU DES DEL PUNT DE VISTA DELS SERVEIS

Evolució del trànsit de mercaderies als països de la UE



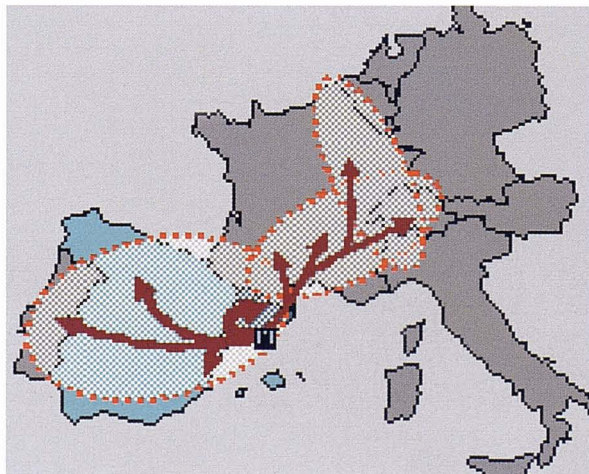
FONT: Elaboració pròpia a partir d'Eurostat 2002

antics. Però, quan ens apropem a les grans ciutats, els serveis de rodalies tendeixen a saturar la xarxa, i cal buscar nous corredors per als trens de mercaderies. Als Estats Units no han tingut massa problemes d'aquesta mena, ja que el ferrocarril ha fet seva gairebé tota la xarxa i pràcticament no hi ha trens de viatgers que facin nosa.

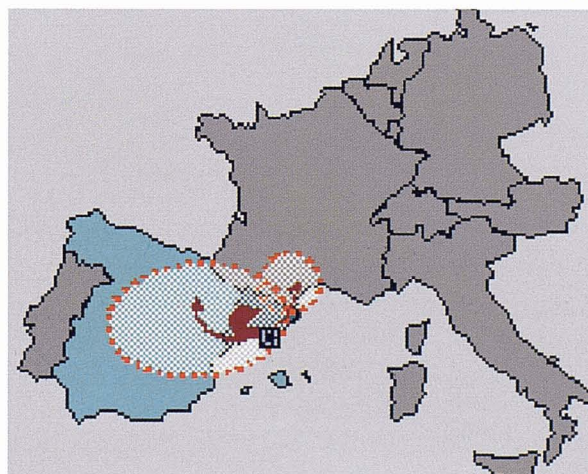
La situació a Europa és diferent de la dels Estats Units i del Japó. A Europa volem mantenir tant les mercaderies com els viatgers. Un ferrocarril de mercaderies competitiu necessita un gran espai, com a mínim de dimensions similars a tot Europa, i companyies

que puguin operar en tot aquest espai competint entre elles. Però això no s'adiu gens amb l'existència de companyies estatals que controlen, cadascuna individualment, una petita part d'aquest territori en règim de monopoli. D'aquí ve la idea, a la Unió Europea, de separar la infraestructura, que continuarà essent de cada estat membre, dels serveis, que podran oferir companyies privades o públiques en règim de competència. Observeu, però, que es tracta d'una cosa que no s'ha fet mai en el món ferroviari: separar la gestió de la infraestructura de la gestió dels serveis. Ja hem vist que ni els americans ni els japonesos han seguit aquest camí i que mantenen les companyies ferroviàries integrades: via i trens en les

Hinterland del port de Barcelona



FONT: APB





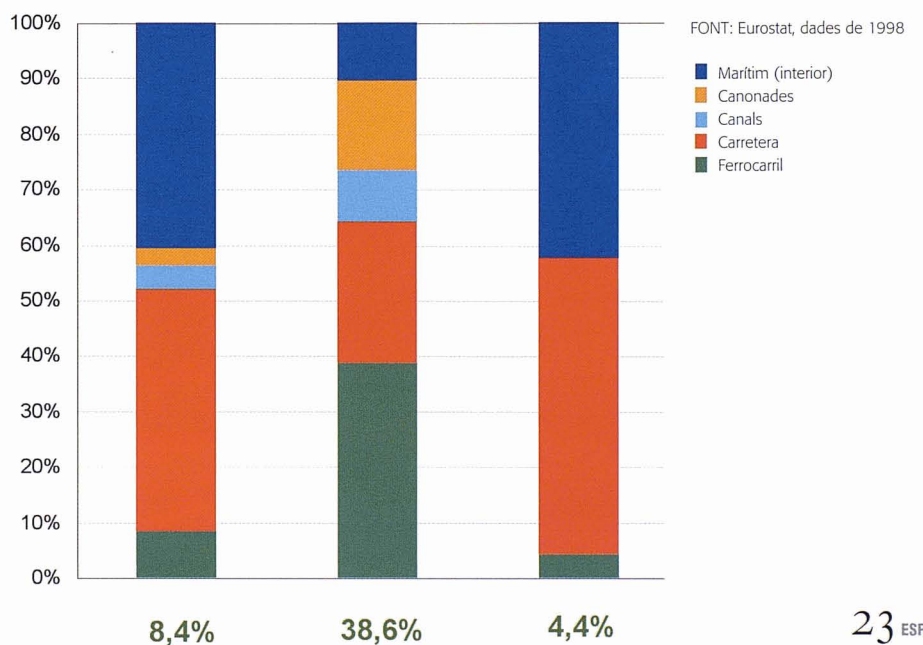
Operari d'FCG en tasques de càrrega i descàrrega de mercaderies. FCG

mateixes mans. Però el camí que ha emprès la Unió Europea sembla l'únic possible si volem tenir un ferrocarril competent tant en mercaderies com en viatgers que s'ajusti als antecedents de fragmentació com els que inevitablement tenim a Europa. Ara bé, no hem d'oblidar que es tracta d'un camí difícil, que va molt més a poc a poc que no voldríem, ja que hi ha tota mena d'entrebancs, des de les dificultats tecnològiques (cada xarxa té característiques diferents, més enllà de l'anècdota de l'ample) fins a les reticències sindicals i directives dins de les grans companyies estatals.

EL CONTEXT EUROPEU I ESPANYOL

A Europa, en els darrers vint anys, el transport de mercaderies ha crescut a un ritme mitjà del 3,4% anual. Pel que fa a la part terrestre, aquest creixement se l'ha emportat tot la carretera, que ha crescut a un ritme del 4,9%, mentre que el ferrocarril ha disminuït a un ritme mitjà de l'1,3%. Es preveu que en els propers anys es mantindran els creixements globals, de manera que les carreteres tendiran a anar-se congestionant encara més. La Unió Europea proposa fer un esforç per a invertir la tendència, de manera que la carretera creixi només un 2,7% anual i el ferrocarril passi de perdre l'1,3% a guanyar el 6% anual. Per a aconseguir això, el més important és consolidar un espai ferroviari europeu al màxim d'u-

Europa (UE15) en relació amb els Estats Units i el Japó. Repartiment modal en el transport de mercaderies. Comparativa UE15 - EUA - Japó



nificat des del punt de vista de la infraestructura (tant de tecnologies com de gestió) i al màxim de diversificat i competitiu des del punt de vista dels serveis. De fet, això és el que ofereixen les carreteres (xarxa unificada, sense fronteres de cap mena) i els camions (forta competència entre ells). Observeu que aquestes dues condicions no tenen gaire a veure amb la tecnologia i amb la construcció, sinó amb la gestió. Ara bé, això no vol dir que la infraestructura ferroviària actual no presenti greus mancances des del punt de vista del transport de mercaderies. Ja hem comentat que en molts punts hi ha conflictes de prioritat entre mercaderies i viatgers. I, d'altra banda, si s'aconsegueix anar creant aquest espai ferroviari unificat i competitiu i s'assoleixen els ritmes de creixement desitjats, aleshores sí que farà falta infraestructura, tant de nova com de renovada. Cal, per tant, treballar en tots els sentits: en la gestió dels serveis i en la preparació de la infraestructura.

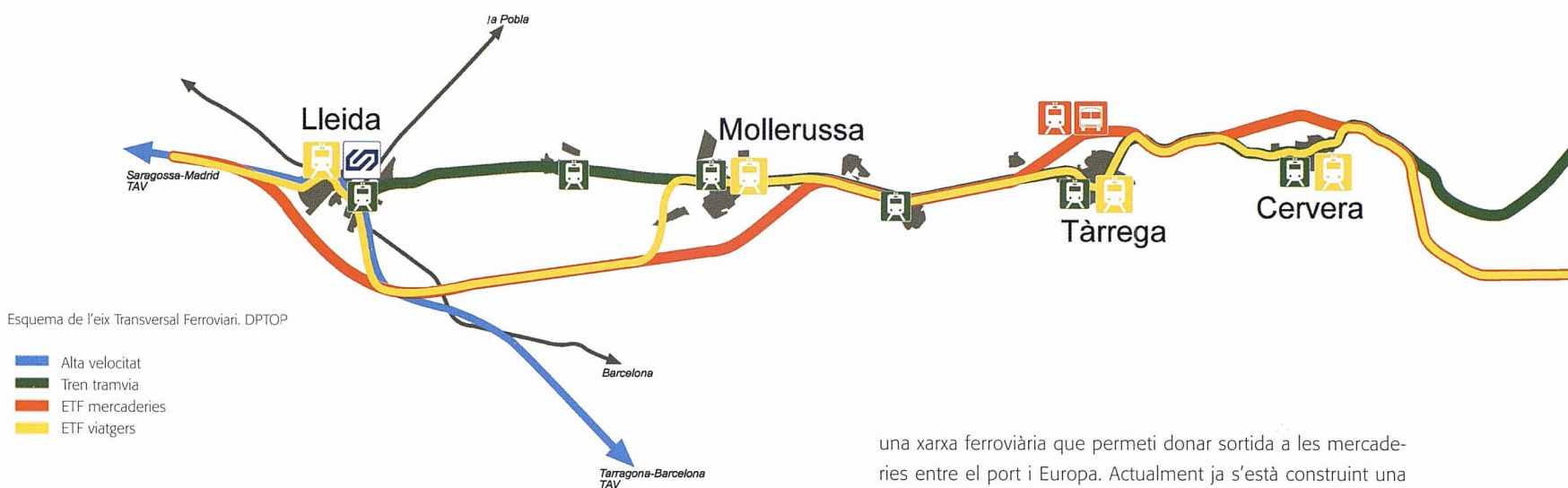
Per això, a Europa ja s'està plantejant la necessitat de crear una xarxa europea de mercaderies, que en part aprofiti línies actuals i

gia de creació d'una xarxa d'ample europeu i d'ús mixt mercaderies - viatgers, formada tant per línies noves com per la remodelació de les existents.

EL PORT DE BARCELONA I LA PLATAFORMA LOGÍSTICA DEL DELTA

En el creixement del transport de mercaderies a Catalunya, hi juga un paper molt important el Port de Barcelona i l'àrea logística del seu voltant, formada a més del port, per les zones d'activitats logístiques ZAL I i la futura ZAL II, així com la Zona Franca, el Polígon Pedrosa i l'aeroport.

Es tracta d'una àrea que experimentarà un fort creixement els propers anys lligat entre altres coses a l'estratègia del Port de Barcelona d'esdevenir la porta sud d'Europa per a les mercaderies procedents del sud-est asiàtic. La nova terminal de contenidors en construcció permetrà gestionar set milions de TEU (1,9 milions l'any 2004). Aquesta estratègia no és possible sense



en part construeixi línies noves. Per exemple, s'estan construint els túnels ferroviaris de San Gottardo (56,9 km) i de Lötschberg (34,6 km) a Suïssa, per a facilitar el pas entre Itàlia i Alemanya, i hi ha projectes molt avançats com la nova línia Lió - Torí. Aquestes noves línies s'estan projectant per a tràfics mixtes de mercaderies a 100-160 km/h i viatgers a 200-250 km/h.

El Plan de Infraestructuras 2000-2007 del Ministeri de Foment del govern del PP no abordava en absolut aquests aspectes, ja que presentava dues característiques altament discutibles: era absolutament radial respecte de l'eix central de Madrid i no tenia cap estratègia pel que fa al transport de mercaderies ni per a l'ample de via. En canvi, el Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte (PEIT) que fa poc que ha presentat el president del Govern actual aposta per una xarxa ferroviària més mallada i per una estratè-

gia de creació d'una xarxa d'ample europeu i d'ús mixt mercaderies - viatgers, formada tant per línies noves com per la remodelació de les existents.

una xarxa ferroviària que permeti donar sortida a les mercaderies entre el port i Europa. Actualment ja s'està construint una nova línia d'ample mixt (ibèric i europeu) per a mercaderies des de Can Tunis fins a Castellbisbal, però a curt termini caldrà resoldre el tram entre Castellbisbal i Mollet per a enllaçar amb la nova línia d'ample internacional Barcelona - frontera. A mitjà i a llarg termini cal pensar en noves superfícies logístiques lligades al port però lluny del mar i del delta, on ja no hi haurà més espai per a créixer. La nova xarxa ferroviària de mercaderies per l'interior de Catalunya, ben connectada al delta, pot ser la solució, ja que a l'entorn es podran generar espais logístics amb una excel·lent accessibilitat.

LA XARXA DE MERCADERIES A CATALUNYA

En aquest context ja ens podem plantejar quina ha de ser la xarxa ferroviària per al transport de mercaderies a Catalunya. En primer lloc, hem de ser conscients que el sistema ferroviari de Catalunya ha de donar resposta a tres tipus de serveis molt diferents, i que cadascun d'aquests tendirà a requerir una xarxa especialitzada:



La xarxa de rodalies i suburbans, composta pels actuals serveis de Rodalies Barcelona de Renfe i les línies d'FGC al Vallès i al Baix Llobregat. La xarxa de Rodalies de Barcelona té una lògica de funcionament totalment diferent de la xarxa de serveis de viatgers en altes velocitats i de mercaderies, de manera que aquestes línies podran mantenir l'ample ibèric, ja que constituïran una xarxa independent, i, a més, una operació de canvi d'ample seria tremendament complexa a causa de la gran quantitat de trens que hi circulen. El mateix passa amb les línies d'FGC.

La xarxa d'alta velocitat actualment en construcció de Lleida - Tarragona - Barcelona - Girona - França i la que encara s'ha de reivindicar de Tarragona - València, amb predomini dels serveis de viatgers.

La xarxa de mercaderies, que pot aprofitar plenament la resta de línies existents, mentre que les de rodalies i d'alta velocitat, només

Estructurar la xarxa de mercaderies en el context de la millora de les relacions ferroviàries entre la península Ibèrica i Europa i en el de la potenciació dels ports de Tarragona i Barcelona.

Articular entre si les ciutats de la Catalunya interior Lleida - Igualada - Manresa - Vic - Girona i amb les de l'eix costaner Tarragona - Barcelona - Girona.



Les noves línies seran:

- Eix Transversal: Lleida - Mollerussa - Tàrraga - Cervera - Igualada - Manresa - Vic - Girona.
- Igualada/Manresa - Castellbisbal, per connectar amb la nova sortida del port de Barcelona seguint el Llobregat i amb la línia d'alta velocitat, totes dues en construcció.

Aquests nous traçats podran suportar serveis de mercaderies (100-120 km/h) i serveis de viatgers (160-250 km/h), la qual cosa implica radis superiors a 1.300 m i pendents màxims de l'1,5%.

amb limitacions. Observeu que el "vuit català" forma part de la xarxa de rodalies i que, per tant, no es pot pensar a fer-lo servir per a mercaderies a llarg termini, especialment en el tram entre Vilafranca i Sant Celoni, on hi haurà les màximes intensitats de serveis de rodalies. Això planteja la necessitat de construir un nou bypass ferroviari en tota la regió metropolitana i connectar-lo als ports de Tarragona i Barcelona.

L'EIX TRANSVERSAL FERROVIARI

Proposem crear un nou eix ferroviari que respongui als objectius següents:

Durant l'any 2004 i part del 2005 s'ha realitzat l'estudi d'alternatives d'aquestes línies i, fins al final del 2006, es treballarà en la redacció de l'avantprojecte i en la reserva urbanística del sòl. Els estudis fets fins ara ens porten a previsions d'inversió de l'ordre de 6.500 MEUR, ja que és un traçat complex amb un 30% del total en viaducte o túnel. Certament, es tracta d'un projecte molt ambiciós que només es pot plantejar amb una visió a mitjà i a llarg termini, però tenint en compte que el període de maduració d'un projecte d'aquest abast, si es vol fer bé, és sempre llarg, cal, per tant, posar-s'hi molt abans que sigui una necessitat evident.