

Del corredor Mediterrani a una xarxa ferroviària eficient a Catalunya i a la Unió Europea



Joan Amorós

@Ferrmed

President de FERRMED

President de la Fundació OccitanoCatalana

Exconseller del Port de Barcelona

Ex-conseller delegat de Nissan Distribution Service Barcelona, S.A.
(Centre Logístic del Sud d'Europa)

Exmembre de la Junta Directiva del Col·legi d'Enginyers Industrials de
Catalunya i president de la Comissió de Gestió Empresarial.

Ex-director general de Programació i Aprovisionaments de NISSAN Motor
Iberica, S.A.

Membre fundador i exconseller d'Autoterminal, S.A. i de Logística y
Transporte Ferroviario

Ex-director executiu general de l'Eurocongrés 2000

Autor de diversos llibres, articles, cursos i conferències sobre control
numèric, investigació operativa, logística i organització empresarial

Creu de Sant Jordi de la Generalitat de Catalunya

Medalla de reconeixement empresarial de PIMEC 2011

FERRMED, en el seu moment, va aconseguir que la Comissió Europea acceptés conceptes seus d'una gran repercussió en l'estructuració de la xarxa ferroviària transeuropea: passar del concepte de projecte prioritari (de caire transfronterer) al concepte de xarxa principal (*core network*); considerar uns estàndards comuns, per a la xarxa ferroviària del *core network* ambiciosos però possibles (temes clau: trens de mercaderies llargs de fins a 1.500 m -de moment el compromís és arribar als 740 m; gàlils de càrrega P.400 o GC-C, per permetre el transport dels remolcs dels camions per ferrocarril) i inclusió del corredor Mediterrani dins la xarxa ferroviària del *core network*.

El problema actual, pel que fa al desenvolupament d'aquesta xarxa, és que el *core network* aprovat inclou gairebé 80.000 km de línies ferroviàries. És impossible adaptar aquesta xarxa als objectius del llibre blanc del transport que proclama la CE (el "30 % del tràfic terrestre per a distàncies superiors als 300 km cal que es faci per ferrocarril o per barca a partir de l'any 2030"). Cal tenir present que la quota del ferrocarril en el transport terrestre transeuropeu no s'ha mogut des de l'any 2004 -quan vam constituir oficialment FERRMED- fins ara. Després de 15 anys de "teòrics" esforços, segueix essent la mateixa, un 17,6 %. Ja podeu veure la feinada que cal fer per arribar a la fita del 30 %.

“*Davant la impossibilitat de realitzar els 80.000 km de línies ferroviàries del core network europeu FERRMED ha llançat uns grups de treball de caire multisectorial a Europa per tal d'assolir l'objectiu de la CE almenys en els corredors més transitats, entre els que es troba part del corredor Mediterrani (de Milà fins a Barcelona i València).*”

És per això, que FERRMED ha llançat uns grups de treball de caire multisectorial a Europa (els FERRMED Multisectoral Working Groups o FMWGs), per tal d'assolir l'objectiu de la CE almenys en els corredors més transitats que, per a nosaltres, són: part del corredor "Mar del Nord – Bàltic" (del Benelux a la frontera amb Bielorússia); part del corredor "Mar del Nord – Mediterrani" (del Benelux a Marsella); el corredor "Rhine – Alpine" (sencer del Benelux a Gènova); i part del corredor Mediterrani (de Milà fins a Barcelona i València).

Es tracta del que nosaltres anomenem *backbone rail network* (uns 6.000 km de corredors) que pràcticament signifiquen el 30 % del tràfic de mercaderies del *core network*. Això seria una primera fase. Després hi afegiríem uns 9.000 o 10.000 km addicionals fins arribar als 15.000 i assoliríem prop del 60 % del tràfic de mercaderies del *core network* (vegeu el mapa de la figura 1).

Hem creat tres grups de treball (infraestructura, explotació i material rodant) i hem identificat els temes que cal resoldre per arribar a l'esmentada quota del 30 %. Així mateix, hem establert aliances amb les grans organitzacions ferroviàries europees i mundials (UIC -Unió Internacional de Ferrocarrils-, CCTT -Associació per a la Promoció del Tràfic Ferroviari Transsiberià-, OSJD -Associació dels Ferrocarrils dels Països Que Havien Format Part del Bloc Comunista-, UIRR -Associació pel Transport Combinat Ferrocarril-Carretera, etc.). Des de FERRMED ens concentraríem en 7 dels 20 factors identificats (llargada dels trens, gàlils de càrrega, terminals multimodals, canvis d'ample de via a les línies convencionals del corredor Mediterrani a l'Estat espanyol, resolució de colls d'ampolla, sistemes de control i nou concepte de vagó de mercaderies) i potenciació de noves rutes ferroviàries.

Un dels objectius clau és passar el trànsit de camions per a les llargues distàncies (1.000 km o més) al ferrocarril, igual que ho fem en els vaixells per anar de Barcelona a les Illes Balears o a diversos punts de la costa italiana.

Començarem per identificar una dotzena de terminals multimodals estratègiques a la UE (òbviament una de les ubicacions ha d'ésser Barcelona) i tractarem d'aconseguir unir-les amb trens de mercaderies més llargs, pesants i amb capacitat de transportar tots els remolcs dels camions que calgui. Un punt fonamental és definir, a més de les línies principals d'interconnexió, les de *back-up* per a emergència (per cert, en aquest sentit, FERRMED està absolutament en contra del desmantellament de la línia actual Tarragona-Vandellós) i els *feeders* d'alimentació. Tot plegat amb una clara visió transeuropea, però actuant directament sobre els estats membres implicats (amb informació paral·lela a la CE), puix que realment són els que prenen les decisions.

“*Un dels objectius clau és passar el trànsit de camions per a les llargues distàncies (1.000 km o més) al ferrocarril, igual que ho fem en els vaixells per anar de Barcelona a les Illes Balears o a diversos punts de la costa italiana.*”

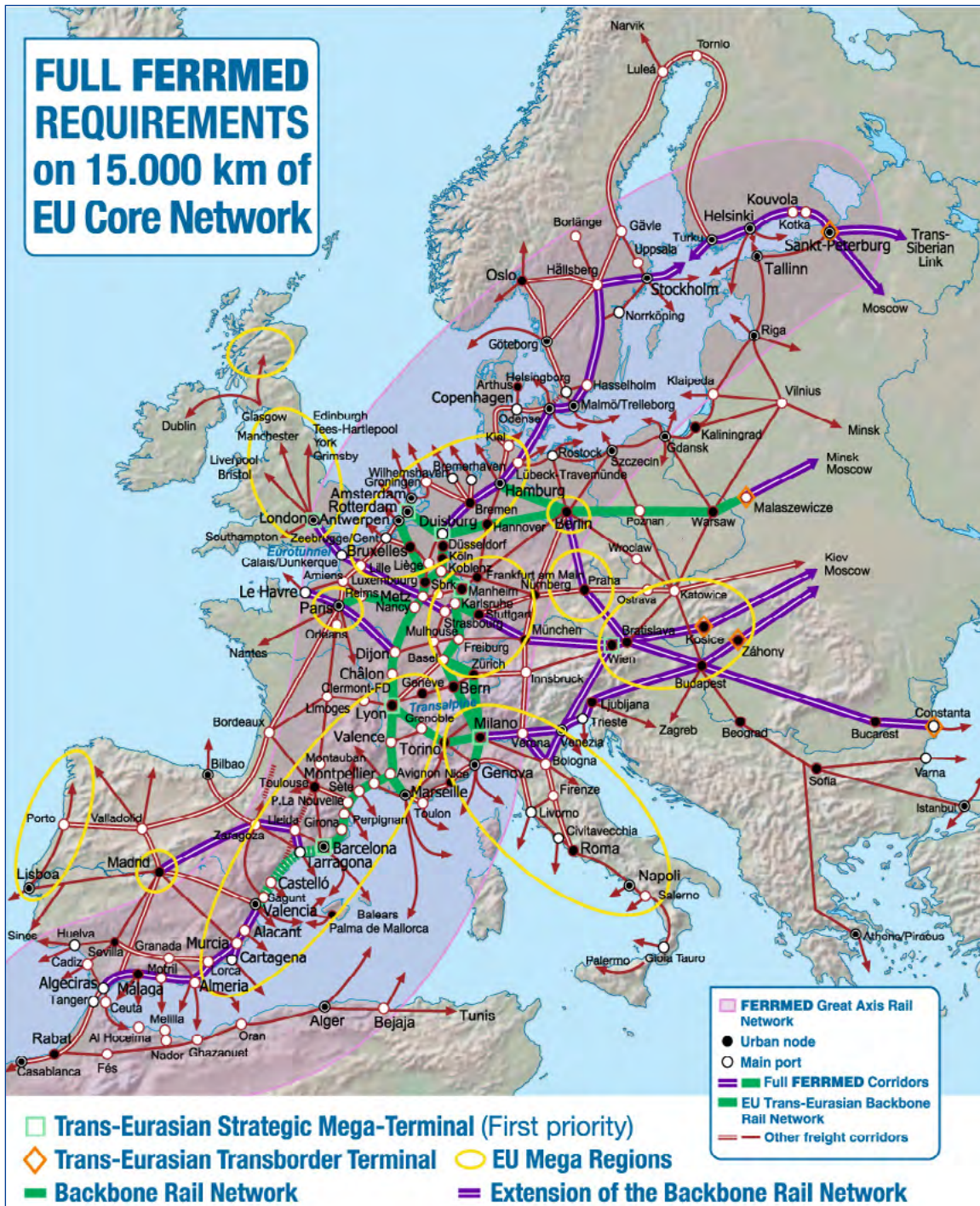


Figura 1.

Aquestes actuacions ens permetrien una reducció dels costos de transport superior al 25 %, un increment de la capacitat de les línies per sobre del 50 % i una taxa de rendibilitat interna de les inversions necessàries de l'11 %.

A més, els condicionants mediambientals, tenint present que el 30 % de les emissions de gasos contaminants al món les produeixen els sistemes de transport, ens obliguen també a potenciar el ferrocarril, atès que és el sistema menys contaminant de tots.

En el cas de Catalunya, cal desenvolupar una xarxa ferroviària semblant a la de Suïssa. Suïssa és un país muntanyós i Catalunya també, amb un nombre d'habitants i una extensió superficial semblants. A la taula adjunta (figura 2) es pot veure una comparació entre ambdós països.


 CATALUNYA vs. SUÏSSA						
Denominació	Superfície km ²	Habitants x 1.000	Hab./ km ²	km de línies de FC	km FC/ km ²	Hab./km FC
Suïssa	41.283	8.500	205,1	~3.500	0,085	2.428
Catalunya	32.108	7.500	233,6	~1.800	0,057	4.129
Catalunya + Cat. Nord + And. + Franja	41.430	8.000	193,1	~2.125	0,051	3.764
Proposta global	41.430	8.000	193,1	~3.385	0,082	2.363
Proposta km FC addicionals (J. Amorós)						
• Noves línies d'alta velocitat del corredor Mediterrani						100
• Línia de mercaderies Girona-Mollet-Martorell-Reus-Tarragona						230
• Noves línies de rodalies a l'àrea metropolitana de Barcelona						80
• Línia orbital de la regió metropolitana de Barcelona						60
• Eix occidental: Tortosa-Lleida-La Pobla de Segur-Salau/Vielha						210
• Eix transversal (segona línia orbital) Palamós-Reus						195
• Línia Balaguer-Seu d'Urgell/Puigcerdà						170
• Línia Igualada-Cervera (Sant Guim)						25
• Perllongació línia de la costa Blanes-Vilajuïga						100
• Línia Ripoll-Olot-Figueres-Roses						90
Total						1.260

Figura 2.

I una proposta del que cal fer, que es reflecteix en el mapa complementari (figura 3).

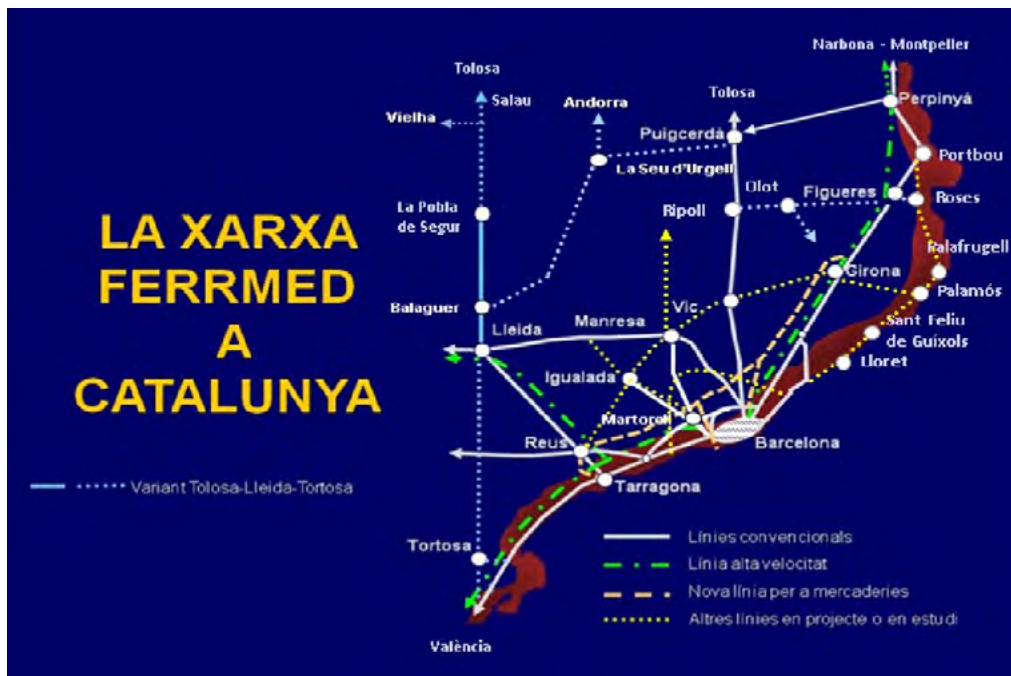


Figura 3.

Es tracta d'unes inversions considerables de l'ordre d'uns 40.000 milions d'euros que caldria dur a terme de forma gradual des d'ara fins al 2035. Semblen molts diners a causa de l'abandonament i la manca d'actuacions existent des de fa desenes d'anys, però els resultats socioeconòmics poden ésser espectaculars. Això és el que li cal a la Catalunya i a l'Europa que tots desitgem.