



EL TRANSPORT DE MERCADERIES PER FERROCARRIL

PER: ESTEVE TOMÀS I TORRENS, director general de Ports i Transports

Tren de mercaderies al Morrot de Barcelona. R. Vilalta

E

l revifament del ferrocarril, al qual hem assistit a la darrera del segle XX i a l'inici del XXI, coincideix amb la transformació del nostre sistema ferroviari i amb la revolució que ha suposat la introducció de l'alta velocitat. En el cas de l'Estat espanyol i del conjunt de la península Ibèrica, aquest revifament coincideix amb la consolidació dels projectes de connexió amb la resta del continent mitjançant la xarxa d'ample UIC.

La Unió Europea ha fet del ferrocarril, a partir de la diagnosi i propostes del Llibre Blanc, un del eixos d'allò que s'ha volgut denominar política de reequilibri modal. La preocupació derivada de l'anàlisi d'un balanç desequilibrat del repartiment entre modes de transport terrestre, com són el ferrocarril i la carretera, i el transport marítim, principalment, ha dut els responsables de les institucions europees a formular propostes i accions en els camps normatiu, de planificació, de finançament i de gestió orientades a fer que el ferrocarril recuperi el vigor en tot el territori europeu. Pel que fa al transport de mercaderies, la formulació d'aquestes propostes i d'aquestes accions és objecte d'un èmfasi encara més gran, atesa la seva migrada i decreixent participació en les darreres dècades del segle XX en el mercat global dels moviments de productes. El Llibre Blanc de la Comissió Europea de l'any 2001 és un autèntic crit d'alerta —obligat per a alguns, despropor-

cionat per a d'altres— adreçat als estats europeus sobre la situació francament millorable del ferrocarril.

Al nostre país, la connexió en ample europeu de la península Ibèrica amb la resta d'Europa serà una realitat en els propers anys i posarà fi a la discontinuïtat històrica entre una banda i l'altra dels Pirineus. No és, però, l'ample de via el sol obstacle tècnic per a la consecució d'un autèntic ferrocarril únic europeu. Aspectes com la senyalització, la formació de conductors, l'alimentació elèctrica de la xarxa esdevenen també elements que distorsionen la continuïtat i operativitat global de la xarxa. En l'àmbit intern tenim altres reptes de gran importància com ara la consolidació, les connexions ferroviàries entre el nostre sistema portuari que possibiliten l'accessibilitat des de i amb la resta del territori, el desenvolupament del corredor del Mediterrani amb noves línies de tràfic mixt i també el plantejament de corredors exclusius per al transport de mercaderies.

El Pla estratègic d'infraestructures i transport (PEIT), recentment presentat pel Govern de l'Estat, posa especialment l'accent en el ferrocarril. Esdevé una aposta gairebé històrica per a l'impuls de la xarxa ferroviària al servei de la mobilitat de persones i mercaderies i se centra en la denominada xarxa d'altres prestacions i tràfic mixt, amb una transformació progressiva de l'actual sistema d'ample ibèric. Pel que fa a Catalunya, el projecte d'eix transversal ferroviari vol esdevenir una eina de reequilibri territorial i reflectir, a escala del nostre territori, aques-

“ AL NOSTRE PAÍS, LA CONNEXIÓ EN AMPLE EUROPEU DE LA PENÍNSULA IBÈRICA AMB LA RESTA D'EUROPA SERÀ UNA REALITAT EN ELS PROPERNS ANYS I POSARÀ FI A LA DISCONTINUÏTAT HISTÒRICA ENTRE UNA BANDA I L'ALTRA DELS PIRINEUS

“ LA NOVA LLEI
FERROVIÀRIA DE
CATALUNYA ESDEVINDRÀ
L'INSTRUMENT CLAU DE
TRANSFORMACIÓ DEL
NOSTRE SISTEMA I
D'ENCAMINAMENT CAP A
LES NOVES REALITATS I
ELS NOUS ESCENARIS
QUE HEM D'AFRONTAR

ta aposta. En el terreny normatiu, la nova Llei ferroviària de Catalunya esdevindrà l'instrument clau de transformació del nostre sistema i d'encaminament cap a les noves realitats i els nous escenaris que hem d'afrontar.

El secret del ferrocarril, que ha superat moments molt difícils en la seva curta però apassionant història, rau en la capacitat que té d'integrar-se de ple en la seqüència intermodal i en la cadena del transport i de superar les visions tradicionals basades en la competència entre mitjans, potenciant-ne la complementarietat, és a dir, la combinació amb d'altres modes i mitjans, principalment en els àmbits terrestre i marítim, dels quals s'aprofiten les millors qualitats. El paper creixent en l'organització del transport dels operadors logístics globals demostra com la combinació dels diferents modes esdevé un factor instrumental indispensable per a dur a terme, amb la màxima eficiència, la simple però delicada operació de situar els béns en les diferents etapes del procés productiu, de distribució i de consum en el mínim temps possible i a un cost al més baix possible.

El ferrocarril ha rebut i rep elevadíssimes inversions dels poders públics. El relançament del ferrocarril és impensable sense la inversió pública en infraestructures, però tampoc no hem de perdre de vista els models de finançament amb participació del capital privat, del qual és una bona mostra la concessió articulada per a construir i explotar l'enllaç transfronterer Figueres - Perpinyà per a la xarxa d'ample europeu.

El nou escenari de gestió que deriva de les successives intervencions de la Unió Europea en el procés de liberalització del ferrocarril és un factor indispensable per a revitalitzar-lo. L'obertura a la competència, la introducció d'operadors privats en el mercat, la separació entre infraestructura i explotació són elements que trobem en la base del nou sistema. La millora de les infraestructures, l'increment de les capacitats i la superació d'obstacles tècnics no són tampoc, per si mateixes, garantia d'èxit, sinó que la gestió del ferrocarril s'ha d'adequar a un entorn canviant i molt competitiu, que reclama agilitat i un esperit constant d'adaptació

El protagonisme del ferrocarril en el transport de mercaderies és, per dir-ho d'una manera clara, un imperatiu històric. De l'èxit d'aquest nou salt endavant depèn no només el futur mateix del nostre sistema econòmic, sinó també la consecució dels compromisos de sostenibilitat mediambiental, que es tradueixen en la reducció de la congestió a les nostres carreteres i autopistes i de les emissions a l'atmosfera derivades del creixement del nombre de vehicles en circulació. Del futur del ferrocarril en el transport de mercaderies i de la seva capacitat per a satisfer les demandes del mercat depèn, en bona mesura, l'èxit d'aquest projecte europeu. A Catalunya, mentre en postulem la projecció exterior com a porta logística del sud d'Europa, hem de confiar en el ferrocarril —com ho vam fer en la ja llunyana etapa de la Revolució Industrial— i entendre'l com una de les claus del nostre projecte de país.





Activitats de càrrega de combois a la terminal del Morrot. R. Vilalta