

Dossier Euram

La concepció errònia de les actuacions previstes pel Ministeri de Foment al nou accés ferroviari al port de Barcelona i al tram Tarragona-Castelló poden condicionar el futur del corredor mediterrani. La Cambra de Comerç de Barcelona adverteix d'aquests errors i proposa inversions prioritàries de 1.500 milions per a evitar colls d'ampolla i deficiències a mitjà termini en aquest corredor cap a Europa.



El projecte de Foment per als accessos ferroviaris al port de Barcelona contempla una sola via per

Memorial de greuges ferroviari

El port de Barcelona comença a posar fi a una història de deficiències greus en els accessos ferroviaris i viaris que han limitat la competitivitat i el creixement d'una infraestructura clau en la logística de la Mediterrània.

La signatura d'un conveni entre la Generalitat i el Ministeri de Foment, responsable últim dels accessos als ports, comportarà una inversió de prop de 130 milions d'euros a càrrec de l'estat i de l'Autoritat Portuària de Barcelona, que ha de resoldre una situació inexplicable que s'allarga des de l'any 2011. Aleshores, el port català es veia obligat a posar en servei la nova terminal del moll Prat sense la connexió ferroviària d'ample europeu. Tot i que l'estat havia licitat tres anys enrere

la redacció dels projectes d'accessos viaris i ferroviaris, les retallades en inversions en infraestructures van deixar al calaix les necessitats del primer port català. I això malgrat que genera el 17% dels recursos del sistema portuari i el seu benefici suma el 19% del total obtingut pels 44 ports del sistema portuari de l'Estat espanyol.

Solució provisional. Les obres, vitals per a la supervivència del port segons el seu president, Sixte Cambra, consistiran en una nova connexió per via única amb amplexos ibèric, mètric i internacional, que començarà al ramal del Llobregat i connectarà amb la via existent de Ferrocarrils de la Generalitat. A Mercabarna, continuarà pel marge esquerre del riu fins a connec-

tar amb les instal·lacions ferroviàries del moll Prat. Segons el calendari de Foment, la nova infraestructura, en què Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) és el titular de la via, Adif executa la plataforma ferroviària i l'APB és l'administradora ferroviària, estarà enllestida entre finals de 2015 i principis de 2016.

Però el fet que l'accés sigui per via única és, a parer de la Cambra de Comerç de Barcelona, una limitació que converteix aquest projecte en un pegat provisional. Les previsions de creixement de tràfic de contenidors per al 2013 al Port de Barcelona és del 5%. "Potser n'hi ha prou per a cobrir les necessitats del port de Barcelona en el termini de cinc o deu anys amb una via única, però si les coses van mínimament



a ample mètric, ibèric i internacional.

bé, com esperem, tindrem un greu problema perquè aquesta infraestructura es quedarà petita a mitjà i llarg terminis”, lamenta el president de la Cambra de Comerç, Miquel Valls. “Si aquesta via única ens fa bon servei d’aquí a uns anys, serà l’indicador més clar que alguna cosa ha anat malament en l’aposta col·lectiva per posicionar Catalunya com la porta logística del sud d’Europa. Evidentment, el projecte s’ha de fer per fases, però ha de tenir prou ambició i possibilitats per a no frenar el creixement del port de següida”, rebla Valls.

La urgència per tenir aquests accessos al punt rau en el fet que permetran disposar d’un sistema logístic més sostenible i equilibrat entre el sud i el nord del continent europeu. Entre Àsia i Europa es transporten anualment més de 18 milions de contenidors per via marítima, un volum de càrrega que transita pel canal de Suez i travessa la Mediterrània. El 75% d’aquest volum de mercaderies es descarrega als ports del nord d’Europa, des d’on posteri-

orment es redistribueix a la resta del continent a través d’una àmplia xarxa de connexions fluvials i ferroviàries. En canvi, només el 25% d’aquestes mercaderies es descarrega als ports de la Mediterrània.

La futura infraestructura ferroviària contribuirà a corregir aquest desequilibri, alhora que permetrà aconseguir una millora de l’eficiència de les cadenes logístiques i dels fluxos de càrrega globals, i permetrà que els ports de l’arc mediterrani captin una quota superior d’aquestes mercaderies. Es calcula que els vaixells podran reduir el temps de navegació entre 3 i 4 dies respecte als ports del nord d’Europa, un avantatge al qual cal sumar la reducció d’emissions de CO₂ i NO_x i un estalvi considerable de combustible i de despeses operatives.

D’altra banda, el port de Barcelona espera la imminent licitació dels accessos viaris, que van des del camp del RCD Espanyol a Cornellà de Llobregat fins a l’antic curs del riu Llobregat. En aquest cas, la Direcció General de Trànsit haurà d’aportar al voltant de 190 milions d’euros i l’Autoritat Portuària de Barcelona (APB) realitzarà obres complementàries per 30 milions al final de l’execució.

Un coll d’ampolla més estret. La Cambra de Comerç també ha posat en dubte un altre projecte del Ministeri de Foment que afecta directament el futur del corredor mediterrani. A hores d’ara, per estalviar costos, l’estat planteja una solució provisional per al tram ferroviari entre Tarragona i Castelló, que preveu una doble via d’ample europeu però talla la comunicació entre Catalunya i la resta del corredor per via d’ample ibèric. Aquesta mesura, segons els experts, provocarà problemes greus en alguns serveis de passatgers de Renfe com els de Barcelona-Terres de l’Ebre, Barcelona-Múrcia i Múrcia-Saragossa per Tarragona, que ja no podrien circular, però també els serveis ferroviaris de mercaderies dels ports de Barcelona i Tarragona que es dirigeixen a una destinació espanyola.

El govern català ha reiterat al Ministeri de Foment la necessitat que aposti per un corredor litoral on l’ample ibèric i l’internacional siguin compatibles, recordant-li que altrament deixaria en

l’estacada operadors ferroviaris privats que haurien d’afrontar una nova inversió per a adequar tant els seus trens com la seva infraestructura. De fet, l’Associació d’Empreses Ferroviàries Privades (AEFP) ha calculat que, si no poden circular per via d’ample ibèric, les companyies hauran d’afrontar un sobrecost del 40%. Tècnicament, aquest corredor ibèric-internacional és possible amb la instal·lació d’una plataforma de tercer rail que s’emmotllés als dos amplexos, i que, segons els experts, implicaria un sobrecost mínim comparat amb les pèrdues econòmiques i problemes que generarà anul·lar l’ample ibèric en aquest tram.

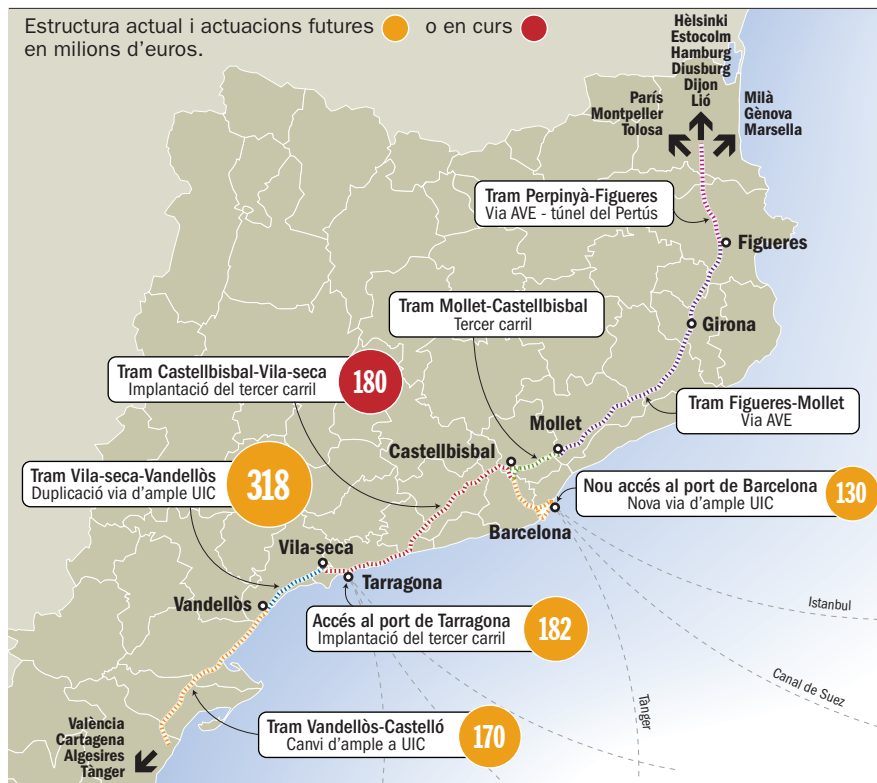
De fet, la Cambra de Comerç alerta que “el coll d’ampolla entre Tarragona i Castelló pel tram de Vandellòs encara serà més gran que l’actual, i provocarà greus problemes a moltes empreses de Catalunya i el País Valencià”. La Generalitat i la Cambra insisteixen que el tercer rail és una fórmula de transició que permet la coexistència dels dos amplexos i mantenir el sentit de les inversions que els operadors han fet per al trànsit ferroviari de mercaderies.

Com en el cas del port de Barcelona, en aquest tram del corredor mediterrani la Cambra de Comerç adverteix que no es pot caure “en el fals triomfalisme de Foment”, perquè el 2015 “no estarà tot fet, caldrà continuar treballant amb visió de llarg termini per a dotar el corredor mediterrani d’una plataforma de doble via exclusiva per a mercaderies, compatible amb l’altre corredor convencional i absolutament necessària per a no ofegar les nostres empreses. Si no, Catalunya mai no figurarà a la lliga de Campions de la logística europea tot i que les seves condicions industrials ja li ho permetrien”, rebla Miquel Valls.

1.500 milions prioritari. Un estudi de la Cambra de Comerç presentat fa uns dies calcula en 3.974 milions

Els nous accessos ferroviaris al port amb només una via limiten la capacitat operativa futura

Corredor mediterrani ferroviari



Entre Tarragona i Castelló, Madrid preveu una solució provisional fins al 2015 de dues vies d'ample europeu i cap d'ibèrica, fet que crearà un altre coll d'ampolla entre Catalunya i el País Valencià.

d'euros el deute que té l'Estat espanyol amb Catalunya des de l'any 2007, en compliment de la disposició addicional tercera de l'Estatut, que estableix que l'estat invertirà en infraestructures el 18,8% del PIB català. Aquesta inversió pendent equival al 2% del PIB català.

El coll d'ampolla Tarragona-Castelló no es resoldrà si només es fa ample UIC i no ibèric

D'acord amb les opinions i necessitats expressades per cambres de comerç i el món empresarial de l'arc mediterrani, la Cambra calcula que només invertint 1.500 milions d'aquest deute es podrien resoldre qüestions importants que ara són una pedra a la sabata per al corredor mediterrani ferroviari i viari.

Pel que fa al ferrocarril, caldrien prop de 750 milions d'euros per posar en servei "la primera aproximació al corredor mediterrani ferroviari que les empreses necessiten". Aquesta inversió inclou 85 milions per al tram Vandellòs-Castelló, on cal fer un canvi a ample de via internacional; 318 milions per al tram Vila-seca-Vandellòs, on també cal instal·lar l'ample UIC; 182 milions d'euros per a la implantació del tercer rail als accessos del port de Tarragona, i 130 milions que ja estan pressupostats per als accessos ferroviaris al port de Barcelona però amb una nova via d'ample europeu i no pas l'única via de triple ús que projecta Foment.

L'estudi també proposa una inversió de 794 milions d'euros per millorar el corredor viari, posant l'èmfasi en els accessos viaris al port de Barcelona, que aniran de la mà dels accessos ferroviaris i costaran 204 milions d'euros, la carretera orbital B-40 o Quart Cinturó, i la variant de Vallirana. Tot plegat, suposaria una inversió de 794 milions d'euros. "Fa cinquanta anys que arrosseguem el problema de la B-40, i el dia que l'economia catalana remunti definitivament, ens trobarem amb colls d'ampolla greus en aquests punts. Com a mínim, cal completar els treballs per a afrontar definitivament el tram Castellbisbal-Vila-seca i el de Terrassa-Granollers, aturades des de fa molt de temps sense saber per què", argumenta el president de la Cambra de Comerç de Barcelona.

Però a hores d'ara, aquesta connexió interrompuda del corredor mediterrani posa en perill l'impacte natural d'un eix ferroviari que concentra el 50% de la ciutadania i el 66% del PIB espanyol. A més, els ports del litoral mediterrani mouen el 70% del tràfic portuari peninsular.

Gemma Aguilera