



Signatura. el juny passat, del protocol de col·laboració per constituir el Comitè de Desenvolupament Intermodal de Transport de Mercaderies de

# Treure profit del corredor mediterrani

**C**atalunya serà logística o no serà. Sembla que aquesta ha estat una premissa que han assumit els diversos governs que ha tingut Catalunya, independentment de quina fos la seva adscripció política. Convertir el Principat en un dels principals enclavaments del Mediterrani i el sud d'Europa pel que fa al moviment de mercaderies. Fer que els ports catalans siguin portes obertes de bat a bat per a l'entrada i la sortida dels fluxos de

Una vegada planificades en el temps les grans infraestructures, cal obrir una nova etapa centrada en la gestió i l'explotació de l'eix ferroviari mediterrani, per a poder aprofitar-lo quan estigui operatiu. En aquest sentit, han sorgit diverses iniciatives d'àmbit català però també transeuropeu.



Catalunya.

mercaderies que provenen de tot el món i que ara entren majoritàriament a través dels ports del nord d'Europa. A hores d'ara, sembla una idea de país bastant compartida, com a mínim per part de l'estament polític.

En aquest tauler de joc, amb el vist-i-plau de la Unió Europea i el consens majoritari de les forces polítiques catalanes, el corredor mediterrani esdevé un element pràcticament imprescindible si el que es vol és no sols fer competitiu els ports de Catalunya, sinó també fer competitiva Catalunya. No obstant això, fins ara els esforços s'han centrat en la pròpia infraestructura, des que l'octubre de 2011 es va presentar l'Agenda Catalana per al Corredor

Mediterrani. Però, ara que les obres de gran infraestructura ja estan pràcticament planificades, si es vol que a partir de 2015 comencin a circular-hi trens com està previst i tingui el retorn econòmic previst, caldrà obrir una segona agenda, la de la gestió i l'explotació del corredor.

Aquesta nova fase s'ha d'assegurar que la futura infraestructura en ample internacional de via sigui rendible, estigui ben amortitzada i es converteixi en un element generador de prosperitat. I més quan parlem d'infraestructura ferroviària, que encara avui no és l'alternativa real que és en d'altres països de l'entorn i que presenta diverses dificultats i traves de tipus tècnic, administratiu i, fins i tot, burocràtic. En aquest sentit, han sorgit diverses iniciatives d'àmbit català però també europeu orientades a potenciar el corredor mediterrani i convertir el ferrocarril en l'alternativa per al transport de mercaderies que fins ara no ha estat.

**iFreightMED-DC.** El Departament de Territori i Sostenibilitat, les cambres de comerç catalanes i els ports de Barcelona i Tarragona van constituir el passat juny el Comitè de Desenvolupament Intermodal de Transport Terrestre de Mercaderies de Catalunya, un organisme l'objectiu del qual és incentivar tant l'activitat econòmica com el potencial logístic. A la pràctica, aquest protocol de col·laboració a quatre bandes es concreta en la creació d'una oficina única que pretén potenciar el corredor mediterrani. Els eixos bàsics de l'estratègia del govern, en aquest sentit, són la infraestructura concreta en l'Agenda Catalana del Corredor Mediterrani, la cooperació entre tots els agents que hi estan implicats, la determinació de les potencialitats del territori en l'àmbit logístic i en el de l'activitat econòmica en general i la cooperació internacional.

El repte més important al qual s'enfronta aquest nou comitè és el de fer augmentar la quota que té a hores d'ara el ferrocarril pel que fa al transport de mercaderies, en el marc de l'estímul de l'activitat del corredor mediterrani. En aquests moments, el trànsit de mercaderies en aquest corredor se situa al voltant del 50% del total de l'Estat espanyol. Pel que fa a les mercaderies

transportades a través de ferrocarril, aquest percentatge puja fins al 60%. No obstant això, el transport per carretera continua guanyant la partida. La quota de tren en el moviment de mercaderies se situa avui entre el 2% i el 3%, amb un marge de creixement considerable per a arribar a les xifres properes al 20% que registren altres països de l'entorn europeu.

El Comitè de Desenvolupament Intermodal de Transport Terrestre de Mercaderies de Catalunya format part del projecte iFreightMED-DC, una iniciativa de col·laboració que agrupa cinc regions europees i que s'inscriu dins del programa MED de cooperació transnacional de la Unió Europea. Compta amb un pressupost de dos milions d'euros. Per Catalunya, hi participen el Departament de Territori i Sostenibilitat –que va promoure la iniciativa el gener d'aquest any–, CIMALSA, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) i el Consell General de Cambres de Catalunya. Els ports de Barcelona i Tarragona faran un paper de seguiment del projecte. Per França, ho fan la Cambra de Comerç de Languedoc-Roussillon, l'Agglomeració de Perpinyà i el Pôle Economique de Saint Charles. Per Itàlia, el port de La Spezia, a la costa nord-oest. Per Eslovènia, el port de Koper i la Cambra de Comerç d'Eslovènia. I per Croàcia, la Cambra d'Economia de Croàcia.

El projecte de l'iFreightMED-DC, que té prevista una durada de dos anys i mig –de gener de 2013 a juny de 2015–, s'ha proposat la creació de nous serveis intermodals de transport de mercaderies a cadascuna de les regions que hi participen, fent un ús òptim de les infraestructures que ja existeixen i de les futures. És per aquest motiu que s'ha previst la creació de comitès regionals, com el català, de desenvolupament dels serveis de transport intermodals de mercaderies. Aquests comitès duran a terme tota una sèrie d'accions i oferiran uns serveis que han d'ajudar a la millora de la competitivitat dels ports i àrees industrials que es troben en aquestes regions, a través de la promoció de noves rutes logístiques transeuropees de transport intermodal.

Després de la signatura de protocol de col·laboració aquest juny, les prin-



Les prioritats de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya estan centrades a millorar les connexions del port de Barcelona i el port de Tarragona.

cipals tasques que ha de dur a terme el comitè català són la detecció dels principals colls d'ampolla infraestructurals i operacionals del sistema i de les mesures per a superar-los, la identificació de projectes pilot a realitzar al voltant de nous serveis de ferrocarril transnacionals i dels operadors que se'n poden encarregar i la realització d'estudis de viabilitat d'aquests nous serveis per a ser implementats un cop acabi el projecte. D'altra banda, el comitè també s'haurà d'encarregar de l'elaboració d'una guia de bones pràctiques, de la confecció d'un *portfolio* comercial sobre les connexions ferroviàries existents i disponibles i dels serveis comercials oferts pel projecte i la realització de campanyes de promoció i difusió tant del comitè com del projecte.

Quan acabi el projecte, el juny de 2015, la Generalitat haurà d'organitzar un congrés de caràcter internacional per a donar a conèixer els resultats obtinguts en aquests dos anys i mig. És per això que des de la Generalitat s'està estudiant fer-ho coincidir amb el Saló Internacional de la Logística i de la Manutenció (SIL) de 2015, que es considera el moment més adequat.

**FGC Cargo.** Per la seva banda, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) disposa d'una divisió responsable del transport de mercaderies, que s'anomena FGC Cargo. A hores d'ara, els seus serveis estan especialment centrats en el transport de potassa, sal, vehicles i components per a vehicles. Per exemple, els seus trens van transportar l'any 2012 més de 730.000 tones de sal i potassa entre les mines de Síria i el port de Barcelona. També van moure al voltant de 105.000 vehicles entre la planta que té Seat a Martorell i el port barceloní, amb un total de tres expedicions diàries. Unes dades que compensen la caiguda del 6,8% dels seus serveis de passatgers.

En aquests moments, les prioritats de FGC Cargo estan centrades a millorar les connexions del port de Barcelona amb la seva àrea d'influència, que s'estén pel centre d'Europa, Madrid, Pamplona i Sevilla, així com també les del port de Tarragona amb la capital espanyola i amb la resta d'Europa. Dins d'aquest escenari, es vol potenciar el transport de cotxes i peces d'automoció cap a Europa, el transport de productes metal·lúrgics,

el transport de semiremolcs a nivell internacional i el transport de cereals entre el port de Tarragona i les zones productores. Des del 2009, FGC Cargo disposa de la llicència per a operar a la Xarxa Ferroviària d'Interès Generals (REFIG, en les seves sigles en castellà), que integren aquelles infraestructures ferroviàries bàsiques de tot l'Estat espanyol.

Part de la seva feina gira al voltant de l'anàlisi econòmica, tècnica i comercial i el disseny de projectes de serveis que puguin ser realment competitius i d'interès. És per això que FGC Cargo s'ha plantejat la fita de trobar una resposta a les deficiències que pateix a hores d'ara la xarxa ferroviària de transport de mercaderies, a la recerca d'un transport que sigui més econòmic i sostenible. En aquesta línia, han intentat apropar-se no sols als transportistes, transitaris i operadors logístics, sinó també a les empreses productores, exportadores, importadores i distribuïdores per a tenir en compte el seu punt de vista a l'hora de treballar i, si és possible, trobar vies d'acord.

*Nicolás Tomás*