

“Madrid manté l’esquema radial d’infraestructures malgrat la UE”

JORDI PLAN/ARXIU

Joan Amorós i Pla (Vila-sacra, 1938) és enginyer industrial. Secretari general de l'associació FERRMED, és al capdavant de la conferència que se celebrarà a Brussel·les el 4 de març. Un gran acte que aplegarà experts europeus en transport intermodal.

El proper 4 de març FERRMED organitza a Brussel·les la conferència "Transport multimodal eficient a Europa a través dels estàndards de FERRMED". **Quin missatge transmetreu, ara que Brussel·les ja ha donat llum verd a la inclusió del corredor mediterrani en la xarxa transeuropea de transport?**

—Aquesta conferència té un eix principal, que és veure com utilitzem tot el sistema de transport de mercaderies europeu, perquè el 24% dels trens i dels camions circulen buits, i els que porten càrrega només omplen el 57% de la seva capacitat. Aquestes dades evidencien que l'eficiència del transport europeu és només del 43%, i aquesta ineficiència té un sobrecost enorme per a les empreses. Aquest sobrecost encara és pitjor en el cas dels països del sud i perifèrics del centre d'Europa, perquè no és el mateix que un tren circuli buit de Berlín a Frankfurt que de Berlín a València. Volem posar de manifest aquesta situació a Brussel·les i treure a debat possibles solucions. A la conferència prendrem com a referència el cas del transport de productes agroalimentaris, que als Països Catalans té un pes molt important, especialment a València i Lleida.

—Què pot fer la Comissió Europea en aquest sentit?

—Volem reclamar-li que per a la propera legislatura, a partir del maig de 2014, posi en marxa un pla estratègic potent per a la millora del sistema logístic multimodal. Hem de combinar amb eficiència el transport per ferrocarril i per carretera, perquè hi ha molts sectors, sobretot l'hortofructícola, que prefereix que el remolc del camió el col·loquin al tren i el transportin, però que arribat al punt de destinació cap tractor agafi el remolc i faci la distribució en un radi més curt de màxim 300 quilòmetres. Això és un estalvi molt important per a les empreses, perquè cada dues hores els xofers han de parar, i per altra banda,

el transport multimodal permet examplar el mercat.

Amb el transport per carretera, un productor d'Almeria pot arribar com a màxim a Berlín, perquè triga quatre dies a fer el recorregut, i els productes es fan malbé. Per contra, si el tren funcionés bé, el radi d'acció de milers d'empreses es faria enorme.

—Per al projecte de FERRMED, la sostenibilitat del transport és clau, i en aquest sentit el transport per carretera suposa una càrrega mediambiental elevadíssima. Quines mesures proposeu en aquest sentit?

—La Comissió Europea estableix en el llibre blanc una sèrie d'objectius per passar de la carretera al tren, però si no accelerem les mesures, això no passarà mai. Perquè és molt difícil fomentar el tren si no és competitiu, menys encara si no el combinem adequadament amb el transport per carretera, perquè no pot arribar a tot arreu, el ferrocarril. El que no ens interessa és que en grans recorreguts tinguem trens i camions circulant en paral·lel, però sí una intermodalitat. L'ideal seria que tot aquest transport que va buit l'aconseguíssim reduir fent un balanceig dels tràfics, però per això necessitem tenir la informació dels trens i camions i les seves càrregues. Si reduíssim el transport en buit, a banda de reduir els costos, reduiríem significativament les emissions de CO2.

—Es calcula que l'any 2030, quan haurà finalitzat el corredor mediterrani, el 30% del transport es farà per tren, i el 2050, haurà crescut fins al 50%. Poden semblar xifres

"A curt termini ja hem detectat punts foscos en el corredor mediterrani"

modestes, però si es compara amb el pes actual del ferrocarril, l'esforç és considerable.

—Són objectius molt ambiciosos, i si no ens hi posem a fons, no s'assoliran ni de lluny. Actualment, a nivell de la UE el tren de mercaderies té una quota del 15%, i passar a un 30% en 15 anys significa duplicar. I en segons quins estats, com l'espanyol, amb una quota del 4%, l'esforç serà titànic. És un repte molt potent que només aconseguirem si fem molt competitiu el tren i amb un complement adequat a la carretera.

—Amb el sí de Brussel·les al corredor mediterrani, la tasca de FERRMED i d'altres lobbies que han treballat en aquest sentit passa a ser més de control d'execució d'aquestes obres?

—Estarem amatents al procés i al compliment del calendari d'obres, però també volem participar activament en el disseny i planificació d'aquesta infraestructura, perquè podem aportar molts coneixements.

—Els fons que destinarà la UE al corredor mediterrani estan condicionats al fet que l'Estat espanyol es faci càrrec de la inversió restant, que no és pas obligatòria. Confieu que ara sí, el govern espanyol apostarà sense matisos per aquesta infraestructura?

—El risc d'estancament hi és. Però és difícil que passi perquè la Comissió Europea, i l'Estat espanyol ho ha acceptat, ha posat un seguit de condicions i accions que s'han de dur a terme fins el 2030. Però certament, pot ser que l'Estat espanyol ho deixi tot per al final. En realitat, la tasca de FERRMED a partir d'ara va en diverses direccions. A curt termini, aconseguir que els estats afectats, sobretot Espanya i França, compleixin les seves obligacions. Perquè a curt termini ja tenim punts foscos.

—En quin sentit?

—Per exemple, passar de l'ample de via ibèric a l'internacional en el tram



JORDI PLAN / ARXIU

que va de Barcelona a Portbou, perquè és una línia que se saturarà aviat perquè hi passen trens a diferents velocitats i hi ha qüestions de seguretat quan passen pels túnels. I al costat francès, igual. Vam demanar al govern francès que arreglés la línia que va de València a Grenoble per evitar que els trens en direcció a Milà i Torí passessin per Lió, i ho estan fent, com també estan solucionant el coll d'ampolla entre Montpeller i Nîmes.

—**Són obres a curt termini. Però sobre la taula hi ha obres a mitjà termini que no queda gens clar què passarà, ni a França ni a l'Estat espanyol.**

—Exacte, a França falla el pas est de Lió per evitar que els trens de mercaderies hagin de passar pel mig de la ciutat, amb tots els problemes que això comporta, i el tràfic de passatgers intens, que a hores d'ara limita el pas de trens de mercaderies. També és urgent, i no està gens clar, el desdoblament de la línia entre Montpeller i Perpinyà, perquè serà un coll d'ampolla claríssim a curt termini.

—**I en el cas de l'Estat espanyol, què us fa patir més?**

—Tenim un drama enorme entre Tarragona i València, perquè Madrid ho vol fer passar tot per una sola línia. Haurà de passar un tren d'alta velocitat, que en realitat només ho serà des de Barcelona fins a Tarragona, i la resta serà un tren per anar fent, i després passaran trens de passatgers de mitja

“La travessia central serà recurrent, però no s'atreviran a posar-la en funcionament”

i llarga distància, trens de rodatge a tota la zona de Tarragona i València fins a Castelló, i finalment, els trens de mercaderies. És clar, això, no dic que d'entrada la infraestructura no ho pugui aguantar, però segons els nostres càlculs, tant amb la línia de Perpinyà a Montpeller com amb la de Tarragona-València, a partir del 2022-2023 reben-tarà pertot arreu. I aleshores, com que fer una línia nova implica entre vuit i deu anys, si ara mateix no pressionem perquè comenci la planificació, no ho tindrem fet. És una de les nostres grans lluites, com també la lluita per optimitzar el sistema de transport ferroviari amb la implantació d'uns estàndards comuns.

—**Malgrat que Brussel·les ha deixat clar que la travessia central dels Pirineus no és una prioritat i que, per tant, no la finançarà, sembla que Madrid no la dona per morta. Aquesta tossuderia pot provocar distorsions en el full de ruta inversor del corredor mediterrani?**

—Si ara decidissin invertir en la travessia, perjudicaria segur el cor-

redor, però hi ha altres coses que ens perjudiquen més i que poden passar més desapercebudes. Si mireu els Pressupostos Generals de l'Estat referent als ferrocarrils, el 70% del pressupost es destina a línies d'alta velocitat de dubtosa rendibilitat, i a les línies convencionals, només hi dediquen un 8%. A banda, hi ha un cost de manteniment de les línies d'alta velocitat que s'acosta als 300 milions d'euros l'any. Penso que malgrat que la UE va en una altra direcció, Madrid continua amb el seu esquema radial d'infraestructures, aniran fent línies d'alta velocitat que arribaran a tot arreu, menys entre València i Tarragona, dels poquíssims trams on la rendibilitat està pràcticament assegurada.

—**Ho arranjaran amb el tercer carril.**

—El tercer carril ja està bé, però no deixa de ser un pegat. No és pas una solució bona, perquè barrejar trens de mercaderies amb trens de passatgers amb un tercer carril acabarà perjudicant, segur, els trens de passatgers per les velocitats, perquè al tercer carril hi ha canvis de fil que fan que els trens no puguin córrer gaire. Per tant, encara que les mercaderies passin sense problemes, els trens de passatgers probablement hauran de disminuir la velocitat. Si ja triguem tres hores per anar de Barcelona a València, encara empitjorarem.

—**En tot cas, l'Estat no renunciarà fàcilment a convertir Saragossa en el centre de distribució del seu corredor central...**

—No crec que hi renunciï, però per fer aquest túnel necessiten vint anys com a mínim, perquè és una obra tan faraònica que dubto que el govern espanyol tingui capacitat de fer-ho. Però és clar, com que els diners els treu de Catalunya, València... En tot cas, ho veig difícil, perquè els francesos no en volen saber res, d'un túnel internacional. I si no hi ha l'aprovació de França, ho tenen molt malament. No hi pateixo gaire, tot i que la travessia central serà recurrent en els seus discursos polítics, però no s'atreviran a posar-ho en funcionament, amb la situació econòmica que tenen i amb un deute que no para de créixer.

Gemma Aguilera