



Fermed reclama una xarxa intermodal de mercaderies europea

GEMMA AGUILERA

Una quarantena de ponents van participar en la conferència organitzada per Fermed a Brussel·les la setmana passada.

El 'lobby' ferroviari alerta la CE que Espanya no complirà el calendari del corredor, i preveu retards de com a mínim un any en l'ample internacional entre Barcelona, València, Alacant i Múrcia. Fermed va organitzar unes jornades internacionals al Parlament Europeu, en les quals van participar 42 ponents.

La Comissió Europea ha dit "sí" al corredor mediterrani i "no" a la Travessia Central dels Pirineus. I ha establert un calendari d'execució que fixa en l'horitzó 2020 el final d'un llarg camí de reivindicacions d'una infraestructura que no necessita cap més justificació que l'evidència dels fluxos

comercials i la potència econòmica de les regions que voreja. Però els *lobbies* econòmics que durant anys han pressionat perquè el corredor fos una realitat, no abaixen la guàrdia. És el cas de Fermed, integrat per 150 entitats de 14 països i representants de sectors vinculats amb el transport de mercaderies.

El passat 4 de març, el Parlament Europeu va acollir la jornada de treball "Eficiència intermodal del transport europeu a través dels estàndards de Fermed", en què van participar una quarantena d'experts de la Comissió Europea, eurodiputats, tècnics i representants de diversos països amb responsabilitats en



transports i empresaris del sector. L'objectiu de la conferència era exposar els arguments pels quals el proper mandat de la Comissió Europea, que encetarà el maig del 2014 fins al 2019, ha de donar una atenció prioritària al desenvolupament d'un programa de transport intermodal de mercaderies que elimini les ineficiències de la xarxa actual. Ineficiències que, per exemple, provoquen que "el 24% dels trens i dels camions circulin buits, i els que porten càrrega només omplen el 57% de la seva capacitat", va assenyalar el secretari general de Ferrmed, Joan Amorós, durant la conferència. Amb aquestes xifres, va afegir, "l'eficiència del transport europeu és només del 43%, i aquesta ineficiència té un sobrecost enorme per

a les empreses, calculat en uns 160.000 milions anuals, que s'agreuja 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".

Complementar, no competir. Un dels ponents de la conferència, l'enviat especial per a la Xarxa de Mobilitat Europea de la direcció general de Mobilitat de la Comissió Europea, Pawel Stelmasczyk, va reconèixer que la Comissió ha de fer una feina de reprogramació amb les xarxes de transport, i "passar a concebre el transport com una indústria de xarxes, igual que succeeix amb la telefonia i l'energia". Però va insistir que, si la xarxa no és eficient en tots els punts, aquesta xarxa cau: "Hem de construir una xarxa que sigui tan eficaç a Alemanya com a Espanya, perquè no pot ser eficient si tots els seus components no ho són. Per això ens hem de concentrar a resoldre els colls d'ampolla i les connexions intermodals si volem atendre en condicions la demanda futura de transport". Stelmasczyk va dir que la Comissió "no vol continuar parlant de competència entre diferents modes de transport, sinó en una cooperació entre els modes de transport, perquè ja no es tracta de competir, sinó de complementar".

També hi va intervenir un dels amfitrions de la jornada, l'eurodiputat de CiU Ramon Tremosa, que va rebre els elogis d'altres ponents per la seva batalla pel corredor mediterrani a l'Europarlament. Tremosa va plantejar un nou repte després d'haver aconseguit el reconeixement del corredor: "En el termini de cinc anys hem d'aconseguir que els ports de València, Barcelona i Marsella, que ara són locals, passin a ser portes d'accés europees, com ho són ja els ports del nord d'Europa". Tremosa va insistir que aquesta aposta no sols donaria fruits importants per a les economies locals, sinó també per al conjunt de l'economia europea. Per una altra banda, l'eurodiputat va fer una crida a la Comissió Europea perquè es revisi el sistema de transferències entre països, que al seu parer acaba perjudicant el progrés econòmic dels estats: "Com a liberal mediterrani que sóc, no vull que la UE sigui una unió de transferències, no vull que arribin diners del

nord al sud, perquè crec en la llibertat de comerç i crec que hem de trencar fronteres entre els estats i permetre als trens passar-hi sense traves, com si fóssim els Estats Units. Això ens donaria una convergència que trencaria amb la dinàmica perillosa de subvencions que ha aguditzat la crisi".

Al llarg de la jornada es van exposar diversos projectes i experiències entorn del transport intermodal a Europa, no sols a la UE, i d'abast local i estatal. De fet, també hi va participar el tercer tinent d'alcalde de Barcelona, Antoni Vives, que va explicar l'experiència de transport a la ciutat. L'encarregat de les conclusions d'una conferència densa però àgil alhora va ser Lord Anthony Berkeley, director general del grup Rail Freight. En la seva intervenció, va advertir que hi ha un llarg camí per endavant pel que fa al repte de bastir aquesta xarxa de transport intermodal, i va posar èmfasi en les dificultats legals amb què toparan els agents implicats, perquè el Parlament Europeu havia d'aprovar una normativa que separés clarament la infraestructura de l'operador ferroviari, és a dir, que el servei el poguessin prestar diversos operadors amb independència de la propietat de la infraestructura, però com va recordar Lord Anthony Berkeley, "això ha quedat molt diluït, de manera que els grans monopolis ferroviaris continuaran fent el que vulguin". Les estadístiques d'eficiència demostren que els països que millor funcionen en transports de mercaderies són els que tenen la lliure competència establerta, com és el cas del Regne Unit, mentre que els països que operen en règim de monopoli o oligopoli, com França o l'Estat espanyol, "continuaran fracassant en el repte de tenir una xarxa eficient per a mercaderies".

D'aquesta jornada en va sortir un manifest pel qual Ferrmed insta la Comissió Europea que a partir de la nova legislatura "posi en marxa un pla estratègic potent per a la millora del sistema logístic multimodal, per tal de combinar amb eficiència el transport per ferrocarril i per carretera". Com van explicar els impulsors, aquesta petició lliga amb el llibre blanc, que estableix uns objectius per passar de la carretera al tren. Es calcula que l'any 2030, quan haurà finalitzat el corredor mediterrani, el 30% del transport es farà per tren,



EL TEMPS

i el 2050, haurà crescut fins al 50%. En aquest sentit, Ferrmed remarca que “l’ideal seria que el transport que ara va buit per ineficiència de la xarxa intermodal l’aconseguíssim reduir fent un balanceig dels tràfics, a banda de reduir els costos, reduiríem significativament les emissions de CO2”, un repte que també és vital per a la UE.

Toc d’alerta. Més enllà del contingut de la conferència, el secretari general de Ferrmed va voler aprofitar l’escenari per advertir la Comissió Europea que Espanya no complirà el calendari previst per a l’execució de les obres necessàries per completar el corredor mediterrani l’any 2020, tal com va aprovar la Comissió Europea al desembre de 2013. L’acord comunitari per incloure aquest corredor a la xarxa transeuropea de transport preveu un finançament d’entre el 30% i el 40%, a condició que l’Estat espanyol trobi el finançament necessari per a la resta del pressupost. Amorós va explicar que Ferrmed es va reunir el passat 31 de gener amb representants del Ministeri de Foment per analitzar el pla d’inversions per al corredor mediterrani, i d’aquella reunió conclou que “hi haurà

El sobrecost de no tenir una xarxa de transport intermodal és d’uns 160.000 milions anuals

un retard”. “Veig pràcticament impossible que l’ample de via internacional arribi el 2015 a València, i el 2016 a Alacant i Múrcia i Cartagena. Hi ha uns 800 milions d’euros que encara falta assignar, i tècnicament el procés és prou més lent del que ens pensàvem. A més, s’ha de tornar a fer l’estudi de la línia de Tarragona-Castelló, perquè s’ha demanat que puguin conviure l’ample ibèric i l’internacional durant un temps”.

És per tot això que Amorós va concloure que “si bé en el curt termini estem d’acord amb l’estratègia de Madrid, a mitjà termini tenim pocs punts de coincidència”. Un exemple d’aquesta discrepància és la línia de Portbou. L’estat no ha pressupostat canviar l’ample de via de la línia, i amb els càlculs de Ferrmed, “és segur que a partir del

2018 aquesta línia no aguantarà, perquè hi han de passar trens que aniran a 300 km/h i d’altres a 80 km/h. I aquí no hi ha manera d’entendre’ns”. Pitjor encara és la discriminació que detecta l’entitat en el desdoblament del corredor a Tarragona per a Madrid-Algesires: “El tram de Madrid ja té quatre vies desdoblades, mentre que la línia de la costa, que suporta la màxima càrrega de mercaderies, només en tindrà dues, no s’entén en absolut”, va sentenciar el líder del lobby ferroviari.

De fet, el govern espanyol ha pressupostat per al 2014 el 70% de la partida per a alta velocitat, i només el 8% per a ferrocarril convencional. I si bé el corredor apareix com una prioritat, “tot s’ha d’estudiar i tot va molt més lent que la resta d’obres, i això ens fa pensar que tot plegat anirà molt lent, perquè en realitat, la dèria de Madrid continua essent la de sempre, encara que Brusselles els digui el contrari, la construcció d’una xarxa radial perfecta amb origen i final a la capital d’Espanya”, alertava Amorós.

*Gemma Aguilera
(Brussel·les)*