

23 CENTÍMETRES QUE EIXAMPLLEN EL PORT

HINTERLAND. Amb la línia de ferrocarril amb ample internacional que s'està enllestit, Barcelona augmenta la seva àrea d'influència i estarà en condicions d'atreure mercaderies de llarga distància. **RESISTÈNCIA.** A les portes de la posada en funcionament, el sector logístic continua sense creure veritablement en el transport per tren

FRANCESC MUÑOZ
BARCELONA

Serà a finals d'aquest any quan el port de Barcelona disposarà d'un corredor ferroviari amb ample UIC o internacional –és a dir, una distància entre rails d'1,435 m– que el connectarà amb França i amb la resta d'Europa. La principal novetat que aportarà la infraestructura serà que els trens carregats de mercaderies en trànsit internacional procedents o amb destinació al port de la capital catalana no s'hauran d'aturar a la frontera per canviar de trens o d'eixos. Fins ara ho havien de fer perquè l'ample ibèric és de 1,668 m, 23,3 cm més.

Aquests canvis comporten uns costos i una pèrdua de temps que sumats a altres factors han estat un llast en el desenvolupament del transport de mercaderies a Catalunya i a l'Estat.

Cal pensar que dels 453 milions de tones de càrrega que es mouen cada any a casa nostra, un 79,4% ho fan per carretera; el 18,5%, per vaixell, i només el 2,1%, per tren –la mercaderia que mou l'avió és anecdòtica–. L'obligació d'avançar en la reducció d'emissions de CO₂ i les raons d'eficiència han portat la Unió Europea a apostar clarament a favor del tren, però la realitat es mostra tossuda per seguir la consigna: el cert és que hi ha una gran resistència.

EVOLUCIÓ. Però no queda cap més alternativa si observem el creixement del trànsit de mercaderies –superior al 50% des del 2001 a Catalunya– i veiem que la raó d'aquesta evolució té recorregut i grans potencialitats: la globalització ha allunyat els centres de producció dels seus mercats naturals. A més, la situació geogràfica dels ports de la Mediterrània –entre els quals els de Barcelona i Tarragona– els posa en una posició privilegiada per esdevenir la porta d'entrada de les càrregues procedents d'Àsia que ara fan tota la volta per arribar als ports del nord.

En aquest context, la línia UIC



Terminal de mercaderies del port de Barcelona gestionada per TCB. ARXIU

incrementa el que es coneix com a *hinterland* del port de Barcelona, és a dir, la seva àrea d'influència. En altres paraules, vindria a ser un salt d'escala, una nova dimensió, que hauria de comportar un augment progressiu de les càrregues de més llarga distància: amb aquelles procedents d'Europa que escollirien els ports catalans

per ser embarcades, i aquelles que, venint d'Àsia, es descarregarien a casa nostra per agafar el tren i continuar el viatge. Convé precisar que actualment només un 4% del total de mercaderies del port es distribueixen per tren.

Aquest és l'escenari que dibuixen els grans estratègics del país, però el cert és que en el sector hi

ha molt d'escepticisme respecte al fet que la nova línia suposi realment un capgirament de la situació, almenys a curt i mitjà termini. I això que ningú no nega que serà una fita històrica. I és que l'ample europeu, tot i que és condició *sine qua non*, no és l'única.

D'entrada hi ha dubtes sobre la infraestructura mateixa. No es tracta d'una línia exclusiva per a mercaderies com reclama Joan Amorós, secretari general de Ferrmed, el lobby europeu que defensa del transport ferroviari, ni compleix alguns dels estàndards impulsats per la plataforma, entre els quals el de la inclinació màxima de les rampes, de 12 mil·lèsimes –hi ha trams amb 18 mil·lèsimes–. De fet, la nova línia es compon de trams de via convencional a la qual s'ha afegit un tercer rail perquè puguin passar els trens «europeus» i trams de la nova línia d'alta velocitat Barcelona-Girona-França (*vegeu gràfic*). Al tram de Fornells de la Selva a Figueres (que salvarà provi-

Connexió sud amb Tarragona

La incorporació del port de Tarragona a aquest corredor d'ample UIC haurà d'esperar. Se sap com es farà però no s'han pres les decisions per executar-les. Hi ha previst que els trens de passatgers que connecten Catalunya amb el País Valencià, com ara l'Euromed, passin a la línia d'alta velocitat, de manera que es descarregaria el trànsit de la línia convencional. També es preveu una intervenció en la

línia entre el nus de Castellbisbal (on connecta el ramal que ve del port de Barcelona) i Sant Vicenç de Calders, que s'adaptaria amb un tercer rail a l'ample UIC. Amb aquestes modificacions bàsiques seria possible que trens amb una distància entre eixos internacional sortissin del port de Tarragona, evitessin la regió metropolitana de Barcelona i fessin via cap a França.



La inversió pública en infraestructures ha de ser proporcional a l'ús que se'n fa

SALVADOR CURCOLL
CAMBRA DE BARCELONA

sionalment l'entrada a Girona), el tercer rail només s'està instal·lant en un sol sentit.

I és la utilització compartida de la línia d'alta velocitat, que té com a prioritat el transport de passatgers a 300 km/h, amb trens de mercaderies que circulen a 80 km/h, el que desperta més escepticisme. «Sembla el joc dels despropòsits», es lamenta Joan Amorós. A tot això cal afegir-hi que la línia d'alta velocitat obliga a passar pel túnel del Pertús, i, per tant, a pagar un peatge de 550 euros per tren (el primer peatge fer-