

roviari de l'Estat). Sense oblidar que Adif, l'administrador de la infraestructura, cobra diferents tarifes en funció de la tipologia del tram. Al final es tracta de treure la calculadora i fer números, que és el que deuen estar fent els possibles operadors futurs de la línia.

Massa inconvenients quan del que es tracta no és competir entre línies de tren, sinó de fer-ho amb el camió. És per això que la Cambra de Comerç de Barcelona ha elaborat una alternativa, que es basa fonamentalment en la incorporació del tercer rail a tota la línia convencional (la de tota la vida), aprofitant la descongestió prevista quan la línia d'alta velocitat assumeixi part del tràfic de passatgers. A més, el tren entraria a França per Portbou i no hauria de pagar el peatge del túnel. «Requeriria una inversió raonable i avançaríem cap a la segregació dels trànsits. A llarg termini, si això fos insuficient, hi ha l'opció de Ferrmed de fer una nova línia exclusivament per a mercaderies, però d'entrada nosaltres defendem que la inversió pública ha de ser proporcional als usos», afirma Salvador Curcoll, director del



Hi ha una llegenda negra sobre la nul·la fiabilitat del tren que fa molt mal

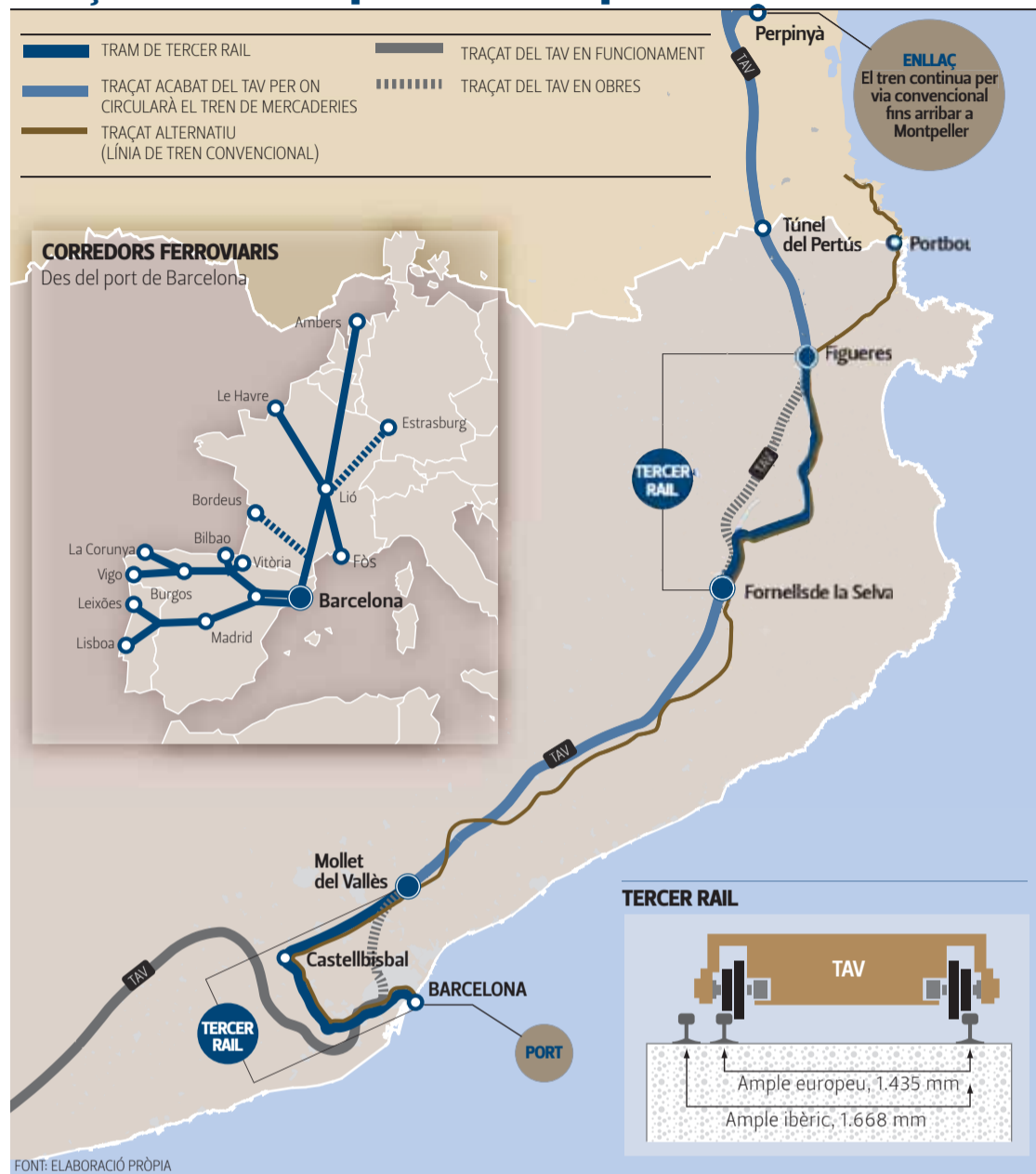
FRANCISCO FERRER
DIRECTOR DE RAIL EXPRESS PORT

Gabinet d'Infraestructures i Territori de la Cambra. En aquest sentit, el president del Cercle d'Infraestructures, Pere Macias, recorda que amb la construcció de la línia d'alta velocitat, la xarxa convencional passa a un estadi d'infrutilització, «no tenim un problema de congestió».

Però Curcoll afegeix que, si parlem d'infraestructures no ens podem limitar a les vies, i subratlla la importància de desenvolupar plataformes logístiques intermodals, que permetin la connexió amb els ports i amb el camió. En aquest sentit, Cimalsa està impulsant els centres intermodals de l'Empordà, el Penedès i Montblanc, que compliran aquestes funcions al territori, però que, en alguns casos, estan en fases molt inicials de desenvolupament.

A l'interior del port de Barcelona, també s'està treballant per complir el seu pla director ferroviari. L'actuació més important és la construcció de l'estació de recepció i expedició de la llera del riu, en la zona ampliada del port, on hi ha previstes 14 vies d'ample mixt. Ara s'està ultimant la redacció del projecte bàsic, segons destaca José Luis González, cap

El traçat de la línia d'ample internacional per a mercaderies



acords per desenvolupar corredors amb França i el nord d'Europa. Es podria fer un paral·lelisme amb la tasca que du a terme al Prat la CDRA (Comitè de Desenvolupament de Rutes Aèries) per fomentar les rutes intercontinentals a l'aeroport barceloní.

Però, com en el cas de l'aeroport, no és fàcil. «Hi ha una llegenda negra sobre la nul·la fiabilitat del tren que fa molt mal», explica Francisco Ferrer, director de Rail Express Port, una empresa formada per Ferrer Forwarders i Comsa Rail, que opera entre Barcelona, Tarragona i Saragossa i Portugal. Ferrer explica que aconseguir clients que acceptin pujar la mercaderia al tren és molt complicat. Tot fent pedagogia, en un any han passat de les quatre sortides setmanals a les sis. Ara bé, treballen amb caixes mòbils (aquelles que permeten el transport combinat ferrocarril-carretera) i no contenidors com els que arriben en vaixell. «Nosaltres garantim que al cap de 48 hores la càrrega és a la porta del destinatari», explica Ferrer, que afegeix que tot i les garanties que ofereixen encara és molta la re-



Ja tenim la línia i ara ens cal voluntat política que prioritzi el ferrocarril

PERE MACIAS
PRES. CERCLE D'INFRASTRUCTURES

d'operacions terrestres del port de Barcelona.

Aquesta estació més les del Morrot i Can Tunis, propietat d'Adif, haurien de ser gestionades conjuntament per Adif i l'Autoritat Portuària de Barcelona, en un organisme paritari pendent de creació; «de moment estem en converses», afegeix González, que no amaga les dificultats de l'operació. El cas és que la nova línia UIC entrarà en servei sense que s'hagi resolt aquest tema.

OPERADORS. Més enllà dels condicionants en les infraestructures, és clar que un dels punts clau perquè, l'endemà de la posada en marxa circulin trens per la nova línia és que hi hagi operadors disposats a fer-ho. De moment, el principal candidat, per la banda espanyola, Renfe, no es vol pronunciar, tot i que recorda que disposa de vagons preparats per operar amb l'ample internacional.

Renfe, amb l'Autoritat Portuària de Barcelona i la francesa Naviland Cargo van crear, el febrer del 2009, un servei regular entre la Ciutat Comtal i Lió, el Barcelona Express, que ofereix tres

LES XIFRES

2,1%

Mercaderia per ferrocarril
Percentatge de càrrega que es transporta per tren a Catalunya. La carretera és el 79,4% i el vaixell, el 18,5.

4%

El tren al port de Barcelona
De la càrrega que arriba o surt del port de Barcelona, la que ho fa en tren és una part molt petita del total.

453 M

Càrrega a Catalunya
453 milions de tones (2008) és el total del transport de mercaderies a cada nostra; són 61,5 tones per habitant.

63 km

Tram amb tercer carril
El cost d'aquesta habilitació de la línia convencional serà de 105 milions. El tram Girona-Figueres són 41 km.

connexions setmanals, però que no ha acabat de respondre a les expectatives, si bé és cert que la posada en marxa ha coincidit amb la crisi, segons explica José Luis González. El tràfic internacional de Renfe des de la demarcació de Barcelona és d'unes 437.300 tones de mercaderies en aquest any.

FGC (Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya) també gestiona mercaderies amb el port, bàsicament potassa de les mines de Súrria i Sallent (Bages) i cotxes i peces amb la factoria de Seat de Martorell (Baix Llobregat). Fonts de la companyia expliquen que, si bé han aconseguit una llicència perquè la seva filial FGC Mobilitat actuï com a operador internacional, estan pendents de veure com es farà la concessió del servei. Tampoc TCB (Terminal de Contenidors de Barcelona), un altre dels grans operadors del port de Barcelona, vol explicar quins són els seus plans respecte a aquesta línia. Pot ser que la consigna sigui no mostrar les cartes. Potser és que simplement no tenen cartes per ensenyar.

Davant d'aquest panorama, l'actitud dels gestors del port és ser proactius i intentar arribar a

sistència de les grans companyies navilieres: «No n'hi ha cap que vulgui apostar pel tren», es lamenta.

CREDIBILITAT. Pere Macias, president del Cercle d'Infraestructures, es declara optimista sobre la imminència de l'entrada en funcionament d'una línia que posa fi a 150 anys d'aïllament. Però reconeix que l'èxit dependrà del temps que trigui a ser creïble per als sistemes de logística integral, i en aquesta fita novament surt la paraula «fiabilitat».

La infraestructura és la condició bàsica, però cal encaixar totes les peces perquè la càrrega pugui al tren. Macias creu que l'administració de l'Estat ha d'assumir aquest repte prioritizant aquesta qüestió com ho ha fet amb l'AVE. En aquest sentit, lamenta l'ajornament del pla de transport de mercaderies per ferrocarril que s'havia d'haver presentat al maig. Des del Ministeri de Foment s'assegura que s'està negociant amb les comunitats i que es presentarà en les pròximes setmanes. Caldrà veure si contribueix a desactivar les resistències que hi ha.