



OPINIÓ

▶ MERCÈ SALA SCHNORKOWSKI

El transport en l'arc mediterrani

La logística de **MERCADERIES FERROVIÀRIES** només pot ser **D'ABAST EUROPEU**. Per aconseguir-ho, cal eliminar els colls d'ampolla de les **VIES ÚNIQUES** de la xarxa i superar les barreres del **MODEL OPERATIU** i del **SISTEMA DE GESTIÓ** del conjunt d'Europa, dos aspectes que frenen la **LIBERALITZACIÓ** del transport ferroviari de mercaderies

EL CAMÍ del creixement econòmic dels països s'aconsegueix, bàsicament, per dos mitjans, exportant o potenciant el mercat interior. Per accelerar el mercat interior, cal invertir en capital, en formació i a accelerar la construcció d'infraestructures.

En el camp del transport, un dels efectes d'una bona infraestructura és la disminució de les distàncies i l'acostament de les ciutats. Les carreteres, les autopistes, els aeroports i les vies de ferrocarril contribueixen a disminuir el temps de recorregut en els viatges, tant de les persones com de les mercaderies. L'existència de bones infraestructures accelera les relacions econòmiques, els costos productius indirectes milloren i el grau de competitivitat dels països creix. Per aconseguir-ho, cal que la dotació de recursos per a aquestes inversions respongui a les necessitats i les exigències dels centres productius.

Aquesta és la problemàtica que tenim plantejada actualment a Catalunya, àrea econòmica que es pot considerar centre o perifèria, segons el punt de vista amb què es contempli. Des de la perspectiva centralista espanyola, podem ser considerats perifèria, però, si l'angle de visió es Europa, l'Europa mediterrània, Catalunya és un dels punts forts de l'arc mediterrani, un node de connexió entre la península Ibèrica i França, Itàlia i l'Europa del nord i de l'est. Aquesta és la visió que cal tenir en analitzar les necessitats de les noves infraestructures ferroviàries que han de contribuir a descongestionar les xarxes de carreteres.

D'altra banda, la força de les relacions la determina la distribució de la població. Són els assentaments de població els que generen les relacions. Per això, si analitzem el mapa de la densitat humana del conjunt d'Espanya, podem constatar que la major densitat es concentra, sobretot, en totes les zones costaneres, principalment en les

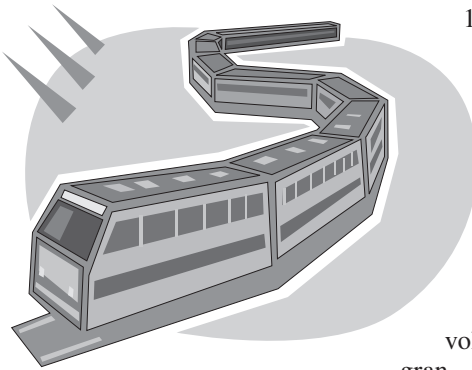
mediterrànies, i es complementa amb el pes de l'àrea de Madrid. Concretament, l'arc mediterrani espanyol que es dibuixa des de Múrcia fins a la frontera francesa mou el 45% de la mercaderia que es transporta a tot l'Estat.

Malgrat això, la xarxa ferroviària espanyola és totalment radial, totes les vies conflueixen a Madrid i han estat dissenyades des d'aquest punt. La línia ferroviària entre Múrcia i Barcelona que passa per Alacant i València només disposa de via doble entre València i l'Ametlla de Mar i entre Tarragona i Barcelona. Dit d'una altra manera, encara avui entre València i les ciutats del sud de l'arc mediterrani hi ha via única, com també entre l'Ametlla i Tarragona. Les àrees més exportadores del nostre Estat no poden servir les mercaderies per ferrocarril amb l'eficàcia que el mercat exigeix.

La logística de mercaderies ferroviàries només pot ser d'abast europeu i, per aconseguir-ho, cal eliminar no solament els colls d'ampolla de les vies úniques a la xarxa sinó també superar les barreres del model operatiu i del sistema de gestió del conjunt d'Europa, dos aspectes que actuen com un fre important per fer realitat l'objectiu de la UE de liberalitzar el transport ferroviari de mercaderies.

El model operatiu europeu actual es caracteritza per la seva manca d'interoperabilitat, que es manifesta en aspectes com la fragmentació dels sistemes tècnics de seguretat i gestió del trànsit, en les feixugues formalitats que cal fer en les fronteres —que en la frontera espanyola es

compliquen encara més per la diferència d'ample de via— i per problemes de cohesió en les formes de treball ferroviari. Si atenem el primer aspecte citat, la fragmentació tècnica es palesa en els diferents sistemes de senyalització, pel fet que, històricament, cada país ha aplicat un sistema propi, de manera que les coincidències són escasses. El mateix passa amb el sistema d'electrificació: les tensions de les línies són diferents. Encara que la dominant sigui la de 3.000 volts, hi ha línies amb 25.000 volts, com les de gran velocitat; de



15.000 volts, que és el sistema dominant a Alemanya; o els 1.500 volts d'una gran part de

França. Com a anècdota, cal dir que el tren Eurostar, que uneix França i Gran Bretanya, té tres tensions diferents. El màxim de pes permès per eix també té una regulació diferent, igual que la direcció de la circulació, que, en uns casos és per la dreta i, en altres, per l'esquerra.

A aquest conjunt cal afegir la diferència d'ample de la via, que, com tothom sap, afecta la relació entre Espanya i Portugal, on és de 1.668 mm, i la resta del continent, on domina l'ample internacional de 1.435 mm. Aquest problema té una gran significació en el trànsit de mercaderies, ja que obliga que, quan arriben a la frontera francesa, s'hagin de transbordar a altres vagons o s'hagin de canviar els eixos d'aquests. Això provoca que una gran part de la mercaderia que circula en tren per França es transbordi al camió. Concretament, segons estimacions de Renfe, de cada cent tones transportades al país veí, en direcció a Catalunya, 21

tones van en tren. A pocs quilòmetres de la Jonquera, la càrrega es traspasa a camions, de manera que només set tones continuen per tren. Per tant, les dues tercers parts passen a la carretera, amb tots els problemes que això representa.

Però els problemes a les fronteres no són patrimoni exclusiu del nostre país, ja que, en tots els altres casos, hi ha canvis tan importants com el de locomotora, tripulacions i conductors, ja que no hi ha sistema d'acreditació de la conducció homologat per a tot Europa. Tanmateix, els trens s'inspeccionen amb detall, es verifiquen els documents, es comproven les mercaderies perilloses, s'identifiquen de nou els vagons per poder identificar-los en els diferents sistemes de control de la circulació i es procedeix a formar noves composicions de trens. Tot són operacions que signifiquen una important pèrdua de temps. Per resoldre aquesta situació, s'ha constituït una comissió que treballa per desenvolupar un sistema integrat de gestió del trànsit i d'aplicació de normes d'interoperabilitat, a la qual, pel que sembla, encara queden dos anys de treball.

Tot això cal complementar-ho amb problemes de cohesió en les cultures i maneres de treballar, com el mosaic lingüístic, que dificulta la seguretat en les comunicacions, els diversos reglaments de circulació i l'existència de metodologies de formació de conductors diferents. Concretament, la filosofia de conducció no és la mateixa en temes tan importants com la presa de decisions davant les restriccions de la senyalització. Mentre a Gran Bretanya la persona decideix com actuar davant un semàfor vermell o ambre, al continent el sistema és rígid i no dona opcions.

Però la problemàtica general no descansa exclusivament en totes aquestes qüestions relacionades amb la infraestructura, sinó que també recau en la capacitat de gestió de la logística de la mercaderia, que encara és a les mans d'empreses nacionals, mentre el seu abast és europeu. Només empreses o organitzacions logístiques europees podran donar resposta a les necessitats dels clients i a les exigències de les empreses productives. Com a economista, em pregunto si les empreses públiques de mercaderia són capaces de donar la resposta adequada. Crec que encara falta molt de temps perquè s'aportin solucions eficaces al transport de la mercaderia a l'arc mediterrani.

CONSELLERA DELEGADA DE TEOINSA
I PRESIDENTA DE LA FUNDACIÓ DE LA UPC

Generalitat i estibadors arremeten de nou contra la Llei de ports

AGÈNCIES/D. E.
Barcelona

L'Avantprojecte de Llei de règim econòmic i de prestació de serveis del Ministeri de Foment, més conegut com a Projecte de Llei de ports, continua donant maldecaps a Francisco Álvarez-Cascos. Fa una setmana va ser acceptat pel Consell de Ministres amb la desaprovació de tot el sector de l'estiba espanyol, tant de les empreses, representades per la patronal Anesco, com dels treballadors, que ja han convocat una vaga «sense marxa enrere» del 28 d'abril a l'1 de maig. Segons els estibadors, no se'ls ha concedit «la més petita possibilitat de diàleg». El conseller de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat, Felip Puig, també s'ha mostrat en profund desacord amb la llei i no descarta que CiU presenti una esmena a la totalitat. ♦

Bloquejades les obres del TGV entre Figueres i Perpinyà

E.P.
Madrid/Barcelona

La línia de gran velocitat Madrid-Barcelona-frontera francesa ha patit un nou entrebanc després de declarar-se nul·la l'adjudicació de les obres del tram entre Figueres (Alt Empordà) i Perpinyà, pressupostades en 714 milions d'euros. La decisió dels governs espanyol i francès té lloc després de la ruptura de les negociacions amb el consorci Euroferro, integrat per Dragados i Bouygues, per a la construcció i la posterior concessió durant cinquanta anys del tram. La comissió intergovernamental hispanofrancesa es va negar a acceptar les demandes del consorci, que, segons Dragados, feien referència a «un seguit de garanties de finançament». El pròxim pas serà la convocatòria d'un nou procediment d'adjudicació que pot endarrerir la posada en marxa del tram fins al 2005. ♦