

El meu punt de vista sobre la gestió aeroportuària és la d'un empresari de transports per carretera i de transport combinat —de ferrocarril i carretera, sobretot, encara que també utilitzem el transport marítim. De fet, considero que la visió més important en aquests moments sobre intermodalitat és la de l'empresari. Així doncs, provaré d'explicar com veiem, els empresaris involucrats en el sector del transport, el futur d'aquest sector lligat a la intermodalitat.

Aquest terme d'intermodalitat és un terme que ofereix poques interpretacions: és el transport des d'un punt d'origen a un destí en el qual s'hi involucren més de dos mitjans de transport. No obstant, hi ha moltes menes d'intermodalitats. Hi ha intermodalitats forçades com a conseqüència dels problemes econòmics o com a conseqüència de conflictes bèl·lics, és a dir, a nivell logístic. Hi ha també intermodalitats provocades per manca d'infraestructura. Ara bé, en la nostra societat, teòricament desenvolupada, que progressa econòmicament de manera molt important els darrers anys, parlem d'una intermodalitat buscada. Dit d'una altra manera, parlem d'un aprofitament dels mitjans: els empresaris provem de desplaçar mercaderies o passatgers d'un punt a l'altre i per fer-ho busquem els mitjans més eficients en termes d'economia, rapidesa i flexibilitat.

Tot i així, l'únic que pot dur-nos a desenvolupar aquest sistema és la vocació de fer-ho. No s'hi val a dir que, com a transportista, vols integrar-te en una cadena. No n'hi ha prou amb aquesta voluntat, cal una certa vocació de provar de fer les coses diferents a com s'havien fet anys enrere. Des del punt de vista empresarial, la generació anterior potser no entén totes les decisions que prenem, però és que estem passant d'una societat que havia estat la societat de l'esforç a una societat del coneixement i aquesta societat implica canvis. Ara bé, aquesta és la teoria, però el que interessa és veure com aquests conceptes es poden dur a la pràctica i veure de quina manera podem executar aquestes operacions dins d'un entorn econòmic que cada vegada és més globalitzat.

En aquest sentit, podem començar, d'entrada, preguntant-nos què ens aporta la intermodalitat en l'àmbit del transport —transport en un sentit global. En primer lloc, la intermodalitat ens pot ajudar a aplanar les puntes de producció dels nostres clients. Cada cop més, els sistemes productius es caracteritzen perquè hi ha unes puntes determinades de consums; és el cas, per exemple, del sector de les begudes en campanyes estivals o el del sector petroquímic quan pugen o abaixen el preu del petroli. Doncs bé, la intermodalitat ens ajuda a aplanar, de cara als nostres clients, tots aquests moviments. I això ho fem aportant flexibilitat. El que no podem fer és multiplicar per dos la flota de camions en moments determinats perquè el propi sistema no ho admet. Aleshores, la solució és posar més mitjans dins de cada mode de transport. Un altre avantatge que ens aporta és el coneixement de tota la cadena. És a dir, sabem perfectament què ens costa la càrrega a origen, el transport intermedi —que sol ser el mitjà més llarg utilitzat— i el cost de descàrrega del producte. Alhora, també ens dóna la possibilitat de poder ser a qualsevol punt del món ofertant als nostres clients. La majoria de clients són empreses globalitzades amb diferents punts de producció i això ens obliga a ser presents molt a la vora d'ells de cara a les seves campanyes de producció i atents als seus canvis de model productiu.

Evidentment, aquest canvi també comporta una nova problemàtica a l'hora de dur-lo a terme. Des del punt de vista de l'empresari, el primer problema que ens trobem és que s'hi efectuen quatre moviments diferents, la qual cosa és del tot contrària al transport simple. Mentre que el transport per carretera és unimodal —ecològicament criticat, però tècnicament és el més correcte de tots: l'únic que permet anar d'un punt a l'altre—, l'intermodal en canvi demana quatre moviments: el de càrrega inicial, un segon d'estiba, un altre de càrrega sobre camió i, finalment, un de descàrrega. El creixement en matèria de transport d'aquests darrers anys fa que les infraestructures, els punts d'arribada dels equips, siguin insuficients i això ens obliga a destinar molt de temps a poder recuperar contenidors sigui a terminals ferroviàries sigui a terminals marítimes. La conseqüència de tot això és que una manera de transportar que hauria de ser flexible i ràpida es converteix a vegades en inflexible i lenta. L'altre problema és que ens trobem sovint que molts d'aquests punts estan controlats per sectors monopolístics o semimonopolístics encara, estatals, tots amb les seves taxes i això implica que hi hagi una gran cadena d'actors dins del sector. Aquests actors interfereixen en la cadena de moviment i aquest factor és un dels més preocupants ara per ara.

Un altre tema no resolt és el de l'interoperabilitat entre sistemes: en una composició ferroviària, el mètode més utilitzat en transport de mercaderies acostumen a ser els contenidors de 30 peus per aprofitar vagons de 60 peus; en un vaixell, són els de 20 i 40; l'ample de via francès i l'ample de via espanyol també és un clar exemple de diferència d'operabilitat; els sistemes de comunicació entre França i Espanya també són un cas il·lustratiu d'aquesta problemàtica —el llenguatge amb què funciona el tren d'alta velocitat als trams espanyol i francès encara no està definit. Tot això fa que malgrat que acabi funcionant, ho faci lentament i ineficaç i aquesta ineficàcia es trasllada a tot el sistema de transports.

Cal també parlar de la responsabilitat contractual. La pregunta en aquest cas és si el que prima és el CMR o bé el Conveni de Varsòvia o el de L'Haia quan el camió deixa una mercaderia i arriba malmesa al seu destí. Aquest és un altre dels aspectes que els transportistes per carretera tenim molt en compte en el moment de deixar les mercaderies als diferents mitjans de transport. La responsabilitat i la

manera en què podem harmonitzar tota la cadena són dues qüestions que preocupen especialment els transportistes per carretera. Tampoc, però, no hi ha una legislació clara respecte a aquest punt.

Després del que he exposat fins ara, no voldria transmetre una visió negativa de la situació del transport. Cal tenir en compte, però, que quan els models es van desenvolupant i a nivell social parlem d'intermodalitat, transport combinat, etc., hem de saber per què ho fem. El que no pot ser és que la teoria sigui molt bona, però al moment en què provem de dur els models a la pràctica, ens trobem amb una cadena de sense raons que comporten des economies.

D'altra banda, tampoc no voldria ser excessivament crític si el que fem és un repàs a les infraestructures, però cal admetre que hi ha desordre en aquest terreny. No es pot entendre que hi hagi infraestructures mal connectades entre ports, aeroports i estacions ferroviàries ni que els dissenys teòrics no comencin per pensar en termes d'intermodalitat perquè és la manera d'acabar pensant en termes de mobilitat general. Aquest concepte que és un concepte nou, de fa quinze anys si fa o no fa, és el resultat del desenvolupament de les economies occidentals —que afortunadament o desafortunada, continuarà, atès que es preveuen creixements de mobilitat de mercaderies fins a l'any 2010 molt importants— i la societat ha d'estar preparada. La no preparació implicarà pèrdua de productivitat, però no només de la cadena de transport, també en els productors industrials d'un país. L'accés als grans mercats, a allò que es coneix com la "gran poma" d'Europa central —Alemanya, nord de França, la Llombardia—, es definirà en el futur per la rapidesa amb la qual siguem capaços de transportar els nostres productes fins allà. I no estic parlant de termes econòmics, sinó de la velocitat amb la qual serem capaços d'arribar-hi. Un cas il·lustratiu, que potser no agradarà a algú i que no sé com evolucionarà els propers anys, és el dels dos models de fer arribar mercaderia a Madrid: un és des del port de Barcelona i l'altre és des del port de València. Doncs bé, crec que el desenvolupament del port de València-Madrid serà més important que el del port de Barcelona-Madrid. I serà així per qüestions d'infraestructura i connexió i perquè el disseny de la infraestructura que està previst ho permetrà, no és ni un problema de distància ni de concepte, sinó que les mateixes companyies navilieres triaran València per raons operatives de velocitat i flexibilitat.

Quan repassem els models, quan parlem d'intermodalitat, quan expressem la voluntat dels transportistes de carretera de practicar altres models de transport, hauríem d'admetre clarament que, com a empresaris del transport, el que ens agradaria és controlar els altres mitjans de transport. Si fem cas de les estadístiques, del que ens adonem és que els transportistes per carretera controlem un 80% de les càrregues i, per això, considero que hem de ser nosaltres, amb idees, vocació i influent en la societat civil, qui ha de fer aquest salt i provar de controlar els mitjans. El fet que els transportistes de carretera a la llarga hàgim de comprar vaixells o llogar-los o començar a comprar trens de mercaderies per fer certes línies, sigui amb aliances o no, definirà la nostra capacitat de seguir controlant aquest 80% de què parlava.

Els mitjans als quals em refereixo són, per exemple, el marítim a curta distància o *short sea shipping*. L'aportació principal d'aquest ha estat ben senzilla i consisteix a dir al transport de carretera que entri amb les seves càrregues i els seus semiremolcs als vaixells per tal que aquests els duguin a un altre punt. És un concepte que, a Catalunya, no hem incorporat prou i no n'hem estat capdavanters. Hem de pensar que l'arc del Mediterrani està controlat per companyies italianes que saben fer aquesta feina molt més bé que nosaltres. I això s'explica perquè són capaços d'influir en el seu país. Han estat capaços de fer que el govern italià, l'any 2007, parli de 80 milions d'euros en bonificacions ecològiques, és a dir, que es bonifiquin entre un 10 i un 15% els tiquets que els transportistes agafem per anar amb vaixell a Itàlia. Han estat capaços, gosaria dir que amb idees atrevides, de compaginar el transport marítim de viatgers i d'oci amb el de mercaderies. Han estat capaços de trobar un vaixell molt ràpid que pot competir amb la carretera i, finalment, han estat capaços de trobar infraestructures, com és el cas del port de Barcelona, perquè puguin dur a terme aquestes feines. El futur, doncs, vindrà determinat per la voluntat dels països de desenvolupar aquest model. La capacitat del govern francès d'involucrar-se en aquest disseny, que prova d'empènyer el govern espanyol a fer el mateix —fent que les línies de l'Atlàntic es desenvolupin de manera eficaç, controlades, és clar, per l'estat francès—, n'és un bon exemple. En definitiva, ens trobem amb un Mediterrani controlat per navilieres italianes, un Atlàntic que els francesos proven de controlar —hi ha experiències pilots com la de Dunquerque on ja s'han realitzat campanyes molt clares de relació amb ports de l'Atlàntic com ara el de Santander. Un vaixell equival a 5 km de túnel, aleshores, ens hauríem de plantejar tenir un o dos vaixells si la construcció de la infraestructura viària és molt més cara i pesada que la construcció d'un vaixell. Per la rapidesa, per la capacitat de carregar camions, per qüestions ecològiques —atès que descongessiona—, el *short sea shipping*, que es mou segons aquests criteris a nivell europeu, és una bona solució.

A l'hora de parlar de transport marítim de curta distància, però, no podem deixar de banda els anglesos, els autèntics precursors d'aquest concepte. Aquests tenen un mercat potentíssim, aïllat d'Europa. De fet, aquest aïllament els ha interessat i han potenciat la seva marina mercant d'una manera extraordinària. Van ser els primers a moure les relacions entre el continent i Anglaterra d'una manera ràpida i eficaç, controlades per ells i amb companyies de primera línia. Són també els que tenen la vocació més clara en aquest àmbit, per això, són també els que evolucionen més veloçment. Dit això, vull afegir que crec que l'evolució del transport marítim de curta distància, agradi o no, a la llarga, anirà

progressant, amb un increment de línies, de moviment de vehicles i potser també amb la capacitat de treure certes línies a grans ciutats. Gosaria dir que congestionar més les grans ciutats és complicat i, de cara al futur, hi ha ports petits que poden endur-se aquestes línies i deixar de banda les grans activitats portuàries per als macrovaixells que arribaran amb contenidor.

Un altre model és el ferroviari. En primer lloc, cal aclarir que els tics monopolistes de l'estat espanyol en aquest sector són exportables a altres països. Com a president d'una associació de transport combinat, els puc parlar de la meua experiència amb relació a aquest model: fa cinc anys, quan es va liberalitzar el panorama de les mercaderies a Espanya, els transportistes que movíem càrregues amb transport combinat amb ferrocarril vam optar per agrupar-nos perquè no veíem clar com es faria el pas des del monopoli a un sector liberalitzat. Ens vam marcar un full de ruta, perquè sabíem que el pas seria complex i difícil, però, desgraciadament, totes les nostres pors van tenir fonament. Les conseqüències d'aquest salt a començaments d'aquest any han estat traumàtiques. A RENFE, se li ha posat un límit, el 2010, perquè sigui rentable, condició que els transportistes de carretera ja acceptem: tots hem de ser rentables. Ara bé, les formes són importants i això és el que realment ens ha perdut. Cal separar conceptes molt diferenciats: la RENFE operadora de la que no ho és, la que va crear Foment de la que ha entrat al mercat liberalitzat. Però el que ha fet RENFE quan s'ha incorporat al mercat, i això és un exemple clar de la pressió a la qual està sotmès el transport per carretera dins del sistema ferroviari, és suspendre, sense previ avís, 268 circulacions ferroviàries de mercaderia per setmana. Els actors involucrats en la cadena no vam poder discutir prèviament aquesta decisió per provar de pal·liar el dany que es feia. Pel que fa al tràfic confinat de RENFE, és a dir, el mixt, el que porten els operadors de transport terrestre al tren, hi hagut una tendència a créixer des de l'any 90 fins a l'any 2000. Aquest any, comencen a patir les infraestructures, comença a haver-hi sobresaturació, els trens comencen a trobar-se amb faltes de serveis, etc. Aleshores, als operadors, se'ls comença a donar la consigna de no posar més trens, atès que cada tren nou significarà retards. Malgrat això, el nivell puja, però l'any 2005, ja es col·loca sota de la franja dels 7 milions i ja els puc avançar que l'any 2006 estarà al voltant dels 6 milions 600 mil. Així doncs, mentre que a Europa es parla de transport intermodal, aquí, aquest tipus de transport va a la baixa. Aquesta dada té diferents lectures, la nostra, com a empresaris és una, la de RENFE serà una altra i la del Ministeri, una altra. Les xifres, però, són les que manen i aquestes diuen que la política a nivell ferroviari de captació de mercaderies s'està fent molt malament. Una altra actuació va ser la següent: tenien una tarifa de referència que ningú pagava, ja que hi ha acords privats amb totes les empreses perquè és una tarifa impagable i, aleshores, el que van fer és abaixar-la un 15% i així quedar bé amb la societat perquè semblava que d'aquesta manera promovien el transport combinat. La realitat, però, no és aquesta. La realitat és que la tarifa a la mitjana de tots els operadors era més baixa abans i de fet el que van fer és apujar-la un 40%. El resultat de tot això és que la penetració amb els trens de mercaderies a l'índex d'ocupació el febrer del 2006 ratllava el 69% i, el febrer de 2007, és de 41%. Hi ha molts operadors que han decidit no continuar. Han tornat, doncs, a cometre un error històric que és menysprear que representem els transportistes. Hem decidit que, com que no podem circular amb tren, ho farem per carretera i ens hem organitzat. Per tot plegat, la relació entre la nostra associació i RENFE és tibant. L'any 2003, ja vam demanar un peritatge jurídic perquè estudiés la nostra relació amb RENFE i la conclusió va ser que, en aquest sector, es cometien situacions d'abusos degudes a la posició dominant de RENFE. Amb aquest dictamen, vam dirigir-nos al Ministeri de Foment per denunciar la situació. El Comitè de Regulació Ferroviària que van crear hauria de servir per alguna cosa, però la seva reacció, lluny de ser dialogant, va ser adreçar-nos una carta en què ens instava a traslladar les nostres queixes al Tribunal Econòmic de la Defensa de la Competència. I és clar, com que nosaltres som empresaris i defensem la competència, els hem fet cas i dilluns passat vam presentar una demanda contra RENFE operadora. En aquesta demanda, que no sabem si guanyarem o no, però en la qual creiem, el que demanen a RENFE és que reprengui els vells contractes que tenia, que apliqui clàusules d'IPC, però que negociï i, en segon lloc, que reprengui totes les línies que ha tancat. Tots, però, tenim assumit que el transport combinat terrestre no augmentarà els propers mesos. Alhora, però, també esperem que Foment, que finalment és la propietària de la infraestructura i de l'operadora, reflexioni i que hi hagi un canvi d'actitud cap al sector. La nostra reacció, però, no s'ha limitat a presentar la demanda davant el Tribunal de la Competència espanyol. A Europa, ens hem unit amb els italians, que pateixen una situació idèntica a la nostra, i ens hem adreçat al Comissari que ens va donar la raó i que va afirmar que actuaria en conseqüència. Esperem, per tant, una investigació per part de la Comunitat del que s'ha fet a Espanya i a Itàlia.

Per últim, el model de la carretera. És un tercer mitjà —evidentment, n'hi ha dos més, un d'ells l'aeri, però el deixem de banda, per qüestions de temps, encara que es pot dir que té una penetració molt baixa— que jo personalment estimo per raons familiars, encara que també tinc vocació intermodal i, per això, penso que, quan parlem de carretera, cal ser respectuosos amb la carretera, de la mateixa manera que ho som amb el medi ambient, per una senzilla raó operativa: és l'únic mitjà unimodal que hi ha al sector, no n'hi ha cap més. Per tant, totes les restriccions que s'apliquin a la carretera, no consensuades amb el sector, són restriccions que, al final, el que fan és minvar la productivitat de tot el sistema. Si no es deixen passar els camions per una ronda determinada, arribaran més tard a destí i, en termes de congestió i contaminació, el resultat final és que els cal més temps i contaminar més per arribar a un punt. Convindria deixar que la lògica imperés sempre a l'hora de prendre decisions amb relació a les infraestructures i a la mobilitat i que penséssim quines restriccions cal aplicar als diferents modes. Avui dia,

està molt en voga tot el que passa en transport per carretera. Personalment, considero que hi ha tres qüestions clares amb relació a aquest tipus de transport. D'entrada, dir que el transport per carretera, degut a imposicions europees, nacionals o locals —el carnet per punts o el tacògraf digital i la norma 38/20— molt sovint perd productivitat a raó d'un 20% i això fa que els preus del transport per carretera pugin. Aquest fet comportarà un canvi de mentalitat: es passarà d'un concepte extensiu i intensiu —fer molts quilòmetres per poder ser rendible— a un d'horari. D'aquí uns anys, potser es parlaran de tarifes horàries. Pel que fa a la norma esmentada i que serà transposada aviat, els transportistes cal que fem un canvi de mentalitat també: s'hauran acabat els dobles conductors. Les empreses, per tant, ens haurem d'internacionalitzar cada cop més per tal de poder fer intercanvis o bé crear societats o delegacions dins del mateix país per poder intercanviar camions. La situació que he descrit implicarà una pèrdua en tot el circuit de productivitat perquè no serem capaços de comprar un 20% més de camions ni de formar un 20% més de personal ni podrem congestionar un 20% més de manera automàtica ni tampoc podrem defensar aquest canvi de model ecològicament. En definitiva, ens trobem davant un panorama difícil i complicat de cara als propers mesos. No per a l'empresari, que s'adaptarà, sinó en termes de país i de productivitat. Catalunya, per la seva situació geogràfica, es troba lluny dels principals mercats i, per tant, no ho tenim gens fàcil per fer front a aquesta situació. Necessàriament, es produirà un canvi en matèria de transport.

Amb l'estudi que he dut a terme dels tres modes no he volgut donar una visió excessivament pessimista, més aviat una visió des del punt de vista de l'empresari per tal que ens preparem pels canvis que s'acosten. L'empresari haurà de ser capaç de reconvertir el seu mitjà de transport. Si abans tenia un 100% de carretera i ara perd una productivitat del 20%, potser aquest 20% l'haurà de traslladar a un altre mitjà. Tots, per tant, haurem de ser capaços de formar gent, en les nostres pròpies empreses, que hi entengui, en intermodalitat. Aquest és el gran repte i la tasca de les empreses si volen desplaçar-se cap a la intermodalitat: crear les seves pròpies divisions i repartir el coneixement d'una manera eficaç perquè la seva aplicació a les càrregues sigui conseqüent amb el mercat. L'empresari, i no els polítics, doncs, és el que ha d'agafar les regnes d'aquest canvi de mentalitat cap a la intermodalitat, canviar ells mateixos de mentalitat, fer front a antics prejudicis i tics autoritaris de tots els actors de la cadena i actuar amb seny.

Debat

Pregunta: —Quisiera formularle algunas preguntas. La primera tiene relación con la puesta en marcha, el pasado mes de diciembre, de la nueva política tarifaria de RENFE de mercancías. Es cierto que hay una gran cantidad de empresas que se están planteando trasvasar la carga a la carretera, ¿ante la falta de vehículos que hay en el sector de transporte por carretera, es posible que se pueda trasvasar esa inmensa cantidad de toneladas de mercancías de las que estamos hablando? En segundo lugar, entiendo que la entrada en vigor, el pasado 1 de febrero, de estas nuevas tarifas de RENFE y la supresión de servicios es un paso que no tiene marcha atrás, pero, ¿existe la posibilidad de una mesa entre operadores de transporte combinado y RENFE para poder resolver esta situación de cara al futuro? Por último, respecto a su comentario sobre la mayor agilidad del puerto de Valencia respecto al de Barcelona, quisiera saber si se puede hacer algo y el qué desde aquí para que ambos fuéramos igual de ágiles.

Sr. Ramon Prujà: —Amb relació a la primera pregunta, dir que al primer estudi que vam fer, quan es van plantejar les noves tarifes de RENFE i el nou marc actual tant de trens com de tarifes, es parlava que 500 mil tones quedarien fora del tren. El segon estudi ja parlava d'unes 700 mil. La realitat és que estarà al voltant, depenent de la flexibilitat de RENFE, de les 750 mil. No hi ha una capacitat immediata d'afrontar això, però no perquè faltin camions, perquè n'hi ha. El problema és que la majoria de mercaderies que s'han vist desplaçades des del ferrocarril són mercaderies que requereixen un tractament especial, és a dir, mercaderies perilloses, mercaderies amb cisterna... Per tant, les empreses que se n'encarreguen han de ser empreses amb un alt nivell d'especialització. I en aquest cas sí que pot ser que faltin equips en un moment determinat. I això ho notarem més endavant, de cara a l'estiu, ara ho notarem poc perquè el mes de febrer és un mes baix en activitat. Sobre la qüestió de si pot produir-se un canvi, la resposta és que no ho sé. La política de RENFE és molt clara, reben unes ordres del seu Consell d'Administració, de Foment, i ells es limiten a executar-lo i, com a bons gestors, són només amos del seu compte de resultats i fan allò que els beneficia a ells. El que nosaltres diem és que això es podia haver fet d'una manera diferent, amb un període temporal llarg, de manera ordenada i, si ha sigut una sortida traumàtica i hi hagut danys, els empresaris i les associacions hi som perquè, des de la nostra posició, els provem de corregir. En aquests moments, com deia, és molt difícil saber què passarà. Sí sabem què hi ha i és que el dany que s'ha fet al transport de carretera que havia confiat en el tren ha estat enorme i caldrà que passi molt de temps perquè la gent el superi.

Quant al port de València i al de Barcelona, no voldria que se'm malentengués, el port de Barcelona té excel·lents sortides, capacitat, tot, però València també. Quan es competeix amb algú altre, cal ser molt conscient de la capacitat de l'altre. València, a nivell d'infraestructura, sigui de sortida portuària, sigui d'accés al nivell central que és Madrid, té un índex de rapidesa més alt que el de Barcelona. Si parlem de tarificació a nivell de carretera ferroviària, la tarificació és un 50% del que val anar de Barcelona amb Madrid. Amb tots aquests components, sembla lògic que una companyia marítima

decideixi passar per València i no per Barcelona. Ara bé, això no vol dir que hàgim de ser catastrofistes. Barcelona és un port amb molts recursos i l'autoritat portuària tindrà solucions per a aquesta situació, per exemple, trens de nits que supleixin amb hores aquesta diferència quilomètrica o es poden crear punts fora del port que permetin una sortida ràpida de la mercaderia o potser certes parts del port de Barcelona es poden obrir 24 hores, cosa que permetria mobilitzar els recursos del port de manera molt més ràpida i el faria molt competitiu. En definitiva, el port de Barcelona té possibilitats enormes, simplement he parlat d'un punt determinat que és Madrid i ho he comparat amb València.

Pregunta: —La meua primera pregunta té relació amb la posició de domini de RENFE de què vostè ha parlat, ¿la possibilitat de què entrin nous operadors ferroviaris pot solucionar aquest problema? La segona és amb relació al Ferrotax, que és una solució que tenim els transportistes per carretera. Els francesos en aquest aspecte s'han avançat i han fet aquest Ferrotax, aquest pont, Perpinyà-Luxemburg. Voldria preguntar-li si considera que seria possible fer-ho des d'aquí.

Sr. Ramon Prujà: —Quant a la segona pregunta sobre la possibilitat de dur-ho a terme des d'aquí, li diré que, amb el sistema que s'ha dissenyat des de Le Boulou fins a Luxemburg, no és possible, perquè és la còpia del sistema que funciona des de Chambéry a Torí: és un vagó especial que té ample de via europeu i entra semiremolt o semiremolt i tractora i el passen a l'altre país, en aquest cas de França a Itàlia. La societat, tot i que no ho recordo amb exactitud, està participada per la SNCF, per un constructor de vagons i pels ferrocarrils luxemburguesos. Les tarifes són altes per tractar-se de transport per carretera. El seu programa de treure 2 trens diaris a partir de finals de març ja veurem com funciona. Això podria funcionar durant el cap de setmana, però durant la setmana crec que no funcionarà com a mínim al principi. La possibilitat de dur-ho aquí ho trobo difícil, sobretot a nivell tècnic perquè els vagons són uns vagons especials. No és fàcil muntar un tren de mercaderies i, des d'aquí, amb el disseny francès no seria possible.

Quant a la segona pregunta sobre l'actitud de domini de RENFE, dir que els conductors de mercaderies de RENFE treballen 3,75 hores cada dia. La velocitat mitjana del tren de mercaderies a nivell europeu és de 16 km/h i, evidentment quan va haver la liberalització, el que van fer els conductors és crear un conveni propi per al sector. En segon lloc, hi ha molts pocs conductors fora de RENFE. Un altre punt a tenir en compte: qui són els actors liberalitzadors? Són actors que estan molt vinculats al Ministeri de Foment en matèria d'infraestructures, o sigui que són molt cautelosos a l'hora d'actuar o de pronunciar-se. La capacitat de crear una multicapillaritat que és el transport multiclient que necessitem els transportistes per carretera, és a dir, anar de Barcelona a Madrid amb flexibilitat, amb dos trens al dia, que avui puguem posar 2 contenidors i demà, 5, això no hi ha cap companyia a Espanya ara mateix que pugui fer-ho, només RENFE. Per tant, actuaran dins del mercat, però no immediatament. Crec que fins d'aquí un any, any i mig, no començarem a parlar d'accions importants.

Pregunta: —Una de les coses que perjudica també la competitivitat del transport ferroviari intermodal a Espanya, em fa l'efecte que és la capacitat de càrrega dels trens en comparació amb els de la resta d'Europa. No em consta que, per part de RENFE, hi hagi un nou projecte d'inversió per a millorar aquesta capacitat, sap si hi ha algun projecte en aquest sentit?

Sr. Ramon Prujà: —Efectivament, els trens europeus que vénen formats tant a Portbou com a Irun, RENFE els ha de seccionar en dos per tones i recorregut perquè no hi ha prou terminals, accessos, capacitat... Per tant, si de cada tren que arriba, en fem dos, multipliquem els problemes per dos i no costa imaginar el col·lapse que es pot originar. Al meu parer i pel que sé de RENFE, crec que ells proven de millorar-ho, però adueixen una causa tècnica d'infraestructures, el seu raonament és el següent: si no tenim terminals en les quals puguem entrar amb 800 metres a dins, no solucionarem el problema. És cert que ells podrien partir el trens en dos a moltes terminals i oferir un producte de més tonatge i més llargada. El tren més llarg que he vist equival a la meitat d'un dels europeus. Hi ha intents d'anar creixent en certes terminals, per exemple, és el cas de la terminal que s'està dissenyant a Vilamallà, que té una llargada de vies de 750, 800 i 900 metres. Ara bé, el problema és si el tren hi podrà arribar amb aquesta llargada, si el tren ha de parar en una terminal intermèdia que no tingui la capacitat suficient d'absorció, aleshores tenim un problema. Considero, per tant, que s'hauria de fer un estudi per part del Ministeri de Foment i de RENFE de tot una capillaritat de línies importants, les que ells defineixen en el PEIT com a línies d'interès general, les que no volen cedir a les autonomies, per veure si hi poden circular trens de gran tonatge. A mi, però, no em consta que s'hagi fet aquest esforç.

Pregunta: —Voldria també fer un parell de preguntes. La primera és amb relació als països on s'ha fet liberalització i, en concret, amb Alemanya, un país on creix el transport combinat i on sembla que alguna d'aquestes companyies privades inicialment estava vinculada a una empresa química important, que la va crear per poder sortir del monopoli, i que ara pot dur a terme altres serveis importants. La meua primera pregunta és si aquest model alemany té viabilitat de dur-se a terme aquí. La segona és que fins ara hem parlat molt de RENFE operadora i algunes de les decisions no pertanyen a RENFE, per exemple el tema dels apartadors, un tema que correspon a ADIF. Per això, i ja que ha parlat de la relació amb RENFE voldria conèixer també la seva opinió sobre aquesta altra relació.

Sr. Ramon Prujà: —Quant a la liberalització d'altres països, dir que a Alemanya, hi ha una quota de participació del 18%, o sigui que multiplica per 6 la que hi ha aquí. Val la pena, però, a banda d'Alemanya, de parlar de França. D'Alemanya, perquè és el model on voldríem emmirallar-nos i França perquè és el país veí. A Alemanya, hi deu haver unes 8 o 9 companyies que fan la mateixa feina que faria RENFE operadora aquí. És a dir, transport combinat de terminal a terminal. Són companyies especialitzades, algunes van néixer de petroquímiques importants impulsades sobretot per la quantitat de productes classificats que hi havia i el nivell de congestió de país, cosa que va dur a les indústries petroquímiques a fomentar aquest transport per treure aquests productes de les seves fàbriques. Ara bé, el model de liberalització va ser totalment diferent: hi havia el propietari de les infraestructures de l'Estat, hi havia una companyia nacional, Deutsche Bahn, però no hi ha Deutsche Bahn operadora, existeix en la càrrega amb vagons i cisternes, però no en transport combinat. Aleshores, es van crear companyies nacionals, amb les seves pròpies terminals; es van anar creant altres companyies amb capital mixt; companyies especialitzades en tràfic cap a països de l'Est... El creixement va ser important, és clar que Alemanya és un país de pas molt important. En definitiva, es tracta d'un model que ha funcionat i a nivell tarifari també ha funcionat perquè ha protegit el transport nacional per carretera i ha sabut donar sortida a la mercaderia per ferrocarril. Anem ara al model francès, totalment invers, atès que el primer transportista per carretera francès és l'SCNF. Empreses com Geodis són propietat del holding de l'SNCF que controla també el transport per carretera. L'SNCF pot decidir, per exemple, eliminar una companyia, la CNC, que es dedica al transport de contenidors i deixar-la operant com a companyia marítima i alhora deixar un operador viu al mercat, Novatrans, i a partir d'allà el mercat francès s'ha de desenvolupar. Una altra diferència és que l'Estat francès és un estat que se sol involucrar en matèria d'infraestructura i ajuda al creixement de terminals —i amb això diria que cal estar alerta, perquè, quan parlem d'infraestructura catalana, cal saber, per exemple, que la terminal de Perpinyà s'està eixamplant amb un quilòmetre i mig, segurament perquè pensen que nosaltres no ho sabrem fer, per tant, alguna cosa fem malament nosaltres si deixem que això es creï. Els models, en definitiva, són: l'alemany, millor, i el francès, totalment intervencionista. Quant a les relacions amb ADIF, hi hem discutit, però la relació entre transportista i operador, la tenim amb RENFE operadora i no hem volgut que hi hagués pèrdua d'efectivitat amb converses amb l'ADIF que no és res més que el Ministeri de Foment. La nostra lluita és contra RENFE, però la veritat és que el Ministeri de Foment no ha sabut esmorteir el canvi d'escenari.

Pregunta: —Voldria demanar-li quines expectatives creu que té el sector amb relació al Pla d'Acció Logístic que està pendent de presentar enquany la Unió Europea i en els quals un dels punts principals és la intermodalitat.

Sr. Ramon Prujà: —La Unió Europea, com saben vostès, va treure diferents Llibres blancs, en els quals es provava de fomentar el transvasament de mercaderia de carretera al ferrocarril. Aquests llibres els va haver d'anar substituint per altres perquè quedaven obsolets, atès que no s'arribava mai a l'objectiu que es marcava. La Unió Europea té molt poca força a nivell nacional per poder fer que els actors s'impliquin. La Unió Europea el que fa és grans programes tipus Marco Polo o dir que cal una liberalització ferroviària plena, però no té en compte que hi ha diferències d'operabilitat enormes a tots els països i això és el primer punt que ha tingut 20 anys per arreglar i que no ha sabut fer: no ha estat capaç de fer que les màquines franceses entrin a Itàlia i les italianes, a França. Aquí és on calia treballar i després el mercat ja s'hauria desenvolupat de manera convenient. Un altre problema és que tampoc ha treballat en infraestructures a nivell europeu: l'ample de vies s'hauria d'haver corregit. I un altre problema: els programes Marco Polo se'ls queden grans companyies com RENFE.

Quant al pla logístic, crec que els esforços comunitaris se centraran molt més en el transport marítim a curta distància que en el transport ferroviari. El que els interessa és veure com poden pal·liar, fixant-se en els errors que han comès en el transport per a mercaderies, els problemes que sorgiran, l'any 2010, amb la liberalització del transport per a viatgers. La Comunitat preveu un creixement de l'activitat econòmica important, es parla d'un 10% els propers dos anys i mig, per tant, el que haurà de fer la Comunitat és intentar que el teixit productiu funcioni el més ràpidament possible i si això vol dir que s'haurà de fer enrere respecte a certes normes que ha dictat, ho haurà de fer, perquè el teixit ferroviari no les podrà absorbir de cap manera, no està preparat.