

Barcelona, 29 de novembre de 2024

## Escola de Transport Públic: Mercaderies per Ferrocarril.

# MERCADERIES PER FERROCARRIL



📅 28 de novembre de 2024

🕒 17.30 h

📍 c/ Comte d'Urgell, 145, Barcelona  
Centre Cívic Urgell

*L'estat de la qüestió a càrrec d'Enric Ticó, ex-president de FGC*

*Taula rodona: Perspectives, mancances i compatibilitat*

*Miquel Llevat (Captrain)*

*Joan Carles Salmerón (Terminus CET)*

*Ricard Riol (PTP)*

ESCOLA de  
TRANSPORT PÚBLIC



PROMOCIÓ DEL  
TRANSPORT PÚBLIC

Amb el suport:



Ajuntament  
de Barcelona

**Inscriu-t'hi**

[transportpublic.org/escolatp2024/](https://transportpublic.org/escolatp2024/)

**El darrer dijous 28 de novembre vam celebrar per sisè any consecutiu l'Escola de Transport Públic!**

**Enguany la temàtica ha estat les mercaderies per ferrocarril.**

**Els ponents han sigut: Enric Ticó, Gonzalo Caracuel, Ricard Vendrell i Ricard Riol.**

El darrer 28 de novembre, la PTP va acollir la sisena edició de l'Escola de Transport Públic, una jornada que es celebra anualment dedicada a debatre i analitzar temes d'interès sobre el transport públic. Aquest any, la sessió es va centrar en les mercaderies per ferrocarril, abordant qüestions clau com els reptes actuals, els operadors, les infraestructures i la convivència entre el transport de mercaderies i el de passatgers.

Inicialment, els ponents previstos eren Enric Ticó (ex-president d'FGC), Miquel Llevat (director tècnic i d'operacions de Captrain), Joan Carles Salmeron (Terminus CET, estudis del transport) i Ricard Riol (PTP). Tanmateix, per motius d'agendes, Miquel Llevat va ser substituït per Gonzalo Caracuel, cap d'operacions de Captrain, i Joan Carles Salmeron per Ricard Vendrell (cap de l'oficina de representació d'HUPAC a Barcelona).

La sessió es va iniciar amb una breu presentació a càrrec de l'Adrià Ramírez, president de la PTP, que va exposar els motius pels quals, tot i ser una associació centrada principalment en

la mobilitat de passatgers, aquest any s'ha escollit tractar la temàtica de les mercaderies per ferrocarril.

Aquests motius són la similitud i les possibles sinergies entre els dos àmbits (tot i que també existeixen punts de fricció), la sostenibilitat del transport ferroviari de mercaderies i el tall del túnel de Roda de Berà, que ha estat un factor determinant aquest any.

### **Ponència inicial: Enric Ticó - Els reptes actuals**



Enric Ticó va destacar els principals reptes i oportunitats del transport de mercaderies per ferrocarril a Espanya, subratllant-ne la necessitat en un context de crisi climàtica i saturació logística. Actualment, la quota ferroviària de mercaderies a Espanya és només del 3%.

Ticó va definir diversos problemes que situen el transport ferroviari de mercaderies en aquest percentatge tant baix:

1. **La manca de col·laboració entre modes de transport.**
2. **La resistència empresarial inicial a adoptar aquest tipus de transport**, malgrat que un cop convençuts en queden satisfets
3. **La desconfiança entre operadors.**
4. **La inestabilitat en les infraestructures:** Els canvis polítics constants impedeixen una estratègia coherent a llarg termini.
5. **Les deficiències formatives**, que no s'adapten a les necessitats reals de la indústria.

Una vegada identificats aquests problemes, va exposar diverses propostes de millora:

- **Canvi cultural i despolitització del transport ferroviari.**
- **Inversions en infraestructures.**
- **Col·laboració multimodal.**
- **Innovació i escolta activa:** Incorporar propostes d'empreses tecnològiques i start-ups per optimitzar el sistema.

## Taula rodona



A continuació, es va celebrar una taula rodona amb la participació dels ponents. Cada un va fer una exposició inicial sobre la seva temàtica específica, seguida d'una sessió de preguntes moderades i intervencions del públic.

El primer en intervenir va ser Gonzalo Caracuel, qui va destacar que el transport de mercaderies és un sector fràgil i, per tant, necessita suport, fins i tot en situacions adverses com els talls de vies. Caracuel va insistir en la necessitat de passar d'un model basat en la competència a un model de cooperació, especialment perquè el transport de mercaderies sovint té el seu origen o destí en un port.

També va posar èmfasi en l'evolució del sector, que està passant d'un context nacional a un d'internacional, gràcies, en gran mesura, a la connexió proporcionada pel Corredor Mediterrani. Aquesta infraestructura s'ha consolidat com una peça fonamental per integrar el transport de mercaderies en els fluxos comercials globals.

Després, en Ricard Vendrell va centrar la seva intervenció en els beneficis i objectius de les estratègies de transport sostenible, destacant l'estalvi d'1,4 milions de tones de CO<sub>2</sub> aconseguit gràcies a les iniciatives en curs. Va subratllar la importància de digitalitzar la informació per millorar l'eficiència del sector i va explicar que l'objectiu principal de l'empresa és fomentar la intermodalitat entre camió, tren i vaixell.

Vendrell va parlar també de la relació estreta de l'empresa amb Europa. En relació amb el futur, va anunciar la construcció d'una nova terminal a La Llagosta, que es preveu acabada al juliol de 2025, i que serà un punt estratègic per connectar trens amb doble ample tant amb Europa com amb la península.

Finalment en Ricard Riol va destacar la compatibilitat entre el transport de passatgers i mercaderies al ferrocarril. Va assenyalar que, tot i la liberalització del sector, el transport de mercaderies no ha crescut de manera significativa a causa de l'absència d'una política clara que incentivi el canvi modal cap al ferrocarril.

A més, va identificar els principals reptes:

- L'ample de via diferent respecte a Europa dificulta la compatibilitat internacional. Tanmateix, la solució del 3r carril és molt complexa operativament. Per trams curts és raonable, però per trams llargs com s'està implementant en el cas corredor mediterrani presenta moltes dificultats
- Reptes com el coll d'ampolla de Vila-seca i l'adaptació a ample UIC amb un tram de via única a l'estació de Sant Vicenç de Calders necessiten solucions urgents. A llarg termini, calen ampliacions com nous apartadors, terceres vies i la obertura de línies. Tenint en compte l'esforç ja fet, proposa fer inversions que permetin anar millorant la via gradualment.

Posteriorment, va exposar tres conclusions:

1. Les inversions del Corredor Mediterrani han renovat la superestructura ferroviària, però amb dificultats per la coexistència de trens en via única.
2. S'ha ampliat la capacitat en punts estratègics com Castellbisbal i Martorell Central, augmentant així la compatibilitat nacional i internacional.
3. Ha estat més car i difícil del previst aplicar la doble amplada.

## **Preguntes i debat**

Finalment, es va fer una ronda de preguntes, on van sortir diverses respostes interessants. Enric tió va destacar que caldria transformar el sistema d'ADIF, convertint-lo en una entitat que potencii els operadors ferroviaris.

En Gonzalo Caracuel va parlar sobre la compatibilitat entre el transport ferroviari de mercaderies i de passatgers és compatible sempre que hi hagi una bona planificació i inversió. En Ricard Vendrell va defensar que no tots els problemes passen a l'altra banda del pirineu i que és necessari que ens repartim les culpes. Relacionat amb això, va posar l'exemple d'un hub que hi ha a França, i va proposar incorporar un a Catalunya per millorar la gestió de mercaderies. Finalment, en Ricard Vendrell va parlar sobre el seu model de creixement ideal, que seria un de progressiu però eficaç i adaptatiu a les necessitats actuals.