



RECULL DE PREMSA INFRAESTRUCTURES I MEDI AMBIENT

Data: BCN RAIL OCTUBRE 2007

Elaborat per  serveis de comunicació

C/ Àngel Guimerà 49, 2n 1a - 08241 Manresa - Telf. 93 872 14 22 - www.catpress.cat - comunicacio@catpress.cat



GUILLERMO YENES

President de Railgroup i del saló BCN Rail

«Volem ser el segon saló de referència a Europa en el sector del ferrocarril»

BERTA ROIG
Barcelona

A partir d'aquest dimarts, i fins al divendres, dia 5, el recinte de Gran Via de Fira de Barcelona acollirà el BCN Rail, el primer saló de la indústria ferroviària que se celebra a Espanya i que preveu rebre 8.000 visitants. La cita disposa d'un espai de 20.000 metres quadrats i de més d'un centenar d'expositors, en què s'inclouen les principals multinacionals de la indústria i els serveis ferroviaris. El saló, a més, vol ser aparador de les novetats del sector i, per això, s'hi exposaran, entre d'altres, el metro sense conductor de la nova Línia 9 del metro de Barcelona, dissenyat i fabricat per Alstom, el model T350 de Talgo, que unirà la capital catalana amb Madrid a través de la gran velocitat, o el tren CIVIA de la firma CAF. Nous prototips per a un sector que està guanyant velocitat en una Europa que busca sortides eficients al col·lapse de les carreteres.

Conduint aquesta aposta pionera i ambiciosa es troba Guillermo Yenes, que és, alhora, president de Railgroup, una associació que aplega prop d'un centenar d'empreses i d'organismes públics relacionats amb el sector a Catalunya, i que, juntament amb la Fira de Barcelona, ha treballat per fer realitat aquesta cita.

—Com va sorgir aquesta iniciativa i per què es tria aquest moment per posar-la en marxa?

—Estem en un moment idoni, per la bona situació que experimenta el sector ferroviari. La indústria ha innovat i ha avançat molt, i per això podem parlar d'un moment dolç. Tot el món, però sobretot Europa, està apostant pel ferrocarril d'una manera decidida. En part això és degut a aspectes com el de la sostenibilitat, però també perquè, amb la posada en marxa de la gran velocitat ara fa 25 anys entre París i Lió, l'escenari ha canviat molt. Avui dia, els trens ja no són el que eren. Ara les velocitats que s'assoleixen permeten fer competitiu aquest mitjà davant de l'avió en distàncies mitjanes de 600 km més o menys.

Aquest és el context que va impulsar Fira de Barcelona a estudiar la viabilitat de crear un saló monogràfic. I de seguida que va decidir apostar-hi es va posar en contacte amb Railgroup per anar de la mà en aquest projecte.



RICARDO NOVELLAS

PERFIL

Una vida entre rails

Guillermo Yenes és tot un expert en qüestió de rails. Doctor en Enginyeria Industrial i diplomat en Administració d'Empreses, ha estat sots-director de Metro de Barcelona i director de Transports de Barcelona. La seva experiència l'ha compartit com a vicepresident de la Unió Internacional de Transports Públics i de l'Associació Latinoamericana de Metros i Subterranis. Poc amant de la polèmica, Yenes prefereix esquivar parlar de Rodalies, però, això sí, assenyala que, si hi ha una cosa que ha après, és que «la gent no la pots enredar mai». Ara dedica una bona part del seu temps a donar veu al clúster català del sector a través de l'associació Railgroup. «Catalunya ocupa una posició privilegiada», diu.

—Amb quin suport institucional compten?

—El suport és absolut. Un dels primers passos que vam fer va ser anar a veure el Ministeri de Foment i de seguida vam obtenir el seu suport. I el mateix hem de dir de la Generalitat a través del Departament de Política Territorial i Obres Públiques. Aquest suport queda mostrat en la presència que tindran ambdues administracions al saló a través de Renfe, Adif, Feve, Ferrocarrils de la Generalitat, Gisa, TMB, etc.

—Quina posició aspiren a tenir en l'escenari mundial del sector?

—El nostre objectiu és situar-nos com el segon saló de referència a Europa. Es fan fires a França, el Regne Unit o Itàlia, però el primer d'Europa amb diferència és Innotrans, que se celebra a Berlín cada dos anys. BCN Rail també neix amb la voluntat de ser bianual i alternant amb la cita de Berlín per no coincidir. En tot cas, per a aquesta primera edició, l'objectiu prioritari és consolidar el saló fent que les empreses del sector vegin que els és útil ser-hi.

—El saló inclou unes jornades tècniques. Quins són els temes que s'hi volen abordar?

—Hem triat el lema «Innovació i sostenibilitat», perquè creiem que són dos dels

eixos que mouen el mercat. Però, per sobre de tot, el que ens interessa és oferir temàtiques noves i presentar, així, una prospecció del sector fins al 2020 que sigui útil amb vista als professionals d'aquesta indústria. Per això, en aquestes jornades, que dirigeix el catedràtic de la UPC Andrés López Hita, abordarem temes com l'automatisme integral dels trens, l'aplicació del concepte de baix cost al sector ferroviari o la gran velocitat i el transport de mercaderies.

«La gran velocitat fa que avui dia el tren pugui competir amb l'avió en determinades distàncies»

—És precisament en mercaderies en què el ferrocarril pot aportar més solucions?

—Avui dia, les mercaderies van sobretot en camió i cada vegada n'hi ha més. No és que la meua feina sigui lluitar contra els camions però el que és evident és que, si continuem augmentant-ne el volum, arribarà un punt en què ja no sabrem quants carrils hauran

de tenir les autopistes per assumir aquest trànsit. A Europa s'acaba de posar en marxa la línia que va de Perpinyà a Luxemburg, que elimina 30.000 camions l'any, i n'hi ha en projecte una altra que unirà Gènova i Rotterdam. I aquí tenim un projecte fabulós, que és el Fermet, que es basa en transportar les mercaderies des d'Algèries per tota la costa mediterrània fins a arribar als països escandinaus, amb ramificacions per irradiar tot Europa.

Ara ja s'està pensant a fer línies exclusives per a mercaderies. La Unió Europea ha crescut cap a l'est i, per tant, cada vegada necessitem recórrer més distàncies i transportar més tones de mercaderia, i això vol dir que necessitem portar-les a unes altres velocitats i d'una altra manera.

—El Pla estratègic d'infraestructures i transport (PEIT) del Govern central destina el 48% al programa de ferrocarrils. Això vol dir que l'executiu està apostant fort per aquest transport?

—Sí, però ara el que és molt important per no enfonsar la nostra indústria és que tot això vingui esglaonat en el temps. Perquè, si hi ha una aturada, què faran les nostres fàbriques? Algunes indústries ho poden passar malament si això no arrenca i, al contrari, podem acabar morint d'èxit si es produeix un augment

desmesurat de la demanda. Per això és molt important la dosificació en el temps per no enfonsar la indústria. Cal que els polítics entenguin aquesta necessitat.

—L'alta velocitat pot esgarapar terreny a determinades rutes aèries. Un exemple pot ser el pont aeri Madrid-Barcelona?

—Estic convençut que l'any que ve baixarà moltíssim, perquè el mateix ha passat abans amb Sevilla. Allà saben que cada hora surt un tren cap a Madrid i que arriba puntual. A Barcelona, a més, l'aeroport ha quedat petit i has de fer unes cues terribles. D'altra banda, hi ha els nous requisits de seguretat, que et fan perdre molt de temps i són incòmodes. Tot plegat ha fet que ara cada vegada necessites arribar amb més temps als aeroports. I, si tens l'alternativa d'anar des de Sants a Atocha en dues hores i trenta-cinc minuts i sense complicacions, pots dir que és una opció realment competitiva.

—Com es viu des del sector el debat sobre el pas del TGV per Barcelona? Els preocupa?

—L'única preocupació real que tinc és el retard, que es passi

«La màxima prioritat ha de ser la connexió amb França; no ens podem permetre un retard de tres anys»

del 2009 al 2012 la connexió amb França. Si el tema és que els tècnics que tenim aquí no són capaços de fer un túnel, aleshores el problema és un altre. Jo estic convençut que els nostres tècnics estan preparats i que s'estan aplicant els millors procediments. Al costat de la Sagrada Família hi ha dues línies de metrò fetes i no passa res. Barcelona és plena de túnels i la gent camina tranquil·la pel carrer, oi?

—Segons l'acord assolit entre el conseller Castells i el ministre Solbes, Catalunya rebrà uns 31.000 milions d'euros en infraestructures fins al 2013. En què voldria que s'invertissin?

—La màxima prioritat ha de ser la connexió amb França. No estar units ja és gravíssim i, si realment es retarda tres anys més, algú ens guanyarà en el mercat. Altres temes importants són facilitar la sortida de mercaderies des dels ports i, evidentment, tenir un bon servei de Rodalies, i això vol dir posar-hi diners. Fins ara s'ha resolt la mobilitat dins de Barcelona, però ara necessitem millorar la mobilitat de la conurbació. Una bona xarxa de Rodalies evitaria els embussos de cada dia a l'entrada de Barcelona. ♦

L'entrevista

F. ALBERTO LARRIBA

Josep ORIOL | DEGÀ DEL COL·LEGI D'ENGINYERS DE CAMINS, CANALS I PORTS DE CATALUNYA

“L'alta velocitat no s'acaba a Barcelona”

“Una dotació d'infraestructures adequades implicarà un important impuls econòmic i social per a Catalunya”

Barcelona acull la primera edició del saló BCN Rail. Quina opinió li mereix la celebració d'aquest nou certamen?

—És una aposta molt interessant per a la ciutat i el sector. El repte és que BCN Rail es consolidi com a referent i una cita ineludible en el calendari internacional, aprofitant l'espai que concedeix la biannualitat d'Innotrans, a Berlín, com a fira més important d'Europa, i convertir el certamen de Barcelona en el referent del sud d'Europa. Aquesta proposta aprofita el bon moment del transport ferroviari a Espanya i a Europa, on s'està consolidant com a sistema de transport eficient de mercaderies i persones.

També vull valorar molt positivament el fet que se celebri a Barcelona, que històricament ha estat pionera en el desenvolupament d'aquest tipus de transport. Aquests esdeveniments afavoreixen la presa de posició i la consolidació del lideratge de la ciutat en el sector.

—Com a experts en la planificació i el desenvolupament de les infraestructures de transport, com valora la situació en què es troba el desplegament d'infraestructures a Catalunya?

—La societat civil, i nosaltres com a Col·legi d'Enginyers de Camins, també hem participat en aquest debat, és unànime a l'hora de denunciar el déficit d'infraestructures que està patint Catalunya en els últims anys. La seva implantació ha estat per sota de les necessitats i, sobretot, del potencial de desenvolupament i de generació de riquesa que té el país. Una dotació d'infraestructures adequades suposarà un important impuls al gran potencial de desenvolupament econòmic i social de Catalunya, i en conseqüència d'Espanya.

Partint d'aquesta premissa, el futur sembla prometedor, sobretot si les inversions previstes també responen a la necessitat de planificació i gestió des del territori, tal com reclama la societat civil en les seves queixes.

—¿Creu que l'evolució de la xarxa de Rodalies, tramvia i metro va en la direcció adequada?

—Els projectes de futur s'aproximen a les necessitats reals, per població i per pes econòmic de Catalunya, però fins que aquests projectes no estiguin en servei continuarem patint l'actual déficit. A Rodalies, els problemes dels últims mesos, no tots atribuïbles a les obres de l'alta velocitat, han posat de manifest la necessitat de més inversió i millor gestió. És evident que si es vol apostar per una mobilitat més sostenible s'ha de millorar el sistema i oferir als ciutadans alternatives que resolguin amb garanties i eficàcia les seves necessitats de transport. Els sistemes ferroviaris, com el tren, el metro i el tramvia són molt eficaços i eficients, a la vegada que suposen una aposta per una mobilitat més sostenible.

—¿Quins criteris s'haurien de seguir per adaptar la xarxa ferroviària a les necessitats reals de Catalunya?



Josep Oriol, al seu despatx professional.

“Els sistemes ferroviaris suposen una aposta per una mobilitat més sostenible”

—En primer lloc vull insistir en la gestió des de la proximitat, que ha de permetre optimitzar l'ús de l'actual infraestructura ferroviària. La participació en aquesta gestió no s'ha de limitar al servei de Rodalies, sinó que ha d'arribar a la participació en la planificació del trànsit en els trams de l'alta velocitat al seu pas per Catalunya. En segon lloc, és necessària una inversió adequada en la millora de les infraestructures i el material mòbil que permeti incrementar la comoditat, la capacitat i la freqüència de pas, especialment a Rodalies, de manera que es converteixi en un competidor important del transport privat.

Un altre aspecte a destacar és el desenvolupament del tan reclamat corredor del Mediterrani, per a mercaderies i d'ample europeu o mixt, que permeti incrementar la connexió amb Europa d'una de les zones més dinàmiques de l'Estat. Aquesta infraestructura permetrà, a la vegada, reduir el pes del transport per carretera, i millorar la seva saturació i una reducció de les emissions de CO₂.

—¿Quin paper juga l'enginyer de camins en la planificació i l'execució de les obres d'infraestructures?

—L'enginyeria de camins és la disciplina professional més rellevant en el desenvolupament de les infraestructures;

aquesta especialització va ser una de les raons que van motivar el seu naixement. Òbviament ja no ens ocupem només de la planificació i la construcció, és a dir, del hardware, sinó que cada vegada participem més en la gestió d'aquestes infraestructures, que podríem definir com a software, un dels camps de més projecció de l'enginyeria de camins. No es pot créixer il·limitadament per raons de sostenibilitat i aquí la gestió apareix com una eina fonamental en la protecció del territori.

—¿Quins beneficis reportarà la línia d'alta velocitat una vegada finalitzada?

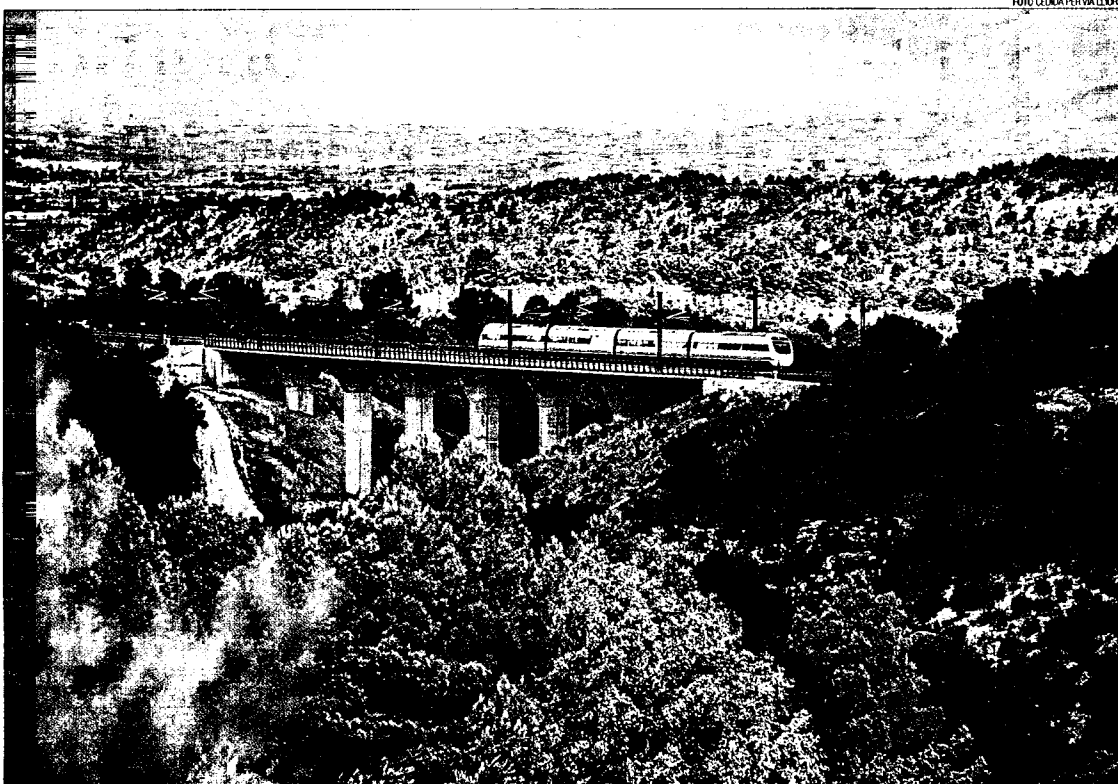
—L'alta velocitat no acaba amb la seva arribada a Barcelona, sinó que és fonamental la connexió amb Europa a través de la xarxa francesa. El més important d'aquesta xarxa d'alta velocitat no és que ens permet viatjar a Madrid en menys de tres hores o a París en quatre, sinó que acostuma Lleida i Montpeller, i articula una nova regió amb uns fluxos de persones i béns que constituïran una excel·lent oportunitat d'intercanvi i creixement. Aquesta és una de les raons per les quals considerem que és tan important l'enllaç amb França. Això no respon més que al principi de vertebració territorial que ha impulsat, a principis del segle passat, el

desenvolupament del ferrocarril als països més avançats del món.

—¿Creu que Catalunya tindrà per fi la xarxa d'infraestructures adequada?

—Espero i crec que sí, que en els pròxims anys i amb els projectes que s'han previst ens acostarem més al nivell d'infraestructures reclamades. Per una altra part, recordar que el procés que va des del seu disseny fins a la seva posada en marxa és generalment molt llarg, requereix temps. En aquest sentit s'ha de fer un esforç per planificar amb la màxima antelació amb l'objectiu de preveure les necessitats futures amb la màxima precisió. Per un altre costat, hauré de ser més creatius i innovar, aportar noves solucions d'ús per a les infraestructures que anem creant, per donar-los un ús més eficaç i eficient.

També és important sensibilitzar els ciutadans sobre l'ús de les infraestructures. Per un costat, tenen dret a exigir infraestructures i serveis adequats, però per l'altre, han de comprendre que s'han de dimensionar adequadament. Per exemple, les carreteres d'una zona amb alta densitat de població estival no es poden planificar pensant només en un ús de temporada. A vegades, és més racional i sostenible que l'usuari d'aquesta carretera tingui una mica de paciència que desdoblar-la. ■



Un tren travessa a gran velocitat un viaducte a Lleida.

“Hi ha buits en el territori català”

Josep Narcís Arderiu, president d'Asinca, preveu un important desenvolupament en el sector ferroviari

Sud-amèrica és una de les zones del món amb més necessitat de trens

ALBERTO GONZÁLEZ
Àrea Monogràfica

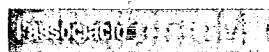
Pots anar de Cadis a Hèlsinki per autopista. I són poques les carreteres importants que encara queden pendents de fer a Europa. No obstant, el ferrocarril encara té al davant grans possibilitats de desenvolupament a tot el món. Durant els pròxims anys serà un sector en creixement a Europa. I ja no diguem a Sud-amèrica”, vaticina Josep Narcís Arderiu, president d'Asinca, l'Associació d'Empreses d'Enginyeria i Consultoria Independents de Catalunya. Enmarcada en un futur prometedor, “la fira BCN Rail funcionarà com a revulsiu per reforçar la idea que les infraestructures ferroviàries encara necessiten grans inversions”.

I especialment a Catalunya, on, segons Arderiu, la xarxa ferroviària és clarament deficitària. “Existeixen buits importants al territori. Molts d'ells tenien servei al segle passat, però va arribar un moment en el qual, des del punt de vista econòmic, van deixar de ser rendibles. Per exemple, la línia Barcelona-Manresa-Lleida, actualment en molt mal estat. Igualment, existeixen necessitats no cobertes al Pla de Bages o al Prepirineu, on no hi ha

cap tipus de línia ferroviària”, analitza el president d'Asinca. Una altra qüestió és la rendibilitat d'estendre noves línies en aquests punts. Però “la necessitat social hi és”. A més a més, afegeix la mateixa font, aquesta “demanda és creixent”. I més ara, que “Barcelona ha començat a expulsar un gran nombre de persones que no poden permetre's comprar una vivenda a la capital”. Així que, admet Arderiu, no era tan esbojarrada la idea contemplada pel Govern de Maragall de crear un eix transversal ferroviari. De moment, “les inversions no cessen i són importants”. En aquest sentit, el portaveu d'Asinca valora positivament iniciatives com les del Metro del Bages o de Martorell, línies de rodalies amb gran freqüència de pas.

Pel que fa a la polèmica que ha envoltat la construcció i arribada a Barcelona del tren d'alta velocitat, Arderiu comenta que “s'ha discutit massa; si no ja faria temps que estaria en funcionament”. Encara que, per una altra part, defensa aquest diàleg: “Un tren d'alta velocitat està pensat per poder unir dues ciutats. No obstant, en aquest cas s'ha intentat construir un AVE per a tot Catalunya: la línia no uneix Madrid i Barcelona; uneix totes les capitals catalanes. I posar d'acord tanta gent és costós”.

Amb relació al conflicte pas de l'AVE sota la Sagrada Família, Arderiu considera innecessària tanta discussió: “Des d'Asinca farem el que constructivament ens diguin que es pot fer. És cert que s'hauran d'estudiar bé les mesures tècniques usades. Però entre tots s'aconseguirà un pas segur.



AGLUTINA 68 EMPRESES

La unió fa la força

ASINCA és una associació d'empreses d'enginyeria i consultoria creada amb la voluntat de coordinar, representar, gestionar, fomentar i defensar els interessos professionals de les seves empreses membres. Les societats aglutinades a Asinca es caracteritzen per la feina pluridisciplinària dels professionals que les integren, per la capacitat de gestió integral i la prestació de serveis en els camps de l'enginyeria, l'urbanisme, el medi ambient i la consultoria, tant en el sector públic com en el privat.

En l'actualitat formen part d'Asinca un total de 68 empreses d'enginyeria i consultoria d'origen català o que tenen una delegació a Catalunya. Segons dades de l'entitat, donen feina al voltant de 2.500 treballadors, amb un 75% de tècnics superiors i amb un volum de negoci anual al voltant dels cent milions d'euros.

Entre els seus objectius hi ha garantir que les inversions en infraestructures i serveis compleixin requisits d'eficiència i eficàcia.

A més a més, no crec que hi hagi ningú interessat que li passi res al temple”, sentència.

Les declaracions d'Arderiu amb relació a les obres de l'AVE sota la Sagrada Família reconeixen les infinites possibilitats de la tecnologia. Encara que, “desgraciadament, en el sector de la construcció, encara som massa artesans. Tots els seus agents haurien d'involucrar-se més en el desenvolupament tecnològic, on hi ha un gran camí per recórrer. Però és difícil fer-ho donada la mentalitat del sector, al qual li costa renovar-se”.

COMPARATIVA GEOGRÀFICA

Arderiu considera que “Catalunya no hauria de queixar-se pel que fa a l'atenció i la inversió ferroviària rebuda, ja que l'empenta ha sigut important. Encara que segurament no tant com a Madrid”, puntualitza. “Però s'ha de recordar que fa quatre anys, només Barcelona, Madrid, Bilbao i València tenien metro. Les inversions del Govern central a Catalunya potser s'han descuidat una mica últimament, però mai s'han oblidat. De fet, hi ha altres comunitats molt més deficitàries en Rodalies”.

Finalment, Arderiu espera que l'obra pública a Catalunya evolucioni positivament. El que sí que presagia és que la inversió privada –en la qual Asinca té una àmplia participació, tant en control d'edificacions, hotels, urbanitzacions privades, etcètera– s'aturarà. “Crec que es tracta d'una crisi psicològica, però la realitat és que, de moment, està bastant parada, i sembla que així seguirà”, conclou. @



Juan Luis

QUER

DIRECTOR D'AUDITORIES I ENGINYERIES

MILLORAR LA FUNCIONALITAT DEL SERVEI FERROVIARI

Avi dia, en comptades ocasions, algun planificador, urbanista o decisor polític posa en dubte l'eficàcia d'un bon sistema ferroviari com a solució a les necessitats de mobilitat de la població. Per la seva part, les veus que clamen contra els sistemes ferroviaris, ho fan per la seva funcionalitat, no per la seva tecnologia.

El rendiment d'un sistema ferroviari es caracteritza per diferents paràmetres: el volum de passatgers que poden mobilitzar-se per unitat monetària invertida en infraestructura, el material mòbil i la unitat monetària gastada en el manteniment i operació del sistema.

El material mòbil, fins i tot considerant el seu elevat cost, pot canviar-se amb relativa facilitat. La infraestructura és el coll d'ampolla de qualsevol sistema, que limita capacitats, qualitats de servei i funcionalitat de la solució.

Aquesta funcionalitat té una restricció: la infraestructura subjacent, que condiciona molt més que en altres transports alternatius, que no estan obligats a seguir una via marcada i estan dotats de sistemes autònoms d'operació i control. Una solució ferroviària funcional depèn

Les infraestructures de transport constitueixen la indústria del coneixement

de la capacitat de la societat per dissenyar, construir i operar sistemes que requereixen afrontar inversions importants. També depèn de la capacitat organitzativa per ordenar espais urbans d'acord amb el sistema vertebrador ferroviari, de fomentar itineraris preferents i rendibles i d'enllaçar diferents sistemes de transport.

El traspàs de competències en matèria de Rodalies i intraregionals a l'Administració catalana serà un pas per a la millora de la funcionalitat del servei ferroviari. De totes maneres, al traspasar material mòbil i operació, però no infraestructura (que seguiria atesa per Adif), serà imprescindible que les millores vagin acompanyades en criteri, temps i forma per reformulacions i ampliacions. En termes econòmics, pot suposar de l'ordre de 8.000 milions d'euros.

Es diu que les enginyeries que presten serveis de planificació, disseny i supervisió d'infraestructures de transport constitueixen la indústria del coneixement. Per això, han de jugar un paper, potser no rellevant en termes econòmics donada la magnitud de les inversions, però sí primordial pel que fa a posar al servei de les administracions la capacitat tecnològica que cobreix les diferents facetes que concorren en el desenvolupament infraestructural ferroviari d'un país.

L'origen català d'Auding, empresaris del coneixement i paisans de la primera línia fèrria d'Espanya (es va realitzar entre les ciutats de Barcelona i Mataró), és un esperó més per aspirar a participar en aquest important pas cap a un territori més i millor connectat. @

El saló BCN Rail reflexiona sobre els principals reptes del sector ferroviari

El recinte firal de Gran Via reuneix a partir de demà empreses i experts per mostrar els avenços de la indústria

La fira neix per convertir-se en una cita de referència al sud d'Europa

MI XAVI DATZIRA
Àrea Monogràfica

El ferrocarril té el futur pràcticament assegurat. En oposició al vehicle privat, existeix un cert consens a l'hora d'assenyalar el tren —o el metro— com el mitjà de transport que s'ha d'impulsar per aconseguir un sistema de mobilitat molt més sostenible i eficient. Tot això si se superen inconvenients com les incidències generalitzades que ha patit la xarxa de Rodalies els últims mesos, es consoliden les línies d'alta velocitat i s'adapta l'oferta a la creixent demanda. Són alguns dels principals reptes d'un sector que es reunirà del 2 al 5 d'octubre al pavelló 4 del recinte de Gran Via de Fira de Barcelona amb motiu de la primera edició de BCN Rail, l'únic saló de la indústria ferroviària que se celebra a Espanya.

Amb motiu d'aquesta ocasió especial, hi assistiran les empreses líders del sector, s'hi exhibiran les últimes novetats en material mòbil i es reuniran els experts europeus més importants del sector. És d'aquesta forma com el saló, nascut per la iniciativa de Fira de Barcelona i amb l'impuls de Railgroup, clúster ferroviari que agrupa un centenar de membres entre administracions públiques i empreses de totes les especialitats del sector, vol donar resposta a les necessitats de la indústria i convertir-se, així, en l'esdeveniment de referència per al sud d'Europa i el nord de l'Àfrica.

ÚLTIMS AVENÇOS TECNOLÒGICS

BCN Rail (www.bcnrail.com) pretén ser, principalment, un esdeveniment de gran utilitat per a tots els gestors ferroviaris, ja que el saló mostrarà els últims avenços tecnològics i impulsarà la reflexió sobre el futur de la indústria ferroviària. A més de ser un certamen comercial, la fira serà a partir de demà un fòrum de debat i reflexió eminentment pràctic al voltant del ferrocarril. Per això, l'organització va designar el catedràtic de la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC) Andrés López Pita com a coordinador de les jornades tècniques que se celebraran els dies 2 i 3 d'octubre.

En aquest sentit, la cita reunirà els alts càrrecs de l'Administració pública i de les empreses operadores especialitzades per debatre sobre temes com l'alta velocitat, que, per a distàncies mitjanes, competeix en rapidesa i comoditat amb l'avió; de la levitació magnètica com a possible alternativa de futur; de les línies exclusives per al transport de mercaderies a Europa; de la creació de línies ferroviàries de baix cost i de l'automatització integral.

Entre altres experts, BCN Rail comptarà amb les ponències del director ge-



Un tren d'alta velocitat recorre el trajecte que connecta Lleida amb Madrid.

neral de la Unió Internacional de Ferrocarrils, Luc Aladière; del director general d'Energia i Transports de la Comissió Europea, Matthias Ruete; del secretari general de la Unió Internacional de Transports Públics, Hans Rat; del director general de Transports de Mercaderies dels Ferrocarrils Francesos, Olivier Marembaud; o del director d'Estructures de Transport d'Alto Adige, Helmut Moroder.

RESPECTE A L'ENTORN

En les jornades tècniques del saló no només es parlarà sobre el que serà el ferrocarril, sinó també sobre el que hauria de ser. En aquesta línia, demà es portarà a terme una sessió sobre la sostenibilitat i el respecte a l'entorn, en què es tractarà sobre temes com el cost ambiental del transport, el paper del tren en els accessos a les grans ciutats o el transport de mercaderies per ferrocarril. L'endemà, el debat girarà al voltant dels nous escenaris tecnològics, entre ells l'alta ve-

LA CONVOCATÒRIA PRESENTA UN PROGRAMA AMB MOLTES ACTIVITATS

LES JORNADES TÈCNIQUES TRACTEN TEMES COM L'ALTA VELOCITAT I LES LÍNIES DE BAIX COST

LA SOSTENIBILITAT I L'IMPACTE AMBIENTAL DEL TRANSPORT CENTREN PART DEL DEBAT

locitat o els automatismes. Tancarà el programa d'activitats una sessió sobre el Tren-Tram, un nou model de transport.

INDÚSTRIA EN AUÇE

Segons expliquen des de l'organització de la fira, la indústria ferroviària, tant a nivell nacional com internacional, està en auge gràcies sobretot a l'aplicació dels grans avenços tecnològics aconseguits en els últims anys pel sector i que han transformat radicalment aquest mitjà de transport.

Els experts consideren que dos fets han contribuït a l'actual protagonisme del ferrocarril. Per una banda, l'ampliació de la Unió Europea cap a l'Est, que ha comportat un augment de les distàncies del transport de mercaderies. Per l'altra, la capacitat de la indústria espanyola per desenvolupar la tecnologia necessària per permetre que un tren canviï de via sense parar i sense fer manobres, fet amb què es trenca el secular ai-

llament de la península Ibèrica amb la resta d'Europa.

Tot això ha motivat que les administracions públiques hagin apostat pel tren. Així, el Pla Estratègic d'Infraestructures i Transports (PEIT) preveu una inversió de 115.860 milions d'euros fins a l'any 2020, dels quals el 48% es destinarà al programa de ferrocarrils. En aquest període, a Espanya, s'ha de desenvolupar la xarxa d'alta velocitat i s'ha de millorar la xarxa de rodalies. Mentrestant, a les ciutats, el metro i el nou tramvia adquireixen nou protagonisme amb la construcció de noves línies que faciliten la mobilitat. És el cas de Madrid, Barcelona, Sevilla o València.

I en l'àmbit europeu, el programa TEN-T consagra la importància del tren per al transport de mercaderies entre els 27 estats membres de la UE davant l'horitzó del 2020, amb la creació de 30 línies exclusives per a les quals s'invertiran més de 252.000 milions d'euros. ©