

# Kronospan planteja construir un ramal ferroviari per a transportar mercaderies

Actualment a l'Ebre no hi ha empreses que transporten mercaderies en tren pel Corredor Sud, sinó que totes utilitzen el transport per carretera

Tortosa Paula Pedrero

La multinacional de fabricació de panells de fusta Kronospan, acabada d'aterrar a l'Ebre, es planteja transportar les seues mercaderies en tren en un futur. Fonts de l'empresa han anunciat que tenen previst construir un ramal ferroviari perquè el tren arribe a les seues instal·lacions i els permeta transportar més fàcilment la producció fins al port, per tal d'evitar, així, l'ús de tants camions. Per a fer-ho possible, però, caldrà el suport de les administracions locals.

Kronospan declara que, de moment, la cooperació amb la Generalitat i l'Ajuntament de Tortosa està sent "incondicional". A més, posa l'exemple de Burgos, l'altra ciutat espanyola on té dos seus, i on actualment s'està construint un ramal ferroviari cofinançat al 50 % per la junta de Castella i León i la mateixa empresa, un model que podria traslladar-se en un futur al polígon de la Catalunya Sud.

De moment, però, esta és tan sols una opció de futur. Des dels Serveis Territorials a les Terres de l'Ebre indiquen que "el Departament està obert a col·laborar amb les empreses per a fomentar el transport ferroviari", però que de moment no els consta cap proposta per part de Kronospan en este sentit.

**EN PERILL D'EXTINCIÓ** Avui, a l'Ebre, no hi ha empreses que transporten mercaderies en



Imatge dels terrenys que ocuparà Kronospan al Catalunya Sud. / NÚRIA CARO

tren pel Corredor Sud. Tot i que a totes les línies ferroviàries que passen pel territori hi ha trànsit de mercaderies, els trens no s'aturen i descarreguen a l'Ebre i, per tant, no hi ha cap empresa connectada al corredor ni cap tipus de gestió ni benefici. **"Si finalment es construeix el ramal que demana Kronospan, seria el primer cas"**, explica Jordi Sasplugas, president de l'Associació per a la Preservació del Patrimoni Ferroviari i Industrial, que critica la gestió d'Espanya en matèria ferroviària i es pregunta per la utilitat de tindre connexió ferroviària amb Europa i no aprofitar-la.

Fa disset anys que es va perdre l'última empresa de l'Ebre que tenia transport de mercaderies al Corredor Sud, a la línia que va de Barcelona a València. L'expert detalla que el 1865 s'inaugura la connexió d'este corredor i durant tot este temps s'utilitza el tren amb esta finalitat, però que a partir del 2005 i fins a l'actualitat no hi ha hagut cap empresa que transporte les mercaderies en tren. **"El cas de Kronospan, es tractaria d'una reimplantació i seria una molt bona notícia per al territori"**, valora.

Sasplugas afegeix que també caldrà veure quin tipus de ramal es construeix: d'ample ibèric, que permetria connexió amb la resta d'Es-

panya, però l'aïllaria de la resta de països europeus; o d'ample internacional o UIC, la xarxa que s'està implementant àmpliament a tot Europa. I és que Espanya conforma, juntament amb Portugal, una **"lla ferroviària"**, fet que suposa un desavantatge competitiu en l'àmbit de les mercaderies.

Per altra banda, el corredor de les Terres de l'Ebre nord, la línia R-15, la de Móra d'Ebre, no augura un final gaire més esperançador. Des del 1891 i fins a l'actualitat hi ha hagut trànsit de mercaderies i empreses del territori que s'han beneficiat de tindre ferrocarril a través de la importació i exportació de matèries, sempre de forma ininterrompuda. Sasplugas alerta, però, que este trànsit està a punt d'extingir-se. **"Es van perdent potencials de transport any rere any i, si continua així, acabarà desapareixent"**.

**"GRANS DECISIONS POLÍTiques"** Segons apunta l'expert en matèria ferroviària, l'Ebre Sud s'ha quedat sense mercaderies per ferrocarril **"per culpa de grans decisions polítiques"**. A Espanya s'està perdent l'ús de transport de mercaderies per via ferroviària des de fa seixanta anys. Actualment, tan sols un 3 % de les mercaderies es transporten en tren, un percentatge que està decreixent i que està al

límit de l'extinció. Esta tendència destaca en contraposició a la de la resta d'Europa, on el transport de mercaderies va en augment i se situa en un 36 %.

Però quines són les causes que expliquen que Espanya estiga a l'últim vagó pel que fa al transport ferroviari de les mercaderies, tot i l'eficàcia i la sostenibilitat del ferrocarril convencional? Sasplugas considera que és una responsabilitat compartida per part del Govern estatal, per no promoure el ferrocarril, i per l'Administració autonòmica i comarcal, ja que **"no hi ha una decisió política valenta per a intentar revertir el transport de mercaderies per carretera"**. A la pràctica, però, tot es veu reduït a múltiples interessos econòmics públicoprivats.

En primer lloc, l'expert apunta que la planificació de les indústries no està pensada perquè hi arribe el tren, fet que explica per què la majoria de polígons industrials de Catalunya no tenen connectivitat ferroviària. A este fet s'hi suma que els trens a Espanya estan en mans d'un administrador públic, Adif, "que és poc eficaç" i que tot i que el transport en tren és més econòmic que fer-ho en camions, i més sostenible, **"té un punt de rigidesa i una burocràcia més complicada"**. A més, Sasplugas subratlla que **"els lobbies del transport per carretera són forts"**.

A Europa, en canvi, esta sí que ha estat una prioritat a l'hora de promoure i ubicar l'activitat industrial a prop d'una línia ferroviària, i fa anys que s'aposta per promoure el transport ferroviari i penalitzar el de carretera. En esta línia, Jordi Sasplugas assenyalava la importància d'un canvi de tendència davant l'oportunitat d'estar connectats amb Europa a través de la gran artèria que configura el Corredor Mediterrani, i que connecta els principals ports per al transport de mercaderies. **"Si aconseguim pensar en polítiques globalistes, pensant en xarxa, podrem créixer com a territori"**, conclou. ■

## ANTIGUITATS

des, bitllets, art,  
ta, or, rellotges,  
motos...

masters, herències.  
ció, seriositat

9 - 607 297 362  
do - ANTICXIC)