

PLA D'ACCIÓ
SOBRE
INFRAESTRUCTURES
**TRANSPORT
FERROVIARI
DE MERCADERIES
PESANTS A OSONA**

Amb criteris de
rendibilitat i eficiència



INFRAESTRUCTURES



Cambrà de Comerç de Barcelona

DELEGACIÓ OSONA

PLA D'ACCIÓ
SOBRE
INFRAESTRUCTURES
**TRANSPORT
FERROVIARI
DE MERCADERIES
PESANTS A OSONA**

Amb criteris de
rendibilitat i eficiència



INFRAESTRUCTURES



Cambrà de Comerç de Barcelona

DELEGACIÓ OSONA

Pla d'acció sobre infraestructures. Transport ferroviari de mercaderies pesants a Osona. Amb criteris de rendibilitat i eficiència

Setembre de 2011

© Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona

Direcció editorial:

Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona. Delegació Osona

Disseny gràfic:

Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona. Delegació Osona



Índex

7 **Informació preliminar. Gènesi del projecte**

11 **Annexos**

- 13 Annex 1
- 16 Annex 2
- 17 Annex 3
- 18 Annex 4
- 20 Annex 4 bis
- 22 Annex 5
- 23 Annex 6

25 **Viabilitat tècnica i econòmica del transport ferroviari de cereals entre els ports de Barcelona i Tarragona i la comarca d'Osona (Informe preliminar)**

- 28 A. Estudi sobre el Tràfic de Cereals a Osona
- 33 B. Tràfic de Mercaderies en General a Osona. Terminals
- 39 Síntesi
- 41 Accions a seguir





Informació preliminar. Gènesi del projecte

1. Introducció

El projecte de **desdoblament** del tram MONTCADA-VIC de la línia ferroviària BARCELONA-VIC-PUIGCERDÀ resta encallat, probablement per molt temps, tant pel seu volum d'inversió previst de 700 milions d'€, com per les circumstàncies econòmiques actuals. Ara es parla d'endegar les obres el 2015, i si això fóra cert, el termini final de tot el projecte enllestit, pot depassar el 2020.

Mentre aquest projecte no es fa realitat, hi ha necessitats cada dia més peremptòries que s'han de mirar d'arranjar, com és el flux de mercaderies regulars i pesants a Osona, Ripollès i La Garrotxa, que sense desdoblar la via i amb poca inversió (inversió que quedaria en gran part quan es fes el desdoblament final), podria fer-se possible amb els avantatges que es fan palesos i s'aprofundeixen en l'estudi de viabilitat derivat d'aquest informe preliminar, que ha efectuat el Gabinet d'Infraestructures i Territori de la Cambra de Comerç de Barcelona i que s'acompanya en la segona part del dossier.

Aquesta necessitat peremptòria la reflecteix també, el Sr. Germà Bel en el seu llibre sobre infraestructures «ESPANYA, CAPITAL PARIS», on a la pàg. 204, i a propòsit de les inversions antieconòmiques a l'AVE, esmenta: *«això ha suposat oblidar i relegar a un segon terme altres infraestructures molt més rellevants per a l'economia. Especialment el ferrocarril de mercaderies, tant pel que fa a les línies disponibles com pel que fa a la flagrant absència de connectivitat entre ports i centres logístics per via ferroviària».*

Adjuntem els següents documents:

- **ANNEX 1.** Resum de la REUNIÓ DE SEGUIMENT DELS PROJECTES FERROVIARIS BCN-VIC-PUIGCERDÀ, de 22 d'octubre de 2009, on es veu que els TERMINIS s'han incomplert tots, (2010-Declaració Impacte ambiental, etc) i on es palesen els principals problemes.
- **ANNEX 2.** Els aclariments de la aleshores Diputada al parlament Sra. Flora Vilalta, sobre el mateix afer, de 17 de setembre de 2010.
- Nogensmenys, hi ha un ESTUDI de l'Institut CERDÀ de desembre del 2010, sobre el desdoblament en el que l'Ajuntament de Vic, la UVIC i la CAMBRA, entre altres, van participar i que també pot servir com a guia.

2. Objectiu

PODER TRANSPORTAR EN HORARI DIURN O NOCTURN, TRENS DE MERCADERIES PESANTS A OSONA (cereals bàsicament, però també altres productes), I FER-HO EXTENSIU AL RIPOLLÈS I A LA GARROTXA.

HAN DE SER TRENS AMB UNA BONA QUANTITAT DE VAGONS (segons les càrregues i freqüències), per tal que es pugui rendibilitzar i fer competitiu el transport.

SEMPRE AMB EL PRESUPÒSIT DE QUE NO S'HA DE DESDOBLAR DE VIA (momentàniament, tot i que l'augment de la seva utilitat ja comportaria una necessitat al respecte).

Objectiu de l'estudi:

1. Definir els problemes.
2. Quantificar el cost de les solucions.

3. Problemes

1. Segons informacions de RENFE, problemes estructurals de resistència d'alguns ponts, (i pot ser també en l'intercanviador de MONTCADA BIFURCACIÓ), impediéren pujar combois de més de 8 vagons. *Aquest fet es desmenteix en l'estudi que s'acompanya.*
2. Nogensmenys, s'hauria de fer un ESTUDI dels molls de càrrega o vies mortes, a Hostalets de Balenyà, Vic, Manlleu i Torelló, per determinar si poden encabir trens més llargs. També si hi ha previsions en els POUMS respectius, de possibles ampliacions, connexions etc. I, sobretot, caldria aprofitar l'estació de mercaderies de Vic, ja acabada des de 2007, i totalment en desús, tal com es pot veure en l'**ANNEX 3** (recull de premsa d'EL 9NOU) i que l'estudi concreta.

4. Apunts

- Aquest tipus de transport, bàsicament de cereals per alimentació (el clúster de la carn, alimentació, escorxadors, transformació etc. és molt potent i bàsic a Osona), des dels ports de BARCELONA i TARRAGONA, ara es realitza mitjançant camions amb els conseqüents:
 - Problemes de costos més alts, àdhuc contaminació. En un escenari d'alça dels combustibles, el Projecte TREN DE MERCADERIES pot resultar molt interessant (si és nocturn, fet a què el pot portar un increment de la utilització de la via, consumiria energia elèctrica en la seva major part de generació nacional en «hores vall» quan el consum baixa malgrat que l'energia, p.ex. eòlica, es va generant).
 - Col·lapses a les rutes per on passen els camions, Rondes, A-7 i C-17, molt carregades de trànsit (també menys probabilitat d'accidents).
- Tanmateix, per pal·liar aquest problema estructural o de capacitat de freqüències de la línia, si els combois de mercaderies han de ser nocturns (no interfereixen la línia), poden circular a menor velocitat, amb la qual cosa hi ha més seguretat, menys sorolls, menys riscos, etc.
- A més de tot el sector consumidor de cereals, hi ha altres sectors osonencs i d'altres comarques, interessats en aquest transport que es poden incorporar si el servei és correcte.
- Aquesta actuació sobre el transport de mercaderies, també beneficiaria immediatament a nuclis industrials situats abans d'arribar a Osona i als sectors industrials del Ripollès, i La Garrotxa (ara situada a 20 min. d'Osona per la connexió del Túnel de Bracons).
- Tanmateix, la disponibilitat d'arribada a Osona dels trens de cereals, permetria adquirir part del producte d'origen espanyol (Castella...) en comptes d'estranger, com és el que ara arriba als ports indicats, amb les grans avantatges que això suposa de menys dependència per la diversificació, major impuls de l'economia nacional, menys sortida de divises etc.
- Entre 1999 i 2003 (legislatura de l'Alcalde Joaquim Vivas a Manlleu), ja es van realitzar estudis i tràmits per situar a Manlleu sitges per cereals provinents del Sud de França, per la Tour de Carol, que no van reeixir.

5. Dades

Segons l'**ANNEX 4** document d'ASFAC = ESTIMACIÓ DEL MOVIMENT DE VOLUMS DE PRIMERES MATÈRIES PER A PINSOS A CATALUNYA, unes **900.000 tones/any** de productes d'importació dels PORTS DE DE BARCELONA I DE TARRAGONA, van destinades a Osona (veure NOTES al final pàgina). Aquesta xifra és fàcilment comprovable, tenint en compte que només una fàbrica de pinsos de la comarca ja en consumeix 200.000 tones/any (adjuntem com **ANNEX 5** el llistat d'empreses fabricants de pinsos d'Osona, el Ripollès i la Garrotxa). Nogensmenys, s'acompanya com **ANNEX 4 BIS** comprovació dels volums de consum anuals a partir de dades com el cens del DAR, IDESCAT i els kgrs de consum diari.

Noteu:

- A.** Càlculs del nombre de trens necessaris per fer front al transport d'aquestes tones de pinsos/any que arriben a Osona des del port de **Tarragona**:
- Aquestes 600.000 tones/any per 56 t/vagó són uns **11.000 vagons a l'any**.
 - Si el tren és de 11 vagons són 1.000 trens en nombres rodons a l'any.
 - Si el tren pot arribar a 16 vagons (rentable) serien uns **680 trens a l'any** (2 diaris de mitjana).
- B.** Càlculs del nombre de trens necessaris per fer front al transport d'aquestes tones de pinsos/any que arriben des del port de **Barcelona**:
- Aquestes 300.000 tones/any per 56 t/vagó són uns **5.500 vagons a l'any**.
 - Si el tren és de 11 vagons són 500 trens en nombres rodons a l'any.
 - Si el tren pot arribar a 16 vagons (rentable) serien uns **340 trens al any** (1 diari de mitjana).

RESUM

Trens al llarg del any	Composició del tren	
	11 vagons	16 vagons
Procedència		
Port de Tarragona	1.000	680
Port de Barcelona	500	340
Totals	1.500	1.020

- Es pot veure, doncs, que són **XIFRES IMPORTANTS I D'ESPECIAL RELLEVÀNCIA ECONÒMICA**.
- Només amb un 30% del consum pujant per via fèrria, ja seria 1 tren diürn o nocturn de 16 vagons cada dia del any (16 vagons x 56 t/vagó x 340 dies = 300.000 tones/any de les 900.000).

Notes

1. Els càlculs d'ASFAC es refereixen als consums calculats a partir de la cabana porcina d'Osona, però en realitat el consum de cereals és més alt, atès el fet que les fàbriques de pinso (nombroses a Osona, veure ANNEX 5), venen fora de la comarca (Berguedà-Gironès etc) part de la seva producció. Moltes d'elles tenen granges pròpies o integrades fora d'Osona, per mantenir l'equilibri fixat pels purins, a les quals serveixen també el pinso.
2. En l'**ANNEX 6** es fa un resum de les gestions i de la problemàtica ja realitzades per una empresa interessada, que fan esment principalment al fet que els molls de descàrrega s'haurien d'ampliar, i que la rendibilitat del transport estaria en combois de 16 vagons, malgrat podria estar al llindar en els 11 vagons (això s'haurà d'acabar d'escatir en l'estudi de la Cambra). També s'adjunta un primer estudi de preus.

Noteu en l'ANNEX 6 = Els 16+12 camions diaris que puguen plens i baixen vuits dels dos Ports només per una sola fàbrica, suposen per càrregues de 20 tones, el càlcul següent : $16+12 = 28 \times 20t \times 340 \text{ dies} = \text{les prop de } 200.000 \text{ tones/any del consum d'un sol actor.}$

6. Accions

1. La CAMBRA de COMERÇ de BARCELONA, a través del seu Gabinet d'Infraestructures i Territori, a partir d'aquest INFORME PRELIMINAR, ha realitzat un ESTUDI DE VIABILITAT que s'acompanya tot seguit d'aquest document, a partir del qual s'aporta el coneixement tècnic de la corporació amb relació a la problemàtica plantejada i que una vegada palesada la seva rendibilitat econòmica ha de servir de base per cercar el finançament necessari per a dur les inversions degudes.
2. S'han realitzat un seguit d'accions d'informació prèvia a diverses autoritats:
 - a) El dia 28-3-2011, es va informar l'Honorable Conseller de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, Sr. Lluís Recoder, de l'actuació de la Cambra de Comerç de Barcelona en aquest tema.
 - b) El dia 29-3-2011, es va informar l'Honorable Conseller d'Empresa i Ocupació de la Generalitat de Catalunya, Sr. Francesc Xavier Mena, en el mateix sentit.
 - c) Igualment, la mateixa informació es va fer avinent a l'Il·lm. Alcalde de Vic, Sr. Josep Maria Vila d'Abadal, i als Il·lms. Presidents del Consell Comarcal d'Osona, del Consell Comarcal del Ripollès, i del Consell Comarcal de La Garrotxa.
 - d) També es va introduir el tema al diputat Sr. Josep Sànchez-Llibre en la seva visita a Manlleu el dia 17 de maig de 2011, atesa la convicció que es tracta d'una necessitat socioeconòmica que probablement requerirà el suport financer del Govern Central.
 - e) Finalment, es va informar de la iniciativa i necessitat del projecte, al Molt Honorable President de la Generalitat de Catalunya, el Sr. Artur Mas, el passat dia 31 de maig en l'acte de celebració de la 19ª Llotja de Cereals de la Mediterrània.
3. Una Comissió de seguiment, integrada en la ja existent pel desdoblament de la via, amb els 3 Consells Comarcals implicats, Osona, Ripollès i La Garrotxa, els Ajuntaments principals d'Osona, la Universitat de Vic i agents econòmics com la Cambra de Comerç, entre d'altres, buscant la implicació dels agents polítics que n'han de tenir cura, podria ser cabdal per aconseguir el primer objectiu, el transport de mercaderies pesants via ferrocarril, i el principal i final, del desdoblament de la línia fins a Vic, o millor en un primer impuls, (i tal com es diu en l'Annex 1), fins la terminal entre Manlleu i Torelló, que ha de servir a usuaris i empreses de La Garrotxa, acostant al Ripollès el servei.

Annexos



Annex 1

REUNIÓ DE SEGUIMENT DELS PROJECTES FERROVIARIS DE LA LÍNIA BARCELONA-VIC-PUIGCERDÀ

Data: 22/10/2009

Hora: 15:30

Lloc: Departament de Política Territorial. Avda. Tarradellas, 2. Barcelona

Durada: 1 h.

Detalls de la reunió: Reunió de seguiment dels projectes ferroviaris de la línia Barcelona-Vic-Puigcerdà: desdoblament del tram Montcada-Vic i perllongament del servei de rodalia Vic-Torelló.

Objectiu de la reunió: Vetllar per l'assoliment dels terminis d'execució i per la plena integració territorial de les actuacions.

Persones assistents

Membres de la Conselleria de Política Territorial i Obres Públiques:

Sr. Manel Nadal, Secretari General de Mobilitat.

Sr. Xavier Flores, Subdirector General d'Infraestructures.

Sra. Núria Pérez Llaveró, Cap de l'Oficina de Relacions Institucionals

Sr. Joaquim Garcia Comas, Director dels Serveis Territorials a la Catalunya Central.

Diputats comarcals:

Sra. Flora Vilalta, Diputada al Parlament de Catalunya, pel grup parlamentari Socialistes – Ciutadans pel Canvi

Sr. Josep Maria Freixanet, Diputat al Parlament de Catalunya, pel grup parlamentari d'Esquerra Republicana.

Sr. Ramon Espadaler, Diputat al Parlament de Catalunya, pel grup parlamentari de Convergència i Unió.

Membres de la Cambra de Comerç de Barcelona:

Sr. Cristian Bardají, Director del Servei d'Estudis d'Infraestructures de la Cambra.

Sr. Jaume Noguer, Membre del Consell de la Delegació a Osona de la Cambra.

Sr. Noemí Morral, Tècnica de la Delegació a Osona de la Cambra.

Temes a tractar

1. Estat de tramitació de la Declaració d'Impacte Ambiental de l'Estudi Informatiu del desdoblament de via entre Montcada i Vic.
2. Terminis previstos de tramitació dels projectes i execució de les obres del desdoblament de via entre Montcada i Vic.
3. Perllongament del servei de rodalia fins a Torelló associat al traspàs de competències a mans de la Generalitat de Catalunya (1 de gener de 2010).

Resum de la reunió

El Sr. Nadal i el Sr. Flores exposen l'estat de la qüestió dels projectes de millora de la línia Barcelona-Puigcerdà:

- La prioritat actual del govern és garantir que els trens funcionin, en una situació en la que els temps de viatge empitjoraran en els propers 2-3 anys degut a les diferents obres previstes (per exemple, el mes d'abril s'iniciaran els talls per les obres de l'intercanviador de Sagrera-Meridiana, que duraran 5 mesos).
- Finalment hi ha un estudi informatiu de la línia Barcelona-Vic, fet que implica l'inici irrefutable del procés per començar les obres de desdoblament. En síntesi, durant el procés d'informació pública d'aquest estudi informatiu s'han posat de manifest 4 problemes, dels quals 3 estan resolts:
 - Túnel de Tagamanent de 4,5 km. S'ha acordat una solució amb el municipi del Figaró. Es considera un punt estratègic per l'èxit del desenvolupament de l'obra. L'estació del Figaró quedarà situada en el tronc de la línia. En aquest tema és important destacar que es desenvoluparà de forma independent la solució ferroviària de la viària, de manera que el túnel ferroviari ara previst serà compatible amb un eventual túnel viari que es pugués plantejar en el futur.
 - Estació de la Garriga. Es planteja com a estació termini que permeti posar en funcionament el més aviat possible un primer tram desdoblament i tenir una zona d'intercanviador. Caldrà desplaçar-la 700m al sud el municipi. Hi ha un principi d'acord amb l'ajuntament.
 - Mollet. S'ha acordat un mínim soterrament de la via. S'ha signat un conveni que preveu que el Ministeri es faci càrrec del 50% del seu cost, la Generalitat del 25% i l'Ajuntament del 25% restant.
 - Montcada. L'acord no està tancat. Montcada vol una part important de soterrament. En aquest punt també hi ha els tallers de l'AVE i la solució no és senzilla.

Davant d'aquesta situació, el Ministeri ha proposat aprovar la resta de recorregut independentment de Montcada i des de la Generalitat es veu bé. L'objectiu és el d'aconseguir millores en el servei abans de tenir tota l'obra completa.

Els trams més senzills d'executar i que estaran primer en funcionament seran La Florida-Sta. Perpètua, Granollers-La Garriga, i Centelles-Vic. Els trams més complicats seran els de Montcada, Mollet, i el Túnel de Tagamanent.

- Els Terminis previstos de tramitació dels projectes i execució de les obres són les següents (dates aproximades):
 - Finals 2009. Aprovació parcial de l'estudi informatiu (tram límit de Montcada-Vic) (→ Ministeri de Foment).
 - 2010. Declaració d'impacte ambiental (6 mesos) (→ Ministeri de Medi Ambient).
 - 2010-2011. Redacció dels projectes constructius (→ Ministeri de Foment).
 - 2011-2012. Licitació de les obres i inici de les obres. En aquest punt és important destacar que la via no serà de la Generalitat però els serveis si. Per tant, serà aquesta última la que decideixi les prioritats.
 - 2017. Límit en el que es preveu tenir tota l'obra completa (els trams d'execució més senzills entraran en funcionament abans).

- La inversió prevista és de 700 M d'€ i el temps previst de viatge Barcelona-Vic una vegada la línia estigui desdoblada és de 50 minuts.
- El Pacte Nacional per a les Infraestructures preveu el desdoblament fins a Ripoll, assegurant el desdoblament fins a Torelló en primera fase, que permeti que aquesta estació faci d'enllaç per la gent de la Garrotxa.
- El transport de mercaderies cap a França no es veu factible que es pugui fer per aquesta línia, ja que caldria construir un túnel d'uns 20-30 km per travessar els Pirineus. El projecte que es veu més factible és el que reproduïx el traçat de l'autopista «dels 2 mars»; Barcelona- La Jonquera-Narbona-Toulouse.

Finalment es comenten els punts d'obres que estan engegats a l'Eix Transversal.

El Sr. Nogué proposa que en els propers mesos es faci un Dinar Cambra per explicar el projecte de desdoblament i els altres temes que afecten a la comarca i que estan inclosos en el Pacte Nacional d'Infraestructures. El Sr. Nadal accepta la invitació però demana que també es convidi al Delegat del Govern, Sr. Rangel, ja que una part de la responsabilitat de les obres és del Govern Central.

Annex 2

Informacions Sra. Flora Vilalta, diputada al parlament. Setembre 2010

«Em plau enviar-vos aquesta informació en resposta al correu que vaig rebre. Vull fer pales que en cap moment s'ha deixat de banda un tema tant important com ho és aquest, però cal tenir present que el procés és llarg i hi ha molts agents implicats als que cal donar veu mitjançant la presentació d'al·legacions i això fa que els processos s'allarguin més del previst.

Espero que aquesta informació els sigui d'utilitat i resto com sempre a la seva disposició».

Informació:

El juliol de 2008, el Ministeri de Foment va finalitzar la redacció de l'estudi informatiu de duplicació de via del tram Montcada-Vic de la línia R3, que per a l'alternativa seleccionada defineix les següents actuacions:

- La duplicació de via entre les estacions de Montcada-Bifurcació i Vic seguint el traçat actual (60 quilòmetres), llevat d'un tram de 7 Km comprés entre La Garriga i Sant Martí de Centelles on es defineix una variant entre Figaró i Tagamanent, amb un túnel de 4,6 Km.
- El soterrament d'un tram urbà de 1,7 Km a Mollet del Vallès i el trasllat de l'estació actual a un nou emplaçament, en coherència amb l'acordat en el Protocol de col·laboració per a la integració del ferrocarril a Mollet del Vallès subscrit el 25 de març de 2008 entre el Ministeri de Foment, la Generalitat de Catalunya i l'Ajuntament de Mollet.
- La remodelació d'estacions, la supressió de tots els passos a nivell existents i la integració del ferrocarril a les trames urbanes, així com el tancament perimetral de la línia.

El cost estimat de l'actuació és de 689 M€ i la seva implantació ha de permetre un estalvi de 20 minuts en el trajecte entre Barcelona-Sants i Vic, passant de 1h 9' actual (69 km) a 49'.

Aquest estudi informatiu va ser sotmès al tràmit d'informació pública i audiència el 19 de setembre de 2008 i actualment està en fase de resolució d'al·legacions per part del Ministeri de Foment, de les qual només resta pendent de donar resposta a la ubicació de la zona de parada i estacionament de trens a La Garriga i la sol·licitud de cobriment d'un tram de 700 m al barri de Mas Rampinyo de Montcada i Reixac.

Aquest fet és el que ha provocat un retard en els terminis previstos inicialment, donat que està ajornant la resolució de les al·legacions, necessària per concloure l'informe de resposta a les al·legacions.

Serà en aquest moment, quan el Ministeri de Foment podrà enviar al Ministeri de Medi Ambient l'informe de resposta a les al·legacions i sol·licitar l'emissió de la Declaració d'Impacte Ambiental, com a pas previ a l'aprovació definitiva de l'estudi informatiu, per part del Ministeri de Foment.

Quant a l'impuls dels projectes constructius que defineixen en detall les actuacions que considera l'estudi informatiu, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques ha demanat al Ministeri de Foment que faci una anàlisi que permeti prioritzar trams a desdoblbar, de manera que es pugui millorar el servei que es presta el més aviat possible.

Annex 3

Notícia el 9 NOU. 9 de febrer de 2007

La nova estació de mercaderies de Vic, que es va construir en el marc de les obres d'integració del tren, està bona i acabada, però no s'utilitza. El motiu és que el trànsit de mercaderies en aquesta línia és nul. Aquest fet reobre el debat sobre el futur d'una línia transfronterera que està infrautilitzada. Les previsions no són per tirar coets però, des de França, encara defensen que la línia té utilitat. Els propers anys seran claus.

L'estació de mercaderies de Vic fa quatre anys que està acabada, però no es fa servir

Vic
Agustí Donés
 La línia de tren de Puigcerdà, almenys pel que fa al trànsit de mercaderies, té un futur molt negre. El Pla d'infraestructures de la Generalitat, que fixa les prioritats tant per al transport ferroviari com per al de carretera, gairebé dona per perduda aquesta línia per al trasllat de mercaderies escudant-se en les dificultats del traçat. Aquesta impressió, però, la confirma una dada més contundent: l'estació de mercaderies de Vic fa gairebé quatre anys que està acabada però no s'utilitza.



Aquest és l'edifici, acabat, però tancat i barcat, de l'estació de mercaderies de Vic.

Aquesta central està ubicada al polígon del Sot dels Pradals. És un edifici en el que s'utilitzen per als serveis de manteniment d'Adif (Administrador d'infraestructures ferroviàries) i un petit edifici, que seria la seu de l'estació de mercaderies, tancat i barcat. Des d'Adif, que és qui gestiona la infraestructura, remetent al departament de Foment de Madrid, l'hem que va fer l'obra. Aquest dijous EL 9 NOU va intentar repetidament posar-se en contacte amb un portaveu de Foment, tant a través de trucades a la centralita com de correu electrònic, però no va ser possible obtenir cap resposta.

L'Ajuntament de Vic, a través del gabinet de comunicació, ha confirmat que l'obra està acabada i que formava part del paquet de 24 milions d'euros que Foment va invertir en la integració del tren a la ciutat i que el ministre Álvarez Cascos va inaugurar l'abril de 2003. De fet, quan un s'hi acostava es pot comprovar: a dins, hi ha espais per a despatxos i la instal·lació elèctrica està feta. Treballadors de la zona no recorden haver-hi vist mai arribar cap tren.

La companyia Renfe, que és qui presta el servei, ha confirmat que a Vic no hi ha trànsit de mercaderies i, en aquests moments, no hi ha cap previsió de futur. Fonts de la Cambra de Comerç consultades per EL 9 NOU, han confirmat que el trànsit és inexistent. I, a curt termini, no es preveu que hi hagi canvis. Des del gabinet de comunicació del port de Barcelona, Laura Domingo explica que seria positiu poder disposar d'aquesta línia, "però el traçat és molt dolent i només

hi podrien anar trens molt curts; perquè fos viable s'hauria de fer un traçat diferent, cosa que representaria una inversió molt elevada". Ara, Adif hi està fent millores (canvi de la catenària per millorar l'electrificació, substitució de les travesses convencionals per poder les adaptar a l'ample de via europeu...), però no farà canvis en el traçat, el requisit per passar-hi trens molt llargs per a dur-hi mercaderies. Tot i això, des de França no tiren la tovallola.

Robert Claraco, expert en transport ferroviari que va proposar fer una central de mercaderies a Maillieu per dur-hi cereals des de la zona de Tolouse, assegura que la línia podria ser útil. "A la part francesa s'han reutilitzat diversos trams de tal manera que no hi ha cap problema per a les mercaderies", diu, i explica que aquesta línia hauria de ser "de socors" de la Perpinyà Narbonne. "Hem contactat amb Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya perquè hi ha un projecte per fer-hi passar trens des de Barcelona cap a Bèlgica i Anglaterra" a través de l'Eurotúnel, la infraestructura que uneix el continent amb les illes britàniques per sota el canal de la Mànega. EL 9

La liberalització del transport de mercaderies obre un nou horitzó

NOU ha preguntat per aquesta possibilitat al Departament de Política Territorial, d'on depenen els FGC, per aquesta possibilitat, però no s'ha obtingut resposta.

De totes maneres, la liberalització del transport de mercaderies, que va entrar en vigor el gener de 2005 però que ara es posa en marxa, obre un nou horitzó. Les vies continuen essent d'Adif, però legalment altres operadors diferents de Renfe poden passar-hi. Continental Rail, filial del grup ACS que presideix Florentino Pérez, ha estat la primera de l'Estat a obtenir el certificat de seguretat, requisit necessari per operar amb mercaderies. Ara falta veure si algun operador s'interessa, també, per la línia de Puigcerdà.

RESIDÈNCIA LA FONT
 A la falda del Montseny

Centre de salut i laboració de la Generalitat de Catalunya

De tracte personalitzat, sense franquícies i professionalitat amb experiència

Residència assistida i servei de curació de dia i nights de turisme i farga estada

Màxim acompanyament a les persones grans i discapacitats

Activitats diverses

Habitacions individuals i dobles amb TV, cuina i banyetina privada, aires d'aire condicionat, servei d'admissió, parking, acompanyament i parqueting.

Talles d'atenció: geriàtrica, tallers de creativitat, manualitats, musicoteràpia, cinema, tallers de dansa, dinàmiques de grup, altres.

AIGUAFREDA - C. ENAMORATS, NÚM. 1 - TEL. 93 844 10 61 - FAX 93 844 04 42
 E-mail: residencialafont@yaho.es - www.infogeriatrics.com/catal/residencialafont

HCG
 HOSPITAL GENERAL DE VIC

CANVI NÚMERO DE TELÈFON

Des del passat dia 2 de febrer de 2007 el nou número de telèfon per demanar hora de visita o per a proves diagnòstiques es és:

902 48 22 00

Horari de difusió a divendres de 8 h a 18 h.

D'altra banda, es mantenen els números:

- 93 702 77 87 per demanar visita a Salut Mental
- 93 702 77 74 per demanar hora per TAC (scannee) o Resonància Magnètica

Confem millorar aquest servei d'atenció i discaipeu les molèsties.

Annex 4

Estimació del moviment de volums de primeres matèries per a pinsos referents als ports de Tarragona i de Barcelona. Any 2009



ESTIMACIÓ DEL MOVIMENT DE VOLUMS DE PRIMERES MATÈRIES PER A PINSOS A CATALUNYA

Catalunya produeix 7,5 milions de tones anuals de pinsos, amb un gran dèficit en primeres matèries que fonamentalment importa de països tercers a través del Port de Tarragona i, en menor grau, pel port de Barcelona. Una última part del proveïment procedeix de França i finalment de consum domèstic local.

Volum de productes que el Port de Tarragona importa per a ser destinats a pinso	
Blat de moro	132.107
Altres cereals	542.690
Girasol	39.561
Turtó i farina de soja	719.905
Blat	1.958.849
Altres turtós i farines	525.839
Totals	3.918.951

(Dades del Port de Tarragona, 2009 - en tones)

Així, doncs, pràcticament 4 milions de tones de productes a lloure agroalimentaris destinats a l'alimentació animal són introduïts a Catalunya a través de Port de Tarragona i, en la seva majoria, distribuïts a les fàbriques de pinso a través del transport terrestre.

A Catalunya el 60 % del pinso produït és per a l'espècie porcina i el 22 % per a l'avicultura (podem considerar que del total de la importació, es destinen 2.350.000 tones de productes a l'alimentació del porcí, i 800.000 a l'avicultura).

Pel que fa al cens porcí, la comarca d'Osona és un dels principals eixos de producció porcina catalana, amb un 25% del cens (dades DAR censos porcins), seguit de Girona amb un 14%.

Segons aquest criteri, cal considerar que aproximadament el 25 % del volum de mercaderies introduït al Port de Tarragona, pot ser destinat a l'alimentació de la cabana ramadera porcina de la comarca d'Osona, i un altre 14 % a la de Girona.

Per tant, podem estimar que aproximadament 600.000 tones de productes d'importació a lloure destinats a l'alimentació animal poden ser destinats a l'alimentació de la cabana ramadera porcina d'Osona, i unes 300.000 tones més a la cabana ramadera porcina de Girona, volum que se subministra a través de transport terrestre.

Aquesta estimació té en compte només la cabana ramadera porcina per ser majoritària, per bé que es podria fer el càlcul per a l'avicultura, vacú, i altres espècies ramaderes produïdes a la comarca, el que incrementaria el moviment dels volums estimats d'utilització de productes d'importació.

A raó de 25 tones per camió i un recorregut mitjà de 300 quilòmetres (anada i tornada del Port de Tarragona) podríem estimar un total d'uns 20 milions de quilòmetres recorreguts només en el transport de primeres matèries per a porcí procedents de la importació per port de Tarragona.

Quantitats al Port de Barcelona		Taula 3
Fava de soja	1.366.458	
Cereals i farines	597.983	
Pinso i farratge	113.012	
Totals	2.077.453	

(Dades del Port de Barcelona, 2009 - en tones)

Fent el mateix càlcul, al porcí es destina el 60 % de la producció de pinsos i Osona té el 25% del cens porcí, podem estimar doncs que 311.617t del port de Barcelona s'han pogut moure fins a Osona i 186.970t ca a Girona, només per l'alimentació del porcí que és el majoritari.

Finalment podríem fer una estimació de quilòmetres recorreguts, a raó d'unes 25 tones per camió i una distància mitjana de 200 km (anada i tornada), surten uns 4 milions de quilòmetres només en el transport d'aquestes mercaderies destinades al porcí des del Port de Barcelona.

ASFAC – Barcelona, 4 d'abril de 2011.

Annex 4 bis

Comprovació dels volums anuals a partir de dades com el cens del dar, idescat i els kg. de consum diari

Taula 4

Porcí	caps bestiar	kg consum diari	kg total anual
Garrins	383.314	0,75	104.932.208
Porcs 20 a 49	175.876	1,6	102.711.584
Porcs engr. 50 a 79	166.286	2,25	136.562.378
Porcs engr. 80 a 109	100.660	2,75	101.037.475
Porcs engr. + 109 kgrs. 837.219	734	3,125	
Mascles reproductors	1.358	4	1.982.680
Llavors no cobertes	6.299	3	6.897.405
Llavors cobertes	7.577	2,6	7.190.573
Truges cobertes	70.794	2,6	67.183.506
Truges criant	26.727	7	68.287.485
	939.625		597.622.512

Font: Estadística i informació Agrària
Gabinet tècnic del DAR

Taula 5

Altres espècies

	caps bestiar	kg consum diari	kg total anual
Vaques de llet	17.529	10	63.980.850
Vaques de carn	8.782	1	3.205.430
Mascles	905	5	1.651.625
Braves	5.225	6	11.442.750
Vedells de 12 a 24 m.	10.161	8	29.670.120
Vedells de - 12 m.	47.422	5	86.545.150
Ovelles	44.819	1	16.358.935
Borregues reposició	5.697	1	2.079.405
Altres ovins	6.875	1	2.509.375
Cabres mares	2.974	1	1.085.510
Reposició	200	1	73.000
Altres cabrums	377	1	137.605
Gallines	35.529	0,12	1.556.170
Polles per pondre	1.186	0,1	43.289
Pollastres i galls	399.908	0,05	7.298.321
Galls indi,pintades,oques	6.518	0,05	118.954
Estruços	337	1,75	215.259
Altres avirams	6.558	0,03	71.810
Cavalls	813	7	2.077.215
Mules	14	7	35.770
Ases	46	4	67.160
Conilles mares	30.979	0,15	1.696.100
Conills engreix escorxad.	743.496	0,05	13.568.802
	1.376.350		245.488.605

Font: idescat, Banc d'estadístiques
Enquesta any 1999 (última publicada)

Resum de les dades

- Referent a l'estimació del moviment de volums de primeres matèries per a pinsos dels Ports de Tarragona i Barcelona:

ESTIMACIÓ PORTS= 900.000 tones/any

- A partir de les dades del DAR i IDESCAT de consum diari

Taula 6

	t/any
Consum porcí Osona	600.000
Consum altres Osona	245.000
Consum porcí Ripollès Garrotxa	3.000
Consum porcí veïnes 5%	30.000
Consum altres veïnes prop $245 / 600 = 41,6$	14.000
Total	892.000

Consum collita local= 40.000 tones/any, equivalent al consum farineres
Consum granges integrades fora d'Osona i altres contrades dels càlculs anteriors, equivalent al consum d'altres procedències (França, resta d'Espanya).

Annex 5

Llistat d'empreses fabricants de pinsos d'Osona

Empresa

INDUSTRIAL AGROPECUARIA OSONA S.L.
AGRICOLA Y GANADERA PIBAR S.A.
RECOLLIDA I RECICLATGE S.L.
TAV VETERINARIA S.L.
ONZE 76 S.A.T.
N. 524 TERPIN N. 83 CAT S.A.T.
PERE VILA CARBONELL S.L.
SUBIRANAS OLIVERAS S.A.
PINSOS EL VILA S.L.
PIENSOS CASADESUS S.A.
SERVERAM S.L.
SERVI FEED NORD S.L.
AGRARIA DE TORELLO S. C. C. LTDA
AGRARIA PLANA DE VIC I SECCIO DE CREDIT S.C.C.L.
PIENSOS COMPUESTOS VICTORIA S.A.
GENERAL PECUARIA S.A.
JUAN ISERN CROUS
MAS TORRENEGRA S.L.
PINSOS SANT ANTONI S.A.
TONA ESPORC S.A.
NURI I ESPADALER S.L.
PROMIC S.A.

Llistat empreses fabricants de pinsos de les comarques del Ripollès i Garrotxa

Ripollès:

PINSOS NUTRIBO S.A.
AGROPECUARIA DE VALLFOGONA DEL RIPOLLES SCCL

Garrotxa:

COOPERATIVA DEL CAMP D'OLOT SCCL
AGROCOS, CEREALS I PINSOS S.L.

Nota 1: Manquen les empreses farineres que es quantificaran una vegada recollida la informació.

Nota 2: Contemplem aquesta extensió al Ripollès via ferroviària i a la Garrotxa per carretera pel coll de Bracons, donat que aquesta comarca queda situada a 20 minuts de Torelló.

Annex 6

Primeres gestions i problemàtica

(Font: empresa del sector, amb un gran consum anual)

Comentaris de RENFE respecte al tema trens mercaderies línia VIC, recollits inicialment per una empresa de la comarca d'Osona:

- Tenen cubes TT5 i TT8. Capacitat 56t, amb tara 80t.
- Opcions actuals segons disponibilitat de mitjans en el moment de la sol·licitud:
 - Tracció Eléctrica (la diesel es més cara)
 - 8 vagons 1 màquina (estàndard)
 - 11 vagons 1 màquina més potent
 - 14 vagons 2 màquines (estàndard)

*Suposant que hi hagi el desdoblament de via, via doble, segons inversions ens els pròxims dos anys, de Montcada a Vic, podrien arribar a 16 vagons. La problemàtica actual la tenen al Figaró i Garriga. En la millora no haurien de creuar trens a les estacions. Actualment el límit es troba en 14 vagons.

- Possibilitat de descarregar a Vic i traslladar-ho amb camió fins a la fàbrica.

Comentaris de l'empresa:

- La clau també està en què es puguin fer llocs per la descàrrega del cereal o altres contenidors. Vic podria ser un punt pels contenidors.... En el cas de Balenyà s'hauria de poder allargar la via morta que ja hi ha actualment i que no permet més de 8 vagons (administracions locals + Adif).
- Segons els càlculs de transport, perquè sigui rentable de pujar mercaderies des del Port de BCN o de Tarragona amb tren enlloc de camió per carretera el nº de vagons mínims hauria de ser de 16 (x56 t/vagó). Per tant, o es poden pujar aquest mínim de vagons per la via i es poden descarregar o l'altre és baixar el preu del transport (permetre que més operadors puguin fer-ho i així crear més competència?).
- Desconeixem el funcionament que podria tenir l'estació de mercaderies de VIC. Caldria parlar amb Ajuntament i veure amb quin estat es troba.
- Per posar un exemple, hi ha qui porta diàriament, 16 camions origen Port Barcelona i 12 camions origen Port Tarragona amb cereal. Camions que puguen plens i baixen buits.

Dades addicionals sobre preus recollides per l'empresa - COMPARATIVA TRANSPORT AMB TREN O CAMIÓ

Taula 7

Ruta: Port de Tarragona-Balenyà

Vehicle	Núm. vagons	Capacitat	Cap. Total (t)	Preu total (€) vagó	€/t	+2,5 €/t Cost Operacions Balenyà Tona (2)
Tren	8	56	448	481,51	8,5984	11,0984
	11	56	616	382,00	6,8214	9,3214
	16	56	896	298,26	5,3261	7,8261
Camió a Tona	1	27	27	256,50	9,5000	

Taula 8

Ruta: Port de Barcelona-Balenyà

Vehicle	Núm. vagons	Capacitat	Cap. Total (t)	Preu total (€) vagó	€/t	+2,5 €/t Cost Operacions Balenyà Tona (2)
Tren	8	56	448	366,45	6,5438	9,0438
	16	56	896	233,79	4,1748	6,6748
Camió a Tona	1	27	27	159,30	5,9000	

Consideracions addicionals de l'empresa:

1. El preu dels vagons es refereixen, aproximadament, als inicis de 2010. Tot i no conèixer els preus del 2011, si que podem dir que el transport per carretera origen Tarragona 2011 seria a 10,5 i l'origen Barcelona 6,5 (aprox.).
2. Perquè al preu del tren hi sumem 2,5€? Doncs perquè en el cas del camió arriba directament a Tona (fàbrica) i en el cas del Tren no. S'ha de descarregar el tren, entrar el producte a la sitja, després tornar-la ho a carregar i portar-la ho a Tona. Si el tren arribés a la porta de la fàbrica això no s'hauria de fer però la situació és aquesta (i com tota la resta de fabricants de pinso).
3. La situació comença a ser favorable a partir de 11 vagons. Aquest és el límit d'1 sola màquina, per tant, si es vol més ja es parla de 16 (dues màquines) (aquesta informació és la que se'ns ha donat)
4. En el cas d'ESPORC, la via morta de les sitges de Balenyà, només disposa d'espai per 8 vagons. Per tant, seria necessari permís per a poder ampliar-la.
5. Com ja es va dir, és més interessant en el cas dels trens amb origen Tarragona.
6. És necessari tenir preus actualitzats per l'any 2011.
7. Atenció també a l'hora de mirar preus; no ocupa el mateix volum 1t d'ordi que 1t de blat de moro. S'ha de mirar la relació pes/volum.

VIABILITAT TÈCNICA I ECONÒMICA
DEL TRANSPORT FERROVIARI DE CEREALS
ENTRE ELS PORTS DE BARCELONA
I TARRAGONA I LA COMARCA D'OSONA
INFORME PRELIMINAR



L'estudi focalitza, en primer estadi, la possibilitat de tornar a pujar mercaderies del tipus cereals a Osona, donat el consum dels mateixos recolzat per l'estudi que precedeix a aquest (l'any 2003 va ser el darrer de la pujada de mercaderies per serveis ferroviaris a Osona, amb 8.253 tones de cereals a l'estació de Balenyà-Tona i Seva, tanmateix a Manlleu es varen transportar 22.668 tones de Pedres i terres. Tot segons l'Informe Territorial de la Comarca d'Osona 2004 del gabinet d'Infraestructures).

Aquesta serà la primera part, (Part A) de l'estudi. Si aquest tràfic es demostra rendible i fiable una vegada establert serà quan, si la demanda ho exigeix, es pot pensar en un segon estadi (Part B) per obrir el tràfic a altres sectors fabrils d'Osona, que certament no poden palesar la regularitat i volums de moviments, com és el dels cereals.

Es pot dir que en la Part A, el tràfic de cereals, crea la necessitat de retornar a aquests tipus de transport, mentre que en la part B, serà l'existència d'aquesta possibilitat, la que pot crear que es torni a emprar.

A. Estudi sobre el Tràfic de Cereals a Osona

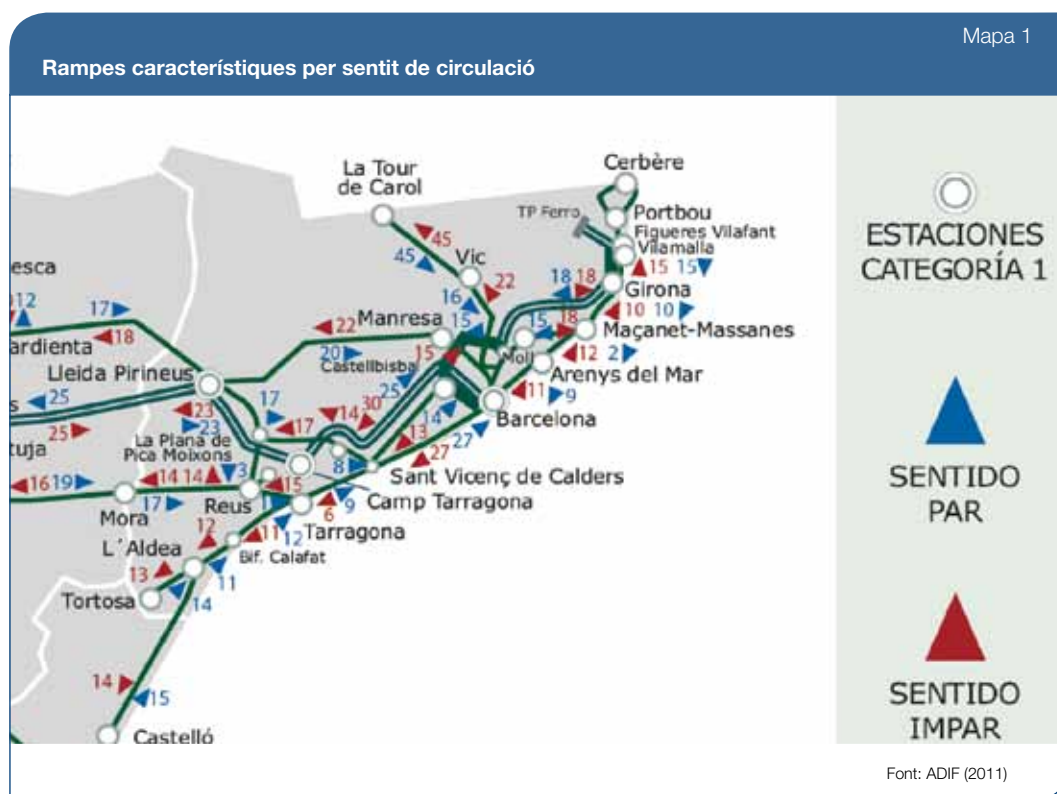
1. Viabilitat tècnica

Tal com recull la Declaració sobre la Xarxa 2011 d'ADIF, la línia Montcada – Vic presenta una rampa característica de 22 mil·lèsimes en sentit Vic i, d'acord amb els condicionants d'exploatació de la línia, admet una longitud màxima bàsica de 180 m i una longitud màxima especial de 250 m per als trens de mercaderies.

A més, el corredor admet una càrrega màxima per eix de 22,5 tones, que és el màxim admès a les línies d'ADIF i que acredita la resistència estructural de les obres de fàbrica actualment en servei (ponts i viaductes).

Així doncs, **la configuració de la infraestructura ferroviària existent és compatible amb la circulació de trens de mercaderies de fins a 250 metres de longitud, sense necessitat de realitzar cap inversió, a excepció de les terminals.**

Per tal de circular amb la longitud màxima especial un tren regular, cal sol·licitar autorització expressa a la Direcció de Planificació i Gestió de Xarxa i Innovació de l'ADIF, atès que suposa un condicionant d'exploatació afegit que limita la capacitat de la línia.



Longitud màxima dels trens de mercaderies



Font: ADIF (2011)

2. Viabilitat econòmica

2.1. Consideracions generals

Com a orientació general, una empresa ferroviària es planteja l'establiment d'una freqüència de servei d'**1 tren/setmana** per a relacions punt a punt que suposin una càrrega de **30.000 tones/any** (o algun múltiple superior), repartida homogèniament en el temps. Per sota d'aquest llindar mínim, es considera que el ferrocarril no és competitiu comercialment.

En el cas concret dels sòlids a lloure, com és el cas dels cereals, s'operen per **tren complet** i amb **tràfic regular**. Els tràfics comercials existents a Espanya donen resposta a les necessitats d'abastament d'empreses farineres i de plantes de biocombustible. Per defecte, se suposa que el retorn dels trens es realitza en buit, tal com passa amb el transport per carretera en l'actualitat.

Un factor fonamental per a la competitivitat del transport ferroviari de mercaderies respecte del transport per carretera és la distància de transport i la necessitat (o no) de trencament de càrrega a l'inici o al final de la cadena logística. Així, per la seva estructura de costos, el ferrocarril és més competitiu en preu per a distàncies llargues que per a distàncies curtes. De la mateixa manera, el fet d'evitar alguna etapa de transport per carretera en origen o en destinació de la càrrega aporta competitivitat al ferrocarril.

Sintèticament, en aquest informe s'analitzen les etapes Barcelona – Vic – Barcelona i Tarragona – Vic – Tarragona. En ambdós casos es tracta de distàncies curtes. Per simplificar els càlculs però sense pèrdua de generalitat, s'ha arrodonit a l'alça la longitud de les etapes i s'ha considerat 100 km de distància entre Barcelona i Vic i 200 km entre Tarragona i Vic.

Assumint que l'origen està als ports, es pot pensar en evitar el transport per carretera en origen. Però està per veure que sigui possible evitar-lo en destinació. Caldria analitzar de forma detallada les possibilitats de disposar d'apartadors ferroviaris a punts on es concentrin volums d'un mateix tipus de mercaderia iguals o superiors a les 30.000 tones/any de referència.

En definitiva, **se suposa que als ports d'origen la càrrega es transvasa directament del vaixell al ferrocarril, mentre que en destinació es produeix una etapa de transport per carretera entre la terminal ferroviària de mercaderies i els centres de producció.**

Pel que fa a la demanda, les empreses fabricants de pinsos estimen en 900.000 tones anuals el tràfic de productes d'importació a lloure destinats a l'alimentació de la cabana porcina d'Osona, que és una xifra 30 vegades superior al llindar mínim considerat per a l'establiment d'una freqüència setmanal (30.000 tones/any).

En aquest sentit, una anàlisi més exhaustiva del mercat hauria de permetre identificar quines empreses individuals o agrupacions d'empreses (si és que es pot pensar en crear una agrupació d'interès econòmic o una «central de compres» de cereals per fabricar pinso) gestionen directament tràfics homogenis iguals o superiors de 30.000 tones/any a les relacions Barcelona – Vic – Barcelona o Tarragona – Vic – Tarragona.

A més, caldria valorar si en tots els casos resulta més avantatjós operar des d'una terminal ferroviària compartida o si per alguna empresa productora pot tenir sentit disposar d'una terminal pròpia.

2.2. Estudi de cas: transport de cereals entre els ports de Barcelona i Tarragona i la comarca d'Osona

A continuació, a partir de les dades facilitades per les pròpies empreses carregadores, es detalla una comparació del preu de comercialització del transport de cereals en termes homogenis entre la carretera i el ferrocarril. Aquesta anàlisi s'ha efectuat sense incloure els potencials efectes favorables pel transport ferroviari que, de cara al futur, podrien suposar l'augment del cost del combustible i les economies d'escala associades al progressiu increment de les freqüències setmanals del servei ferroviari.

Transport per carretera:

Barcelona – Vic – Barcelona → 6,0 €/t
Tarragona – Vic – Tarragona → 10,0 €/t

Transport per ferrocarril:

Composició tipus: 14 vagons TT5, que ofereixen una capacitat de càrrega útil de fins a 784 tones amb una longitud inferior als 200 metres (sense comptar locomotores).

Barcelona – Vic – Barcelona ≈ 3.500 €/tren a 4,5 €/t
Tarragona – Vic – Tarragona ≈ 4.400 €/tren a 5,6 €/t

Preu d'operació a la terminal ferroviària de descàrrega (ADIF) ≈ 1€/t
Preu de transport per carretera fins la destinació final (≤ 25 km) → 2 €/t

Taula 9

Síntesi de resultats			
	Carretera	Ferrocarril	Valoració
BCN-VIC	6,0 €/t	7,5 €/t	La carretera és més competitiva en preu que el ferrocarril per a la relació Barcelona-Vic
TGN-VIC	10,0 €/t	8,6 €/t	El ferrocarril pot ser competitiu en preu amb la carretera per a la relació Tarragona-Vic

3. Anàlisi d'alternatives de càrrega i descàrrega

3.1. Possibilitats existents de càrrega directa vaixell – ferrocarril en origen

Tant el port de Barcelona com el de Tarragona disposen de terminals dedicades i instal·lacions especialitzades en servei per a sòlids a lloure, dotades d'accessibilitat viària i ferroviària, fet que permet la seva distribució multimodal.

a) Port de Barcelona

Al moll Contradic del port de Barcelona, la companyia Ergransa (amb el codi 13 a la figura) explota en règim de concessió tres edificis de sitges verticals amb una capacitat de 145.000 tones, un magatzem horitzontal de 30.000 tones i un carregador de vagons i camions. Amb els seus mitjans propis i la terminal adjacent a les seves sitges, ofereix un rendiment diari aproximat de càrrega o descàrrega del ferrocarril de 2.500 tones.



b) Port de Tarragona



L'empresa Sitasa disposa d'una capacitat total d'emmagatzematge dins el port de Tarragona de 400.000 tones (distribuïda entre els molls d'Aragó, de Castella Oest i de Reus), de les quals 230.000 són en sitges verticals, 140.000 en magatzems mecanitzats i 30.000 en d'altres magatzems horitzontals. En les seves dues instal·lacions de descàrrega contínua dels molls d'Aragó i de Castella, dotades d'accessos ferroviaris en servei, Sitasa assoleix rendiments diaris de fins a 15.000 tones.

Com es pot capir fins aquí i pel que seguirà, el tràfic de cereals a Osona torna a ser rendible, sobretot el d'origen Port de Tarragona, estant ja en una fase on l'equilibri de preus del transport per carretera-ferrocarril, ja es comença a decantar a favor d'aquest darrer, amb la més que possible previsió de que en el futur aquest decalatge encara augmenti més a favor del ferrocarril.

Ara segueix una segona part del estudi on s'analitzen les diferents possibilitats de terminals de mercaderies, algunes ja enllestides, altres en projecte i d'altres precisant petites reformes, i en aquesta segona part ja es pot introduir el caràcter generalista per a tot tipus de mercaderies, fent però esment especial al fet de que pel que ens ocupa de constatar, si és possible el tràfic de cereals, ja hi han dues terminals molt enllestides, la a) de Balenyà-Tona-Seva, i la b) de Vic- Sot dels Pradals, que serien les que amb un petit dispendi estarien operatives de forma immediata pel tràfic de cereals.

(Per això respectem el numeral 3.2. de l'informe per guardar la seva continuïtat, fet aquest esment)

B. Tràfic de Mercaderies en General a Osona. Terminals

3.2. Possibles ubicacions d'una terminal ferroviària de mercaderies en destinació

Actualment, ADIF no disposa de cap instal·lació logística ni tècnica al servei del transport ferroviari de mercaderies en actiu a la comarca d'Osona, ni en règim de gestió directa ni d'auto prestació. En conseqüència, **cal preveure, com a mínim, el condicionament d'una terminal ferroviària de mercaderies a Osona**, des de la qual puguin operar totes les empreses interessades i potencialment oberta a tot tipus de tràfics (no només agroalimentaris).

Com a ordre de magnitud de la inversió requerida per a una terminal de nova planta, es pot considerar un màxim de 12 milions d'euros, que és el pressupost d'execució previst per a la construcció d'un nou apartador particular de dues vies per al transport de pedra calcària per a una planta química a Cantàbria, i que ha estat autoritzat el passat mes d'abril. Amb aquest pressupost, es preveu disposar d'una via destinada a operacions de recepció i expedició i d'una altra per càrrega i descàrrega, maniobres i tasques de classificació i descomposició.

En primera opció, s'han identificat quatre possibles ubicacions per a una nova terminal ferroviària de mercaderies en general a Osona, que es detallen a continuació.

Indicant, com hem dit abans, que les dues primeres, Balenyà i Vic, estan quasi enllestides pel que fa a la recepció de cereals, es a dir que en molt poca inversió es poden endegar.

Tanmateix s'observarà que pel que pertoca a l'estació de Balenyà, aquesta només pot ser rendible pel tràfic de cereals, mentre que la de Vic, ja pot ser ambivalent, cereals i mercaderies en general. Les altres dues, Gurb i Manlleu-Torelló, ja resten més llunyanes en el temps i serà, tal com hem dit, la necessitat de les empreses osonenques i de la garrotxa i el Ripollès, la que les pot fer assumibles més endavant.

a) Balenyà – Tona – Seva

Actualment, adjacent a l'estació de Balenyà – Tona – Seva existeix una via d'apartat de reduïdes dimensions i d'ús ocasional com a apartador de mercaderies. A priori, el seu condicionament seria compatible amb el planejament urbanístic vigent.



b) Vic

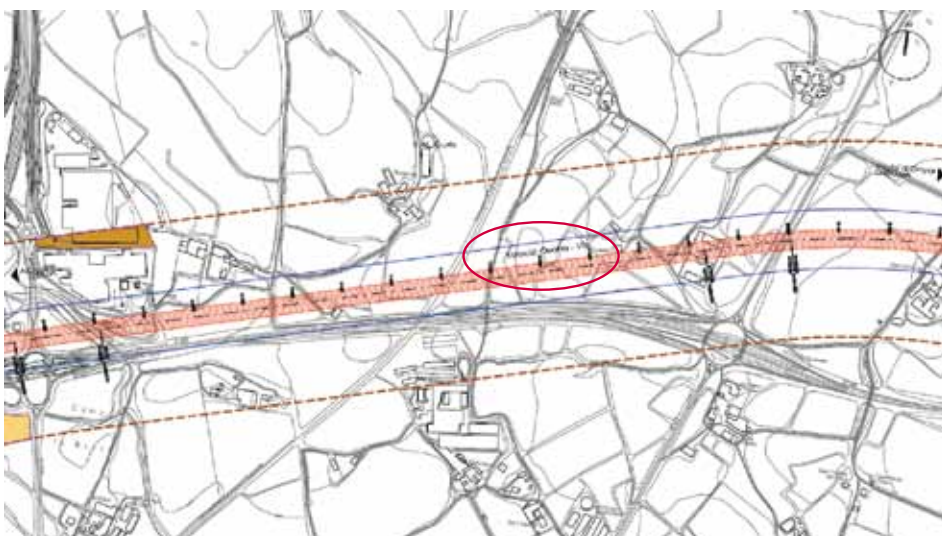
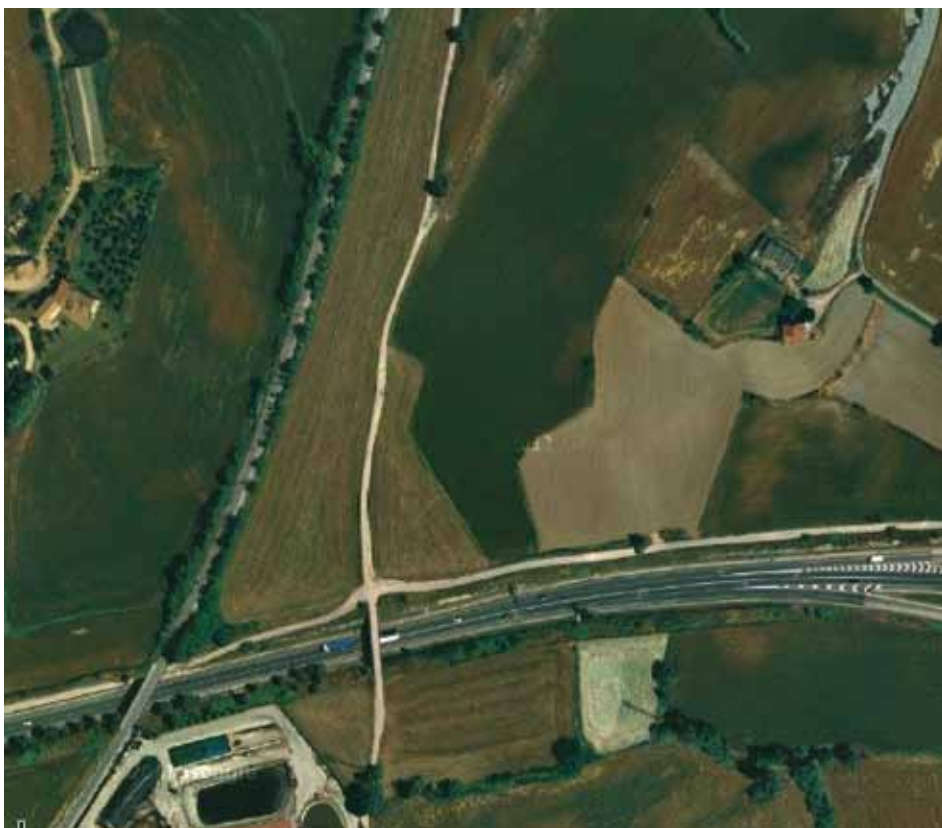
Just al nord de l'estació de passatgers de Vic, al polígon del Sot dels Pradals, s'ubica un espai destinat als serveis de manteniment d'ADIF. Amb una inversió moderada (fins i tot inferior als 12 milions d'euros de referència), els usos d'aquest espai es podrien ampliar per acollir un apartador ferroviari per a mercaderies, així com les corresponents operacions de càrrega i descàrrega. A priori, el seu condicionament seria compatible amb el planejament urbanístic vigent.



c) Gurb

Tot i tractar-se d'una previsió a molt llarg termini, l'any 2010 es va aprovar definitivament el Pla director urbanístic per a la concreció i delimitació de la reserva de sòl per a l'establiment de l'Eix Transversal Ferroviari. Al seu pas per Osona, aquest Pla preveu una nova estació ferroviària, situada en paral·lel a l'Eix Transversal Viari (C-25) i de clara vocació intermodal.

Per tant, es podria plantejar l'habilitació en aquest punt d'una terminal provisional, que fos compatible amb els desenvolupaments futurs previstos pel planejament territorial i urbanístic vigent.



d) Manlleu - Torelló

Per analogia amb la proposta d'emplaçament d'una nova estació de ferrocarril per a viatgers a l'extrem sud-est de Torelló (al polígon Mas les Vinyes), que pogués donar servei a la Garrotxa, també es podria plantejar una reserva urbanística per a una nova estació ferroviària de mercaderies a cavall dels termes municipals de Manlleu i Torelló, aprofitant el tram de via en recta existent en paral·lel a les carreteres BV-5224 i C-37 (molt a prop de l'enllaç de Manlleu nord). Donat el fet de que la projectada estació de Torelló del Polígon Mas Les Vinyes, exclusiva per passatgers, no té capacitat física per encabir mercaderies.

Aquesta ubicació, que no està contemplada pel planejament vigent, satisfaria a llarg termini la demanda potencial de transport ferroviari de mercaderies del nord d'Osona, de la Garrotxa i del Ripollès.



4. Conclusions preliminars. Tràfic de cereals.

La configuració de la infraestructura ferroviària existent a **la línia Montcada – Vic és compatible amb la circulació de trens de mercaderies de fins a 250 metres de longitud, sense necessitat de realitzar cap nova inversió, a excepció de les terminals.**

Tenint present que tant el port de Barcelona com el de Tarragona disposen de terminals especialitzades amb accessibilitat ferroviària, es considera que en origen la càrrega es transvasa directament del vaixell al ferrocarril, mentre que en destinació es produeix una etapa de transport per carretera entre la terminal ferroviària de mercaderies i els centres de producció.

En primera instància **caldrà preveure el condicionament d'alguna de les instal·lacions ferroviàries existents a Osona per tal d'habilitar-la com a terminal de mercaderies.** Una actuació d'aquestes característiques podria dur-se a terme **en un termini de temps molt curt i amb una inversió mínima per part de les administracions públiques.**

Amb l'estructura actual de preus del transport i sense considerar els potencials efectes favorables pel transport ferroviari que, de cara al futur, podrien suposar l'augment del cost del combustible i les economies d'escala associades al progressiu increment de freqüències setmanals del servei, **el ferrocarril podria ser competitiu en preu amb la carretera per a la relació Tarragona – Vic.**

En aquest escenari, l'acció més potent per a l'impuls del transport ferroviari de cereals a Osona seria la implementació d'un **projecte pilot per a la relació Tarragona – Vic, que requereix la implicació activa de 3 actors clau:**

- **Una empresa individual o agrupació d'empreses que gestioni alguna relació punt a punt (de terminal a terminal) amb un tràfic mínim de 30.000 tones/any.**
- **Un operador ferroviari (públic o privat), com a soci estratègic en el desenvolupament del pla de negoci i amb interès per operar la cadena completa, incloses les operacions a les terminals d'origen i destinació.**
- **Un gestor públic d'infraestructures ferroviàries que assumeixi la tramitació i la inversió per al condicionament d'una terminal ferroviària de mercaderies a Osona** (si bé la gestió posterior pot ser tan pública com privada). Per defecte, el candidat natural hauria de ser l'ADIF, tot i que existeixen altres possibilitats.

De forma complementària, **l'establiment d'incentius o ajuts econòmics per part de les administracions públiques a una iniciativa de rendibilitat social positiva (per la reducció de congestió i sinistralitat viàries i d'emissions de gasos contaminants) contribuiria decisivament a assolir la viabilitat econòmica global del projecte.**

Síntesi

1. El transport ferroviari de cereals **des del port de Tarragona és competitiu en preu** respecte del transport per carretera, a més d'oferir altres avantatges com la reducció de la congestió i la sinistralitat viàries, la reducció d'emissions de gasos contaminants i la diversificació de les fonts d'aprovisionament.
2. A Osona existeixen empreses i agrupacions d'empreses que gestionen directament **tràfics homogenis superiors a les 30.000 tones/any**, que és el llindar per a l'establiment d'una **frequència mínima de servei d'1 tren/setmana**.
3. Cal **impulsar el condicionament d'alguna terminal ferroviària de mercaderies** a Osona, com podria ser la de Balenyà – Tona – Seva (d'ús exclusiu per a cereals) o la de Vic (on es podrien compatibilitzar els cereals i la mercaderia general).
4. L'estació de **Balenyà – Tona - Seva** està pràcticament preparada a falta d'arranjar l'accés dels camions que han de fer el transport llançadora a les fàbriques, i a falta del sistema de descàrrega, que podria ser una mecanització tipus vis sense fi, prèvia a una actuació més consistent tipus piqueta.

L'estació de **Vic** del Sot dels Pradals, inactiva, ja està enllestida, també a falta dels complements anteriors per la descàrrega dels cereals.

Es pot fer una **prova pilot** per comprovar fefaentment la fiabilitat del projecte a Balenyà o a Vic, prèvia inspecció del sistema de descàrrega provisional, allà on funcioni.

4. S'ha d'apostar per començar per pujar cereals (tràfic regular) i a la vista de la fiabilitat abans indicada (més que rendibilitat, ja palesada) de l'operador (RENFE o altres), i dels requeriments, continuar per d'altres tipus de mercaderia general. (estació de Vic, i en el futur si hi ha demanda, la de Torelló-Manlleu per acostar més a la Garrotxa i el Ripollès el servei).
5. Les **inversions** en les primeres Fases son minses en relació al servei que comporten (a més dels intangibles indicats en 1).
6. Quadres de planificació possible, amb els preus estimats a falta de concretar en els projectes definitius:

A. TRÀFIC DE CEREALS

B. TRÀFIC DE RESTA DE MERCADERIES

Taula 10

Acció	1a fase	2a fase	3a fase
A1 - Cereals a Balenyà – Tona - Seva	test 2011	consolidar 2012	
A2 - Cereals a Vic. Sot dels Pradals	test 2011 *	consolidar 2012	
B1 - Mercaderies a Vic		arranjar 2012	
B2 - Mercaderies a Torelló-Manlleu o Gurb, o ambdues.			2015-2020 conjuntament amb el desdoblament via

*Test a una de les dues estacions, sembla més probable per estar més a punt, fer-ho a Vic

Estimació de preus actuacions (a falta d'esbrinar competències, propietats solars afectats... i a falta de precisar en el projecte definitiu):

Taula 11

Acció	1a fase	2a fase	3a fase
A1 - Cereals a Balenyà – Tona - Seva, vies ja dispostes	adaptar entrada camions, descàrrega vis sense fi 300.000 €	descàrrega piquera 3,5 M€	
A2 - Cereals a Vic, Estació ADIF Sot dels Pradals, ara inactiva.	preparar descàrrega vis sense fi 150.000 €	descàrrega piquera 3,5 M€	
B1 - Mercaderies a Vic. Sot dels Pradals		arranjar 200.000€	
B2 - Mercaderies a Torelló-Manlleu Gurb			12-20 M€
Estimacions costos	450.000 €	7.200.000	12-20 M€

Per tant pel que pertoca al

Taula 12

Transport de cereals a Osona		
Estimacions inversió 1a i 2a Fase	2011-2012	7.650.000 €

Amb una primera inversió de menys de 0,5 M€ es podrien fer les adaptacions a Balenyà i Vic pel tràfic de cereals (*si aquest palesa la seva utilitat en la prova test*), i amb una segona d'uns 7 M€ (*tot pendent dels estudis definitius*), es podria fer l'arranjament per unes descàrregues més adients a les dues estacions.*

Nogensmenys s'hauria per part de les administracions implicades, intentar assegurar la fiabilitat en la regularitat del servei contractat dels operadors (RENFE, FGC etc.).

Juliol 2011

* El recursos públics que es puguin assolir per aquestes actuacions (i que normalment no cobriran tota la inversió), s'han de poder repartir en funció de criteris com el volum de consum transportat, etc.

Accions a seguir

A la vista de la viabilitat estructural i econòmica de l'actuació, es creu que s'ha de seguir aquesta línia amb accions com:

1. D'antuvi fer una prova de viabilitat operativa real. Pujar un tren de mercaderies amb cereals (a l'estació d'Hostalets de Balenyà), practicar la descàrrega amb una operativa que hauria de ser provisional: cinta motoritzada amb elevador amb vis-sens-fi per abocar en els camions que l'han de transportar a destí (fàbriques). Gràcies a la col·laboració d'un membre del Consell de la Delegació a Osona de la Cambra, del propi sector agroalimentari, això es pot arribar a fer abans de finalitzar aquest any 2011.



Fotografies facilitades per RENFE

2. Una vegada copsada i testada la seva realitat, l'operativa final comportaria l'estudi i realització de descàrregues fixes (es mou el comboi i no la cinta que descarrega), tipus piqueres en les estacions d'Hostalets i d'ADIF-Vic; sitges per als cereals; allargament de les vies d'aparcament de combois per passar d'un tipus de descàrrega a l'altre; projectes; estudi econòmic; cerca d'ajuts-finançament, etc., al mateix temps que es cerquen ja les complicitats de tots els actors implicats, sobretot les empreses consumidores de cereals i operadors del transport (RENFE, FGC, COMSA, etc.).
3. Si tot això reïx, una vegada retorna el transport de mercaderies a Osona i s'apropa a La Garrotxa i El Ripollès, s'ha de seguir amb estudis, indagacions, sobre la possibilitat de transportar altres mercaderies, malgrat poques d'elles poden tenir la regularitat en el consum-transport obligat dels cereals per alimentació. En aquest sentit ja s'ha començat a esbrinar mitjançant INNOVACC (Associació Catalana d'Innovació del sector carni porcí), les possibilitats de transport fins els ports de contenidors frigorífics amb els productes acabats, ja que el fet palès és que el gran volum de producció d'aquestes contrades, no es destina al autoconsum del propi territori, ans es desborda fora terme.



Delegació Osona

Historiador Ramon d'Abadal i de Vinyals, 5

Edifici El Sucre - 08500 Vic

vic@cambrabcn.org



Cambra de Comerç de Barcelona

DELEGACIÓ OSONA

www.cambrabcn.org