

el MERCANTIL

Pido Perdón

Artículo de Enric Ticó, Presidente de FETEIA-OLTRA

Ante la duda, pido perdón. Pero reivindico el derecho a equivocarme. Los que callan (y estos días hay mucha gente callada), no se equivocan nunca, pero dimiten de sus responsabilidades...



ENRIC TICÓ

No siempre nos equivocamos, por suerte... pero a menudo lo hacemos. Estos días ordenaba artículos, charlas y conferencias que he tenido el honor (y a menudo la osadía) de escribir o impartir. Leía, por ejemplo, que en el año 1997 un artículo mío hacía referencia al futuro de la logística. Al leerlo, pensé: ¡caramba, qué visión más estratégica! La verdad es que casi todo lo que decía se ha cumplido, e incluso hacía unas reflexiones sobre la dependencia de mercados únicos y sus peligros, que el tiempo veo que me ha dado la razón.

Hasta aquí, la felicidad y el refuerzo de la autoestima. De repente, aparecieron unos 'slides', en los cuales un tal Enric Ticó afirmaba, en el marco de un máster que impartía en esos momentos, que el ferrocarril solamente era competitivo para distancias de transporte superiores a los 500 kilómetros. Por debajo de estas distancias, no tenía opciones. Pido perdón a mis alumnos, y solo me consuela que, teniendo en cuenta que perpetré esta opinión en 2004, el plazo que tenían mis alumnos para reclamar la devolución del importe de la matrícula del susodicho máster ya ha prescrito. Quedará, eso sí, mi más sincero pesar por haberles engañado.

Reconozco mi error, el ferrocarril de mercancías también es competitivo en distancias menores de 500 kilómetros

De hecho, unos años más tarde, cuando asumí la presidencia de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), empecé a darme cuenta de que mis afirmaciones anteriores no eran válidas. En efecto, la compañía había puesto en marcha, con la ayuda de una compañía privada, Comsa, y en un primer momento la propia Renfe (luego abandonaron el proyecto), y la confianza de Seat, dos sociedades, Autometro y Cargometro, que prestaban su servicio entre Martorell y el puerto de Barcelona. Se trata de un servicio que no supera... ¡los 35 kilómetros! Se trata de un servicio eficiente, con unos costes adecuados, y que supone una reducción de tráfico por carretera de más de 35.000 camiones anuales en la región metropolitana de Barcelona. Un verdadero éxito económico, social y ambiental.

Sin olvidar los esfuerzos de la carretera, el tren ha sido el más resiliente, seguro y fiable en esta crisis sanitaria

eI MERCANTIL

Exceptuando el caso de España, cuya cuota de penetración ferroviaria (hablamos de mercancías), sigue estancada por debajo del 3%, la crisis ocasionada por la pandemia que estamos sufriendo ha puesto de manifiesto que la apuesta por el tren ha sido fundamental para el mantenimiento de la cadena logística. Durante estas semanas, ha sido el ferrocarril el medio más resiliente, más seguro y más fiable. Sin olvidar los grandes esfuerzos del mundo de la carretera.

Es una lección de futuro para los que pensamos que con este tipo de interrupción de los servicios o con las amenazas derivadas también del cambio climático, el ferrocarril va a jugar un papel esencial. Los poderes públicos deben dejar de invertir en infraestructuras irracionales, caras e insostenibles (¿el AVE quizás?), y concentrar sus esfuerzos en las que realmente incrementen el valor añadido de nuestras cadenas logísticas para permitir al ferrocarril desarrollar toda su potencialidad. Hablamos de accesos a los puertos, y también y muy especialmente del impulso de las terminales multimodales, como punto de ruptura de carga eficiente, con la vista puesta también en una distribución urbana más sostenible.

Ahora sí, estoy seguro de que, cuando dentro de veinte años, relea estos comentarios, no deberé volver a pedir perdón, en este caso a los lectores de El Mercantil.