



JOAN TORRES

Director General de Ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya

Nacido en L'Hospitalet de Llobregat (Barcelona), el 16 de agosto de 1943, es Doctor Ingeniero Industrial (1969), Diplomado en Ingeniería Ambiental (1975) y AD. IESE. Universidad de Navarra (2001)

Ha participado y asistido a numerosos Seminarios, Jornadas y encuentros en relación a los ámbitos profesionales de la movilidad e Ingeniería de la Seguridad y Prevención de riesgos.

Es autor de varias publicaciones y dictámenes en relación a estos ámbitos profesionales.

Desde 2004 es Miembro del Consejo de Administración de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A.

- ¿Podrías describirnos brevemente, aunque tal vez no resulte fácil, la organización de Ferrocarriles de la Generalitat, que presides?

- FGC está organizada como unidades de negocio de las que las más importantes, por su volumen de actividad y recursos, son las líneas de Barcelona-Vallès y Llobregat-Anoia en la región metropolitana de Barcelona. En la primera línea está integrado el funicular de Vallvidrera y en la segunda, el funicular de Gelida. Próximamente se incorporará el nuevo teleférico entre Olesa de Montserrat y Esparreguera.

En la línea Llobregat-Anoia, además del servicio de viajeros, transportamos sal mineral entre la mina de Súria y Martorell y potasa entre las minas de Súria o Sallent y el puerto de Barcelona.

Igualmente explotamos la línea Lleida-La Pobla de Segur; el cremallera y funiculares de Montserrat; el cremallera y estación de montaña de Núria y la estación de montaña de La Molina.

Hemos de citar también nuestra participación en la **Sociedad Tramvia**

Metropolita, que explota las líneas del Trambaix y del Trambesós, en el área metropolitana de Barcelona.

Aunque nuestras actividades son muy variadas, todas ellas tienen un nexo común alrededor del Transporte ferroviario o por cable.

Nuestra organización está compuesta por 1.500 personas en total.

- ¿Cómo ves la nueva "Ley del Sector Ferroviario" y la aplicación que de ella se está haciendo?

- Es una ley que era indispensable acometer para llevar a cabo la transposición de las directivas de la **Unión Europea** en el ámbito de España referentes al Transporte ferroviario.

Entre sus grandes virtudes podemos destacar la separación de la gestión de las infraestructuras ferroviarias de la operación de los Servicios. Esto supone un paso más hacia la preparación de la red española con vistas a su progresiva integración en la naciente red europea de ferrocarriles y la apertura del Transporte ferroviario de mercancías y de viajeros por la red española a nuevos operadores.

Pero, como toda obra humana, también tiene defectos de diversa índole.

Por ejemplo, no acomete la regionalización de los servicios de ámbito regional o local sobre la red ferroviaria española, manteniendo una centralización de la ordenación y gestión de estos servicios que ya no se da en países como Alemania o Italia, ni tan siquiera en una red tradicionalmente tan centralizada como es la francesa.

Tampoco prevé la articulación de las competencias en Transporte ferroviario previstas en algunos Estatutos de autonomía, como el de Catalunya. Esta es la razón de que tenga pendientes de resolución algunos recursos de inconstitucionalidad.

Estas circunstancias crean dificultades para que empresas públicas de Transporte ferroviario de ámbito regional con tanta experiencia como son los FGC puedan conseguir la licencia europea de operador ferroviario.

- Sobre el impacto ambiental, ¿qué ventajas e inconvenientes tiene el ferrocarril como medio de Transporte frente a los demás?

- Es sabido que el ferrocarril es un medio de Transporte con importantes ventajas medioambientales como, por citar algunas, su bajo consumo energético por viajero o tonelada transportados, la posibilidad de consumir energía no contaminante, una alta capacidad de transporte con poca ocupación de superficie y baja accidentalidad.

Entre sus principales inconvenientes hay que reconocer el impacto en el territorio derivado de la rigidez que imponen los condicionantes de trazado, su efecto barrera, (especialmente en trazados urbanos) y el fuerte Impacto sonoro en su entorno inmediato.

El balance positivo de estas ventajas sobre los citados inconvenientes es lo que ha provocado que la **Unión Europea** abogue por una política decidida de promoción del Transporte ferroviario (tanto de viajeros como de mercancías) por encima de

otros medios como la carretera. Es preciso aprovechar estos medios con los que hay que conseguir la máxima coordinación intermodal.

- ¿Cómo se están implantando en los FGC los nuevos sistemas de tracción desarrollados?

- Desde 1995, todos los trenes adquiridos disponen de sistemas de tracción basados en onduladores trifásicos de estado sólido que permiten la alimentación en corriente continua a 1.500 V, suministrada por catenaria y disponer de motores de tracción de corriente alterna trifásica asíncronos (jaula de ardilla). Gracias a esta com-



binación, la disponibilidad y los costes de mantenimiento del Material móvil han experimentado una notable mejora respecto a los alcanzados mediante el uso de motores de corriente continua.

Estos sistemas de tracción se complementan (como es habitual en el sector) con los correspondientes sistemas de velocidad prefijada, protección automática, antipatinaje y antibloqueo, frenado por recuperación de energía a la línea de alimentación y otros.

- No quisiéramos terminar esta entrevista sin conocer tu opinión sobre

la alta velocidad en general y, particularmente, la llegada a Catalunya del ferrocarril de dichas características. ¿Qué nos puedes anticipar?

- La alta velocidad es una oportunidad que se le presenta al ferrocarril para recuperar cuota de mercado en el Transporte de viajeros y en los desplazamientos a media y larga distancia en competencia incluso con el avión.

En la medida en que las nuevas líneas de alta velocidad liberan capacidad en las líneas convencionales, también constituyen una oportunidad para mejorar los servicios de mercancías o de viajeros regionales y de cercanías.

Todo ello, siempre que el impulso de la alta velocidad no suponga un abandono de las mejoras necesarias en las líneas y servicios convencionales mencionados.

En España, además, las nuevas líneas de alta velocidad son una oportunidad para facilitar en cierta medida la deseable (pero muy complicada) implantación progresiva del ancho de vía internacional en la red ibérica. Como es sabido, en España y Portugal las vías tradicionales tienen un ancho mayor que dificulta (a pesar de existir varias soluciones) la cada vez más necesaria interoperabilidad con la red europea.

En Catalunya, la nueva línea de altas prestaciones también será una oportunidad para poner en marcha un nuevo servicio muy competitivo de trenes regionales de alta velocidad entre las principales ciudades y, no menos importante, una oportunidad para conectar los puertos y entornos metropolitanos de Barcelona y Tarragona con Europa mediante trenes de mercancías competitivos.

- Pues, muchas gracias por tu amabilidad y que sigáis adelante en vuestros propósitos de evolución.

- Gracias a DYNA. ■