

Com a companyia adscrita al grup Delachaux, Sufetra dedica la seva activitat al subministrament del transport públic. La trajectòria del seu gerent, Antoni Falcó, a l'empresa és ben dilatada: "Jo hi vaig entrar l'any 1972. El sector de l'obra pública i els transports va passar per vicissituds arran de la crisi del petroli que ens va arribar el 1976. Llavors treballàvem gairebé en exclusiva per a RENFE i per a les línies de Metro existents, i l'empresa va decidir de restringir negocis: uns van mantenir la vida de la companyia, altres van deixar l'empresa, i jo vaig fer una petita pausa. El grup Delachaux va destinar-me a Mèxic, fent el mateix que feia aquí. Després vaig tornar a Espanya en un altre sector i l'any 1994 em van proposar de reprendre la feina anterior." La seva experiència li permet esmentar la història d'un grup ben antic: "El grup Delachaux és familiar: a principis de segle un dels seus membres, Clarence Delachaux, va crear una acereria pels voltants de París que, amb el temps, ha fet altres activitats, com iniciar la fabricació d'un dels productes estrella de la companyia: la soldadura aluminotèrmica de carril. Llavors les vies del tren havien de començar a soldar-se sobre el mateix terreny mitjançant un procés químic i metal·lúrgic tan especial que en noranta anys només hi ha hagut dues o tres companyies al món que l'hagin fet. Aquest producte va incorporar-se a altres de la companyia. Després es van començar a electrificar tramvies, i d'aquí s'ha evolucionat en electrificacions de grues, de mòbils, etc. Aquest procés va fer que, amb el temps s'anessin incorporant filials arreu del món i una de les primeres va ser Sufetra, que es va crear amb socis espanyols i amb l'objectiu de poder fabricar la soldadura aluminotèrmica de carril, donat que a la postguerra la importació de productes era ben bé impossible. Aquest és l'inici de l'entitat, l'any 1942. Posteriorment hi ha hagut una evolució i el grup francès s'ha fet amb la totalitat de la companyia." Al mateix temps en aquells anys va néixer RENFE com a monopoli estatal que sortia d'una unificació de companyies anteriors a la Guerra Civil. Aquest gerent en coneix bé l'evolució: "No hi ha llibres que ho expliquin però, sens dubte, el primer client que va tenir Sufetra fou la RENFE, que és qui primer va modernitzar el ferrocarril. I per això existim. Després va venir el Metro de Barcelona i el de Madrid, que van començar a modernitzar vies i a consumir els nostres productes; els que quedaven més endarrerits per manca de recursos eren els ferrocarrils de via estreta." Les transformacions per a aquests ferrocarrils van venir després: "Aquí a Catalunya, el govern autonòmic ha representat per als Ferrocarrils Catalans un canvi impressionant i el mateix ha passat amb els de la Generalitat Valenciana."

La vida d'Antoni Falcó és un disseny encarat al ferrocarril: "El meu avi era maquinista, els meus pares treballaven per a la RENFE i jo m'he format a l'Escola d'Aprenents de la Maquinista... Ben bé sóc fill d'allà, o sigui que la meua sembla una vida predestinada." I ens demanem moltes vegades què ho fa que les persones que treballen amb el tren el portin tant a la sang: "Si he de ser franc, crec que les persones ens estimem el nostre entorn; mai m'he plantejat si jo estic treballant en l'àmbit del ferrocarril pels meus antecedents familiars i personals. Crec que la vida, les seves casualitats, els seus atzars... m'hi han portat una mica, i, lògicament, després una cosa encadena l'altra."

El que enguany pot constatar-se és que la contaminació acústica del tren gairebé ha desaparegut: "Això és degut fonamentalment a les vies. Òbviament, també en són responsables els elements de frec i de suspensió, però la via demana unes condicions d'alineació essencials perquè el tren pugui córrer." Una comoditat de què hom parla, quan pensem en el tren com a bona alternativa. O quan parlem del seu futur mig pensant en ciència-ficció: "Però a les primeries dels anys setanta es deia que el ferrocarril era mort, que era car i antic. I s'estudiaven mitjans de transport alternatius com el de l'habitació magnètica; d'això al Japó se n'han fet assaigs i crec que, fins i tot, hi ha quelcom que funciona en diferents països, però hi ha dues coses que també s'han d'aconseguir: l'una, que sigui viable econòmicament i l'altra, que l'explotació sigui rendible. Tots aquests sistemes han posat de manifest que són molt costosos. En canvi, en aquest període de temps en què es donava per mort el ferrocarril, França —que ha estat sempre el mirall en què el món s'ha contemplat per tot allò relacionat amb la tècnica ferroviària— va apostar per la creació del tren d'alta velocitat i, darrerament, el ferrocarril ha tingut una revifalla que li permet un futur ben valuós." Respecte al fet que el tren hagi generat dèficits al servei públic, l'Antoni treu les seves conclusions: "A molts països s'ha privatitzat el tren i crec que és l'únic camí perquè sigui rendible: RENFE no està privatitzada tot i que ha fet un canvi d'estructures i ha de respondre pels guanys i les pèrdues; a Amèrica del Nord, per exemple, el tren està pensat, fonamentalment, per a les mercaderies i aquí a Espanya aquesta vessant no s'ha desenvolupat prou; ara existeix un projecte de trens d'alta velocitat que connectaria diferents capitals, la qual cosa ja és molt important."

Una controvèrsia que, des del punt de vista ecològic, sempre planteja avantatges i inconvenients, és la del desdoblament de les vies de tren cap a l'interior en les zones costeres: "El progrés comporta sacrificis: quan es van construir les vies de ferrocarril, potser es va buscar el lloc més fàcil per passar i potser hi hauria paratges de la costa que podrien estar millor i que el ferrocarril ha fet malbé. El que és innegable, però, és que les poblacions que disposen de ferrocarril s'han desenvolupat molt més que no pas aquelles que no en tenen; per tant, d'una banda ha estat una barrera urbanística però de l'altra ha portat progrés. Ara: mesurar això en una balança i saber què és el millor és molt difícil perquè hi haurà diferents punts de vista. L'ideal seria que aquestes barreres desapareguessin però el cost és molt elevat i no sé si certament hi ha gaires països que s'ho poden permetre."

Antoni Falcó és conscient que el fet de treballar en un grup francès suposa certes especificacions organitzatives: "El capital ha de ser remunerat; no se'l posa a treballar per perdre'l: lògicament el que es busca és un profit. Però mentre es treballi amb honestetat i es faci tot el que es pugui per al mercat, s'està fent una consolidació. Nosaltres aportem al nostre grup un mercat estratègic, no ens hem ensorrat davant d'altres competències, i això el grup ens ho agraeix." Una consolidació que ja produeix els seus beneficis a Sufetra: "Fa un any que la nostra casa matriu va absorbir una altra empresa francesa del sector ferroviari; com a resultat d'aquesta fusió tindrem un creixement tant en gamma de producte com en efectius i en xifres de facturació."



“A molts països s’ha privatitzat el tren i crec que és l’únic camí perquè sigui rendible”

Antoni Falcó - Sant Vicenç de Castellet (Bages)