

El futuro del ferrocarril de mercancías, las autopistas ferroviarias

Miguel De Sanjuan, *Sales Manager* en VIIA

El COVID-19 ha cambiado el mundo. La era Post-Covid-19 es incierta, pero también presenta nuevas oportunidades. El Transporte de Mercancías por Ferrocarril está en el centro de esta nueva realidad y tiene una oportunidad histórica para posicionarse en el lugar que le corresponde dentro de la cadena logística y el desarrollo de la nueva movilidad sostenible. ¿Cómo?

Más allá de los debates sobre infraestructuras en el mundo del ferrocarril de mercancías, ciertamente necesarios en el desarrollo de este modo de transporte, y más allá de los debates sobre las diferencias en las inversiones realizadas en el Alta Velocidad para viajeros comparativamente con las realizadas para los tráficos de mercancías en tren, es importante que nos centremos en los servicios ofertados por el sector ferroviario y a qué mercado van dirigidos. En Cataluña disponemos de ejemplos e iniciativas que podemos ver a continuación.

Haciéndolo, comprenderemos rápidamente que no se trata únicamente de adecuar las infraestructuras a los estándares europeos para mejorar la conectividad y la utilización de este sistema (trenes de ancho europeo UIC, longitud de 750 m como estándar, 1800 Tn de capacidad de tracción, gálibos adecuados, sistemas de seguridad ERTMS, KVB, etc.), se trata sobre todo de proponer al mercado un tipo de servicio que se adapte a las necesidades actuales del transporte terrestre de mercancías donde el mercado tiene como referencia al servicio por carretera.

Utilizando un paralelismo con el mundo de la informática, en un caso hablamos de “*hardware*” considerando que sin infraestructuras ferroviarias adecuadas no sería posible avanzar. En el caso más específico al que me refiero, hablaríamos de “*software*”, es decir, de “la aplicación”, el servicio que va a permitir sacarle partido a esta infraestructura. Dicho de otra forma, sin aeropuertos no vendrán aviones, pero no es porque existe un aeropuerto que automáticamente llegan los aviones y se crean nuevas rutas aéreas y nuevos flujos, ya que eso dependerá de muchos otros factores que influyen en la toma de decisión del viajero (frecuencia, precio, distancia, disponibilidad, número de destinos, etc.), es decir, los servicios. En el tren de mercancías ocurre lo mismo.

Hablando en términos genéricos, la tipología de la oferta que el sector del Ferrocarril de mercancías propone al mercado es un elemento clave para conseguir que las mercancías transiten en ferrocarril y ese es el reto que le espera al sector actualmente.

Aunque los expertos en ferrocarril indican que el “ferrocarril verdadero” es el contenedor (y tienen razón), la realidad de cómo ha evolucionado (o mejor dicho, como no ha evolucionado) esta modalidad de transporte, nos demuestra que hay que hacer algo distinto si queremos que el resultado sea diferente,

si queremos que el ferrocarril aproveche la oportunidad que se le brinda. La dura realidad que nos proporcionan las estadísticas nos enseña que durante los últimos 30 años el contenedor de 45' o la caja móvil, es decir, las unidades que más se asemejan a un vehículo semirremolque de carretera de 13.60 m (el habitual en nuestras carreteras), no han conseguido hacerse un hueco en el transporte terrestre de mercancías a nivel nacional o internacional para mercancías de carga general. La prueba es que hoy por hoy la mayoría de tráfico continental siguen siendo los tráfico históricos de productos químicos, graneles, acero, líquidos alimentarios etc., que cargados en contenedores de 20', 25' y 30' siguen transitando por ferrocarril con la misma baja intensidad que hace 30 años y que apenas representan que la cuota del ferrocarril no supere el 4% en España a nivel nacional y ni siquiera el 2% a nivel internacional.

Este contexto invita a hacer una reflexión importante sobre cómo el Ferrocarril puede conseguir volver a estar en el centro del desarrollo sostenible del transporte de mercancías. Esta reflexión es el origen del nacimiento de las Autopistas Ferroviarias, que han conseguido posicionarse en apenas una década en el complemento natural de la carretera consiguiendo pasar de 3 trenes por semana en 2011 a 48 circulaciones por semana en un mismo corredor (Le Boulou-Bettembourg) en apenas 10 años, con trenes de 40 camiones por salida.

En la base del concepto está la voluntad estratégica de crecer en el Ferrocarril de la mano de aquel que dispone de la mayor cuota de mercado, la carretera. El razonamiento es sencillo: si cada vez que vamos por la Autopista hay camiones circulando por ella, hay que diseñar un servicio ferroviario adaptado a las necesidades de la carretera para tener éxito.

En el caso del servicio de mayor éxito reciente en el mundo del ferrocarril de mercancías, las Autopistas Ferroviarias que opera VIIA y particularmente en el caso de Lorry-Rail, el hecho de disponer de 4 rotaciones diarias, es decir, 8 trenes diarios en un mismo corredor (Le Boulou-Luxemburgo), es decir, una salida de tren cada 8 horas convierte el transporte de semirremolques en prácticamente una lanzadera ferroviaria. Podemos considerar que hoy por hoy a nivel europeo es la conexión de mercancías que más se asemeja a un servicio para viajeros, de ahí parte su éxito. La frecuencia es lo que realmente proporciona "robustez" al servicio, y el cliente transportista percibe que la seguridad del servicio reside en el alta-frecuencia. No olvidemos que, en el ferrocarril de viajeros, una gran parte del éxito del AVE no es únicamente la rapidez de circulación a velocidades de 300 km/h, el éxito viene dado también por el hecho de que el viajero dispone de una alta frecuencia de salidas. Vemos en este sentido que las conexiones del AVE con poca frecuencia no obtienen el mismo índice de ocupación y, en definitiva, de reporte modal.

Así pues, si la tecnología y la frecuencia son importantes, la aproximación al mercado y la comercialización del servicio no lo son menos. En el caso de la Autopista Ferroviaria de referencia, dicha aproximación al mercado se ha hecho de una forma neutral, sin considerarse competencia de la

carretera sino un “partner” de ella. Este aspecto que puede parecer obvio, no lo es. Ha sido una de las claves de su desarrollo al no considerar al ferrocarril como competencia de la carretera, sino como un complemento, es decir que la percepción del transportista (el cliente) no es de amenaza de cara a la base de su actividad y negocio, sino que es una ayuda que le permite “hacer más, con menos” (optimización de sus recursos).

Podemos concluir que el mejor ejemplo que representa la oportunidad de desarrollo del ferrocarril de mercancías lo abanderara sin ninguna duda la evolución de **las autopistas ferroviarias**. Tanto desde los estamentos gubernamentales (durante la anterior legislatura, la Estrategia Logística del entonces Ministerio de Fomento ya ponía en valor esta modalidad) como desde las distintas administraciones locales, los proyectos de Autopistas Ferroviarias se multiplican en estos momentos tanto en Cataluña (Generalitat y Port de Barcelona), como en la Península Ibérica (Algeciras -Zaragoza y Valencia-Madrid) como a nivel europeo.

Las Autopistas Ferroviarias han contribuido desde hace ya más de una década, de la mano de VHA y Lorry-Rail básicamente, en demostrar que es posible realizar un servicio regular y masivo de transporte por ferrocarril sin “sacrificar” ninguno de los elementos básicos del transporte terrestre por carretera de cara al usuario final, el cargador. ¿En qué consiste? Básicamente, se trata de subir los camiones al tren en modo **no-acompañado**, (es decir, sin la tractora ni el conductor) y realizar un trayecto de larga distancia por vía férrea en lugar de por carretera. De esta forma, se aprovechan las ventajas de la carretera en cuanto a disponibilidad y flexibilidad en los trayectos cortos, al mismo tiempo que se aprovecha la potencia y economías de escala de un medio de transporte masivo como es el tren.

Lo relevante desde el punto de vista de sostenibilidad es que a cada recorrido de 1000 km que se efectúa por este sistema de Autopista Ferroviaria, cada remolque transportado en tren ahorra el equivalente de 1.000 kg de CO₂ por trayecto, comparativamente con el mismo recorrido efectuado por carretera, es decir que las emisiones de CO₂ se reducen en un 80%. Este transporte sostenible es altamente solicitado por los cargadores en la actualidad, ya que la mayoría de multinacionales europeas incluyen en sus códigos de buenas praxis y en su política social corporativa el desarrollo sostenible en la fabricación, comercialización y distribución de sus productos.

Por consiguiente, estamos ante una ecuación ganadora en donde queda claro que el futuro del ferrocarril pasa por el desarrollo de las autopistas ferroviarias tanto desde el punto de vista operativo de efectividad y utilización, como desde el punto de vista de desarrollo sostenible y transferencia modal satisfaciendo las necesidades del cargador y proporcionando un complemento de forma natural al sector de la carretera, que al mismo tiempo se ve afectado por la falta de conductores y por el no-control de los gastos de combustible (gasoil), y que representan una fuente de gastos importante en su cuenta de explotación (32% del gasto).

Para conseguirlo, el mencionado servicio de VIIA (filial SNCF) se ha basado en eliminar una a una las 3 principales barreras que provocaban reticencias importantes a la hora de utilizar el ferrocarril.

1. El acceso al ferrocarril con un semirremolque estándar: gracias a la innovación tecnológica que representan los vagones del tipo Modalhor al igual que los más recientemente puestos en servicio del tipo “CargoBeamer” así como los sistemas “Nikasa”, ya es posible que cualquier tipo de semirremolque pueda subirse al tren sin requerimientos técnicos ferroviarios específicos. Así, de la misma forma que un semirremolque se sube a un ferry, ahora también es posible que pase de modo carretera al modo ferrocarril sin necesidad de utilizar un material específicamente diseñado para ello. De esta forma, el mercado captable al cual se destinan las Autopistas Ferroviarias es ampliamente apto a la mayoría de unidades ya existentes en el mercado, los semirremolques de 13,60 M con una altura estándar.
2. El acceso a las terminales ferroviarias: 24/7 es el concepto considerado como primordial, ya que asegura la posibilidad de disociar el tránsito de la hora de salida/llegada de las unidades permitiendo así una organización más efectiva en los departamentos de tráfico de los transportistas, ya que les permite planificar con una restricción menos y así concentrarse en la productividad de los conductores.
3. Alta frecuencia de circulación: es el elemento que proporciona “robustez” al servicio, ya que garantiza que sea cuando sea que llegue el semirremolque a la terminal, este saldrá de viaje en un plazo no superior a las 8 horas y de esta forma le permite cumplir con los tránsitos “puerta a puerta” de la misma forma que yendo por carretera y sin afectar a los acuerdos con el cargador.

Efectivamente, la principal innovación del concepto de Las Autopistas Ferroviarias reside en el hecho de utilizar una tecnología ya probada en corta distancia, la tecnología “Modalohr” utilizada principalmente para salvar un obstáculo natural (los Alpes con la RO-LA o el Canal de La Mancha con el Eurotúnel o el AFA con el Frejus) y adaptarla a un recorrido de larga distancia en modo No-Acompañado. Pero también la aproximación al mercado, su comprensión y el entendimiento de las necesidades del principal actor del transporte terrestre de mercancías, la carretera, ha sido determinante para confeccionar un servicio apto para el desarrollo de un transporte sostenible a larga distancia.

El hecho es que conseguir que la carretera se suba al tren, pasa forzosamente por considerar al ferrocarril una herramienta más para hacer los kilómetros de forma automatizada y masiva guardando siempre la neutralidad en el mercado de los cargadores como una barrera infranqueable que garantice la igualdad de oportunidades y de trato a todos los clientes. Es la “democratización” del ferrocarril transformada en realidad. Este posicionamiento comercial de neutralidad y la innovación tecnológica aportada, así como el diseño del servicio, son la clave del desarrollo.

En Cataluña, tanto el Departament de Polítiques Digitals i Territori como el Port de Barcelona, están alineados en el objetivo de desarrollar el transporte de mercancías por Ferrocarril. Ambas entidades son,

sin lugar a dudas, las que más rápidamente llegaron a la conclusión que la “batalla del mar, se gana en tierra” y que la conectividad ferroviaria desde los puertos es uno de los factores clave de su competitividad y de la del territorio en el que se encuentra conectada.

Las dificultades técnicas y los retrasos administrativos durante estos últimos años, no han hecho variar la determinación de ambas entidades en la promoción constante y continuada del ferrocarril. El éxito del Port de Barcelona en cuanto al número de contenedores marítimos que continúan su ruta por ferrocarril una vez llegados a la Ciudad Condal ha aumentado espectacularmente durante estos últimos años y sitúa al Port de Barcelona a la cabeza de los puertos del Estado en este aspecto.

En Cataluña, la apertura del túnel ferroviario de Le Perthus, inicialmente llamado TP Ferro y ahora rescatado LFP Perthus) refleja esta situación. La llegada del ancho de vía europeo hasta Barcelona, en algunos tramos compartiendo la vía del AVE, en otros tramos circulando por el “tercer carril”, dibuja el Km 0 del Corredor del Mediterráneo, pero, por el momento, no ha conseguido que se incremente la cantidad de unidades transportadas por ferrocarril hacia Europa, así que las Autopistas Ferroviarias se presentan como la herramienta que puede permitir alcanzar estos retos. El hecho de que la frontera de la Junquera sea utilizada actualmente por 10.500 camiones diarios, proporciona la seguridad necesaria para acometer las inversiones necesarias para este desarrollo.

La Inauguración del servicio de Autopista Ferroviaria de VIIA desde la terminal de Barcelona Can Tunis, en 2019, fue un primer paso importante a la hora de marcar el camino a seguir, justamente con trenes mixtos de semirremolques y contenedores. Se trata de la primera conexión diaria de semirremolques por ferrocarril que ha permitido unir Luxemburgo con Barcelona diariamente en 28 horas de tiempo de tránsito, no exenta de dificultades técnicas y operativas:

- Técnicas: las comprobaciones de los gálidos ferroviarios permitidos han sido lentas y costosas, ya que la “Declaración de Red ferroviaria de ADIF” no incorpora los gálidos autorizados a los semirremolques subidos en vagones en modo “*ferroustage*”.
- Tránsito ferroviario: la cohabitación de un servicio de mercancías en una línea de AVE (entre Barcelona y frontera) no es sencilla a la hora de plasmar los surcos disponibles. La playa de mantenimiento nocturna necesaria en el tramo del AVE y en el Túnel de LFP Le Perthus limita la disponibilidad horaria de circulaciones convirtiéndose en un cuello de botella.
- Tracción ferroviaria: el hecho de necesitar locomotoras interoperables aptas para circular entre dos países con 3 tensiones eléctricas distintas (1500 voltios en Francia, 3000 voltios en España y 25.000 voltios en la vía del AVE) y con 3 sistemas de seguridad embarcada (ERTMS, ASFA y KVB) ha necesitado la inversión en nuevas locomotoras que próximamente empezarán a operar (inicios 2022) y permitirán una mejora en la productividad.

La asignatura pendiente del ferrocarril y al mismo tiempo la oportunidad que representa ser el Km 0 del Corredor del Mediterráneo, posiciona a Cataluña como punta de lanza del desarrollo de nuevos servicios ferroviarios con Europa. Con total certeza, el crecimiento en este sentido va a venir de la mano de las Autopistas Ferroviarias, ya que la posibilidad de operar trenes mixtos (semirremolques y contenedores) a la hora de componer los trenes permite captar tanto el mercado terrestre continental, básicamente el que hoy por hoy transita por carretera, al mismo tiempo que el marítimo, cuya variabilidad le impide a menudo desarrollar una oferta regular de servicios internacionales por ferrocarril.

Así pues, el contexto que dibuja la era post-COVID-19 en el sector del transporte terrestre de mercancías por ferrocarril, permite ser esperanzador e ilusionante. Por un lado, coloca al sector de la carretera en un momento de necesidad de soluciones complementarias a su actividad natural. Efectivamente, el abandono del sector por jubilación progresiva de una gran parte de los conductores de camión, el hecho de no ser reemplazados por las nuevas generaciones que consideran este trabajo como poco atractivo comparativamente con otras nuevas ocupaciones laborales, así como los costes de combustibles fuera de control, nos dejan ver que una gran parte de los actores de carretera históricos aumentan su cuota de utilización del tren. Por otro lado, la sociedad y las industrias actuales han tomado más consciencia que nunca de la necesidad de desarrollar sus operaciones de transporte de forma sostenible. Finalmente, las administraciones públicas y los poderes políticos apoyan y fomentan las soluciones de movilidad sostenible en el sector del transporte por ferrocarril.

Hasta la fecha nunca se había producido una alineación tan clara de:

- técnica ferroviaria contrastada
- demanda del mercado
- soporte de las administraciones;

Por consiguiente, podemos ser optimistas a la hora de pensar que el ferrocarril de mercancías ha llegado a su punto de madurez de la mano de las Autopistas Ferroviarias y que se auguran oportunidades que el sector no puede dejar escapar conscientes de que este es un momento histórico para conseguirlo. Igual que ocurrió con el AVE de viajeros que ha conseguido modificar el esquema de movilidad de los viajeros modificando la cuota de mercado entre el avión y el tren, la oportunidad que actualmente se le brinda al ferrocarril de mercancías con el desarrollo de las autopistas ferroviarias es igual de pertinente y la evolución de las mismas lo confirma. No olvidemos que en los años 60 el Banco mundial recomendó a España construir una autopista por la costa desde la frontera con Francia hasta Algeciras, la AP7. En el 2000, el mismo Banco Mundial recomendó la construcción de una infraestructura ferroviaria paralela a dicha autopista, el Corredor del Mediterráneo.

¿Seremos capaces de aprovechar esta oportunidad histórica? Yo estoy convencido de que sí.