

El futur del ferrocarril de mercaderies, les autopistes ferroviàries

Miguel De Sanjuan, Sales Manager a VIIA

La COVID-19 ha canviat el món. L'era post-Covid-19 és incerta, però també presenta noves oportunitats. El Transport de Mercaderies per Ferrocarril és al centre d'aquesta nova realitat i té una oportunitat històrica per posicionar-se al lloc que li correspon dins de la cadena logística i el desenvolupament de la nova mobilitat sostenible. Com?

Més enllà dels debats sobre infraestructures al món del ferrocarril de mercaderies, certament necessaris en el desenvolupament d'aquest mode de transport, i més enllà dels debats sobre les diferències en les inversions realitzades a l'Alta Velocitat per a viatgers comparativament amb les realitzades per als tràfics de mercaderies amb tren, és important que ens centrem en els serveis oferts pel sector ferroviari i a quin mercat van dirigits. A Catalunya disposem d'exemples i d'iniciatives que podem veure a continuació.

Fent-ho, comprendrem ràpidament que no es tracta únicament d'adequar les infraestructures als estàndards europeus per millorar la connectivitat i la utilització d'aquest sistema (trens d'amplada europea UIC, longitud de 750 m com a estàndard, 1800 Tn de capacitat de tracció, gàlils adequats, sistemes de seguretat ERTMS, KVB, etc.), es tracta sobretot de proposar al mercat un tipus de servei que s'adapti a les necessitats actuals del transport terrestre de mercaderies on el mercat té com a referència al servei per carretera.

Paral·lelament al món de la informàtica, en un cas parlem de "*hardware*" i considerem que sense infraestructures ferroviàries adequades no seria possible avançar. En el cas més específic a què em refereixo parlariem de "*software*", és a dir, de "l'aplicatiu", el servei que permetrà treure partit a aquesta infraestructura. Dit d'una altra manera, sense aeroports no vindran avions, però no és perquè hi ha un aeroport que automàticament els avions arriben i es creen noves rutes aèries i nous fluxos, ja que això dependrà de molts altres factors que influencien la presa de decisió del viatger (freqüència, preu, distància, disponibilitat, nombre de destinacions, etc.) és a dir, els serveis. Al tren de mercaderies passa el mateix.

En termes genèrics, la tipologia de l'oferta que el sector del Ferrocarril de mercaderies proposa al mercat, és un element clau per aconseguir que les mercaderies transitin en ferrocarril. Aquest és el repte que li espera al sector actualment.

Tot i que els experts en ferrocarril indiquen que el "ferrocarril veritable" és el contenidor (i tenen raó), la realitat de com ha evolucionat (o, més ben dit, com no ha evolucionat) aquesta modalitat de transport, ens demostra que cal fer alguna cosa diferent si volem que el resultat sigui diferent, si volem que el

ferrocarril aprofiti l'oportunitat que se li ofereix. La dura realitat que ens proporcionen les estadístiques ens ensenya que durant els darrers trenta anys el contenidor de 45' o la caixa mòbil, és a dir, les unitats que més s'assemblen a un vehicle semiremolc de carretera de 13,60 m (l'habitual a les nostres carreteres), no han aconseguit fer-se un lloc en el transport terrestre de mercaderies en l'àmbit nacional o internacional per a mercaderies de càrrega general. La prova és que actualment la majoria de trànsits continentals són encara trànsits històrics de productes químics, granel, acer, líquids alimentaris etc., que carregats en contenidors de 20', 25' i 30' continuen transportant-se per ferrocarril amb la mateixa baixa intensitat que fa trenta anys i que amb prou feines representen que la quota del ferrocarril no superi el 4% a escala nacional, i ni tan sols supera el 2% a escala internacional.

Aquest context convida a fer una reflexió important sobre com el Ferrocarril pot aconseguir tornar a ser al centre del desenvolupament sostenible del transport de mercaderies. Aquesta reflexió és l'origen del naixement de les Autopistes Ferroviàries que es van posicionar fa gairebé deu anys com a complement natural de la carretera i van aconseguir passar de 3 trens setmanals el 2011 a 48 circulacions setmanals en un mateix corredor (Le Boulou-Bettembourg) en només deu anys, amb trens de 40 camions per sortida.

A la base del concepte hi ha la voluntat estratègica que el ferrocarril creixi de la mà d'aquell que disposa de la quota de mercat més gran: la carretera. El raonament és senzill: si cada cop que anem per l'autopista hi ha camions circulant-hi, cal dissenyar un servei ferroviari adaptat a les necessitats de la carretera per tenir èxit.

En el cas de l'últim servei de més èxit al món del transport de mercaderies per ferrocarril, les Autopistes Ferroviàries que opera VIIA i particularment en el cas de Lorry-Rail, el fet de disposar de 4 rotacions diàries, és a dir, 8 trens diaris en un mateix corredor (Le Boulou-Luxemburg), que significa que el tren surt cada 8 hores, converteix el transport de semiremolcs pràcticament en una llançadora ferroviària. Podem considerar que actualment a escala europea és la connexió de mercaderies que més s'assembla a un servei per a viatgers, d'aquí parteix el seu èxit. La freqüència és el que realment proporciona "robustesa" al servei, i el client transportista percep que la seguretat del servei resideix a l'alta-freqüència. No oblidem que, al ferrocarril de viatgers, una gran part de l'èxit de l'AVE no és únicament la rapidesa de circulació a velocitats de 300 km/h, l'èxit ve donat també pel fet que el viatger disposa d'una freqüència alta de sortides. En aquest sentit, veiem que les connexions de l'AVE amb poca freqüència no obtenen el mateix índex d'ocupació i, en definitiva, de quota modal.

Per tant, si la tecnologia i la freqüència són importants, l'aproximació al mercat i la comercialització del servei no ho són menys. En el cas de l'Autopista Ferroviària de referència, aquesta aproximació al mercat s'ha fet de manera neutral, sense considerar-se competència de la carretera sinó el seu "partner". Aquest aspecte que pot semblar obvi no ho és. Una de les claus del seu desenvolupament ha estat no considerar el ferrocarril com a competència de la carretera, sinó com un complement, és a dir, que la

percepció del transportista (el client) no és d'amenaça de cara a la base de la seva activitat i negoci, sinó que és una ajuda que li permet “fer més, amb menys” (optimització dels seus recursos).

Podem concloure que el millor exemple que representa l'oportunitat de desenvolupament del ferrocarril de mercaderies l'abandera sens dubte l'evolució de **les autopistes ferroviàries**. Tant des dels estaments governamentals (durant la legislatura anterior, l'Estratègia Logística de l'aleshores Ministeri de Foment ja valorava aquesta modalitat) com des de les diferents administracions locals, els projectes d'Autopistes Ferroviàries es multipliquen en aquests moments tant a Catalunya (Generalitat i Port de Barcelona), com a la península ibèrica (Algesires-Saragossa i València-Madrid) com a escala europea.

Les Autopistes Ferroviàries han contribuït des de fa més d'una dècada, de la mà de VIIA i Lorry-Rail bàsicament, a demostrar que és possible fer un servei regular i massiu de transport per ferrocarril sense “sacrificar” cap dels elements bàsics del transport terrestre per carretera de cara a l'usuari final, el carregador. En què consisteix? Bàsicament, es tracta de pujar els camions al tren en mode No-Acompanyat, (és a dir, sense la tractora ni el conductor) i fer un trajecte de llarga distància per via fèrria en lloc de per carretera. D'aquesta manera, s'aprofiten els avantatges de la carretera quant a disponibilitat i flexibilitat en els trajectes curts, alhora que s'aprofiten la potència i les economies d'escala d'un mitjà de transport massiu com és el tren.

El que és rellevant, des del punt de vista de sostenibilitat, és que a cada recorregut de 1000 km que s'efectua per aquest sistema d'Autopista Ferroviària, cada remolc que es transporta amb tren estalvia l'equivalent de 1.000 kg de CO₂ per trajecte, comparativament amb el mateix recorregut que s'efectua per carretera, és a dir, que les emissions de CO₂ es redueixen en un 80%. Aquest transport sostenible actualment és altament sol·licitat pels carregadors, ja que la majoria de multinacionals europees inclouen en els seus codis de bones praxis i en la seva política social corporativa el desenvolupament sostenible en la fabricació, comercialització i distribució dels seus productes.

Per tant, ens trobem davant d'una equació guanyadora. Queda clar que el futur del ferrocarril passa pel desenvolupament de les autopistes ferroviàries tant des del punt de vista operatiu d'efectivitat i utilització com des del punt de vista de desenvolupament sostenible i transferència modal, ja que satisfà les necessitats del carregador i proporciona un complement de forma natural al sector de la carretera. Un sector, que al mateix temps, es veu afectat per la manca de conductors i la manca de control sobre el cost del combustible i que representen una font important de despeses al compte d'explotació (32% de la despesa).

Per aconseguir-ho, l'esmentat servei de VIIA (filial SNCF) s'ha basat a eliminar una a una les 3 barreres principals que provocaven retencions importants a l'hora d'utilitzar el ferrocarril.

1. L'accés al ferrocarril amb un semiremolc estàndard: gràcies a la innovació tecnològica que representen els vagons del tipus Modalhor igual que els més recentment posats en servei del

tipus “CargoBeamer” així com els sistemes “Nikasa”, ja és possible que qualsevol tipus de semiremolt pugui pujar al tren sense requisits tècnics ferroviaris específics. Així, de la mateixa manera que un semiremolt s'enfila a un ferri, ara també és possible que passi del mode carretera al mode ferrocarril sense necessitat d'utilitzar un material específicament dissenyat per fer-ho. D'aquesta manera, el mercat d'acomodació al qual es destinen les Autopistes Ferroviàries és àmpliament aplicable a la majoria d'unitats que hi ha actualment al mercat, els semiremolts amb una alçada estàndard de 13,60 M.

2. L'accés a les terminals ferroviàries: 24/7 és el concepte considerat com a primordial, ja que assegura la possibilitat de dissociar el trànsit de l'hora de sortida/arribada de les unitats i d'aquesta manera permet una organització més efectiva als departaments de trànsit dels transportistes. D'aquesta manera, permet als transportistes planificar-se amb una restricció menys i concentrar-se en la productivitat dels conductors.
3. Alta freqüència de circulació: és l'element que proporciona “robustesa” al servei, ja que garanteix que sigui quan sigui que arribi el semiremolt a la terminal, aquest sortirà de viatge en un termini no superior a les 8 hores. Això permet al semiremolt complir amb els trànsits “porta a porta” de la mateixa manera que si hi anés per carretera i sense afectar els acords amb el carregador.

Efectivament, la principal innovació del concepte de Les Autopistes Ferroviàries rau en el fet d'utilitzar una tecnologia ja provada a curta distància, la tecnologia “Modalohr” utilitzada principalment per salvar un obstacle natural (els Alps amb la RO-LA o el Canal de La Mànega amb l'Eurotúnel o l'AFA amb el Frejus) i adaptar-la a un recorregut de llarga distància en mode No-Acompanyat. Però també l'aproximació al mercat, la comprensió i l'enteniment de les necessitats del principal actor del transport terrestre de mercaderies, la carretera, ha estat determinant per confeccionar un servei apte per al desenvolupament d'un transport sostenible a llarga distància.

El fet és que aconseguir que la carretera pugui al tren, passa forçosament per considerar al ferrocarril una eina més per fer els quilòmetres de forma automatitzada i massiva i que guardi sempre la neutralitat al mercat dels carregadors com una barrera infranquejable que garanteixi la igualtat d'oportunitats i de tracte a tots els clients. És la “democratització” del ferrocarril transformada en realitat. Aquest posicionament comercial de neutralitat i la innovació tecnològica aportada, així com el disseny del servei són la clau del desenvolupament.

A Catalunya, tant el Departament de Polítiques Digitals i Territori com el Port de Barcelona, estan alineats per desenvolupar el transport de mercaderies per Ferrocarril. Ambdues entitats són, sens dubte, les que més ràpidament van arribar a la conclusió que la “batalla del mar, es guanya a terra” i que la connectivitat ferroviària des dels ports és un dels factors clau de la seva competitivitat i de la del territori on es troba connectada.

Les dificultats tècniques i els retards administratius durant aquests darrers anys no han fet variar la determinació de les dues entitats en la promoció constant i continuada del ferrocarril. L'èxit del Port de Barcelona, pel que fa al nombre de contenidors marítims que continuen la seva ruta per ferrocarril un cop arribats a la Ciutat Comtal, ha augmentat espectacularment durant aquests darrers anys i situa el Port de Barcelona al capdavant dels ports de l'Estat en aquest aspecte.

A Catalunya, l'obertura del túnel ferroviari de Le Perthus, inicialment anomenat TP Ferro i ara rescatat LFP Perthus) reflecteix aquesta situació. L'arribada de l'amplada de via europea fins a Barcelona, en alguns trams compartint la via de l'AVE i en d'altres circulant pel tercer carril, dibuixa el km 0 del Corredor de la Mediterrània, però, de moment, no ha aconseguit que s'incrementi la quantitat d'unitats transportades per ferrocarril cap a Europa, així que les autopistes ferroviàries es presenten com l'eina que pot permetre assolir aquests reptes. El fet que la frontera de la Jonquera sigui utilitzada actualment per 10.500 camions diaris, proporciona la seguretat necessària per emprendre les inversions necessàries per a aquest desenvolupament.

La Inauguració del servei d'Autopista Ferroviària de VIIA des de la terminal de Barcelona Can Tunis, el 2019, va ser un primer pas important a l'hora de marcar el camí que cal seguir, justament amb trens mixts de semiremolcs i contenidors. Es tracta de la primera connexió diària de semiremolcs per ferrocarril que ha permès unir Luxemburg amb Barcelona diàriament, en 28 hores de temps de trànsit, no exempta de dificultats tècniques i operatives:

- Tècniques: les comprovacions dels gàlibs ferroviaris permesos han estat lentes i costoses, ja que la Declaració de Xarxa ferroviària d'ADIF no incorpora els gàlibs autoritzats als semiremolcs pujats en vagons en mode "*ferroutage*".
- Trànsit ferroviari: la cohabitació d'un servei de mercaderies en una línia d'AVE (entre Barcelona i la frontera) no és senzilla a l'hora de plasmar els solcs disponibles. La platja de manteniment nocturna necessària al tram de l'AVE i al Túnel de LFP Le Perthus limita la disponibilitat horària de circulacions convertint-se en un coll d'ampolla.
- Tracció ferroviària: el fet de necessitar locomotores interoperables aptes per circular entre dos països amb 3 tensions elèctriques diferents (1500 volts a França, 3000 volts a Espanya i 25.000 volts a la via de l'AVE) i amb 3 sistemes de seguretat embarcada (ERTMS, ASFA i KVB) ha necessitat la inversió en noves locomotores que pròximament començaran a operar (iniciis 2022) i permetran una millora en la productivitat.

L'assignatura pendent del ferrocarril i alhora l'oportunitat que representa ser el km 0 del Corredor de la Mediterrània, posiciona Catalunya com a punta de llança del desenvolupament de nous serveis ferroviaris amb Europa. Amb total certesa, el creixement en aquest sentit vindrà de la mà de les

Autopistes Ferroviàries, ja que la possibilitat d'operar trens mixts (semiremolcs i contenidors) a l'hora de compondre els trens permet captar tant el mercat terrestre continental, bàsicament el que ara com ara transita per carretera, com al mateix temps el marítim, la variabilitat del qual li impedeix sovint desenvolupar una oferta regular de serveis internacionals per ferrocarril.

Així doncs, el context que dibuixa l'era post-COVID-19 al sector del transport terrestre de mercaderies per ferrocarril permet ser esperançador i il·lusionant. D'una banda, col·loca el sector de la carretera en un moment de necessitat de solucions complementàries a la seva activitat natural. Efectivament, l'abandonament del sector per jubilació progressiva d'una gran part dels conductors de camió, el fet de no ser reemplaçats per les noves generacions que consideren aquesta feina poc atractiva comparativament amb altres noves ocupacions laborals, així com els costos de combustibles fora de control, ens deixen veure que una gran part dels actors històrics de carretera augmenten la quota d'utilització del tren. D'altra banda, la societat i les indústries actuals han pres més consciència que mai de la necessitat de desenvolupar les operacions de transport de forma sostenible. Finalment, les administracions públiques i els poders polítics donen suport i fomenten les solucions de mobilitat sostenible al sector del transport per ferrocarril.

Fins ara, mai hi havia hagut un acord tan clar de:

- tècnica ferroviària contrastada
- demanda del mercat
- suport de les administracions

Per tant, podem ser optimistes a l'hora de pensar que el ferrocarril de mercaderies ha arribat al punt de maduresa de la mà de les Autopistes Ferroviàries i que s'auguren oportunitats que el sector no pot deixar escapar conscients que aquest és un moment històric per aconseguir-ho. Igual que va passar amb l'AVE de viatgers que ha aconseguit modificar l'esquema de mobilitat dels viatgers modificant la quota de mercat entre l'avió i el tren, l'oportunitat que actualment se li brinda al ferrocarril de mercaderies amb el desenvolupament de les autopistes ferroviàries és igual de pertinent i la seva evolució ho confirma. No oblidem que als anys seixanta el Banc mundial va recomanar a Espanya construir una autopista per la costa des de la frontera amb França fins a Algesires, l'AP7. El 2000, el mateix Banc Mundial va recomanar la construcció d'una infraestructura ferroviària paral·lela a aquesta autopista, el Corredor de la Mediterrània.

Serem capaços d'aprofitar aquesta oportunitat històrica? Jo estic convençut que sí.