

El Comitè de Serveis Multimodals: una política pública de promoció del transport ferroviari de mercaderies que funciona

Laia Mercadé Ruiz, Responsable d'Ordenació del Transport per Carretera i Logística, Direcció General de Transports i Mobilitat del Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori

Actualment, un 5% del transport terrestre de mercaderies en l'àmbit nacional a Espanya es mou en ferrocarril, aquest baixa fins al 3,4% en el cas de considerar-hi també el transport internacional, mentre que per a la mitjana de l'Europa dels 27 la quota ferroviària en àmbit nacional és del 18% ([OTLE, dades de 2018 i 2019](#)).

Aquest és l'inici de la majoria d'informes, articles i ponències relatives al transport ferroviari de mercaderies a Espanya. Què passa? Quines son les barreres que ens impedeixen arribar a una major participació del ferrocarril en el transport de mercaderies?

Les infraestructures son elements habilitadors de la mobilitat i del transport, elements imprescindibles per a que persones i mercaderies es puguin moure. Quan hi ha redundància d'opcions, no obstant, per exemple per coexistència de modes, les infraestructures entren en competència i valorem si s'utilitzaran amb major intensitat les unes en detriment de les altres en funció de com preveiem que es comportarà l'*homo economicus*, l'individu tipus que en els models de simulació es comporta de manera racional intentant maximitzar el que es denomina la seva utilitat percebuda.

La utilitat és la mesura de satisfacció que guia l'elecció dels individus racionals. Aquesta utilitat a l'hora d'escollir, per exemple entre carretera o ferrocarril, és la suma de dos factors, un d'observable o explicable que depèn del cost generalitzat de cada opció, que inclou el cost del temps i el preu del viatge, i un d'aleatori.

Tot i que aquesta part aleatòria o no explicable de la utilitat es té en compte en els models de simulació que serveixen per a preveure la demanda que tindrà una infraestructura, en el cas de les infraestructures ferroviàries hàbils per al transport de mercaderies **la demanda real sovint és destacadament menor que la prevista.**

Un cas paradigmàtic n'és la línia que connecta el port de Barcelona amb França a través del Pertús, en ample europeu (tram de línia d'alta velocitat d'ús mixt, per mercaderies i viatgers): va ser posada en servei el desembre de 2010, té una capacitat aproximada de 100 trens diaris, dels quals en projecte estava previst que un 70% fos ocupada per trens de mercaderies i en època

prepandèmia (2019) tenia un nivell d'ús de tan sols 1.375 trens de mercaderies anuals (que sumats als de viatgers fa un total de 4.559).

A què és deguda aquesta desviació? Què impedeix que s'assoleixi una demanda similar a l'esperada en aquesta línia ferroviària tan jove, que compleix amb els estàndards d'interoperabilitat europeus?

Doncs, en primer lloc, que aquesta línia es va projectar amb la hipòtesi que seria alimentada per més trens que els provinents dels accessos provisionals al port de Barcelona, que són els que hi podien circular en el moment de la seva inauguració. En canvi, no va ser fins al cap de nou anys (2019) que es van iniciar les obres de desplegament de l'ample europeu per mercaderies en la secció contigua aigües avall del port de Barcelona (Castellbisbal), fins al cap d'onze anys (2021) que no s'han licitat les obres dels ramals d'accés de la terminal del Vallès (la Llagosta), la principal terminal de mercaderies que ja es trobava al pas de la línia quan va ser inaugurada el 2010, i avui en dia encara no hi ha data per als accessos definitius al port de Barcelona, que porta anys exprimint amb èxit la provisionalitat.

En segon lloc, hi ha un conjunt de factors no infraestructurals, de caire divers, que frenen el creixement del transport ferroviari de mercaderies:

- Els operadors ferroviaris privats han de fer grans inversions, amb un retorn a llarg termini i a més han de fer front a una competència desigual amb operadors incumbents que tenen avantatges adquirits enfront de la resta (herència del material rodant de l'antiga Renfe i avantatges en el manteniment i reparació, requisits d'accés als solcs més favorables i capacitat d'accedir a finançament públic). Això provoca una distorsió del funcionament del mercat que fa que l'oferta sovint no s'ajusti de manera natural a la demanda.
- El sector del transport de mercaderies en general produeix unes externalitats elevades però per contra genera uns marges de negoci ajustats, fet que deixa poca maniobrabilitat per a riscos com els d'apostar per altres opcions que no siguin el transport per carretera.
- La carretera ofereix uns avantatges amb els quals és difícil competir, especialment fiabilitat i preus ajustats.
- Dificultat d'omplir trens multiclient d'anada i tornada: el principal avantatge del tren en relació amb la carretera és que compta amb uns costos per tona-km menors que guanyen importància a mesura que s'incrementa la distància, però perquè així sigui cal que hi

hagi un aprofitament màxim de la seva capacitat i això es complica en casos en què un únic client no pot omplir un tren complet.

- El desconeixement i la mala fama: la rigidesa del ferrocarril a l'hora d'adaptar-se a certs imprevistos o l'herència d'èpoques passades no son una bona carta de presentació per a un ferrocarril que avui en dia ha demostrat ser competitiu per a múltiples tipus de tràfics (<http://www.csmmed.eu/servei/>).
- Elevats costos en terminals derivats de la baixa tecnificació i escàs ús de solucions intermodals: la digitalització i gestió en remot permetria reduir fins a un 30% costos en terminal, els quals actualment representen un 36% del total, cosa que permetria fer viable el ferrocarril per a un major rang de casos ([*Informe sobre los servicios de transporte de mercancías por ferrocarril 2017*](#), CNMC). L'ús de solucions intermodals com la caixa mòbil (molt poc habitual) o les autopistes ferroviàries (calen camions reforçats per ser hissats amb una grua i més del 90% del parc a Espanya no ho és, o una inversió en superestructura de terminal per a permetre la càrrega horitzontal) també permetrien reduir el cost en terminals.
- Traccions cares en la línia d'ample estàndard transfronterera: les locomotores que poden transitar pel Pertús son molt específiques (locomotores tri-tensió, tri-sistema de seguretat i capaces de remolcar 1500 – 1800 tones amb rampes de 18 mil·lèsimes). N'hi ha molt poca oferta i ofereixen uns preus de tracció que son pràcticament el doble que els que s'ofereixen per a les traccions en la xarxa ibèrica.

Tenint en compte aquesta diagnosi i el fet que la major part de la xarxa apta per mercaderies és d'interès general i, per tant, competència del Govern espanyol, des de la Generalitat de Catalunya ens vam plantejar com podíem actuar fent servir les eines que tenim a l'abast per a **promoure l'ús del ferrocarril en el transport de mercaderies fins al límit que les infraestructures existents ens permetien**. I així va néixer la idea del Comitè de Serveis Multimodals (CSM).

L'objectiu del CSM és contribuir al creixement sostenible de Catalunya a través de promoure l'oferta i demanda de solucions multimodals amb component ferroviària.

Per a això, es treballa amb eines i direccions diverses, que han anat evolucionant amb el temps, adaptant-se a les necessitats identificades, però sempre amb vocació de facilitador neutral, és a dir, d'ens aliè als interessos empresarials que **facilita eines de formació, anàlisi i demostració**,

vehicula suport directe i connecta interessos dels diferents actors involucrats, generant sinergies.

L'activitat del CSM s'inicia el 2013 amb el projecte iFreightMED-DC (*Intermodal Freight Services Development Committees*, projecte impulsat pel programa Med, 2013-2015) i se centra a determinar les disfuncions i colls d'ampolla que limiten el transport de mercaderies i en prioritzar les actuacions necessàries per a eliminar-los ([document de mesures d'acompanyament catalanes](#) i [Manifest europeu](#)). Es llancen també els primers estudis de viabilitat de serveis, inicialment per a sectors productius que ja utilitzen el tren en la xarxa d'ample ibèric i que solen omplir trens complets, com l'automoció o el químic, i ja al final per a sectors que encara no son clients del tren a Catalunya i que ho tenen més complicat perquè requereixen trens multicient i multiproducte, com ara el de la carn porcina, per al qual es fa una prova pilot demostrativa que contribueix a generar confiança.

Posteriorment, s'inicia una etapa de dos anys en la qual es constitueix formalment el CSM (el juliol de 2016 per Acord de Govern entre els aleshores Departament de Territori i Sostenibilitat i Departament d'Empresa i Coneixement) i s'elabora un Pla d'actuació basat en les recomanacions sorgides de [l'estudi de benchmarking sobre iniciatives públiques europees de promoció del transport multimodal i d'anàlisi dels models de negoci competitiu per a la figura de l'operador de transport multimodal](#) (Papers de l'observatori de la indústria). També es comença a testejar l'interès del mercat a rebre suport públic per a promoure proves pilot de nous serveis ferroviaris (publicat pel Consell de cambres de comerç de Catalunya com a encàrrec dins el conveni amb l'aleshores Departament d'Empresa i Coneixement).

El resultat d'aquesta etapa serveix per a dissenyar el projecte TRAILS (*TRAnsnational Intermodal Links towards Sustainability*), cofinançat pel programa POCTEFA (Programa Operatiu de Cooperació Transfronterera Espanya França Andorra (Interreg V-A) en un 65% i desplegat en el període 2018-2021, en el que les actuacions de promoció i facilitació se centren en el transport transfronterer amb parada a Catalunya i/o Occitània. Ja que a través d'aquesta frontera passen uns 11.000 vehicles pesats diaris.

Els socis del projecte per la banda catalana son: CIMALSA (Centrals i Infraestructures per a la Mobilitat i les Activitats Logístiques), com a líder; Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya; la Direcció General de Transports i Mobilitat del Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori i el Consell de cambres de comerç de Catalunya. De la part occitana: l'agència de desenvolupament econòmic Pyrénées Méditerranée Invest; el clúster logístic WE4LOG; la terminal de Saint Charles; l'associació Eurosud TEAM i la Direcció de

Mobilitat, Infraestructures i Desenvolupament de la Regió d'Occitània. El pressupost inicial total és d'1,35 milions d'euros.

Els seus assoliments poden sintetitzar-se en: aportació de resultats concrets, creació de metodologia, i enfortiment regional.

El principal resultat del projecte TRAILS és que ha contribuït a transvasar la mercaderia de 161.700 camions al tren, cosa que equival a 187.000 tones de CO₂ estalviades. A més, ha plantat un conjunt de llavors que contribuiran a incrementar aquesta xifra més enllà de l'extrapolació lineal de les actuals:

- Suport directe i connexió d'interessos: facilitació neutral per a omplir trens multiclient d'anada i tornada:

Tant a Catalunya com a Occitània hi ha molta presència de petites i mitjanes empreses, que no tenen capacitat per a carregar un tren complet regularment, per això que gran part de l'activitat TRAILS s'ha centrat a facilitar els trens multiclient i multiproducte, que impliquen una major complexitat i coordinació.

Aquesta facilitació s'ha dirigit tant cap als operadors ferroviaris com cap als carregadors.

Els carregadors són els propietaris de la mercaderia i en el seu cas es comença estudiant la viabilitat en termes de *transit times*, costos i emissions d'incorporar el ferrocarril (algun dels serveis existents) en el seu transport. En cas de que el resultat sigui positiu (que existeixi un avantatge de la solució multimodal en comparació a l'únicament per carretera), s'ofereix al carregador un acompanyament a mida per a fer efectiva aquesta incorporació.

Amb el projecte TRAILS s'han fet dos estudis de viabilitat, un per al [sector vitivinícola del Penedès i el Llenguadoc-Rosselló](#) i un altre per al sector de les fruites i hortalisses d'ambos costats de la frontera.

Gràcies a això, el clúster del vi de Catalunya ha decidit iniciar un programa de suport TRAILS que culminarà amb un primer enviament de prova, per tren, de 3 contenidors durant la temporada de Nadal. A la vegada aquesta notícia ha esperonat a altres subsectors de l'alimentació i begudes a acostar-se al CSM amb interès per a iniciar el seu propi camí en la multimodalitat.

Per a vehicular el suport als operadors ferroviaris s'ha utilitzat l'esquema següent: a partir d'una [primera convocatòria de manifestacions d'interès](#) s'han recollit projectes de serveis ferroviaris nous o amb increment de freqüència i en base a aquests s'ha publicat una segona convocatòria per a seleccionar la consultoria que millor s'adequa a les necessitats dels beneficiaris. Aquesta consultoria ha funcionat com a delegació experta del CSM, combinant l'objectiu de desenvolupament de negoci del beneficiari (que requereix un contracte de confidencialitat) amb la posició de Comitè neutral capaç de generar sinèrgies pel creuament d'informació.

L'activitat del TRAILS a Occitània i Catalunya ha permès consolidar 6 nous serveis ferroviaris transfronterers.

- Eines de formació, anàlisi i demostració per a millorar el coneixement i reputació del ferrocarril, concretament s'ha aportat:
 - Programa de formació de tres dies adreçat a transportistes per carretera sobre transport ferroviari multimodal (a l'Escola Europea Intermodal Transport amb visites, formació teòrica i casos pràctics).

Els professionals i empreses de transport de mercaderies per carretera son una part molt important de la demanda de serveis multimodals, igual que els carregadors.
 - [Observatori de costos del ferrocarril](#), a imatge de [l'observatori de costos del transport de mercaderies per carretera](#).
 - [Cartografia digital de les àrees logístiques Occitània – Catalunya](#), en col·laboració amb el Sistema d'Informació Geogràfica del Corredor Mediterrani d'ADIF i l'Estudi d'optimització de trànsit i desplaçament modal de FERRMED.
 - Anàlisi DAFO del sistema logístic de Catalunya i Occitània.
- Innovació i digitalització
 - PADELTA: eina digital de registre del document de control del transport de mercaderies
 - Prova d'ús del contenidor intermodal de control passiu de temperatura (SmartEcoReefer, de INPROUS), que funciona sense combustibles fòssils i amb més autonomia.

- Trobada internacional de *start-ups* del sector de la logística.

Així doncs, el projecte ha combinat l'ús de diverses eines. Unes eines en constant evolució, ja que la gràcia de la manera de treballar del CSM és que s'ha autodefinit amb l'experiència, cosa que és important en un àmbit en el qual la política pública de foment no disposa de gaires casos d'èxit. Les dues lliçons apreses quant a la metodologia de treball que el projecte TRAILS ha aportat son, en primer lloc, que les solucions generalistes no son vàlides per tothom sinó que cal entrar en detall, identificant conjuntament amb el sector (clústers i associacions) i amb cada empresa els seus problemes i requeriments específics, i, en segon lloc, que cal definir el projecte de manera que permeti prou flexibilitat per a poder treballar per aproximacions successives, provant i incorporant les conclusions de cada experiència en el disseny del pas següent.

Una altra de les aportacions del projecte és que ha contribuït a enfortir els llaços entre Occitània i Catalunya. Inicialment en el procés de definició d'un projecte en què ha calgut pensar estratègicament, concebant-se com a una sola regió que fa front comú en un àmbit globalitzat, per després competir internament. A part, després de moltes hores de feina conjunta s'ha establert una confiança i dinàmica de treball que ha impregnat la tasca dels diferents actors involucrats més enllà de les activitats del mateix projecte, redundant en una millor eficiència.

Aquest assoliment, tot i no disposar d'un indicador ni computar com a lliurable del projecte, n'és un objectiu implícit, ja que les polítiques europees donen prioritat al desplegament de projectes transfronterers, conscients que les fronteres son les costures de la Unió, els espais on es cusen les xarxes, les normatives i la quotidianitat dels seus habitants, els espais que en definitiva li donen sentit, passant de perifèria a nucli.

A la fi del 2021 arriba la fi del projecte TRAILS, però l'activitat del CSM ha de perseverar, perquè els actors involucrats així ens ho demanen i perquè com més coneixement acumulem més maneres i àmbits d'actuació detectem. Sabem que si no es finalitza el Corredor Mediterrani i la resta de la xarxa transeuropea de transports prioritària no assolirem l'objectiu europeu d'arribar al 30% de quota ferroviària en mercaderies, però el marge de millora és gran i també sabem que la facilitació neutral funciona.

Aquesta és la conclusió, que pren encara més sentit amb la perspectiva d'un futur en el qual la demanda potencial de transport ferroviari augmentarà, per a poder complir amb els objectius de descarbonització, per a fer front a problemes com l'escassetat de conductors o de combustibles fòssils, perquè aniran avançant els trams i connexions del Corredor i perquè els fruits de la promoció de serveis multimodals anirà donant els seus fruits. Al Comitè de Serveis Multimodals, com més avancem, més feina tenim.