

Manifest de Barcelona-Catalunya Centre Logístic (BCL)

Sis propostes per impulsar a curt termini el transport ferroviari de mercaderies

En un moment en què la digitalització i la logística impulsen el comerç i la competitivitat, els promotors d'aquest document consideren necessaris avenços urgents perquè el transport ferroviari de mercaderies s'alineï amb les necessitats econòmiques. També perquè ajudi a la declarada vocació logística continental i intercontinental d'Espanya, al reequilibri modal i la millora ambiental.

Actualment, la quota modal del ferrocarril a Espanya considerant els modes terrestres és molt baixa, de l'ordre del 5% en t-km. No obstant això, i malgrat les condicions orogràfiques i altres limitacions, com afirma "*Informe de supervisión del mercado transporte ferroviario de mercancías*" de diciembre de 2016 de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC, d'ara endavant), aquesta quota podria situar-se entre el 13-15%, al nivell de països com el Regne Unit i França que tenen pesos relatius similars del PIB industrial en les seves economies. El potencial de creixement del transport ferroviari de mercaderies es multiplica a Catalunya, on radica gairebé la quarta part de la producció industrial, i que constitueix el motor industrial d'Espanya segons recents estadístiques de l'INE. A més, Madrid i Catalunya són les dues comunitats amb més pes logístic de la Península Ibèrica, raó per la qual necessiten disposar de serveis ferroviaris competitius entre elles i amb la resta d'Europa.

En el cas de Catalunya, les empreses industrials i comercials i els ports de Barcelona i Tarragona, vectors de la internacionalització econòmica, reclamen infraestructures i condicions operatives que possibilitin serveis ferroviaris per a competir a escala peninsular i continental.

Des del punt de vista de Catalunya -extensible a altres Comunitats-, la prioritat actual per transformar en virtuós el cercle "oferta insuficient-demanda baixa" hauria de ser l'impuls de l'oferta ferroviària. I això requereix que els operadors intermodals, que són els que dissenyen els serveis i suporten el risc comercial, puguin organitzar i comercialitzar serveis ferroviaris amb la Península i amb la resta d'Europa amb menors costos i cap a mercats més amplis i diversificats.

En síntesi, per a reduir costos i ampliar mercat a curt termini, els operadors intermodals necessiten poder operar trens més llargs, disposar de material mòbil de lloguer en bones condicions tècniques així com serveis més adaptats i diversificats en les terminals. També és necessari que un *partner* clau del negoci com ADIF estableixi

Manifest de Barcelona-Catalunya Centre Logístic (BCL)

Sis propostes per impulsar a curt termini el transport ferroviari de mercaderies

una interlocució propera i efectiva amb aquest tipus d'operadors, que estan més propers a la demanda.

Mentre es continua discutint el futur del transport ferroviari de mercaderies i s'executen els grans plans d'infraestructura, el pragmatisme aconsella adoptar mesures que, en un termini de 2 a 3 anys, impulsin l'oferta de serveis ferroviaris per aconseguir un alt impacte en el mercat i que serveixin de vitrina per a generar nous serveis.

Els augments de tràfics en el transport ferroviari de contenidors, d'automòbils i d'alguns tipus de granel indiquen que -tot i les dificultats infraestructurals i operatives encara existents- són possibles i urgents millores significatives a curt termini sense grans inversions.

Pel que fa a les infraestructures, que són condició necessària però no suficient pel desenvolupament del transport ferroviari de mercaderies, BCL considera clau per l'èxit de les seves propostes a curt termini l'execució d'un conjunt mínim d'infraestructures lineals com la millora de la connexió del Port de Barcelona, l'arribada al Port de Tarragona de l'amplada europea així com la connexió UIC de les principals terminals i grans centres productius de l'arc mediterrani català. A més, BCL s'uneix a la petició generalitzada per disposar ja d'un calendari definitiu i fiable d'inversions recolzat per les adequades consignacions pressupostàries.

Tenint en compte la línia de raonament apuntada anteriorment, BCL sotmet a la consideració del Ministerio de Fomento l'oportunitat de promoure les mesures següents:

Manifest de Barcelona-Catalunya Centre Logístic (BCL)

Sis propostes per impulsar a curt termini el transport ferroviari de mercaderies

PROPOSTA 1

Poder operar trens de 750 m en els eixos prioritaris per als ports de Barcelona i Tarragona i per als sectors industrial i comercial de Catalunya.

Descripció de la proposta

Fer efectiva l'operació de trens de 750 metres de longitud en dos trams del corredor mediterrani inclosos en la Core Network de la UE (trams Perpinyà-Barcelona-Tarragona-Sud costa mediterrània i Barcelona-Tarragona / Lleida-Madrid). Tenint en compte la situació previsible de les infraestructures en el termini de 2-3 anys, l'execució d'aquesta mesura suposa:

- a) Poder operar composicions de 750 metres en ample UIC en el tram de connexió de Barcelona i Tarragona amb França. Així mateix, en la prolongació més al Sud del corredor mediterrani que compti amb aquest ample de via.*
- b) Poder operar composicions de 750 metres en ample ibèric a l'itinerari Barcelona-Tarragona / Lleida-Saragossa (ramals de Monzón i Caspe)-Madrid.*

BCL considera també prioritari ampliar a curt termini la circulació de trens de 750 metres en ample ibèric cap a Pamplona, Àlaba i Burgos i cap a València, ja que es tracten d'itineraris amb importants terminals intermodals i de gran potencial per a aquest tipus de trànsit.

Situació actual

A. Trams d'ample ibèric.

- Tot i que compleixin les restriccions de pes per eix i gàlib, actualment no poden circular trens de 750 metres pels trams de la xarxa en ample ibèric abans esmentats degut fonamentalment a que les vies d'apartat no disposen d'aquesta longitud. Aquest és el problema més urgent a resoldre.

Manifest de Barcelona-Catalunya Centre Logístic (BCL)

Sis propostes per impulsar a curt termini el transport ferroviari de mercaderies

- La limitació que suposa el pes total de trens més llargs a causa de les pendents, conseqüència de l'orografia dels itineraris ressenyats (amb rampes característiques en algun tram del 17, 18, 20 i fins a 22 mil·lèsimes), pot salvar-se amb l'ús de locomotores més potents. Això suposa un increment de costos que estaria però molt compensat per l'augment de la capacitat que s'ofereix en cada circulació. Tampoc seria un impediment la velocitat de circulació de trens més llargs i pesats, tenint en compte que no hi ha greus problemes amb la circulació de trens de viatgers en l'eix principal Barcelona-Saragossa-Madrid a causa de l'alliberament de capacitat generada per la nova línia d'alta velocitat.
- La limitació de gàlib en els itineraris esmentats impedeix la circulació de trens complets o composicions mixtes amb vagons "poche" carregats amb semiremolcs de gàlib estàndard P-400. Això suposa una restricció a la diversificació de l'oferta, convenient per a la comercialització de trens més llargs que -excepte en el cas d'alguns grans carregadors- han de ser multi producte i multi clients. No obstant això, la possibilitat de comercialitzar trens més llargs per a contenidors, caixes mòbils i automòbils permet una ampliació del mercat.

B. Trams d'ample UIC Barcelona-Perpinyà.

- En aquest cas, ja hi ha apartadors de 750 metres i ADIF està resolent la limitació de longitud imposada pel sistema de gestió de la línia d'alta velocitat (ERTMS). Segons informacions, ja poden circular alguns tipus de trens de mercaderies amb longituds de 750 metres.

Raons i impacte de la proposta

- ❖ Els corredors Madrid-Barcelona, Barcelona-Saragossa i Barcelona-Biscaia ocupen les posicions 3,4 i 5 en el rànquing dels més usats, segons el primer informe de supervisió del mercat de transport ferroviari de mercaderies presentat al desembre de 2016 per la CNMC. En aquests corredors (al costat del Madrid-València) operen les empreses ferroviàries i operadors intermodals privats que són -segons el citat informe de la CNMC- els que estan mostrant més dinamisme en la comercialització i estan guanyant quota de mercat.

Manifest de Barcelona-Catalunya Centre Logístic (BCL)

Sis propostes per impulsar a curt termini el transport ferroviari de mercaderies

- ❖ En els corredors esmentats es troben ubicats un conjunt de terminals intermodals / ports secs que ja disposen de tràfics rellevants i que estan ampliant les seves instal·lacions i activitat:
 - Saragossa: disposa de les terminals intermodals de tmZ, PLAZA i LTA que el 2016 van operar un total de més de 250.000 TEU ferroviaris.
 - Àlaba: inici de les obres del port sec del polígon d'Arasur, terminal multimodal de Júndiz.
 - Azuqueca: en 2016 va operar 1.300 trens i més de 56.000 TEU.
 - Monzón: terminal intermodal amb un trànsit de més de 53.000 TEU en 2016.
 - Burgos: el port sec va moure més de 20.000 TEU ferroviaris i un total de 800.000 tones i entrarà a formar part de la Xarxa Europea de Transport.
 - Terminals privades de General Motors a Figueruelas i de Volkswagen a Landaben.

- ❖ L'increment de la longitud dels trens en els esmentats corredors d'ample ibèric suposa un salt en la productivitat del servei i en els costos així com en la competitivitat del ferrocarril respecte a la carretera. Això s'ha posat de manifest en el transport intermodal del corredor València-Madrid, on el Port de València va aconseguir una quota del 20% a causa fonamentalment de l'ús de trens més llargs. Encara sense poder operar trens de 750 metres, el transport ferroviari del Port de Barcelona ha assolit unes quotes del 12% en contenidors i el 35% en automòbils.

- ❖ En la línia UIC, l'increment de longitud dels trens tindria -a més d'un impacte en la competitivitat- un altre molt important sobre la fiabilitat del servei, ja que no seria necessari unir o partir composicions a Le Soler-Perpinyà, evitant així incidències durant el trajecte.

Manifest de Barcelona-Catalunya Centre Logístic (BCL)

Sis propostes per impulsar a curt termini el transport ferroviari de mercaderies

- ❖ Tenint en compte que la xarxa ferroviària espanyola és molt poc capil·lar en comparació amb la d'altres països europeus (aspecte que obliga a la cooperació amb la carretera), la longitud dels trens en els eixos principals és un factor crític per al propi tren i per aconseguir aquesta cooperació amb l'altre mode terrestre, que és més eficient.
- ❖ L'increment de la longitud dels trens en els eixos més prometedors és també urgent com a mesura per a no frenar la competitivitat actual del ferrocarril, amenaçada tant per la pujada de cànon anunciada per ADIF (i, de moment, frenada per la CNMC) com per les millores del transport per carretera: camions més pesats i llargs, sistema Platoon.

Suports a la proposta

- ❖ Aquesta mesura figura en primer lloc perquè ha estat unànimement considerada com la més important per a impulsar la competitivitat a curt termini del ferrocarril de mercaderies. Així ho han expressat tant els membres de la Comissió Multimodal de BCL com els agents entrevistats per definir la posició d'aquesta entitat sobre les mesures a curt termini per revitalitzar el ferrocarril.
- ❖ També dóna suport a aquesta mesura el coordinador europeu del Corredor Mediterrani, Jan Brinkhorst que, en un recent document, constata el retard en la implantació de l'ample UIC en aquest eix i destaca la limitació de longitud dels trens com una penalització a la competitivitat del transport ferroviari de mercaderies a Espanya.
- ❖ En el seu informe abans citat, també la CNMC destaca que els increments tan significatius del trànsit ferroviari entre València i Madrid s'expliquen per l'adaptació de la infraestructura ferroviària per a trens de 750 metres. També es deu a la forta competència entre operadors ferroviaris, si bé aquests no haguessin pogut desviar tràfics de la carretera sense una millora de la seva productivitat tan important com l'allargament dels trens.

Manifest de Barcelona-Catalunya Centre Logístic (BCL)

Sis propostes per impulsar a curt termini el transport ferroviari de mercaderies

- ❖ Altres organismes com l'“Asociación de Empresas Ferroviarias Privadas” o CETM Multimodal, que donen suport a la liberalització real del mercat, situen l'increment de longitud dels trens com a factor clau de competitivitat.

Execució de la mesura proposada

- ❖ El Consell d'Administració del Port de Barcelona ha aprovat un pressupost de 30 milions d'euros destinat al finançament de l'ampliació dels apartadors de la línia Barcelona-Saragossa-Madrid dins del seu pla d'empresa pel 2017.
- ❖ No obstant això, l'execució de l'ampliació dels apartadors ha de portar-la a terme ADIF. El primer pas, pendent, és la signatura d'un acord entre el Port de Barcelona i ADIF per oficialitzar l'aportació financera del primer al projecte.

Manifest de Barcelona-Catalunya Centre Logístic (BCL)

Sis propostes per impulsar a curt termini el transport ferroviari de mercaderies

PROPOSTA 2

Disposar d'ample UIC fins a Tarragona -i cap al Sud del litoral mediterrani- i millorar la connexió UIC del Port de Barcelona.

Descripció de la proposta

Continuar l'execució de la connexió del Port de Tarragona en ample europeu, ara paralitzada -i perllongar la disponibilitat de vies en aquest ample cap al Sud del corredor mediterrani- i millorar l'accés UIC del Port de Barcelona. Les noves infraestructures han de comptar amb capacitat i gàlib suficients per atendre futures demandes i, com a pas previ urgent, amb un calendari i pressupost fiables que permetin als operadors i clients potencials establir els seus plans de negoci.

Situació actual

- ❖ L'execució de la prolongació de la connexió UIC al corredor mediterrani es troba paralitzada. Aquest és el problema més urgent a resoldre en l'àmbit de les infraestructures, tot i acceptant que la solució adoptada pel moment (el tercer fil) no està exempta de dificultats per a una explotació eficient. La situació actual és la següent:
 - S'ha paralitzat la col·locació del tercer carril des de Castellbisbal a Tarragona i l'enllaç a Martorell (SEAT), obra ja licitada.
 - Únicament està prevista la col·locació del tercer carril en una via des de Castellbisbal a Tarragona, el que comporta una greu limitació de capacitat de tràfic.
 - L'accés en ample mixt al Port de Tarragona no està ni en estudi (i el port disposa ja d'una terminal operativa, La Boella, amb quatre vies de 750 metres).
 - Les obres del nou accés al Port de Barcelona estan pràcticament paralitzades des de fa dos anys.

Manifest de Barcelona-Catalunya Centre Logístic (BCL)

Sis propostes per impulsar a curt termini el transport ferroviari de mercaderies

- ❖ Mentre en el terreny dels fets hi ha un bloqueig, les declaracions oficials dels responsables d'executar els projectes segueixen parlant de la importància del Corredor Mediterrani i dels grans plans sobre aquesta infraestructura però sense que es tingui un calendari amb compromisos fermes. Recentment, el 12 de gener, el Secretari General d'Infraestructures ha promès que el projecte del tercer fil ferroviari fins a Tarragona es licitarà en unes setmanes. A primers de febrer, ADIF ha informat que licitarà al maig les obres dels accessos al Port de Barcelona.

Raons i impacte de la proposta

- ❖ Segons el recent informe de la CNMC, com a conseqüència de la crisi econòmica i de l'impuls de la vocació exportadora espanyola, el transport ferroviari internacional ha crescut a un ritme superior a l'interior. No obstant això, el tràfic de mercaderies per la nova línia UIC és mínim. Això és degut per una part als problemes d'interoperabilitat existents i ja coneguts. Però també al fet que la paralització de les obres no està permetent que s'incorporin al corredor nous generadors de tràfic (Port de Tarragona, zones logístiques del Camp de Tarragona, indústria química, factoria SEAT, etc.).
- ❖ Tarragona és el segon proveïdor petroquímic d'Europa i el primer pol químic de la Mediterrània, pel que reuneix condicions per esdevenir un hub logístic europeu per a aquests tipus de productes però que requereixen bons serveis ferroviaris en amplada UIC. Segons recents declaracions del president del Port de Tarragona, el grup Daimler-Benz va excloure d'entrada Tarragona de les seves peticions d'oferta per exportar automòbils pel Sud a causa de la inexistència d'amplada UIC. També afirma que en 12 de les 14 visites concertades en un esdeveniment de *l'European Chemical Association* els van preguntar per aquest assumpte.
- ❖ Un problema afegit al de no disposar de connexió UIC que pateixen el Port de Tarragona, entre d'altres actors del mercat ferroviari, és que tampoc poden oferir un calendari fiable d'execució de la connexió amb el suport de consignacions pressupostàries suficients per fer-ho creïble i executable, de manera que les empreses potencials clients del ferrocarril puguin tenir-ho present en els seus plans.

Manifest de Barcelona-Catalunya Centre Logístic (BCL)

Sis propostes per impulsar a curt termini el transport ferroviari de mercaderies

- ❖ A Tarragona, l'empresa química BASF ha projectat una terminal ferroviària - oberta al seu ús per altres empreses- que disposa també d'ample UIC per comercialitzar trens amb la resta d'Europa.
- ❖ Tot i que el Port de Barcelona és fins ara l'únic port a Espanya que disposa de connexió en amplada europea, tant la seva importància actual com a primera concentració logística sud europea i mediterrània en torn a un port com la seva estratègia de duplicar el radi del seu hinterland requereixen un millora immediata de l'accés ferroviari cap a la resta d'Europa. Aquesta necessitat ha estat reconeguda per la Comissió Europea que va atorgar una subvenció de 36,1 milions d'euros al Port i l'ADIF per la millora dels accessos ferroviaris amb la finalitat de consolidar la seva interconnexió amb la xarxa principal europea.
- ❖ Actualment, les previsions per salvar el retràs d'una connexió que hauria d'haver estat operativa al 2015, segons l'acord amb el Ministeri de Foment, són les següents: durant aquest mes de maig l'ADIF licitarà la seva part de la connexió i el Port ho farà cap a finals d'aquest any, una vegada resoltes les expropiacions en marxa. D'altra banda, està previst que a la futura terminal de l'antiga llera del Llobregat arribin serveis europeus d'autopista ferroviària de VIIA.
- ❖ El Port de Barcelona és ara el port peninsular amb més serveis amb el centre i nord d'Europa i està experimentant un fort creixement dels tràfics amb més potencial ferroviari com els contenidors i el cotxes (al 2016 ha superat els 2 milions de TEU i els 900.000 vehicles). D'altra banda, està prevista una inversió fina a 2020 de 200 milions d'euros per ampliar la ZAL portuària amb 450.000 metres quadrades de noves naus, de manera que en la primera corona de la seva àrea metropolitana es disposarà d'un milió de metres quadrades de naus logístiques on estan ubicats els grans operadors logístics mundials.
- ❖ A més, des del punt de vista ferroviari, les dues terminals de contenidors (BEST del grup Hutchison i APM Terminals de Maersk) disposen d'operadors intermodals que estan promovent nous serveis ferroviaris peninsulars (Canal Frío amb tmZ, trens amb Pamplona i Miranda d'Ebro, entre altres). Aquests serveis juntament al d'altres operadors formen part d'una oferta global que supera els 75 serveis

Manifest de Barcelona-Catalunya Centre Logístic (BCL)

Sis propostes per impulsar a curt termini el transport ferroviari de mercaderies

regulars setmanals (entre ells 15 internacionals) que tenen com a origen les terminals portuàries o la de Morrot.

- ❖ La millora dels accessos del Port de Barcelona en amplada UIC -si es produeix juntament a les altres mesures proposades en aquest document com la de disposar de locomotores UIC potents i composicions de 750 metres- pot contribuir a donar l'impuls decisiu als trens internacionals i al rol de Barcelona com a port alternatiu als del nord d'Europa.
- ❖ A més dels dos ports, la tercera corona de l'àrea metropolitana de Barcelona està experimentant un important desenvolupament logístic. Així, en zones com el Baix Penedès, el Camp de Tarragona o el Tarragonès, s'estan situant empreses -com Nintendo, Amazon o Ikea- que pensen en termes euro regionals i necessiten serveis ferroviaris d'àmbit europeu.

Suports a la proposta

- ❖ Les peticions des dels sectors públics i privats de Catalunya i de tot Espanya perquè s'executin les obres del Corredor Mediterrani són ja gairebé incomputables des que l'associació FERRMED plantegés i demostrés la necessitat d'aquest corredor multimodal europeu. En particular, la Generalitat de Catalunya i la de València, recolzades pels seus sectors empresarials, promouen activament la urgència de continuar les obres cap al Sud, condició necessària per aportar nous tràfics que permetin començar a rendibilitzar les quantioses inversions ja realitzades.
- ❖ La Generalitat de Catalunya disposa d'una Agenda Catalana del Corredor Mediterrani com a full de ruta de les principals actuacions i ha constituït la "*Taula Estratègica Catalana del Corredor Mediterrani*" on hi participen més de 120 representants de l'administració i dels sectors econòmic i social. Entre les actuacions prioritàries definides a curt termini (abans del 2020) -i presentades al Ministerio de Fomento- figuren la col·locació d'ample UIC entre Vila-Seca i Castellbisbal, els accessos als ports de Barcelona i Tarragona i les connexions UIC amb les terminals de la Llagosta i Vilamalla.

Manifest de Barcelona-Catalunya Centre Logístic (BCL)

Sis propostes per impulsar a curt termini el transport ferroviari de mercaderies

- ❖ Associacions catalanes del sector del transport i la logística i altres institucions econòmiques (Pimec Logística, Col·legi d'Agents de Duanes de Barcelona, Cambra Oficial de Contractistes, Transcalit) demanen que s'acabi amb la paràlisi inversora, ja que acabarà provocant un estancament de l'economia.
- ❖ En un recent informe, el coordinador europeu del Corredor Mediterrani constata el retard en l'execució d'aquesta infraestructura així com en l'extensió de l'ample UIC a altres trams de la xarxa convencional. Així mateix, destaca la importància de connectar les línies amb els nodes generadors de trànsit, en primer lloc els ports. Per la seva banda, la CNMC en el seu primer informe sobre el transport ferroviari de mercaderies, mostra el gran dèficit d'apartadors privats a Espanya i recorda que alguns països europeus han desenvolupat programes específics per a incrementar el seu nombre amb l'objectiu de disminuir els transports per carretera i augmentar la quota de mercat del transport ferrocarril.

Execució de la mesura proposada

- ❖ Correspon al Ministerio de Fomento. El nou ministre ha anunciat un nou full de ruta del Ministerio. Entre els seus punts s'inclou aconseguir un gran pacte nacional sobre les infraestructures durant el primer semestre de 2017. També s'anuncien compromisos com el de destinar 550 milions d'euros fins a 2021 per millorar la connexió amb els ports. Novament es tracta d'una revisió de la revisió de plans anteriors sense que, de moment, es disposi d'un calendari amb compromisos ben concrets sobre la implantació de l'ample europeu en l'eix costaner del Corredor Mediterrani.

Les noves infraestructures ferroviàries han de ser escalables per adaptar-se a futurs o ràpids increments dels serveis, permetre composicions ferroviàries de 750 metres i comptar amb gàlib d'autopista ferroviària.

Manifest de Barcelona-Catalunya Centre Logístic (BCL)

Sis propostes per impulsar a curt termini el transport ferroviari de mercaderies

PROPOSTA 3

Disposar de locomotores UIC homologades.

Descripció de la proposta

Impulsar la disponibilitat d'unitats locomotores d'ample europeu homologades amb capacitat d'arrossegar un tren complet de 750 metres i 1.800 TM BR.

Situació actual

- ❖ Les úniques locomotores que disposen d'una autorització provisional per a traccionar trens en el trajecte Barcelona-Perpinyà (uns 190 km) són les de Renfe Mercancías. Pel que sembla, Renfe té vuit locomotores bitensió de la sèrie 252 equipades amb ERTMS tècnicament capaços de cobrir la relació esmentada. Es tracta de material dels anys 1991-1992 que prestaven servei a la LAV Madrid-Sevilla i que van ser remodelades. No és de coneixement públic el nombre d'unitats realment operatives. Són locomotores dissenyades per l'arrossegament de trens TALGO que poden circular a 200 km/h però no poden arrossegar trens mercants pesats.

- ❖ Les empreses ferroviàries privades espanyoles no disposen per ara d'aquest tipus de material. Hi ha hagut alguna iniciativa, però frenada no només per l'alt cost de l'equipament necessari per a salvar les deficiències d'interoperabilitat de la connexió actual (tensió, sistema de gestió de la seguretat) sinó sobretot per la dificultat en l'homologació. Tampoc altres empreses ferroviàries com SNCF o DB tenen per ara locomotores d'aquest tipus.

- ❖ Entre l'oferta de Renfe Alquiler de Material Ferroviario (la ROSCO espanyola) no hi figura cap locomotora de la classe necessària per cobrir el recorregut transfronterer.

Manifest de Barcelona-Catalunya Centre Logístic (BCL)

Sis propostes per impulsar a curt termini el transport ferroviari de mercaderies

Raons i impacte de la proposta

- ❖ Renfe Mercancías ostenta actualment el monopoli en un tram de les relacions ferroviàries internacionals en ample europeu que -si bé de curta longitud- resulta crític per a la viabilitat de qualsevol servei.
- ❖ Segons les dades dels serveis realitzats i de diverses ofertes presentades per Renfe Mercancías, el preu de la tracció resulta molt més car (gairebé el doble) per al tram Barcelona-Perpinyà que per a la resta dels trajectes peninsulars, la qual cosa dificulta la competitivitat del ferrocarril. S'ha comentat que una explicació a aquesta diferència rau en els curts períodes d'amortització aplicats a les adaptacions realitzades en les locomotores de Renfe. Un altre factor a considerar és que la potència de les màquines 252 és insuficient per arrossegar trens llargs, pel que es necessiten dues locomotores en un mateix trajecte.
- ❖ Tot i que s'ha resolt la interconnexió amb França en ample europeu, la manca d'interoperabilitat de la línia -tres tensions i tres sistemes de gestió de trens diferents-, les barreres tècniques (homologació del material, no només de màquines sinó també de vagons) i la realitat del mercat (monopoli de fet), han impedit la creació i expansió d'oferta de serveis en ample UIC. Resulta paradoxal que, tot i la importància que pràcticament tothom dóna al Corredor Mediterrani, el seu tram més crític continuï encara en aquesta situació.
- ❖ A causa de les seves limitacions, el tram transfronterer requereix locomotores especials i més potents que són més cares (de l'ordre dels 5 o 6 milions euros / unitat) i que s'utilitzarien només en un servei de llançadora relativament curt. No obstant això, disposar d'aquest material suposaria una simplificació en l'operativa, ja que només exigiria un canvi de tracció a Perpinyà que alliberaria les locomotores especials, i suposaria també una millora en la fiabilitat del servei al no existir ni ruptura de la composició ni transbord de càrrega o canvi d'eixos. En aquestes condicions s'estaria més a prop del tren ideal punt-punt amb la mateixa màquina, objectiu per ara inviable a causa de les tortuoses condicions de la línia.

Manifest de Barcelona-Catalunya Centre Logístic (BCL)

Sis propostes per impulsar a curt termini el transport ferroviari de mercaderies

- ❖ Quant als costos de la tracció en el tram Barcelona-Perpinyà, seria necessari utilitzar criteris més amplis d'amortització per reduir el seu impacte. Una de les raons és que en aquest cas es tractaria de disminuir els costos d'ineficiència, no imputables a l'empresa ferroviària o a l'operador intermodal, sinó provocats per les ineficiències de la infraestructura.

Suports a la proposta

- ❖ Tal com està plantejat, el problema de la connexió amb França és un cas particular si bé molt rellevant d'un altre més general com és la necessitat urgent de la liberalització real del mercat i l'obertura a la competència. Un objectiu compartit no només per BCL sinó per la pròpia CNMC i per tots els actors del sector, com es posa de manifest en els actes i declaracions recollides diàriament a la premsa professional.
- ❖ Uns actors especialment interessats en aquest tema són els ports de Barcelona i Tarragona, ja que bona part de les seves estratègies d'ampliació del *hinterland* cap a Europa depenen del funcionament de la connexió UIC. Aquesta connexió és explícitament sol·licitada per potencials carregadors o operadors que estudien diversificar la seva logística europea utilitzant enfocaments de *second footprint*, per disposar de centres de distribució també al sud del continent. Per la seva banda, el Port de Barcelona -l'únic port que posseeix experiència en l'organització de trens UIC- així com els operadors privats que utilitzen ara la via UIC (Gefco, Kombiverkehr i Hupac) s'han manifestat públicament en nombroses ocasions sobre la urgència de disposar d'una solució al tram Barcelona-Perpinyà.

Execució de la mesura proposada

- ❖ A l'organisme regulador -la Comisión Nacional de la Competencia y del Mercado (CNMC) - li correspondria actuar per a corregir l'actual situació de monopoli de fet per part de Renfe Mercancías, empresa que a més -segons l'informe de l'esmentada CNMC- està perdent mercat a favor de les empreses ferroviàries privades, més dinàmiques.

Manifest de Barcelona-Catalunya Centre Logístic (BCL)

Sis propostes per impulsar a curt termini el transport ferroviari de mercaderies

- ❖ En l'àmbit tècnic, també a la CNMC li correspondria -al costat de l'Agència de Seguridad Ferroviaria- analitzar els processos d'homologació de locomotores i vagons d'ample europeu, de manera que sense detriment de la seguretat s'eliminessin eventuais obstacles a l'obertura del mercat a la competència. Sense descartar altres mesures, com una ampliació de l'ús d'autoritzacions provisionals a empreses privades.

- ❖ Tenint en compte que la connexió amb França és el coll d'ampolla per al desenvolupament d'una nova oferta de transport ferroviari internacional sense ruptures frontereres i més fiable, el Ministerio de Fomento podria estudiar fórmules per a crear un servei de llançadora ferroviària amb Perpinyà. Entre les fórmules utilitzables podrien estar la creació d'un pool de màquines multi tensió-multi sistema per a aquest tram, finançades per empreses privades o organismes públics com les autoritats portuàries, molt interessades en l'èxit del corredor.

Manifest de Barcelona-Catalunya Centre Logístic (BCL)

Sis propostes per impulsar a curt termini el transport ferroviari de mercaderies

PROPOSTA 4

Traspassar el material mòbil de Renfe Mercancías a la ROSCO espanyola.

Descripció de la proposta

Posar a disposició de la ROSCO espanyola (ara Renfe Alquiler de Material Ferroviario) el parc mòbil en ample ibèric disponible, tant locomotores com vagon.

Situació actual

- ❖ La societat Renfe Alquiler de Material Ferroviario (RAMF) -l'actual ROSCO espanyola- es va constituir el 2014 com a conseqüència d'un Real Decreto-Ley de 2012 de reestructuració de RENFE-Operadora, que la dividia en quatre noves societats. El seu objecte social bàsic és el lloguer i venda de material ferroviari i el capital pertany a la societat matriu Renfe-Operadora, que va aportar material mòbil i instal·lacions.
- ❖ Segons la memòria de l'any 2015, la darrera publicada per RAMF, aquesta empresa disposava de més de 1.700 vagon de mercaderies (1.600 vagon de diversa tipologia procedents de RENFE-Mercancías més 109 vagon porta-automòbils) i de 49 locomotores per al transport de mercaderies (37 elèctriques i 12 dièsel). En el citat any havia llogat únicament 7 locomotores a empreses ferroviàries privades. A més, RAMF no posseeix cap locomotora elèctrica en amplada UIC.
- ❖ D'altra banda, segons l'informe de 2016 de la CNMC sobre el transport ferroviari de mercaderies, el parc destinat a aquesta activitat comptava amb 401 locomotores i més de 11.000 vagon. Si s'exceptua el parc gestionat per RAMF, la gran majoria del material mòbil restant pertany a Renfe Mercancías, empresa que perd quota de mercat i que només necessita una fracció de la seva flota per a executar els serveis.
- ❖ Segons l'opinió dels operadors privats, el material de la ROSCO espanyola o està obsolet o no arriba als estàndards de qualitat necessaris per a una explotació eficient. L'índex d'avaries és alt (la fiabilitat és de l'ordre d'un 80% quan en un

Manifest de Barcelona-Catalunya Centre Logístic (BCL)

Sis propostes per impulsar a curt termini el transport ferroviari de mercaderies

material nou és del 98%) i una avaria repercuteix negativament en tots els trens del tram afectat i en la imatge del servei. A més, hi ha l'agreujant que el sector del manteniment i reparació està controlat per RENFE, el competidor principal.

- ❖ A causa de la diferència d'amplada de via, el mercat espanyol de transport ferroviari de mercaderies és de dimensió limitada i no resulta atractiu per a la inversió privada. Actualment no hi ha empreses fabricants de vagons en ample ibèric i només una empresa fabrica locomotores dièsel de gran potència. Tenint en compte també que els preus dels serveis ferroviaris han de ser baixos per competir amb la carretera, les empreses ferroviàries privades no disposen de recursos excedents per invertir en nou material de transport. I sense bones opcions de lloguer, al final els operadors intermodals no poden crear noves ofertes competitives o ampliar les existents.

Raons i impacte de la proposta

- ❖ Tot i les reconegudes i significatives limitacions a la competència que encara subsisteixen en el transport ferroviari de mercaderies a Espanya, els operadors privats s'han revelat com els dinamitzadors del mercat. Així, mentre Renfe Mercancías redueix la seva participació, segons l'informe de la CNMC "... *la quota de mercat dels operadors alternatius s'ha incrementat considerablement en els últims anys passant, en termes de tones netes, d'un 14% el 2011 a un 26 % el 2015, mentre que en t-km netes s'ha incrementat encara més en aquest mateix període (del 14% al 36%).* "
- ❖ Per seguir creixent, augmentar la longitud dels trens és fonamental perquè millora l'eficiència i la competitivitat de les empreses privades (que tenen costos de personal molt inferiors a Renfe), però disposar de material mòbil adequat - homologat i amb qualitat estàndard- és la condició necessària per a la prestació dels serveis i la creació de noves ofertes. És l'única via per aconseguir un mercat escalable, adaptable a les necessitats de la demanda que, segons anàlisi de la pròpia CNMC, podria passar de l'actual quota modal del 5% al 12%, tenint en compte el pes industrial de l'economia espanyola.

Manifest de Barcelona-Catalunya Centre Logístic (BCL)

Sis propostes per impulsar a curt termini el transport ferroviari de mercaderies

- ❖ Per complir els requeriments de la Unió Europea, la Llei del sector ferroviari de 2015 precisa que RAMF "... *facilitarà l'accés dels operadors a material de manera transparent, objectiva i no discriminatòria, donant publicitat a la seva oferta de tal manera que el seu contingut pugui ser conegut per totes aquelles empreses ferroviàries que estiguin interessades*". Tot i aquest bon propòsit, el fet és que, en la pràctica, una filial de RENFE controla el parc mòbil en lloguer i que Renfe Mercancías disposa del millor material mòbil, en gran part sense ús.
- ❖ La urgència en establir una situació d'igualtat d'oportunitats en l'accés al material mòbil per part de l'operador dominant i dels nous entrants és més gran si es té en compte el procés de re-integració entre ADIF i Renfe i les declaracions ministerials d'impulsar la competitivitat de Renfe Mercancías, que no s'hauria de fer a costa de mantenir la situació actual.

Suports a la proposta

- ❖ Com a organisme regulador de la competència, la CNMC ja s'ha pronunciat sobre aquest assumpte. En el seu últim informe afirma que "... *en el marc de les seves competències reguladores, la CNMC està analitzant i, si s'escau, ha d'establir les modificacions pertinents en les condicions d'accés al material rodant fixades per Renfe Alquiler de Material Rodante, SA*"
- ❖ En el seu informe a propòsit de la nova Llei Ferroviària, la CNMC va elaborar un informe on es demana la privatització o desvinculació de RAMF de la seva matriu perquè aquesta situació li atorga la posició d'operadora dominant. Així mateix, demana desvincular totalment la filial de lloguer, ja sigui mitjançant la seva privatització o vinculant-la a un Ministeri diferent d'aquell al qual estan vinculats Renfe i ADIF.
- ❖ Per a l' "Asociación de Empresas Ferroviarias Privadas", aquesta és la mesura més urgent -pel que sembla ja acceptada pel Ministerio de Fomento- que s'havia d'haver aplicat el 2013 i que està encara pendent de compliment.

Manifest de Barcelona-Catalunya Centre Logístic (BCL)

Sis propostes per impulsar a curt termini el transport ferroviari de mercaderies

- ❖ Per la seva banda, BCL considera que la capacitat de les empreses ferroviàries per a disposar de material mòbil suficient de manera flexible i àgil és fonamental perquè els operadors intermodals i logístics i els grans carregadors puguin generar noves ofertes.

Execució de la mesura proposada

- ❖ Correspon al Ministerio de Fomento la decisió per fer efectiu l'accés de tot el material mòbil a totes les empreses ferroviàries en igualtat de condicions. L'ideal seria crear dues noves societats, de manera que es pogués disposar de competència també en el mercat del lloguer, com passa a la Unió Europea en el mercat de lloguer de vagons i locomotores en amplada UIC.
- ❖ Cal també una intervenció de la CNMC per assegurar i vigilar que es produeix una desvinculació real entre Renfe i la nova ROSCO i per establir condicions adequades en el lloguer. També en el tema del manteniment del parc mòbil.

Manifest de Barcelona-Catalunya Centre Logístic (BCL)

Sis propostes per impulsar a curt termini el transport ferroviari de mercaderies

PROPOSTA 5

Disposar d'una interlocució més àmplia i efectiva amb ADIF.

Descripció de la proposta

Promoure fórmules perquè ADIF millori la interlocució actual amb les empreses ferroviàries i la amplii als operadors intermodals i altres actors més propers als usuaris dels serveis ferroviaris, i impulsar la seva funció com a ens neutral promotor del transport ferroviari de mercaderies.

Situació actual

- ❖ En el seu Pla d'Empresa 2013-2016 ADIF identifica dins del grup de clients externs als usuaris del sistema ferroviari, als operadors ferroviaris i als clients empreses. En l'Informe de "Sostenibilidad y Gobierno Corporativo 2014" (l'últim publicat), declarava que: "*La transparència i el diàleg amb els grups d'interès són fonamentals per a l'evolució i desenvolupament del seu Pla Empresa 2013-2016 ...*".
- ❖ Des del punt de vista pràctic, en el cas de les mercaderies, ADIF afirma que "*manté una comunicació contínua i actualitzada amb els seus clients externs, principalment a través de la seva pàgina web*". Aquesta relació és més estreta amb les empreses ferroviàries amb les que "*manté contactes periòdics per planificar els serveis i la signatura de contractes*" i que disposen en el lloc web d'una bústia de contacte i d'una finestreta única.
- ❖ En el cas de les terminals -la major part en concessió a risc i ventura- ADIF realitza estudis bianuals de satisfacció als seus clients (empreses ferroviàries i operadors) sobre els serveis que presta a les seves instal·lacions ferroviàries de mercaderies.
- ❖ En relació amb sectors industrials usuaris del ferrocarril, s'ha elaborat un "Programa de Actuaciones para la mejora del transporte ferroviario de mercancías en el sector del automóvil", conseqüència de l'acord de col·laboració signat entre el Ministerio de Fomento, ANFAC y Adif al 2013 . Així mateix, s'ha

Manifest de Barcelona-Catalunya Centre Logístic (BCL)

Sis propostes per impulsar a curt termini el transport ferroviari de mercaderies

subscrit amb FEIQUE el "Programa de Actuaciones para la mejora del transporte ferroviario de mercancías en el sector químico".

- ❖ Pel que fa a la gestió ferroportuària, ADIF considera que s'ha consolidat el model de relació iniciat el 2010. Actualment, manté col·laboració directa per a la prestació de serveis d'accés, maniobres interiors i expedició de trens amb 16 autoritats portuàries.

Raons i impacte de la proposta

- ❖ L'experiència ha demostrat que per al bon funcionament de cadenes complexes com les intermodals resulta fonamental una àmplia cooperació i coordinació entre els actors involucrats, que no són únicament els que executen les operacions físiques. Així està passant en els ports, en les cadenes on intervé el transport oceànic o el marítim de curta distància. En aquests casos, la tasca de les autoritats portuàries ha resultat fonamental, no limitant-se únicament a produir i gestionar la infraestructura i el sistema tarifari. A més, han actuat proactivament per afavorir l'intercanvi d'informació i la col·laboració entre les parts per a millorar els serveis.
- ❖ En el cas del mercat ferroviari a Espanya, el canal principal de relació d'ADIF amb les empreses ferroviàries presenta importants limitacions per a impulsar el transport ferroviari de mercaderies. D'una banda, gairebé totes les empreses ferroviàries privades han estat impulsades per empreses constructores que són alhora grans proveïdors de l'ADIF. D'altra banda, l'oferta de serveis als carregadors la protagonitzen no les empreses ferroviàries sinó els operadors intermodals, que són els que dissenyen els serveis, corren amb el risc comercial i són responsables davant els clients. Finalment, els operadors logístics no estan involucrats en el transport ferroviari.
- ❖ Per tant, per afavorir la creació de noves ofertes i atreure nous segments de carregadors cal ampliar el nombre d'actors a tenir en compte i integrar-los més i millor en la cadena intermodal, tant des del punt de vista operatiu com informatiu. ADIF com a ens neutral entre operadors i com a proveïdor d'infraestructures i serveis essencials és el més indicat per a exercir aquesta funció integradora. Com

Manifest de Barcelona-Catalunya Centre Logístic (BCL)

Sis propostes per impulsar a curt termini el transport ferroviari de mercaderies

resumia un operador "*hauríem de seure tots els agents i coordinar un pla d'actuacions per, realment, impulsar el transport ferroviari de mercaderies*". Que ampliar i millorar la relació amb els actors està a l'ordre del dia ho mostra el fet que la CNMC hagi creat, al febrer de 2016, un registre de grups d'interès en el qual figuren entitats del sector logístic.

- ❖ A més dels agents involucrats directament en l'operativa (terminals, empreses ferroviàries i operadors intermodals), les autoritats portuàries tenen un paper clau com a promotors de la intermodalitat, el segment de major creixement dins el transport multimodal ferrocarril-carretera. El Port de Barcelona ja disposa d'un conveni amb ADIF i el de Tarragona n'estudia un de propi. Encara que té un àmbit limitat -accessos i maniobres, bàsicament- són una primera base per abordar tota la problemàtica ferroportuària.
- ❖ Respecte a les terminals intermodals, les més rellevants dins el sistema, l'informe de 2016 de la CNMC afirma que "*... a Espanya hi ha actives 32 instal·lacions, 12 gestionades directament per ADIF, 14 a risc i ventura i 6 titularitat de tercers ...*" si bé, en termes d'activitat "*... més del 50% de les UTI són manipulades en terminals de gestió a risc i ventura ... les instal·lacions propietat de tercers van gestionar el 31% de les UTI i el 15% restant a les terminals de gestió directa d'ADIF*". Aquesta situació suposa un canvi molt important respecte al 2010, moment en què ADIF gestionava directament totes les terminals. L'adopció de la modalitat de risc i ventura en les concessions té la virtut que afavoreix la iniciativa dels explotadors per atreure tràfics i controlar costos. No obstant això, ADIF ha de vetllar perquè aquests objectius no redueixin la qualitat i amplitud dels serveis oferts, factors fonamentals per a l'oferta ferroviària.
- ❖ La transparència i fiabilitat de la informació és, a més d'un requeriment generalitzat, de particular importància en el transport ferroviari de mercaderies, menys flexible que el mode carretera. Aquest pot ser el primer esglau de millora, ja que els agents -incloent-hi els carregadors- necessiten un coneixement el més fidel i avançat possible dels canvis per a planificar les seves actuacions.

Manifest de Barcelona-Catalunya Centre Logístic (BCL)

Sis propostes per impulsar a curt termini el transport ferroviari de mercaderies

Suports a la proposta

- ❖ La demanda d'una major cooperació per a l'impuls del transport ferroviari de mercaderies és, com s'ha indicat i recull la premsa professional, molt àmplia i -a més de a BCL- abasta, entre altres, a actors tan rellevants com els ports, l'“Asociación de Empresas Ferroviarias Privadas” o CETM Multimodal. Els temes suscitats no es refereixen exclusivament a ADIF, però aquest organisme és una referència general a causa de la importància de les seves funcions.

Execució de la mesura proposada

- ❖ Correspon a ADIF prendre iniciatives per a millorar la informació i ampliar els interlocutors per a integrar millor la cadena intermodal. En aquest sentit, per exemple, el Ministerio de Fomento ha nomenat un responsable del corredor Mediterrani, que ha de tenir capacitat executiva.

Manifest de Barcelona-Catalunya Centre Logístic (BCL)

Sis propostes per impulsar a curt termini el transport ferroviari de mercaderies

PROPOSTA 6

Disposar de terminals intermodals que potenciïn la competitivitat ferroviària.

Descripció de la proposta

Promoure una xarxa de grans terminals intermodals que potenciïn la competitivitat ferroviària i per això:

- *Avançar en l'execució dels projectes ja consensuats com la nova terminal del Llobregat del Port de Barcelona, la terminal de la Llagosta-Granollers i la connexió de Vilamallà amb la xarxa d'amplada internacional.*
- *Acordar l'esquema de grans terminals, que ha d'incloure a la terminal de "La Boella" del Port de Tarragona, ja construïda, amb capacitat per a serveis intermodals, de vehicles i d'autopista ferroviària i que necessita la connexió UIC per a una explotació econòmicament viable.*
- *Definir les condicions per captar tràfics de la carretera, dotant a les grans terminals de la funció d'autopista ferroviària per transportar semiremolcs.*
- *Assegurar la qualitat i ampliar el ventall de serveis a disposició dels operadors intermodals per a facilitar la creació de noves ofertes multi producte i multi client.*

Situació actual

- ❖ Segons l'informe de la CNMC, comparat amb altres països europeus el sistema ferroviari espanyol no és capil·lar, raó per la qual una bona intermodalitat entre el ferrocarril i la carretera és més crítica. Falten sobretot apartadors privats (per exemple, n'existeixen 193 a Espanya i 1.890 a França) que connectin les grans empreses a la xarxa.
- ❖ Com ha passat abans en el cas de la zones logístiques, hi ha ara una proliferació de propostes per construir noves terminals mentre que no hi ha encara un consens sobre l'esquema de terminals estratègiques malgrat els successius plans logístics

Manifest de Barcelona-Catalunya Centre Logístic (BCL)

Sis propostes per impulsar a curt termini el transport ferroviari de mercaderies

del govern central i de grups de treball com el TILOS (Terminales Intermodales y Logísticas) promogut pel Ministerio de Fomento en 2015. A finals de gener de 2017, el nou ministre de Fomento va anunciar el seu propòsit d'assolir un Pacte Nacional pel Transport i les Infraestructures, que vol acordar amb les comunitats autònomes.

- ❖ Com s'apuntava en la proposta anterior sobre la interlocució amb ADIF, s'han produït avenços cap a la gestió privada de les terminals per mitjà de concessions, però la modalitat triada (a risc i ventura), té diversos inconvenients. Un de molt important, com afirma la CNMC, és que "*... un nombre important d'aquestes terminals presenta rendibilitats negatives, en particular, per l'elevat import dels costos fixos que fa que requereixin una activitat mínima per presentar beneficis*", el que comporta reduir serveis.
- ❖ Tot i que no hi ha unanimitat, una gran majoria dels operadors de transport considera que per atreure tràfics de la carretera cal optar per solucions com l'autopista ferroviària, que permet el transport de semiremolcs, en lloc d'esperar que la carretera opti pel contenidor o la caixa mòbil com a unitats de transport intermodal. Perquè sigui possible transportar semiremolcs en vagons de pis baix és necessari augmentar els gàlibs dels corredors prioritaris com els descrits en aquest document.

Raons i impacte de la proposta

- ❖ Per impulsar el transport ferroviari de mercaderies i trencar el cercle viciós citat abans (baixa rendibilitat en terminals-insuficient servei-poca captació de nou tràfic) es necessiten grans instal·lacions, capaces de tractar trens llargs i suportar serveis multi producte (contenidors secs i frigorífics, cotxes, semiremolcs). Sense oblidar que al Corredor Mediterrani cal resoldre la falta de connexions en ample UIC de les terminals. Aquest aspecte és particularment crític en el cas de la terminal de "La Boella" del Port de Tarragona, ja construïda, amb 4 vies de 750 metres i on la connexió UIC és determinant per trobar una empresa explotadora que hi pugui operar en condicions rendibles.

Manifest de Barcelona-Catalunya Centre Logístic (BCL)

Sis propostes per impulsar a curt termini el transport ferroviari de mercaderies

- ❖ D'altra banda, en els contractes de concessió de les terminals no figuren clàusules sobre la qualitat de les prestacions, el què no afavoreix la fiabilitat de les ofertes. En conseqüència, si les empreses ferroviàries i els operadors intermodals no troben serveis logístics de suport -serveis als trens, *acarreos*, *depots*, naus logístiques, etc.- no s'incrementen els tràfics i això comporta un impacte negatiu en la rendibilitat de les terminals. Es necessita, per tant, incloure clàusules relatives a la qualitat del servei en les concessions i controlar el seu compliment.
- ❖ Com assenyala la CNMC, és també necessari que "*... els explotadors d'aquestes instal·lacions [les terminals] publiquin les condicions d'accés així com les seves característiques, facilitant d'aquesta forma la seva utilització per part de les empreses ferroviàries i carregadors.*"
- ❖ La competitivitat del mode carretera augmenta (autoritzacions de vehicles i conjunts de pesos i longituds majors, solucions multi vehicles telecomandats com el sistema Platoon), el que suposa més dificultats per atreure tràfics de la carretera al ferrocarril. En aquest context, cal un acord sobre les solucions tècniques que s'han d'utilitzar per a oferir solucions d'autopista ferroviària.
- ❖ Encara que a Catalunya la prioritat sigui l'execució dels projectes de grans terminals emplaçades en zones logístiques ja consolidades (nova terminal del Port de Barcelona, la terminal La Boella del Port de Tarragona i terminal de la Llagosta-Granollers) així com executar l'actual projecte de Vilamalla, al nou acord sobre la xarxa estratègica de terminals intermodals caldria tenir en compte altres àrees logístiques en desenvolupament. Per la seva banda, la Generalitat de Catalunya, a l'Agenda Catalana del Corredor Mediterrani, inclou terminals al Penedès i a la zona de Vilamalla - El Far.

Suports a la proposta

- ❖ En el cas de les terminals, proliferen els suports a la creació de noves instal·lacions, que són contemplades com a elements de desenvolupament econòmic per part d'ajuntaments o comunitats autònomes. No obstant això, l'important per al futur del transport ferroviari de mercaderies és aconseguir un

Manifest de Barcelona-Catalunya Centre Logístic (BCL)

Sis propostes per impulsar a curt termini el transport ferroviari de mercaderies

acord sobre les que són estratègiques ara o ho seran en el futur, ja que les inversions no productives es transformaran al final en costos d'ineficiència que gravaran al ferrocarril o en recursos perduts per a la seva millora. En suport d'una planificació estratègica de terminals que s'està demorant molt, figuren les recents declaracions del nou ministre de Foment i l'anterior actuació d'aquest ministeri en posar en marxa la iniciativa TILOS per definir les característiques de les noves instal·lacions.

Execució de la mesura proposada

- ❖ Correspon al Ministerio de Fomento la iniciativa per a definir l'esquema de terminals estratègiques en col·laboració amb les comunitats autònomes. Pel que fa a les solucions d'autopista ferroviària, el "*Estudio para el desarrollo de autopistas ferroviarias en España*" del 2015, el Ministerio de Fomento es decanta pels sistemes Modalohr i pel vagó "poche".

- ❖ En el cas de les terminals a Catalunya, la Generalitat ha inclòs en la "Priorització de les actuacions ferroviàries del Corredor Mediterrani" com a terminals prioritàries a executar abans de 2020: la terminal d'autopista ferroviària a la pastilla oest de l'antiga Ilera del Llobregat del Port de Barcelona, la remodelació de la terminal del Vallès, a La Llagosta i la terminal de Vilamalla, a l'Empordà. En un segon nivell de prioritat, però inicialment també planificades pel 2020 es troben les altres terminals incloses a l'Agenda Catalana del Corredor Mediterrani (Penedès, pastilla est de la Terminal del Llobregat i BASF).
Cal tenir en compte que, apart de les terminals i les seves vies internes, és imprescindible executar també els accessos ferroviaris en ample estàndard europeu a aquestes terminals i a d'altres, com la del Port de Tarragona (La Boella), també presents a l'Agenda Catalana i inclosos en la Proposta 2 d'aquest document.