

I ENCUENTRO PROFESIONAL ESTATAL QUO VADIS MERCANCÍAS

¿QUÉ HAY QUE
CAMBIAR PARA
SUPERAR EL 3%
MODAL
FERROVIARIO?

**Madrid, jueves 29
de Noviembre de 2018**

De 8,30 a 18,30 Horas
Hotel Melia Castilla, C/ Poeta Joan Maragall, 43
(antigua Capitán Haya)
Salón PRADO

Copatrocinado por:

elCONSORCI
barcelona ZONA FRANCA

Entidad formada por:



CONCLUSIONES

CONCLUSIONES SESIÓN 2: Mercancías Perecederas (Temperatura Controlada): Cárnicas, Hortofrutícolas y Congelados

Ha quedado claro que, en el caso de la exportación de Mercancías Perecederas a Europa, **el protagonismo y exigencia de los clientes y cargadores extranjeros ha sido el detonante para realizar las operaciones mediante transporte multimodal ferroviario.**

La concienciación de clientes y cargadores con la reducción de la huella de carbono en el transporte es un objetivo ampliamente compartido en las sociedades de la Europa central y del Norte, que **ha calado en los estándares de calidad de las empresas** de estos países. En cambio, esta concienciación sobre la reducción de la huella de carbono no se encuentra extendida entre los cargadores a nivel nacional, ni en la sociedad española en general.

Los clientes exigen al transportista la utilización de transporte multimodal, todo ello dependiendo de:

- tránsito
- época del año
- tipo de mercancías

Para estos tráficos utilizan a menudo los contenedores Reefer tanto en el tren, como en el barco y en el camión (la temperatura se mantiene constante y controlada) o su utilización conjunta como para el transporte de lechugas de Almería a Helsinki mediante camión, tren y barco.

La clave es la cooperación entre los transportistas y los operadores además de ser más proactivos aportando soluciones.

En la mesa ha quedado explícita y palmaria la **demanda de la industria** cárnica, y de otros sectores como el hortofrutícola, **de disponer de una solución ferroviaria cercana a las zonas de producción que facilite la exportación de sus productos a Europa.**

El sector de Mercancías Perecederas catalán, cercano a las terminales francesas de Le Boulou y Perpiñán, ha encontrado ya a través de las empresas transportistas una primera solución multimodal basada en las autopistas ferroviarias.

Ha quedado explícita la demanda de disponer de otras soluciones más cercanas a las zonas de producción y de concentración de mercancía como los Puertos, Centros de Transporte y Logística, Mercabarna, etc..

Los transportistas de Mercancías Perecederas de las zonas más alejadas (centro de la península, Andalucía, Murcia) no perciben esta solución francesa como suficiente y **demandan una red de accesos a través de nodos intermodales que conecten carretera y tren mediante la carga de los semirremolques al tren reacondicionado terminales ya existentes, modificando los gálibos que sean necesarios y aprovechado la actual red viaria.**

La mercancía perecedera requiere:

- tiempos especialmente cortos de entrega
- fiabilidad en el cumplimiento de plazos y frecuencias estables de servicio, lo que supone una dificultad añadida al uso del ferrocarril en las actuales condiciones, salvo que se implementen soluciones imprescindibles:
 - **servicios** de gran frecuencia multiorigen, multidestino, multiproducto y multicliente

- identificar terminales existentes en el interior que puedan dar servicio las grandes empresas y convertirlas en **nodos intermodales y terminales marítimas interiores** compatibilizando servicios de transporte ferropuerto y de transporte continental-terrestre:
 - con alineación de sinergias en la gestión público-privada de las terminales
 - con apertura 24 horas / 365 días
 - con servicios específicos de gran valor para el transporte por carretera como:
 - áreas de descanso para conductores
 - zonas vigiladas y controladas
 - dotaciones para conectividad eléctrica de sistemas frigoríficos
 - De forma inmediata sobresale la oportunidad de crecer en la cuota de transporte ferroviario con ventajas como:
 - Reducción del tráfico por carretera procedente de los puertos
 - Aumento de la capacidad de recepción de contenedores de tráfico intercontinental y europeo, descongestionado los puertos
 - Facilidades para la exportación e importación en contenedor a las empresas locales de la zona de influencia de la terminal.
- el **cambio en la operativa de transporte** aparejado a un cambio **social**:
 - concentración del transporte por carretera en la zona de influencia del nodo intermodal para conseguir:
 - reducción de tiempos de entrega
 - menor desgaste de los vehículos
 - reducción de la huella de carbono
 - reducción de los largos viajes de transporte internacional y las estancias de 3 o 4 semanas fuera de casa de los conductores con los consiguientes beneficios sociales y de calidad de vida de los conductores

Para alcanzar ese cambio operativo y social se precisa **desarrollar formación específica de:**

- **transporte multimodal Carretera-Ferrocarril** para cargadores y operadores de transporte por carretera
- **nuevas tecnologías** que faciliten la comunicación entre cliente, transportista y el operador ferroviario
- aunque no se han identificado directamente aspectos concretos de esta formación

Otro aspecto a considerar es el papel del operador público que, tras reconocer que se requiere mejorarla eficiencia de los servicios que actualmente son:

- caros
- poco fiables
- poco avanzados tecnológicamente s

Se plantea como objetivos:

- revertir la tendencia de pérdida de tráficos
- alcanzar el 8% de cuota modal sin un horizonte temporal concreto

Para la consecución de este objetivo buscará la cooperación de los transportistas por carretera, aunque de la actitud mostrada por la administración se deduce que no está preparada para asumir el

protagonismo creciente expresado por los transportistas por carretera en el crecimiento del transporte ferroviario. Para conseguir estos objetivos es necesario:

- mejorar la eficiencia del ferrocarril
- renovar el material rodante
- alinear la infraestructura actual al transporte de mercancías
- abordar transformaciones para poner en uso la actual infraestructura
- aumentar la eficacia empresarial tanto operacional como comercial
- regular las operaciones intermodales
- concertar el apoyo de la industria con implantación de medidas para que exista una cooperación entre la carretera y el ferrocarril fomentando el transporte cooperativo
- desarrollar tecnología que conecten al operador con los transportistas de carretera y los clientes
- acceso a subvenciones para el transportista-cargador que reconozcan y compensen el ahorro de costes externos que el cambio de modo supone
- tramitación de ferro-bono mediante procedimientos rigurosos y eficaces que compensen la demanda de transporte y no la oferta.

Desde la óptica de la empresa de transportes por carretera se remarca la problemática con la que se encuentran a diario:

- necesidad de más y mejores infraestructuras de transporte intermodal
- enfocadas hacia la salida a Europa
- para permitir subir los semirremolques al tren
- agilizar el factor tiempo a la hora de las cargas y descargas
- acelerar los tiempos de tránsito
- función de la empresa ferroviaria sin intervención ante los clientes del transportista por carretera.

Las aportaciones de ADIF a la mesa y al evento reflejan su falta de credibilidad para liderar este cambio modal y no han pasado de la presentación, una vez más sin concretar nada, de las partes del Corredor Mediterráneo, sin dar respuesta alguna a los requerimientos que como gestor de infraestructura lineal se le plantean más allá de consideraciones teóricas que permanecerán en el papel hasta que no tomen la iniciativa y se pongan con ello como:

- la longitud de los trenes a 750 metros
- la creación de accesos para que el tren llegue a más puertos y terminales
- facilitar la intermodalidad
- disponer de gálibos aptos para la autopista ferroviaria
- mayor disponibilidad de la capacidad
- implementación del ancho estándar

CONCLUSIONES SESIÓN 3: Mercancías Generales Terrestres (Semirremolque) No Contenerizadas (Autopista Ferroviaria)

Inició la sesión el Ministerio de Fomento que presentó las principales conclusiones extraídas del estudio realizado sobre Autopistas Ferroviaria (AF), entre las que destacan:

- El flujo de camiones que cruzan frontera es de 10.000 ud./día
- La demanda captable para AF es muy inferior y semis aptos para tren muy escasos.
- Los requisitos básicos para la viabilidad son:
 - Distancia = 1.00 Km.
 - Multiproducto: Semis y Contenedores
 - Frecuencia = 3 por sentido y día
 - Velocidad = 70 Km/h.
 - Tiempo carga / descarga = 2, 3 horas
 - Longitud Tren: > 750 m. = 40 semis o más.
 - Precio: Fiable e inferior a carretera (entre 10% y 15%)
 - Contratación Ida + Vuelta (No triangulación)
- Servicios viables Internacionales: varios
- Servicios viables en España:
 - Madrid – Barcelona
 - Madrid - Sevilla

Las principales líneas de actuación para la puesta en marcha son:

- Infraestructura:
 - Adecuación de Gálivos GB1
 - Apartaderos con dimensión > 750 m.
 - Adaptación parámetros de interoperabilidad
 - Corrección de pendientes
- Producción de Material rodante:
 - Tracción: Escasas manifestaciones de interés
 - Vagones: Varios como Lohr, Cargo Beamer, Civenessy, Caff, StadlerRall, Nikrassa. Algunos admiten carga vertical.
- Terminales compatibles:
 - Para operativa de 2 a 5 servicios diarios
 - Promoción público / privada
 - Ubicación: Concentración de gran volumen de carga
 - Accesos viarios y ferroviarios
 - Tecnología de carga / descarga
 - Explotación y Gestión
 - Atlántico: Irun / Jundiz / Valladolid
 - Mediterráneo: Can Tunis / La Llagosta / Perpignan
- Circulación: Acuerdos Marcos ADIF / Operadores
- Operadores:
 - Atlántico: 9 interesados
 - Mediterráneo: 2 interesados

Desde la óptica de un operador como AMBROGIO con una experiencia de 50 trenes / semana operando en 6 terminales, el tráfico en España es superior al 3% ya que hay que computar los tráficos origen / destino España (Perpignan / Le Boulou / Mouguerre / Hendaya) que no operan en RFIG por ancho de vía.

Se debe:

- Poder operar en cualquier terminal
- Utilizar la infraestructura actual con gran capacidad de incrementar tráfico:
 - Lineal:
 - Adaptar vías para no penalizar circulaciones

- Ancho UIC (1435 mm) como condición indispensable con tercer hilo.
 - De Corredores SE HABLA DEMASIADO
 - De vías de clasificación/Triages) NO SE HABLA NADA
- Nodal
 - Readaptar infraestructura de Terminales existentes
 - Elección de instalaciones que permitan operativa:
 - sin cortes de vagones
 - sin cambio de locomotora
 - Admisión operativa en Libre Competencia
 - Modificar sistemas de gestión
 - De terminales SE HABLA MUY POCO
- Trenes:
 - Longitud > 750 m. (deseable 860 m.)
 - Capacidad de carga > 1.800 Tn.

Bajo el prisma de DB SCHENKER / TRANSFESA es preciso abordar la problemática operativa del ferrocarril de mercancías:

- Falta de una política de transportes unificada en Europa
- Diferente reglamentación entre operadores en tráficos internacionales
- Rigidez por Ida sin retorno y con poca praxis de triangulación
- Escasez de apartaderos que reduzcan la última milla
- Velocidad de las mercancías supeditada al pasajero
- Infraestructura AVE no está preparada para las mercancías
- Escasa maniobrabilidad y alternativas en caso de incidencia en los tránsitos
- Gestión del vagón aislado muy complicada
- Mercado en constante evolución que demanda unos tiempos de tránsito cada vez menores
- Falta de tecnología para seguimiento de los envíos

Ante esta situación las acciones a abordar son:

- Política de transportes única abarcando a todos los modos con optica de complementariedad
- Unificación de Reglamentación europea
- Subvención al cargador para compensar reducción de “costes externos”
- Creación de nuevas terminales que faciliten y abaraten la última milla.
- Diferentes tratamientos en zonas con producción, consumo y población reducidas
- Diferentes tipologías de servicios:
 - Grandes volúmenes
 - E-commerce

Para el operador ACOTRAL, el transporte multimodal de mercancías debe estar liderado por los empresarios de transporte por carretera(TMC) en base a:

- El cliente quiere siempre la mejor opción
- La cadena de suministro va desde el proveedor del proveedor al cliente del cliente
- El FFCC es incapaz de coordinar la cadena de transportes entre cargadores, transportistas y operadores
- Las empresas TMC operan todo tipo de vehículos y en todos los modos, adaptándose a cada situación: FLEXIBILIDAD

- El FFCC para ser sostenible, además de VERDE y BONITO tiene que ser EFICIENTE y ECONÓMICO.
- Ausencia de evolución del FFCC en los últimos 20 años:
 - No + rápido
 - No + alto
 - No + largo
 - No + carga
 - Reduce su nivel de eficiencia
- Gran evolución de la Carretera:
 - Megatrucks
 - Duo / Bi Trailer
 - Mejora su nivel de eficiencia
 - Reduce su impacto ambiental (Euro 6, Consumos, etc.)

Las acciones a acometer son:

- Incrementar eficiencia de todos los modos. No poner trabas a la Carretera.
- No más planes estratégicos, sino PLAN DE ACCIÓN:
 - Cambio mental:
 - Autoridades Ministerio Fomento, ADIF, AESF, etc.
 - Responsables de Transporte y Logística de Cargadores
 - Empresarios de Transporte: Ferrocarril y Carretera
 - Autoridad única para el transporte multimodal
 - Regulación del transporte ferroviario en LOTT y ROTT
 - Formación ferroviaria para mayor implicación de cargadores
 - Reducir dependencia de RENFE
 - Cambio MODELO DE GESTIÓN Infraestructuras Lineales y Nodales que posibilite Trenes con mayor productividad:
 - Más largos
 - Más pesados
 - Más rápidos
 - Reducir costes de fricción modal
 - Bonificar al transportista que suba al tren
 - No subvencionar terminales a pérdidas

El regulador de los mercados (CNMC) cree que:

- el ferrocarril de mercancías no es competitivo dado que:
 - faltan maquinistas (absorción por operador público RENFE)
 - falta material rodante:
 - por falta de inversión
 - por falta de puesta a disposición de material suficiente por la “ROSCO” de RENFE
- los modos de transporte de mercancías deben integrarse para potenciar todos y cada uno y el conjunto. Para ello hay que centrarse en:
- Interoperabilidad
 - Gestión del Tráfico y la Operativa. Se plantea la eficiencia de trenes de 750 m. que requieren doble tracción.

Como mejoras necesarias desatacan:

- Reforma de la Legislación Ferroviaria con correcta adaptación de:

- Directiva RECAST 2012/34
- 4º Paquete ferroviario antes de Diciembre de 2019
- Formación general de maquinistas
- Incorporación de todo el material rodante público a ROSCO
- Ajuste de Cánones a marco europeo
- Ayudas a transportistas de carretera / cargadores
- Instalaciones de servicios con:
 - Claras reglas de explotación
 - Transparencia
- Declaración de Red
 - Completa
 - Con detalles operativos
 - Con Acuerdos Marco con operadores

Para la consultora de transporte y logística ARUP, el ferrocarril necesita captar tráfico nacional para ofrecer alternativas de mercado y para ello requiere SUMAR:

- Inversión
- Buena Gestión
- Demanda

La Autopista ferroviaria es una alternativa que requiere poca inversión y que suma demanda.

Los operadores ferroviarios están muy enfocados al transporte marítimo y al internacional, perdiendo cada vez más cuota en el transporte nacional y, además, el diseño actual de las terminales y del propio transporte ferroviario no facilita combinar alternativas enfocando las modalidades del transporte a los requerimientos del cliente.

Como propuestas de solución plantea:

- Red de Terminales a desarrollar acompañada con la demanda:
 - A corto plazo, adaptar puntualmente las terminales existentes con pequeñas inversiones orientadas al equipo.
 - A medio-largo plazo, crear una red de terminales coherente y coordinada en grandes corredores, primando:
 - la concentración de cargas
 - la frecuencia
 - el ámbito nacional
 - la capilaridad
 - en todo caso integrados (a al menos con vinculación) con los Centros de Transporte y Logística como nodos de concentración de cargas y distribución final “cerca de la demanda”
 - Terminales diseñadas para ser flexibles y eficientes:
 - para superar los “cuellos de botella”
 - con maquinaria de manipulación adecuada a los tráfico
 - con enfoque MULTI:
 - Multiproducto
 - Multicliente
 - Multiorigen / Multidestino
- Constitución de Lobby multimodal con participación de todos los actores para:
 - Difusión de las ventajas de la multimodalidad

- Seguimiento de las actuaciones de los poderes públicos.

Los intervinientes de esta sesión concluyeron:

- Es necesario hacer que el transporte multimodal obtenga excedentes para atraer inversores a esta actividad
- Las empresas de transporte multimodal deben tener orientación a cliente para:
 - identificar sus necesidades logísticas
 - organizar cadenas de transporte competitivas en tiempo, precio y fiabilidad
- En el ámbito de la sostenibilidad, el transporte multimodal presenta gran ventaja en relación al transporte por carretera, ya que permite ahorrar emisiones de gases de efecto invernadero, contribuyendo a los compromisos adquiridos en este ámbito por la UE
- Hay empresas químicas movilizadas para incorporar la multimodalidad como requerimientos de su logística fomentando servicios:
 - multiproducto
 - multiciente
 - multidestino.
- Solamente con la agrupación de tráficos en servicios multi se podrá
 - asegurar servicios multimodales sostenibles económicamente
 - con precios competitivos
 - con la frecuencia que exige el mercado
- No son necesarias grandes inversiones públicas en infraestructuras para impulsar el transporte multimodal. Hay que realizar inversiones:
 - de pequeña cuantía
 - con grandes impactos en la productividad del transporte multimodal
 - asegurar en las principales líneas ferroviarias que el gálibo permite la circulación de semirremolques P-400 sobre vagones “poche”
 - ampliar las líneas de apartado para que puedan circular trenes mercantes de más de 860 m de longitud
 - Adaptación de Terminales terrestres existentes
 - Utilización de infraestructuras portuarias.
- Es imprescindible que los diferentes actores tengan una actitud proactiva en el impulso del transporte multimodal:
 - ADIF
 - tendría que tener orientación empresarial
 - no centrarse solamente al aseguramiento de la seguridad en la circulación ferroviaria
 - búsqueda de clientes para circular sobre las líneas ferroviarias convencionales
 - investigación sobre las necesidades de los clientes potenciales para adaptar su oferta
 - Ministerio de Fomento:
 - separar RENFE Mercancías de RENFE Alquiler de Material Ferroviario, con órganos de dirección diferenciados
 - RENFE
 - Todo el material de RENFE Mercancías se debiera a RENFE Alquiler de Material Ferroviario
 - ROSCI debiera poner en el mercado con una estrategia tarifaria que favoreciera la aparición de nuevos “jugadores” en el ámbito del transporte multimodal
- Hay que definir con precisión la figura de “operador multimodal”, como encargado de ofrecer a los clientes soluciones a sus necesidades logísticas en las que pueden participar todos los modos de transporte formando la cadena más eficiente desde el punto de vista económico, medioambiental y de calidad de servicio
- Las empresas de transporte de mercancías por carretera pueden liderar esta transformación

- El “Ferrobono”, entendido como apoyo público al transporte multimodal, en tanto que contribuye a la sostenibilidad ambiental de la actividad económica puede constituir un incentivo al cambio
- Para la creación de mercado único multimodal a escala europea son imprescindibles:
 - la interoperabilidad en las redes ferroviarias europeas
 - la integración de los certificados de seguridad a escala europea
 - aquellas acciones que contribuyan a superar las fronteras nacionales en el transporte ferroviario

Con independencia de que cada medio de comunicación participante, publique sus propias conclusiones, la organización ha encargado a Javier Baranda, Director de Transporte Profesional que sintetizara la visión de todos ellos.

Las cifras de este I Encuentro son patentes. A lo largo de una espectacular e intensa jornada en 3 sesiones de trabajo centradas en diferentes tipos de mercancías a transportar, 18 ponentes y 14 periodistas debatieron cómo conseguir o qué medidas deberían implementarse para que el ferrocarril consiga superar su exigua cuota del 3% en el reparto modal.

Por la experiencia y las fuentes consultadas, se puede afirmar que no ha existido hasta la fecha un encuentro tan completo y a la vez tan interesante, merced al elevado nivel de conocimientos de este nutrido grupo de ponentes. Gerentes, directores generales y empresarios del sector privado, y destacados representantes de las administraciones públicas (Ministerio de Fomento, Renfe, Adif, Puerto de Huelva, Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y Comisión Nacional de Mercados y Competencia), defendieron y confrontaron posturas e intereses, bajo su particular punto de vista.

Estaban todos: administración, operadores multimodales, empresas ferroviarias, empresas de transporte por carretera, consultoras y gestoras de infraestructuras.

El debate estuvo servido por los medios de comunicación, quienes plantearon cerca de medio centenar de cuestiones a los intervinientes, aunque sin posibilidad de réplica (ni siquiera por alusiones), debido al control casi draconiano de los tiempos de intervenciones, por parte de los moderadores.

Las conclusiones particulares de cada sesión de trabajo muestran claramente los logros, déficits y problemas, así como algunas soluciones, pero no me resisto a comentar:

- que no existe liderazgo y visión de futuro, por parte de los políticos
- que no sirve ahora hablar del Libro Blanco de 2011
- que el planteamiento del Corredor Mediterráneo es un desastre y un equívoco
- que no tenemos tradición de transporte multimodal, como en otros países europeos
- Falta de todo:
 - Eficiencia
 - Gestión
 - Recursos
 - servicios regulares, frecuentes y diarios
 - incentivos de todo tipo
 - formación
 - costes razonables
 - y, sobre todo, un cambio de mentalidad en los tres frentes: cargadores, transportistas y administración, además de un mayor entendimiento entre los tres

No le demos vueltas, después del fracaso de Fomento en sus planes de Intermodalidad, urge **crear un ente independiente con visión de la realidad y del futuro a seguir**, si queremos crecer y dar el servicio que el cliente final espera.

El resto son historias. Este I Encuentro puede ser un buen punto de partida.