



Comboi de potasses d'FGC. R. Vilalta

Les oportunitats per a FGC en el transport ferroviari de mercaderies

PER: JOAN TORRES I CAROL, president executiu de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya

La quota de mercat de les mercaderies que es transporten per ferrocarril a la Unió Europea (UE) és cada vegada més baixa. El transport per carretera li ha pres quota de mercat d'una manera sostinguda al llarg dels darrers trenta anys, probablement perquè el ferrocarril és un mode poc flexible i perquè la velocitat mitjana és més baixa.

Aquest fenomen s'accentua en un context econòmic globalitzat on s'incrementa de manera continuada el flux de mercaderies i la tensió sobre els costos logístics.

Per tal de potenciar el transport de mercaderies per ferrocarril, la

UE ha desenvolupat una extensa normativa, amb l'objectiu de reduir els costos externs del transport i eliminar els problemes de congestió a la carretera.

El Govern de la Generalitat ha fet un nou pas per a fomentar el transport de mercaderies per ferrocarril i per a impulsar la mobilitat sostenible, sempre amb l'objectiu de reduir la congestió de la xarxa viària i evitar la circulació per carretera d'uns vint mil camions cada any. El Govern ha acordat amb SEAT i l'Autoritat Portuària de Barcelona la connexió entre la planta de Martorell i el Port de Barcelona mitjançant la línia de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC).

Des de l'any 1970 al 2001, la quota de mercat de les mercaderies que es transporten per ferrocarril a la Unió Europea (UE) ha disminuït el 13%. Tal com va posar de manifest el Llibre Blanc de



la UE publicat el 2001, actualment, només el 8% del total de mercaderies es transporta per ferrocarril a la UE en contrast amb el 21% de l'any 1970.

Aquesta pèrdua de quota de mercat cal atribuir-la a la manca de flexibilitat del ferrocarril davant del model econòmic que domina des del principi dels anys setanta. Aquest model ha imposat les tècniques del *just in time* i de l'estoc zero per tal d'incrementar la productivitat i la competitivitat en un context econòmic globalitzat per mitjà de l'eficiència logística.

Davant la dificultat d'adaptació del ferrocarril, el transport per carretera ha pres quota de mercat a aquest mode de transport. La velocitat mitjana dels trens de mercaderies es troba al voltant dels 18 km/h, però el que és més crític és la manca de fiabilitat i de flexibilitat en les relacions porta a porta, a causa del poc desenvolupament de l'intercanvi modal.

És cert que als Estats Units la quota de mercat del ferrocarril en matèria de transport de mercaderies assoleix el 40%, però és un escenari difícil de comparar amb Europa. Als Estats Units la major part de la xarxa ferroviària es troba orientada a l'explotació del transport de mercaderies i l'escenari territorial és ben diferent, amb distàncies continentals, mentre que a Europa el ferrocarril conti-

nua essent un mode de transport de concepció majoritàriament estatal i amb problemes d'interoperabilitat encara pendents de resoldre a hores d'ara.

Per mitjà de l'aprovació d'un seguit de directives, agrupades en els anomenats paquets, la UE ha desenvolupat una extensa normativa per tal de potenciar el transport de mercaderies per ferrocarril. D'aquesta manera es pretén reduir els costos externs del transport, incrementar l'eficiència del sistema millorant l'oferta, eliminar els problemes de congestió a la carretera i afavorir la competitivitat, a escala mundial, dels productes dels estats membres, en termes de costos.

EL TRANSPORT DE MERCADERIES A FGC

FGC disposa, en total, de 289 km de línies de ferrocarril. D'aquests, 39 km són ramals exclusius per al transport de mercaderies i 52 km més comparteixen infraestructura amb el transport de viatgers. Aquests 91 km són a la línia Llobregat-Anoia, entre les mines del Bages (Súria i Sallent), Martorell i el Port de Barcelona.

El transport de mercaderies és una activitat amb una llarga tradició a la línia Llobregat-Anoia, ja que es remunta als orígens mateixos de la línia de final del segle XIX. Actualment, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) transporta dos tipus de mercaderies a la línia Llobregat-Anoia: sal mineral i potassa. La sal mineral es transporta entre la terminal de càrrega de la mina de Súria (Iberpotash, S.A.) i la terminal de descàrrega de la factoria Solvay, a Martorell. La sal potàssica (granular o estàndard en pols), entre les terminals de càrrega de les mines de Súria i de Sallent (Iberpotash, S.A.) i les terminals de descàrrega i transbordament del port de Barcelona (Tramer, S.A.) o de Sant Vicenç de Castellet (ARES, S.A.), on es carrega a vagons de Renfe.

El transport s'efectua amb trens homogenis de 1.200 tones brutes remolcades de mitjana. La tracció es fa mitjançant locomotores dièsel de 1.650 CV de potència. La sal es transporta amb vagons de vores especials, de càrrega superior i descàrrega per abocament i la potassa es transporta amb vagons tremuja convencionals, de càrrega superior i descàrrega per comportes inferiors.

Durant el 2004 FGC ha transportat un total de més de 606.000 tones i ha realitzat un total de 36,67 milions de tones/quilòmetre. El transport efectuat per FGC representa un 0,15% aproximat del total de transport de mercaderies a Catalunya, i un 1,2% de les mercaderies transportades per ferrocarril, segons dades de l'any 2001. Aquesta participació tan baixa en el conjunt s'explica per un recorregut mitjà molt baix per al mode ferroviari, que se situa entorn dels 62 km l'any 2004.

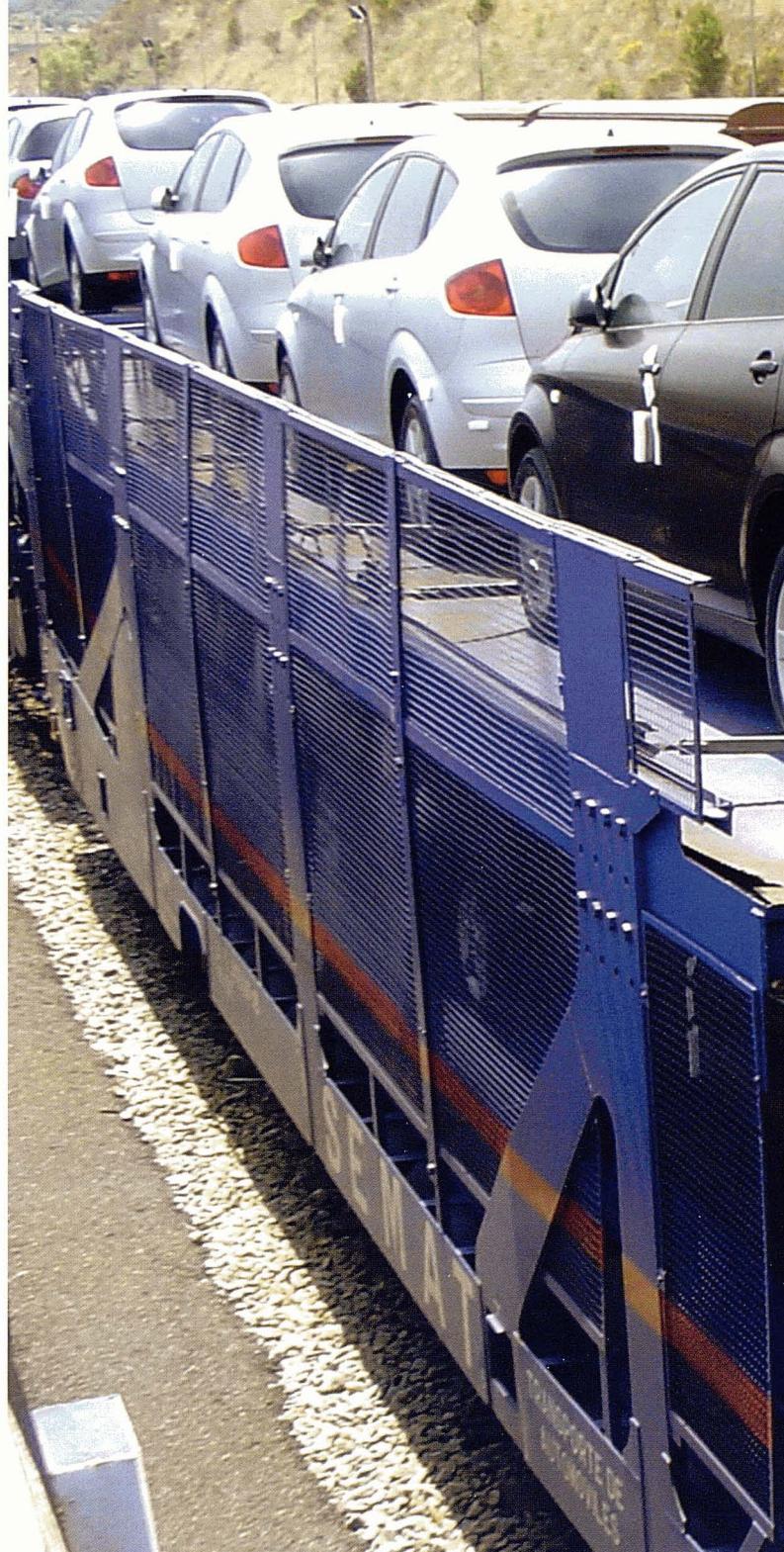
Evolució del tràfic total de mercaderies a FGC (2000-2004)

	2000	2001	2002	2003	2004
Tones	643.142	570.054	583.057	655.092	606.126
Tones/km	38.909.429	33.598.774	33.622.550	40.982.504	36.669.025
Ingressos (€)	2.558.385,46	2.360.906,61	2.441.705,21	2.951.23,16	2.558.106,12

“ FGC DISPOSA, EN TOTAL, DE 289 KM DE LÍNIES DE FERROCARRIL. D'AQUESTS, 39 KM SÓN RAMALS EXCLUSIUS PER AL TRANSPORT DE MERCADERIES I 52 KM MÉS COMPARTeixEN INFRAESTRUCTURA AMB EL TRANSPORT DE VIATGERS



Locomotora d'un tren de mercaderies d'FGC. R. Vilalta



Transport d'automòbils de la fàbrica SEAT. SEAT

L'any 2004, l'activitat de transport de mercaderies va rebre la certificació de qualitat ISO 9001. Aquesta norma ha servit per a implantar un sistema de gestió de la qualitat basat en processos que orienten l'organització vers els clients i que introdueixen la millora contínua del servei.

LES NOVES OPORTUNITATS PER A FGC

Seguint les directrius de la Conselleria de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, FGC es planteja de continuar i millorar aquest servei i potenciar-ne les possibilitats actuals d'expansió en el nou marc competitiu del sector. Atès que el transport ferroviari de mercaderies aporta un inqüestionable benefici social, el Pla d'actuació 2005-2007 d'FGC el considera tant dins el concepte emergent de responsabilitat social corporativa com en el d'estricta activitat empresarial.

FGC ha analitzat les oportunitats que tindrà una vegada s'apliquin a Espanya les directives europees d'una manera operativa. La Ley del Sector Ferroviario 39/2003 obre la porta per tal que això pugui arribar a ser una realitat en el nou context regulador.

Per a això, es formulen dues línies d'actuació: les possibilitats i potencialitats de la xarxa pròpia i l'accés a la xarxa d'interès general operada fins ara en exclusiva per l'empresa ferroviària estatal.

A la xarxa actual, la vocació prioritària de transport suburbà i regional de viatgers, que s'ha concretat en els metros del Vallès i del Baix Llobregat, limita fortament la possibilitat d'establir un tràfic important de trens de mercaderies. El nou projecte, ja en curs, dels metros comarcals, que introduirà serveis molt freqüents a Manresa i a Igualada, limitarà igualment la capacitat en les línies d'àmbit regional.



Per aquest motiu FGC només podrà assumir, amb l'actual infraestructura, compromisos en transports molt específics i aïllats, com poden ser els actuals de minerals entre les mines de Súria i Sallent i el Port de Barcelona o les factories de Martorell.

En aquest àmbit, ha sorgit l'interès per part de l'empresa SEAT de transportar automòbils acabats entre la seva factoria de Martorell i el Port de Barcelona, com una reacció a la progressiva saturació de la carretera i a l'empitjorament dels costos, econòmics i socials, que això suposa.

El transport de vehicles acabats entre la factoria SEAT de Martorell i el Port de Barcelona pot suposar un volum de fins a 85.000 vehicles l'any, els quals necessiten dos trens diaris de mercaderies i eviten uns vint mil viatges de camió per any. Per a assolir aquest

objectiu, FGC s'associarà amb una empresa operadora i crearà una agrupació d'interès econòmic dedicada a aquest transport, així com a d'altres que puguin sorgir en el futur. Però també serà necessària una adaptació de la infraestructura d'FGC a la línia Llobregat-Anoia, així com la construcció dels accessos a la factoria SEAT i l'adaptació de les vies al Port de Barcelona.

Tot això serà possible mitjançant els respectius acords entre les empreses i l'Administració, que preveuen una inversió de 4,5 MEUR en infraestructures i d'uns 2,6 MEUR en vagons especialitzats per a aquest tipus de càrrega.

El 22 de juny de 2005, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, el president de l'Autoritat Portuària de Barcelona, Joaquim Coello, el president de SEAT, Andreas

“ AMB EL DECIDIT SUPORT DEL GOVERN DE LA GENERALITAT A AQUESTA INICIATIVA, ES VOL IMPULSAR LA MOBILITAT SOSTENIBLE, JA QUE L'OBJECTIU ÉS REDUIR LA CONGESTIÓ DE LA XARXA VIÀRIA METROPOLITANA I, EN PARTICULAR, DELS ACCESSOS A L'ÀREA PORTUÀRIA, MOLT SATURATS

Schleef, i jo mateix com a president d'FGC, vàrem signar el conveni per a adaptar la línia Llobregat - Anoia d'FGC al transport de vehicles des de la factoria d'aquesta empresa, a Martorell, fins al Port de Barcelona. Es preveu que les obres puguin començar el primer semestre del 2006 i que el servei sigui operatiu a final del mateix any.

El conveni signat estableix que el Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya assumirà el cost del ramal de connexió de la factoria SEAT amb FGC i el feix de vies corresponent, amb un cost total de 3 MEUR.

D'altra banda, l'adaptació de la línia Llobregat-Anoia al nou tràfic costarà uns 710.000 €, i la construcció de via adaptada per a FGC al Port de Barcelona suposarà una inversió de 800.000 €, que finançarà l'Autoritat Portuària de Barcelona.

El transport s'efectuarà amb nous vagons que seran adquirits per FGC. Aquests vagons formaran composicions de 400 m de longitud que podran transportar fins a un màxim de 170 cotxes per tren i seran arrossegats per una locomotora dièsel de línia, amb un pes remolcat total d'unes 700 tones.

Amb el decidit suport del Govern de la Generalitat a aquesta iniciativa, es vol impulsar la mobilitat sostenible, ja que l'objectiu és reduir la congestió de la xarxa viària metropolitana i, en particular, dels accessos a l'àrea portuària, molt saturats. Amb tot això es reduiran les emissions de gasos a l'atmosfera i s'incrementarà la quota de participació del ferrocarril en el transport de mercaderies a Catalunya.

En definitiva, es tracta d'una acció que, malgrat ésser d'abast limitat, evidencia la voluntat institucional d'avançar en la transferència modal de la carretera al ferrocarril.

Pel que fa a la xarxa d'interès general, FGC podrà estar present en aquest nou mercat en el transport combinat terrestre i marítim, amb aliances amb altres operadors europeus.

Les empreses ferroviàries estrangeres necessitaran associar-se amb un operador espanyol per tal de poder ser candidates a operar en la xarxa ferroviària espanyola d'interès general. Això comporta que si FGC obté la llicència d'empresa ferroviària, que estableix la legislació del sector, tindrà un punt fort per a ser soci, en primera instància, d'altres operadors espanyols i, més endavant, també podria plantejar-se ser-ho d'altres operadors ferroviaris.

Aquest tipus d'aliances es poden establir des de dos vessants: per l'interès d'especialitzar-se en diferents famílies logístiques de productes o presentació de la mercaderia (contenidors, caixes mòbils, mercaderies perilloses, cisternes, etc.), la qual cosa obliga a trobar un soci experimentat en aquests mercats; o per l'interès a operar en diferents països, la qual cosa obliga a cercar un soci del país en qüestió.

Caldrà, doncs, estar atents als canvis normatius i empresarials que s'esdevinguin en el sector per a anar analitzant les possibles oportunitats que es presentin a FGC per a operar més enllà de la seva xarxa actual. Amb aquestes noves perspectives empresarials, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya fa una aposta per continuar fomentant el transport de mercaderies per ferrocarril amb tot el que això comporta quant a reducció de costos socials i de millora de la competitivitat del nostre país.

Calendari del procés de liberalització de l'operació ferroviària per al transport de mercaderies a la Unió Europea

1993	Transport combinat internacional i associacions internacionals d'operadors.
2003	Serveis internacionals de mercaderies dintre de la TERFN.
2004	(Trans-European Rail Freight Network) - xarxa europea d'infraestructures ferroviàries de 50.000 km.
2006	Serveis internacionals de mercaderies en tota la xarxa.
2007	Serveis nacionals de mercaderies.
2010	Serveis internacionals de viatgers (amb possible avançament el 2008).

DOCUMENTS ANNEXOS

En aquest annex es poden veure detalladament les mesures adoptades per la UE per tal de potenciar el transport de mercaderies per ferrocarril.

EL PRIMER PAQUET FERROVIARI (2001)

Separació comptable entre la gestió de la infraestructura i l'explo-tació dels serveis; liberalització del transport internacional de mer-caderies en la Xarxa Transeuropea de Transport Ferroviari de Mer-caderies (Directiva 2001/12, modificació de la Directiva 91/440).

Definició de la concessió de les llicències a les empreses ferro-viàries (queden excloses les empreses que operen exclusivament en xarxes locals o regionals aïllades, o serveis urbans o subur-bans) (Directiva 2001/13, modificació de la Directiva 95/18).

Adjudicació de la capacitat de canons per ús de la infraestructura i certificacions de seguretat atorgats per un organisme regulador (Directiva 2001/14, modificació de la Directiva 95/19).

El primer paquet ferroviari ha estat transposat a Espanya mitjançant la Llei del sector ferroviari, que va entrar en vigor l'1 de gener de 2005. Amb aquesta llei, es transforma Renfe en l'ADIF (Adminis-trador de la Infraestructura Ferroviària), se separa de Renfe-Ope-radora i es liberalitza progressivament la xarxa operada per Renfe. Aquesta llei exclou els ferrocarrils que són competència de les comunitats autònomes.

EL SEGON PAQUET FERROVIARI (2004)

Entre els objectius del segon paquet ferroviari destaquen: desen-volupar un política comuna de seguretat, completar el procés d'in-teroperabilitat, crear l'Agència Europea de Seguretat i Interopera-



Vista aèria de l'empresa SEAT de Martorell i de la seva línia ferroviària. ICC

bililitat Ferroviària, obrir el mercat del transport ferroviari de mercaderies en l'àmbit nacional i sol·licitar l'adhesió a l'Organització Intergovernamental per als Transports Internacionals Ferroviaris (OTIF). Aquesta organització elabora normes comunes en el sector ferroviari.

Els documents que configuren aquest segon paquet són:

- Directiva 2002/22, sobre la seguretat ferroviària, que es refereix a la definició dels elements essencials dels sistemes de seguretat per part de l'administrador de la infraestructura i per les empreses operadores. Es tracta de desenvolupar un plantejament comú en matèria de seguretat i establir un sistema comú en relació amb l'expedició, el contingut i la validesa dels certificats de seguretat. A l'últim, es tracta d'introduir, com en altres sectors, el principi de la independència per a les investigacions tècniques en cas d'accidents.

- Reglament 2002/23, pel qual es crea l'Agència Ferroviària Europea, que proporcionarà un recolzament tècnic a les activitats d'interoperabilitat i seguretat. Els seus àmbits d'activitat són el desenvolupament de normes comunes de seguretat, la creació i gestió d'un sistema de control dels resultats en matèria de seguretat i també la gestió a llarg termini del sistema d'establiment, registre i control de les especificacions tècniques d'interoperabilitat.

- Modificació COM(2002) 21 de les Directives sobre la interoperabilitat 96/48/CE i 2001/16/CE, amb l'objectiu d'estendre progressivament l'àmbit d'aplicació de la interoperabilitat al conjunt de la xarxa ferroviària.

- Modificació COM(2002) 21 de la Directiva 91/440, per a estendre els drets d'accés a la infraestructura als serveis de transport de



Tren de mercaderies d'FGC. FGC

mercaderies per ferrocarril, dins d'un estat membre, i accelerar l'obertura de mercat.

EL TERCER PAQUET FERROVIARI (PROPOSAT PER LA COMISSIÓ EL 2004)

Dels objectius del tercer paquet ferroviari cal destacar, d'una banda, el que proposa definir i uniformar el procés d'habilitació del personal de conducció i, de l'altra, el que estableix d'introduir unes clàusules mínimes de qualitat en els contractes entre les empreses ferroviàries i els seus clients. Es pretén que els aspectes de qualitat es negociïn sistemàticament. La manca de qualitat és un factor clau que afecta la competència del ferrocarril.

Els documents que es proposen en aquest tercer paquet són:

- Directiva sobre la certificació del personal conductor de locomotores i trens, dedicats al transport de viatgers i mercaderies a la Comunitat. Per a poder circular, un maquinista haurà d'estar en possessió d'una llicència que certifiqui coneixements i aptituds generals i d'un certificat (o diversos certificats) que n'acreditin els coneixements específics per a realitzar un servei concret.

- Reglament sobre els drets dels viatgers en el transport ferroviari internacional, encaminat a garantir els drets de puntualitat, segu-

retat, accés a la informació i a les tarifes, així com la possibilitat de comprar bitllets amb facilitat per a fer un viatge internacional. També es pretén, amb aquest document, assignar responsabilitats en cas d'accident o incident durant el viatge i el tipus d'indemnització a percebre.

- Directiva sobre l'obertura del mercat per als serveis de transport de viatgers per ferrocarril. L'objectiu d'aquesta proposta és discernir clarament l'àmbit que quedarà cobert mitjançant contractes de servei públic (d'acord amb allò que figura al Reglament núm. 1191/69) respecte a l'àmbit obert a noves iniciatives. Segons aquesta proposta, tots els serveis internacionals estaran oberts a la competència a partir de l'1 de gener de 2010, a excepció dels serveis entre dues poblacions concretes que siguin objecte d'un contracte de servei públic.

- Reglament sobre la qualitat dels serveis en el transport de mercaderies per ferrocarril. Mitjançant aquest document, es vol animar els clients i les empreses ferroviàries a establir els sistemes més eficaços possibles de seguiment i millora de la qualitat en funció de les seves necessitats per a cada trànsit. Es proposa una base comuna que s'aplica per defecte si l'empresa ferroviària i el seu client no arriben a establir un sistema específic de millora de la qualitat.