



ANTF (Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários)



El transport de mercaderies per ferrocarril al Brasil

PER: RODRIGO VILAÇA, director executiu d'ANTF

L'ANTF és una associació brasilera d'onze concessionàries privades que administra un servei públic de càrrega de transport de mercaderies. La formen set grups empresarials del Brasil que gestionen 29.000 km de ferrocarrils i té com a objectiu principal la unificació de procediments i d'actuacions relacionats amb el creixement i l'ampliació del mode ferroviari en el transport de matriu brasilera de moviment de mercaderies. Empreses força tradicionals i conegudes mundialment com ara la Companhia Vale do Rio Doce, América Latina Logística, entre altres, fomenten la xarxa ferroviària del país i fan que el ferrocarril brasiler sigui el setè del món en valors de productivitat, bàsicament gràcies al transport de minerals, mineria i siderúrgia.

Som un país que fa cent cinquanta anys que disposa de ferrocarril i que tan sols en fa vuit que experimenta l'activitat de la iniciativa privada en el sector, per bé que aquest mateix sector ferroviari té un potencial de creixement força significatiu.

El 1957 vam arribar a tenir 38.000 km de ferrocarril i des d'aleshores ençà, sota l'Administració pública del Govern brasiler, hi va haver una davallada substancial de 10.000 km de xarxa. L'any 1996 vam experimentar un retorn de la iniciativa privada al sector que ens permet consolidar un salt cap endavant que ens ajudarà a aconseguir 34.500 km i a tornar a tenir la xarxa més important del continent. Més endavant explicaré succintament com podrà ser possible això.

El Govern brasiler ha valorat molt positivament la potencialitat de creixement al país, el qual pot ser força vertiginós, i per això ha fet obres força significatives en matèria d'infraestructures sota la forma coneguda com a PPP (Participació Pública Privada). Perquè ens en fem una idea, en aquest moment som el desè país en extensió ferroviària per al transport de mercaderies. En aquest període, des del 1997 fins al 2004, hem invertit aproximadament 2 bilions d'euros de capital privat en el ferrocarril i, tot i que hem observat que



gradualment hi ha menys aportació per part del Govern federal, la qual ha estat de 0,150 milions d'euros, hem constatat, també, que, a poc a poc, aquest ha anat cedint a la iniciativa privada l'exercici de les inversions en el sector. De tota manera, encara hi ha actuacions que són responsabilitat del Govern perquè el procés de millora pugui continuar endavant.

Les estadístiques corroboren l'eficàcia del model ferroviari brasiler, que creix a una mitjana del 5,1% anual, cosa que ha significat prop del 46% d'augment de productivitat en milions de TKU en el període 1997-2004. Del 2005, ja tenim una previsió de creixement força significativa, superior al 8%, i crec que aviat assolirem índexs cada vegada més elevats que es projecten fins al 2010 amb un creixement mitjà anual del 9,2% en matèria de moviment de mercaderies en les rutes principals de ferrocarrils del Brasil.

D'altra banda, hem hagut de fer front a una enorme preocupació pel que fa al tema de l'accidentalitat dels trens i ferrocarrils i gradualment hem anat fent molta feina per a poder tenir índexs de referències internacionals per al 2005 que s'acostin als vint-i-cinc accidents per milió de tones per quilòmetre rodats al Brasil. Aquests índexs han presentat una reducció significativa gràcies a la presa de solucions relacionades principalment amb la seguretat i el medi ambient.

Naturalment, cal recordar que la xarxa ferroviària brasilera és centenària i que el sector dels ferrocarrils, fins a cert punt, fins ara ja ha complert el seu paper. De manera que tenim un 46% d'aug-

ment de productivitat, una participació de càrrega general força accentuada, una productivitat de vagon i locomotores de gairebé el 100% en relació amb l'època estatal, l'accidentalitat reduïda en un 62% i una injecció d'aproximadament 2 bilions d'euros en material rodant i principalment a la xarxa, en la línia constant de recuperació de la xarxa que seguim.

“ SOM UN PAÍS QUE FA CENT CINQUANTA ANYS QUE DISPOSA DE FERROCARRIL I QUE TAN SOLS EN FA VUIT QUE EXPERIMENTA L'ACTIVITAT DE LA INICIATIVA PRIVADA EN EL SECTOR, PER BÉ QUE AQUEST MATEIX SECTOR FERROVIARI TÉ UN POTENCIAL DE CREIXEMENT FORÇA SIGNIFICATIU

El 1997 teníem aproximadament 43.000 cotxes o vagon a la xarxa brasilera. Actualment, el 2004, ja hem recuperat tot aquest patrimoni i disposem de nous equipaments: 70.000 vagon funcionen avui dia a la xarxa brasilera. Les nostres expectatives de futur per al 2008 són assolir la xifra de 100.000 unitats. Un petit exemple de com aquesta actuació privada va ser significativa al nostre país és que el 1992 la indústria ferroviària de producció de vagon al Brasil, que és molt bona, va produir tan sols sis unitats



ANTF (Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários).

“ LES
NOSTRES LÍNIES
FERROVIÀRIES
SEGUEIXEN LA
COSTA, PERÒ
TAMBÉ ESTEM
ESTENENT LA
XARXA CAP AL
CENTRE DEL
BRASIL

de vagons, que, a més, no eren per a nosaltres, sinó que es van vendre a Gabon, a l'Àfrica.

Enguany, la producció nacional de la indústria brasilera fabricarà 9.193 vagons, el doble que el 2004, per a poder transportar els nostres productes, bàsicament mineral, carbó i soja, cereals, blat de moro, blat i cotó, que són els principals productes i els que tenen un major creixement en la nostra producció agrícola. Hi destaco, especialment, la soja, que predomina en aquest mercat de manera força significativa.

Pel que fa a les locomotores que vam trobar el 1997, prop del 43% estaven en molt mal estat, i hi havia aproximadament 1.400 unitats amb menys de 2.000 HP de potència, és a dir, totes massa poc potents des del punt de vista del transport. Actualment ja hi ha 2.000 unitats i, d'aquestes, 600 han estat comprades als Estats Units, han estat recuperades al Brasil i tenen una potència de 3.000 HP. La previsió és que el 2010 tinguem 3.500 locomotores noves amb què aconseguir la productivitat necessària de les rutes. Un altre aspecte que he de comentar és el de l'estat en què vam trobar els principals ramals i les vies permanents, força malmesos, i he de confessar que hem tingut molta feina a recuperar-los i que ho hem fet gràcies a les feines en cooperació i de conjunt entre els socis i els clients.

Cal destacar que el gran motor de tot aquest canvi descrit és la qüestió de l'estabilitat econòmica, de la moneda, el real, que ens va permetre dur-lo a terme de totes totes i que va facilitar, alhora, als nostres clients o *customers* fer ús del sistema ferroviari integrat

amb altres modalitats de transport i d'aprofitar la seva aportació reinvertint-la en el sector.

D'altra banda, cal dir que la modalitat ferroviària ha d'estar integrada en tot el sistema de logística del Brasil, principalment als ports. Concretament, al de São Francisco do Sul, a l'estat de Paraná, on ja vam crear algunes situacions d'integració entre les modalitats de transport a fi de respondre als nostres moviments i d'atendre a la demanda principalment de cereals i de mercaderies relacionades amb l'*agribusiness*. Tot al llarg dels nostres ports, sobretot dels quinze ports principals del Brasil, es porten a terme projectes que apunten al creixement de les qüestions relacionades amb l'emmagatzematge i el proveïment de productes, amb la qual cosa es procura poder transportar no només contenidors, sinó cereals, cotxes, automòbils i altres productes i fer que sigui àgil el fet de consignar-los i distribuir-los als vaixells.

D'altra banda, com que som un país continental, també tenim la visió d'allò que anomenem port sec a l'interior del Brasil. Les nostres línies ferroviàries segueixen la costa, però també n'estem estenent la xarxa cap al centre del Brasil. Així, tan sols l'any 2004 es van dur a terme dotze terminals intermodals que van donar resultats positius per a descongestionar o reduir els problemes que hi ha al port i per a moure gradualment els productes d'una manera més basada en la logística i alhora més igualitària.

Un altre gran problema que tenim al Brasil són els prop de 12.000 passos a nivell que hi ha, que esdevenen una situació complexa i



que són responsabilitat del Govern federal. Tanmateix, la iniciativa privada ha començat a dur a terme operacions per a disposar de més seguretat en aquesta mena de cruïlles.

D'altra banda, també s'estan fent grans inversions en noves tecnologies de control i gestió de tota la situació de moviments a les vies fèrries.

De manera força resumida, he de dir, també, que en l'actualitat treballem, sobretot, en la recuperació de la xarxa, en la millora del material rodant: locomotores i vagons; en les accions de protecció del medi ambient, i en les actuacions consultades i concertades amb els clients per tal de poder augmentar el perfil de les vies fèrries brasileres. Tot plegat representa una inversió molt forta en una nova generació de perfeccionament professional dels joves i de les persones que poden construir el futur del nostre ferrocarril. En aquest sentit, puc aportar un exemple molt senzill: quan vam posar en marxa, al sud del Brasil, els programes de formació, per a 20 places tan sols teníem 40 joves interessats a treballar en els ferrocarrils del Brasil. Aquest darrer any, per a 27 places vam tenir 16.000 joves interessats a treballar en el ferrocarril, concretament en una línia del sud del país. Tenim aquest concepte de renovació i de voluntat de crear una nova generació de ferrocarrils al Brasil. I per acabar, només vull remarcar que estem duent a terme diverses actuacions socials juntament amb la comunitat per a assolir un major grau de seguretat i per a fer extensiva l'educació preventiva a tota la societat per mitjà de l'exemplificació d'accions preventives relacionades amb l'activitat ferroviària.

Aquest és el nostre repte, el d'un país continental amb una xarxa

molt petita de ferrocarril i on només el 25% de les mercaderies es transporten per ferrocarril: assolir la xifra del 40%.

El Govern federal hi invertirà prop de 1,3 bilions d'euros al llarg dels propers quatre anys pel que fa a passos a nivell, franges de domini, contorns i variants ferroviàries, mentre que la iniciativa privada també n'hi invertirà prop de 2,4 bilions, bàsicament en via permanent (vagons, locomotores). A part de tot això, també estem col·laborant amb el Govern perquè sàpiga on pot anar a buscar els recursos per a les PPP, és a dir, les participacions públiques privades, amb inversors internacionals com ara els xinesos, els indis, els nord-americans, els italians, els sud-africans o els canadencs que busquen oportunitats d'inversió en la xarxa ferroviària brasilera i iniciatives amb clients i operadors logístics, portuaris i intermodals, i també amb agents de finançament com els japonesos, pel que fa a l'adquisició de locomotores.

Dit d'una manera molt simple, estem buscant i proposant formes d'inversió al país, i actualment hi ha 3,3 bilions d'euros en projectes ferroviaris que arribaran en mans dels inversors estrangers.

Només a tall il·lustratiu esmentaré algun dels principals projectes: un anell ferroviari de circulació a São Paulo, que faciliti la sortida als habitants d'una regió que té 40 milions de persones; una variant d'extensió ferroviària a Minas Gerais, al nord-est del Brasil, on crearem una nova xarxa que, inclosa en un projecte de caire social i de recerca, permetrà posar en marxa una nova frontera agrícola brasilera i principalment de biodiesel en una regió que està plenament orientada al ricí i a altres possibles objectes de combustible.