RENFE MERCANCÍAS DISPONE DE LOS MEDIOS Y EXPERIENCIA NECESARIOS PARA OPERAR CON EFICACIA EN LAS AUTOPISTAS FERROVIARIAS (AAFF)

Un proyecto vertebrador

Renfe Mercancías cuenta con experiencia en la tracción de las Autopistas Ferroviarias en la línea internacional entre Barcelona y Perpiñán, así como en la comercialización de tráficos internacionales multicliente con Alemania, Bélgica, Francia, Italia y Portugal. Además de su actual serie de locomotoras, contempla nuevas inversiones en material rodante con las que aumentará su competitividad en el Ancho Internacional.

Texto: Comunicación Renfe
Imágenes: Renfe Patier

Renfe Mercancías cuenta con experiencia en la tracción de las Autopistas Ferroviarias en la línea internacional entre Barcelona y Perpiñán, así como en la comercialización de tráficos internacionales multicliente con Alemania, Bélgica, Francia, Italia y Portugal. A principios de 2019 y, tras un proceso previo de análisis de riesgos y con homologación previa de los medios remolcados, se inició el tráfico ferroviario de semirremolques por ancho UIC entre Barcelona y los citados destinos internacionales en Europa. Hasta la fecha se han transportado cerca de 4.700 semirremolques. Las circulaciones se están realizando con los principales operadores internacionales en composiciones mixtas con contenedores. A pesar de la crisis sanitaria, confiamos en la demanda creciente de las composiciones mixtas con contenedores en los vagones de la serie T3000. Renfe Mercancías dispone de la serie de locomotoras eléctricas 252. Con estas locomotoras hemos realizado activamente y con éxito la explotación de los trenes por el túnel de Perthus en la línea Figueres-Perpiñán desde el año 2010. Renfe Mercancías contempla nuevas inversiones en material rodante para el Ancho Internacional.

En condiciones normales, cerca de 100 millones de toneladas de mercancías cruzan la frontera pirenaica todos los años, de las cuales el 93% lo hizo a través de las dos autopistas viarias transfronterizas. La Intensidad Media Diaria (IMD) del tráfico de vehículos pesados que cruzan las fronteras hispano- francesas en ambos sentidos es superior a 19.000 vehículos. En general, se estima que solo un 15% de los semirremolques que circulan por Europa son semirremolques susceptibles de desplazamiento vertical mediante grúas, es decir, unos 2.850 en este caso. Con todo, se considera que, dependiendo de las posibilidades de las infraestructuras, y por pequeña que sea la captación (por ejemplo, si fuera 5%, la misma ratio que la cuota modal del ferrocarril en España, se captarían 142 vehículos sumando los de ambos sentidos) si se ofreciese un servicio fiable a precio competitivo sería factible completar un tren diario con 21 ó 22 vagones transportando 42 ó 44 semirremolques no acompañados, por cada frontera y sentido.

En un escenario como el descrito y, una vez despejadas las incertidumbres sobre los plazos de disponibilidad de las infraestructuras lineales y terminales en la península ibérica, Renfe Mercancías estaría en condiciones de poder explotar un servicio lanzadera multicliente para semirremol-

ques no acompañados, que pueden complementarse con contenedores y cajas móviles, conectando en la línea de ancho estándar europeo con terminales francesas y terminales europeas.

Según la experiencia de la implantación de servicios de Autopistas Ferroviarias en Francia, la frecuencia de servicios debe ser de un tren diario por sentido para responder a las necesidades mínimas de los transportistas. El servicio ha de ser competitivo en plazos, frecuencias y costes para ser considerado por los operadores de la carretera. Los transportistas de carretera quieren disponer de un servicio que les garantice la conexión sin tener que depender de largos plazos de respuesta o espera en las terminales. Una vez se consiga mantener esta oferta de servicio estable, Renfe Mercancías podría considerar la posibilidad de negocio de crear una oferta de Autopista Ferroviaria Ibérica con trenes en conexiones multicliente con el sureste y suroeste de la península. Atendiendo a la red existente en la actualidad en la península ibérica, se han considerado trenes con una longitud de 450, 600 y 750 metros y una locomotora de 20 metros de longitud para obtener las toneladas netas teóricas máximas que estos trenes serían capaces de remolcar. El tren tipo ofrecerá tracción para remolcar 21 vagones con 42 semirremolques como máximo, siendo la principal restricción la infraestructura, que limita la longitud máxima de tren a 750 metros.

Renfe Mercancías cuenta con centros de gestión de la circulación 24x7, equipos especializados en la resolución de incidencias, una amplia experiencia en la gestión de operaciones en tierra y un sistema *online* de seguimiento y monitorización del tráfico en tiempo real denominado Copérnico. La puesta en marcha de los servicios de Autopista Ferroviaria debería ir precedida por las inversiones necesarias para el uso de las tecnologías "poche" o de vagón rebajado, que de todas las consideradas serían las de más rápida y económica implantación. Las terminales destinadas a estos efectos tendrían que disponer de espacio suficiente para poder albergar las operaciones complementarias a estos servicios. Estas terminales, preferentemente, deberían contar con 4 vías de carga y descarga de longitud no inferior a 1.000 metros destinadas a estos servicios, además de vías de estacionamiento, maniobra y apartado, viario de carretera y aparcamientos. Igualmente, deberían estar dotadas de dos grúas pórtico por terminal. Las terminales deben estar próximas a los grandes ejes de carretera y en el entorno de zonas industriales o *hubs* logísticos.

Renfe Mercancías podría considerar la posibilidad de negocio de crear una oferta de Autopista Ferroviaria Ibérica con trenes en conexiones multicliente con el sureste y suroeste de la península.

El mayor impacto en el entorno que se puede prever con el empleo de las Autopistas Ferroviarias es el ahorro de externalidades ambientales por el trasvase modal del tráfico viario. Los cálculos resultantes de la ecocalculadora EcoTransIT reflejan que un semirremolque medio transportado por carretera entre Cataluña/País Vasco y París emite casi 16 veces más CO_2 que un semirremolque transportado en tren, y la eficiencia energética por consumo equivalente diésel es 2:1 también favorable al ferrocarril (estimaciones *Well to Wheel,* desde el origen de la producción energética hasta el destino en el transporte). Se prevé que exista un impacto socioeconómico muy positivo en las regiones de procedencia de los conductores de los vehículos pesados al ver reducida sus jornadas y su kilometraje. Sus empleadores, las empresas operadoras de carretera, recibirían el impacto

positivo en su cuenta de resultados al reducirse también las partidas por desgaste y amortización de los semirremolques y los gastos en combustible.

La Autopista Ferroviaria dispone de los atributos necesarios para que Renfe Mercancías pueda ponerlos en práctica en el entorno de mercado en el que opera ya que se trata de un proyecto de servicios vertebrador para los negocios internacionales de la península ibérica, aporta fiabilidad por la tecnología de los vagones que ya existen y se encuentran en uso en los mercados europeos, la versatilidad del material rodante propuesto, ya que puede ser empleado tanto para transportar semirremolques como contenedores y cajas móviles, la eficiencia por la necesidad de inversiones mínimas tanto en terminales como en material rodante en comparación con otras tecnologías y la sostenibilidad del servicio por el menor impacto ambiental como consecuencia del ahorro de externalidades por el trasvase modal.

Renfe Mercancías cuenta con un Centro de Gestión de Operaciones pionero que permite el seguimiento en tiempo real del recorrido completo de los trenes.

Renfe Mercancías dispone de los medios y la experiencia necesarios para que, una vez escogidas las opciones tecnológicas y con una coyuntura económica sectorial favorable, la propuesta de servicios necesaria y más eficaz se pueda implementar en el menor plazo posible y, por tanto, conseguir el trasvase modal necesario para la sostenibilidad del transporte de mercancías obteniendo el máximo aprovechamiento de las plataformas logísticas y terminales existentes.