



Autopista ferroviària

Barcelona, 31 de juliol de 2015

 Generalitat de Catalunya
**Departament de Territori
i Sostenibilitat**



Situació actual



Actualment els serveis ferroviaris de mercaderies entre Catalunya i la resta de la península ibèrica i Catalunya i la UE són residuals

L'any 2012 només un 2% del tràfic de mercaderies a través dels Pirineus va ser en mode ferroviari

Però...

Existeix demanda de serveis ferroviaris de mercaderies internacionals amb origen / destí Catalunya

- Tan els estudis de demanda del projecte CLYMA com els projectes pilots realitzats en el marc del projecte iFreightMED ho demostren.
- L'estudi de mercat pel Corredor Mediterrani realitzat des de la UE recolza aquesta conclusió
- Diferents sectors productius de l'automoció, la química i l'agroalimentària mostren la necessitat de disposar d'una solució ferroviària que els faci reduir costos logístics.

L'autopista ferroviària es presenta com una oportunitat per desenvolupar l'opció ferroviària per a les mercaderies

Proposta

Aliança estratègica entre la Generalitat de Catalunya i el Port de Barcelona per establir una terminal d'autopista ferroviària, d'ús públic, al Port de Barcelona que connecti Catalunya i la resta de la Península Ibèrica amb Europa en autopista ferroviària

Què és una autopista ferroviària?



Servei de transport combinat ferrocarril – carretera, on en el tram ferroviari els camions viatgen sense conductor (sense tractora)

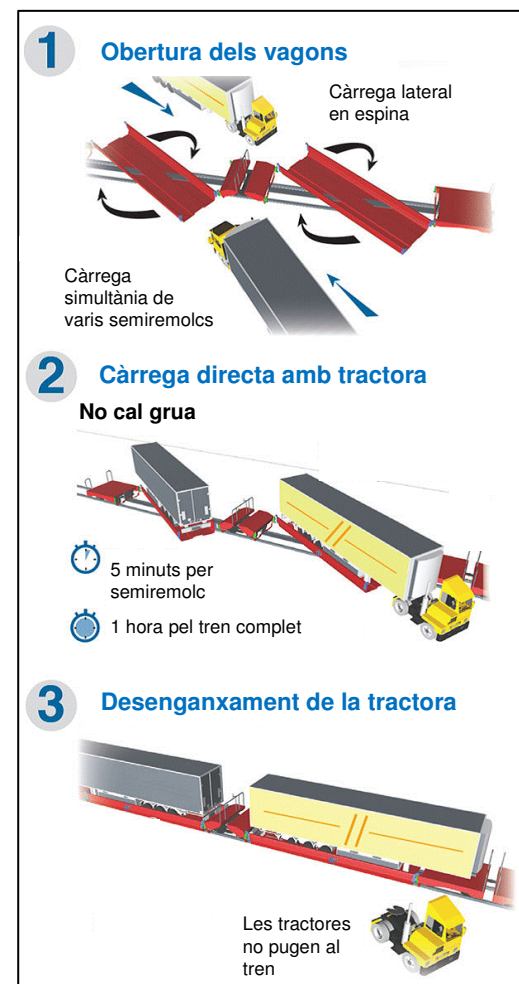
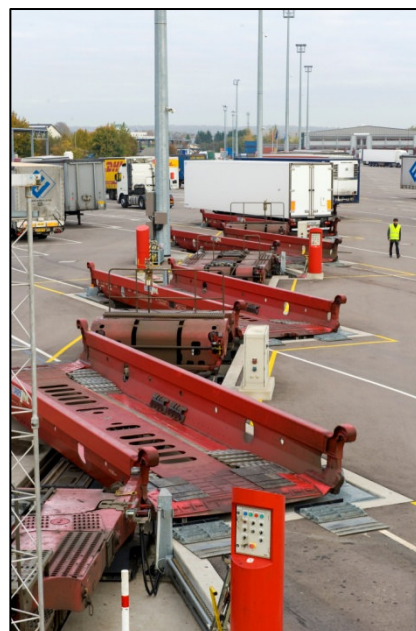
Els camions recorren per carretera el trajecte des del punt de càrrega fins a la terminal d'autopista ferroviària inicial, es carreguen en vagons ferroviaris especials, i són descarregats a la terminal final per continuar per carretera fins al punt de destí.

El servei es duu a terme sobre les vies ferroviàries existents (UIC amb Europa, ibèric amb la península ibèrica) i només requereix d'inversió en la terminal especialitzada.

Sistema tecnològic de la terminal especialitzada

Tecnologia Modalhor

- Es basa en una tecnologia madura, ja implementada i funcionant amb èxit a França, Itàlia i Luxemburg
- Permet transportar semiremolcs no aptes per grues (no *craneable*)
- Requereix d'una terminal especialment adaptada a aquesta tecnologia
- És a l'abast de qualsevol empresa o operador ferroviari, **no és exclusiva**



Una alternativa que funciona

Autopista ferroviària

- Sistema ja implantat i funcionant a Europa en diferents corredors amb més que notable èxit
- Permet integrar de manera flexible el mode ferroviari a la cadena porta-a-porta, combinant aquest mode per a la llarga distància amb la carretera
- Reducció dels costos de transport i millora de l'eficiència logística
- Reducció de l'impacte mediambiental del transport i de la dependència energètica

10% menys de cost per semiremolc que el transport per carretera

0,8 tones d'emissió de CO2 menys per trajectes de 1.000 km

Estudis de demanda

L' **Estudi de mercat** realitzat en el marc del projecte CLYMA indica que l'autopista ferroviària des del port de Barcelona **podria captar un percentatge destacat de vehicles pesats:**

- **10% del tràfic que actualment circula entre Barcelona i París**
- **El 13% del que circula entre Barcelona i Alemanya**
- **Altres corredors** (Madrid, Valencia, Portugal) estan actualment en estudi.

El projecte iFreightMED ha treballat directament amb la demanda per llançar **projectes pilot econòmicament viables** de serveis internacionals multiclient i multiproducte de transport de mercaderies

L'**estudi de mercat pels Corredors de la Xarxa Transeuropea** de Transports determina que la demanda de transport ferroviari de mercaderies a través de la frontera catalano-francesa pot augmentar fins a més d'un 700%.

Demanda verificada

Almenys un operador compromès amb els serveis

Emplaçament

Port de Barcelona

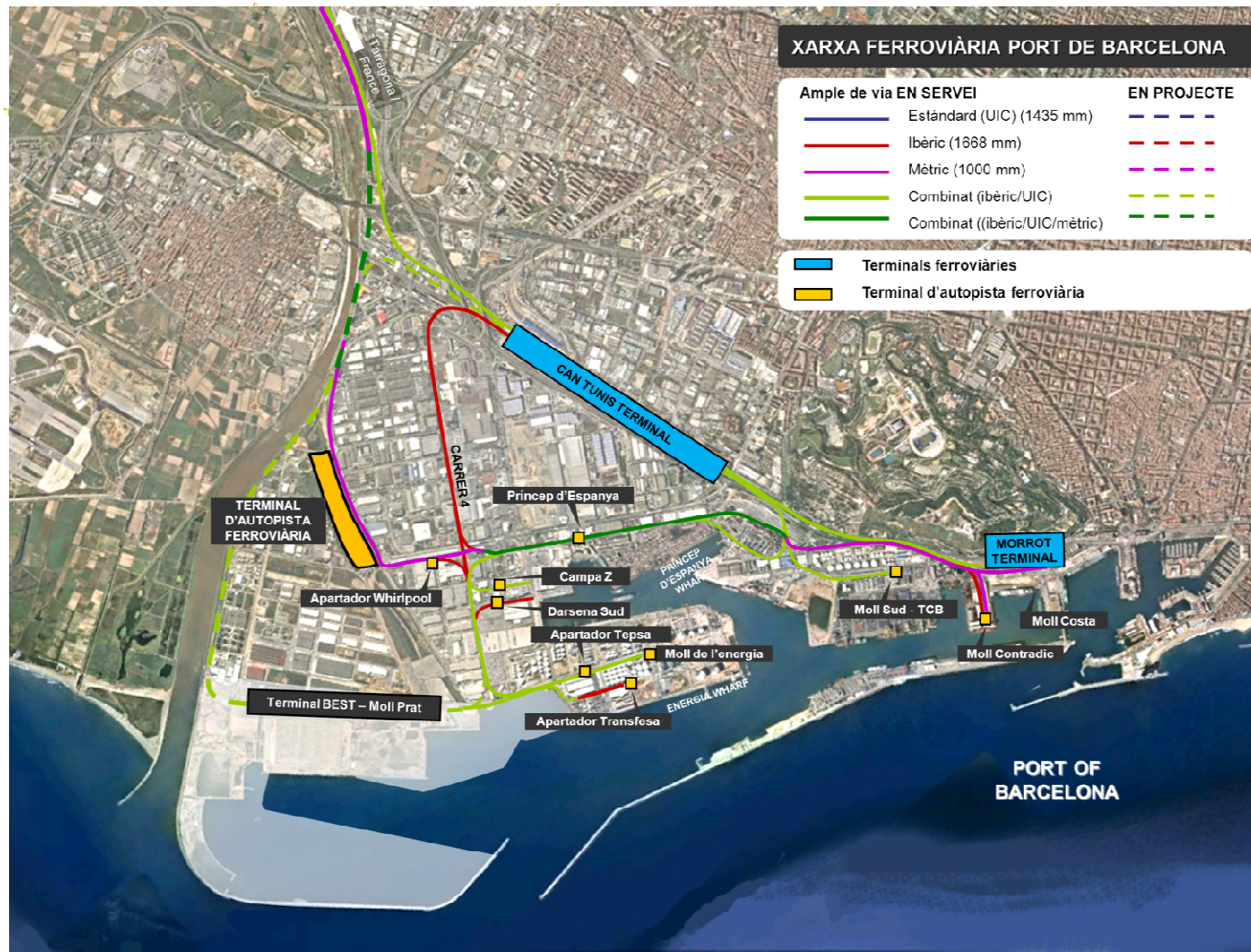
Antiga llera del Llobregat (pastilla oest)

La terminal requereix la implementació dels nous accessos ferroviaris projectats.

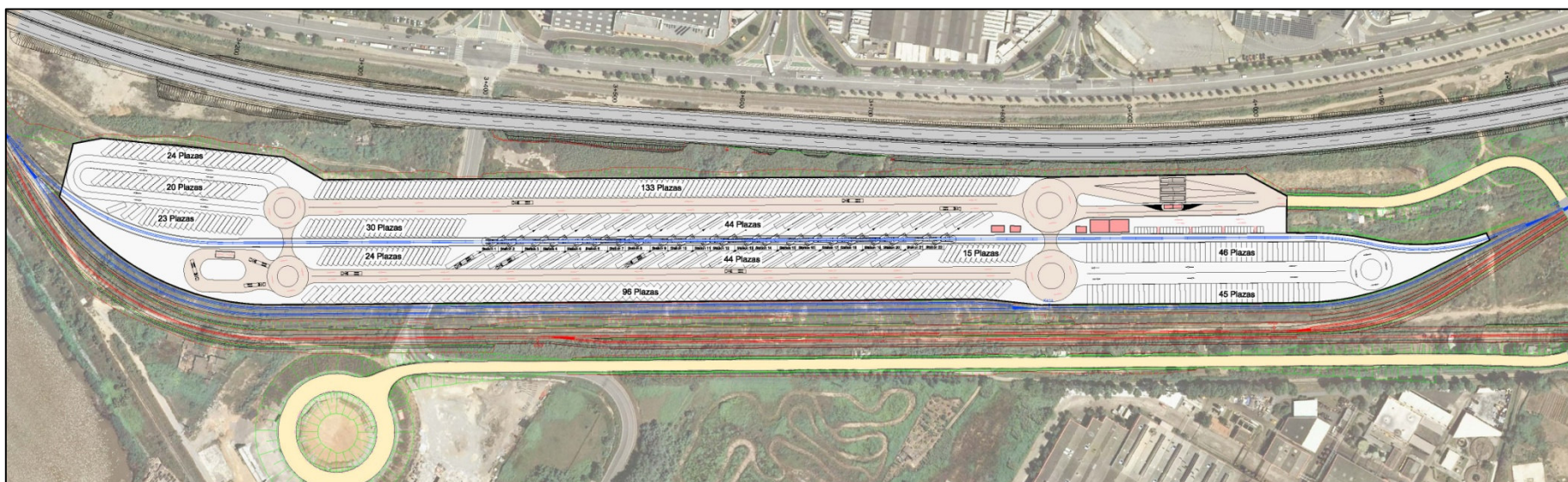
Els terrenys de l'antiga llera del riu Llobregat s'integren al domini públic del Port de Barcelona a través de la DEUP (*Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios*).



Emplaçament



Detall de la terminal



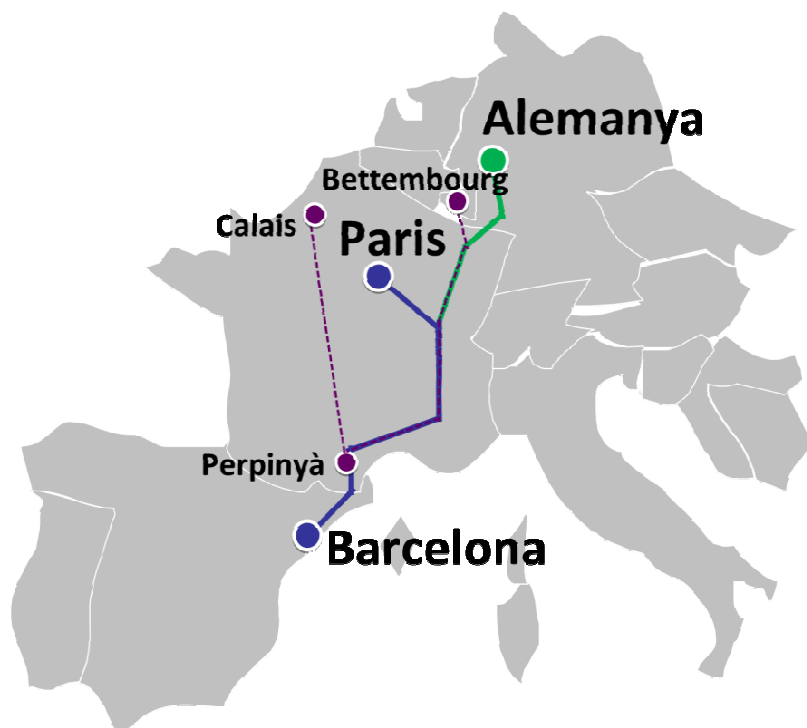
Requeriments d'inversió en la terminal de Barcelona i terminis

Inversió total de 33 milions d'euros

- 1 via de càrrega i descàrrega equipada amb tecnologia Modalohr (UIC + ample ibèric) + 4 vies d'Expedició / Recepció de 850m cada una) + 545 places d'aparcament per camions
- **Participació pública i privada en el finançament del projecte**
- **La terminal estarà oberta a qualsevol operador ferroviari que es doti de vagons compatibles, i es podrà connectar per autopista ferroviària a qualsevol altre destí amb una terminal similar.**

La terminal es posarà en servei al 2019

Serveis previstos actualment pel primer operador compromès



Línies existents

- Perpinyà (Le Boulou) – Bettembourg (Luxemburg)
- Le Boulou – Calais (gener 2016)

1a línia en servei: Barcelona – Aulnay (París)

- Data d'inici **2019**
- 3 rotacions diàries (AT/D*)
- 45.000 semiremolcs / any

2a línia en servei: Barcelona – Alemanya

- Data d'inici **2020**
- 2 rotacions diàries (AT/D*)
- 30.000 semiremolcs / any

CARACTERÍSTIQUES DELS TRENS :

- Longitud de 750 metres des de Barcelona a Perpinyà i de 1000 metres des de Perpinyà a París i Alemanya
- Equipats de locomotores tècnicament vàlides de fer el recorregut entre origen i destí sense canvis

* AT/D : Anada i Tornada Diària.

Inversió privada per operar els serveis

- ViiA és la societat que ja opera els serveis similars d'autopista ferroviària entre Perpinyà i Luxemburg i Calais, i entre França i Itàlia. Aquests serveis no es veuran afectats pels nous serveis des de Barcelona. És líder europeu en autopistes ferroviàries.
- **ViiA ha plantejat invertir en aquest projecte fins a 120 M € per a fer possible l'Autopista Ferroviària a París i Alemanya**
- El gruix de la inversió de ViiA és en el material rodant (vagons especials per a permetre el transport de semiremolcs) i instal·lacions a les terminals
- ViiA fa la operació de serveis ferroviaris al seu risc i ventura

Beneficis per Catalunya

1 Increment de la disponibilitat de serveis ferroviaris internacionals amb origen / destí Catalunya

Se'n beneficiaria la indústria establerta a Catalunya

- Hi ha sectors industrials a Catalunya com Mercabarna, el clúster d'automoció, i el químic, que ja han manifestat el seu interès en la terminal
- El projecte europeu iFreightMED (liderat per DTES) posarà en marxa un pilot amb la indústria del carni de Girona per exportar a París.

Beneficis per Catalunya

2

Millora de la competitivitat de Catalunya

Increment de l'atractiu de Catalunya com a territori per a noves inversions

- L'autopista ferroviària permetria disminuir en aproximadament un 10% els costos de les opcions de transport de mercaderies actuals
- Actualment els costos logístics representen una mitja d'entre un 5-10% dels costos totals d'un producte
- **Amb l'autopista ferroviària les empreses establertes en el territori català podrien arribar a disminuir fins a un 1% els costos dels seus productes**

Beneficis per Catalunya

3

Transvasament de camions de la carretera al ferrocarril

Beneficis mediambientals i descongestió de la N-II i la AP-7

- El transvasament de vehicles pesats al tren previst en el marc de l'estudi de mercat del projecte europeu CLYMA (liderat pel Port de BCN) equival a 45.000 semiremolcs anuals en la primera línia i 30.000 més en la segona.
- Es preveu un estalvi d'aproximadament 1 tona de CO2 per servei i es disminuirà la dependència energètica.

Beneficis per Catalunya

4

Posicionament de Catalunya com a hub ferroviari de la península ibèrica i del sud-oest europeu

Atraient el centre de gravetat del tràfic de la regió del sud-oest d'Europa

- Atracció dels tràfic de mercaderies per carretera
- Atracció d'altres serveis ferroviaris internacionals de mercaderies estàndards (no autopista ferroviària)
- Conversió de la terminal en un hub ibèric per a potencials futurs serveis similars cap a Madrid, Andalusia i Portugal

Beneficis per Catalunya

5

Consolidació de la vocació mixta de mercaderies i viatgers de la línia de Barcelona – Perpinyà

S'aportaran 60 trens setmanals i més de 2.500 trens anuals (ambdós sentits compresos) a l'actual línia d'ample internacional entre Barcelona i Perpinyà, línia que va ser inicialment planejada per la Generalitat i per a la qual la Generalitat va apostar, des del primer dia, per a la seva concepció com a **línia mixta de mercaderies i viatgers**.

Implica pràcticament multiplicar per quasi 3 el trànsit actual i incrementar molt destacadament el paper de les mercaderies.

Beneficis per Catalunya

6 Beneficis pel Port de Barcelona

I

Atracció de serveis marítims Ro-Ro

- Existeix demanda de tràfics Ro-Ro (camions que viatgen en vaixell) procedents de Tànger i que es dirigeixen cap a Europa desembarcant a Barcelona. A més permet el desenvolupament futur d'altres serveis addicionals ibèrics.

II

Increment de la disponibilitat de serveis ferroviaris per contenidors tradicionals cap a Europa

- La terminal especialitzada permet trobar sinèrgies amb les futures terminals intermodals del Port de Barcelona.
- L'increment de competència en el tram Port de Barcelona - frontera sens dubte activarà el mercat.

III

Connexió amb Madrid i Portugal en autopista ferroviària

- En el futur, poder-se connectar a Madrid i Portugal en autopista ferroviària faria guanyar al Port de Barcelona un avantatge competitiu addicional.