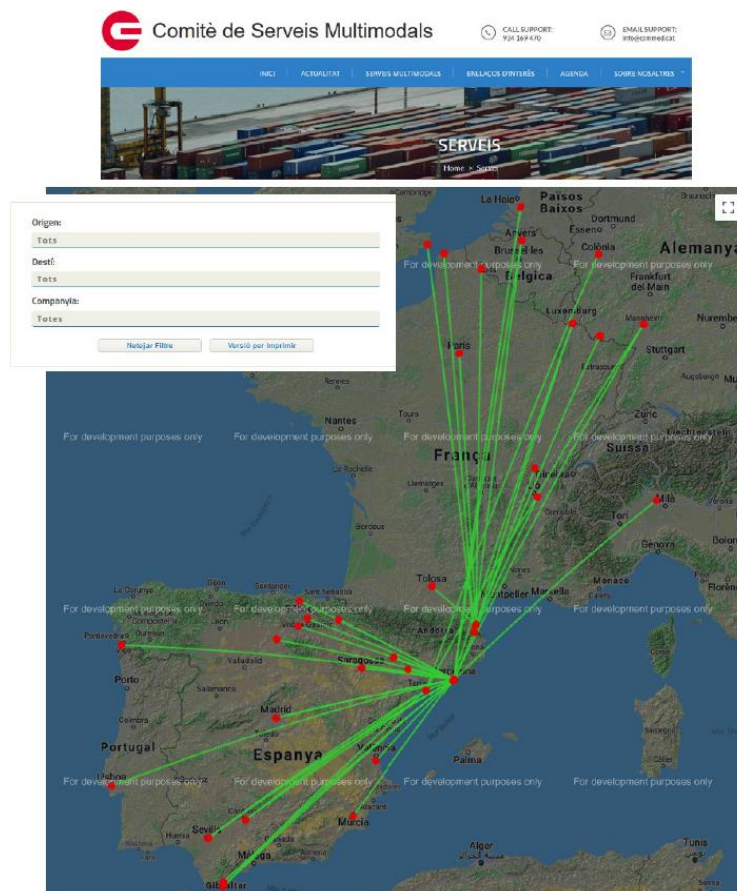


Balanç dels primers cinc anys de vida del CSM

- El Comitè de Serveis Multimodals, creat avui fa cinc anys, promou que augmenti la demanda de transport de mercaderies amb ferrocarril
- Gràcies als estudis de viabilitat del projecte europeu TRAILS s'ha detectat la gran oportunitat que representen les solucions de transport multimodal amb component ferroviària per al sector del vi, i de la fruita
- Des del 2017, han crescut un 60% les connexions directes amb origen als ports de Barcelona i Tarragona i els serveis setmanals en un 25%

El Govern de la Generalitat de Catalunya va crear avui fa cinc anys el Comitè de Serveis Multimodals (CSM), que és l'òrgan de participació i coordinació entre la Generalitat i les entitats que actuen en el transport multimodal de mercaderies, en el marc del Pacte Nacional per la Indústria i la Taula Estratègica del Corredor Mediterrani.

El seu objectiu és contribuir al creixement econòmic sostenible de Catalunya i d'Europa a través de promoure que les opcions multimodals de transport de mercaderies que integrin el mode ferroviari siguin prou atractives perquè n'augmenti la demanda, així com per fomentar que el sector empresarial català aprofiti les oportunitats sorgides dels reptes de negoci i tecnològics associats a la multimodalitat.



Un primer pas va ser obrir [la web del Comitè de Serveis Multimodals](#) que manté la informació de base i el coneixement del mercat. Un altre gran pas és el que s'ha fet amb el projecte TRAILS (TRANSnational Intermodal Links towards Sustainability) implementat pel Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori juntament amb la regió d'Occitània i el cofinançament del programa POCTEFA (Interreg V-A Espanya-França-Andorra) que promou el llançament i millora de serveis multimodals ferroviaris transfronterers. A més, el CSM disposa d'un finançament basal del Departament d'Empresa i Treball articulat via un conveni amb el Consell General de Cambres de Catalunya.

Obertura de nous serveis

El CSM va iniciar el monitoratge dels serveis multimodals ferroviaris amb origen o destí Catalunya l'octubre del 2017. Les dades mostren una evolució creixent tant en nombre de connexions com de freqüències.

Fins al juny del 2021, el nombre total de connexions directes multiclient amb origen als ports de Barcelona i Tarragona s'han incrementat en un 60% (un 75% en el cas de les destinacions nacionals i un 43% de les internacionals) fins a assolir les 24 destinacions finals. Pel que fa al nombre de serveis (cada connexió pot incloure diferents serveis setmanals) s'ha produït un increment del 25% de freqüències setmanals: un 22% les dels serveis nacionals i un 30% les dels internacionals.

Cal remarcar el lideratge del Port de Barcelona en matèria de transport multimodal ferroviari de mercaderies. Considerant igualment les connexions directes multiclient, els serveis amb origen en aquest port i destinació internacional s'han incrementat en un 45%, representant un total de 29 serveis setmanals.

Així mateix, si també es comptabilitzen els serveis indirectes i monoclients, el conjunt de l'oferta ferroviària multimodal al Port de Barcelona va assolir uns 30 serveis diaris el 2020, fet que el situà com el port amb major oferta ferroviària del conjunt de l'Estat.

L'expansió en nombre de destins i freqüències de serveis multimodals des dels principals ports de Catalunya mostren, en part, la contribució feta des del Comitè de Serveis Multimodals que es tradueix en una millora de la competitivitat per al teixit productiu català alhora que es redueixen les emissions de gasos d'efecte hivernacle.

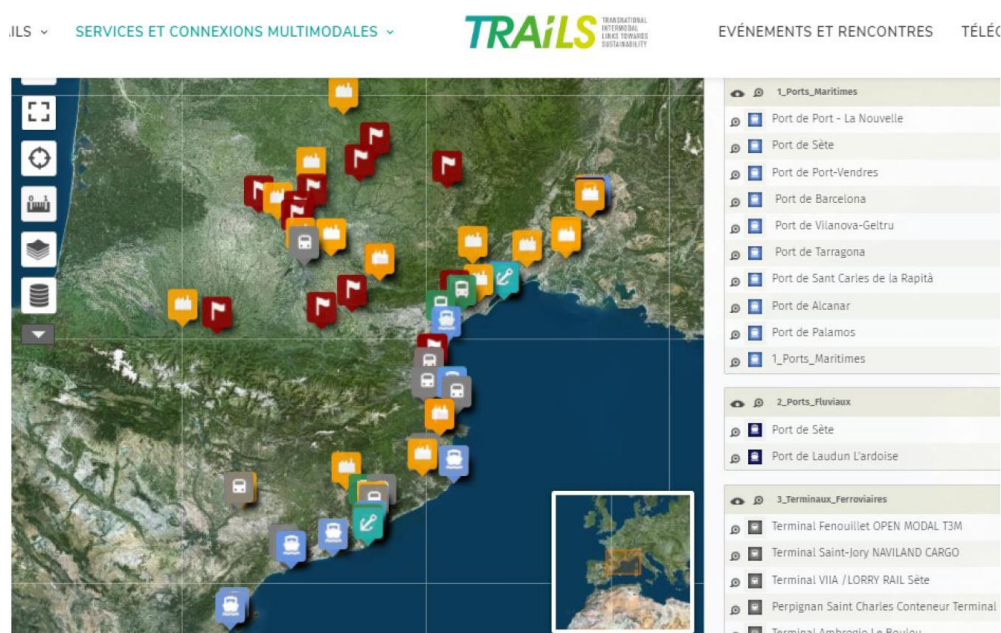
Amb l'objectiu de millorar el coneixement dels serveis multimodals existents a Catalunya, periòdicament el CSM penjarà al seu web notes amb l'anàlisi detallada de l'evolució de les connexions i freqüències als ports de Barcelona i Tarragona.

Actuacions realitzades sota el Projecte europeu TRAILS

Amb el TRAILS, des del 2018 i fins ara, s'han dut a terme estudis de viabilitat de nous serveis en el sector de la fruita (Cluster logistique) i el sector del vi (FGC amb la col·laboració de RAILGRUP). Aquests estudis se sumen als tres realitzats anteriorment per als sectors de l'automoció, el químic i el carni porcí, per al qual el 2016 es va realitzar una prova pilot de transport multimodal de productes carnis entre Riudellots de la Selva i el sud d'Alemanya.

[L'Estudi del sector del vi del Penedès i del Languedoc-Roussillon](#) ha permès determinar la gran oportunitat que representen les solucions de transport multimodal amb

component ferroviària per al sector: s'ha demostrat que a més dels amplis beneficis mediambientals i socials, aquestes solucions permeten costos i temps de trànsit molt competitius. L'estudi també planteja què cal fer per millorar la reduïda quota actual del ferrocarril dins d'aquest sector i ja s'està treballant amb el seu clúster (INNOVI) per a posar-ho en pràctica. Amb això, FGC està realitzant una [formació](#) específica adreçada als productors per promoure que siguin les empreses exportadores les que gestionin directament el transport de les seves mercaderies, des de la perspectiva multimodal, i puguin d'aquesta manera assumir el control de la cadena logística, evitant que el seu producte sigui fàcilment substituïble per un altre vi o cava que l'importador decideixi. En paral·lel, CIMALSA els està ajudant a definir els criteris i condicionants a traslladar a l'operador multimodal per a contractar-li un servei adaptat a les necessitats del seu producte.



També en el marc del TRAILS, FGC va obrir una convocatòria pública per l'atorgament de suport tècnic en forma de consultoria per a la promoció de serveis multimodals de transport transnacional de mercaderies. Aquestes accions han permès oferir noves rutes al mercat de serveis ferroviaris transfronterers, connectant sota un mateix contracte segments que fins ara no estaven coordinats.

Entre els diferents serveis que els operadors beneficiaris volien llançar i que la consultoria ha treballat, destaca la reducció de costos en un 20% entre Còrdova i Ambers si s'utilitza l'opció multimodal ferroviària en comptes d'exclusivament per carretera. A més, també es redueixen els efectes mediambientals i socials (77% menys d'emissions de CO2 i un 53% menys costos totals d'externalitats del transport en aquesta relació).

El TRAILS també ha permès disposar de la informació actualitzada d'infraestructures i serveis de terminals i ferroviaris que s'han plasmat en [mapes digitals](#).

També en el marc del projecte, des de la Direcció General de Transports i Mobilitat s'ha treballat en la digitalització de la documentació de transport, com element facilitador de la multimodalitat: amb la digitalització dels documents de transport es passa a treballar amb dades, de manera que és més fàcil eliminar la discontinuïtat d'informació entre diferents modes.

Amb l'objectiu de dotar al transport ferroviari de les mateixes eines que el transport per carretera i avançar en la multimodalitat CIMALSA ha publicat un [observatori de costos ferroviaris](#), partint del que fa anys que publica la Direcció General de Transports i Mobilitat per al [transport per carretera](#), i particularitzant pel cas transfronterer.

Estratègia a seguir

L'estratègia del CSM de cara al futur està alineada amb el que proposa [l'Estudi de l'Operador de Transport Multimodal](#), elaborat per la Direcció General d'Indústria, que proposa potenciar la figura de l'operador de transport multimodal i escalar la tasca del CSM, com a òrgan per concentrar i coordinar els esforços de promoció, de la multimodalitat a Catalunya i al corredor mediterrani, proposant-li un pla d'actuació.

Després del seminari de tancament del projecte TRAILS, que tindrà lloc a Perpinyà el 20 d'octubre d'aquest any, entre els reptes pròxims de futur del CSM s'hi inclouen:

- Involucrar més al sector del transport per carretera, com a actor clau de la multimodalitat.
- L'escalabilitat i personalització de les activitats.
- L'extensió de la seva activitat al mercat peninsular.
- El trasllat del valor mediambiental del transport multimodal ferroviari al producte.
- Captar l'interès d'altres clústers, productors de mercaderia.
- L'adaptació a nous contextos: increment de tràfic rodat als ports catalans, autopistes ferroviàries, trens mixtes viatgers – mercaderies, connexió amb la última milla...
- L'encaix en la nova política europea d'Ecoincentius.
- Incentivar l'increment d'oferta de tracció ferroviària transfronterera.

19 de juliol de 2021