



VIIA trabaja para volver a Barcelona este año y operar en otras partes de España

El operador ferroviario VIIA, filial de SNCF Logistics, ha reafirmado su voluntad de retomar la conexión con Barcelona, pero aún carece de fecha. “El problema es que necesitamos algo de visibilidad sobre el mercado, si volvemos, es para quedarnos”, ha asegurado su director comercial, Daniel Lebreton. Según ha manifestado, los volúmenes ferroviarios que la compañía acostumbra a mover en esta ruta experimentan en la actualidad un pico de demanda. Sin embargo, el desconocimiento sobre si el aumento de volúmenes será estructural o no ha llevado al operador a mostrarse cauto y esperar, al menos, a finales de verano para tomar decisiones. “No pedimos una previsión a tres años, pero sí a seis u ocho meses”, ha añadido el directivo. “Volver a Barcelona es nuestro objetivo”.

VIIA suspendió sus servicios a Barcelona con la pandemia. Disponía de un acuerdo con Grupo Alonso en Can Tunis para descargar remolques y cargar al

tren con pinzas. “Los semirremolques con pinzas representan solo el 10% del mercado”, ha recordado Lebreton. Cabe recordar que, en 2019, el operador ferroviario inauguró con su entrada en Barcelona una de las primeras autopistas ferroviarias con origen en España. De cara a los próximos años, VIIA aspira a disponer de su propia terminal en las inmediaciones del puerto de Barcelona, finalidad para la cual colabora con las autoridades locales implicadas. Asimismo, con la futura puesta en marcha del Corredor Mediterráneo, la compañía valorará su implantación en la zona de Valencia y Murcia, así como estudiará si existe mercado entre Barcelona y Madrid para operar autopistas ferroviarias.

AMPLIACIÓN DE LE BOULOU Y PLANES DE EXPANSIÓN

Por otra parte, VIIA ha ampliado recientemente sus instalaciones en Le Boulou (Francia, con 4.500 metros cuadrados complementarios para el almacenaje temporal de semirremolques. Se trata de una actuación ya prevista desde el año pasado y motivado por el incremento de actividad de la terminal. “Como la demanda está creciendo, teníamos que ampliar capacidades para aceptar semirremolques especialmente el fin de semana, pues los trenes llegan, pero la mayoría de conductores recoge la mercancía a partir del lunes”, ha explicado el director comercial el operador intermodal. La terminal de Le Boulou, a diferencia de sus operaciones desde Barcelona, dispone de una tecnología que permite abrir el vagón y descargar el remolque.

Uno de los motivos que justifica el aumento de la actividad es el incremento de la demanda por parte de algunos de sus clientes, como Sertrans y la suma de nuevos clientes, como Calsina Carré y Serveto. “Se trata de un cambio de perspectiva, muchos han integrado la multimodalidad como estrategia de empresa”, ha valorado Lebreton. En relación a ello, VIIA ha experimentado dos etapas diferenciadas durante la pandemia. Una primera con el estallido del brote, donde los volúmenes se precipitaron por el parón de la actividad, sobre todo en el sector de la automoción; y una segunda donde la logística se unió para transportar bienes de primera necesidad como alimentos o fármacos, que compensaron parcialmente las pérdidas de la automoción.

Desde septiembre, los tráficos de la compañía se encuentran al alza, entre otros, por la implementación del Paquete de Movilidad (Mobility Package) y los consiguientes cambios en los horarios de los conductores, así como por su escasez a nivel internacional, según han asegurado desde VIIA. “Utilizando trenes, los transportistas pueden optimizar la tracción con menos conductores y pueden producir más”, ha detallado el directivo. Asimismo, en el último trimestre de 2020, la demanda fue “muy alta” en Calais, en vistas al Brexit, una situación que ha llevado a la compañía ferroviaria a aumentar sus frecuencias semanales y añadir una sexta rotación para el fin de semana.

En la actualidad, la estrategia de la firma francesa pasa por estabilizar la rotación de su línea principal de Luxemburgo a Le Boulou a cuatro trenes al día. De hecho, la compañía logró operar recientemente hasta 44 trenes semanales en esta línea, una frecuencia que según ha asegurado, es inusual en servicios regulares de larga distancia. Por otro lado, VIIA también busca incrementar la frecuencia entre Italia y Le Boulou y extenderse en un futuro a zonas del Este de Europa como Polonia. Respecto al mercado francés, espera participar en diferentes tenders que el Gobierno galo ha anunciado, alguno de los cuales tocará a España por el lado atlántico.