

Por un transporte de mercancías que respete los Pirineos

Vitoria-Gasteiz. 7 de abril de 2005

Pau Noy Serrano



La magnitud del problema

Tráfico de mercancías por carretera (toneladas - Km) en las 4 comunidades pirenaicas



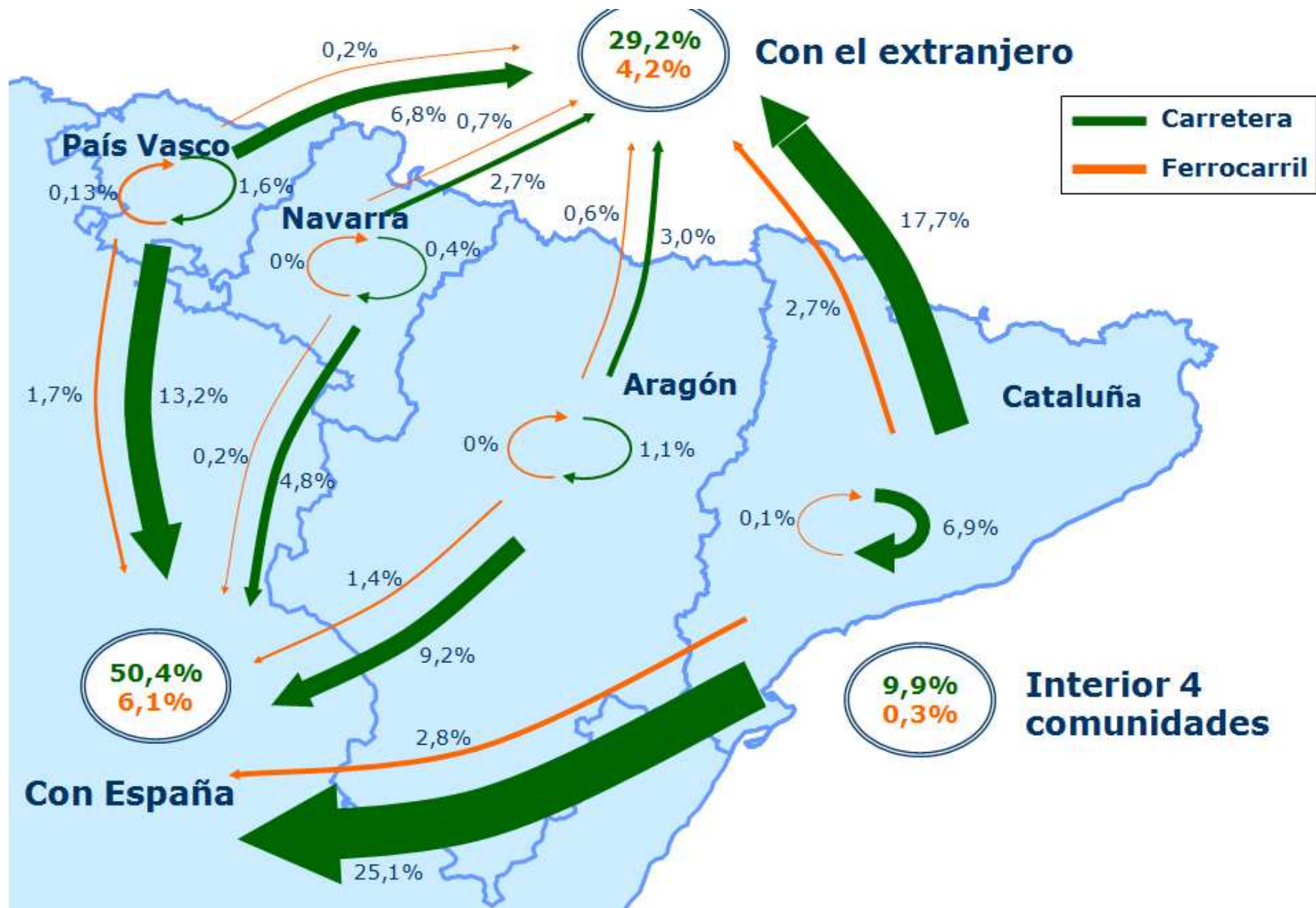
La magnitud del problema

Tráfico de mercancías con ferrocarril (toneladas - Km)
en las 4 comunidades pirenaicas



La magnitud del problema

Transporte terrestre (toneladas - Km)
en las 4 comunidades pirenaicas

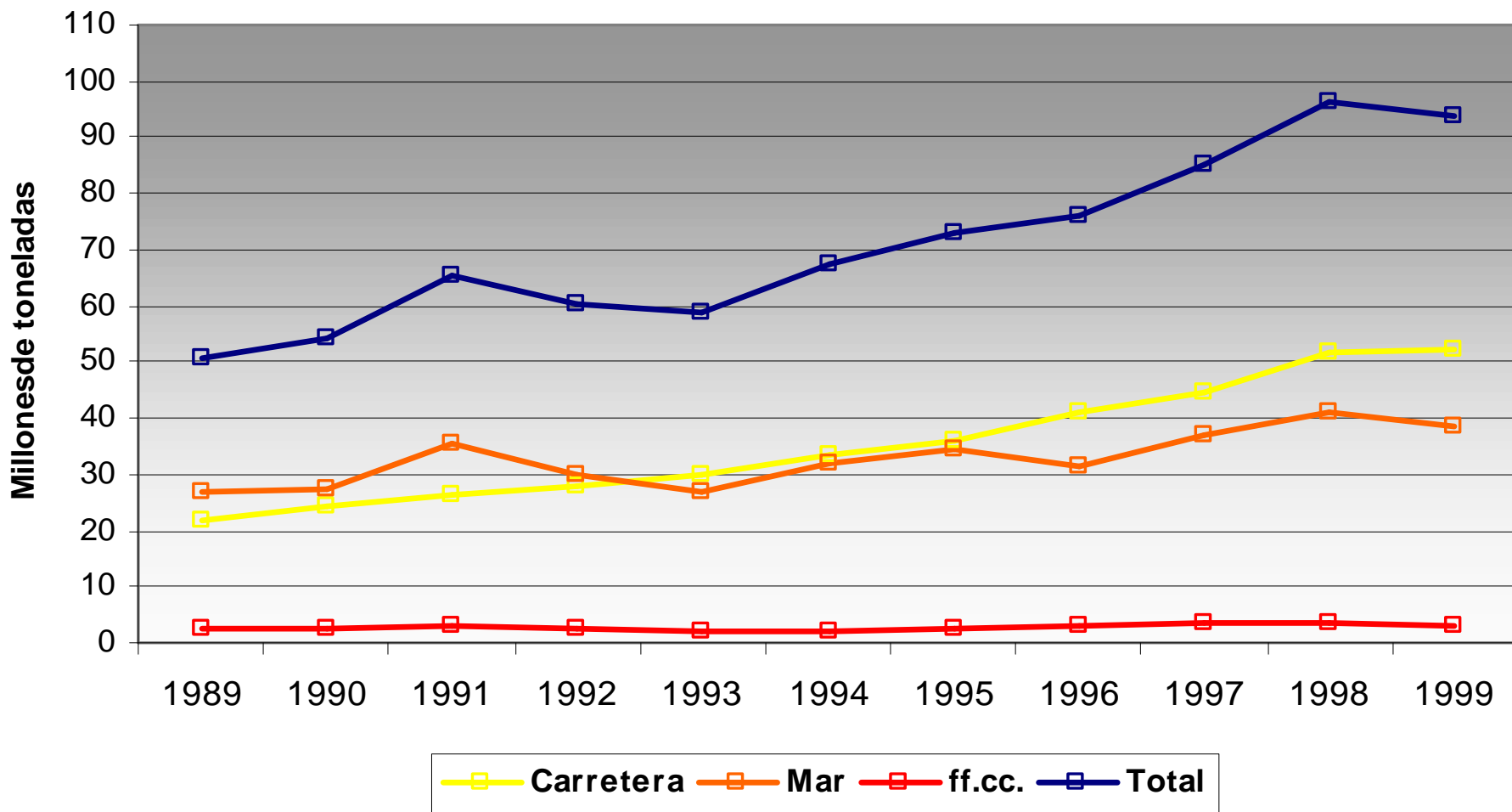


Por un transporte de mercancías que respete los Pirineos

Vitoria-Gasteiz. 7 de abril de 2004

La magnitud del problema

Evolución de los intercambios de mercancías entre España y UE excepto Portugal (*en toneladas*)

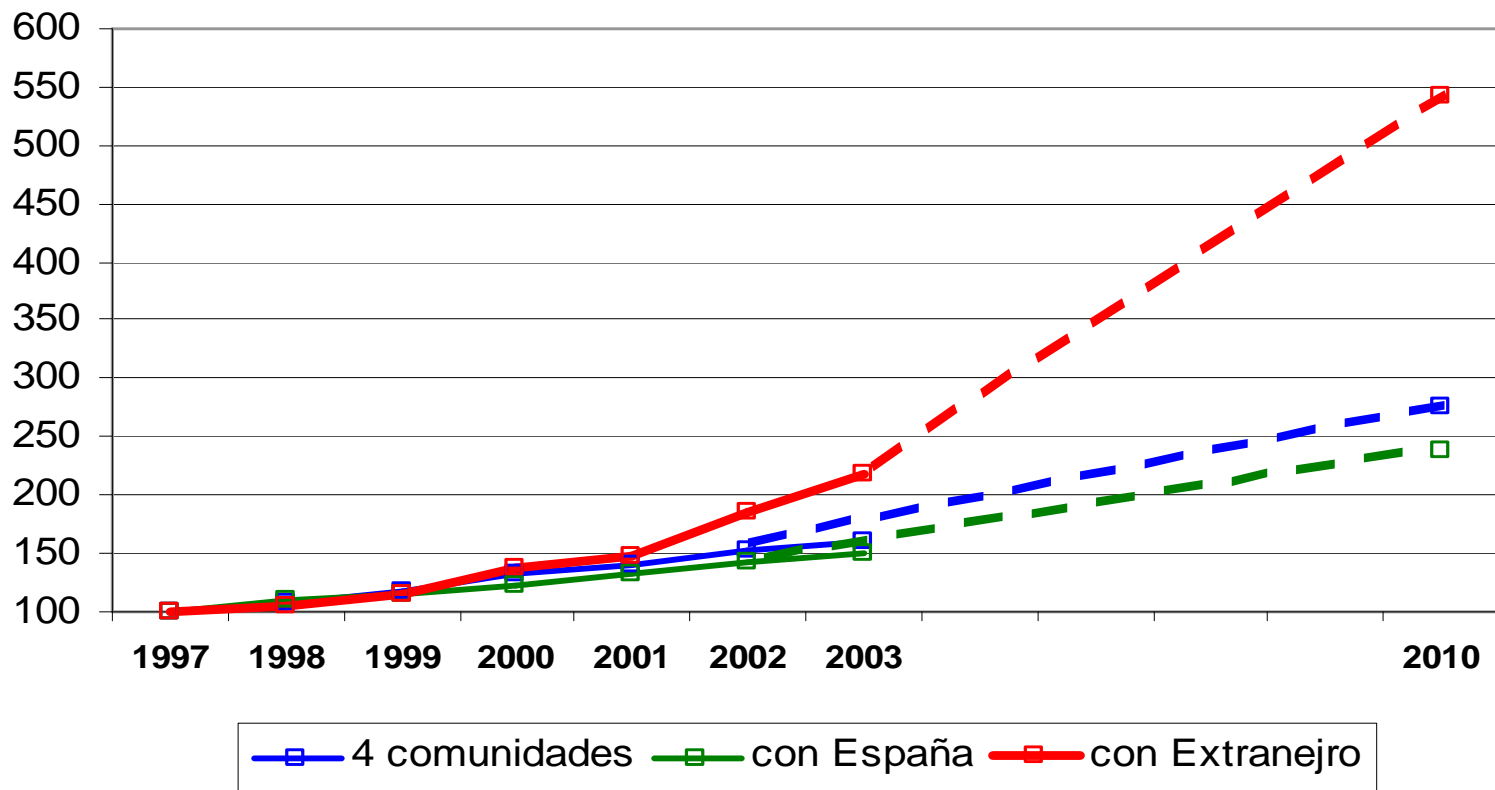


Por un transporte de mercancías que respete los Pirineos

Vitoria-Gasteiz. 7 de abril de 2004

La magnitud del problema

Evolución tráfico de mercancías por carretera. 1997-2003. Comunidades pirenaicas

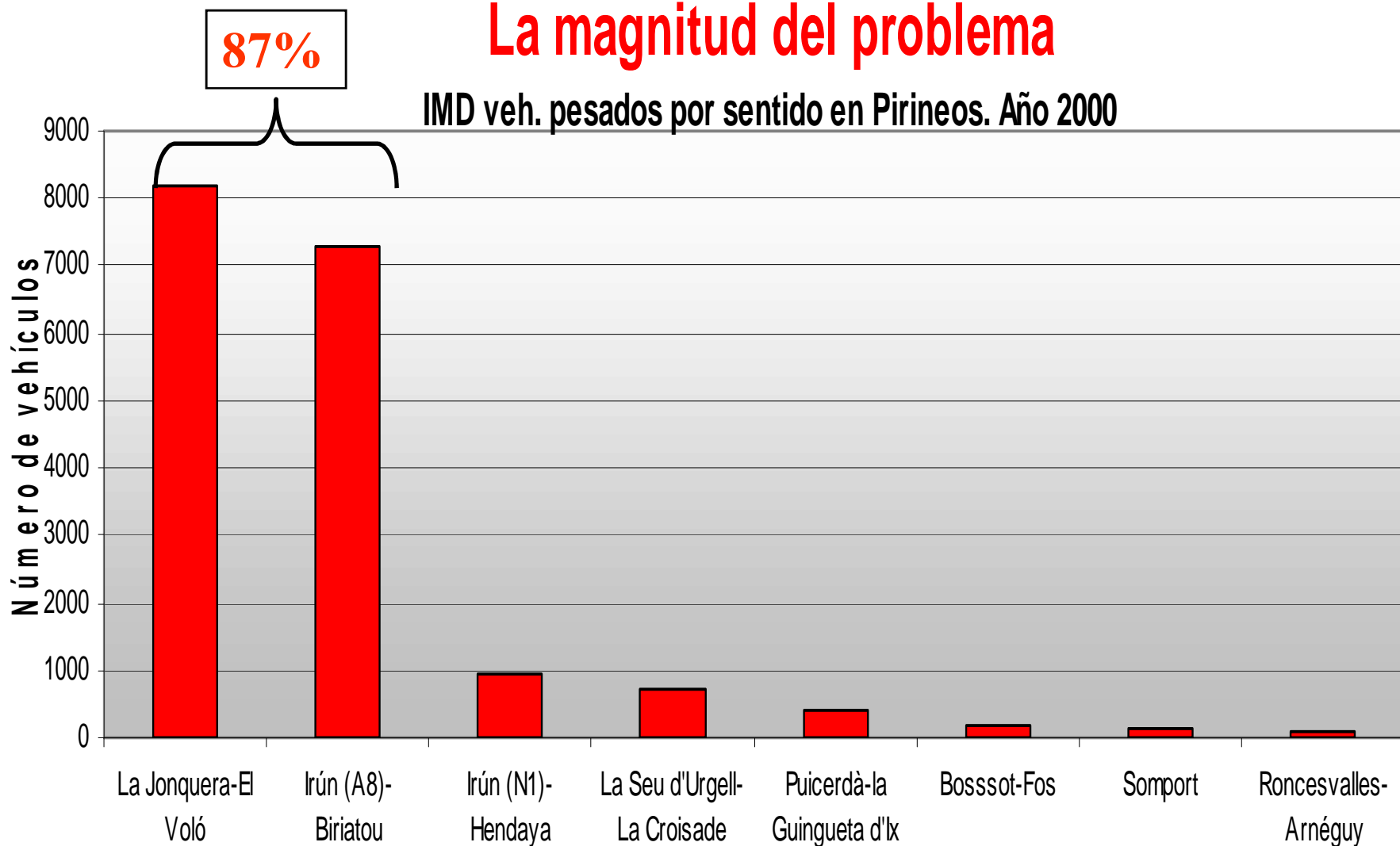


Por un transporte de mercancías que respete los Pirineos

Vitoria-Gasteiz. 7 de abril de 2004

La magnitud del problema

IMD veh. pesados por sentido en Pirineos. Año 2000

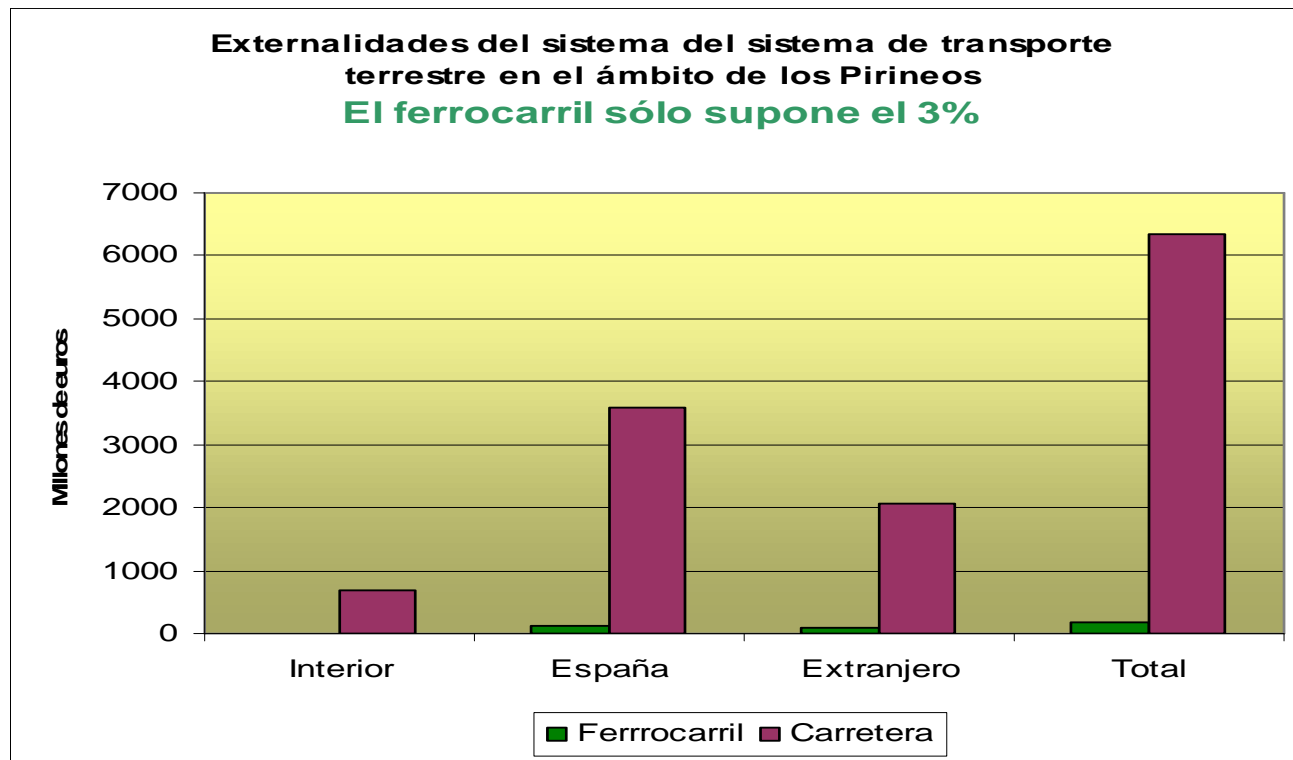


Por un transporte de mercancías que respete los Pirineos

Vitoria-Gasteiz. 7 de abril de 2004

Una medida de la ineficiencia

**Externalidades del transporte que suponen
6.534 millones de euros**



base Infras: ff.cc.17,9 euros/1000 Tkm y carretera 71,3 euros/1000 T-km

Conclusiones

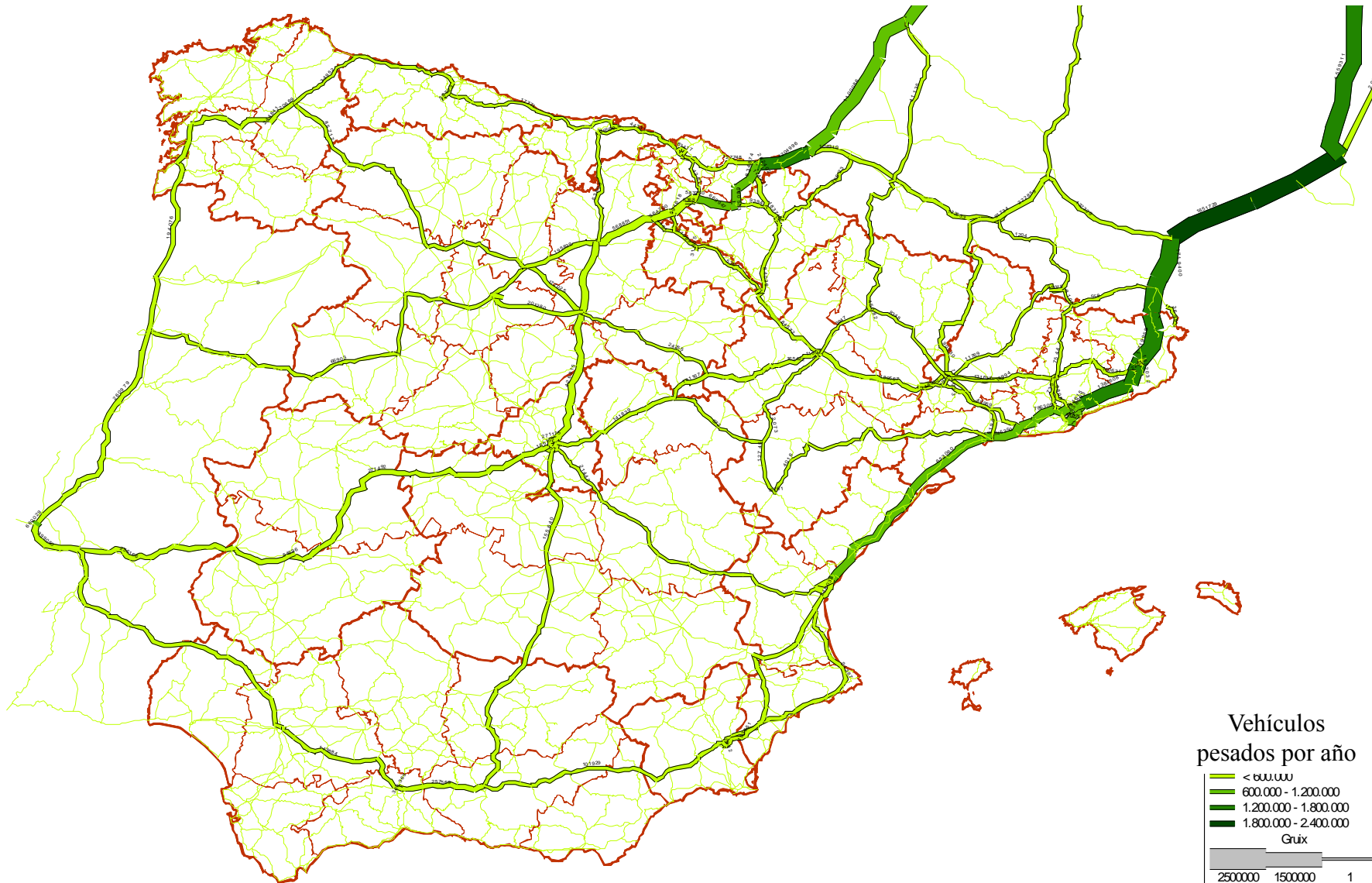
- Sólo el 10% es tráfico interno
- El 57% es tráfico con España
- El 33% es tráfico internacional, con tendencia a igualarse con el de España en los próximos 10 años
- El ferrocarril juega un papel escaso, el 10%
- Las externalidades del transporte de mercancías suponen 6.500 millones de euros
- Un porcentaje importante de los tráficos carreteros pueden dirigirse al ferrocarril.

Las posibilidades del ferrocarril

- Mitos: grandes cargas a grandes distancias
- El 50% de las toneladas-km en carretera se hacen a más de 300 km de distancia donde el ferrocarril empieza a ser una buena opción
- El modelo USA
- La apuesta por la liberalización
- Externalidades muy bajas
- Libera capacidad en la carretera (soluciona problemas de la congestión)

Por un transporte de mercancías que respete los Pirineos

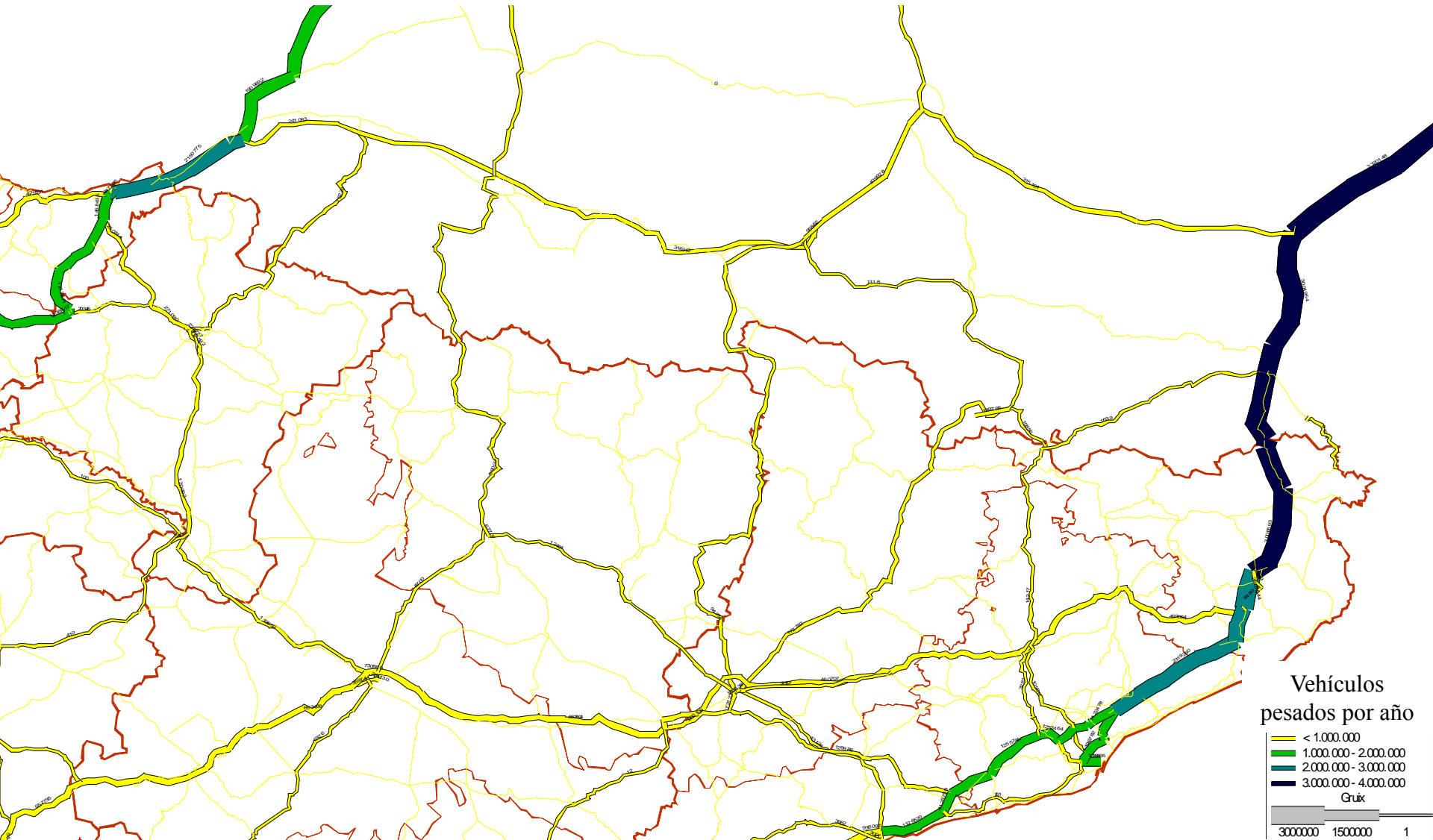
Vitoria-Gasteiz. 7 de abril de 2004



Asignación del tráfico internacional por carretera sobre la red viaria española

Por un transporte de mercancías que respete los Pirineos

Vitoria-Gasteiz. 7 de abril de 2004



Asignación del tráfico internacional por carretera. Detalle de los Pirineos

Por un transporte de mercancías que respete los Pirineos

Vitoria-Gasteiz. 7 de abril de 2004

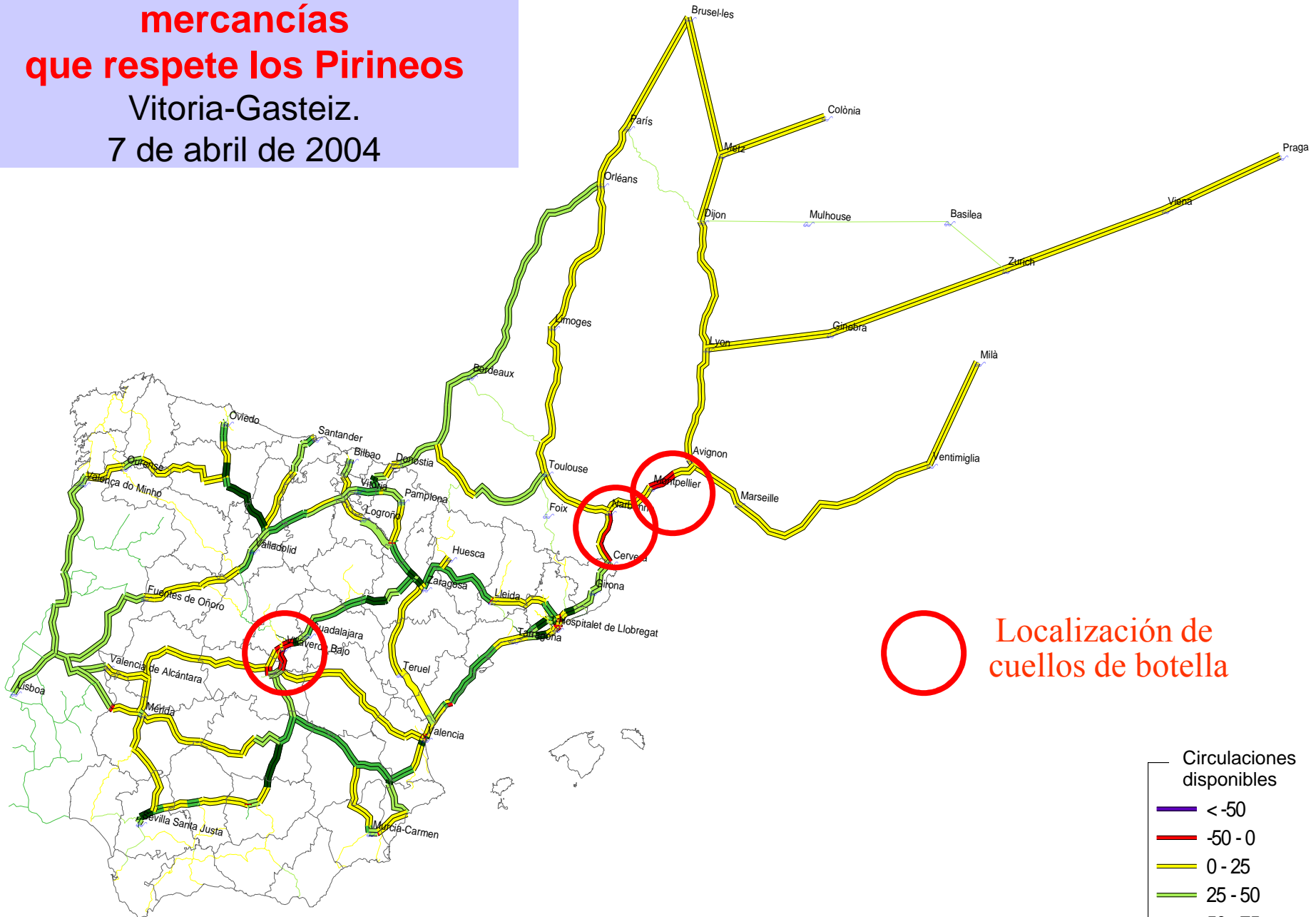
Se formulan 6 hipótesis de transferencia de mercancía de la carretera al ferrocarril

Hipótesis de transferencia	carga (T) /tren	Toneladas a transferir Millones	% de transferencia sobre la carretera	Trenes
Baja	277 (tren corto)	8,17	11%	98
	415 (tren largo)			66
Media	277 (tren corto)	14,32	19%	172
	415 (tren largo)			115
Alta	277 (tren corto)	27,14	35%	327
	415 (tren largo)			218

Por un transporte de mercancías que respete los Pirineos

Vitoria-Gasteiz.

7 de abril de 2004



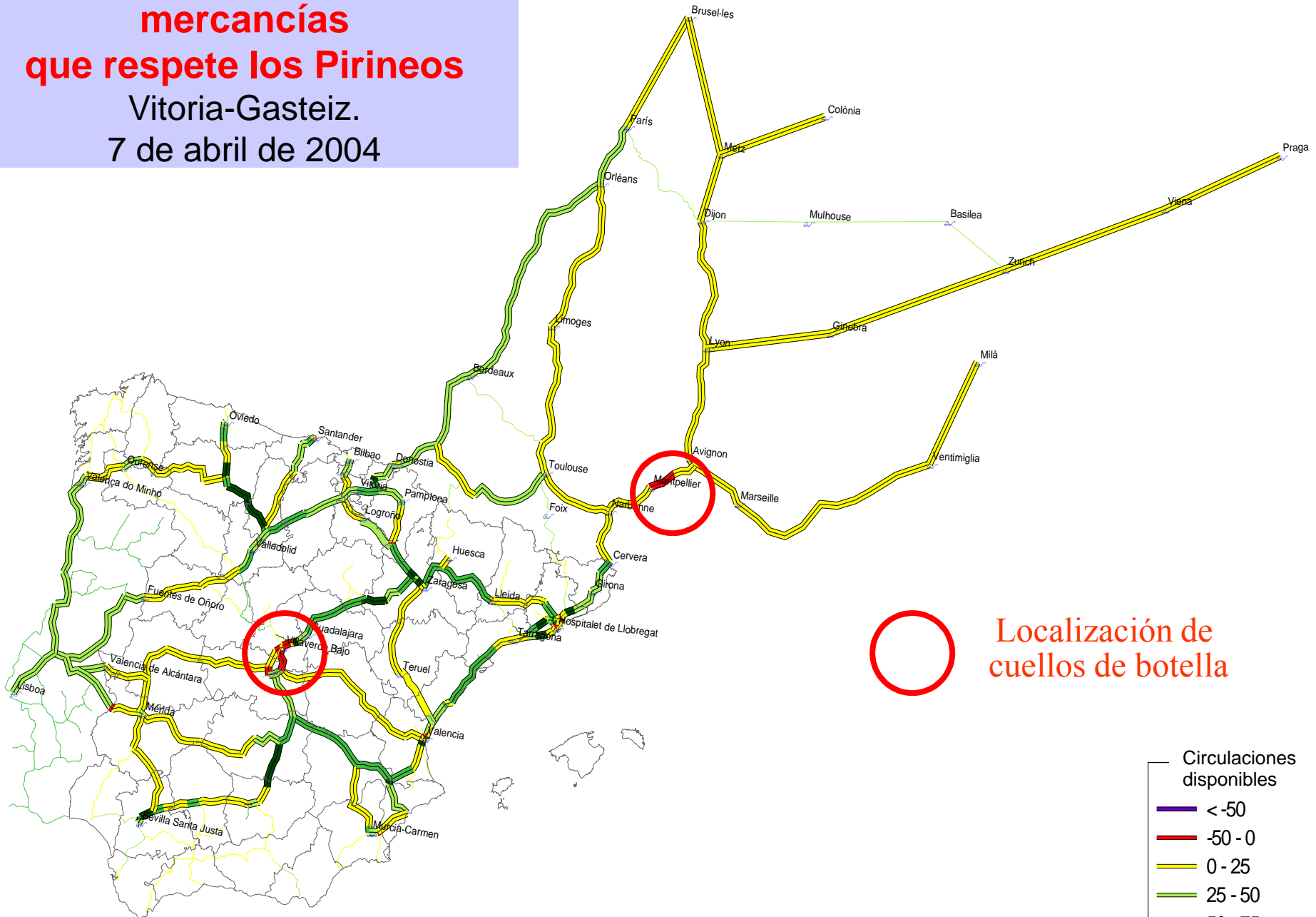
Localización de cuellos de botella

Asignación de transferencia al ferrocarril. Hipótesis baja. Tren corto

Por un transporte de mercancías que respete los Pirineos

Vitoria-Gasteiz.

7 de abril de 2004

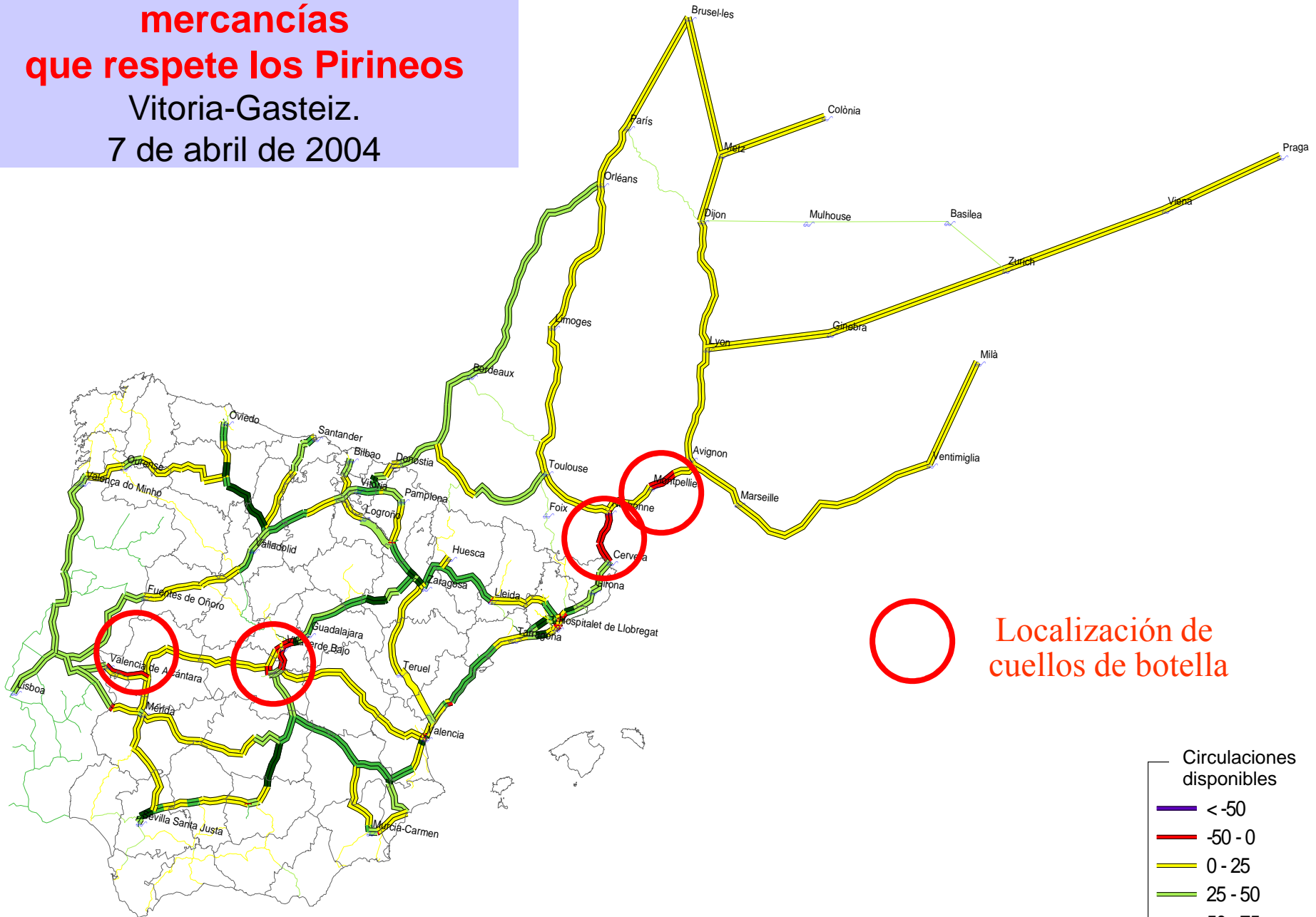


Localización de cuellos de botella

Asignación de transferencia al ferrocarril. Hipótesis baja. Tren largo

Por un transporte de mercancías que respete los Pirineos

Vitoria-Gasteiz.
7 de abril de 2004

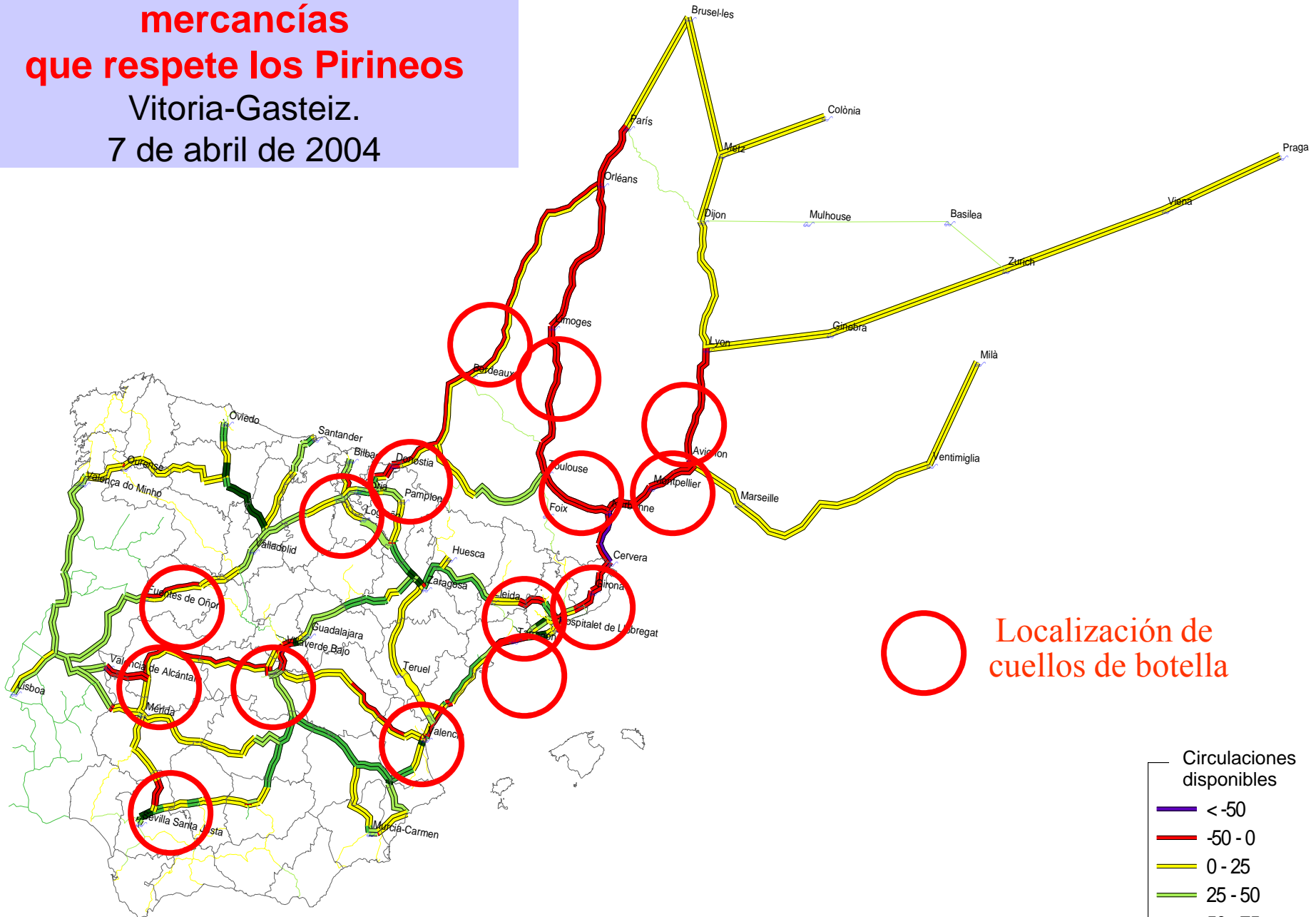


Localización de
cuellos de botella

Asignación de transferencia al ferrocarril. Hipótesis media. Tren largo

Por un transporte de mercancías que respete los Pirineos

Vitoria-Gasteiz.
7 de abril de 2004

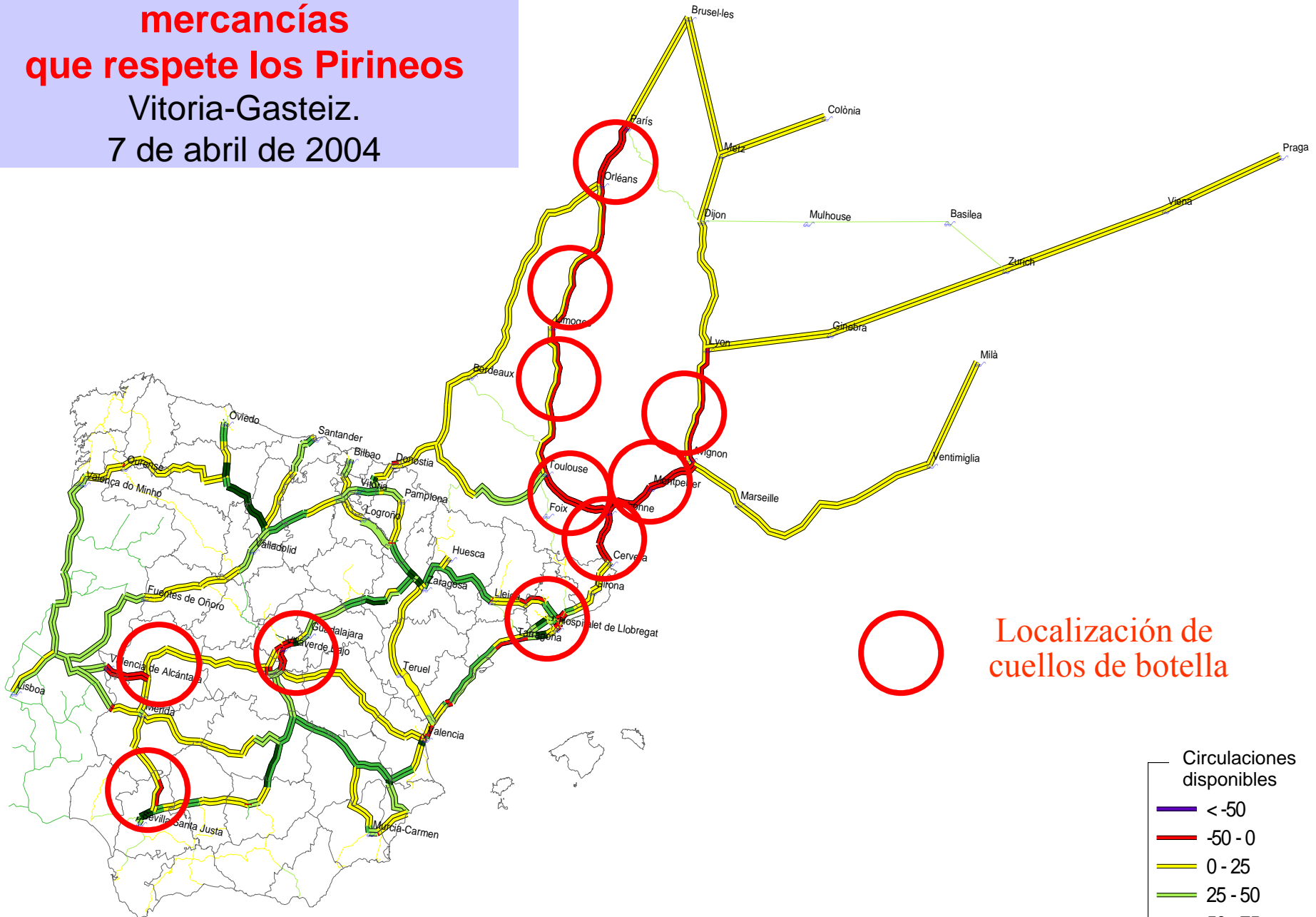


Asignación de transferencia al ferrocarril. Hipótesis alta. Tren corto

Por un transporte de mercancías que respete los Pirineos

Vitoria-Gasteiz.

7 de abril de 2004



Localización de cuellos de botella

Asignación de transferencia al ferrocarril. Hipótesis alta. Tren largo

Por un transporte de mercancías que respete los Pirineos

Vitoria-Gasteiz. 7 de abril de 2004

Hipótesis de transferencia	Tipo de tren	Porcentaje de transferencia Importación	Porcentaje de transferencia Exportación
Baja	Largo	100%	100%
	Corto	100%	99%
Mediana	Largo	99%	93%
	Corto	80%	72%
Alta	Largo	82%	76%
	Corto	57%	55%

Resultado en cada una de las 6 hipótesis de transferencia

Por un transporte de mercancías que respete los Pirineos

Vitoria-Gasteiz. 7 de abril de 2004

Alternativas para incrementar la capacidad del ferrocarril

Fase 0

La solución más económica: arreglar lo que ya funciona

- **Prioritario.** Ampliar la terminal de **Portbou**. Llegar a 50 trenes/día (hoy son 30)
- **Prioritario.** Reparar la conexión **Canfranc-Oloron**, 10 trenes/día
- **Prioritario.** Acondicionar la conexión **Barcelona-Puigcerdà-Toulouse**, 20 trenes/día + central de intercambio UIC-ancho español.
- **Alternativa a la mejora de Portbou.** Trasladar la terminal de Portbou a **Figueres** instalando un tercer carril.

Estas actuaciones supondrían una capacidad adicional de 50 trenes más, unas 4 millones de toneladas

Por un transporte de mercancías que respete los Pirineos

Vitoria-Gasteiz. 7 de abril de 2004

Alternativas para incrementar la capacidad del ferrocarril

Fase 1 Proyectos en marcha

- Línea de altas prestaciones Tarragona- Barcelona- Perpinyà. **Será una línea de alta capacidad hasta Perpinyà, pero a partir de ese punto encontrará saturación, si en paralelo no se prolonga hasta Narbona.**
- ‘Y’ vasca. Vitoria-Bilbao-Donostia-Hendaya. **Se trata de un buen proyecto, pero la red actual, bien gestionada ofrece aún una cierta capacidad . Sin embargo en el caso de la hipótesis alta de transferencia, la ‘Y’ vasca es imprescindible.**

Si se arregla el cuello de botella de Francia, estas 2 actuaciones supondrían una capacidad máxima adicional de 200 trenes más, unas 25 millones de toneladas si los trenes fuesen largos

Por un transporte de mercancías que respete los Pirineos

Vitoria-Gasteiz. 7 de abril de 2004

Alternativas para incrementar la capacidad del ferrocarril

Fase 2 Proyectos de futuro

- **Travesía central de los Pirineos. Zaragoza-Lourdes.** Debería ser la opción final. Deberían solucionarse simultáneamente los **cuellos de botella** en los accesos, en Francia y en España.
- **Arco mediterráneo. Dos posibilidades.**
 - a) **Prolongación de la travesía central de los Pirineos hacia el sur:** Zaragoza-Valencia-Almería. Sería la opción más interesante pero debería situarse al final de la lista de prioridades. Con trenes de 30 vagones la capacidad máxima sería 80 millones de toneladas..
 - b) **Prolongación de la línea de altas prestaciones des de Tarragona-Valencia-Almería.** Es una opción menos interesante.

Si se arregla el cuello de botella de Francia, estas 2 actuaciones supondrían una capacidad adicional de 640 trenes más, unas 80 millones de toneladas si los trenes fuesen largos

Por un transporte de mercancías que respete los Pirineos

Vitoria-Gasteiz. 7 de abril de 2004

Conclusiones

Capacidades de la red en cada hipótesis

<i>Millones de toneladas</i>	Carga que atraviesa la frontera	Acumulado	Incremento %
Tráfico actual	4	4	-
Hipótesis baja	8	12	300%
Hipótesis media	5	17	425%
Hipótesis alta	2	19	475%
Fase '0' con trenes 30 vagones	4	23	575%
Fase '1', 30 vagones + solución cuellos E/F	25	48	1200%
Fase '2', 30 vagones + solución cuellos E/F	80	128	3200%

Conclusiones (1/4)

A corto plazo, el problema del ferrocarril en los tráficos internacionales no es tanto de capacidad como de calidad de servicio. Teóricamente, si las terminales de la frontera funcionasen al 100% de manera que no se produjese “frontera ferroviaria”, la red actual tiene capacidad para transportar hasta 15 millones de toneladas, suponiendo que toda la capacidad sobrante en la red se destina íntegramente a los tráficos internacionales. Ello supondría un incremento del 475% sobre lo que hoy se transporta en ferrocarril.

Por un transporte de mercancías que respete los Pirineos

Vitoria-Gasteiz. 7 de abril de 2004

Conclusiones (2/4)

Aplicando la Fase '0' propuesta en este estudio, es decir, la mejora del enlace entre Barcelona y Puigcerdà y la reapertura de la línea de Canfranc a Pau, ambas en ancho internacional para evitar cambios en la frontera, habría una capacidad adicional para otras 4 millones de toneladas. El incremento sería entonces del 575% sobre lo que hoy se transporta en ferrocarril.

Conclusiones (3/4)

La Fase '1' supone la entrada en servicios de las dos líneas de alta velocidad, la 'Y' vasca y la LAV Tarragona-Barcelona-Perpinyà. Estas dos líneas ofrecen una capacidad adicional hasta 25 millones de T, lo que supone un incremento acumulado del 1200% sobre la situación actual.

No obstante, hay que hacer notar que no se podrá obtener rendimientos tan elevados en estas vías de AV si antes no se solucionan los actuales cuellos de botella que existen en sus accesos en las redes española y francesa. El más crítico es la duplicación del enlace Perpinyà-Narbona.

Llevando a cabo esta fase '1', más las anteriores consideraciones, el ferrocarril sería teóricamente capaz de transportar la totalidad de mercancías entre España y Europa.

Conclusiones (4/4)

La Fase '2' supondría la construcción de la Travesía central de los Pirineos en túnel de baja cota, entre Zaragoza y Lourdes, así como del Arco Mediterráneo como prolongación a lo largo del levante español, bien de la Travesía central de los Pirineos desde Zaragoza, o de la LAV desde Tarragona. La primera sería la opción más recomendable.

Esta nueva fase supondría una capacidad teórica máxima de 80 millones de toneladas, lo que supondría un incremento adicional acumulado del 3200% sobre la situación actual. Pero antes deberían solucionarse los cuellos de botella ferroviarios que existen en sus accesos.

Por un transporte de mercancías que respete los Pirineos

Vitoria-Gasteiz. 7 de abril de 2004

Otras consideraciones

- La **liberalización del ferrocarril de mercancías** es condición imprescindible para que el proceso de transferencia se lleve a cabo.
- El PEIT que el Gobierno quiere aprobar debería prever la adaptación de la red ferroviaria para facilitar que los operadores hiciesen su tarea: **electrificación, apartaderos para trenes largos de 30 vagones y mejora de las terminales.**
- Especialmente importante es solucionar los **cuellos de botella de Portbou e Irún**. El tráfico ferroviario internacional debe contenerse y se deben poder cambiar los contenedores de un tren español a uno de ancho UIC en 30' con los modernos sistemas de grúas.
- **Francia y España deberían iniciar una cooperación** para conseguir solucionar los cuellos de botella detectados.

Y una última consideración

Antes de pensar en construir grandes catedrales para el tráfico ferroviario de mercancías es necesario que los gestores del ferrocarril consigan que cargadores recuperen la confianza asistiendo con regularidad a las pequeñas iglesias que hoy tenemos.