

# Por un transporte de mercancías que respete los Pirineos

Vitoria-Gasteiz. 7 de abril de 2005

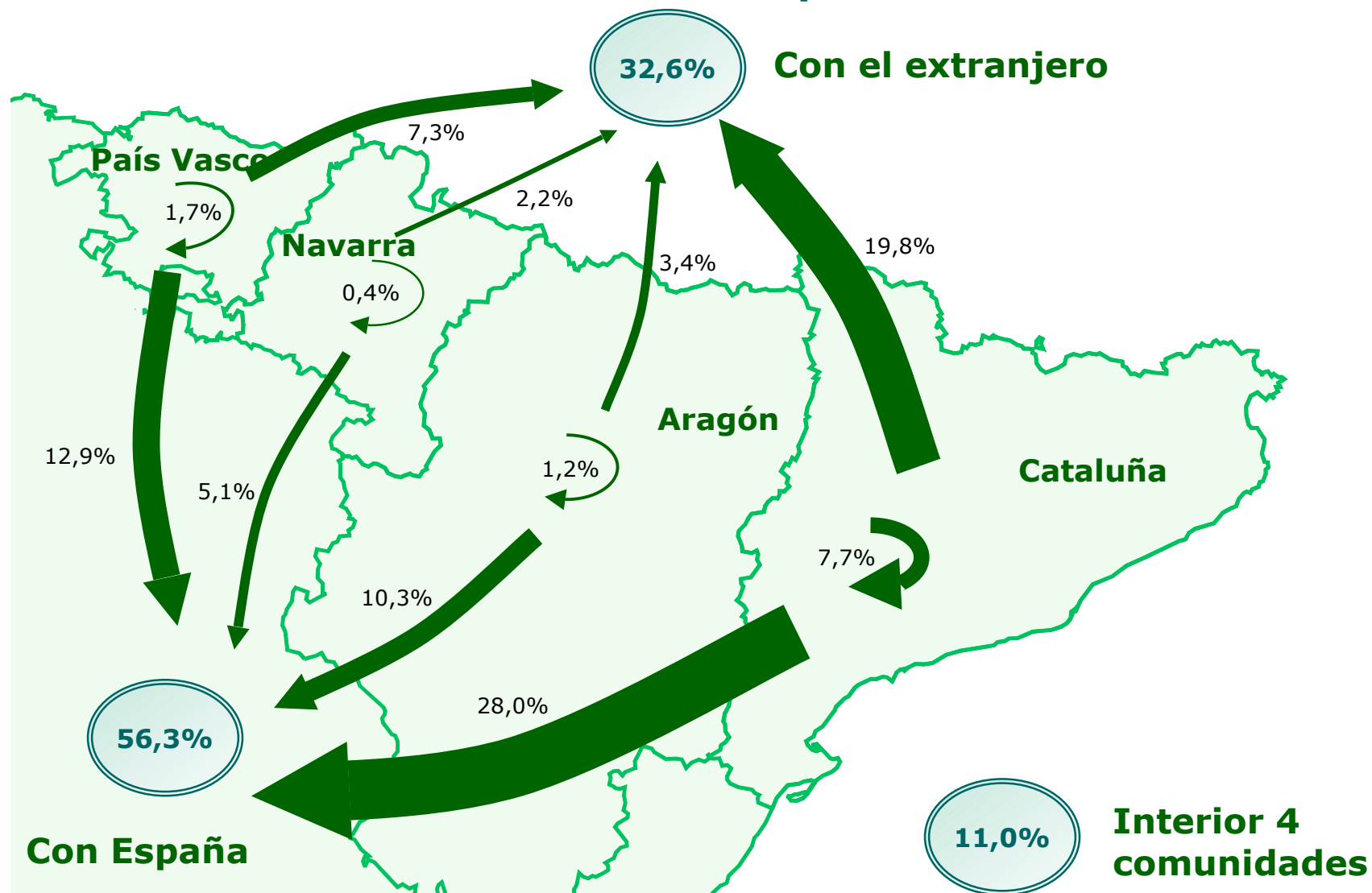
**Pau Noy Serrano**



*Associació per a la Promoció  
del Transport Públic*

# La magnitud del problema

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

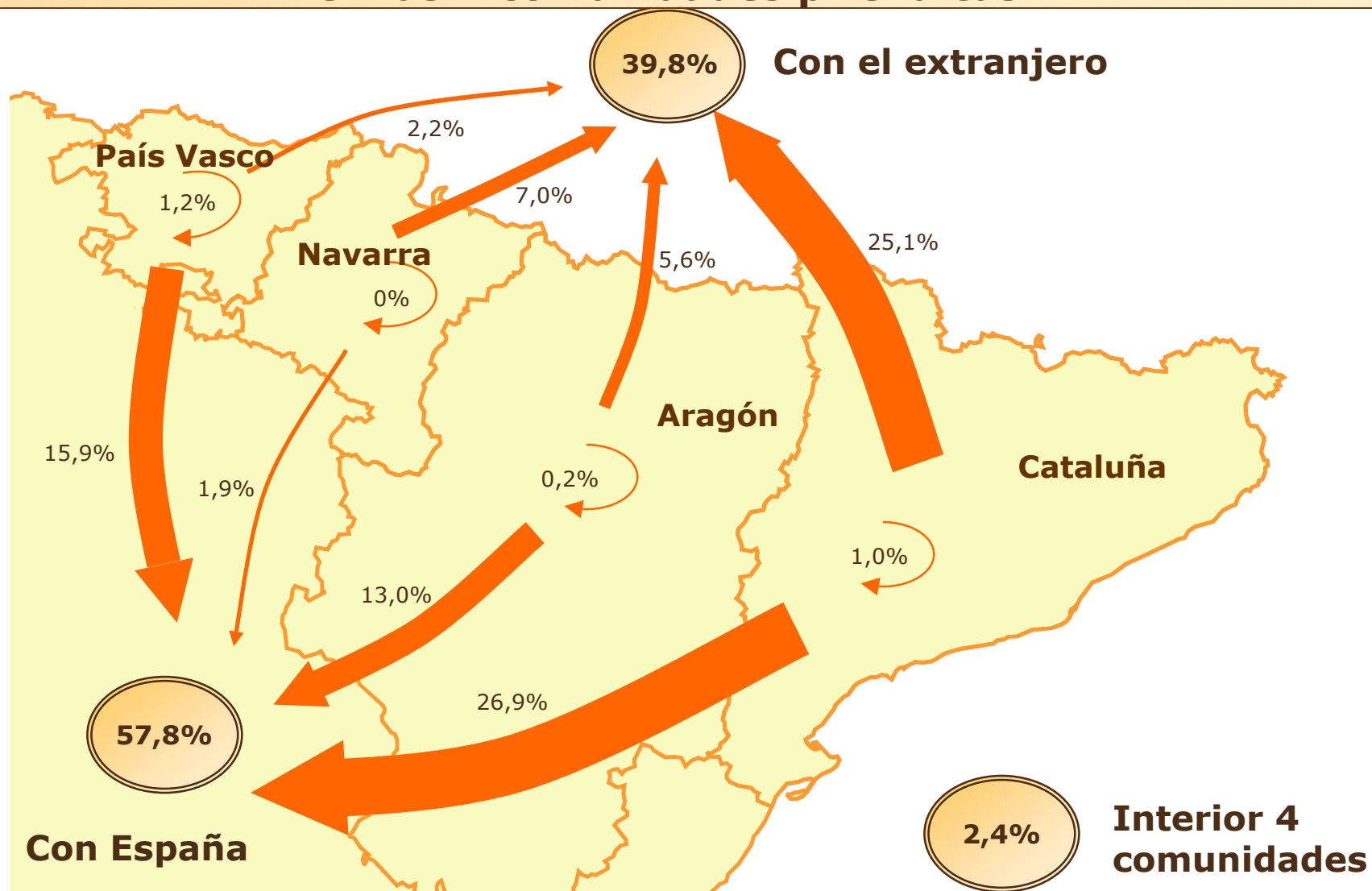


Por un transporte de mercancías que respete los Pirineos

Vitoria-Gasteiz. 7 de abril de 2004

# La magnitud del problema

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

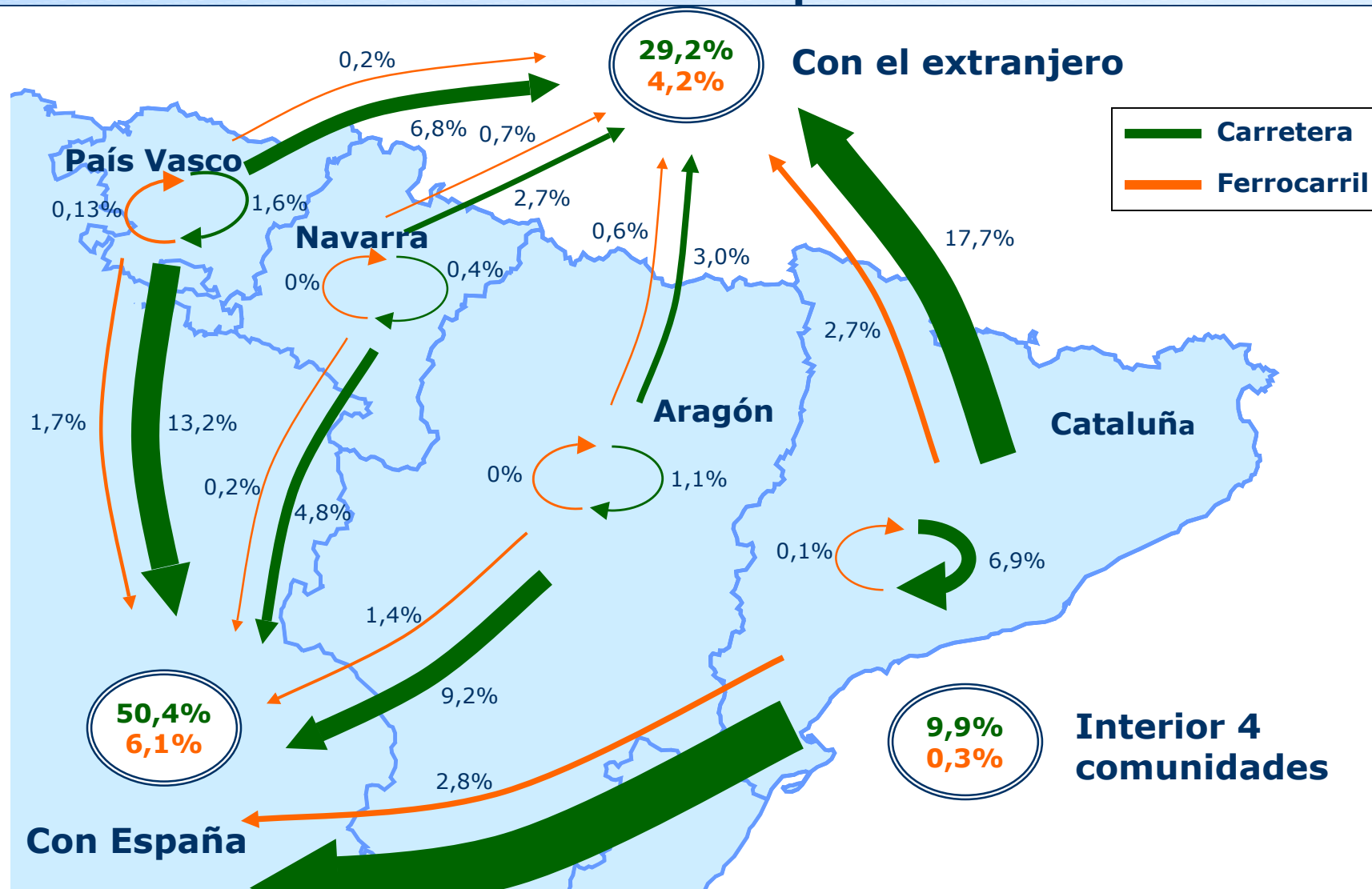


Por un transporte de mercancías que respete los Pirineos

Vitoria-Gasteiz. 7 de abril de 2004

# La magnitud del problema

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



**Por un transporte de mercancías que respete los Pirineos**

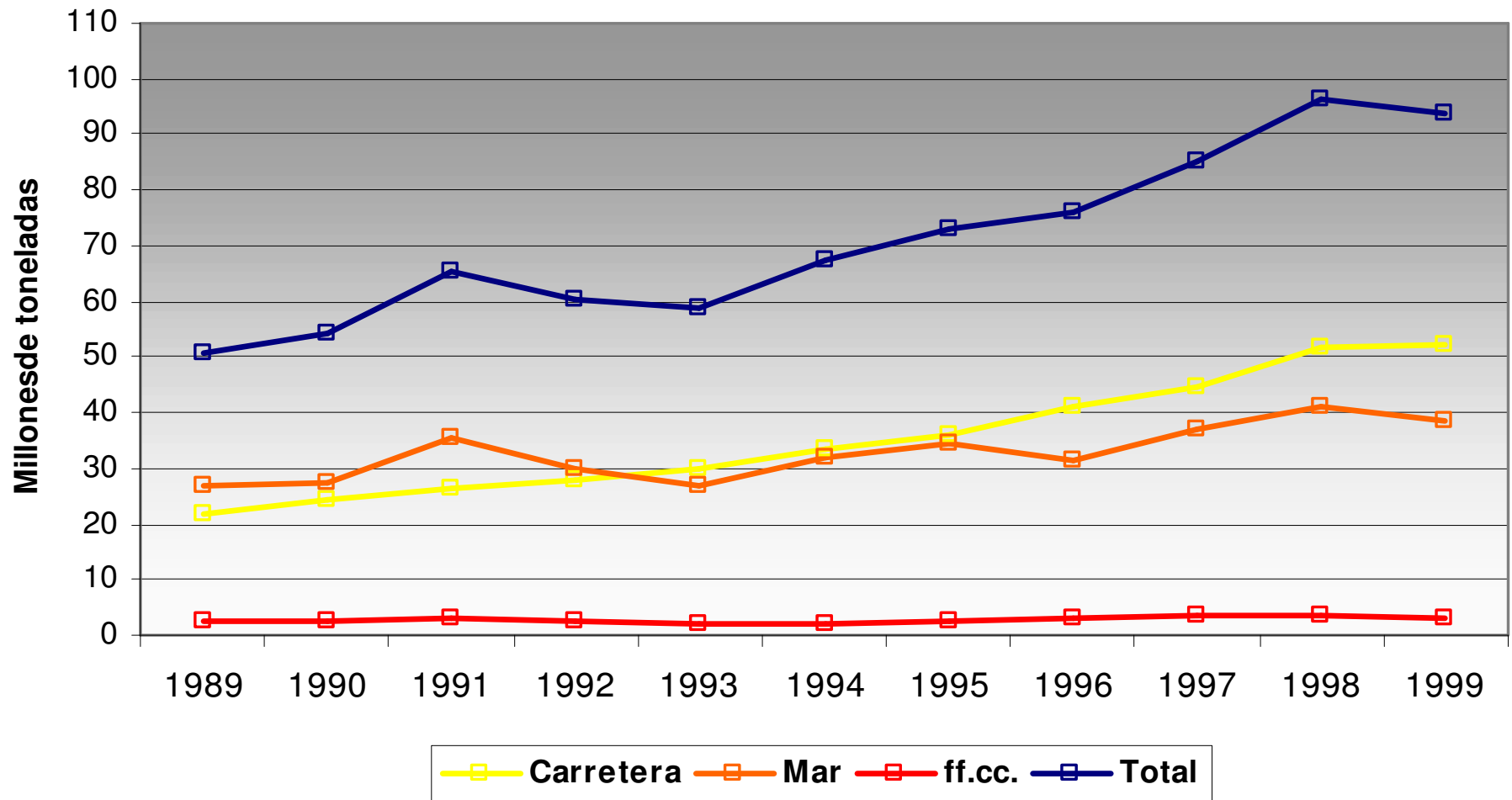
Vitoria-Gasteiz. 7 de abril de 2004

# 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*)

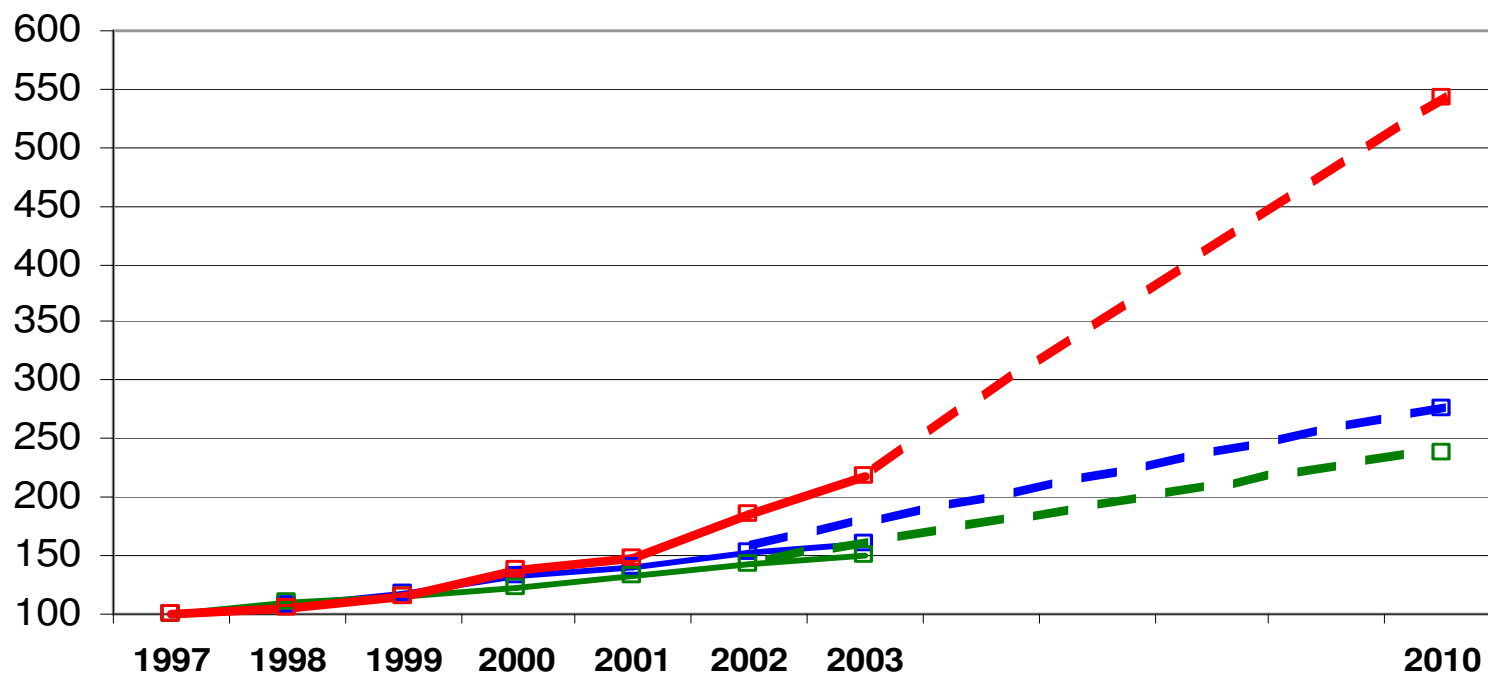


# Por un transporte de mercancías que respete los Pirineos

Vitoria-Gasteiz. 7 de abril de 2004

## La magnitud del problema

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



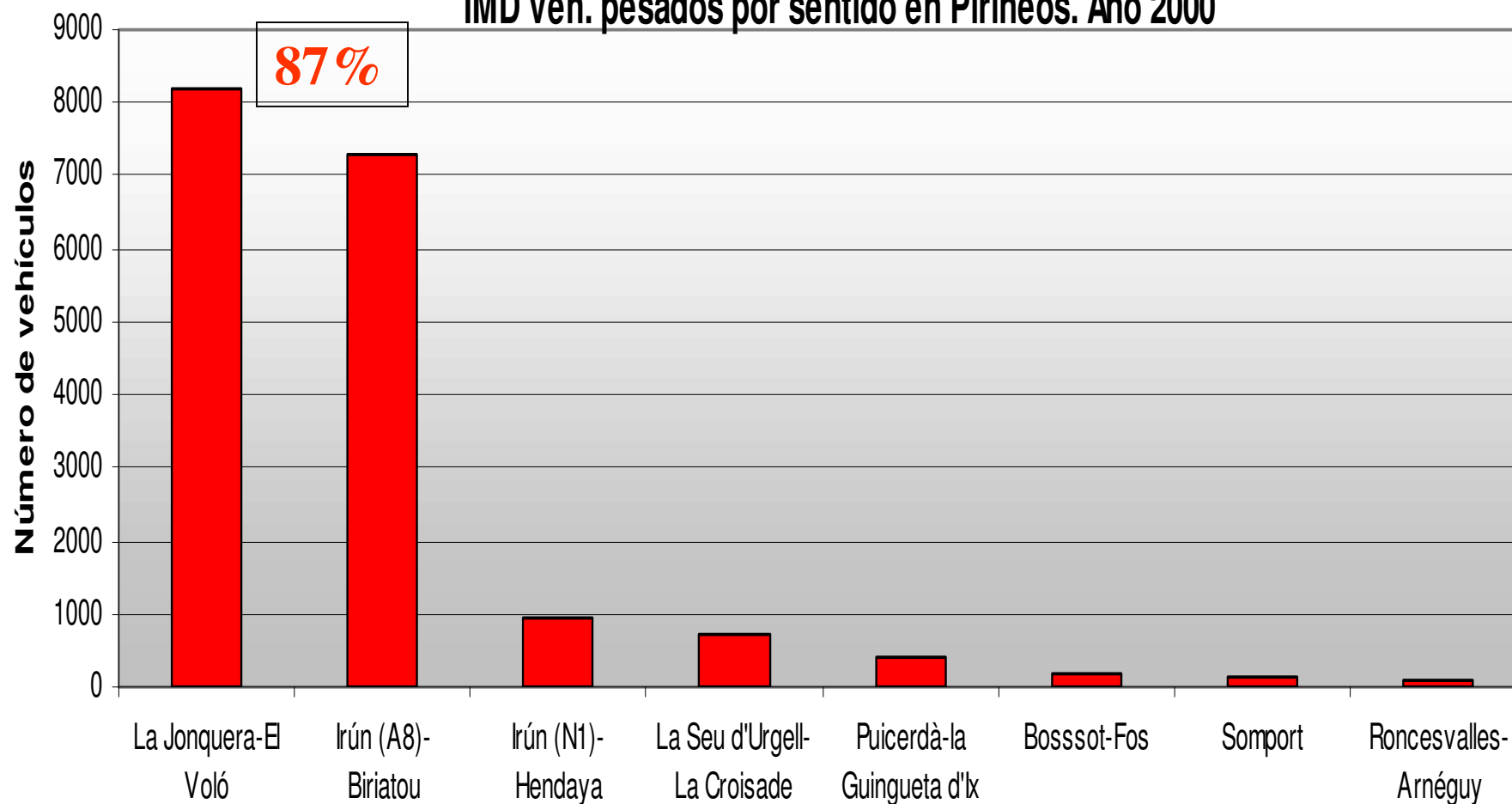
—■— 4 comunidades —■— con España - - ■ - - con Extranjero

# 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

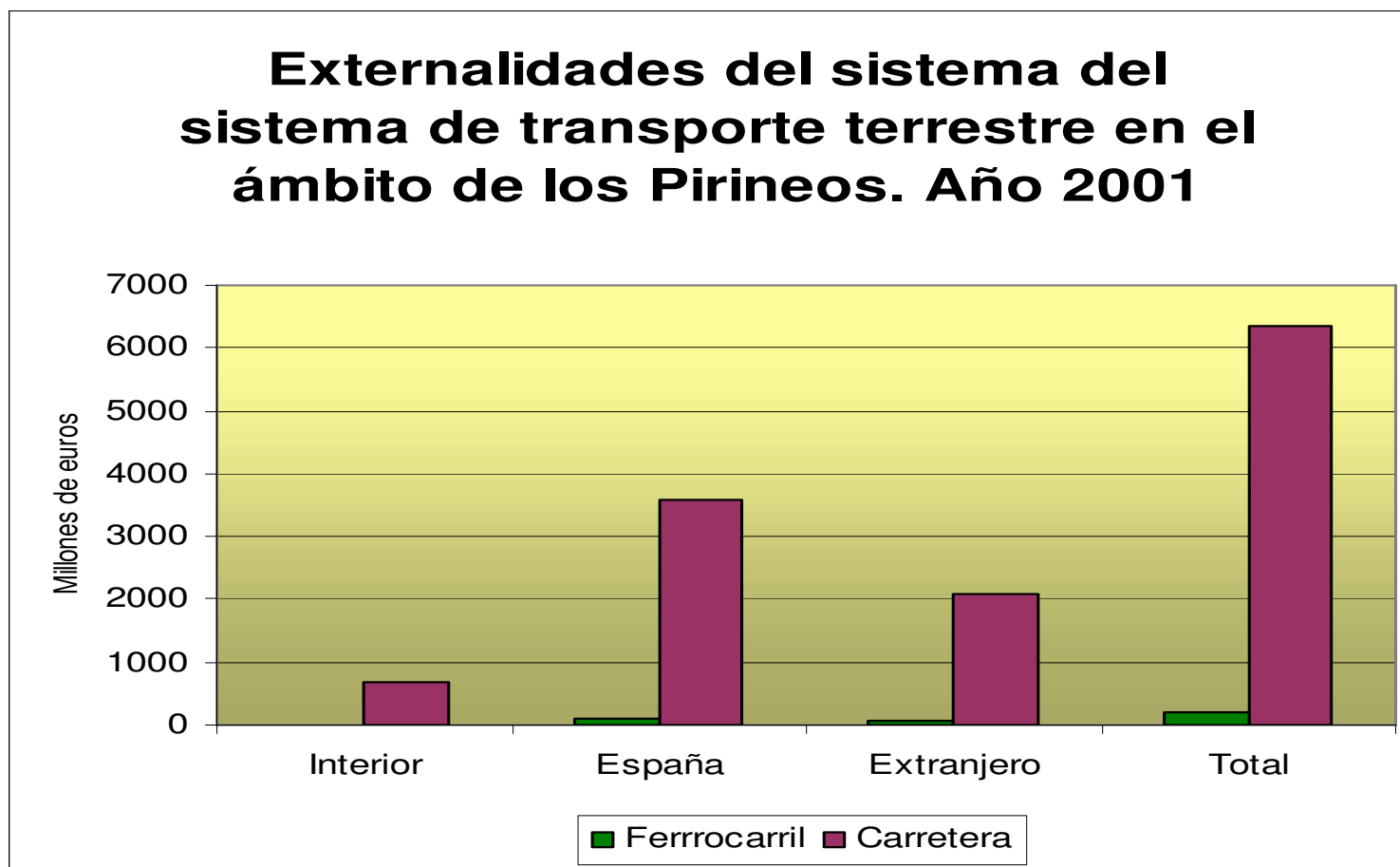


# Por un transporte de mercancías que respete los Pirineos

Vitoria-Gasteiz. 7 de abril de 2004

## Una medida de la ineficiencia

### 6.534 Millones de euros



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

## Por un transporte de mercancías que respete los Pirineos

Vitoria-Gasteiz. 7 de abril de 2004

### 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.

## Por un transporte de mercancías que respete los Pirineos

Vitoria-Gasteiz. 7 de abril de 2004

### 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

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	Trenes
<b>Baja</b>	277	<b>8,17</b>	<b>11%</b>	<b>98</b>
	415			<b>66</b>
<b>Media</b>	277	<b>14,32</b>	<b>19%</b>	<b>172</b>
	415			<b>115</b>
<b>Alta</b>	277	<b>27,14</b>	<b>35%</b>	<b>327</b>
	415			<b>218</b>



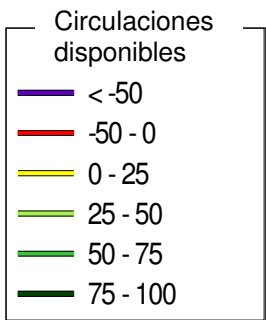
# Por un transporte de mercancías que respete los Pirineos

Vitoria-Gasteiz.

7 de abril de 2004



Assignació de transferència al ferrocarril. Hipòtesi media. 277 ton/tren



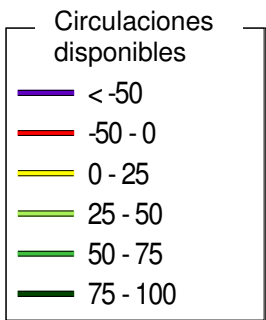
# Por un transporte de mercancías que respete los Pirineos

Vitoria-Gasteiz.

7 de abril de 2004



Assignació de transferència al ferrocarril. Hipòtesi media. 415 ton/tren



## Por un transporte de mercancías que respete los Pirineos

Vitoria-Gasteiz. 7 de abril de 2004

Hipótesis	Toneladas/Tren	Importación	Exportación
<b>Baja</b>	415	100%	100%
	277	100%	99%
<b>Mediana</b>	415	99%	93%
	277	80%	72%
<b>Alta</b>	415	82%	76%
	277	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.
- **No prioritario, excepto que no se pueda arreglar Portbou.** Trasladar la terminal de Portbou a **Figueres** con 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 adicional de 200 trenes más, unas 16 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 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 50 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 50 millones de toneladas**

## 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 sistemas modernos de grúas.
- **Francia y España deberían iniciar una cooperación** para conseguir solucionar los cuellos de botella detectados.

## **Por un transporte de mercancías que respete los Pirineos**

Vitoria-Gasteiz. 7 de abril de 2004

### **Y una última consideración**

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