

#### CORREDOR ATLÁNTICO DE MERCANCÍAS

#### Ponencia: D. Manuel Fernández Rouco Presidente de Honor. AEUTRANSMER

PATROCINA:







ORGANIZA:













 El Corredor Ferroviario Atlántico conecta las regiones bañadas por el Atlántico, que son las que forman parte de la Comisión del Arco Atlántico: Portugal, España, Francia, Irlanda, Reino Unido, Bélgica, Holanda, Alemania, Dinamarca, Suecia, Noruega, prolongándose hacia el Sur (puerto de Algeciras y Marruecos) y hacia el Norte (puertos de Amberes y Rotterdam, Reino Unido, Norte y Este de Europa). Hacia el Este se conecta con el Sur de Europa, con el eje Lyon-Ljubljana-Budapest hasta la frontera ucraniana (Kiev) y con el eje Berlín-Varsovia hasta la frontera bielorrusa (Minsk), por tanto afecta a una población en torno a los 80 millones de habitantes (un 25 % de la población en la zona euro).



- Desde una perspectiva económica, el Arco Atlántico concentra un 30-40% del PIB de la zona euro: más de 2 billones de euros de PIB.
- A lo largo del corredor se encuentran más de 60 puertos (Cádiz, Sevilla, Sines, Lisboa, Oporto, Vigo, Gijón, Santander, Bilbao, Burdeos, Nantes-Saint Nazaire, Le Havre, Dunkerque...) con un tráfico total que supera los 650 millones de toneladas anuales, a las que podría añadirse también el tráfico de los grandes puertos en las prolongaciones del corredor: Algeciras, Amberes, Zeebrugge, Róterdam, Hamburgo.
- Se calcula que actualmente utilizan el corredor del orden de 100.000 millones de toneladas-km anuales de mercancías.
- Ante esta realidad, existe en la actualidad un importante desequilibrio modal que debería tender a un mayor reparto de modos a favor de aquellos modos más sostenibles, particularmente el transporte ferroportuario. Como ejemplo, podemos afirmar que aproximadamente el 50% del tráfico de mercancías entre la península ibérica y Europa se produce por la fachada atlántica.



- A lo largo del corredor se encuentran más de sesenta puertos (Cádiz, Sevilla, Sines, Lisboa, Oporto, Vigo, Gijón, Santander, Bilbao, Burdeos, Nantes-Saint Nazaire, Le Havre, Dunkerque...) con un tráfico total que supera los 650 millones de toneladas anuales, a las que podría añadirse también el tráfico de los grandes puertos en las prolongaciones del corredor: Algeciras, Amberes, Zeebrugge, Róterdam, Hamburgo.
- Se calcula que actualmente utilizan el corredor del orden de 100.000 millones de toneladas-km anuales de mercancías.



#### OBJETIVOS:

- Reforzar la visión de conjunto del sistema de transporte: la Intermodalidad.
- Impulsar el desarrollo de la infraestructura ferroviaria para el transporte de mercancías y fomentar el transporte ferroportuario.
- Coordinar la planificación y ejecución de las distintas actuaciones del corredor.
- Mejorar la calidad, la competitividad y la eficiencia de los servicios ferroviarios.
- Promocionar el ferrocarril como modo alternativo a la carretera.
- Asegurar la interoperatividad en el transporte ferroviario del material móvil, los servicios y los operadores.
- Impulsar el desarrollo y la coordinación de las plataformas logísticas y de las terminales intermodales, especialmente en los entornos portuarios.



#### ACTUACIONES:

- Favorecer la intermodalidad marítimo-terrestre en los puertos principales.
- El desarrollo conjunto de plataformas intermodales asociadas a los puertos.
- El desarrollo de una red de plataformas intermodales en las proximidades de la red ferroviaria y zonas de actividades logísticas (ZAL).
- Potenciar la conectividad marítima de los puertos españoles.



#### PROGRAMAS:

- Dentro de las actuaciones relativas a este modo de transporte se estructurarán en los siguientes programas:
  - Infraestructuras portuarias,
  - Accesos terrestres a los puertos,
  - Desarrollo de áreas logísticas,
  - ....

#### CORREDOR FERROVIARIO ATLÁNTICO Hamburg Warsaw Düsseldorf Köln Frankfurt Strasbalura Budapes Torino Narbonne Zaragoza Madrid Barcelona Castellón Valencia Alicante Málaga Casabianda Corredor Ferroviario Atlántico propuesto como Red Ferroviaria Central Transeuropea Conexiones del Corredor Ferroviario Atlántico con puertos y plataformas multimodales Otros ejes de la Red Ferroviaria Transeuropea Autopistas del Mar del Arco Atlántico recogidas en el proyecto prioritario nº 21 de la RTE-T Principales Autopistas del Mar del Arco Atlántico en explotación Fuente:www.atrcd.com



# PUERTOS: ¿QUÉ PUNTOS NEGROS HAY?

- Los puertos de Vigo, La Coruña, Gijón, Bilbao, Sevilla y Algeciras tienen problemas de acceso ferroviario no sólo para trenes de 750 mts y 1.800 TBR, estándar que se considera mínimo, si no también muchos de ellos tienen problemas de acceso ferroviario para trenes de 450 mts como los puertos de Vigo, La Coruña, Ferrol y Pasajes.
- Hay tres puertos en España con grandes deficiencias de comunicación con el interior de la península, debido a las elevadas pendientes del trazado ferroviario que hacen que los trenes sean muy cortos y en consecuencia el costo por contenedor sea muy elevado. Estos puertos son: Algeciras, Gijón, Santander y Bilbao. Habría que buscar salidas alternativas para las mercancías o corregir las pendientes actuales.



# PUERTOS: ¿QUÉ PUNTOS NEGROS HAY?

- Las terminales intermodales portuarias deberían admitir tráfico doméstico ferroviario, evitándose así la duplicidad de terminales en sitios en los que hay puerto, como es el caso de Barcelona, Valencia, Alicante, o Cádiz.
- En este aspecto, un buen ejemplo de este uso dual, a modo de complejo ferroportuario, es actualmente Bilbao, aunque los acarreos internos no son una buena solución.



## **PUERTO DE VIGO**





#### PUERTO DE VIGO

- Debe mejorar sus accesos ferroviarios, de cara a la gran ampliación prevista.
- Necesita un ramal ferroviario hasta la Fábrica de Citroën. Debe ser, quizás, la única fábrica de automóviles de Europa que no tiene acceso ferroviario.



# PUERTO DE LA CORUÑA





## PUERTO DE LA CORUÑA

- Las obras del AVE podrían alterar gravemente las conexiones del actual Puerto.
- La no conservación de los trazados antiguos o, en su defecto, la falta de adición de un tercer carril para ancho ibérico, producirá graves daños al tráfico ferroviario de mercancías.



### **PUERTO DEL FERROL**





#### PUERTO DEL FERROL

 Preocupa saber que los accesos al puerto exterior de Ferrol (Caneliñas) previsiblemente no existirán antes de 2016/2017.



# PUERTO DE GIJÓN





## PUERTO DE GIJÓN

#### PRINCIPALES MEJORAS NECESARIAS:

 La mejora del acceso ferroviario por Aboño al Puerto, dotándolo de un nuevo túnel con un gálibo, pendiente más suavizadas y radios de curvatura más amplios y que no supongan, como actualmente, una limitación para longitud de los trenes.





## PUERTO DE GIJÓN

- Llevar el ferrocarril a la ampliación del Puerto, fundamentalmente a la nueva Terminal de Graneles prevista, dotándola tanto del ancho ibérico como métrico. Dotar a los muelles de La Osa y del II Espigón del ancho de vía métrico.
- Imprescindible terminar La Zalia, empezando por las conexiones, tanto de carretera como ferroviarias, siendo conveniente habilitar la vía tanto para viajeros como para mercancías (mixta) con ancho europeo.
- Pendiente por hacer el túnel que atraviesa Jove para acceder por carretera al Puerto de El Musel.

#### SITUACION DE LOS VIALES DE ACCESO AL PUERTO Y ZALIA



Fuente: Autoridad Portuaria de Gijón



# PUERTO DE BILBAO





### **PUERTO DE BILBAO**

Las nuevas terminales construidas disponen todas ellas de acceso ferroviario, pero éste queda muy alejado de la zona de maniobras lo que supone un problema desde la perspectiva de los costes, ya que genera acarreos internos, haciendo inviable e ineficiente algunos tráficos intermodales.



### **PUERTO DE BILBAO**

- Por otro lado en la entrada/salida del ferrocarril hay una convivencia con líneas de pasajeros que dificulta en gran medida las posibilidades de tráfico, de ahí la necesidad de que a la salida del túnel de Serantes continúe la obra hasta Bilbao, en la denominada variante Sur Ferroviaria. Es precisa la ejecución de una nueva conexión hacia la meseta por Serantes. Tiene también importancia la doble vía de la línea Bilbao-Muskiz que podría ayudar a descongestionar Santurce.
- Se recomienda el "tercer hilo" Irún-Vitoria-Bilbao para que el Puerto de Bilbao tenga garantizada la conexión con el tráfico internacional ferroviario sin transbordos en Irún.



#### **ACTUACIONES**

- Es imprescindible acondicionar todos los gálibos en alturas suficientes para el transporte de semirremolques con y sin cabeza.
- Es necesario homologar las tensiones de la red eléctrica e instalar en los tramos en que se carece de ella.



## **ESPECIFICACIONES TÉCNICAS**

De manera concreta, se proponen para el Corredor Ferroviario Atlántico unas especificaciones técnicas que faciliten un transporte de mercancías eficiente que sean homogéneas a lo largo del corredor y homogéneas con las que se prevén en el resto de grandes corredores de mercancías europeos.

Según la red CFA, las principales especificaciones técnicas para el Corredor Ferroviario Atlántico de mercancías deberían ser:

- Tracción eléctrica en todo el recorrido (25.000 V)
- Ancho UIC (1.435 mm)
- Gálibo UIC-C
- Peso máximo por eje: 25 toneladas
- Longitud máxima de los trenes: 1.500 m
- Pendiente máxima: 12 ‰
- Sistema de seguridad: ERTMS
- Locomotoras y vagones interoperables
- Variantes para cruzar las grandes aglomeraciones urbanas
- Servicio 24 horas x 365 días
- Tarifas por uso de la infraestructura homogéneas y razonables



# PROYECTOS PRIORITARIOS PROPUESTOS POR LA RED CFA EN EL CORREDOR FERROVIARIO ATLÁNTICO

ESTADO	TRAMO	ACTUACIÓN
PORTUGAL	Sines-Lisboa-Aveiro- Fuentes de Oñoro	Alternativa 1: adecuar el nuevo trazado de ancho UIC (proyecto prioritario nº 3) para tráficos de mercancías.  Alternativa 2: acondicionar el trazado en ancho ibérico (renovado en el proyecto prioritario nº 8) para la circulación de trenes de mercancías de ancho UIC (instalación de un tercer carril).
ESPAÑA	Fuentes de Oñoro- Valladolid Valladolid-Burgos-Vitoria	Alternativa 1: adecuar el nuevo trazado de ancho UIC (proyecto prioritario nº 3) para tráficos de mercancías.  Alternativa 2: acondicionar el trazado en ancho ibérico (renovado en el proyecto prioritario nº 8) para la circulación de trenes de mercancías de ancho UIC (instalación de un tercer carril).  Acondicionar el trazado actual (ancho ibérico) para las mercancías; colocar un tercer carril en ancho UIC.
	Vitoria-Astigarraga	Aprovechar el nuevo trazado de ancho UIC y alta velocidad proyectado para tráfico mixto (proyecto prioritario nº 3).
	Astigarraga-Irún- Hendaye	Acondicionar el trazado en ancho ibérico para la circulación de trenes de mercancías de ancho UIC (instalación de un tercer carril y/o construcción de una variante en ancho UIC).
FRANCIA	Hendaye-Bordeaux Bordeaux-Potiers Poitiers-Orleans Orleans-Paris	Acondicionar el trazado actual para un transporte de mercancías eficiente, una vez completada la línea de alta velocidad para trenes de viajeros TGV-Atlantique.
	París-Lille	Actuaciones infraestructurales contra la congestión.
REINO UNIDO IRLANDA	Lille-Londres Londres-País de Gales Londres-Liverpool	Adecuación para un transporte de mercancías eficiente de la conexión del corredor con Inglaterra, País de Gales e Irlanda.
BÉLGICA, HOLANDA, ALEMANIA, DINAMARCA, PAÍSES ESCANDINAVOS	Lille-Rotterdam- Bremen- Hamburg-Corredor Bothnian	Actuaciones infraestructurales contra la congestión.
PORTUGAL ESPAÑA FRANCIA	Conexiones ferroviarias con los puertos atlánticos	Adecuación para un transporte de mercancías eficiente de los ramales ferroviarios de conexión del corredor con los puertos atlánticos: Sevilla, Huelva, Sines, Porto, Vigo, A Coruña, Gijón, Santander, Bilbao, Nantes, Le Havre, Zeebrugge, Bremen

ESTA RED FERROVIARIA VENDRÍA REFORZADA Y LOGRARÍA SU OPTIMIZACIÓN FUNCIONAL A TRAVÉS DE LAS OPORTUNAS CONEXIONES FERROPORTUARIAS Y CON LAS GRANDES PLATAFORMAS MULTIMODALES.



#### EJE 16 – CORREDOR CENTRAL

- Lamentamos que la UE no lo haya elegido como corredor prioritario y desgraciadamente el PITVI no lo recoge, aunque a nuestro entender resulta imprescindible, aunque la UE ha contemplado fondos para su estudio, por lo que debería recogerse como proyecto de futuro.
- Cuyo trayecto daría servicio desde Sines, Lisboa, Badajoz, Castilla La Mancha, Madrid, Zaragoza y travesía central por el Pirineo hasta territorio francés, donde continuaría para toda Europa.



# GRACIAS POR SU ATENCIÓN