

Decisiones fundamentales para el transporte de mercancías en España y con Europa



Rafael Fernández de Alarcón
 Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos
 Consejero de Obras Públicas, Urbanismo,
 Vivienda y Transportes. Gobierno de
 Aragón

Resumen

La península ibérica tiene una gran oportunidad para convertirse en la plataforma logística del sur de Europa. Pero sólo la potenciación de los puertos del sur de Europa llevará a un reequilibrio de la UE.

Para ello es imprescindible invertir en el transporte ferroviario de mercancías, esencial para el crecimiento, la competitividad y el empleo.

Es necesario complementar la red ferroviaria actual con el corredor Cantábrico-Mediterráneo y el corredor Central. Unos ejes con prioridad para la mercancía que conectan la Península Ibérica y sus puertos con Europa cruzando por el centro del Pirineo, y continúan en Francia utilizando itinerarios alternativos como el eje POLT; y esto en el marco de un diálogo competitivo con participación público-privada.

Sólo así seremos competitivos en Europa y en el mundo.

Palabras clave

Logística, puertos, ferrocarril de mercancías, corredor ferroviario central, corredor Cantábrico-Mediterráneo

Abstract

The Iberian Peninsula has an excellent opportunity to become the logistic platform for southern Europe. However, a rebalancing of the EU will only come about on the empowerment of the southern ports of Europe.

To this end it is essential to invest in rail freight transport to ensure growth, competitiveness and employment.

The current rail network has to be supplemented by the Cantabrian-Mediterranean and Central corridors. These freight-priority rail routes connect the Iberian Peninsula and Spanish ports with Europe, passing through the central Pyrenees and continuing on through France using alternative main line routes such as the Paris-Orleans-Limoges-Toulouse (POLT) route; and established within a framework of competitive dialogue and with public private partnerships.

Spain's competitiveness in Europe and the world ultimately depends on the fulfilment of these projects.

Keywords

Logistics, port, freight rail, Central corridor, Cantabrian-Mediterranean corridor

Hace años, con el auge de las nuevas tecnologías, los ingenieros de telecomunicaciones auguraban un futuro en el que la carga no debería ser transportada. Por el momento, sus predicciones no se están cumpliendo.

La logística es hoy un sector clave en el panorama económico mundial precisamente fruto de la globalización, las nuevas tecnologías y las innovaciones técnicas industriales.

Con la logística se abren nuevas oportunidades de negocio y de atracción económica. El crecimiento constante de las transacciones internacionales y la necesidad de ajustar costes sin perder eficacia y fiabilidad se han convertido en los grandes retos de las empresas.



Fuente: Comparativa de Corredores Ferroviarios de Gran Capacidad TCI/TCP. Mon. 2014

En 2013, las exportaciones de mercancías en el mundo rondaban un valor de 20.000 millones de dólares. El transporte marítimo supone el 80 % del comercio mundial por volumen; porcentaje que es incluso mayor en los países de mayor desarrollo. Y estas cifras son crecientes.



El crecimiento del transporte de mercancías se constata en todos los ámbitos, incluido a escala local. Sirvan como ejemplo estos datos de incremento de actividad de la Terminal Marítima de Zaragoza, puerto interior desarrollado para el comercio internacional marítimo, con instalaciones ferroviarias propias en un centro estratégico de comunicaciones como es Zaragoza:

	2008	2011	2014
TEUS FERROVIARIOS	6.553	53.546	128.216
TEUS TOTALES	22.633	118.296	270.628
COMPOSICIONES DE TREN	182	1.094	2.246

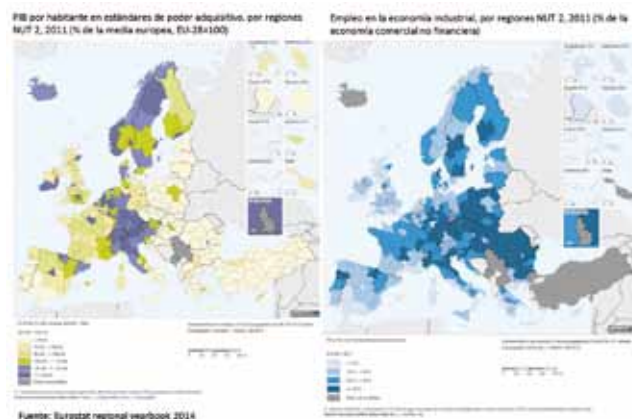
Europa se enfrenta a un nuevo reto: la modernización de la logística mediante la mejora de su eficacia y una oferta integrada de transporte.

¿Cómo está situada y qué papel puede desempeñar la península ibérica en este contexto, con estas perspectivas de evolución, y teniendo en cuenta lo que este sector puede suponer en términos de crecimiento económico, desarrollo y creación de empleo?

España, con 8.000 km, es el país de la Unión Europea que cuenta con mayor longitud de costa; existen 46 puertos de interés general claves en la cadena logística y de transporte. Por ellos pasan cerca del 60% de nuestras exportaciones y el 85 % de las importaciones, lo que representa el 53% del comercio exterior español con la Unión Europea y el 96% con terceros países.

Dada su posición geográfica estratégica, en la encrucijada de dos importantes rutas mundiales marítimas, la península ibérica tiene ante sí una gran oportunidad para convertirse en la plataforma logística del sur de Europa. Es la puerta de entrada idónea hacia Europa de las mercancías procedentes tanto del Norte de África como de América o Asia, sin olvidar las grandes rutas marítimas que dan la vuelta al mundo las denominadas Round the Word.

Sin embargo, con este potencial y esta situación privilegiada, nos encontramos ante una Europa desequilibrada. Desequilibrada en términos de PIB por habitante, y en términos de empleo. Pero existen también otros desequilibrios que están en el origen de estas diferencias socioeconómicas.



Un desequilibrio en cuanto a la densidad de infraestructuras. Merece la pena echar un vistazo al mapa de los corredores prioritarios RTE-T para descubrir un “espacio vacío” que afecta al Sudoeste Europeo, y condiciona seriamente la accesibilidad de la península ibérica y de Francia con el resto de Europa. No hemos sabido o no hemos podido conseguir que los corredores prioritarios constituyan una red completa en el sur de la UE.



Fuente: Draft Atlas ESPON 2014, European potential accessibility travel, multimodal, and map of the TEN-T Core network Corridors TEN TEC 2014.

También sufrimos un desequilibrio en cuanto al porcentaje de utilización del ferrocarril en el transporte de mercancías. Actualmente las cuotas del transporte ferroviario de mercancías en España están muy lejos de las expectativas y el potencial que corresponde a sus características. Estos son los datos de 2011:

	VIARIO	FFCC	NAV. INT
MEDIA UE	76	18	6
BELGICA	66	15	19
ALEMANIA	66	23	11
ESPAÑA	96	4	-
FRANCIA	81	15	4
ITALIA	88	12	-
AUSTRIA	56	40	4
SUIZA	54	46	-

Fuente: Eurostat 2013

La escasa utilización del ferrocarril es consecuencia de otro desequilibrio, en este caso zonal. Comparemos la situación en España y en Italia: ambos países presentan una orografía complicada con importantes cordilleras en su conexión hacia Europa, y sin embargo la cuota italiana en cuanto a transporte ferroviario de mercancías es cuatro veces superior a la española. El motivo: Italia cuenta con hasta 6 salidas repartidas a lo largo del arco alpino mientras que España sólo dispone de dos pasos ferroviarios en los extremos del Pirineo.



Todo esto afecta indudablemente a la gestión competitiva de nuestras instalaciones para el transporte de mercancías.

Son los puertos del Norte de Europa, Rotterdam, Amberes y Hamburgo, los predominantes en la UE tanto en términos de mercancía bruta como de contenedores transportados. Porque entre sus ventajas está, sobre todo, su alto grado de intermodalidad. Son puertos integrados en un sistema general de transporte que prima el modo ferroviario como uso básico para las mercancías.



Fuente: Port of Rotterdam Authority

Los puertos del sur de Europa se esfuerzan por modificar este escenario. Valencia y Algeciras muestran esta clara evolución que les permite posicionarse en el ranking europeo. Así, en los últimos 5 años, el tráfico total de mercancías ha crecido un 13 % en el caso de Valencia, y el tráfico de contenedores, un 18 %.

Pero para poder competir definitivamente con el Norte de la UE, nuestros puertos deben configurarse también como grandes centros logísticos, plenamente integrados en las cadenas de suministro global. Es fundamental mejorar la conectividad terrestre por ferrocarril además de por carretera, y disponer de unos puertos bien conectados con las plataformas logísticas de interior, en un sistema de transporte multimodal.

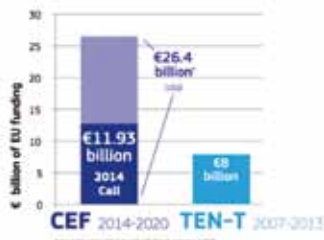
Tanto en España como en Europa se están fomentando nuevas estrategias para el desarrollo de la intermodalidad y la logística; la Estrategia Logística Española puesta en marcha por la Ministra de Fomento en noviembre de 2013 busca potenciar el papel de España como puerta de entrada, centro de tratamiento y distribución de mercancías intercontinentales para Europa. En sintonía con las directrices europeas, que trabajan para impulsar los corredores claves y las Redes Transeuropeas de Transporte, la Estrategia Española se marca como reto conectar los grandes puertos y nodos logísticos con líneas férreas y carreteras.

La Unión Europea también ha desplegado herramientas para fomentar la logística, la intermodalidad y el desarrollo de modos de transporte más sostenibles, estableciendo diferentes mecanismos de financiación: instrumentos como el “Mecanismo Conectar Europa” 2014-2020, que cuenta con un presupuesto de 26,4 billones de euros para infraestructuras de transporte - 11,93 billones ya se han lanzado en la convocatoria de 2014 que acaba de cerrarse -, o el “Plan Juncker” que busca movilizar al menos 315.000 millones de euros en la UE en inversiones adicionales entre 2015 y 2017.

Libro Blanco «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible» (16 de mayo de 2011)

30 objetivos para reducción del 60% de emisiones de efecto invernadero en 2050

“Intentar transferir a otros modos, como el ferrocarril o la navegación fluvial; de aquí a 2020, el 20% del transporte de mercancías por carretera, y para 2050, más del 80%, apoyándose en corredores eficientes y ecológicos de tránsito de mercancías. Para cumplir este objetivo también será preciso desarrollar la infraestructura adecuada.”



Pero finalmente, ¿cuánto se invierte en el transporte ferroviario de mercancías, un sector que además es esencial para el crecimiento, la competitividad y el empleo?

El 55 % de la inversión de Fomento para 2015 se destina al ferrocarril, 5.200 millones de euros. De ellos, más del 68 % se dedican a la Alta Velocidad. ¿Qué queda al final para el transporte de mercancías, que es el que crea riqueza, empleo y futuro? ¿Es mejor invertir en transporte de viajeros o invertir en infraestructuras que fomentan la actividad económica y como consecuencia mayor movimiento de viajeros?

Una inversión ferroviaria destinada al viajero y que mantiene importantes puntos de congestión, ¿es una propuesta suficiente?

Las estrategias logísticas, que lo que requieren fundamentalmente son infraestructuras ferroviarias, deben tener un reflejo en las actuaciones concretas y en los presupuestos. Y la red ferroviaria en la península ibérica y en Francia no está completada como para asegurar un transporte eficaz de la mercancía.

Tanto las características geoestratégicas como el contexto nacional y europeo parecen apoyar el desarrollo de nuestros puertos, que pueden aprovechar estas oportunidades a condición de contar con unas adecuadas conexiones ferroviarias con su *hinterland*.



Pero para alcanzar este objetivo las infraestructuras deben ser eficaces, potenciando la intermodalidad, la interoperabilidad en los itinerarios ferroviarios y las conexiones entre los puertos y las áreas logísticas como impulso al transporte ferroviario de mercancías.

Es necesario trabajar en el potencial del Sudoeste Europeo para competir con Europa. Solo la potenciación de los puertos del sur de Europa y de su actividad económica llevará a un reequilibrio de la UE, desplazando su centro neurálgico hacia el sur. Francia debe concienciarse de ello y trabajar, junto a España y Portugal, para lograr este cambio.



El necesario reequilibrio se conseguirá dando capacidad suficiente al transporte de mercancías. Y para ello, los ejes ferroviarios Atlántico y Mediterráneo no serán suficientes

La red ferroviaria planificada entre la península ibérica y el resto de Europa se realiza en la actualidad únicamente por los extremos de la cadena Pirenaica. Se trata de zonas densamente pobladas en las que la circulación de mercancía por ferrocarril se ve supeditada a la prioridad que tienen los servicios de viajeros, que son muy numerosos. Además, la explotación mixta de las nuevas infraestructuras de alta velocidad presenta serias dificultades que tienen como consecuencia una sensible disminución de su capacidad de congestión.

Es preciso mejorar la capacidad de la red de mercancías para evitar problemas de congestión que ya existen en entornos especialmente sensibles por su densidad poblacional y de comunicaciones, como Burdeos, Lyon o Barcelona. Problemas que en caso de un desarrollo económico óptimo, sufriremos seriamente en 2025.



También se deben solventar problemas derivados de la ausencia de redundancia entre España y Europa, lo que es esencial para un funcionamiento eficiente de la red ferroviaria europea. El Corredor Mediterráneo, por ejemplo, es necesario para fomentar el transporte de mercancías, pero siempre basándose en la redundancia y ofreciendo itinerarios alternativos, lo que es importante sobre todo para la seguridad. Sin embargo, la planificación presenta carencias en este sentido, al olvidar mantener la redundancia entre Barcelona y Lyon.



El eje Mediterráneo, que cuenta con dos ramales en España, y varias conexiones a partir de Lyon, tiene un punto débil:

No hay trayectos alternativos entre Barcelona y Lyon

Para lograr estos objetivos estratégicos hay que solucionar los problemas derivados de la prioridad que normalmente se otorga al transporte ferroviario de viajeros frente al de mercancías. Tenemos una clara muestra en Aragón, en Zaragoza, con las infraestructuras de PLAZA y del aeropuerto. Un aeropuerto que ha crecido exponencialmente hasta convertirse en el tercero en España por volumen de carga, cerca de alcanzar a Barcelona. Eso se ha conseguido fundamentalmente por-

que es una infraestructura que no está saturada, no sufre de congestión. Hagamos lo mismo con el ferrocarril.

¿Y cuál es la alternativa que soluciona estas carencias? complementar la red ferroviaria actual y mallar los corredores Atlántico y Mediterráneo con el corredor Cantábrico-Mediterráneo y el corredor Central. Un eje que conecta la península ibérica con Europa cruzando el Pirineo por su parte central, y continuaría en Francia utilizando itinerarios alternativos en Francia como el eje Paris-Orleans-Lyon-Toulouse.

Son corredores, si no exclusivos, sí son prioritarios para mercancías pues aprovechan la infraestructura liberada de los tráficos de viajeros con la llegada de la alta velocidad.



La unión Cantábrico-Mediterráneo, en sus diferentes itinerarios, es clave para la economía española. Conecta puertos y nodos logísticos fundamentales para el transporte de mercancías en España y con Europa, mercancía que si no es por barco, actualmente se mueve por carretera. En 2010 tan sólo un 4% de la mercancía entre el Cantábrico y Zaragoza lo hizo por ferrocarril, porcentaje que se reduce a un escueto 1% entre Zaragoza y Valencia.

En 2013 los puertos de Bilbao, Santander y Pasajes movieron un total de 37 millones de toneladas en tráfico general y 608 mil TEUS. A su vez, los puertos levantinos alcanzaron los 81 millones de tráfico general y los 4,7 millones TEUS. Desde los últimos cinco años muestran una tendencia al alza que debe explotarse en beneficio del desarrollo económico español y europeo.

13 terminales logísticas incluidas en la Estrategia Logística Española se encuentran en este itinerario, además de importantes centros de producción de sectores como el automóvil, entre otros.

Viendo estas cifras, y ante las expectativas de crecimiento existentes, se hace evidente la necesidad de apostar por el Cantábrico-Mediterráneo como eje ferroviario para el Nordeste Español y para conexión en España y con Europa de comunidades como el País Vasco, Cantabria, Navarra, La Rioja, Aragón y la Comunidad Valenciana, que contribuyen de manera esencial al PIB español.





en Burdeos. Actualmente tiene una capacidad residual en la línea de 4 servicios para mercancías por hora y sentido, lo que equivale a 40 millones de toneladas.

¿Es difícil conseguir la inversión y poner en marcha infraestructuras como éstas? Hay otros ejemplos, como el Eurotúnel que si bien no tuvo un buen comienzo ha demostrado su viabilidad, el Lyon-Turin, el Canal de Panamá, que es un ejemplo de la calidad del trabajo de la ingeniería española... ¿Por qué no invertir y trabajar en España, en proyectos que pueden crear riqueza en nuestro territorio?

Porque no hay que olvidar un dato importante: la inversión en infraestructuras todavía crea crecimiento. Y parece que nos hemos olvidado de ello en Europa. En países en desarrollo la

necesidad de inversión es evidente, pero en Europa todavía sigue siendo necesario trabajar en infraestructuras, optimizarlas, mejorarlas, adecuarlas... porque son el cimiento del futuro.

Para concluir, ¿qué hay que hacer para poner este esquema ferroviario en marcha? Es necesario un acuerdo global para desarrollar el transporte de mercancías, al igual que se ha trabajado por una red de Alta Velocidad para viajeros. El objetivo sería desarrollar un Plan 2015-2035 para gestionar las infraestructuras necesarias, iniciar la inversión de forma inmediata y dotar al ferrocarril de una gestión competitiva con la carretera.

Cuando hablamos tanto del Corredor Cantábrico-Mediterráneo como del Corredor Central y la Travesía Central del pirineo, por supuesto sabemos que son proyectos ambiciosos, pero absolutamente realizables en un horizonte a corto y medio plazo. Son obras necesarias, viables y rentables para España, contando con la participación público-privada.

Más teniendo en cuenta que la ingeniería española es puntera a nivel mundial y líder en el sector de las concesiones de infraestructuras de transporte. Es el momento de invertir en nuestras propias infraestructuras.

Es el momento de impulsar estos proyectos con la colaboración de la iniciativa privada. Es el momento de iniciar un diálogo competitivo entre empresarios de la concesión administrativa, Administraciones Públicas, operadores, importadores y exportadores, lanzar los estudios y proyectos necesarios y completar la red ferroviaria ibérica con las infraestructuras que necesitamos.

Sólo así seremos competitivos en Europa y en el mundo. **ROP**

