

ATENEO DE SANTIAGO

“Los lunes del Ateneo”

Alternativas del Eje Atlántico sobre el
transporte de mercancías por ferrocarril

Las Mercancías y el Eje Atlántico ferroviario

Indice

- I.- Sin alternativas al aislamiento del Area Logística “Puertos de Galicia”
- II.- Alternativa al aislamiento, por distancia y coste, del centro peninsular
- III.- Alternativas a la “incomunicación” norte-sur, al llegar la A.V. (2017)

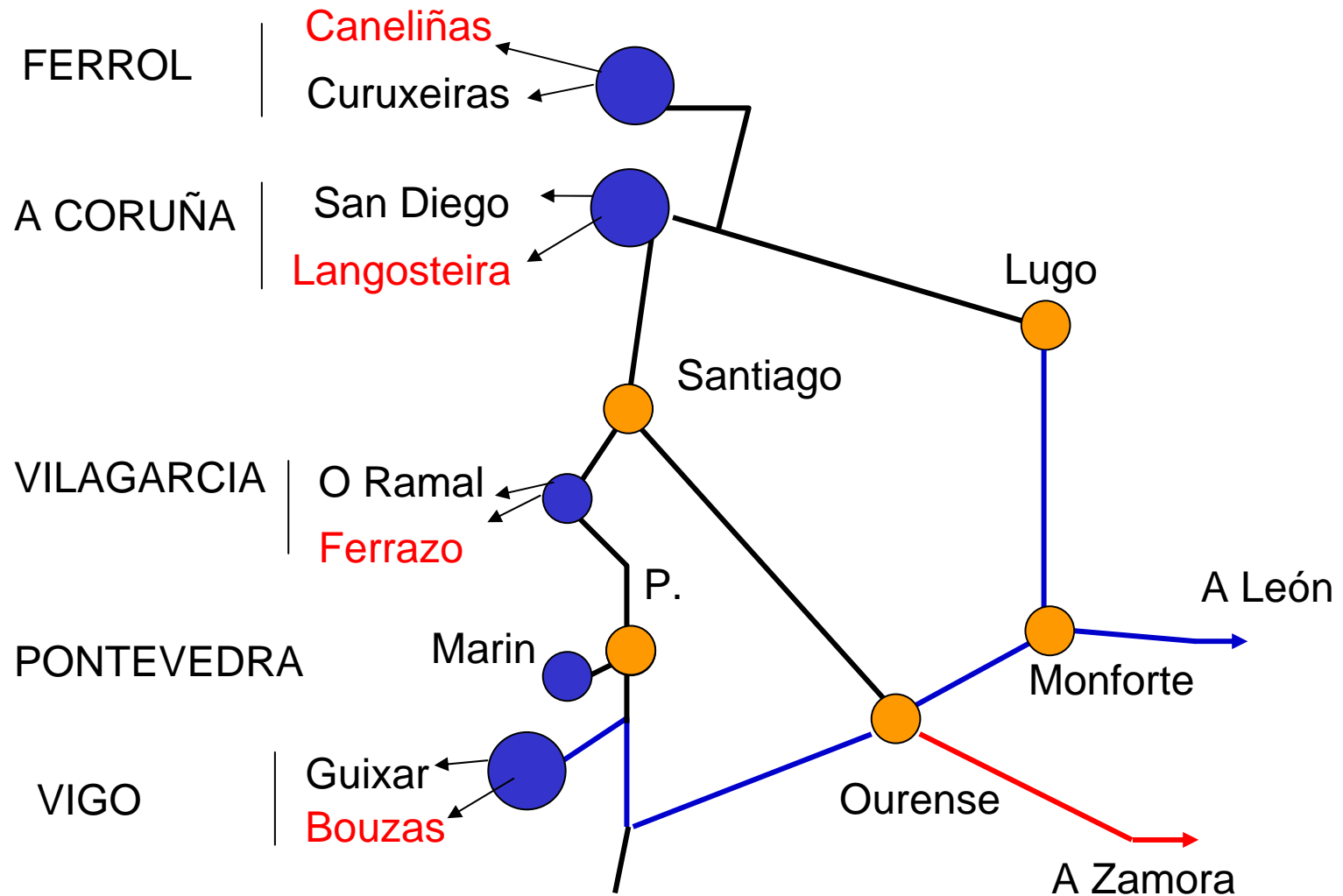
Las Mercancías y el Eje Atlántico ferroviario

I

Puertos de interés general del Atlántico

En explotación

En proyecto, construcción o desarrollo



Las Mercancías y el Eje Atlántico ferroviario

Redes Europeas de Transporte

LAS FUTURAS AUTOVÍAS MARÍTIMAS EUROPEAS

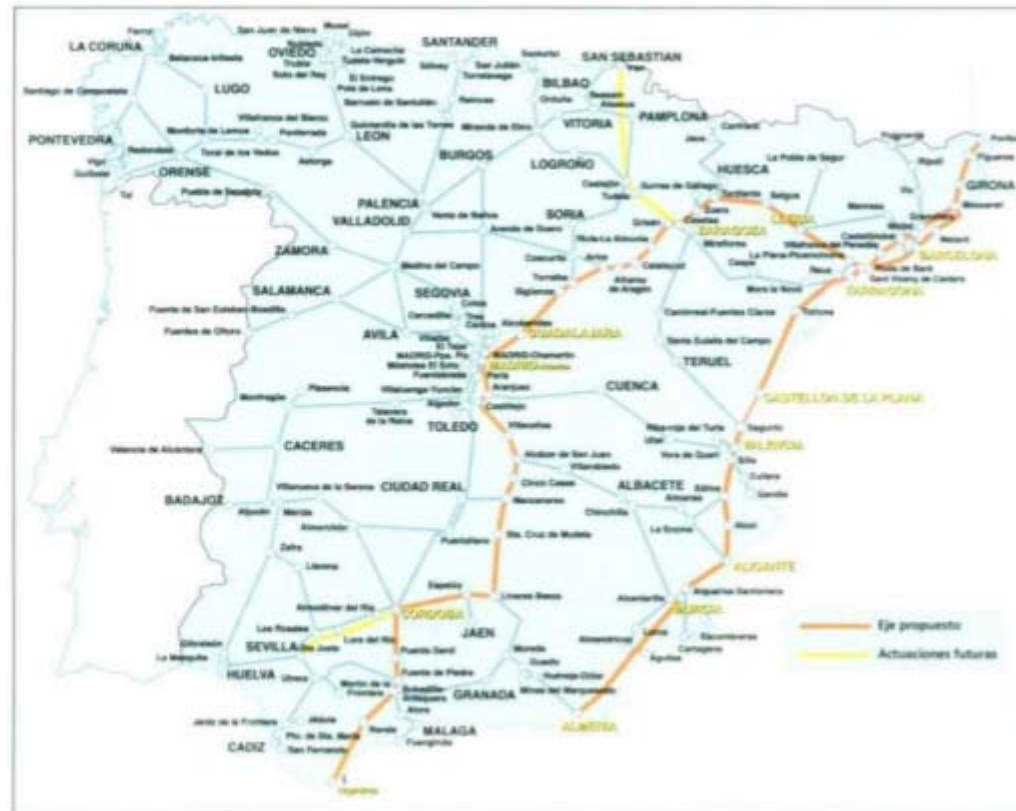


Las Mercancías y el Eje Atlántico ferroviario

I

Proyecto

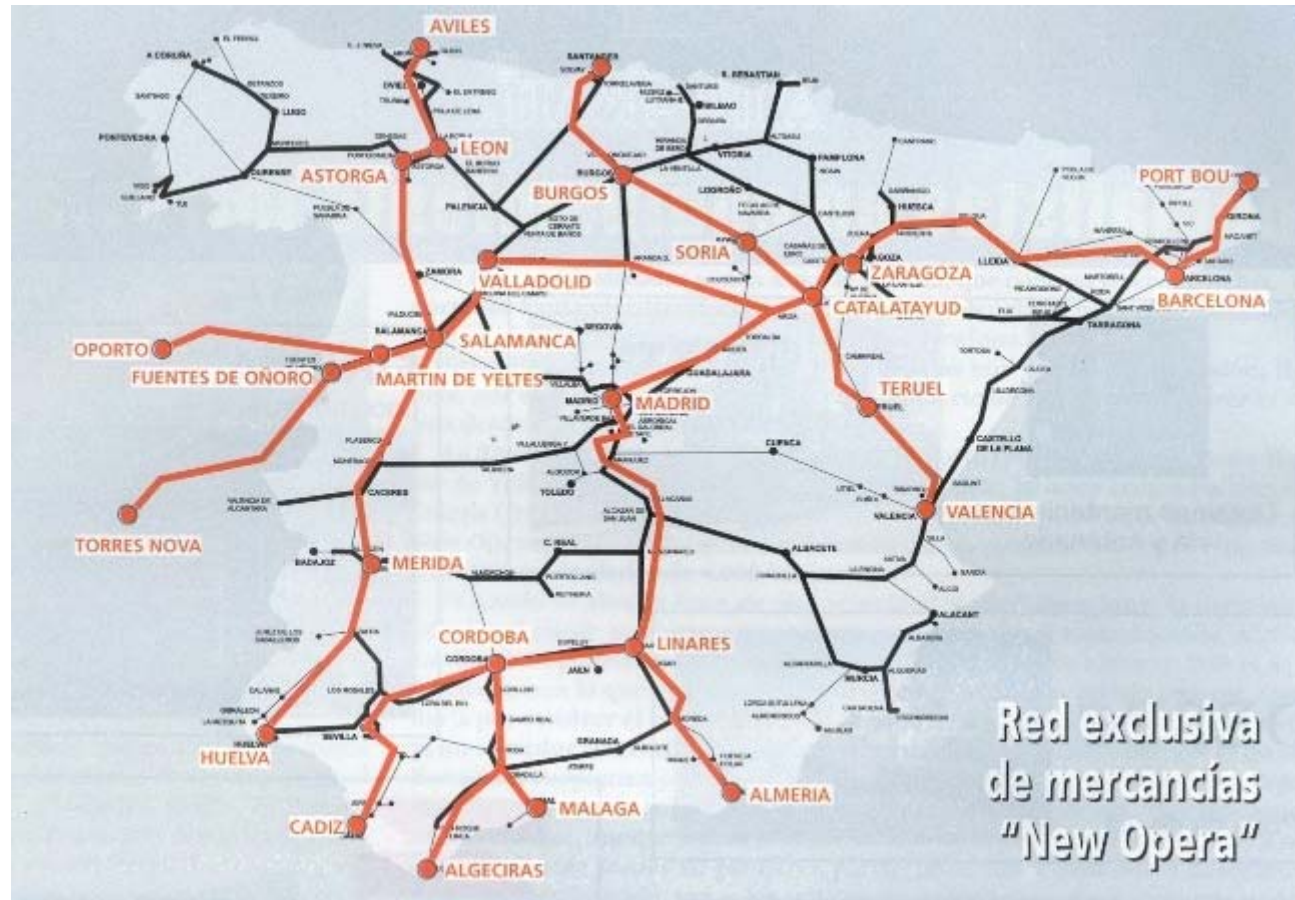
Relaciones
Prioritarias
“CEOE”



Las Mercancías y el Eje Atlántico ferroviario

I

Proyecto
Líneas
Exclusivas
“New Opera”



Las Mercancías y el Eje Atlántico ferroviario

I

Proyecto
Grandes Tráficos
Mediterráneo
Norte de Europa
“FERRMED”



¿Autovía Marítima Europea
sin conexión Ferroviaria ?

¿Cuál será la Propuesta del
Plan de Mercancías
del Ministerio de Fomento?

¿Solución en Mayo?

“Plan Estratégico para el Impulso de Transporte de Mercancías por Ferrocarril en España”

**Se conocerá en mayo,
en la Conferencia en la que participarán:**

Ministerio de Fomento

Comunidades Autónomas

Operadores Ferroviarios

Empresas del sector del transporte y la logística

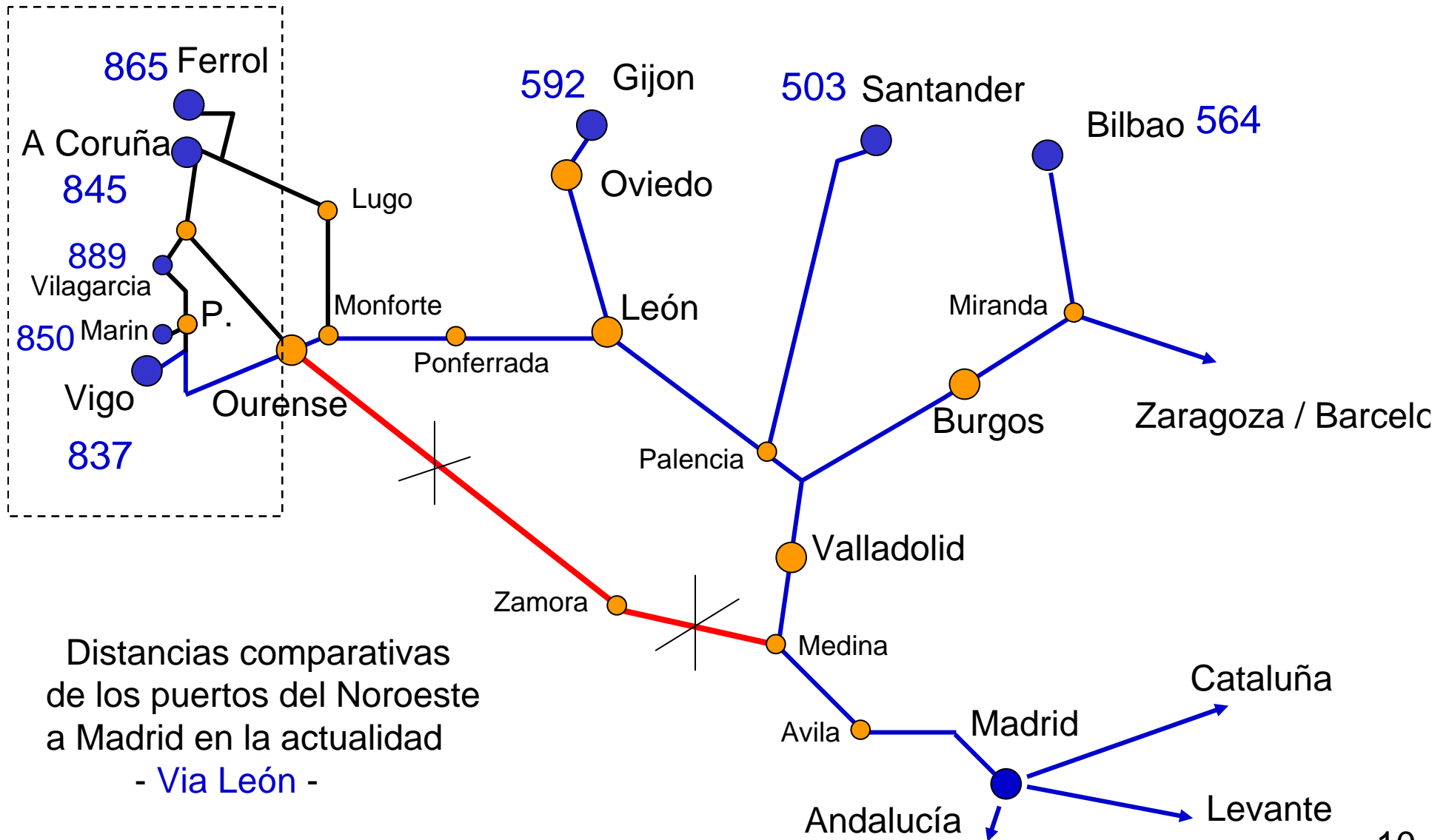
La Conferencia y el Plan deben definir:

El futuro del transporte de Mercancías:

- ¿Qué red estará dedicada a Mercancías ? y si será exclusiva o compartida
- ¿Qué tipo de infraestructura de vía: Ibérica (ancha) o UIC, o mixta (3c)
- ¿Cuál extensión: Total del país o sólo líneas de interconexión con Francia
- ¿Cómo hacer frente a un hipotético cambio de ejes / bogies de 40.000 vagones públicos y privados
- ¿Cómo hacer frente a los años (entre 5 y 10) necesarios para la migración en diferentes puntos, y a la logística del intercambio de mercancías

Las Mercancías y el Eje Atlántico ferroviario

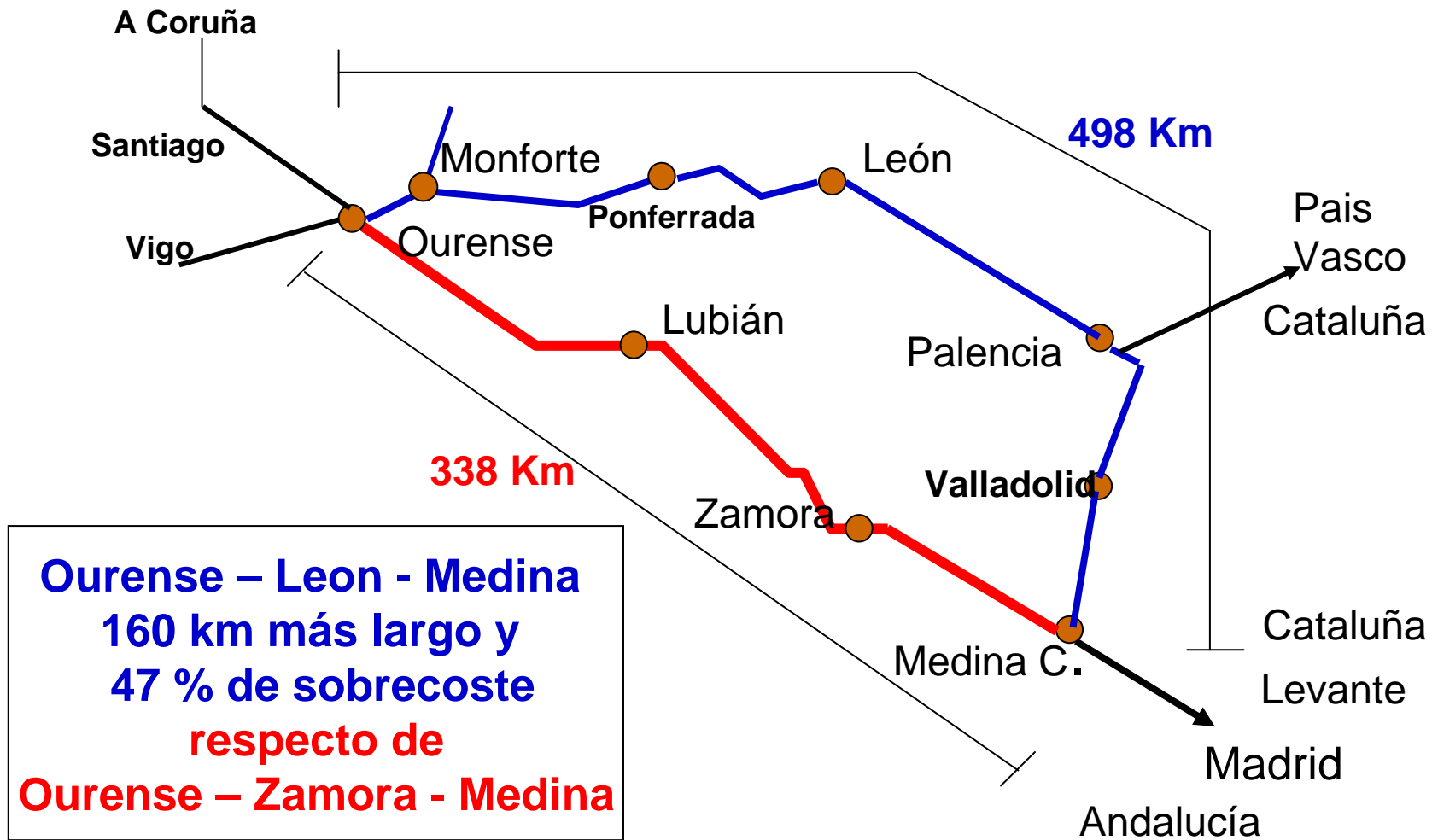
II



Las Mercancías y el Eje Atlántico ferroviario

II

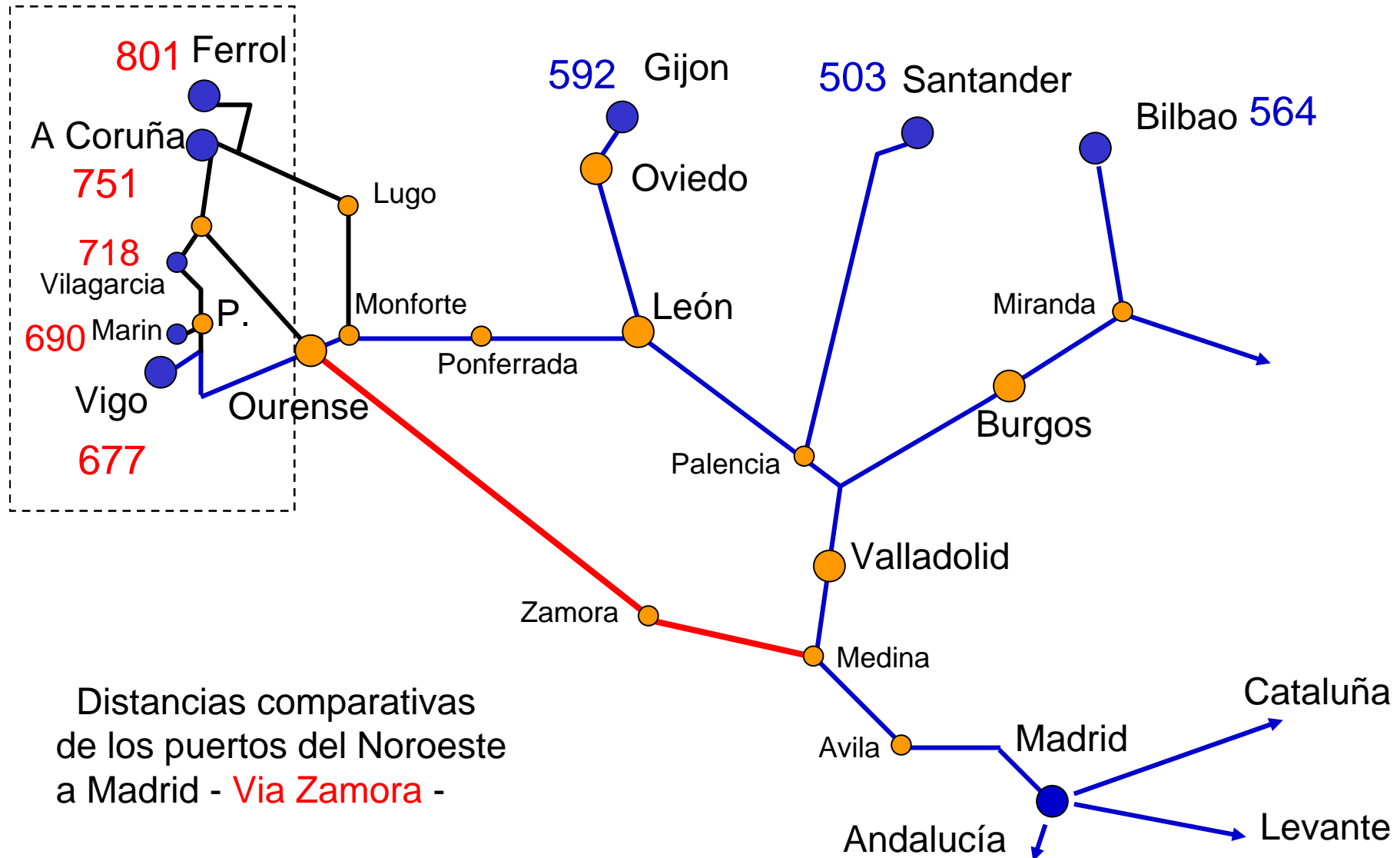
Pérdida de competitividad en mercancías



Comparación de corredores de acceso de mercancías

Las Mercancías y el Eje Atlántico ferroviario

II



Las Mercancías y el Eje Atlántico ferroviario

II

Diferencia de kilómetros "Galicia – Madrid" según las rutas

Via ->	León	Zamora	Diferencia	% Alargamiento
FERROL	865	801	60	7,5
A CORUÑA	845	751	94	12,5
Vilagarcía	889	718	171	24
Marín	850	690	160	23
VIGO	837	677	160	23,5

Explicación del sobre-coste

Las compañías Operadoras, Renfe, Comsa, Continental... etc. facturan en proporción directa al kilometraje -> Tarifas por Kilómetro

Los 160 km suplementarios al circular "Via Leon"

- Exigen **160 km más de peaje** que ADIF cobra por circulación de los trenes
- Exigen **160 km más de uso de energía eléctrica** de tracción o de consumo de **fuel** en las locomotoras Diesel
- Suponen **160 km más de emisión contaminante** si el recorrido se efectúa con tracción diesel (en la actualidad, unas 8 circulaciones lo hacen)
- Suponen el **uso de surco de circulación por vía más densamente ocupada** que la de Ourense-Zamora-Medina

A la "velocidad comercial" de los Trenes Mercantes (25 km/hora)

- Suponen una duración del **tiempo superior de unas 6 horas**
- Exigen el abono de **6 horas suplementarias de maquinista**

¿Se mantendrá el itinerario que encarece y dificulta la competitividad de los Puertos y los productos de Galicia?

Algunos tráficos Mercantes más frecuentes

Carbón: A Coruña a Meirama, Ponferrada,, Ferrol a Ponferrada

Cemento: Toral de Vados/ La Robla a Vigo, Ourense, A Coruña, Vilagarcía

Piedras/Granito: Vigo a varios

Madera: Ferrol / Santiago / Lalín / Lugo ... a Zaragoza, Portugal y varios

Bobinas: Sagunto a Vigo

Chatarra: Vigo a varios

Automóviles: Villaverde (Madrid) a Porriño

Bioetanol: Teixeiro a A Coruña

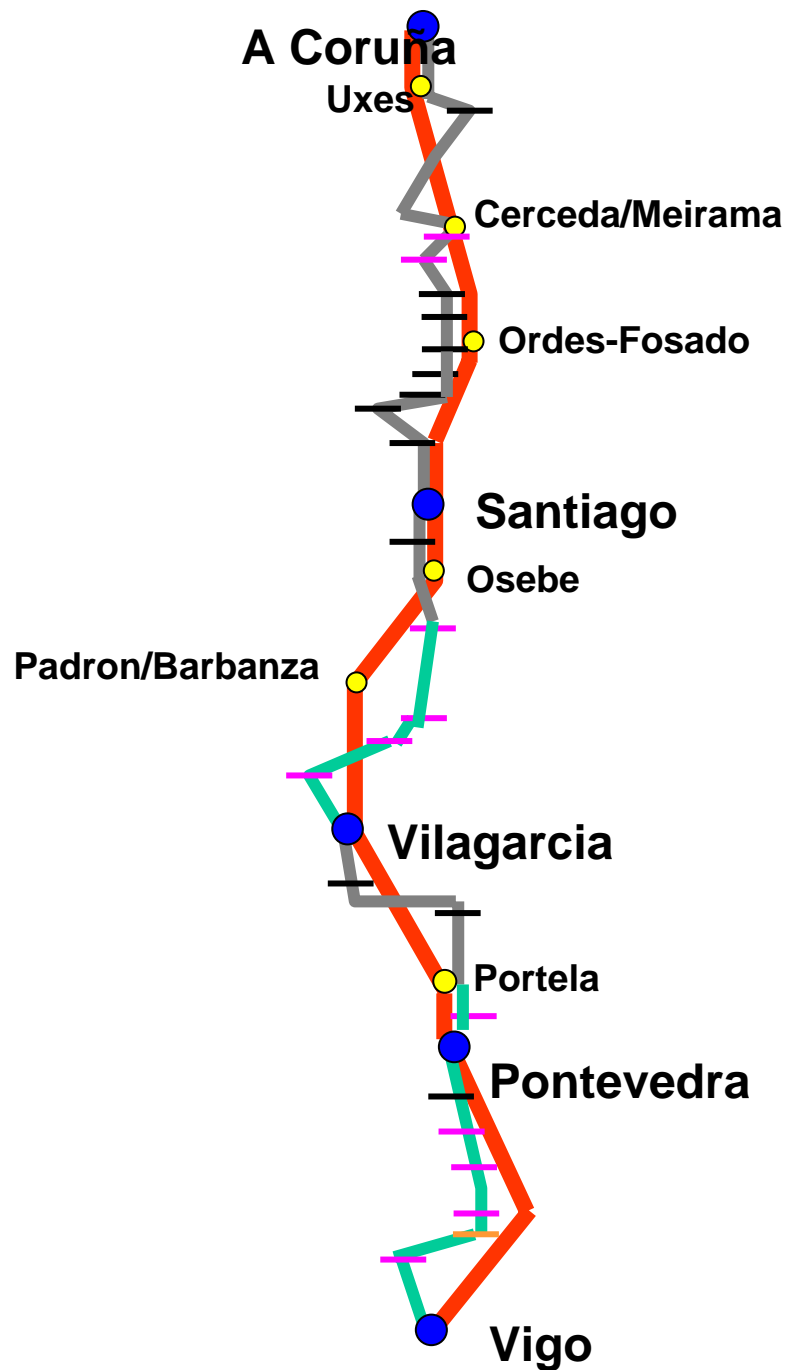
Cereales: Vilagarcia a Salamanca, A Coruña a Lugo, Vigo a Ourense








Leche: Lugo a Madrid y varios

Contenedores: Vigo, Marin, A Coruña a varios

Basura: Ourense a Meirama, Vigo a Meirama

Planes sobre Eje Atlántico según el PEIT



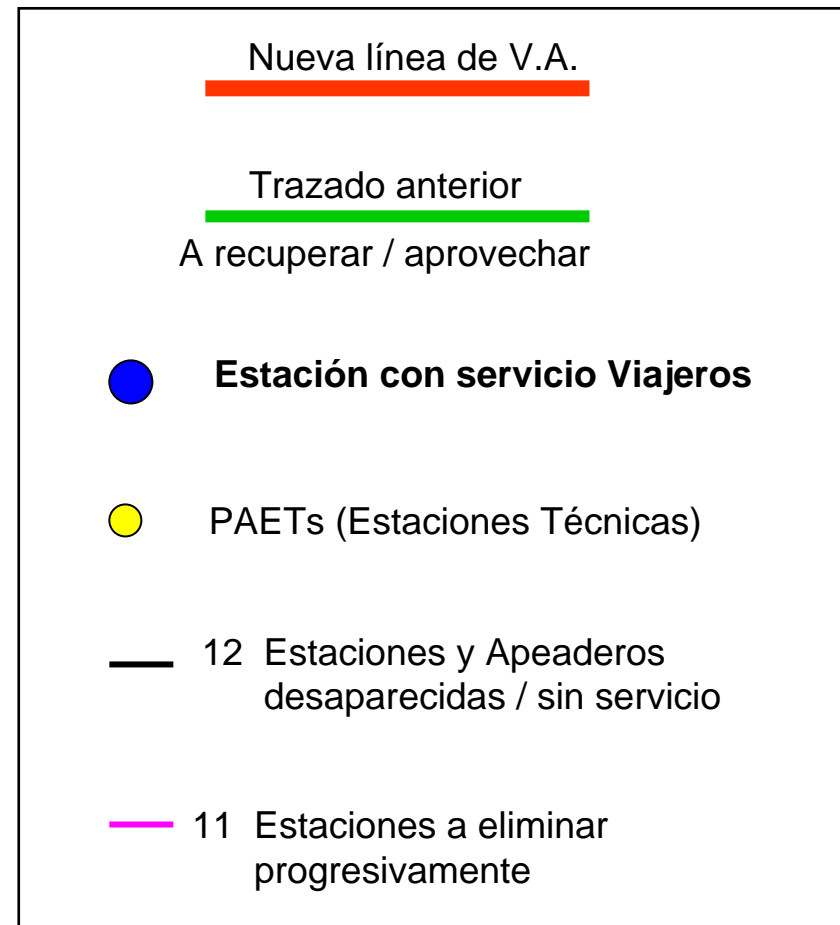
-  Nueva línea de V.A.
-  Trazado anterior
-  Trazado anterior a abandonar / destruir
-  Estación con servicio Viajeros
-  PAETs (Estaciones Técnicas)
-  12 Estaciones y Apeaderos desaparecidas / sin servicio
-  11 Estaciones a eliminar progresivamente

Las Mercancías y el Eje Atlántico ferroviario



Eje Atlántico convencional: Santiago-A Coruña

PROPUESTA

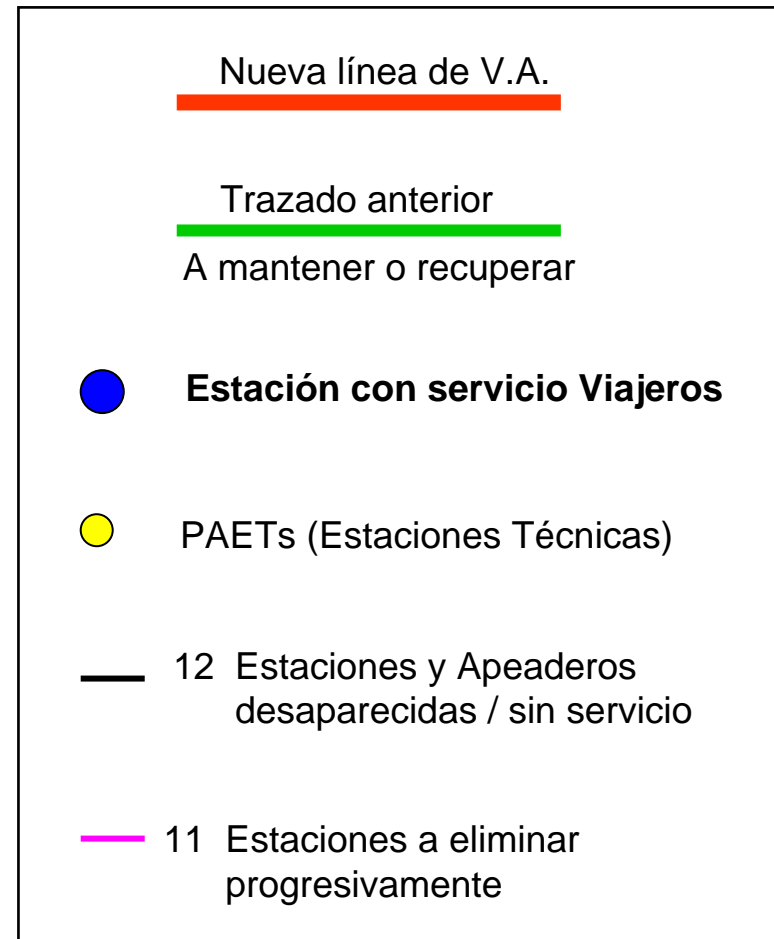


Las Mercancías y el Eje Atlántico ferroviario



Eje Atlántico convencional: Vigo-Santiago

PROPUESTA



Tipología de aprovechamientos de la Vía Convencional

Tras la construcción de 156 Km de vía (ancho UIC) del Eje Atlántico de VA

los 175 km de vía del Eje Atlántico convencional quedarán con:

Plataforma y vía completas **86,4** Km

Plataforma completa, sin vía **62,7** Km
(ADIF “guarda las traviesas y el carril”)

Vía UIC sobrepuesta a la antigua vía convencional **26,2** Km

175,3 Km

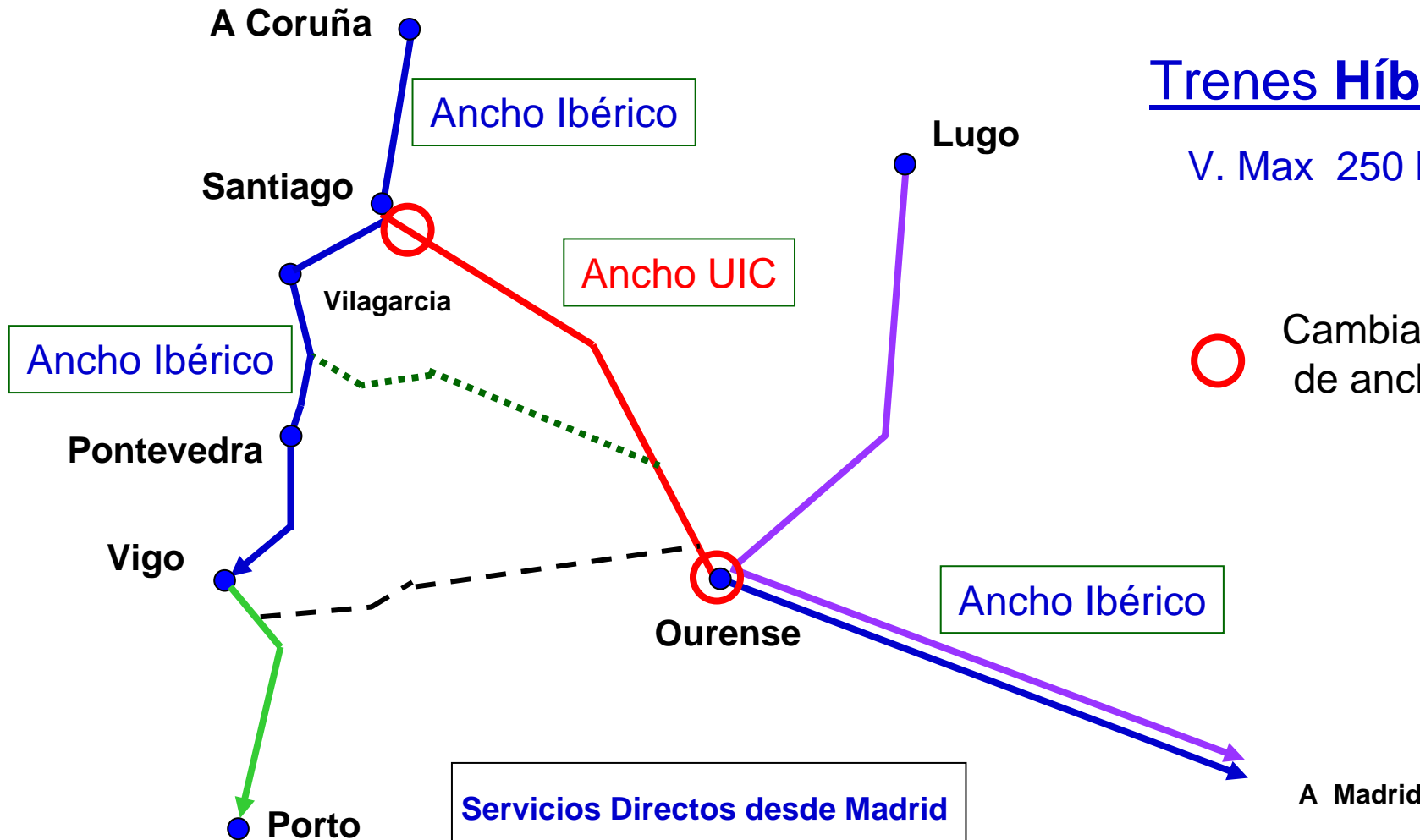
Vía UIC cruza la plataforma convencional -> 6 veces

Requerimientos Trenes de Viajeros en **2012**

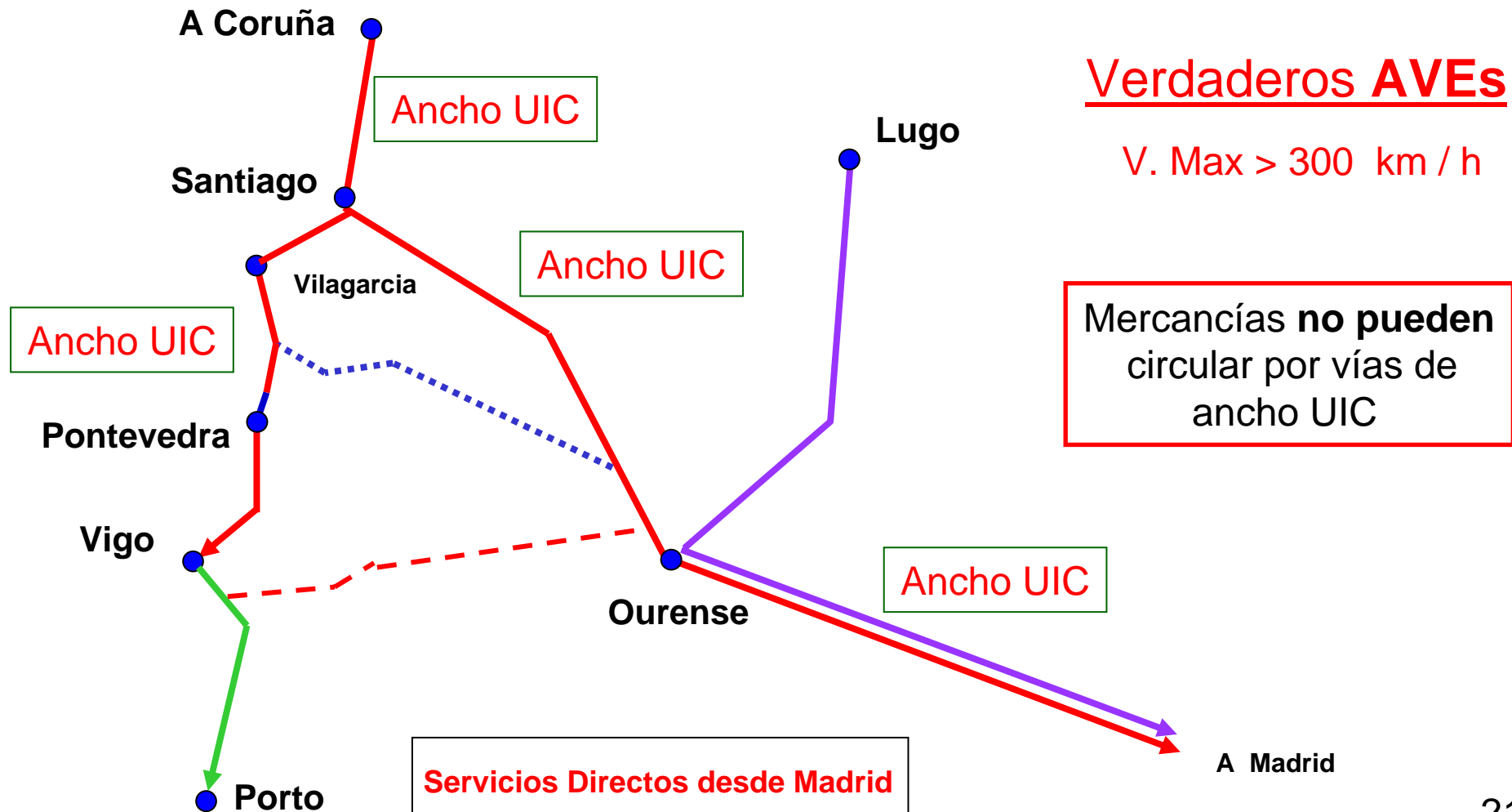
Trenes Híbridos

V. Max 250 km/h

○ Cambiador de ancho



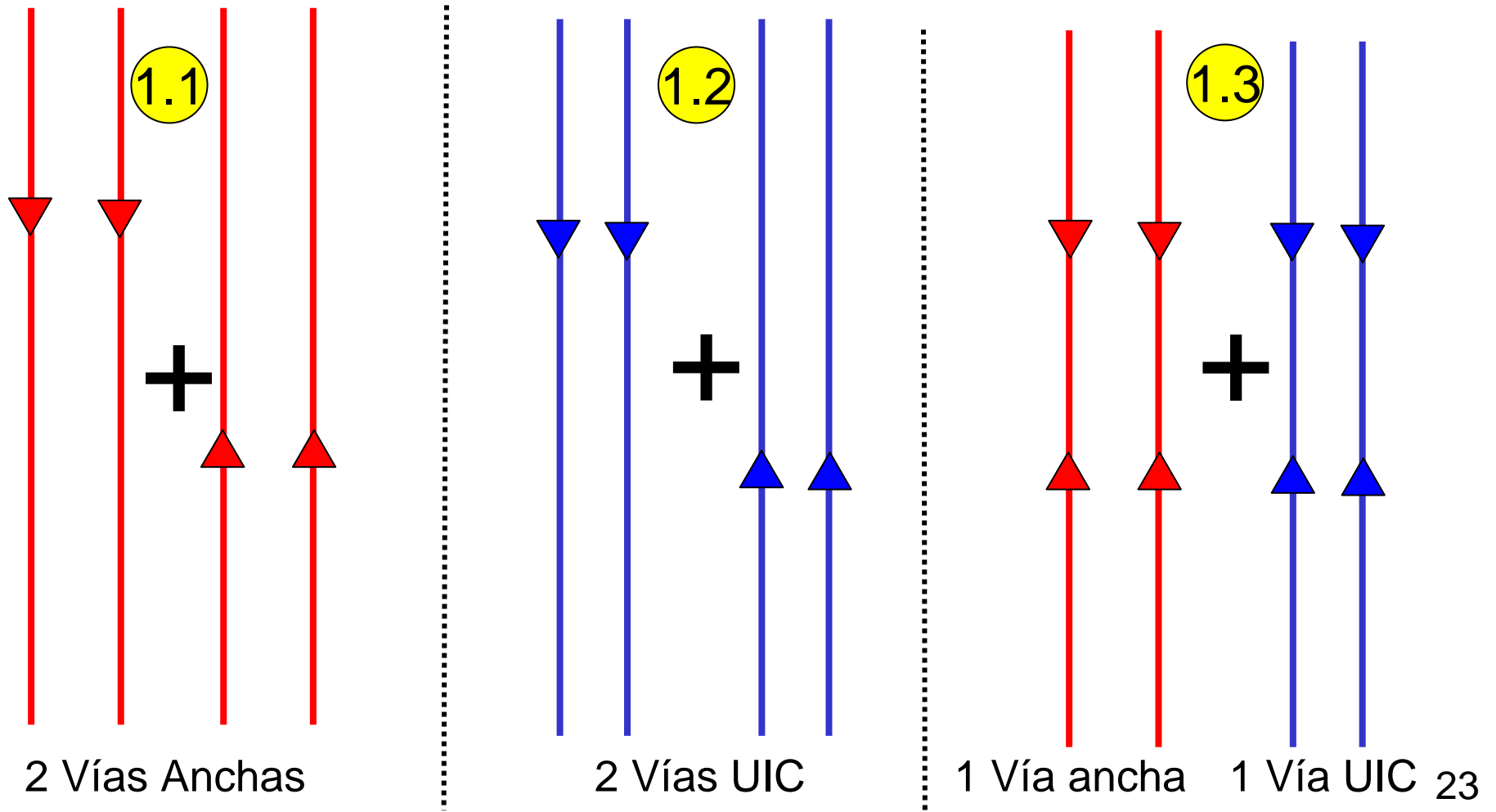
Requerimientos trenes de Viajeros **en 2017**



**¿ Se quedará el Eje Atlántico
sin servicios de Mercancías
y sin posibilidad de implantar
servicios de Cercanías ?**

Alternativas que tiene el M^o de Fomento

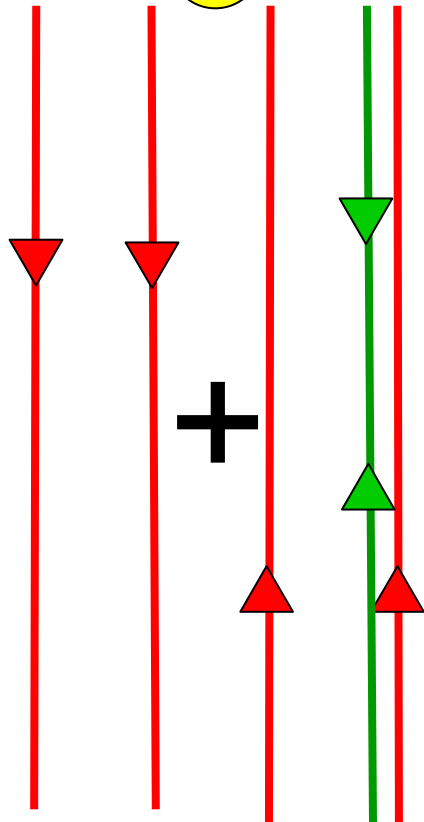
En los tres casos valen las vías que se han construido



Alternativas que tiene el M^o de Fomento

1.4

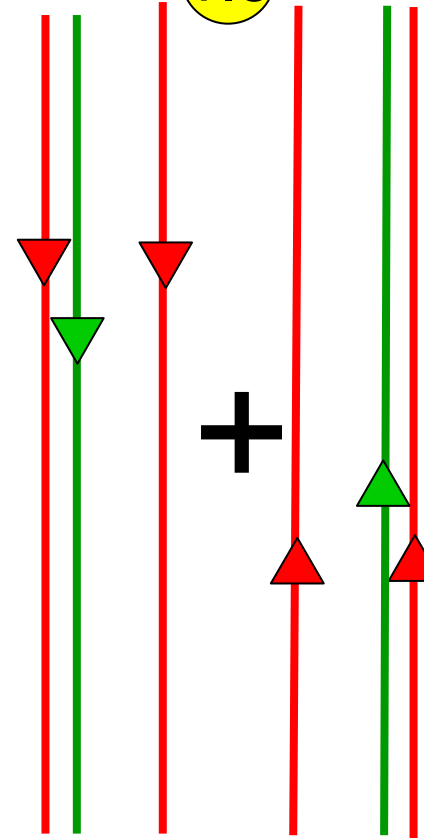
Sólo vale una de las dos vías que se han construido



1 vía ancha + 1 vía triple carril

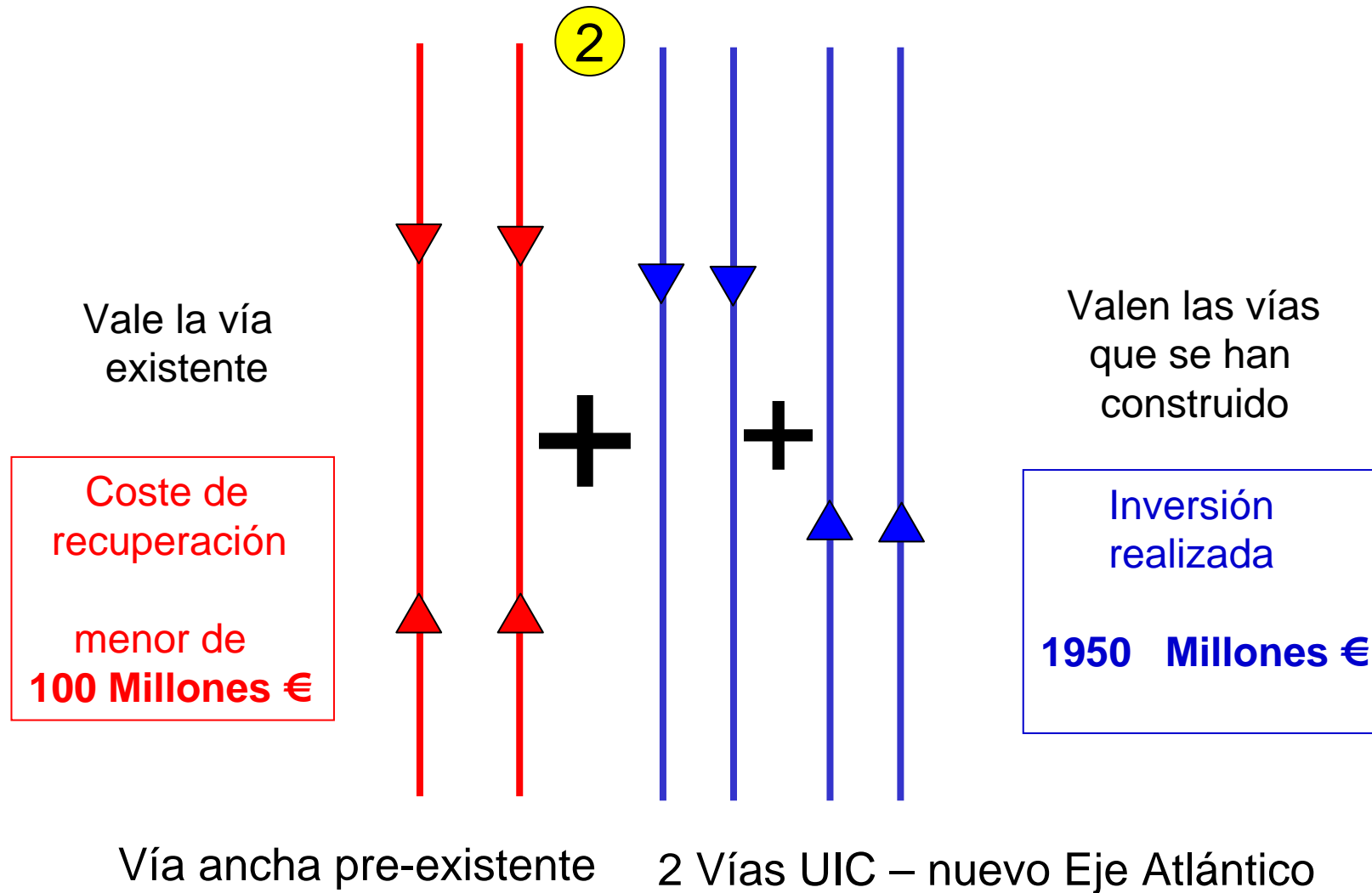
1.5

No vale ninguna de las vías que se han construido



2 vías triple carril

Alternativa XCF → homologar Galicia c/España



Sustituir vía “Polivalente” instalada (*) por Via “Triple carril”, costaría

312 Km de nueva via (520.000 traviesas) a 141,800 € = 44,24 Mill €

312 km de carril suplementario a 58,477 € = 18,24 Mill €

312 km de montaje de vía a 149,400 € = 46,1 Mill €

312 km de desmontaje de via actual. Aprox. a 50.000 € = 15,6 Mill €

Total = 124,18 M. €

Pérdida de Operatividad durante (¿6 meses?) de operación X Mill €

Los Precios unitarios son los utilizados por Adif para la LAV Ourense-Santiago

(*) 183 km (el 58 %) → 72 Mill € ya es inevitable

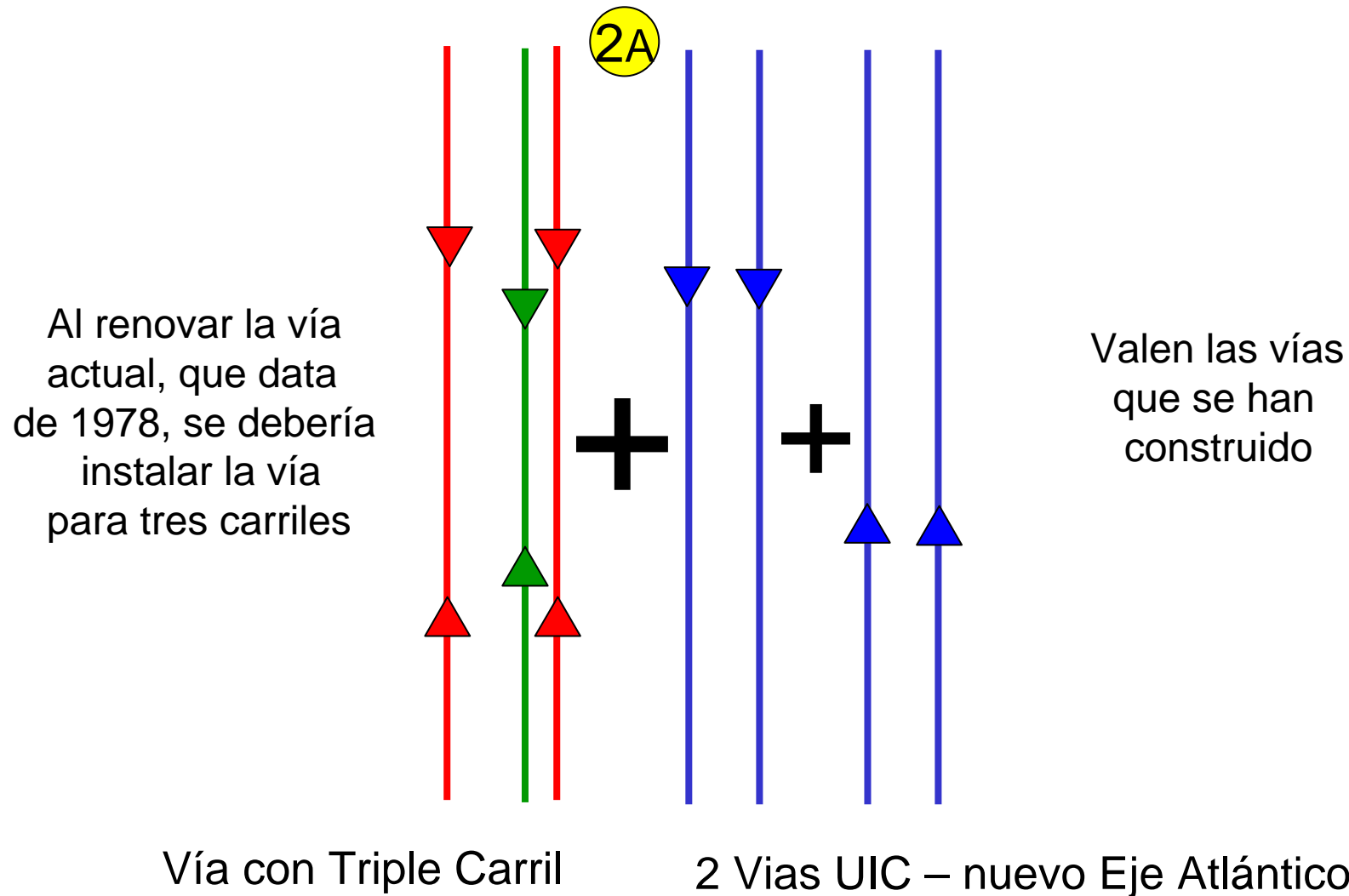
1.5 Solución más costosa que recuperar el Eje Atlántico convencional

Por menos de 100 Millones de €
(el 5 % de coste del Eje Atlántico)



¿ Se quedará el Eje Atlántico
sin servicios de Mercancías
y sin posibilidad de implantar
servicios de Cercanías ?

Alternativa LB / DPL para homologar Galicia c/España



Puertos, grandes centros industriales y logísticos a comunicar

NO TIENE FERROCARRIL
(2017 ?)

Puerto de Caneliñas “Exterior de Ferrol”
Puerto de Curuxeiras, interior de Ferrol
Polígono de Rio do Pozo

.....

Polígono de Piadela

Puerto de San Diego, interior de A Coruña
Polígono de A Grela/Bens / Pocomaco
Polígono de Vío

.....

NO TIENE FERROCARRIL
(2018 ?)

Puerto de Langosteira, “Exterior de A Coruña”
Polígono de Sabon
Polígono de Morás

.....

Polígono Ledoño

Polígono O Acevedo (Cerceda)

Puertos, grandes centros industriales y logísticos a comunicar

Polígono del Tambre en Santiago

.....

Polígono A Picaraña

Polígono Padrón

Polígono Torre (Pontecesures)

Polígono Catoira

Muelle Norte de Vilagarcía

Muelles de O Ferrazo en Vilagarcía

NO TIENE FERROCARRIL
(2015 ?)

Polígonos do Salnés

Puerto de Marin

Puerto de Vigo-Guixar

Puerto de Vigo-Bouzas

NO TIENE FERROCARRIL
(2018 ?)