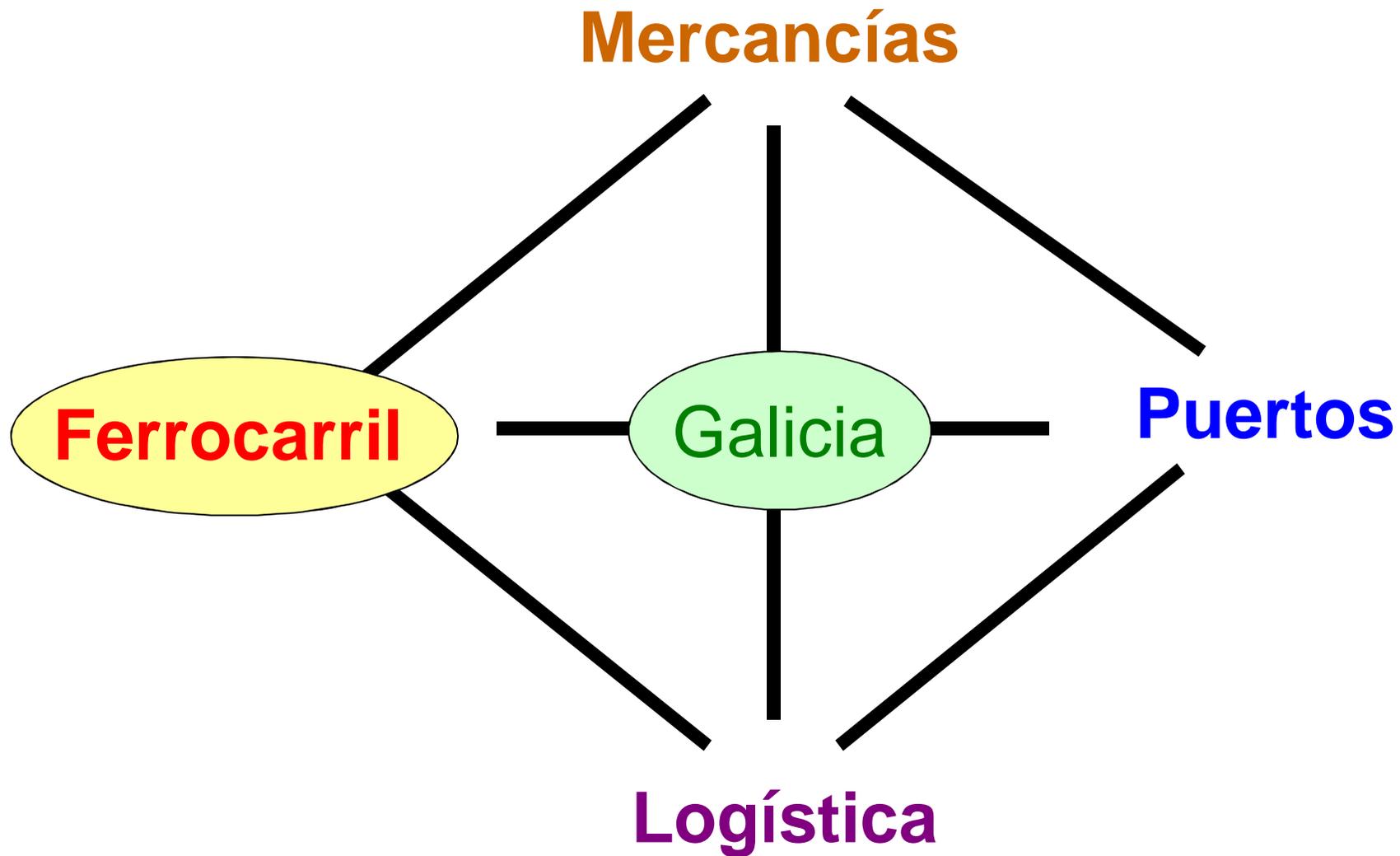


XI Xornadas Estatáís en defensa do ferrocarril público



XI Jornadas Estatáís en defensa do ferrocarril público

Mercancías: generalidades

Mercancías:

Bien material que el hombre precisa, trasladable y/o almacenable.

Aspectos característicos de su transporte

- Morfología, estabilidad, seguridad

Mercancías típicas

- Materias primas de los reinos mineral, vegetal y animal
- Productos elaborados p/ diferentes finalidades

XI Xornadas Estatáis en defensa do ferrocarril público

Mercancías y Galicia

Mercancías de cierto volumen, que pueden necesitar transporte con estabilidad y seguridad de interés para Galicia: Export / Import

Galicia produce:

- Materias primas...
- Productos elaborados...

Galicia precisa:

- Materias primas...
- Productos elaborados...

XI Jornadas Estatáis en defensa do ferrocarril público

Exigencias para transporte de mercancías, según morfología

- **Graneles sólidos o líquidos**
- **Elementos sueltos no elaborados**
- **Elementos sueltos elaborados**
- **Elementos agrupados no combinados**
- **Elementos sueltos o agrupados, combinados: Contenedores**

XI Jornadas Estatáis en defensa do ferrocarril público

Puertos: Generalidades

Grandes generadores de cargas para exportación / importación.

Los grandes tráficos intercontinentales se mueven por mar

- por volumen y por bajos costes

Necesitan:

- Gran espacio y muchos medios logísticos
- Comunicación con otros puertos, y grandes centros de consumo,

Transporte:

**Comunicaciones para sus hinterlands (hasta 100 / 200 Km)
corresponde a la carretera (salvo grandes volúmenes)**

XI Xornadas Estatáís en defensa do ferrocarril público

Características de los Puertos de Galicia

- Volúmenes de negocio muy bajos

Tráficos característicos 2009 (Mill. Tm / año):

A Coruña	11,9	Ferrol-S C.	12,2
Vilagarcía	0,9	Marín	1,7
Vigo	3,9		

- **Grandes volúmenes corresponden a monoproductos “circuntanciales”**
 - **Poco grado de especialización**
 - **Minifundismo frente a:**
Cataluña (2P), País Vasco (2P), Levante (3P), Andalucía (7P)
- **Alejados en general, y mal comunicados por ferrocarril**

XI Xornadas Estatáis en defensa do ferrocarril público

Accesibilidad de los Puertos de Galicia

Tienen:

Vigo-Guixar

Marin

Vilagarcia (en estado deficiente)

A Couña-San Diego

Ferrol-Curuxeiras (en estado deficiente)

Insuficiente (incompleta):

Vilagarcia-Ferrazo

Marin (falta By Pass sur)

No tienen:

Ferrol-Caneliñas

A Coruña-Langosteira

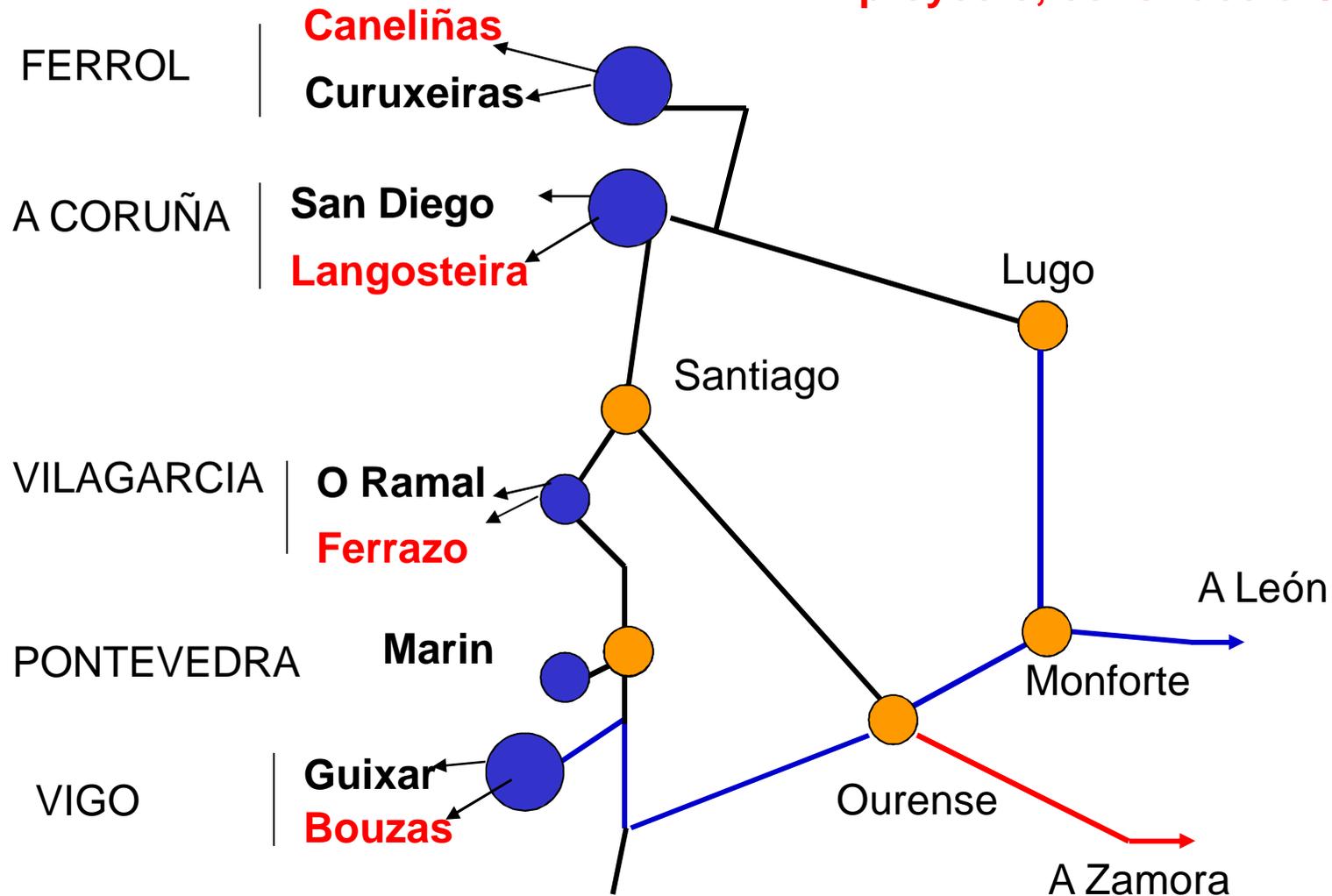
San Cibrán-(Cervo)

Vigo-Bouzas

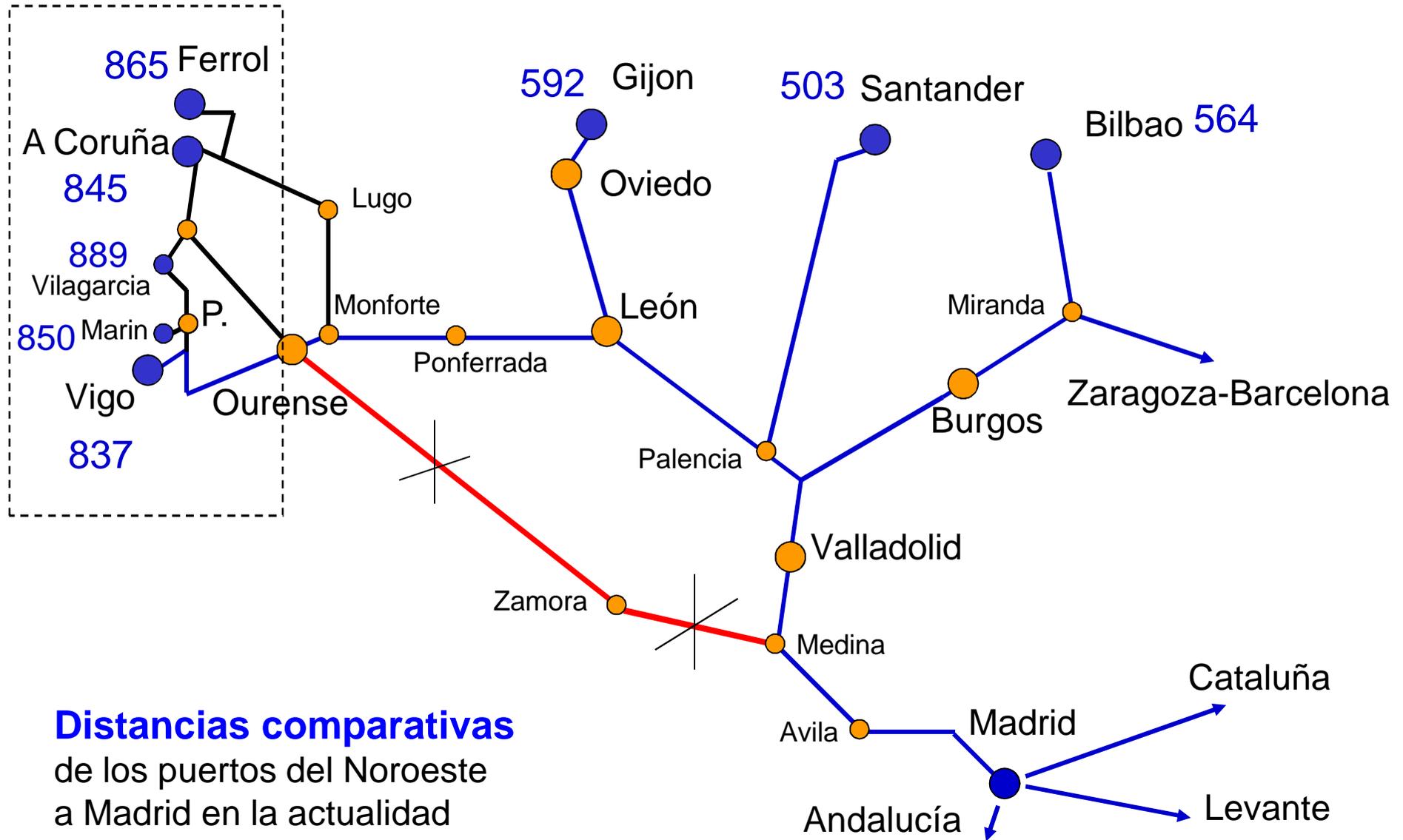
XI Xornadas Estatáis en defensa do ferrocarril público

Puertos interés general del Atlántico En explotación

En proyecto, construcción/desarrollo

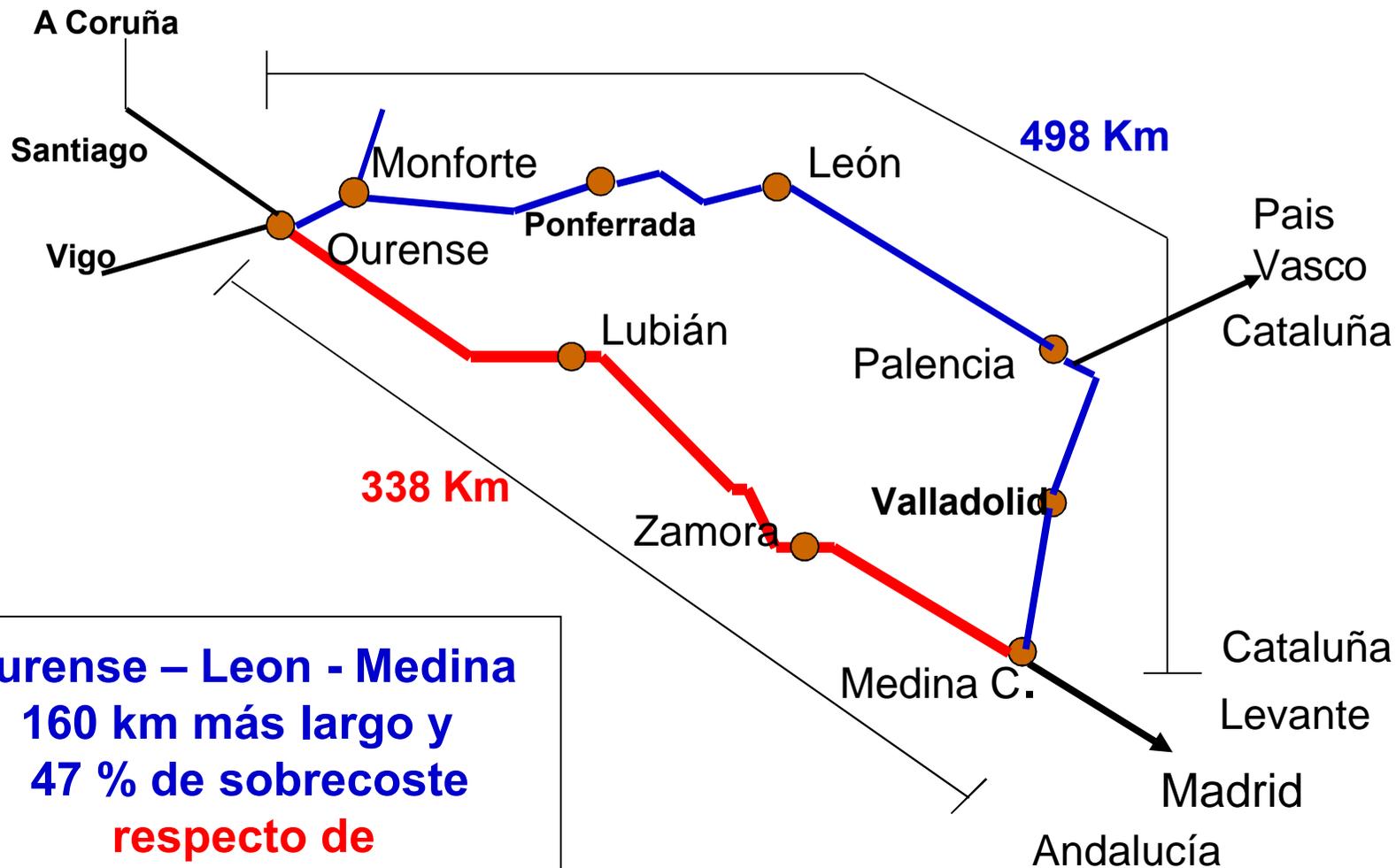


XI Xornadas Estatáis en defensa do ferrocarril público



XI Jornadas Estatáis en defensa do ferrocarril público

Comparación de corredores de acceso de mercancías



XI Xornadas Estatáis en defensa do ferrocarril público

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

XI Jornadas Estatáís en defensa do ferrocarril público

Características del transporte ferroviario

Nichos específicos: Grandes cargas a grandes distancias (normalmente 300 km. o más).

Ventajas del medio ferroviario

- **Grandes volúmenes de transporte**
- **Eficiencia energética,**
- **Baja contaminación**
- **Descongestión de la carretera**
- **Contribuye al buen estado de carreteras**

Desventajas del medio ferroviario

- **Rigidez en puntos de recepción y entrega de mercancías**
- **Costosa inversión inicial**
- **Discriminación en coste de circulación frente a carretera**

Barreras en el transporte con Europa

- **Diferente ancho de via (subsancable con material de ancho variable)**
- **Redes gestionadas con / diferentes tecnologías que ponen trabas a la inter-circulación**

XI Xornadas Estatáis en defensa do ferrocarril público

La red ferroviaria en Galicia (ancho ibérico)

Cuantitativamente: (905 km) = 3 km / 100 km² y 2,5 km / 10.000 hab.

Cualitativamente: Carencias e insuficiencias puntuales y notorias

Antigüedad de la red (la mayor parte entre 1880 y 1912) ,

- los trazados con fuertes limitaciones de velocidad p/curvas de reducido radio
- Con zonas de fuertes rampas :Exigen mayor potencia y consumo

La linea mas reciente: Medina-Zamora-Ourense, fuera de servicio nivel de mantenimiento, en la actualidad, impide tráficos pesados.

No existe ruta del Cantábrico (el tren de FEVE no lo es alternativa),
resta muchas posibilidades a nuestros puertos
y a la costa Atlantica/Norte de Portugal

Carencias de algunos By pass

- facilitarían circulación y ahorro de costes y tiempo en
Monforte, Betanzos-Infesta, Redondela, Pontevedra/Marin , Santiago

XI Jornadas Estatáís en defensa do ferrocarril público

Los Trenes

Están limitados en su longitud por los cruces en las estaciones

No se aprecian diferencias sensibles entre las dotaciones de locomotoras, ni en los servicios de Renfe o de otras Compañías

Renfe-Operadora está complementado tracción

- con locomotoras alquiladas**
- introduciendo algunas locomotoras eléctricas nuevas (253)**

Las compañías privadas usan o alquilan material de última generación como las “Euro 4.000” que usan Takargo o Comsa

XI Xornadas Estatáis en defensa do ferrocarril público

Ferrocarril aspectos generales perjudiciales (no exclusivos de Galicia)

RED

Líneas abandonadas muchos años, sin inversión para mantenerlas y rehabilitarlas
Cierres de líneas que hoy obligan a efectuar grandes rodeos
Muchos tramos sin electrificar

TRENES y CIRCULACION

Trenes cortos
Recorridos demasiado largos
Velocidades medias muy bajas (20 km/h)
Vías congestionadas entornos ciudades

TERMINALES

Problemas de Horarios y disponibilidad
Carentes de suficientes medios logísticos: Espacio, instalaciones y maquinaria

REGULACION

Discriminación frente a carretera: Peajes...

GESTION

FC como medio, no como fin
Baja eficiencia y productividad
Baja productividad del Personal

XI Jornadas Estatáís en defensa do ferrocarril público

Logística (origen militar)

Logística: Parte del arte militar que atiende al movimiento y avituallamiento de las tropas en campaña

Ejemplo: Desplazamiento de los ejércitos de Alejandro Magno 334 a C.

Logística (Mercancías)

Ciencia, técnica y arte de mover, almacenar mercancías

- en plazos y a costes óptimos,
- manteniendo las características de utilidad de los productos
- su seguridad y la de los medios utilizados

XI Jornadas Estatáís en defensa do ferrocarril público

Logística: Exigencias

Espacio para almacenar:

con condiciones estables de seguridad, temperatura etc

Intermodalidad:

combinando rutas y el modo óptimo del transporte/almacenamiento

Facilidades de Manipulación:

ágil, segura, económica

Fiabilidad:

cumplimiento de plazos, estabilidad en características de productos

Seguridad:

Evitar pérdidas (cantidad, o daños a mercancías, al entorno y medios)

Información:

Clientes deben conocer situación e hitos / plazos de sus mercancías

XI Xornadas Estatáis en defensa do ferrocarril público

Instalaciones en las áreas Logísticas de Galicia: Puertos (y grandes polígonos industriales/comerciales)

No conexión a red ferroviaria

Insuficiencias de Medios

Carencias de intermodalidad

Carencias de espacio de almacenamiento y/o servicios

Tiempos, plazos y costes de logística elevados

Carencia Instalaciones de conservación especializadas

XI Jornadas Estatáis en defensa do ferrocarril público

Ferrocarril y Mercancías

La empresa ferroviaria:

Debe disponer de un parque suficiente de vagones

- **de diferentes tipos,**
- **provistos de facilidades de carga y descarga**
- **que eviten / minimicen operaciones y manipulación**

Debe optimizar los tiempos muertos del “no transporte”

Debe cumplir fechas/horas de recogida y de entrega

**Debe facilitar información a los clientes del lugar
y circunstancias que afecten a sus productos**

Los grandes volúmenes y distancias son nicho específico del tren

XI Jornadas Estatáis en defensa do ferrocarril público

Ferrocarril y Puertos

Accesibilidad desde y hacia la REFIG

Distancias competitivas con otros medios: Carretera y marítimos

**Rutas interiores por el propio puerto:
accesibilidad a muelles e Instalaciones**

**Capacidad de vías en superficie portuaria
de almacenamiento de trenes o vagones, para maniobras**

**Elementos de carga, descarga y trasvase:
Instalaciones, maquinaria, equipos y sistemas.**

XI Jornadas Estatáís en defensa do ferrocarril público

Ferrocarril y Logística

Espacio en sus terminales,

Coordinación horaria de funcionamiento

Dotar a las terminales ferroviarias de Instalaciones adecuadas

Recogida de Productos en domicilio

Entrega de Productos en domicilio

Seguridad y estabilidad de Productos

Fiabilidad: cumplimiento de los plazos/hitos acordados en actuaciones de recepción, entrega, almacenamiento....

XI Xornadas Estatáís en defensa do ferrocarril público

Carencias para un transporte ferroviario adecuado en Galicia

- Puertos mal comunicados
- Centros Logísticos (Polígonos industriales) mal o no comunicados
- Distancias a centros de consumo/ distribución (no competitivas)
- Ausencia de medios logísticos suficientes en puertos y en terminales ferroviarias
- Red ferroviaria electrificada sólo parcialmente: 28 %)
- Red impide circulación de trenes con capacidad competitiva
- Gestión empresarial estatal no eficiente
- Discriminación frente a carretera al abonar peajes por circulación

XI Xornadas Estatáís en defensa do ferrocarril público

Propuestas sobre Acceso a Puertos

Nuevos accesos

Puerto Exterior de Ferrol-Caneliñas
Puerto Exterior de Coruña-Langosteira
Puerto de San Cibrán /Xove (FEVE)

Completar y mejorar accesos

Muelle de Ferrazo en Vilagarcía
Puerto de Bouzas en Vigo
By pass en Pontevedra al puerto de Marin
By pass en Betanzos Infesta al puerto de Ferrol

Revitalizar instalaciones y accesos

Muelle en Vilagarcía
Curuxeiras en Ferrol
Berbés en Vigo

XI Jornadas Estatáís en defensa do ferrocarril público

Propuestas sobre regulación: costes de uso y “Externalidades”

Equiparar al Transporte de Carretera con el Ferrocarril

Aplicación de Tasa al transporte por Carretera

- por amortización de inversiones en Autopistas/Autovías (*)
- por mantenimiento y desgaste de firmes y pavimentos (*)
- por contaminación y emisiones (*)
- por uso de viales en horas de congestión (*)

**El conjunto de estas Tasas es lo que se llama Euroviñeta
(Directiva 2006/38/CE del 17 /mayo)**

XI Jornadas Estatáís en defensa do ferrocarril público

Propuestas sobre gestión interna de compañías

- Reingeniería de sus procesos de gestion
- Adopcion de mentalidad verdaderamente comercial
- Preocupación por las necesidades del cliente
- Mejorar el suministro de información a clientes
- Flexibilización de horarios en sus instalaciones
- Incremento de productividad del personal
- Incremento de productividad en las circulaciones

El ferrocarril es un medio, no un fin

XI Jornadas Estataís en defensa do ferrocarril público

Otras sugerencias de mejora (aportadas por alumnos de Ingeniería)

- Subvencionar servicios de mercancías de uso público por parte de las administraciones públicas: estatal o autonómica
- Disponer líneas provisionales en aquellos puertos que pueda mejorarse la accesibilidad
- Cesión temporal de terrenos para terminales logísticas
- Incrementar la dotación de personal especialista en Estaciones y/o ampliar horarios de atención
- Mejorar la utilización del parque de vagones, mediante pequeñas adaptaciones para ser utilizados con mayor frecuencia en otros tráficos
- Suprimir o livianizar barreras de entrada al negocio, facilitando la financiación de la compra inicial de trenes
- Erradicar las diferencias de Interoperabilidad con las redes extranjeras
- Habilitando a maquinistas y material para circular sin barreras ni fronteras

XI Xornadas Estatáis en defensa do ferrocarril público

Posible nueva oportunidad perdida para Galicia

**La Administración española
siguiendo tendencias y directrices de la Unión Europea
va a favorecer y fomentar el transporte por ferrocarril**

**¿Por qué el empresariado gallego
no entra en el mercado de
transporte ferroviario?**

PEI- TFME

**PLAN ESTRATEGICO PARA
EL IMPULSO DEL TRANSPORTE FERROVIARIO
DE MERCANCIAS EN ESPAÑA**

**GOBIERNO
DE ESPAÑA**

**MINISTERIO
DE FOMENTO**

14 / Septiembre / 2010

XI Jornadas Estatáis en defensa do ferrocarril público

PEI- TFME

España-Europa: Datos de tráficos comparativos Tren / Carretera

La media de los países grandes: Alemania, Francia e Italia (16,5%)
es 4 veces mayor que lo que se transporta en España (4,1 %)

En Austria el 37 %, en Polonia el 24 % , en Rumania el 19 %,
en Suecia el 35 %, en Chequia el 23 % , en Portugal el 6,1 %

Comparación: Por carretera: el 95,9 %, por FC el 4,1 %

En 1993, el 7,8 % --- en 1997 el 10,3 % --- en 2008 el 4,1 %

Por FC: en 2004 se transportaban 12 Mill. de Tm x Km,
en 2009 ha caído a 6,5 Mill. de Tm x Km

XI Jornadas Estatáís en defensa do ferrocarril público

PEI - TFME

**14 – Sep – 2010 Plan Estratégico de Impulso del
Transporte Ferroviario de Mercancías en España PEI-TFME**

**Alargar estaciones de cruce (Apartaderos) hasta 750 m (35 vagones de 20 m)
Hoy 360 m (18 vagones de 20 m)**

Dedicación exclusiva o prioritaria de la red convencional a este tipo de tráfico

Aumentar el grado de electrificación de la red

**Variantes en el entorno de las grandes ciudades,
que no interfieran en las redes de Cercanías**

**Dotar o mejorar los accesos a los puertos y
a los grandes centros logísticos, o polígonos**

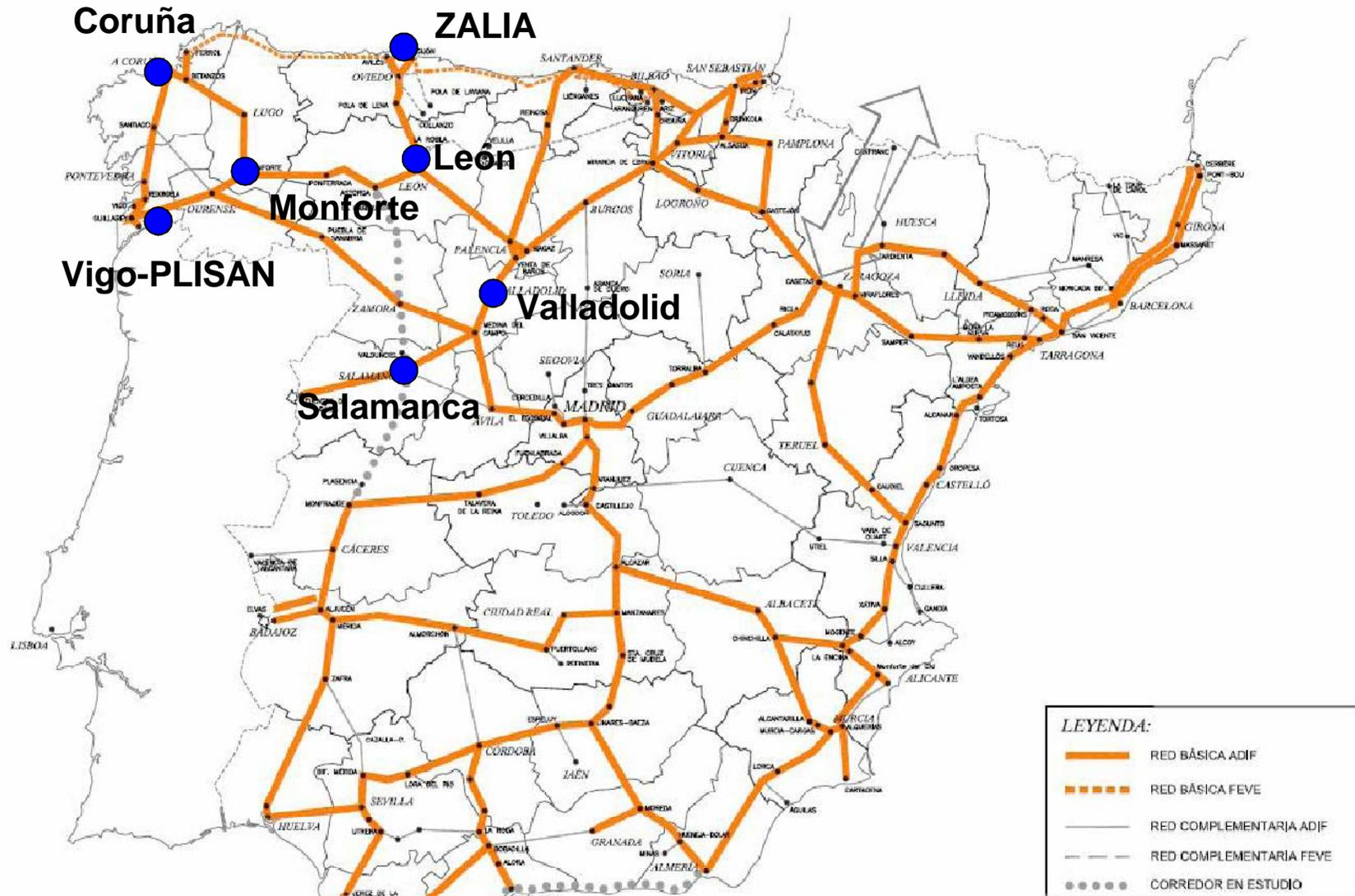
**El Plan elude pronunciarse sobre el cambio de ancho
El Plan promueve el desarrollo de tecnología de cambio de ancho
para vagones / trenes de mercancías**

Objetivo:

Aumentar la cuota desde los 4,1 % actual, hasta el 8 – 10 % en 2020

PEI - TFME

Previsiones del Actuaciones del Plan P.E.I.-TFME



ZALIA: Zona de actividades logísticas e industriales de Asturias

PLISAN: Plataforma Logística Salvaterra-As Neves

RED BÁSICA DE MERCANCÍAS

XI Jornadas Estatáís en defensa do ferrocarril público

PEI-TFME

Propuestas sobre Infraestructura

**Electrificación
de líneas**



**Reducción de
hasta un 13%
de los costes**

**Trenes de
hasta 750m**



**Reducción de
hasta un 40%
de los costes**

XI Xornadas Estatáis en defensa do ferrocarril público

www.camfergal.info