

EL CORREDOR FERROVIARIO ATLÁNTICO Y EL DESARROLLO LOGÍSTICO DE CASTILLA Y LEÓN



Figueira da Foz
22 de junio de 2012



José Antonio Cabrejas Gómez
Director General de Transportes
Junta de Castilla y León



LOS PUERTOS DEL ARCO ATLÁNTICO CUENTAN CON UN GRAN POTENCIAL DE DESARROLLO

POR VARIOS MOTIVOS:

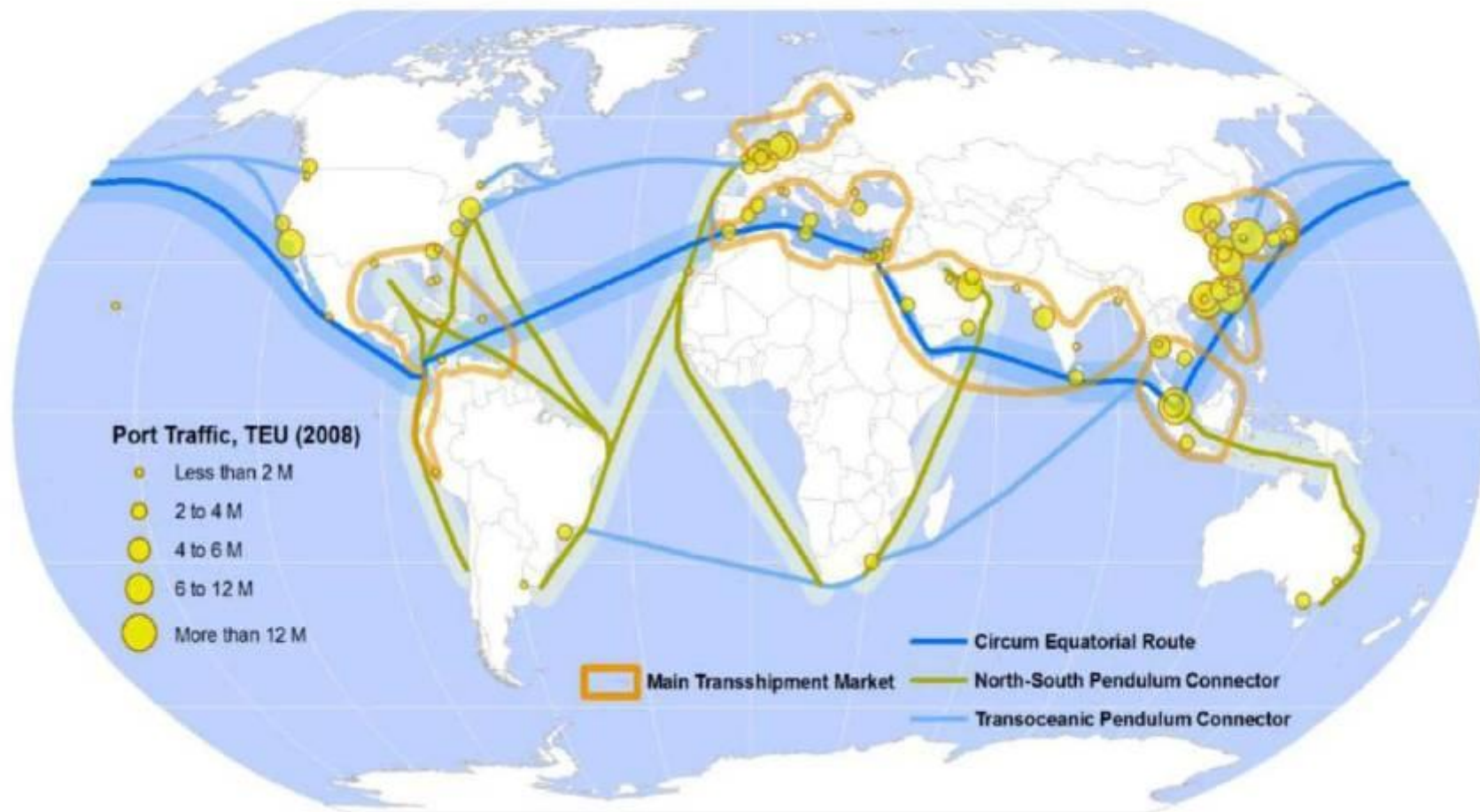
1°.- El tráfico internacional de mercancías se encuentra en una fase de incremento como consecuencia de la constante globalización de las actividades de producción y consumo, y el transporte marítimo es de vital importancia.

2°.- Hay que referirse a la congestión que comienzan a mostrar los puertos de otras zonas europeas.

3°.- Existe la opinión, ampliamente compartida, de que es necesario potenciar los medios de transporte marítimo y ferroviario, más sostenibles que el recurso al transporte por carretera.

La expansión del canal de Panamá: una oportunidad de desarrollo para el Corredor Atlántico

(por cambios en los flujos de contenedores del Lejano Oriente con Europa y USA)



Fuente: Porto de Aveiro

'POST PANAMAX'

- Hay una tendencia a transportar mayores volúmenes de carga con barcos que crecen en tamaño con la construcción de grandes buques 'post panamax', especialmente para contenedores, capaces de transportar 5.000 TEU (unidades equivalentes a veinte pies); nuevos encargos de construcción incluyen barcos sobre 7.500 TEU. Los barcos transportadores de automóviles pueden llevar 5.000 unidades.
- Los contenedores también han aumentado de tamaño con contenedores de 2.9 m de alto (9.6 pies) que se han convertido en el nuevo tamaño standard, reemplazando gradualmente los contenedores de 2.59 m de alto (8.6 pies) en el transporte internacional.
- Se debe hacer notar que los buques de mayores dimensiones requieren muelles de atraque de mayor calado, se trate de buques de contenedores de 5.000 o más TEU o de los mayores buques transportadores de automóviles. Para algunos puertos se requieren mejores canales de acceso.

OPORTUNIDAD PARA LOS PUERTOS ATLÁNTICOS

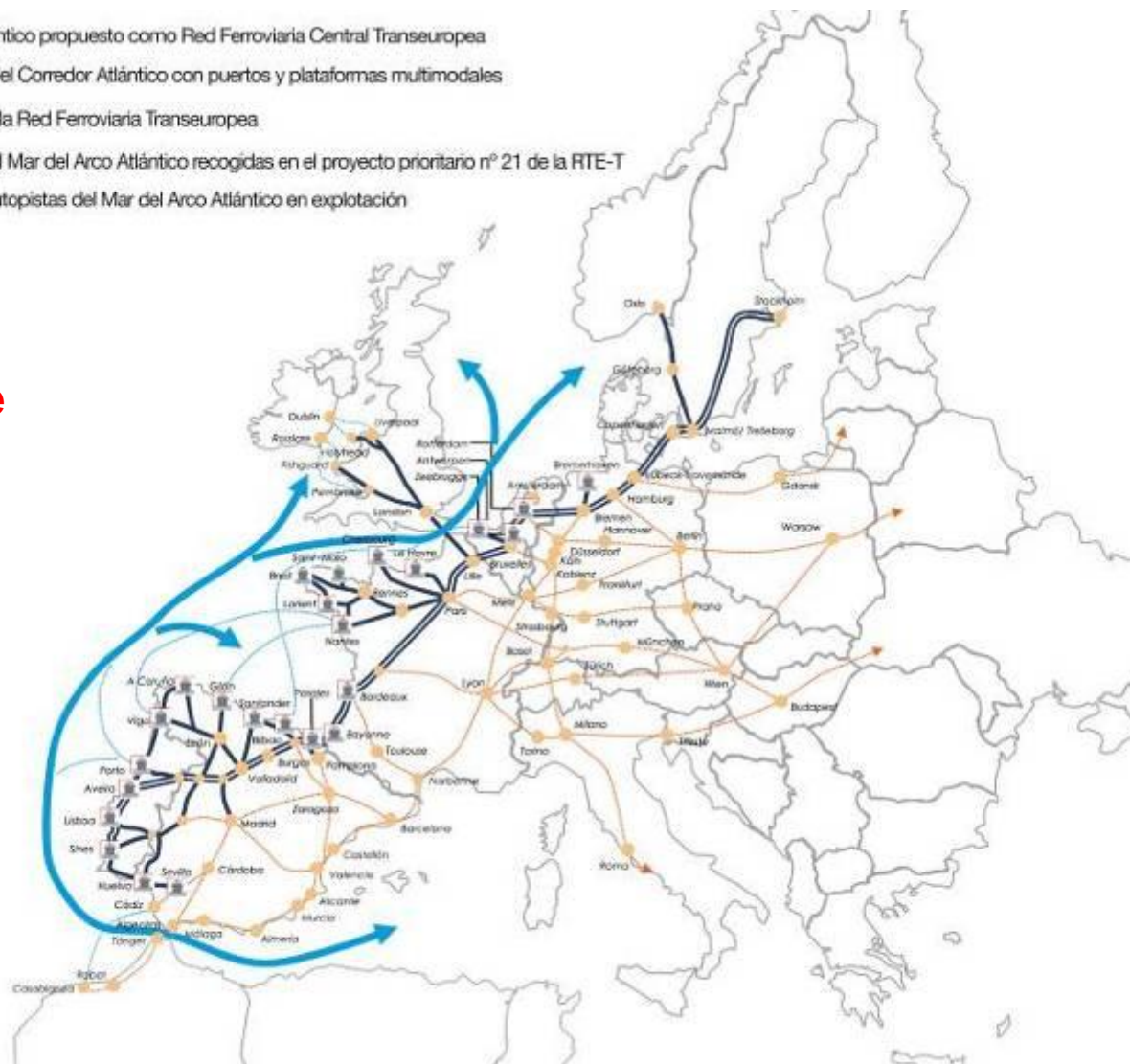
- La estrategia de potenciación del transporte marítimo de corta y larga distancia (transcontinental) es una gran oportunidad para los puertos del Arco Atlántico y sus hinterlands.
- Maximizar las ventajas de esta estrategia exige llevar a cabo esfuerzos adicionales en los distintos niveles -regional, estatal y comunitario- encaminados no solamente a mejorar y a aprovechar la capacidad y los servicios de los puertos, sino también a promover los hinterlands.
- El progresivo aumento en el tamaño de los buques, los contenedores y el volumen de las cargas transportadas, la relevancia creciente de los servicios y plataformas logísticas, la exigencia de una mayor agilidad en los intercambiadores entre modos de transporte, y la necesidad de una mejor integración en las redes nacionales e internacionales de transporte ferroviario y viario plantean serios desafíos a los puertos del Arco Atlántico y sus hinterlands.

LA IMPORTANCIA DEL CORREDOR Y LAS ACTUACIONES DE CASTILLA Y LEÓN PARA SU INTEGRACIÓN EN LA RED TEN-T

- Corredor Atlántico propuesto como Red Ferroviaria Central Transeuropea
- Conexiones del Corredor 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

Un eje estratégico de desarrollo sostenible.

Un corredor ferroviario de 2.000 kms.



NUESTRO APOYO A LA INTERMODALIDAD

- **ATCD (Atlantic Corridor Development)** Apoyo al corredor ferroviario atlántico.
 - La Rochelle (Poitou-Charentes, Francia) 9-10/06/2011
 - Palencia 02/12/2010
 - San Sebastián 10/10/2010
 - Bruselas 13/04/2011
 - Liverpool 07/03/2011
 - Lisboa 22/02/2011
 - Valladolid 14/10/2011
- **10 Convenios con puertos** españoles (Santander, Gijón, La Coruña, Marín y Ría de Pontevedra, Algeciras, Valencia y Barcelona) y portugueses (**Figueira da Foz**, Leixões y Aveiro).
- **Participación en programas europeos** (CENCYL Logística, Corredor E-80 Intermodality).
- **Convenio ADIF – CyLoG.**
- **Macrorregión “RESOE”** (Castilla y León lidera el grupo de transportes y logística).

DECLARACIÓN INSTITUCIONAL DE APOYO AL CORREDOR FERROVIARIO ATLÁNTICO DE MERCANCÍAS (Valladolid 14-10-2011)

- Los representantes de los Gobiernos Regionales de: Asturias, Cantabria, Castilla y León, Galicia, Navarra y País Vasco, declaran:
 - Que suscriben expresamente el “Manifiesto” del Corredor, presentado en Bruselas, el pasado 13 de abril de 2011, que apoya el impulso de este corredor atlántico que contribuirá a un equilibrio modal en el transporte de mercancías, de manera que se incremente el transporte ferroviario y marítimo, como modos complementarios al transporte por carretera.
 - Que defienden que este Corredor debe estar incluido entre las líneas principales, centrales o básicas de la Red Transeuropea de Transporte y que en la actualidad se encuentra en proceso de revisión.
 - Que apoyan expresamente la realización de las oportunas inversiones de adecuación de la red y de conexión con las terminales portuarias y las principales plataformas intermodales de tal forma que se constituya una alternativa real y efectiva al transporte de carretera propiciando de esta forma una mayor integración de mercado único.
 - Que se comprometen a constituir una organización formada por un grupo de dirección y, en su caso, por varios grupos de trabajo en los que se integrarían diferentes agentes públicos y privados especialmente vinculados al objeto del Proyecto, con el propósito de coordinar, analizar y definir las medidas, actuaciones y desarrollos técnicos del Corredor Atlántico de Mercancías.

Corredores Europeos de Mercancías de la Red TEN-T

- Propuesta - marzo de 2012 - del Consejo de Ministros de Transporte de la Unión Europea para el desarrollo de una nueva red transeuropea de transporte.




| Compr. | Core | Compr. | Core | Compr. | Core |
|------------------------------------|------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|--------|-------|
| | | | | | |
| Conventional rail / Completed | Conventional rail / Completed | High speed rail / Completed | High speed rail / Completed | Ports | Ports |
| Conventional rail / To be upgraded | Conventional rail / To be upgraded | To be upgraded to high speed rail | To be upgraded to high speed rail | | |
| Conventional rail / Planned | Conventional rail / Planned | High speed rail / Planned | High speed rail / Planned | ERT | ERT |

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo

Hay cinco problemas principales que necesitan ser abordados a nivel de la UE:

- 1.- Los enlaces pendientes, en particular en los tramos transfronterizos, son un obstáculo esencial a la libre circulación de mercancías y pasajeros.
- 2.- CUELLOS DE BOTELLA: Hay una disparidad considerable y persistente en la calidad y disponibilidad de la infraestructura entre los Estados miembros y dentro de los mismos.
- 3.- La infraestructura de transporte está fragmentada entre modos. En lo que se refiere a las conexiones multimodales, numerosas terminales de mercancías, estaciones de pasajeros, puertos interiores, puertos marítimos, aeropuertos y nodos urbanos de Europa no están en condiciones adecuadas.
- 4.- Las inversiones en infraestructuras de transporte deben contribuir a lograr el objetivo de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en el transporte en un 60 % de aquí a 2050.
- 5.- Los Estados miembros todavía mantienen normas y requisitos de funcionamiento diferentes, en particular en el campo de la interoperabilidad, que vienen a sumarse a los obstáculos de la infraestructura de transporte y a sus cuellos de botella.

Objetivos del Corredor Atlántico



Impulsar el desarrollo de la infraestructura ferroviaria para el transporte de mercancías en el Corredor Ferroviario Atlántico 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 y complementario a la carretera

Asegurar la interoperabilidad 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

Problemas del sistema ferroviario actual del Corredor en la Península Ibérica

- **Ancho de vía ibérico** a lo largo de todo el corredor.
- **Tramos sin electrificar** en el corredor ferroviario (tramo Fuentes de Oñoro – Medina del Campo), aunque el Ministerio de Fomento ha aprobado la electrificación del mismo (el 9 de mayo en la Cumbre Hispano-Lusa).
- **Velocidades máximas admitidas** varían entre 80 y 220 km/h según el tramo.
- Idéntica **carga máxima admitida por eje** en todo el corredor: 22,5 Tn/eje.
- Diferencias en las **longitudes máximas admitidas** de tren de mercancías:
 - Portugal: 750 m
 - Tramo español: 550 – 600 m
- Diferencia en **gálibos admitidos**:
 - Portugal: 4.330 mm x 3.440 mm
 - España: 4.500 mm x 3.440 mm
- Existencia de diferencias en los **sistemas de comunicación**:
 - Portugal: ERICAB 700 – Radio Suelo Tren
 - España: ASFA – Tren/Tierra

Soluciones Técnicas para el Corredor Ferroviario

- 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

Adicionalmente, también se exigen sistemas y criterios unificados a nivel europeo de gestión de la infraestructura, control de la circulación, seguimiento de los convoyes, reglamentación sociolaboral, I+D+i ferroviaria... así como para coordinar los fondos económicos asignados al desarrollo de la Red Ferroviaria Central Transeuropea.

EL DESARROLLO FERROVIARIO Y LOGÍSTICO DE CASTILLA Y LEÓN



Castilla y León dentro de la Red TEN-T

- El Eje E-80 en territorio peninsular, es una prioridad en la nueva Red Ten-T.

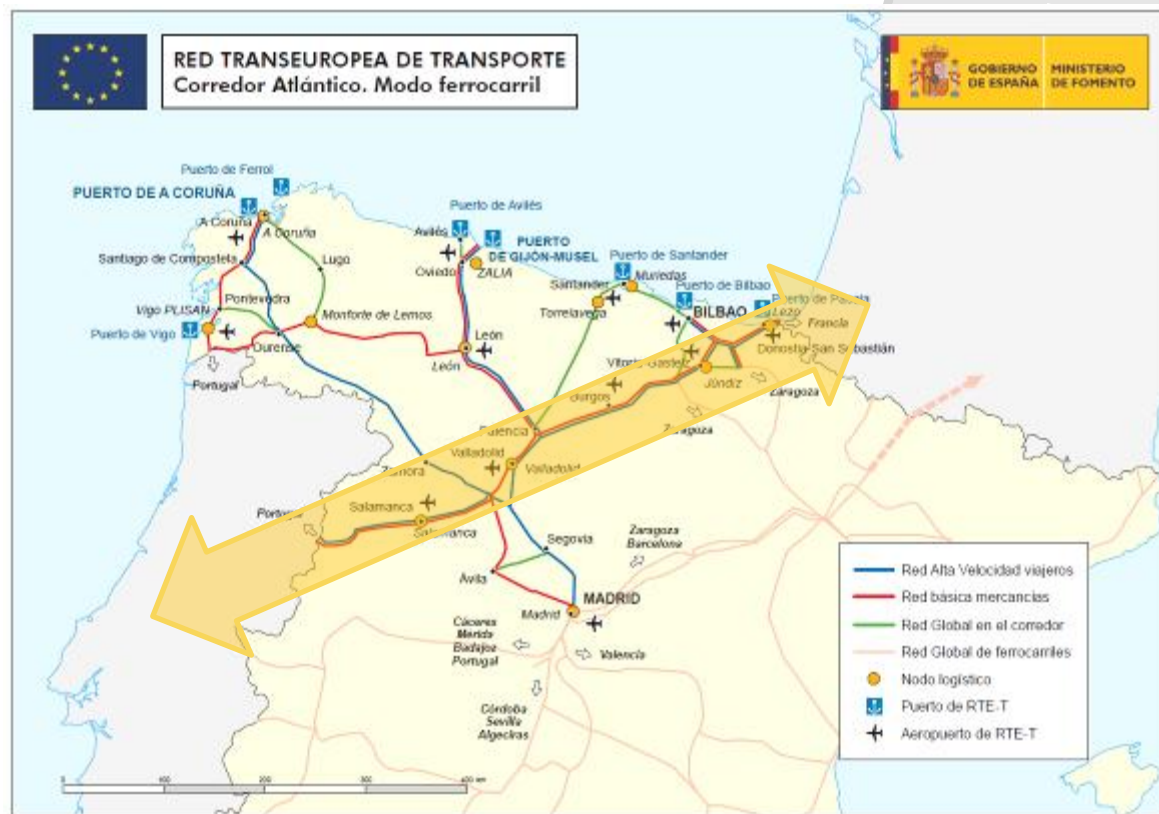


| Compr. | Core | Compr. | Core | Compr. | Core |
|------------------------------------|------------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|--------|------|
| | | | | | |
| Conventional rail / Completed | Conventional rail / Completed | High speed rail / Completed | High speed rail / Completed | + | + |
| Conventional rail / To be upgraded | Conventional rail / To be upgraded | High speed rail / To be upgraded | High speed rail / To be upgraded | + | + |
| Conventional rail / Planned | Conventional rail / Planned | High speed rail / Planned | High speed rail / Planned | + | + |

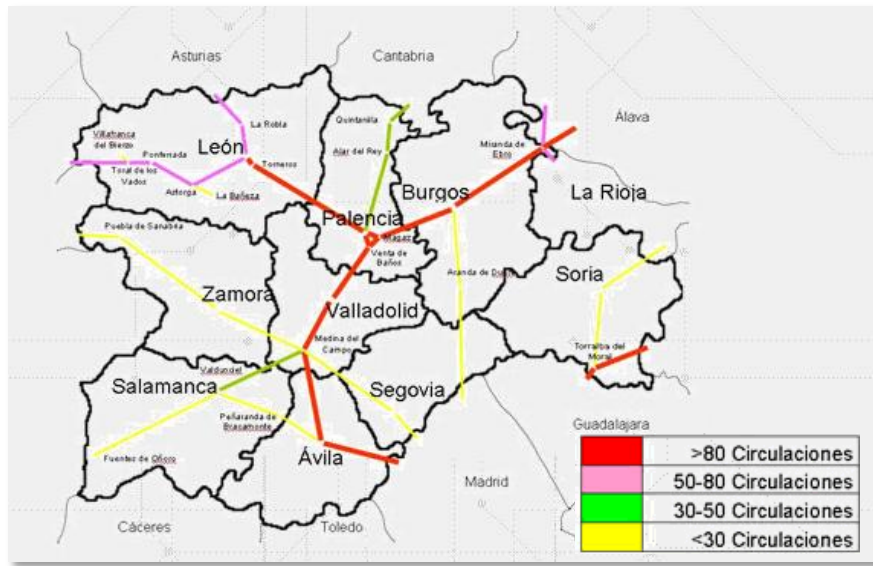
TEN-T

El Corredor E-80 dentro del Corredor Atlántico

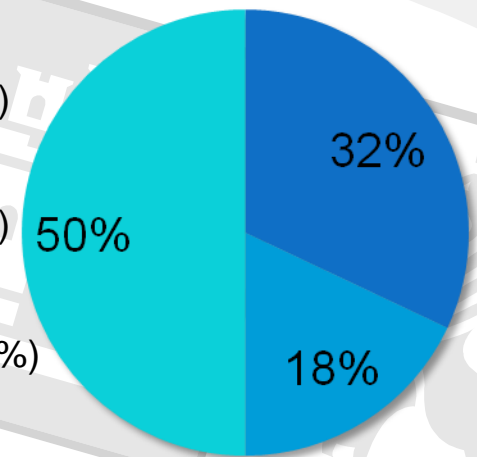
- Dentro de la Península Ibérica, el Corredor E-80 forma parte del Corredor Atlántico, propuesta del Ministerio de Fomento avalada por la Comisión Europea en octubre en 2011



Castilla y León cuenta con una red ferroviaria de *2.279 km* de longitud de vía

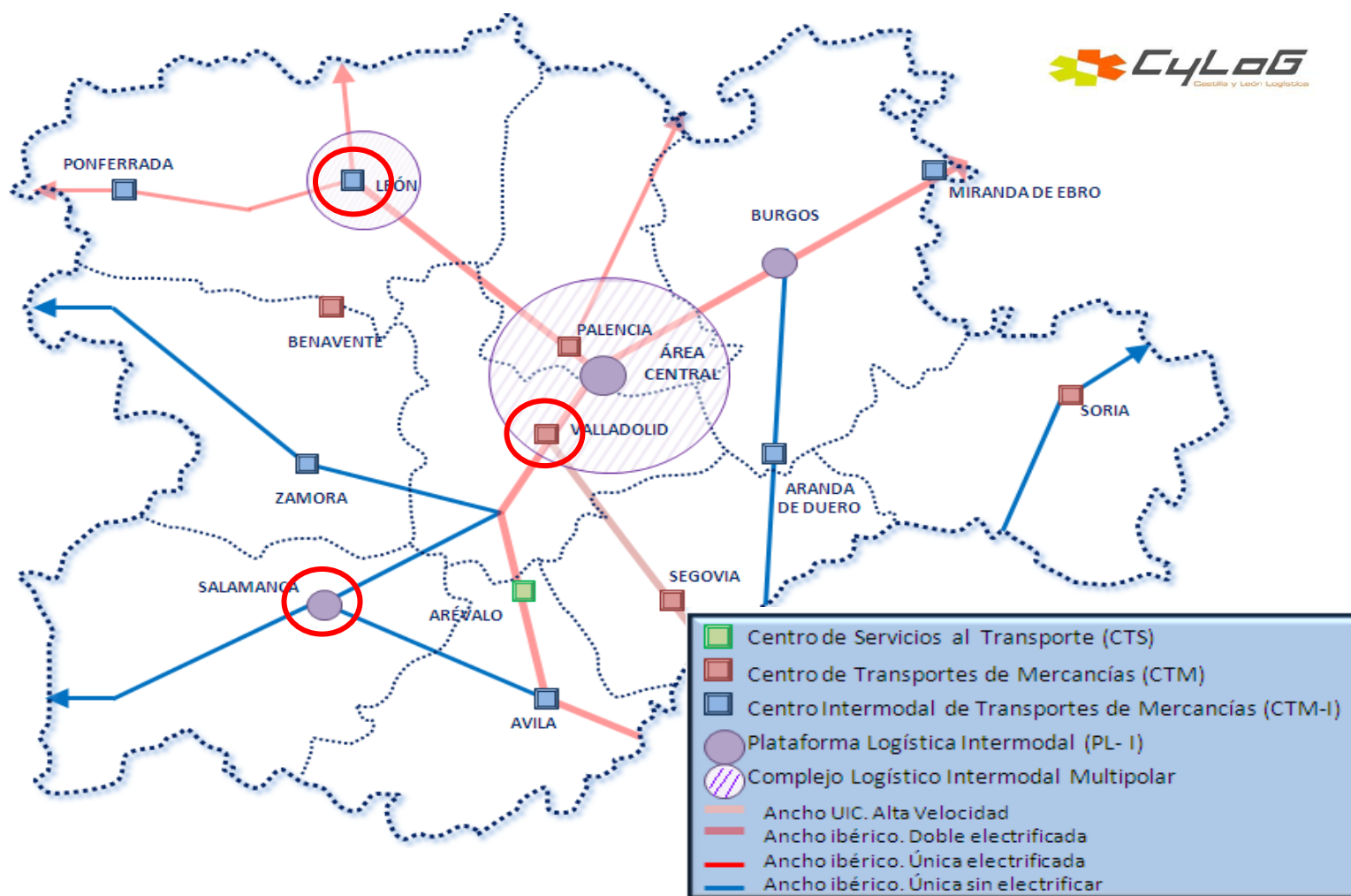


- LÍNEA DOBLE ELECTRIFICADA (32%)
- LÍNEA SIMPLE ELECTRIFICADA (18%)
- LÍNEA SIMPLE SIN ELECTRIFICAR (50%)



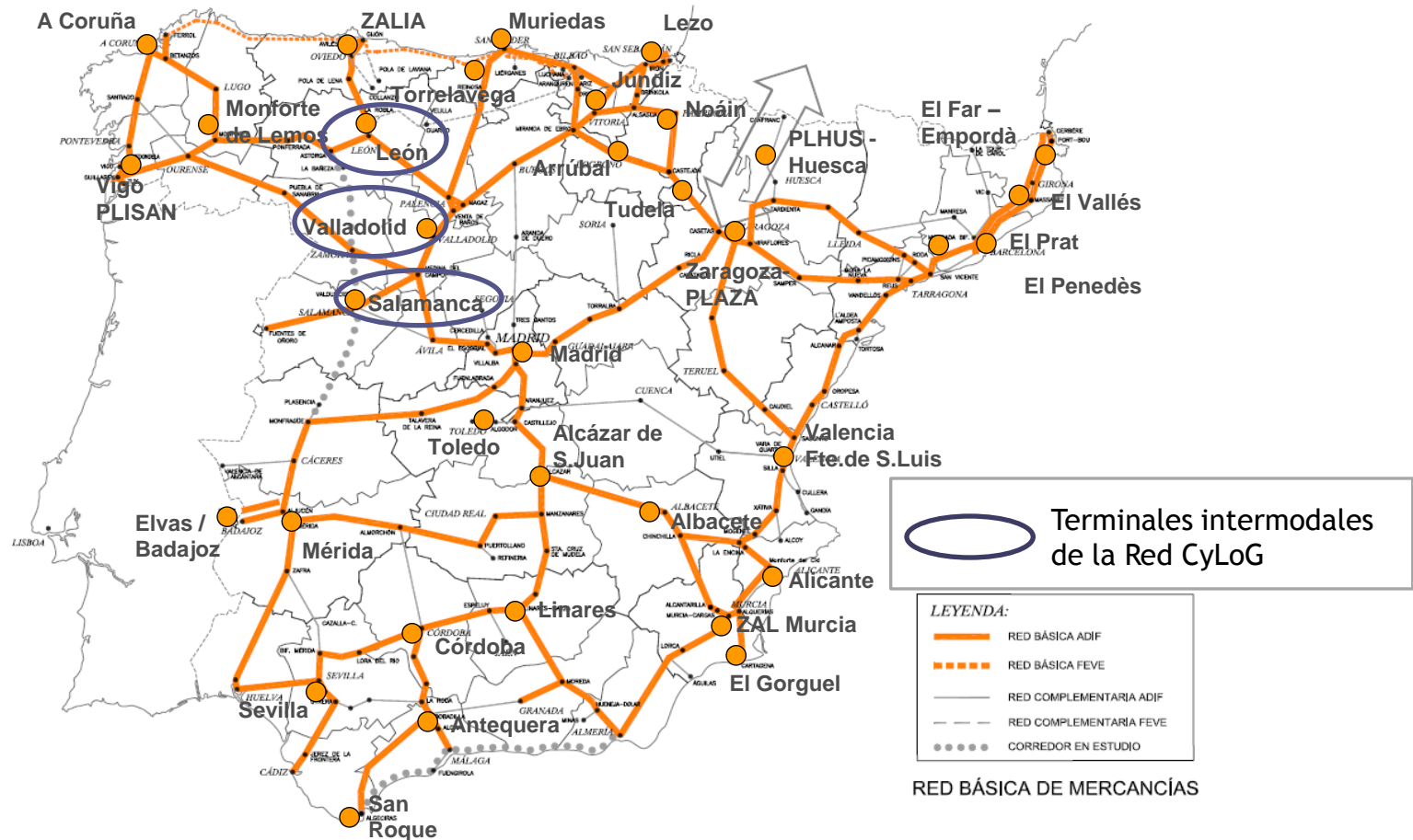
- ❖ Presenta buenas características técnicas, salvo algunas prescripciones derivadas de la falta de electrificación y desdoblamiento de algunos tramos, el gálibo y las rampas características.
- ❖ El 9 de mayo el Ministerio de Fomento aprobó en la Cumbre Hispano-Lusa la electrificación del tramo Fuentes de Oñoro – Medina del Campo.

Red CyLoG: una red integral que integra la intermodalidad



Las terminales intermodales de Castilla y León en la planificación del estado español

- El PEITFME contempla tres terminales intermodales de Castilla y León entre sus actuaciones prioritarias.



El nodo logístico intermodal de Salamanca

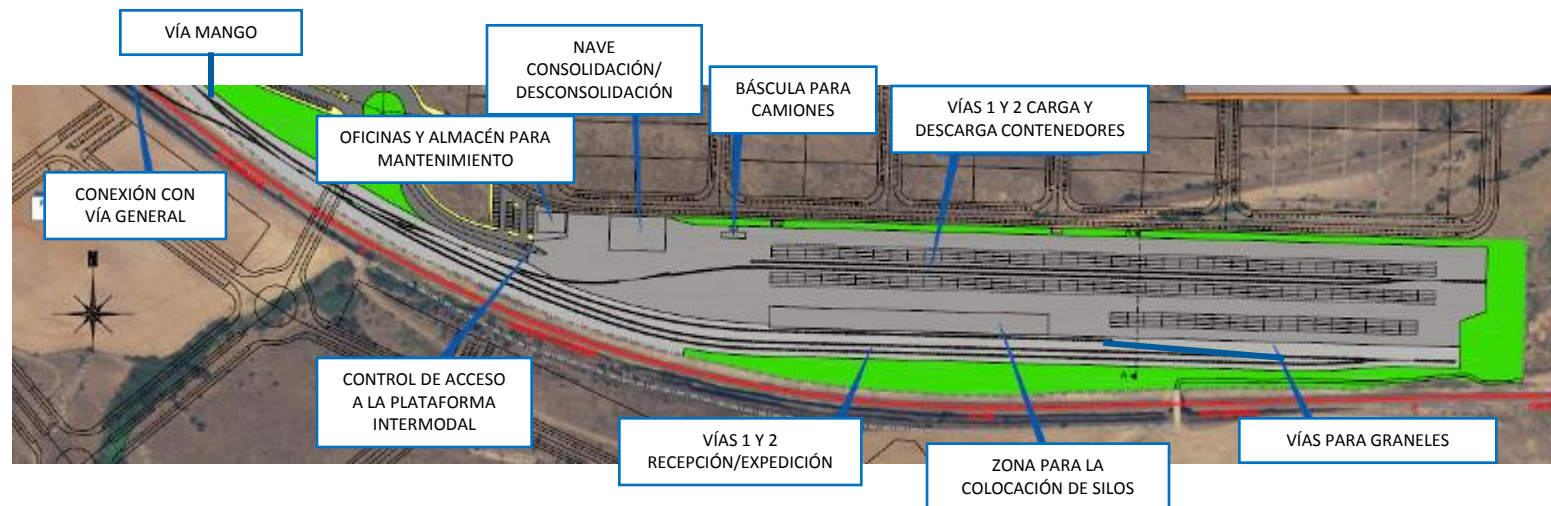


| SECTOR | SUPERFICIE |
|---|------------|
| SISTEMA GENERAL PUERTO SECO | 41,8 Ha |
| CETRAMESA | 13,4 Ha |
| MERCASALAMANCA | 22,7 Ha |
| SERVICIOS COMUNES | 2,3 Ha |
| PEÑA ALTA | 28,10 Ha |
| LAS LANCHAS | 27,9 Ha |
| PARQUE EMPRESARIAL DE SALAMANCA (LAS MALOTAS) | 56,6 Ha |
| RECINTO FERIA | 24,9 Ha |
| TOTAL | 217,7 Ha |



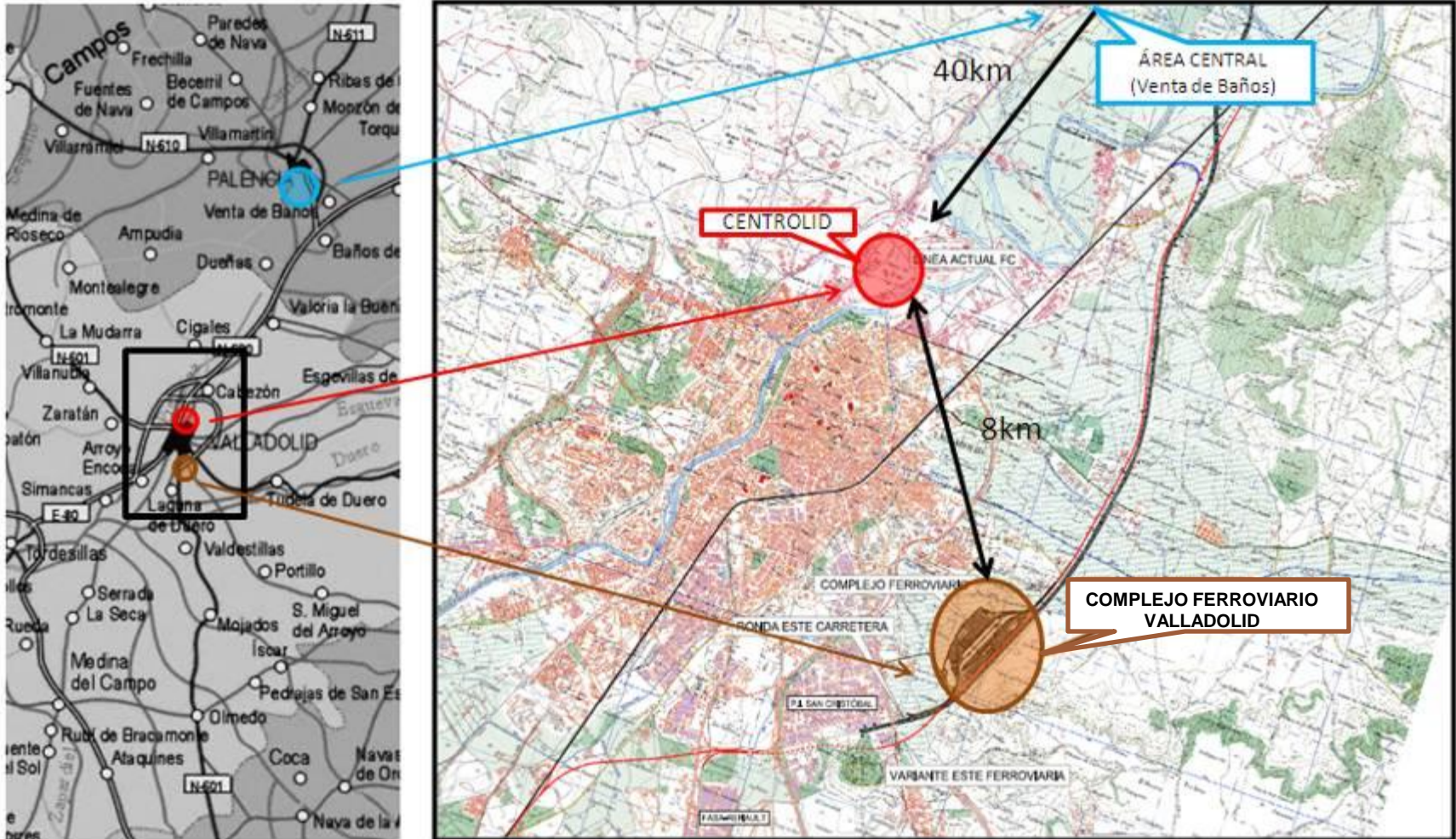
El nodo logístico intermodal de Salamanca

- ❖ La Plataforma Logística de Salamanca dispondrá en su conjunto de **algo más de 200 ha** de superficie. Integra a CETRAMESA, MERCASALAMANCA y ZALDESA.
- ❖ El **Puerto Seco** (en fase de proyecto) permitirá **descongestionar el transporte por carretera** con los puertos cercanos.



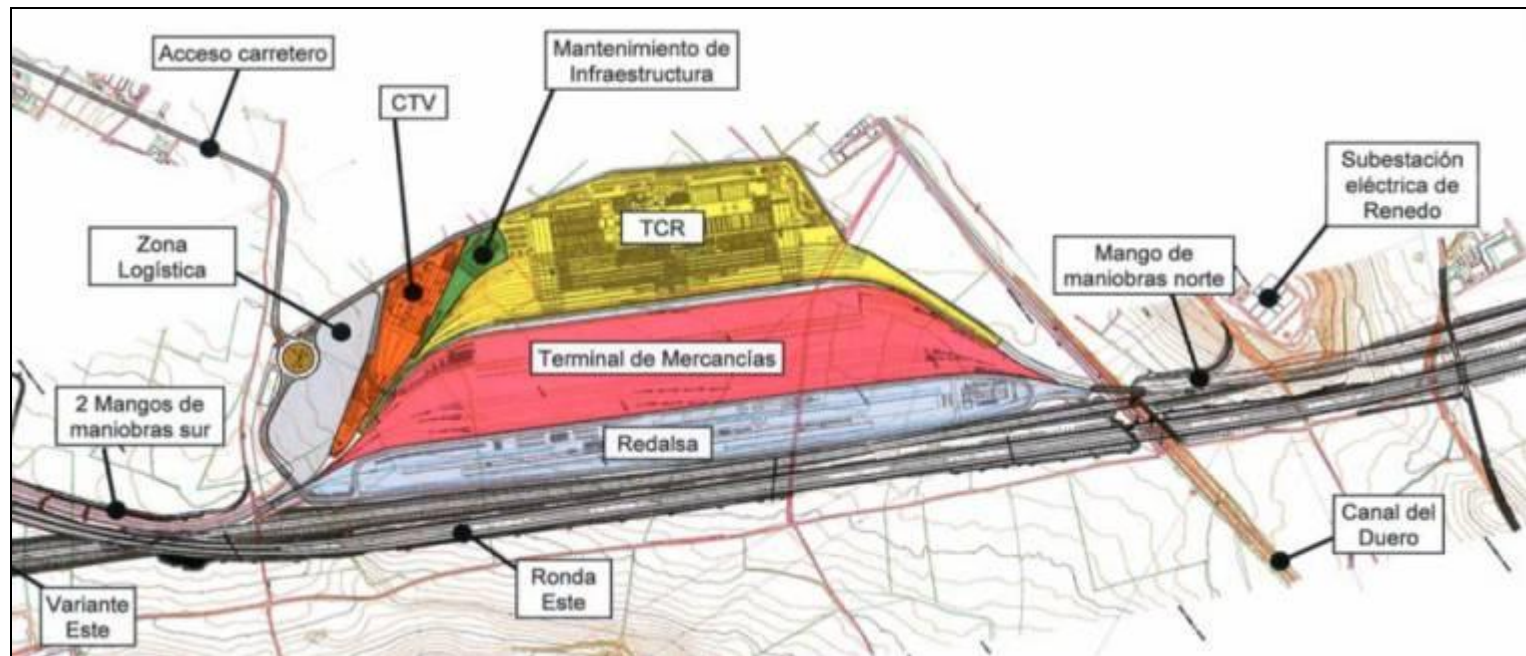
El nodo logístico intermodal de Valladolid

- Integra el Enclave CyLoG (CENTROLID, Área Central) con el Complejo Ferroviario de ADIF.



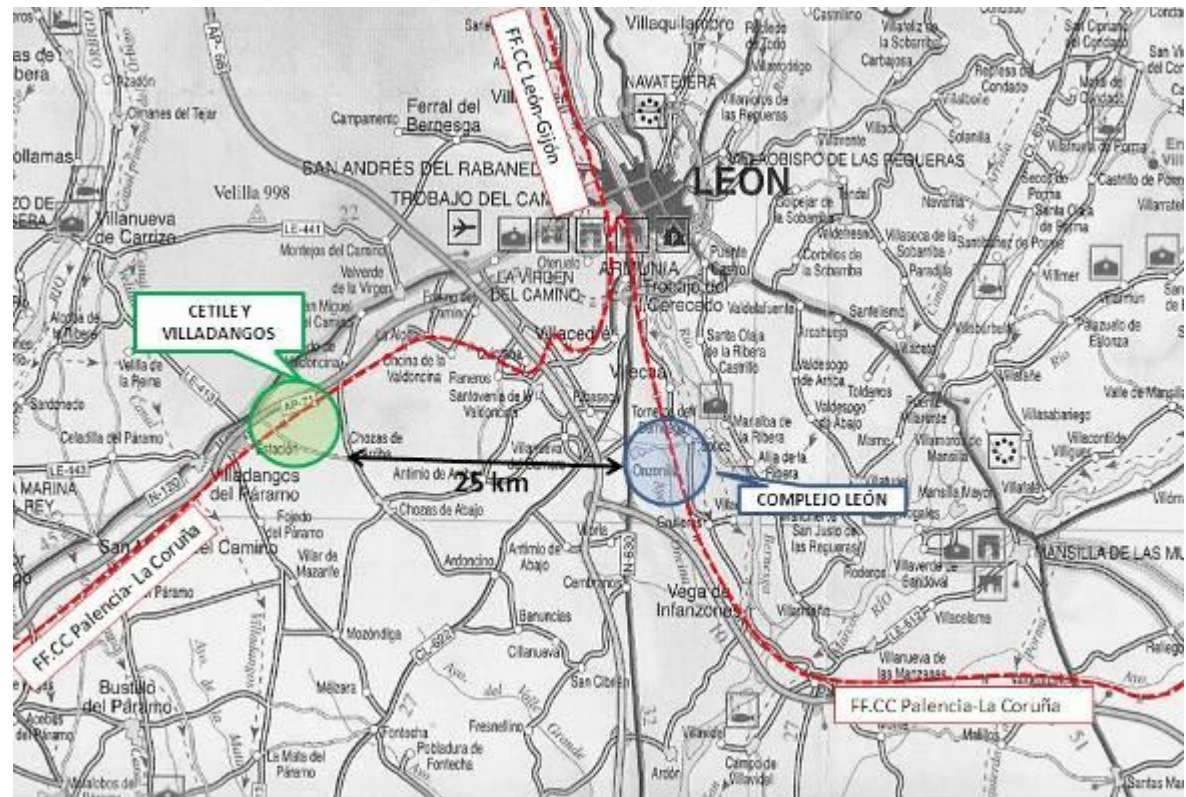
El nodo logístico intermodal de Valladolid

Situado en la zona sureste de Valladolid, el nuevo *Complejo Ferroviario de Valladolid* ocupará aproximadamente 70 ha de superficie



El nodo logístico intermodal de León

- ❖ Integra el Enclave CyLoG (CETILE) y el nuevo Complejo Ferroviario de ADIF
- ❖ El complejo Ferroviario de León se encuentra localizado entre Torneros y Grulleros.
- ❖ Ocupa algo más de 55 ha de superficie.



EL PAPEL DE LA RED CYLOG EN CASTILLA Y LEÓN

Misión fundamental del Modelo CyLoG:

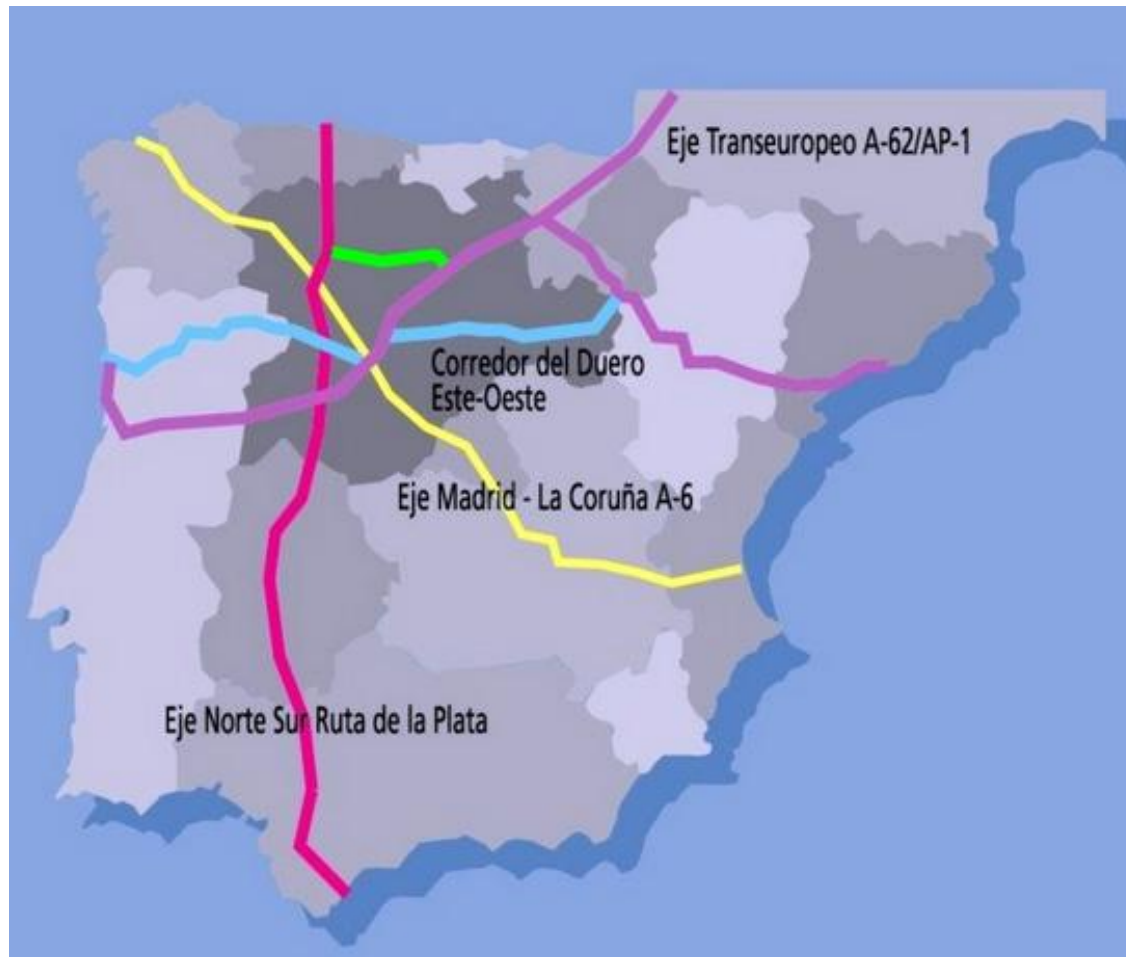


Ayudar a la
competitividad del
sector productivo de
Castilla y León a
través de la logística

El *Modelo CyLoG*: diseño, construcción y funcionamiento de una Red Integrada de Enclaves Logísticos



Principales Corredores de la Red CyLoG



15 Enclaves Logísticos funcionando en red

EN FUNCIONAMIENTO:

- Valladolid
- Salamanca
- Palencia
- Benavente
 - León
 - Ávila
- Burgos
- Soria

EN DESARROLLO:

- Miranda de Ebro
- Área Central

EN PROYECTO:

- Aranda de Duero
 - Arévalo
 - Segovia
 - Zamora
- Ponferrada

Cifras significativas de la Red CyLoG (2012)

1º SEMESTRE
2012

EN CIFRAS SUPERFICIE

Área Total Red CyLoG 1.561,27 Has.

Área en funcionamiento 101,21 Has.

Área en desarrollo 1.067,72 Has.

Área en proyecto 392,23 Has.

• Naves logísticas: 20,62 Has.

• Zonas de Servicios: 4,59 Has.

• Administrativa y comercial: 2,09 Has.

• Aparcamiento: Superficie: 28,75 Has.

Vehículos: 4.762 uds.

• Viales y zonas verdes: 45,27 Has.

Los Enclaves CyLoG ofrecen *servicios básicos* para el transporte y la logística



Sus *servicios avanzados* aportan valor añadido e incrementan la competitividad del transporte y la logística



CyLoG promociona la *intermodalidad* entre las empresas castellano leonesas



- ❖ 10 de sus 15 enclaves tiene ya instalada o prevista la intermodalidad ferroviaria
- ❖ Cuenta con múltiples convenios de colaboración suscritos con Autoridades Portuarias



- ❖ Apuesta por la intermodalidad ferroviaria como clave de futuro en la cadena de suministro de origen/destino en Castilla y León

Por último...

Una singularidad reconocida en la
propuesta de Reglamento...

Muelle fluvial de Vega de Terrón (Salamanca)



VÍA NAVEGABLE INTERIOR DEL RÍO DUERO

RECONOCIDA EN EL
REGLAMENTO DEL
PARLAMENTO EUROPEO
Y DEL CONSEJO SOBRE
LAS ORIENTACIONES DE
LA UNIÓN PARA EL
DESARROLLO DE LA RED
DE TRANSPORTE.



