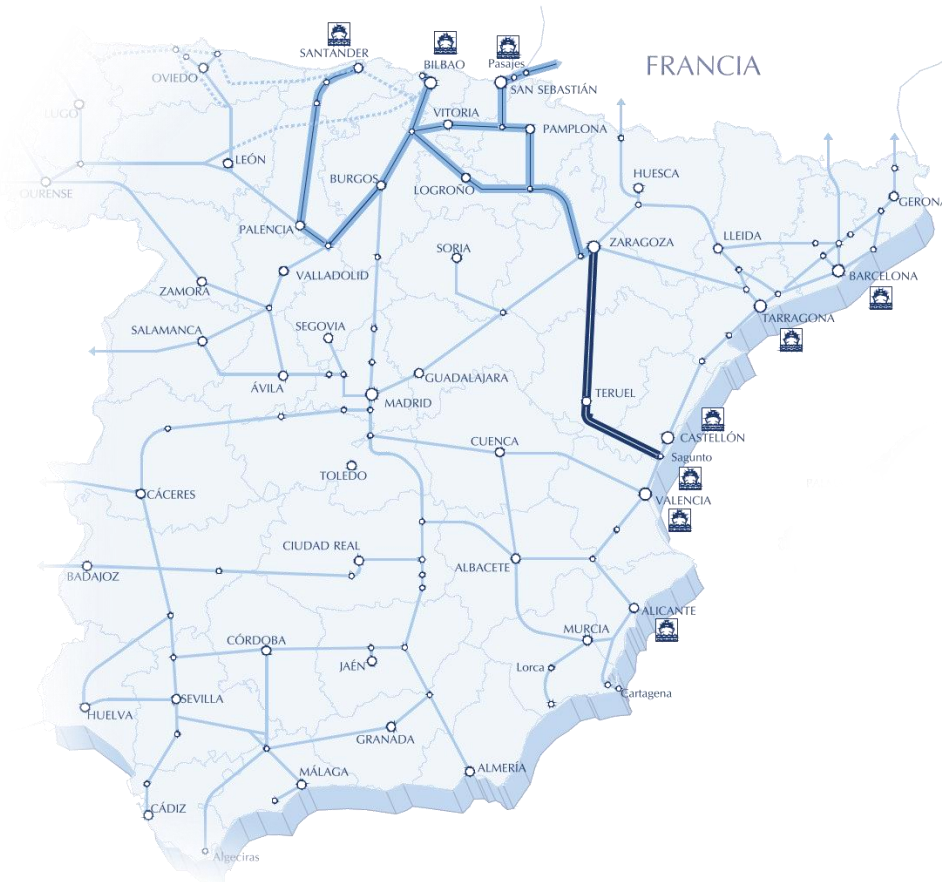


Corredor Ferroviario Cántabro - Mediterráneo

Demanda potencial de transporte de mercancías



Resumen Ejecutivo

Marzo 2017

Estudio promovido por



Realizado por



Con la colaboración de

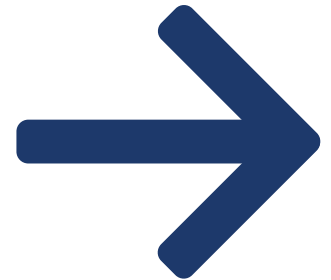


Demanda potencial de transporte de mercancías en el Corredor Ferroviario Cántabro – Mediterráneo

Resumen Ejecutivo

- 1** Introducción y objeto
- 2** Ámbito de estudio
- 3** Diagnóstico de la situación actual y escenarios de actuación
- 4** Análisis de demanda potencial
- 5** Conclusiones y recomendaciones

1. Introducción y objeto



1.1. Marco general

Antecedentes



- ✓ Corredor contemplado como red básica en la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T)*.
- ✓ Elemento de conexión de dos de los Corredores Prioritarios Europeos: Atlántico y Mediterráneo.
- ✓ Fomento de la intermodalidad y de las cadenas logísticas y de transporte más eficientes y sostenibles.

Puertos del Estado



- ✓ El Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria (FFAT) fue creado por la Ley 18/2014 y regulado por el Real Decreto 707/2015.
- ✓ Es un instrumento para acelerar la construcción de accesos terrestres a los puertos y mejoras de los corredores ferroviarios de interés para los puertos.
- ✓ La Autoridad Portuaria de Valencia tiene previsto aportar 53,6 millones de euros para la línea ferroviaria Zaragoza - Sagunto

(*) Finalización programada para antes de 2030.

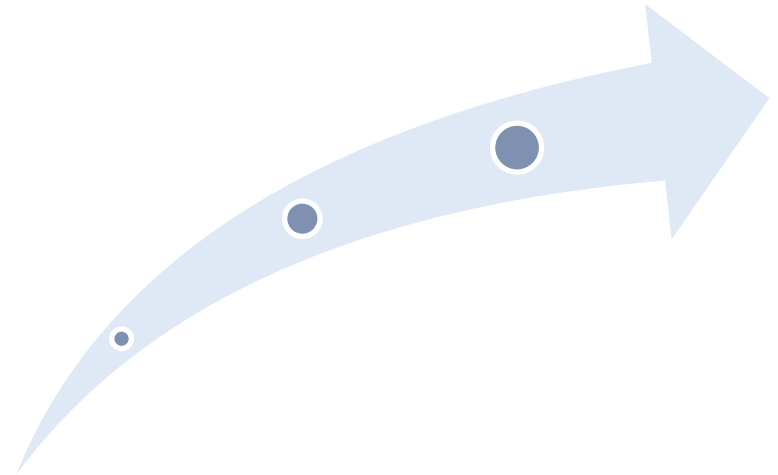
1.2. Objetivo y alcance del estudio

Planteamiento

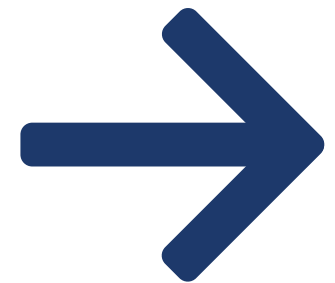
Objetivo principal

- ✓ Análisis de demanda potencial del Corredor Ferroviario Cántabro-Mediterráneo
 - Identificación de agentes decisores interesados / potenciales usuarios de la línea Zaragoza-Teruel-Sagunto
 - Cuantificación del volumen potencial de mercancías tratada por dichos agentes a transportar en escenarios temporales futuros por la línea Zaragoza-Teruel-Sagunto

El estudio tiene un planteamiento puramente práctico



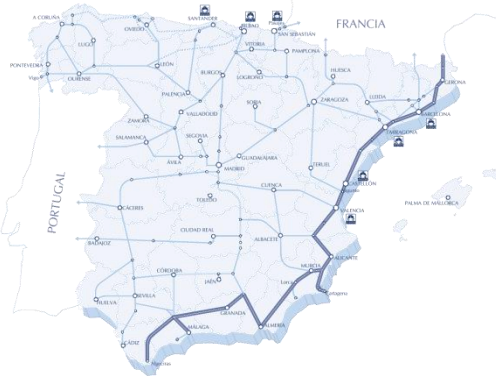
2. **Ámbito de estudio**



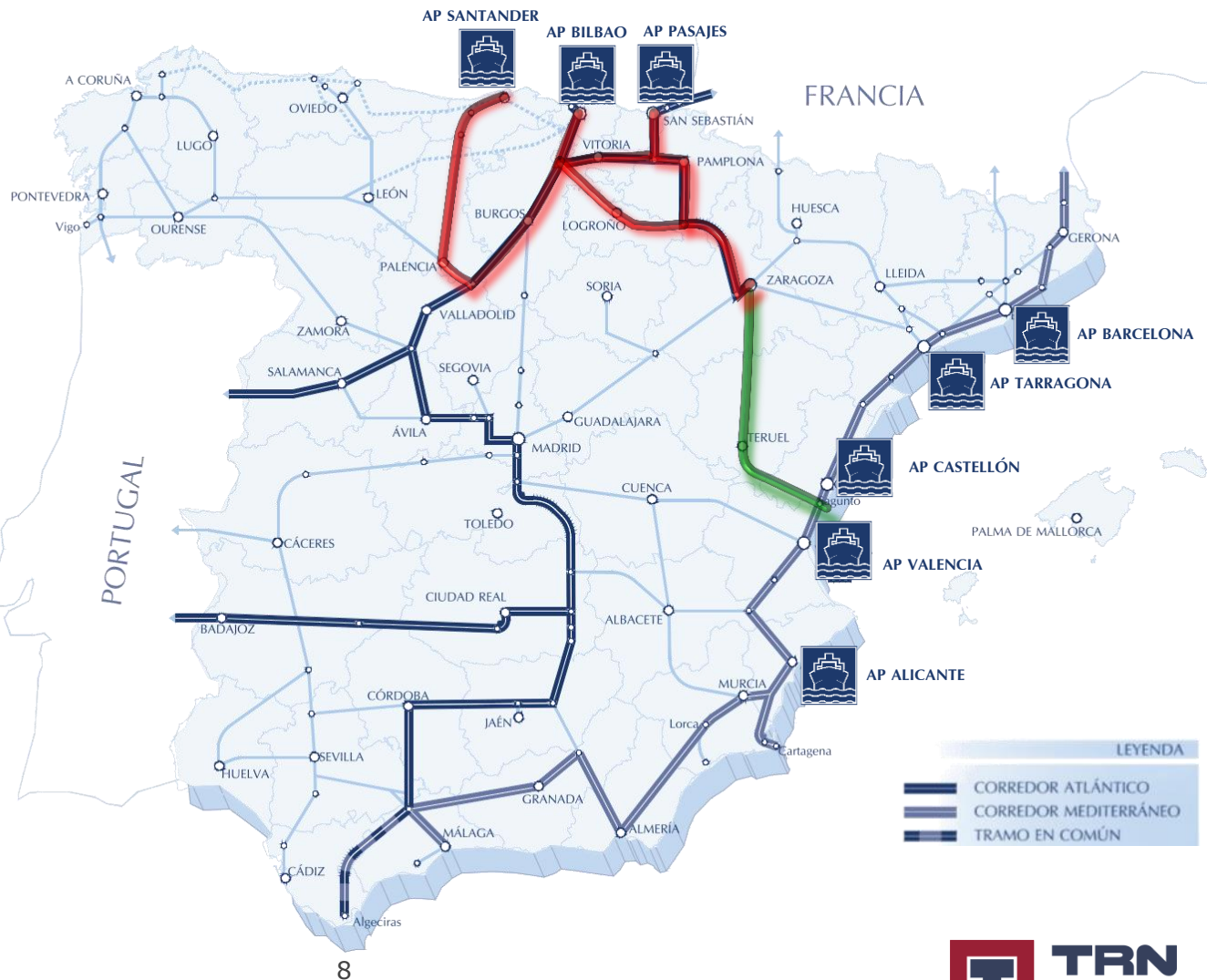
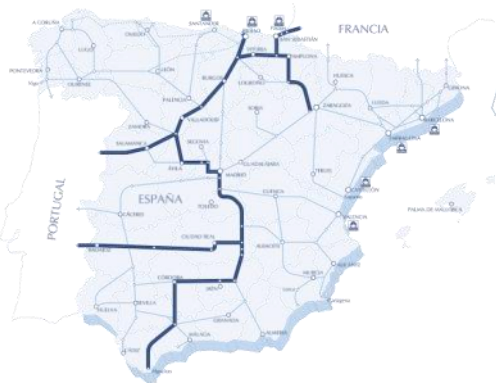
2.1. Ámbito del estudio

Conexión entre el Cantábrico y el Mediterráneo

CORREDOR MEDITERRÁNEO



CORREDOR ATLÁNTICO



2.1. Ámbito del estudio

Provincias



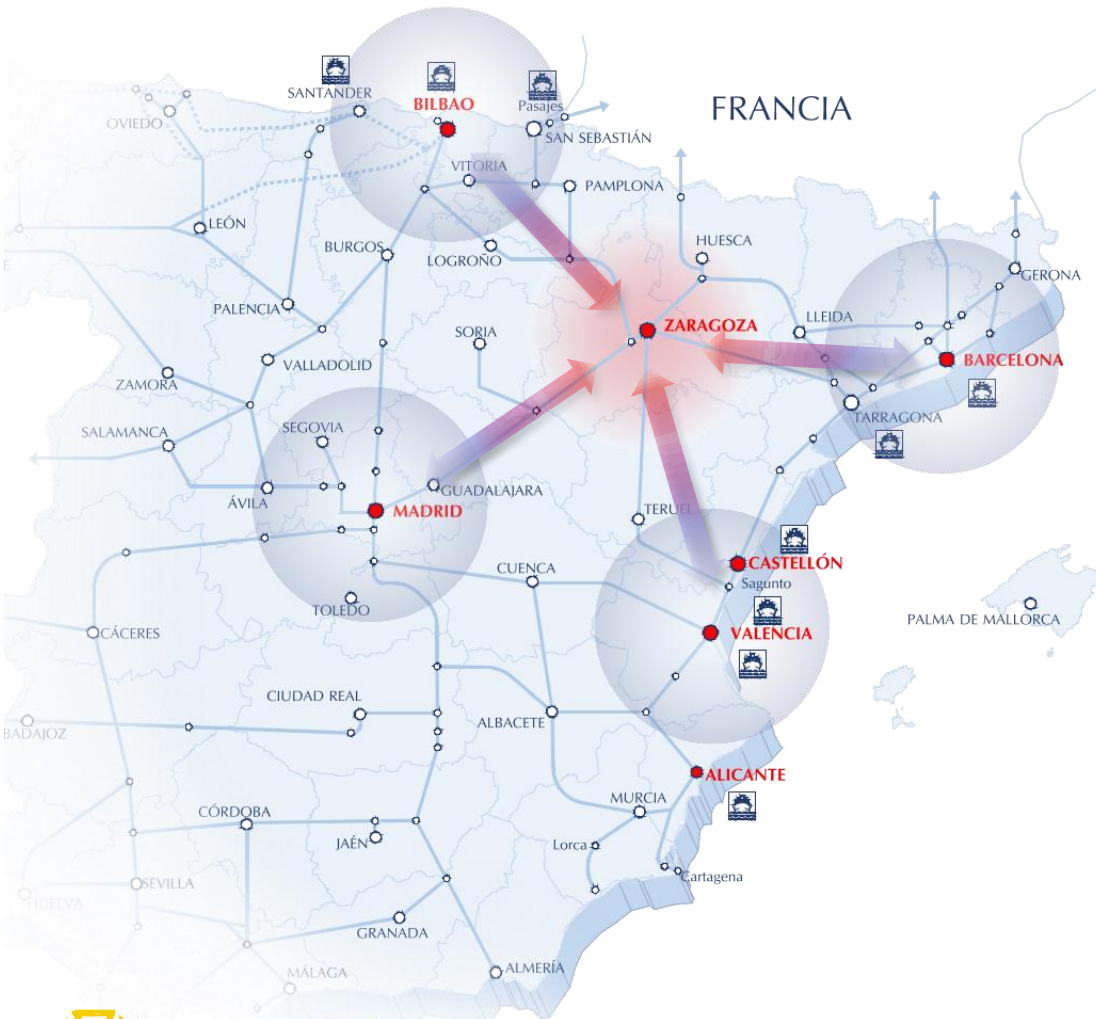
9.99
Millones



239.7
Miles Mill. €

2.1. Ámbito del estudio

Zaragoza: nodo central logístico e infraestructural

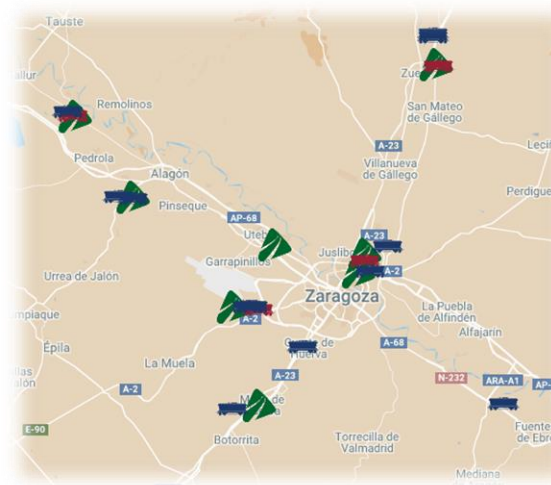
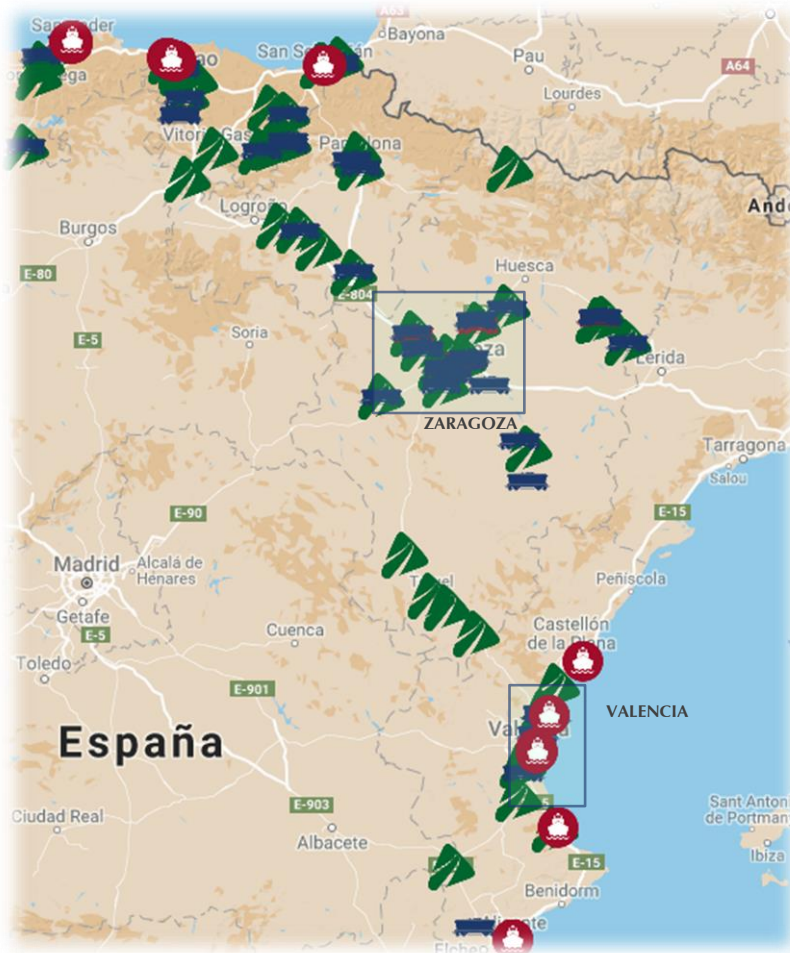


DE ZARAGOZA A...		
VALENCIA - CASTELLÓN	352km	7:30h
	315km	3:00h
MADRID	348km	7:15h
	304km	3:00h
BILBAO	352km	7:45h
	320km	3:00h
BARCELONA	365km	7:30h
	314km	3:30h



2.1. Ámbito del estudio

Terminales ferroviarias de uso público y cargaderos privados



Terminales de ADIF



Terminales ferroportuarias

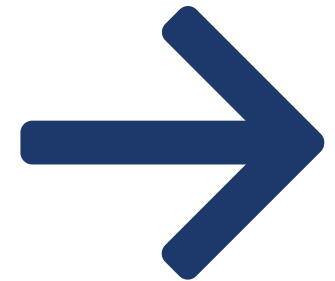


Cargaderos privados de uso público



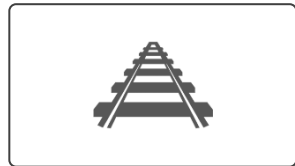
Cargaderos privados

3. Diagnóstico de la situación actual y escenarios de actuación



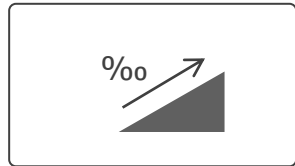
3.1. Diagnóstico de la situación actual

Características de la línea Zaragoza-Teruel-Sagunto



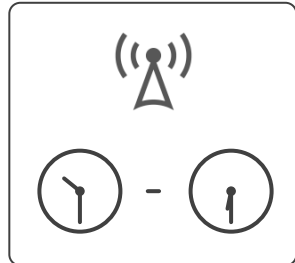
Vía única sin electrificar

- Capacidad de la línea muy dependiente de apartaderos
- Sólo para tracción diésel



Fuertes rampas

- Rampa característica 24‰
- Limitación de capacidad de tracción. Limitación TBRs



Ausencia de Tren-Tierra en el tramo Cuarte de Huerva - Teruel

- Control de Tráfico Centralizado (CTC) no dado de alta en la totalidad de la línea
- Limitación horaria en 10 estaciones: no aptas para circulación de 22:30h a 06:30h
- Limitaciones de capacidad y regularidad
- Limitaciones a la velocidad media (paradas prolongadas por cantones largos)



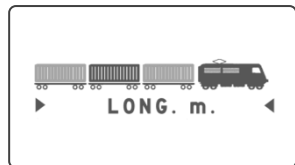
Limitaciones de velocidad

- Deficiencias en infraestructura y superestructura



Limitaciones de carga a 20t/eje

- Restricciones a determinados tráficos o productos



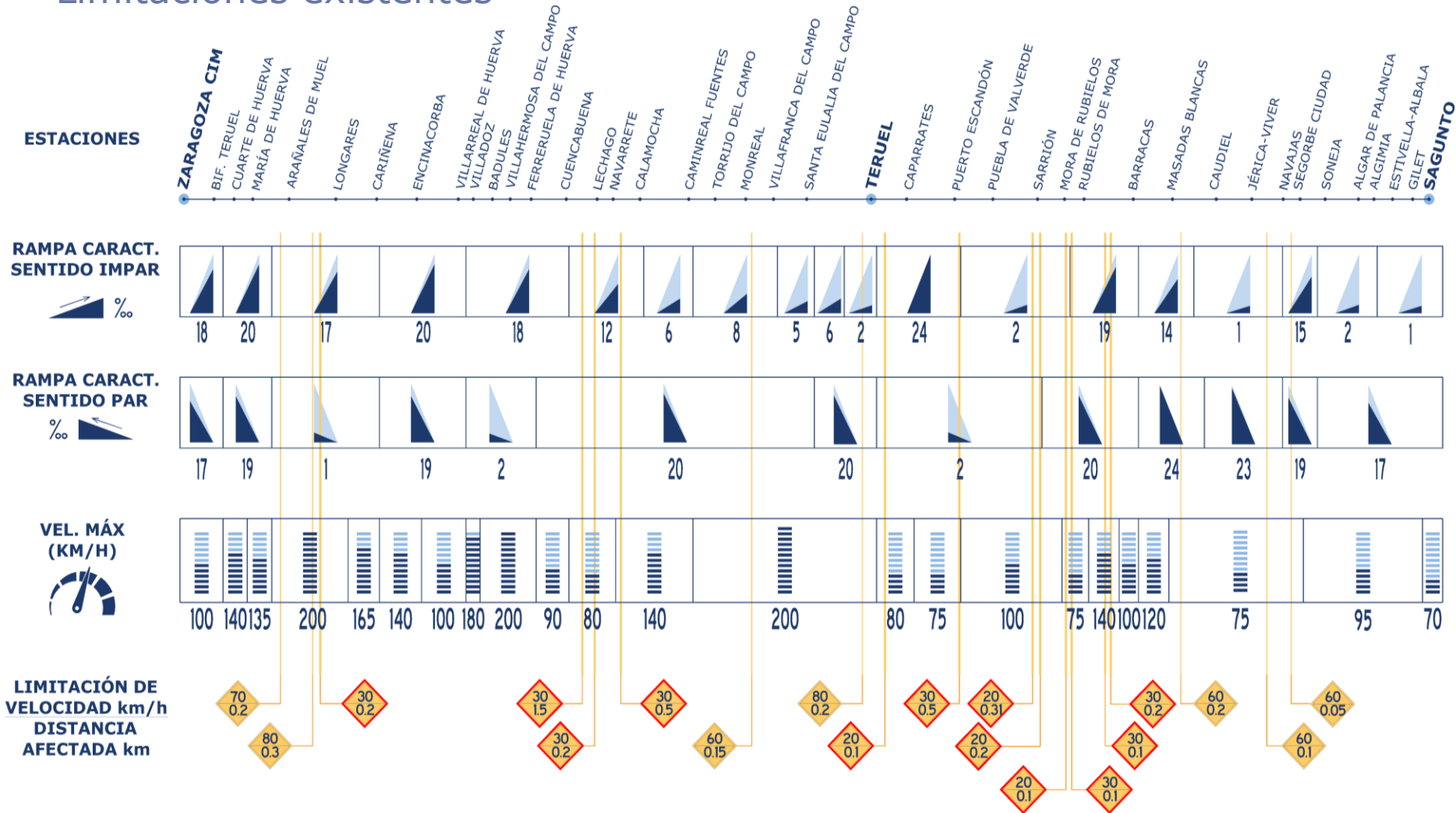
Limitaciones en longitud de trenes de mercancías

- Longitud máxima básica = 400 m
- Longitud máxima especial = 450 m



3.1. Diagnóstico de la situación actual

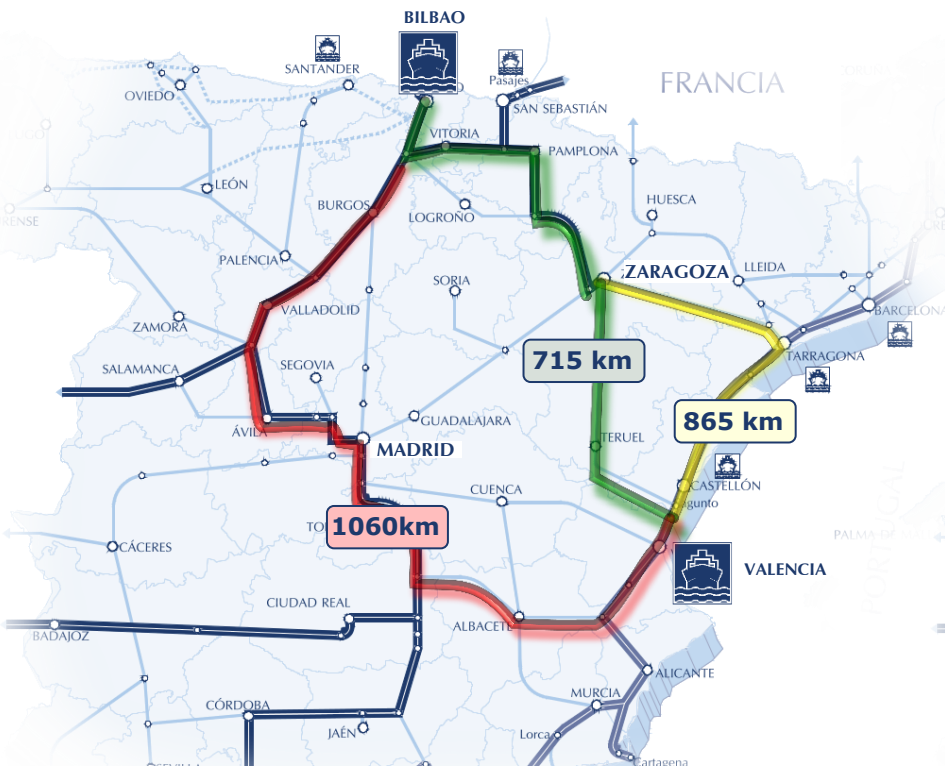
Limitaciones existentes



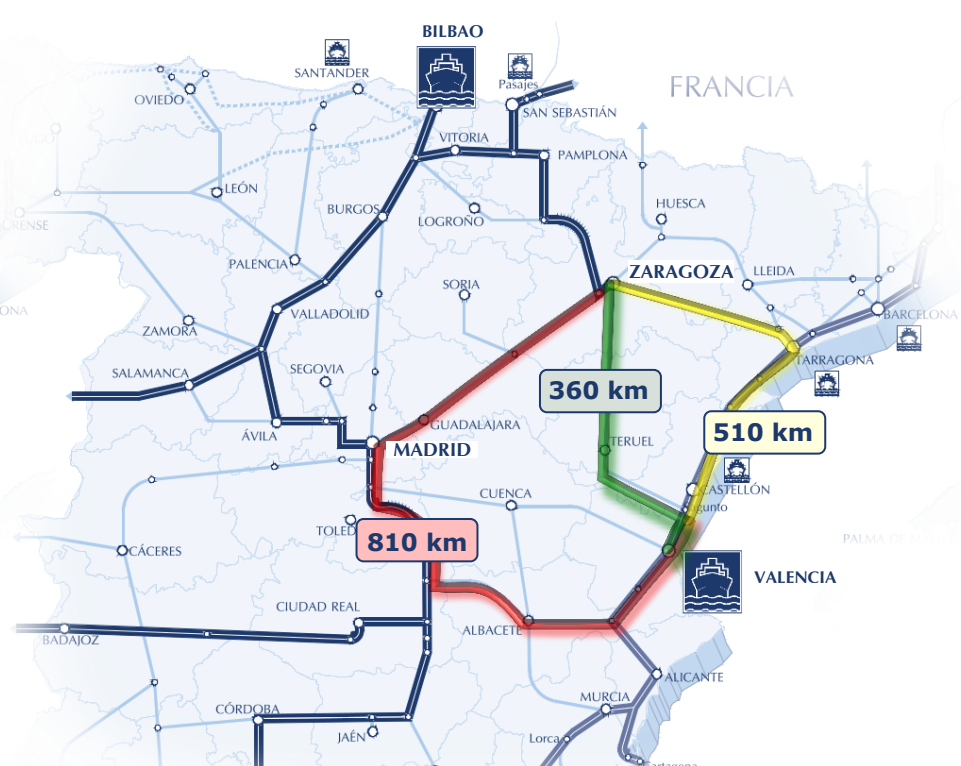
3.1. Diagnóstico de la situación actual

Itinerarios ferroviarios alternativos

RELACIÓN VALENCIA - BILBAO



RELACIÓN VALENCIA - ZARAGOZA



Es conveniente garantizar la conexión vía Teruel para evitar potenciales problemas de capacidad en los itinerarios alternativos por la puesta en servicio del Corredor Mediterráneo con una única vía de ancho mixto (vía Tarragona) o por la coexistencia con intensos tráficos de Cercanías (vía Madrid).

3.1. Diagnóstico de la situación actual

Itinerarios ferroviarios alternativos

364.485 km EXCESO DE KM ANUALES RECORRIDOS AL EMPLEAR LOS ITINERARIOS ALTERNATIVOS



CONSUMO EXTRA DE COMBUSTIBLE

1.658.407 €/año



EMISIONES ADICIONALES DE CO₂



11.569 tn/año

Δ 87,47%

Fuente: «Estudio del Corredor Cántabro-Mediterráneo». CEV - UPV, marzo 2015.

3.1. Diagnóstico de la situación actual

Servicios ferroviarios actuales con origen/destino en el ámbito

	Itinerario	Origen	Destino	Frecuencia	Tráfico	Empresa	TBRs
ITINERARIOS ALTERNATIVOS AL CORREDOR	TERUEL	Bilbao Merc.	Silla	2 tren/semana	Contenedores	Continental Rail	950t
	TARRAGONA	Valencia FSL	Grisén	2 tren/semana	Vehículos	Renfe	530 t
		Grisén	Valencia FSL	2 tren/semana	Vehículos	Renfe	850 t
		Bilbao Merc.	Sagunto	2 tren/semana	Siderurgia	Renfe	1.080 t
		Sagunto	Bilbao Merc.	2 tren/semana	Chatarra	Renfe	1.130 t
		Grisén	Sagunto	2 tren/semana	Siderurgia	Renfe	320 t
		Sagunto	Grisén	2 tren/semana	Siderurgia	Renfe	1.080 t
		Bilbao Merc.	Silla	1 tren/semana	Contenedores	Transfesa	1.000 t
		Silla	Bilbao Merc.	1 tren/semana	Contenedores	Transfesa	1.200 t
	MADRID	Silla Merc.	Bilbao Merc.	2 tren/semana	Contenedores	Continental Rail	1.250 t
		Ford Almussafes	Muriedas	1 tren/semana	Autos	Renfe	820 t
		Murcia Merc.	Bilbao Merc.	2 tren/semana	Cont. Reefer	Continental Rail	1.250 t
		Bilbao Merc.	Murcia Merc.	2 tren/semana	Cont. Reefer	Continental Rail	1.250 t
Trasona		Sagunto	14 tren/semana	Siderurgia	Renfe	1.650 t	
Sagunto	Trasona	7 tren/semana	Vacío	Renfe	900 t		

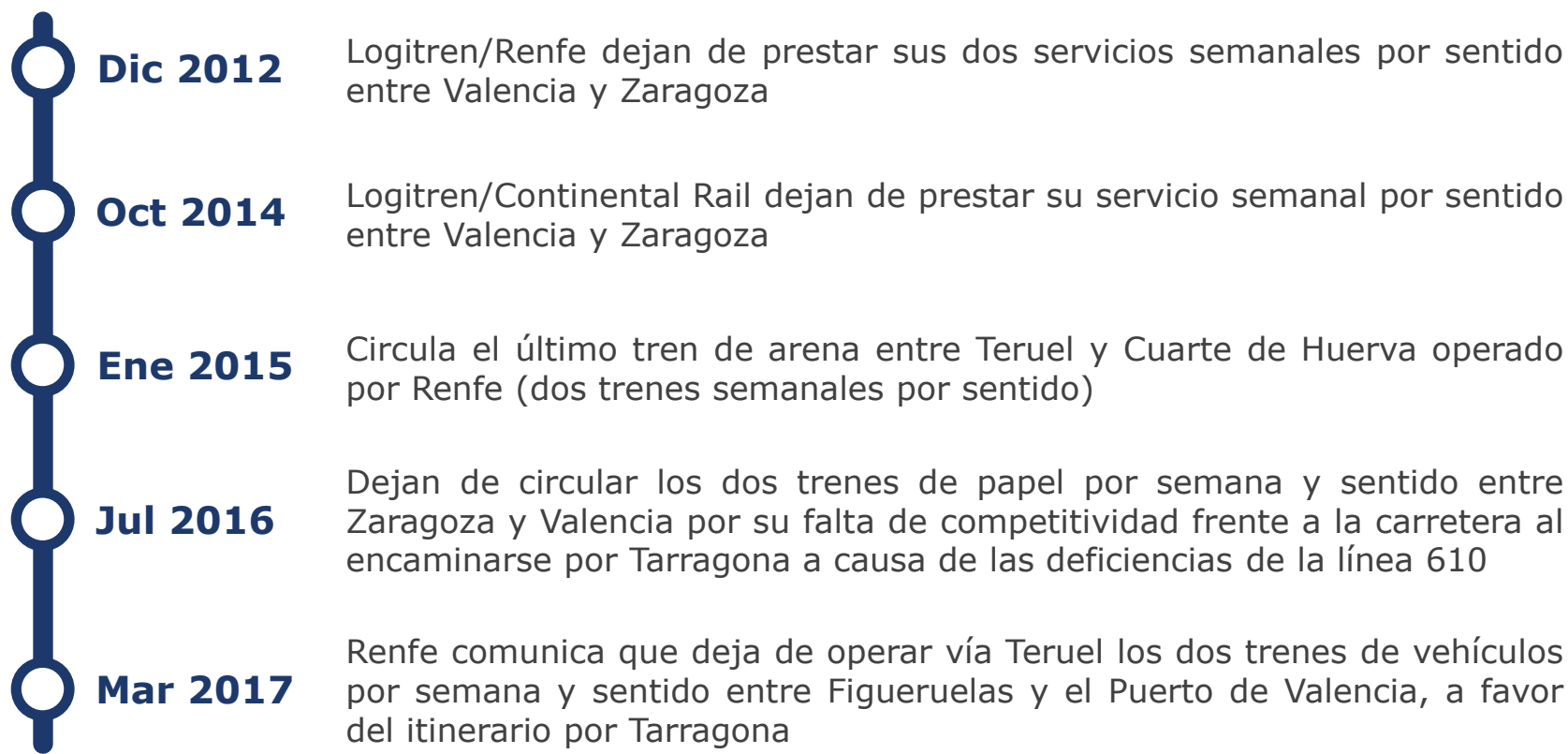
44 trenes/semana



3.1. Diagnóstico de la situación actual

Pérdida de servicios ferroviarios en la línea

18 trenes semanales han dejado de operar sobre la línea 610 en los últimos 5 años a favor de la carretera o de otros itinerarios alternativos



3.1. Diagnóstico de la situación actual

Conclusiones

1

Con el paso del tiempo, las deficiencias y limitaciones se han incrementado y/o agravado, con la consiguiente pérdida de competitividad para los agentes económicos de la Comunitat Valenciana.

2

Sus estaciones y apartaderos resultan clave para garantizar la capacidad de la línea y, por tanto, la disponibilidad de surcos.

3

Asimismo, la ausencia del sistema Tren Tierra limita los horarios de circulación de trenes y, consecuentemente, la capacidad de la línea.

4

La falta de homogeneidad en cuanto a sus características con el resto del corredor, obligan a algunas de las empresas ferroviarias a optar por vías alternativas (Tarragona o Madrid).

5

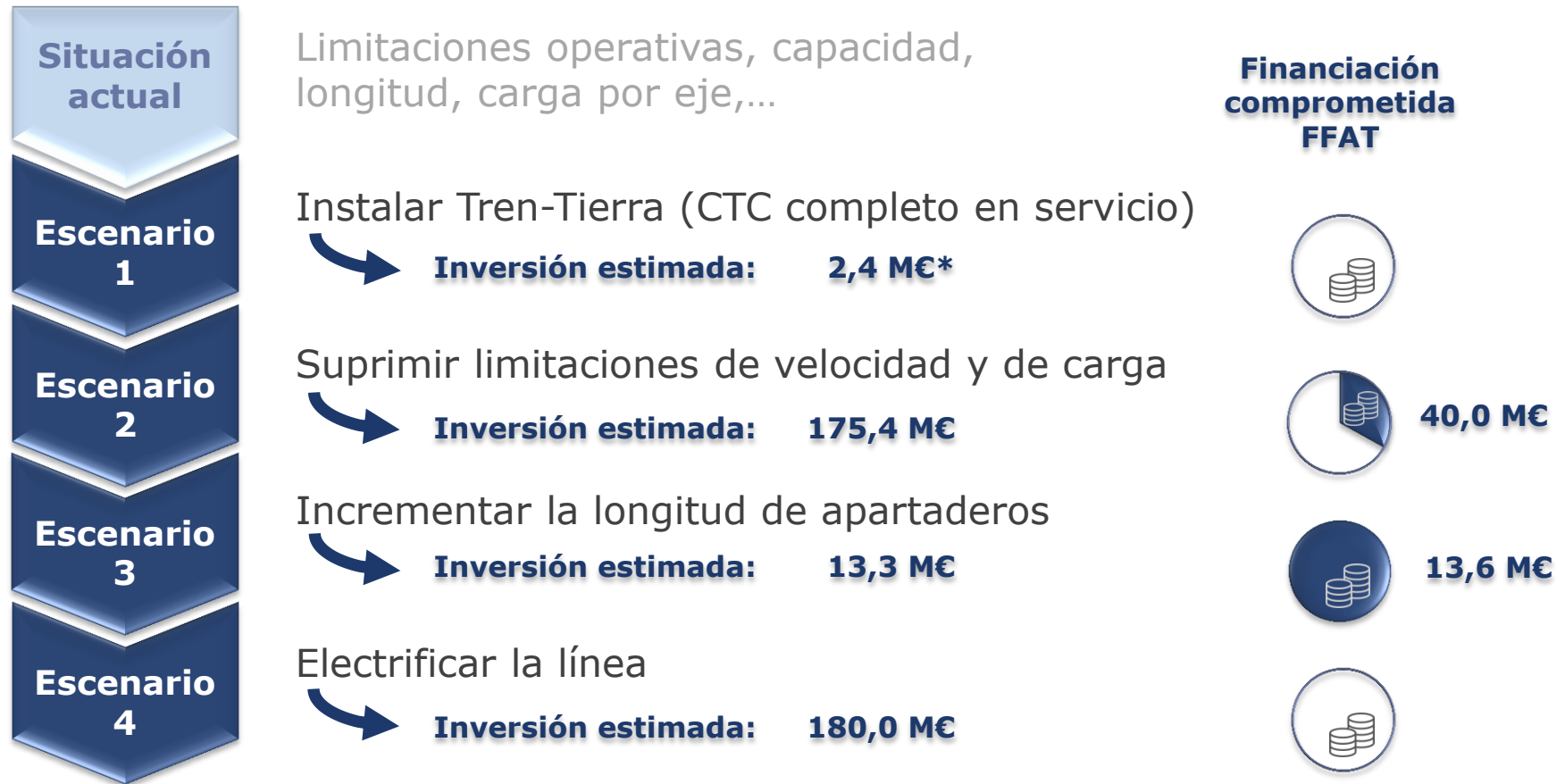
El principal hándicap de la línea frente otras alternativas, además de sus deficiencias, es la rampa característica de 24 milésimas en ambos sentidos, aunque es un problema localizado.

6

Las deficiencias y limitaciones de la línea, junto con otros aspectos de tipo coyuntural, suponen la pérdida de tráfico ferroviario a favor de la carretera.

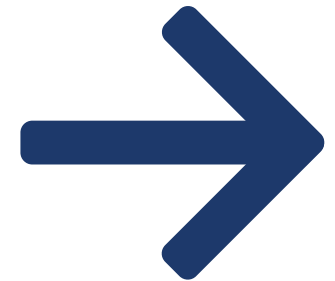
3.2. Escenarios de actuación

Propuesta de escenarios de actuación



(*) El importe de adjudicación del contrato de las obras y mantenimiento por diez años del sistema Tren-Tierra asciende a 4,4 millones de euros (ADIF, enero 2016)

4. Análisis de demanda potencial



4.1. Tráficos en el corredor

Tráficos susceptibles de emplear la línea a futuro



- ✓ Tráficos actuales por ferrocarril con origen/destino en el corredor
 - Que emplean la línea 610 Zaragoza – Teruel – Sagunto, o
 - Que emplean vías alternativas (Tarragona o Madrid)



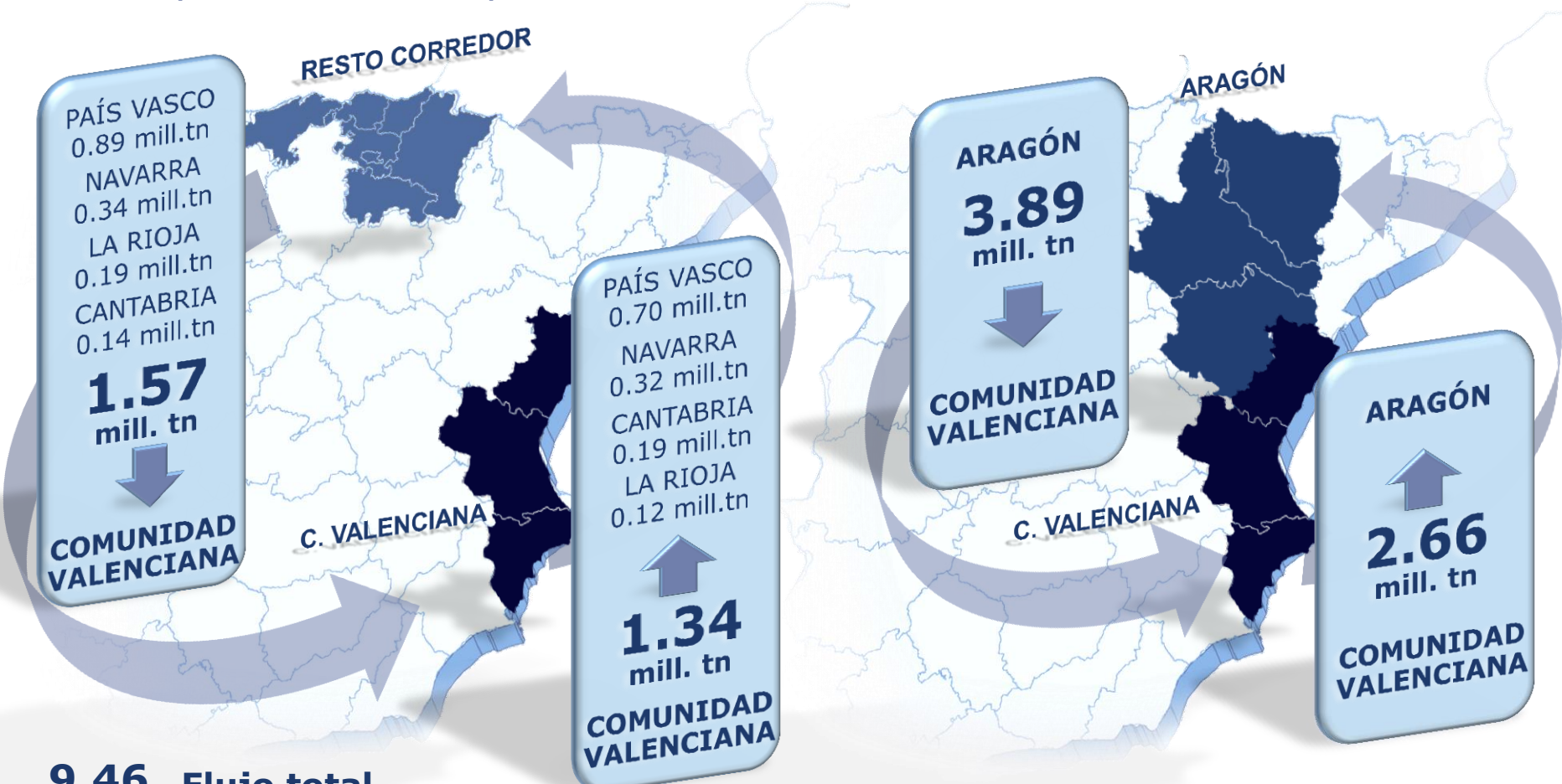
- ✓ Tráficos actuales por carretera con origen/destino en el corredor y que son susceptibles de ser trasvasados al ferrocarril, en caso de existir una oferta de servicio ferroviario competitiva.



- ✓ Tráficos actuales de comercio exterior por vía marítima con origen/destino en el corredor que demandan una alternativa competitiva a su opción actual, con objeto de:
 - Adaptar sus flujos de importación y exportación a la opción más adecuada en cada caso según los tiempos de tránsito (dependiente del sentido de rotación de los buques en el Mediterráneo) y los momentos de escala
- ✓ Tráficos inducidos o generados al existir una oferta de servicio ferroviario atractivo para los clientes finales.

4.1. Tráficos en el corredor

Transporte terrestre por carretera



9.46 mill. tn **Flujo total por carretera**

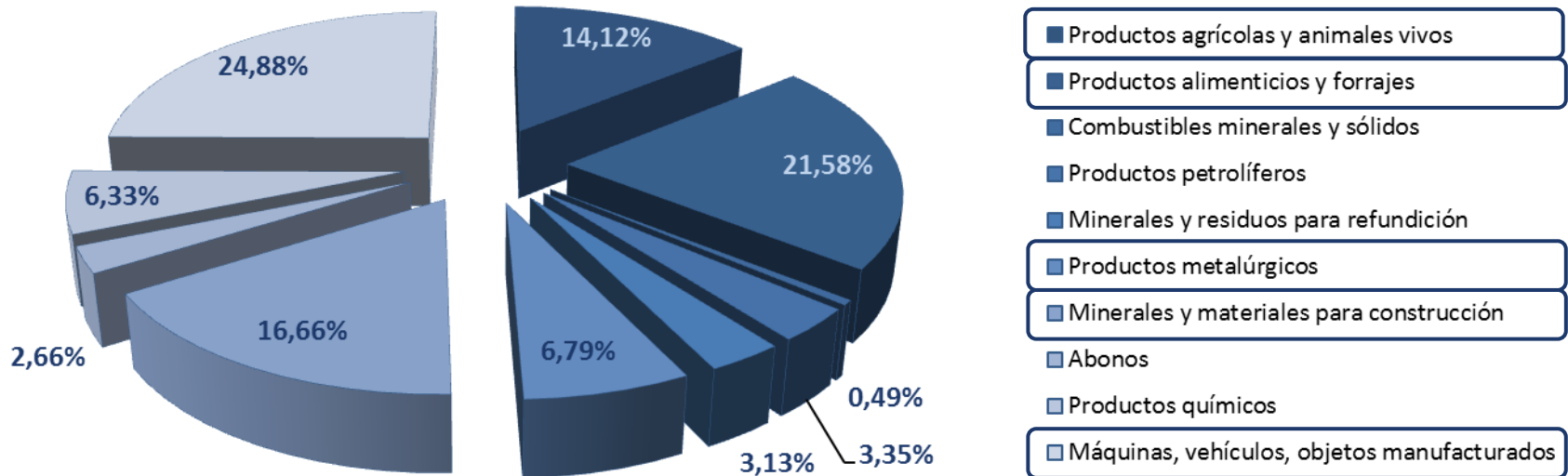
Fuente: Elaboración propia a partir de datos EPTMC, 2015

4.1. Tráficos en el corredor

Transporte terrestre por carretera



Transporte interregional por carretera. EPTMC 2015
TOTAL DEL CORREDOR



Fuente: EPTMC, 2015

4.1. Tráficos en el corredor

Transporte terrestre por ferrocarril



Itinerario	Origen	Destino	Frecuencia	Tráfico	Empresa	TBRs
TERUEL	Bilbao Merc.	Silla	2 tren/semana	Contenedores	Continental Rail	950t
TARRAGONA	Valencia FSL	Grisén	2 tren/semana	Vehículos	Renfe	530 t
	Grisén	Valencia FSL	2 tren/semana	Vehículos	Renfe	850 t
	Bilbao Merc.	Sagunto	2 tren/semana	Siderurgia	Renfe	1.080 t
	Sagunto	Bilbao Merc.	2 tren/semana	Chatarra	Renfe	1.130 t
	Grisén	Sagunto	2 tren/semana	Siderurgia	Renfe	320 t
Sagunto	Grisén	2 tren/semana	Siderurgia	Renfe	1.080 t	
Bilbao Merc.	Silla	1 tren/semana	Contenedores	Transfesa	1.000 t	
Silla	Bilbao Merc.	1 tren/semana	Contenedores	Transfesa	1.200 t	
MADRID	Silla Merc.	Bilbao Merc.	2 tren/semana	Contenedores	Continental Rail	1.250 t
	Ford Almussafes	Muriedas	1 tren/semana	Autos	Renfe	820 t
	Murcia Merc.	Bilbao Merc.	2 tren/semana	Cont. Reefer	Continental Rail	1.250 t
	Bilbao Merc.	Murcia Merc.	2 tren/semana	Cont. Reefer	Continental Rail	1.250 t
	Trasona	Sagunto	14 tren/semana	Siderurgia	Renfe	1.650 t
Sagunto	Trasona	7 tren/semana	Vacío	Renfe	900 t	

44 trenes/semana

ITINERARIOS ALTERNATIVOS AL CORREDOR



4.1. Tráficos en el corredor

Flujos de comercio exterior

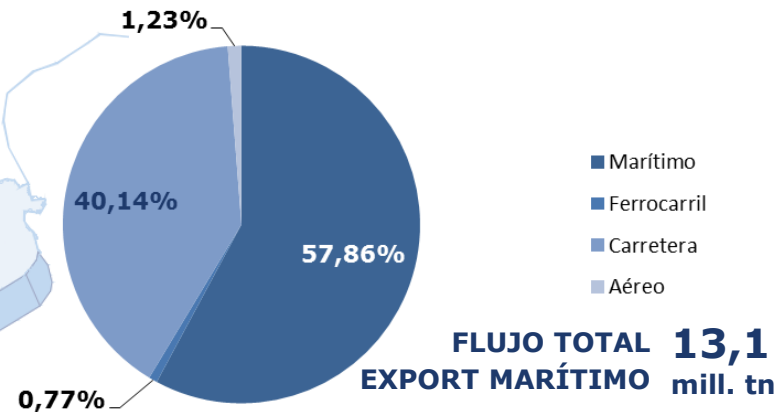


COMUNIDAD VALENCIANA

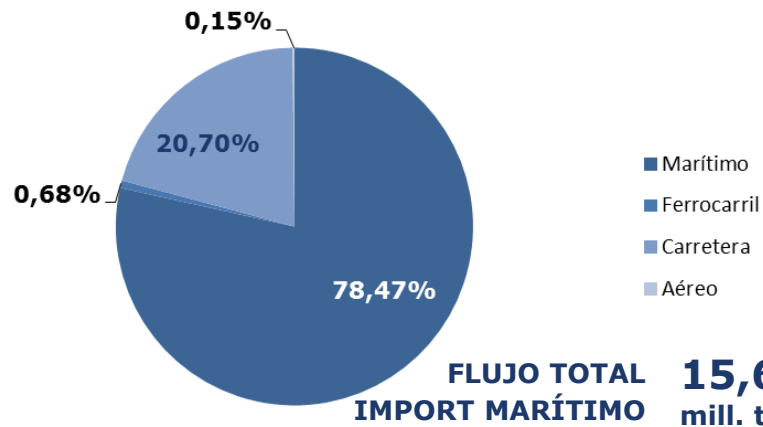
FLUJO TOTAL EXPORT 22,7 mill. tn

FLUJO TOTAL IMPORT 19,9 mill. tn

REPARTO MODAL FLUJOS EXPORT



REPARTO MODAL FLUJOS IMPORT



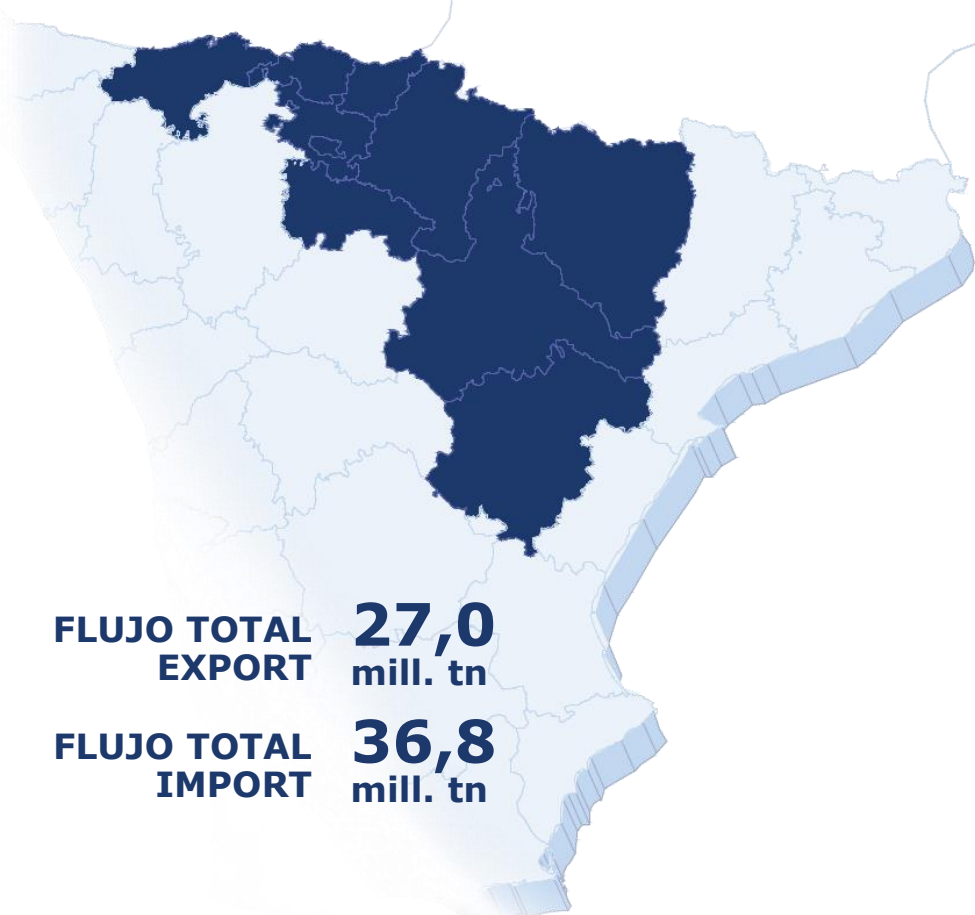
Fuente: A.E.A.T. 2015, Análisis del consultor

4.1. Tráficos en el corredor

Flujos de comercio exterior



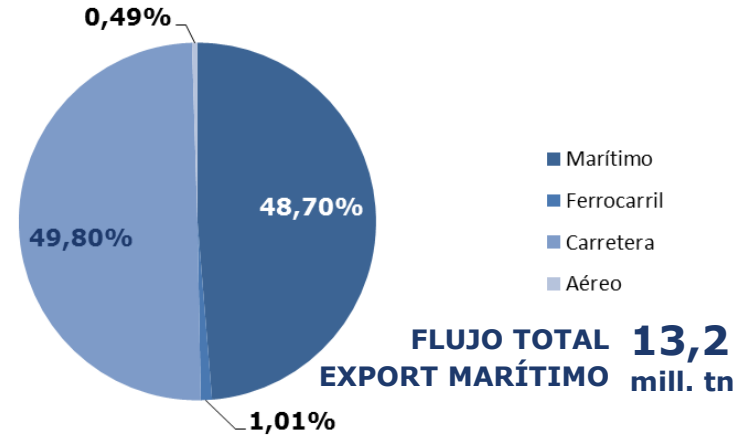
RESTO DEL CORREDOR



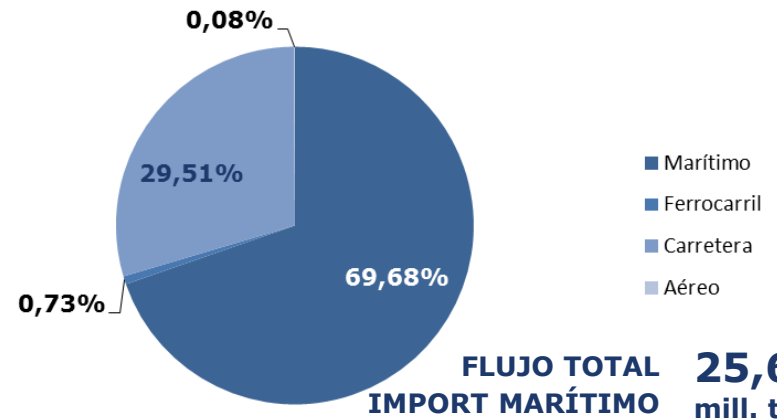
FLUJO TOTAL EXPORT **27,0** mill. tn

FLUJO TOTAL IMPORT **36,8** mill. tn

REPARTO MODAL FLUJOS EXPORT



REPARTO MODAL FLUJOS IMPORT



Fuente: A.E.A.T. 2015, Análisis del consultor

4.2. Identificación de principales cadenas

Cadenas logísticas en el corredor



Automoción: automóviles y sus piezas



Otros minerales extractivos y tratados



Papel y pasta de papel



Textil y confección



Productos siderúrgicos



Maquinaria, aparatos, herramientas y repuestos



Productos químicos



Frutas, hortalizas y legumbres



Pienso y forrajes



Conservas



Abonos naturales y artificiales



Vinos, bebidas, alcoholes y derivados



Materiales de construcción



Otros productos alimenticios

4.3. Entrevistas realizadas

Resumen de entrevistas realizadas

65 AGENTES
ENTREVISTADOS

32 EMPRESAS
CARGADORAS

11 OPERADORES LOGÍSTICOS Y
DE TRANSPORTE

7 MIEMBROS DEL
GRUPO DE TRABAJO

7 ASOCIACIONES
EMPRESARIALES

5 OPERADORES DE TERMINAL
PORTUARIA O FERROVIARIA

3 AUTORIDADES
PORTUARIAS



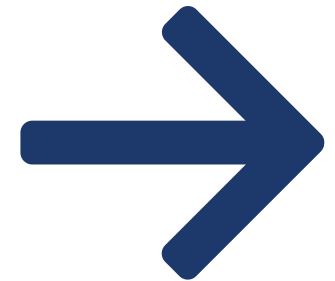
4.4. Tráficos potenciales en ferrocarril

Resumen de tráfico potenciales identificados para la línea 610

Producto	Trenes semanales (sentido subida/bajada)	Longitud estimada del tren	Volumen anual
Vehículo terminado	(2-3)/2-3 trenes/semana	600m	21.000 veh/año
Papel y pasta de papel	4-5/4-5 trenes/semana	500m	14.500 UTIs/año
Productos siderúrgicos	8-9/(8-9) trenes/semana	150 – 180 m	260.000 tn/año
Granel - Cereal	8/(8) trenes/semana	200 – 250 m	300.000 tn/año
Granel - Fertilizantes	1/(1) trenes/semana	150 – 180 m	20.000 tn/año
Granel - Arena	2/(2) trenes/semana	150 – 200 m	50.000 tn/año
Granel - Arcilla	(9)/9 trenes/semana	200 – 250 m	300.000 tn/año
Granel - Cemento	4/(4) trenes/semana	200 – 250 m	170.000 tn/año
Contenedor - Bilbao	3/3 trenes/semana	500 – 550 m	20.000 TEUs/año
Contenedor - Zaragoza	5-7/5-7 trenes/semana	500 – 550 m	40.575 TEUs/año
Contenedor - Teruel	2-3/2-3 trenes/semana	500 – 550 m	16.100 TEUs/año
TOTAL	48-54/48-54 trenes/semana		

NOTA: Tráficos potenciales obtenidos únicamente de las entrevistas realizadas, siendo el potencial total mayor al identificado

5. Conclusiones y recomendaciones



5.1. Conclusiones

1

El presente estudio ha identificado diversos agentes de las diferentes cadenas logísticas que actúan sobre el corredor, para demostrar con casos concretos la demanda potencial existente en el corredor y susceptible de encaminarse por ferrocarril a través de esa línea.

2

De acuerdo únicamente a las entrevistas realizadas en el marco de este estudio, existe una demanda potencial en el Corredor Cántabro-Mediterráneo susceptible de emplear el modo ferroviario encaminado por la línea Zaragoza – Teruel – Sagunto, estimada en un volumen equivalente a 48-54 trenes por semana y sentido.

3

Para mantener los servicios ferroviarios existentes sobre la línea ferroviaria y recuperar los que se han perdido recientemente resulta muy aconsejable acometer las obras de rehabilitación a corto plazo.

5.2. Recomendaciones

1

Firmar el convenio entre ADIF y Puertos del Estado para poder hacer uso del préstamo del FFAT y coordinar así las actuaciones a llevar a cabo.

2

Designar un comité técnico de seguimiento de la planificación y ejecución de las actuaciones de rehabilitación de la línea, y de la operativa sobre la misma.

3

Redactar el proyecto general de la línea que prevea compatibilizar la programación de las obras con las fuentes de financiación disponibles (incluidas las convocatorias de Fondos Europeos CEF) y con las necesidades operativas de las empresarias ferroviarias.

4

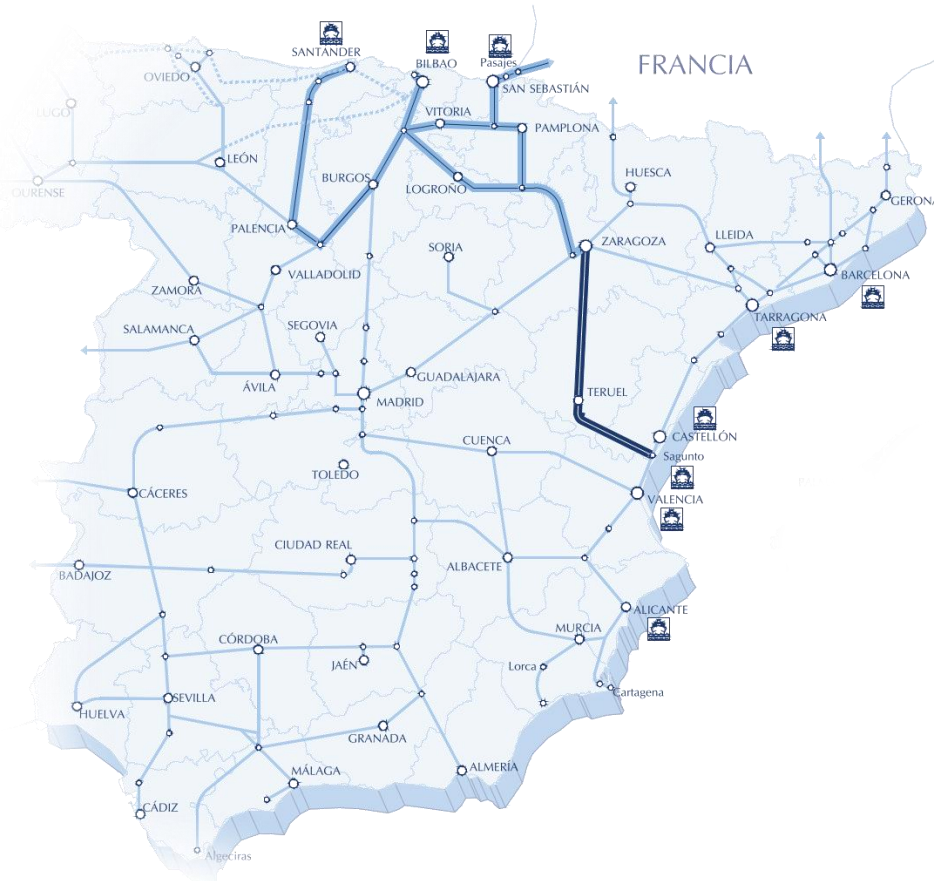
Llevar a cabo un análisis de explotación y capacidad de la línea de forma coordinada con el estudio de las actuaciones.

5

Licitarse y redactar los proyectos constructivos de las obras a acometer sobre la línea; y licitar y ejecutar las obras definidas de acuerdo a las programaciones

Corredor Ferroviario Cántabro - Mediterráneo

Demanda potencial de transporte de mercancías



Gracias por su
atención