



**Reinventando el sector logístico:
Tiempos de cambio**

13 de Abril de 2005

Emilio Fernández Fernández





En España el ferrocarril ha perdido sosteniblemente cuota de mercado desde 1970

Cuotas de mercado en transporte de mercancías en España

En Porcentajes

AÑO	Carretera	Ferrocarril	Tuberías	Marítimo
1970	35,7	12,5	1,3	50,5
1980	35,9	8,4	2,2	53,5
1990	42,4	6,0	2,3	49,4
1991	42,2	5,3	2,4	50,0
1995	41,8	4,8	2,6	50,7
1996	42,3	5,1	2,8	49,8
1997	42,2	5,5	2,9	49,5
1998	47,1	4,6	2,8	45,5
1999	48,1	4,5	2,7	44,7
2000	48,9	4,3	2,7	44,1
2001	49,5	4,1	2,7	43,7
Media 1970-2001	41,8	5,4	2,4	48,4

Fuente Eurostat

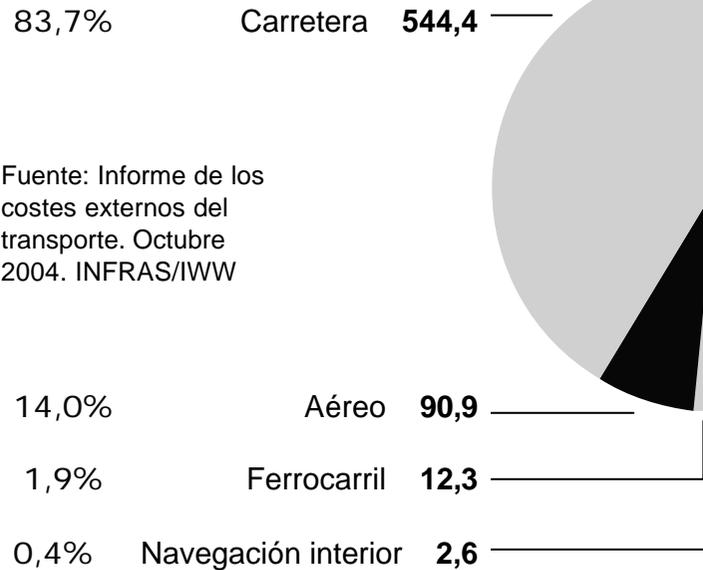


La carretera está actualmente muy presionada por los grandes costes externos que genera

Costes externos del transporte en UE-17* (sin congestión)

POR MEDIO DE TRANSPORTE

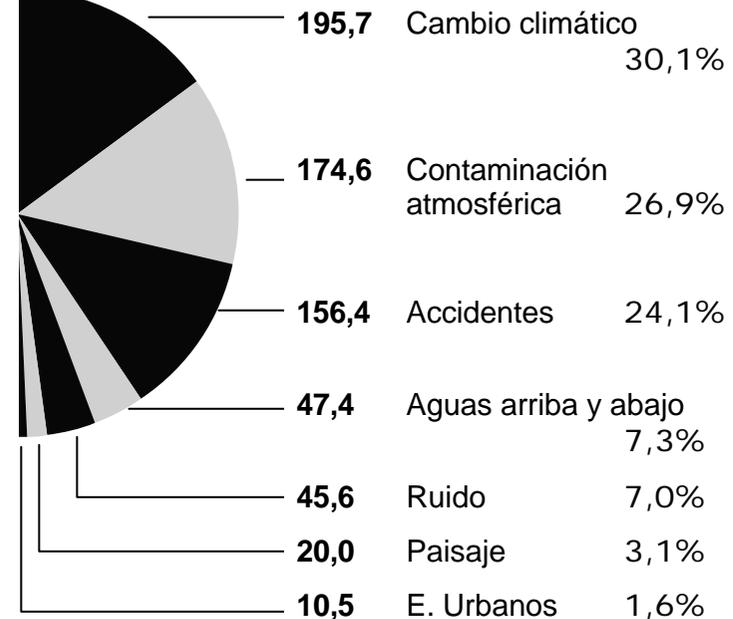
Coste en miles de millones de Euros



Fuente: Informe de los costes externos del transporte. Octubre 2004. INFRAS/IWW

POR CATEGORIA DE COSTE

Coste en miles de millones de Euros



Año 2000 (650 mil millones de Euros / 7,3% del PIB)

* UE-15 más Suiza y Noruega



Resumen de costes de una vía de mercancías

		MODELO UE		MODELO EEUU		PROPUESTA	
		Simple	Doble	Simple	Doble	Simple	Doble
Renovación	Carril €/km.año	4.090,21	8.180,42	4.090,21	8.180,42		
	Traviesas €/km.año	3.622,75	7.245,49	3.622,75	7.245,49		
	Balasto €/km.año	1.869,69	3.739,39	1.869,69	3.739,39		
	Obra Civil €/km.año	2.647,83	5.295,65	2.647,83	5.295,65		
	Señalización €/km.año	10.244,44	20.488,89	6.146,67	12.293,33		
	Total €/km.año	22.474,92	44.949,84	18.377,14	36.754,29	20.426,03	40.852,07
	Total €/Tren.km	0,62	0,62	0,50	0,50	0,56	0,56
Mantenimiento	Total €/km.año	65.000,00	91.000,00	46.000,00	64.400,00	55.500,00	77.700,00
	Total €/Tren.km	1,78	1,25	1,26	0,88	1,52	1,06
Total €/km.año		87.474,92	135.949,84	64.377,14	101.154,29	75.926,03	118.552,07
Total €/Tren.km		2,40	1,86	1,76	1,39	2,08	1,62
Cobertura 65 %		1,56	1,21	1,15	0,90	1,35	1,06



La longitud de vía disponible en Europa ha descendido en más de 20,000 Km en los últimos 30 años

AÑOS	B	DK	D	EL	E	F	IRL	I	L	NL	A	P	FIN	S	UK	TOTAL EU-15
1970	4.232	2.352	43.777	2.571	15.850	36.117	2.189	16.069	271	3.148	5.901	3.588	5.870	11.544	19.330	172.809
1980	3.971	2.015	42.765	2.461	15.724	34.382	1.987	16.133	270	2.760	5.857	3.609	6.096	11.377	18.030	167.437
1990	3.479	2.344	40.981	2.493	14.539	34.260	1.944	16.086	271	2.798	5.624	3.064	5.867	10.801	16.914	161.465
1995	3.368	2.349	41.718	2.474	14.291	31.939	1.954	16.003	275	2.739	5.672	2.850	5.880	11.289	17.069	159.870
1996	3.380	2.349	40.826	2.474	14.294	31.852	1.954	16.014	274	2.739	5.672	2.850	5.859	11.345	17.066	158.948
1997	3.422	2.232	38.450	2.590	14.294	31.821	1.945	16.030	274	2.805	5.672	2.856	5.865	11.366	17.176	156.798
1998	3.470	2.264	38.150	2.590	14.284	31.735	1.909	16.080	274	2.808	5.643	2.794	5.867	11.448	17.179	156.495
1999	3.472	2.324	37.535	2.590	14.310	31.589	1.909	16.092	274	2.802	5.618	2.813	5.836	11.498	17.064	155.726
2000	3.471	2.047	36.642	2.365	13.868	29.273	1.915	16.187	274	2.802	5.665	2.814	5.854	11.560	17.044	151.781
2001	3.454	2.047	36.050	2.377	13.868	29.445	1.919	16.357	274	2.809	5.697	2.814	5.850	11.827	17.052	151.840
2002	3.518	2.273	35.867	2.383	13.856	29.352	1.919	16.307	274	2.806	5.691	2.818	5.850	11.827	17.052	151.793
2003	3.521	2.273	36.054	2.414	14.387	29.269	1.919	16.288	275	2.812	5.661	2.818	5.851	11.827	17.052	152.421
Dif. '70-'03	-711	-79	-7.723	-157	-1.463	-6.848	-270	219	4	-336	-240	-770	-19	283	-2.278	-20.388

Fuente UIC / Eurostat



Es necesario desarrollar pequeñas actuaciones sobre la infraestructura que sobre todo tengan efecto a corto plazo

Mejoras necesarias sobre la infraestructura

- Adaptar o alargar las estaciones y vías de emergencia y/o apartaderos para permitir la circulación de trenes de al menos 750 metros en los principales corredores de transporte de mercancías (actualmente el límite es de 450m frente al mínimo de 750m en el resto de Europa)
- Dada la limitación de espacio físico que existe en la frontera con Francia, se debería considerar convertir dos estaciones de la red, cercanas a las dos instalaciones fronterizas, en estaciones de regulación de tráfico que permitieran no sólo mejorar la gestión actual del tráfico, sino ampliar la capacidad de dichas instalaciones
- En los ejes principales de tráfico, estudiar la posibilidad de construir líneas auxiliares de varios kilómetros, que permitan a los trenes de viajeros el adelantamiento de los trenes de mercancías, sin necesidad de esperar la maniobra de estos últimos en los apartaderos o pararlos por completo
- Construir circunvalaciones en las grandes ciudades e independizar las redes de cercanías de la red general, para solventar los grandes problemas de congestión existentes



El eje Algeciras y Perpignan como eje ferroviario preferente para las mercancías es un proyecto asumible y viable

