

Priorización de actuaciones para la mejora de la infraestructura y la interconexión de la Red Ferroviaria de Andalucía para mercancías con el Eje Central

Estrategias ferroviarias de la Red Logística de Andalucía

I

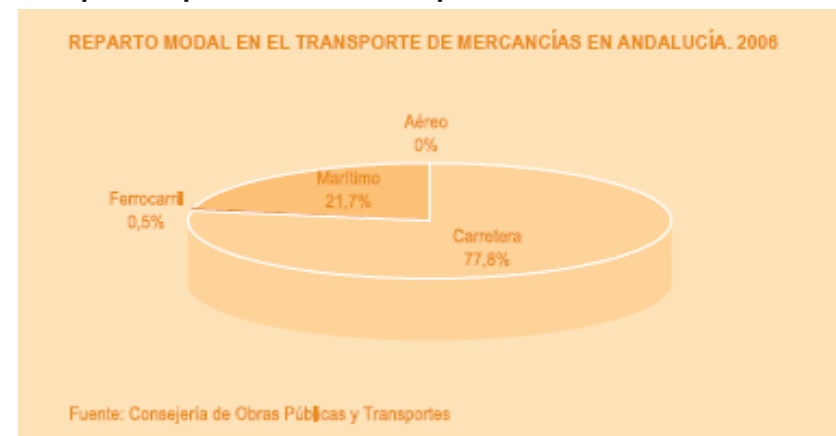
SITUACIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL EN ANDALUCÍA

Rasgos particulares del transporte de mercancías en Andalucía

Andalucía comparte los rasgos generales de la problemática del reparto modal del transporte de mercancías con el resto de España y Europa, aunque con algunas matizaciones:

- ❑ Aún no ha alcanzado la intensidad de tráfico de mercancías, que se dan en las regiones más desarrolladas de Europa.
- ❑ Problemas ambientales y de congestión en las carreteras andaluces más moderados
- ❑ Andalucía cuenta con la ventaja comparativa de un frente portuario que disfruta de una muy buena posición geoestratégica.
- ❑ Soporta una concentración del transporte de mercancías en la carretera excepcionalmente alto. La participación de este modo en el transporte terrestre es del 99% del total.
- ❑ Dificultad de concentración de suficientes volúmenes de carga en tiempos razonables para la prestación de servicios frecuentes, salvo excepciones. principalmente los puertos.

- La participación del ferrocarril es mínima (menos de 1%), inferior a la media estatal y europea y con una preocupante tendencia decreciente en los últimos años



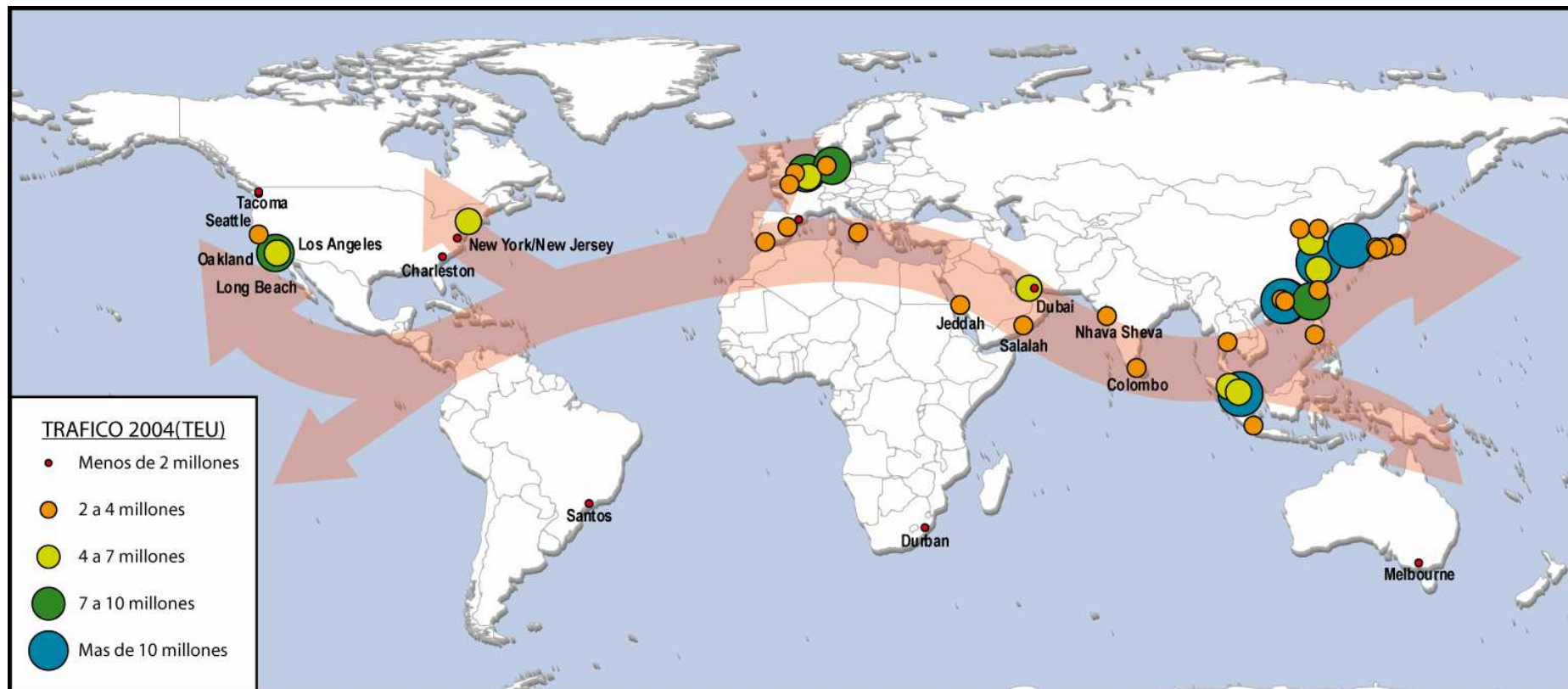
II

PLAN DE INFRAESTRUCTURAS PARA LA SOSTENIBILIDAD DEL TRANSPORTE EN ANDALUCÍA (PISTA)

**Principales estrategias en materia
de transporte de mercancías**

La situación geoestratégica de Andalucía para el tráfico marítimo

La situación geoestratégica del sistema portuario de Andalucía lo convierte en lugar de paso obligado de los buques entre el Mediterráneo y el Atlántico. Anualmente atraviesan el Estrecho alrededor de 100.000 buques de todo tipo. La captación de parte de estos tráficos es una objetivo prioritario para generar actividad logística de valor añadido.



Acciones para el desarrollo de la Intermodalidad

Actuaciones sobre cada modo:

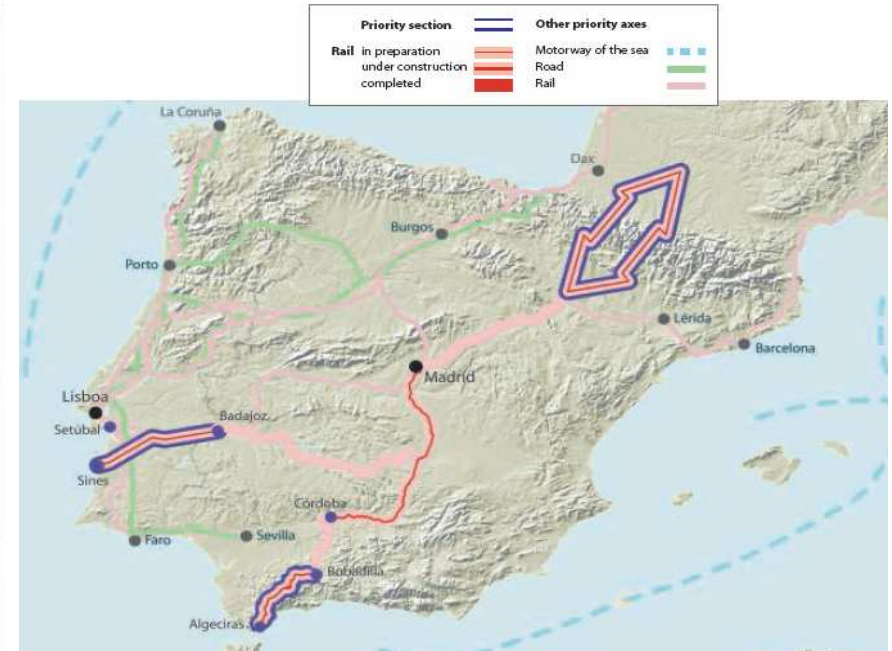
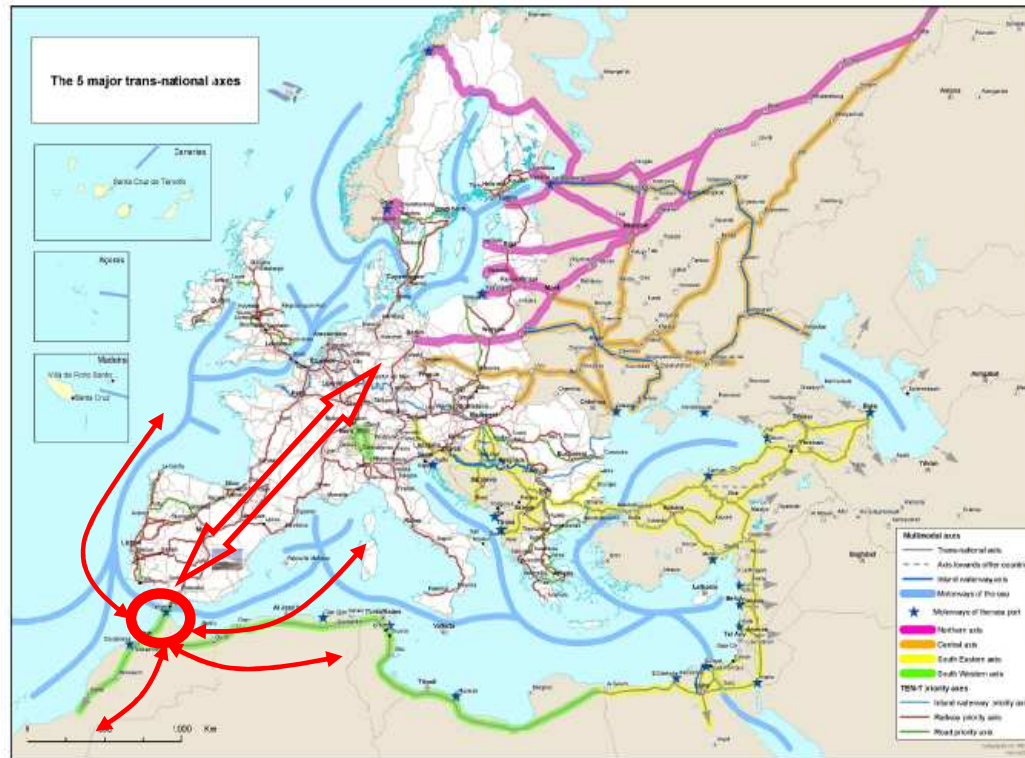
- ❑ Potenciación del transporte ferroviario, actuando en la conservación y mejora de la red existente, garantizando la interoperabilidad de la red de mercancías y su interconexión con todos los puertos y los nodos logísticos interiores.
- ❑ Potenciación del transporte marítimo y, específicamente, del transporte de corta distancia.
- ❑ Potenciación de los aeropuertos como nodos de carga aérea, complementarios del sistema logístico. En especial, productos de elevada ratio precio/peso.
- ❑ La coordinación de las redes viarias y ferroviarias, de forma que se garantice que el conjunto del territorio Andaluz se encuentre a menos de una hora de un centro logístico, permitiendo así que la totalidad de los sistemas productivos locales tenga acceso a la Red de Áreas Logísticas y, en definitiva, a los servicios logísticos más especializados.

Conexión exterior del Sistema Logístico (I)

La conexión exterior es un requisito indispensable para el correcto funcionamiento de la Red de Áreas. Para ello, es necesario que el conjunto de redes viarias y ferroviarias, además de conectar las Áreas Logísticas, favorezcan su integración con las redes estatales y europeas:

- ❑ El **Eje Central**, a través del cual Andalucía se conecta con el centro de la Península y Europa, tiene una importancia estratégica en tanto que, a través del Nodo Logístico de Jaén (Linares/Baeza, Andújar, Bailén), se comunica con el eje prioritario de la red transeuropea ferroviaria (Algeciras-Madrid-París) y con la red ferroviaria que relaciona los puertos mediterráneos de Algeciras, Almería y Málaga y los puertos atlánticos de Huelva, Sevilla y Bahía de Cádiz. **Es el único corredor ferroviario actualmente en servicio, aunque con graves deficiencias en infraestructuras y servicios.**
- ❑ El eje Mediterráneo, a través del cual la zona oriental de Andalucía se comunicará con uno de los espacios económicamente más dinámicos y que requiere la creación de la conexión ferroviaria entre Almería y Murcia, incorporando así, a Andalucía al eje de conexión Murcia-Valencia y Barcelona.
- ❑ El eje Atlántico, a través del cual la parte occidental de Andalucía se conecta con el occidente español y Portugal, que requiere la modernización y mejora estructural de los ejes ferroviarios que dan acceso a los puertos de Huelva y Sevilla desde Extremadura.

Conexión exterior del Sistema Logístico (II)



Estrategias en Transporte Ferroviario

- ❑ Las medidas que deben ponerse en marcha para modificar la evolución a la baja pasan necesariamente por **mejorar la propia oferta ferroviaria para frenar**, en un primer momento, **la caída del volumen de mercancías transportadas por este medio** y, en una segunda fase, para recuperar posiciones en el reparto modal, ampliando la cooperación con otros modos, fundamentalmente el portuario.
- ❑ La **intermodalidad puerto/ferrocarril** es, desde este punto de vista, una pieza determinante de toda esta estrategia. Contar con una oferta ferroviaria competitiva es una condición imprescindible para superar el aislamiento de los puertos hacia el interior y para el crecimiento de sus tráficos.
- ❑ El desarrollo de **plataformas logística multimodales**, con buenas conexiones viarias, ferroviarias y portuarias es una línea estratégica clave para conseguir eliminar la fuerte debilidad derivada de la poca concentración de flujos de carga idóneos, y proporcionar espacios idóneos para gestionar de forma eficiente los procesos logísticos de valor añadido y los cambios de modo.

Líneas de actuación específicas

Pueden diferenciarse varios bloques de actuaciones para alcanzar los objetivos propuestos:

- ❑ La **mejora de los accesos ferroviarios con los puertos comerciales** andaluces y, en su caso, la propia implantación de conexiones ferroviarias con los mismos. No debe olvidarse que de los siete puertos andaluces cabeceras de Autoridades Portuarias, dos carecen todavía de este tipo de conexión (Motril y Almería) y que en los restantes los accesos presentan deficiencias importantes, que no permiten una condiciones idóneas de tráfico.
- ❑ La **conexión ferroviaria de los puertos con los proyectos logísticos** en servicio o en desarrollo en el interior de Andalucía.
- ❑ La **preservación de la red ferroviaria** para el transporte de mercancías, que en las últimas décadas se ha visto reducida y, en especial, su modernización y ampliación.
- ❑ La **mejora de los servicios** que prestan los operadores.
- ❑ La **modernización de las terminales** ferroviarias de mercancías para hacer posible la implantación en sus entornos de actividades logísticas innovadoras.
- ❑ Tiene **especial relevancia el relativo a la conservación de la red convencional** de ferrocarriles y sus terminales para mercancías. Evidentemente, los proyectos de nuevas líneas de altas prestaciones de tráfico mixto tendrán una incidencia positiva que beneficiará el transporte de mercancías, pero esta estrategia, por si misma, no puede aportar las soluciones para invertir las tendencias actuales:
 - La futura red de altas prestaciones mixta no puede cubrir suficientemente el territorio andaluz desde el punto de vista del transporte de mercancías.
 - Los periodos de ejecución de estos proyectos se dilatarán lógicamente en el tiempo y no pueden ser alternativas para muchos puertos y áreas de Andalucía a corto y medio plazo.
 - La lógica prioridad al transporte de viajeros que tendrán estas líneas no permite esperar que ellas puedan ofertar la totalidad de los servicios necesarios para hacer posible la intermodalidad del transporte de mercancías.
 - En este contexto, la atención prioritaria es la mejora del Eje Central.

Red de Áreas Logísticas de Andalucía

Objetivos y criterios generales:

- ❑ Dotar a la Comunidad Autónoma de una red logística integrada en el sistema de transportes, que garantice el funcionamiento eficiente y sostenible del sector.
- ❑ Facilitar el funcionamiento multimodal del sistema de transporte y el reequilibrio modal del mismo.
- ❑ Potenciar un conjunto de servicios logísticos integrados que aporten competitividad a la economía y el territorio.
- ❑ Desarrollo de la Red mediante instrumentos públicos de planificación, y mediante mecanismos de cooperación público-privado en su construcción y explotación.

Estructura de la Red:

- ❑ La Red se concibe como un conjunto de nodos logísticos interconectados entre sí y con el exterior de Andalucía a través de un potente sistema multimodal de transporte.
- ❑ Los nodos logísticos portuarios constituyen, por su concentración de infraestructuras y actividad logística, la estructura primaria de la Red.
- ❑ Los nodos del interior tienen un carácter policéntrico, apoyado en un sistema de ciudades medias que, en su conjunto generan una actividad logística relevante.

Red de Áreas Logísticas de Andalucía



Fuente: Consejería de Obras Públicas y Transportes

Principales Actuaciones

- ❑ Las principales actuaciones previstas por la Junta de Andalucía a corto plazo para el desarrollo de la Red son:
 - ❑ Áreas Logísticas intermodales sobre el Eje Ferroviario Central:
 - ❑ ZAL de la Bahía de Algeciras (1ª Fase en servicio, resto en construcción)
 - ❑ Parque Logístico de Córdoba (en servicio)
 - ❑ Puerto Seco de Antequera (en desarrollo)
 - ❑ Puerto Seco de Linares (en desarrollo)
 - ❑ Otras Áreas Logísticas intermodales con aportes al Eje Central:
 - ❑ Zona Logística de Las Aletas. Bahía de Cádiz. (En desarrollo)
 - ❑ Centro de Transporte de Sevilla (en servicio). Ampliación en el Centro Logístico de Majarabique (en desarrollo)
 - ❑ Centro Logístico de Bailén (en desarrollo)
 - ❑ ZAL de Almería (en desarrollo)
 - ❑ Centros Logísticos de Granada y Huelva (en estudio).

IV

CONCLUSIONES

Prioridades en las infraestructuras ferroviarias

Infraestructuras lineales:

- ❑ Mantener y modernizar la actual red de líneas convencionales para el transporte de mercancías. Evitar que la construcción de nuevas líneas de altas prestaciones impliquen el cierre de líneas. Aprovechar las oportunidades que creará el desplazamiento de la mayor parte del tráfico de viajeros. En este contexto, el eje ferroviario central debe asumir a corto plazo el protagonismo en la conexión exterior del sistema logístico de Andalucía.
- ❑ La adecuación del tramo Algeciras-Bobadilla, prevista en el proyecto prioritario nº 15 de las RTE-T es esencial y urgente. Importancia del proyecto PIRENE para identificar otras prioridades en infraestructuras del eje central.
- ❑ Mejorar la accesibilidad desde los puertos comerciales a la red ferroviaria, y asegurar la conexión de las plataformas logísticas.

Terminales:

- ❑ Modernizar las terminales de mercancías para incrementar, cuantitativa y cualitativamente, la oferta ferroviaria para el transporte de mercancías.
- ❑ La importancia de facilitar el acceso a las infraestructuras ferroviarias a los operadores del transporte. Racionalidad de la estructura de la red de terminales y plataformas intermodales.
- ❑ En este sentido, necesidad de coordinar las actuaciones de los actores públicos y privados en la materia: Cobertura de la red y no redundancia de instalaciones.
- ❑ Objetivo final de facilitar la concentración necesaria de la demanda para justificar oferta de adecuada cantidad y calidad.

Servicios.

- ❑ Importancia de romper barreras psicológicas de entrada al transporte por FFCC de los cargadores.
- ❑ Necesidad de identificar demanda agregada suficiente y definir servicios atractivos y viables.
- ❑ El proyecto EURTRAIN como complemento al PIRENE.