

Tribuna para el Diálogo

Mesa Redonda

**EL PUERTO EXTERIOR DE FERROL
MOTOR DE DESARROLLO**

Xosé Carlos Fernández Díaz

Ferrol 17 de diciembre de 2010

PUERTO EXTERIOR: MOTOR DE DESARROLLO

Problemática de dinamización de Ferrol, como “Ciudad-Puerto”

| Puertos | Logística | | Comunicaciones / accesos | |
|--------------------------|---|--|--|-------------------------------------|
| | Espacio | Instalaciones | Viales | Ferrovianos |
| Interior “Curuxeiras” | Insuficiente | Obsoletas e Insuficientes | Suficiente | Carencia parcial e insuficiencia |
| Exterior “Caneliñas” | Suficiente (Posibilidad de ampliar) | Insuficientes (Posibilidad de ampliar) | Insuficientes (Posibilidad de ampliar) | Carencia (en fase de diseño) |

PUERTO EXTERIOR: MOTOR DE DESARROLLO

Comparación Transporte por Carretera y Ferrocarril

Dos tráficos típicos de Ferrol

Graneles Secos:

CARBON

| | |
|--------------------------|--------|
| (As Pontes) | 47 km |
| (Compostilla-Ponferrada) | 323 km |

1 tren de 400 m = 1150 Tm = **58 camiones**

1 tren de 750 m = 2.200 Tm = **110 camiones**

Contenedores

1 tren de 400 metros/ 16 vagones = 1250 Tm (62 TEUs) = **62 camiones**

1 Tren de 750 metros/ 25 vagones = 2400 Tm (120 TEUs) = **120 camiones**

PUERTO EXTERIOR: MOTOR DE DESARROLLO

El carbón para Meirama (A Coruña) tráfico más favorable que el carbón para As Pontes (Ferrol)

A Coruña-San Diego – Meirama-C.Térmica (Altitud 402 m FC->1,11 %)

36 Km por **ferrocarril**

No congestión de carreteras
No desgaste firme/pavimentos
Muy baja contaminación

Ferrol- Pto. Exterior – As Pontes (Altitud 354 m FC-> 0,75 %)

47 Km por **carretera**

Congestión de las carreteras
Mayor desgaste firmes/pavimentos
Mayor contaminación
Mayor longitud

PUERTO EXTERIOR: MOTOR DE DESARROLLO

Situación y Perspectivas del acceso ferroviario al Puerto Exterior

PUERTO EXTERIOR: MOTOR DE DESARROLLO

Acceso al Puerto Exterior de Ferrol

La Autoridad Portuaria
(con la aprobación y presupuesto de Fomento)

Hizo sus deberes en 2004:
Licitó y adjudicó el Estudio Informativo (el actual)
que estaba listo en Diciembre 2004 (¿¿??)

Desde entonces hasta ahora (7/04/2010) “alguien lo paralizó”
En palabras del Sr. Touriño: lo tuvo “guardado en un cajón”

¿Quién? ¿Porqué?

Fomento ha hecho perder al puerto de FERROL
los **5** años transcurridos desde 2005 hasta 2010

PUERTO EXTERIOR: MOTOR DE DESARROLLO

Acceso al Puerto Exterior de Ferrol

Tres Alternativas

Sur: Afecta medioambiente, paisaje.

Mantiene el tráfico pesado por el centro

Centro: Ocupa suelo en el noroeste urbano

Norte: Reduce la ocupación. Respeta medioambiente

Permite desplazar la estación al norte.

(La solución Sur es la más “beneficiosa” para Fomento:
le resulta la más económica)

Nadie diga que se pretende demorar el acceso al Puerto:
”La solución Norte también está en el Estudio Informativo”

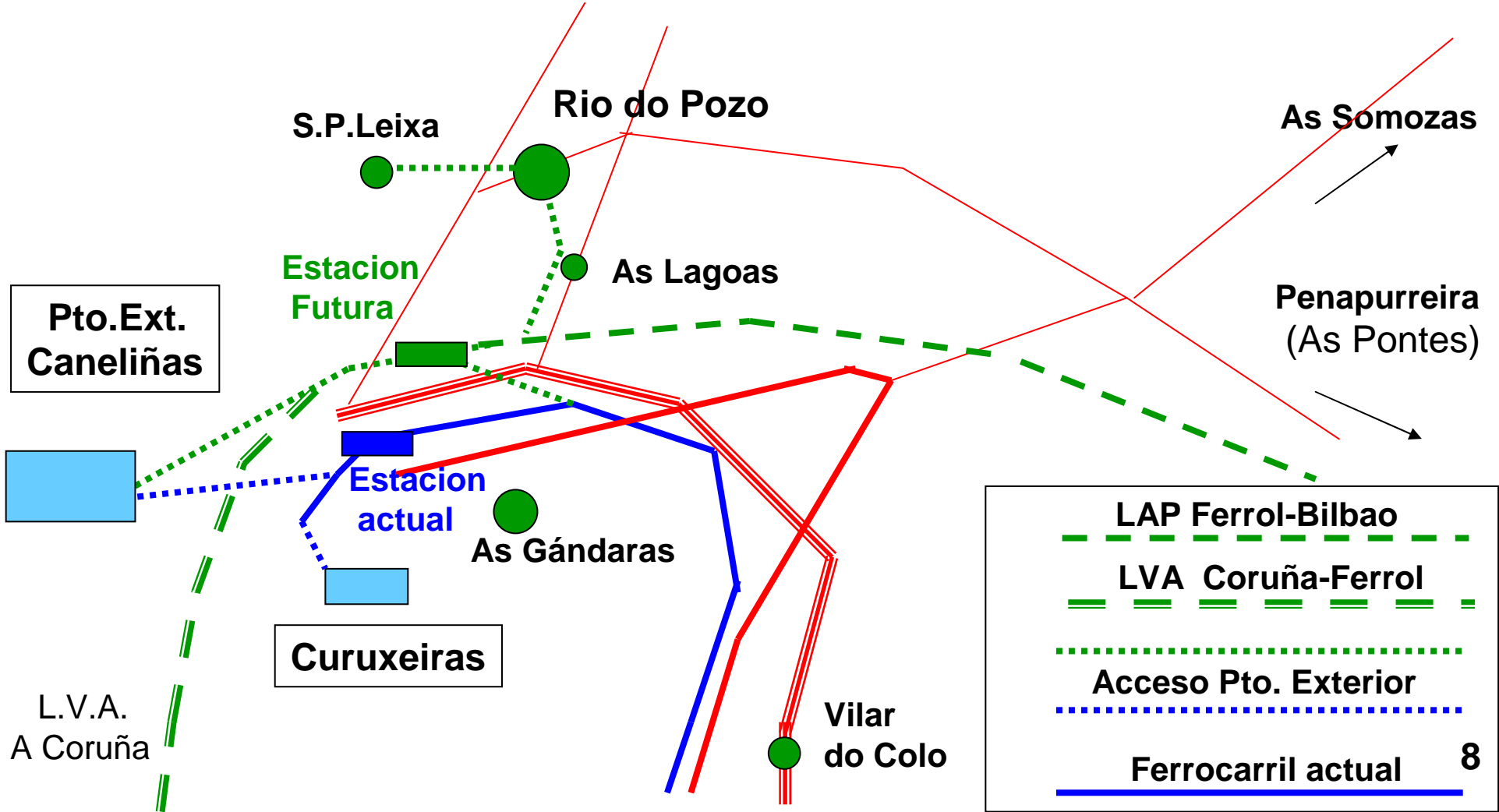
PUERTO EXTERIOR: MOTOR DE DESARROLLO

Estimacion de disponibilidad de la Línea Ferroviaria a Caneliñas

| ORGANISMO | ACTIVIDAD | Duración (meses) | 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------|---|------------------|---|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| | | | 1 11 1 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 1 2 3 4 5 6 7 8 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| MP Fomento | Envío Expediente de Información Pública del E.I. a MP MA, MR y M. | | [Gantt bar: 1 month in 2010] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| MP MA, MR y M | Inicia tramitación medioambiental | 1 | [Gantt bar: 1 month in 2010] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| MP MA, MR y M | Análisis de alegaciones y respuestas de Organismos y Entidades | 6 | [Gantt bar: 6 months in 2010] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| MP MA, MR y M | DIA - Declaración de Impacto Ambiental | | [Gantt bar: 1 month in 2011] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| MP Fomento | Aprueba Expediente de Estudio Informativo | 1 | [Gantt bar: 1 month in 2011] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| MP Fomento | Licitación redacción Proyecto constructivo | 1 | [Gantt bar: 1 month in 2011] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| MP Fomento | Adjudica Proyecto constructivo | 3 | [Gantt bar: 3 months in 2011] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Emp. Consultora | Redacta Proyecto Constructivo | 12 | [Gantt bar: 12 months from 2011 to 2012] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Emp. Consultora | Entrega Proyecto constructivo | | [Gantt bar: 1 month in 2012] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| MP Fomento | Aprueba Proyectos constructivos | 1 | [Gantt bar: 1 month in 2012] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| MP Fomento | Licitación Obras | 1 | [Gantt bar: 1 month in 2012] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| MP Fomento | Adjudica Obras | 4 | [Gantt bar: 4 months in 2013] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Emp. Construct. | Inicia Obras. Constituyen Sociedad, se movilizan, etc. | 3 | [Gantt bar: 3 months in 2013] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Emp. Construct. | Ejecuta físicamente las obras | 48 | [Gantt bar: 48 months from 2013 to 2017] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| MP Fomento | Recepciona obras | 1 | [Gantt bar: 1 month in 2017] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ADIF | Puesta en servicio | 1 | [Gantt bar: 1 month in 2017] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

PUERTO EXTERIOR: MOTOR DE DESARROLLO

Polígonos Industriales de Ferrol y comarca
Posibilidades de acceso ferroviario



PUERTO EXTERIOR: MOTOR DE DESARROLLO

Accesibilidad ferroviaria a Polígonos industriales del entorno de Ferrol

| Inicio | Denominación | Concello | Sup.Tot | Util | Altitud | Conveniencia |
|--------|-------------------|----------------|---------|-------|---------|--------------|
| 1970 | As Laqoas | (Naron) | 900 | 600 | 19 m. | ★ ★ |
| 1982 | As Gándaras | (Ferrol) | 1.370 | 825 | 15 m | ★ ★ |
| 1993 | Río do Pozo | (Narón) | 2.370 | 1.700 | 33 m | ★★★ |
| 2000 | Vilar do Colo | (Fene-Cabanas) | 850 | 650 | 173 m | ★ |
| 2012? | S. Pedro de Leixa | (Ferrol) | 900 | 500 | 60 m | ★ ★ |
| | | | | | | |
| 1993 | As Somozas | (As Somozas) | 765 | 630 | 347 m | ★ |
| 1998 | Penapurreira | (As Pontes) | 820 | 530 | 472 m | ★ ★ |

★★★ Favorable

★★ Posible

★ Desfavorable

PUERTO EXTERIOR: MOTOR DE DESARROLLO

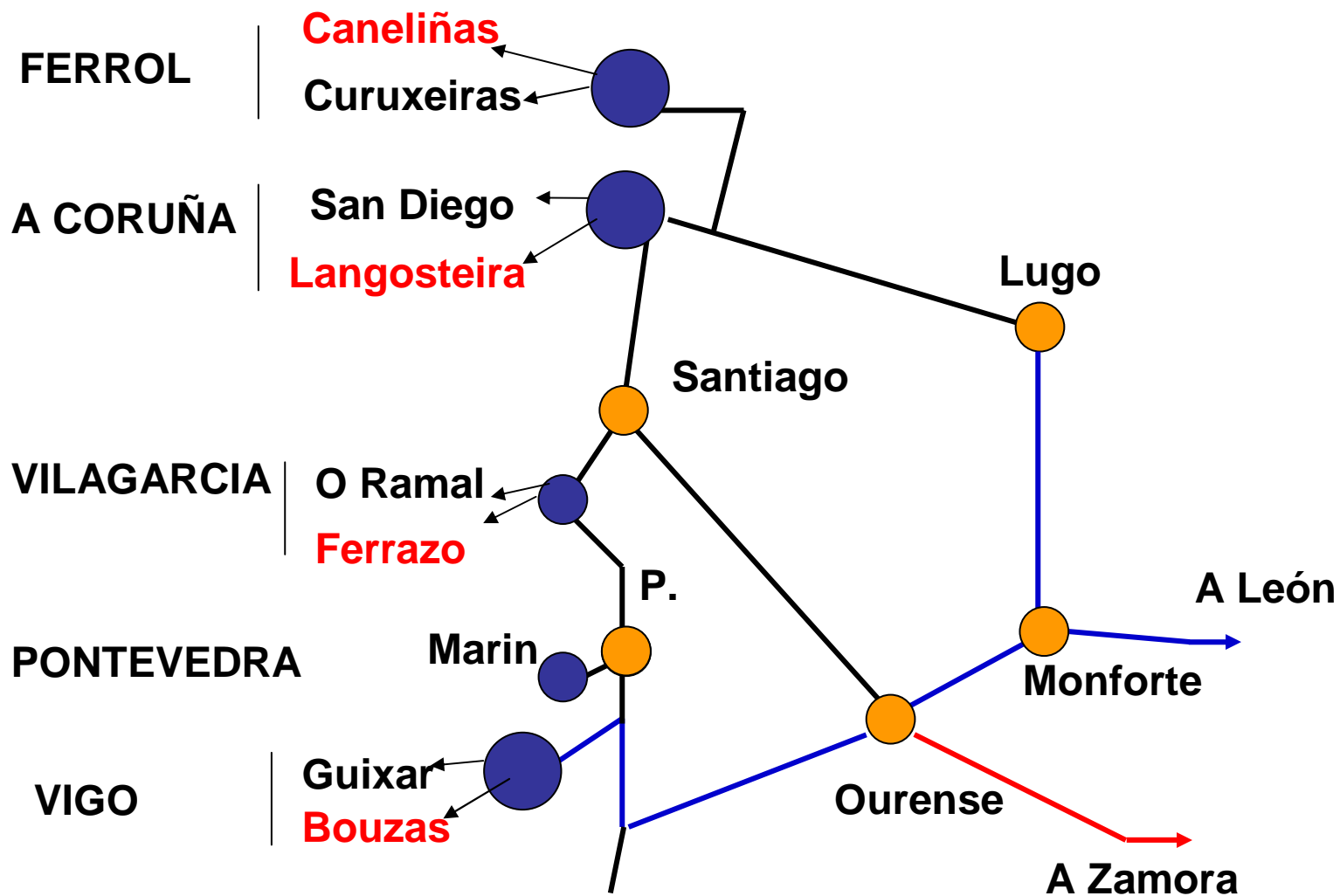
Los Puertos de Galicia y los tráficos hacia el centro de la Meseta y la costa mediterránea

PUERTO EXTERIOR: MOTOR DE DESARROLLO

Puertos de interés general del Atlántico

En explotación

En proyecto, construcción / desarrollo



PUERTO EXTERIOR: MOTOR DE DESARROLLO

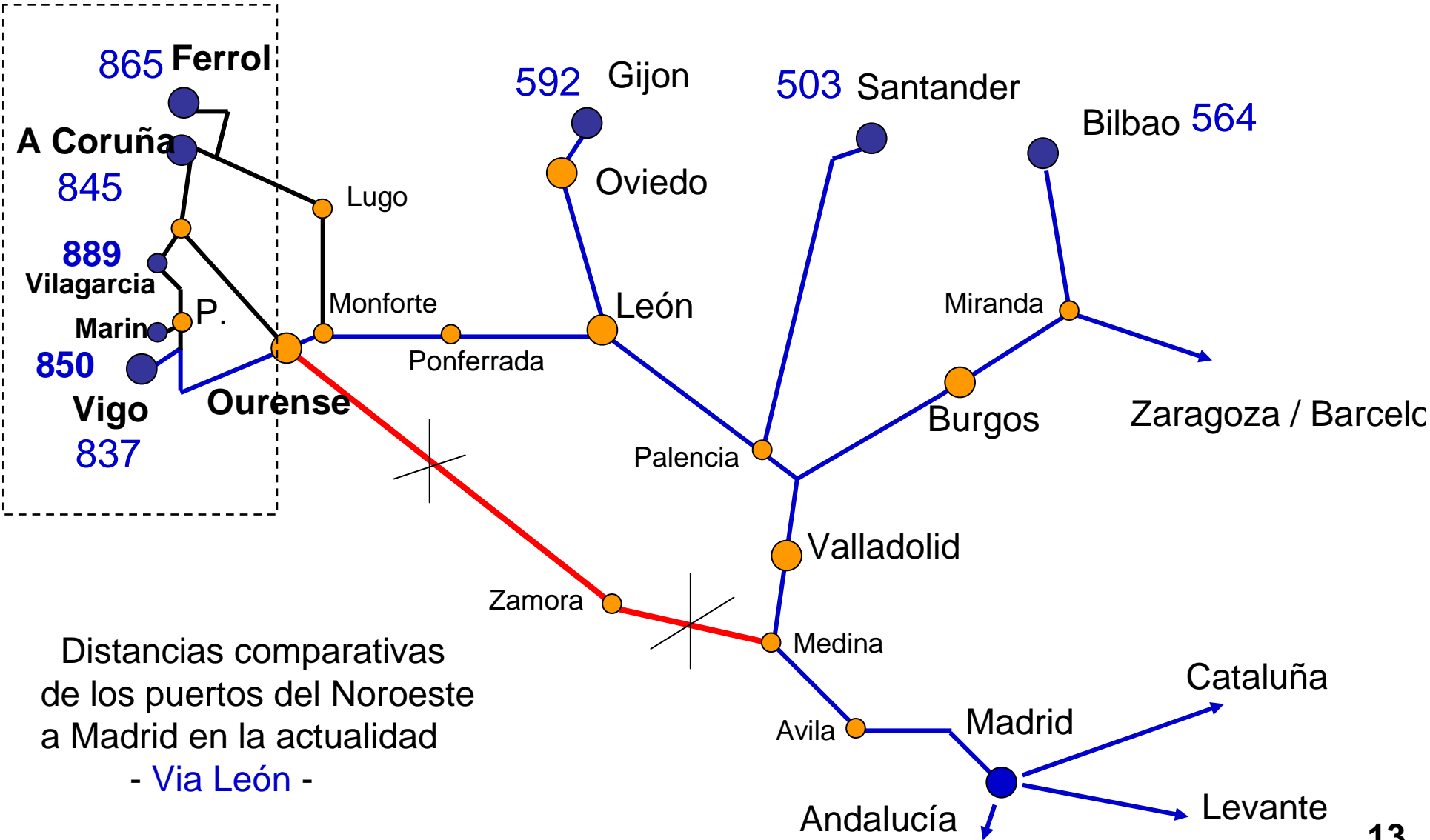
Redes
Europeas
de
Transporte

LAS FUTURAS AUTOVÍAS MARÍTIMAS EUROPEAS

- A Mar báltico
- B Oeste de Europa
- C Suroeste de Europa
- D Sudeste



PUERTO EXTERIOR: MOTOR DE DESARROLLO

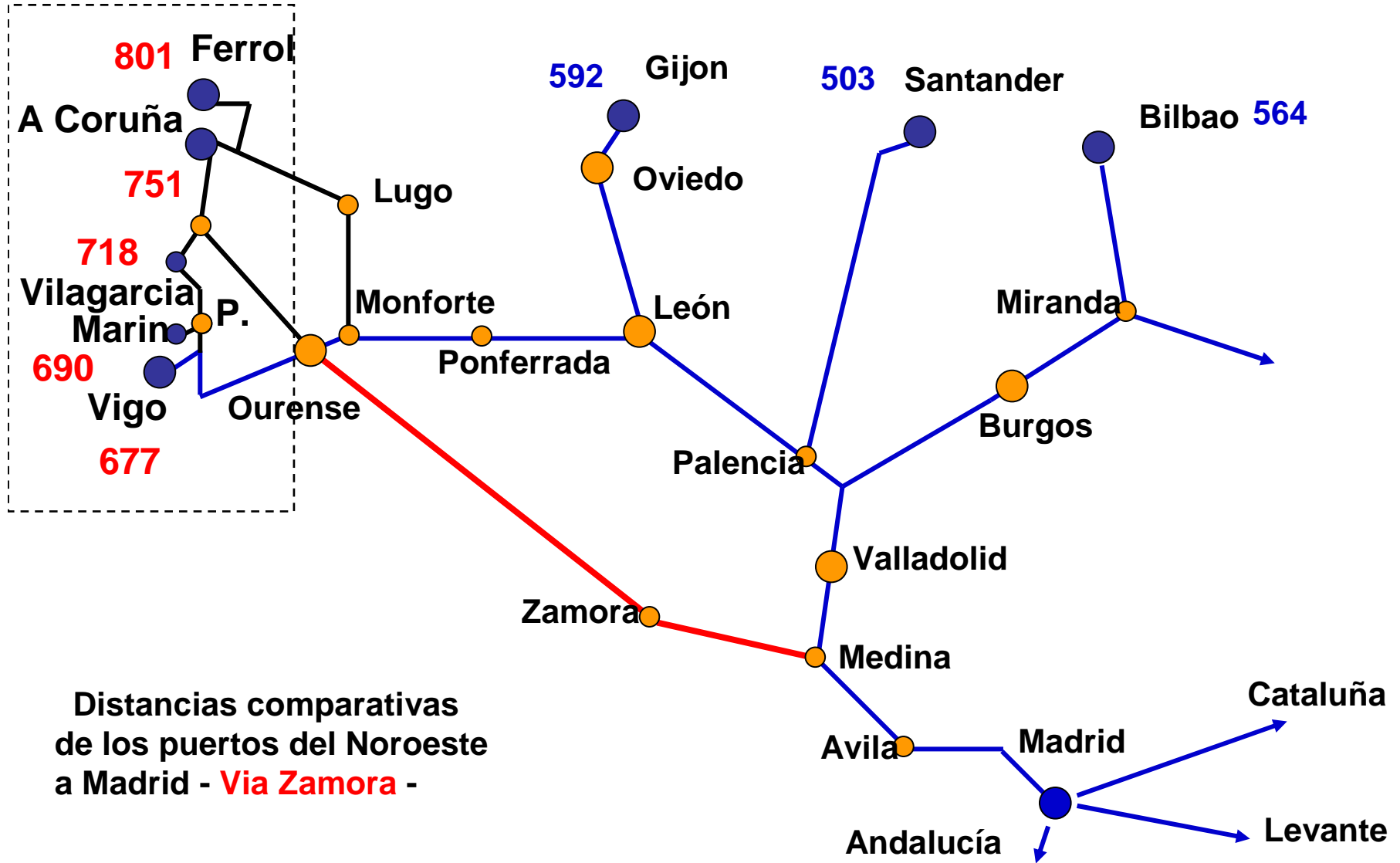


PUERTO EXTERIOR: MOTOR DE DESARROLLO



Comparación de corredores de acceso de mercancías

PUERTO EXTERIOR: MOTOR DE DESARROLLO

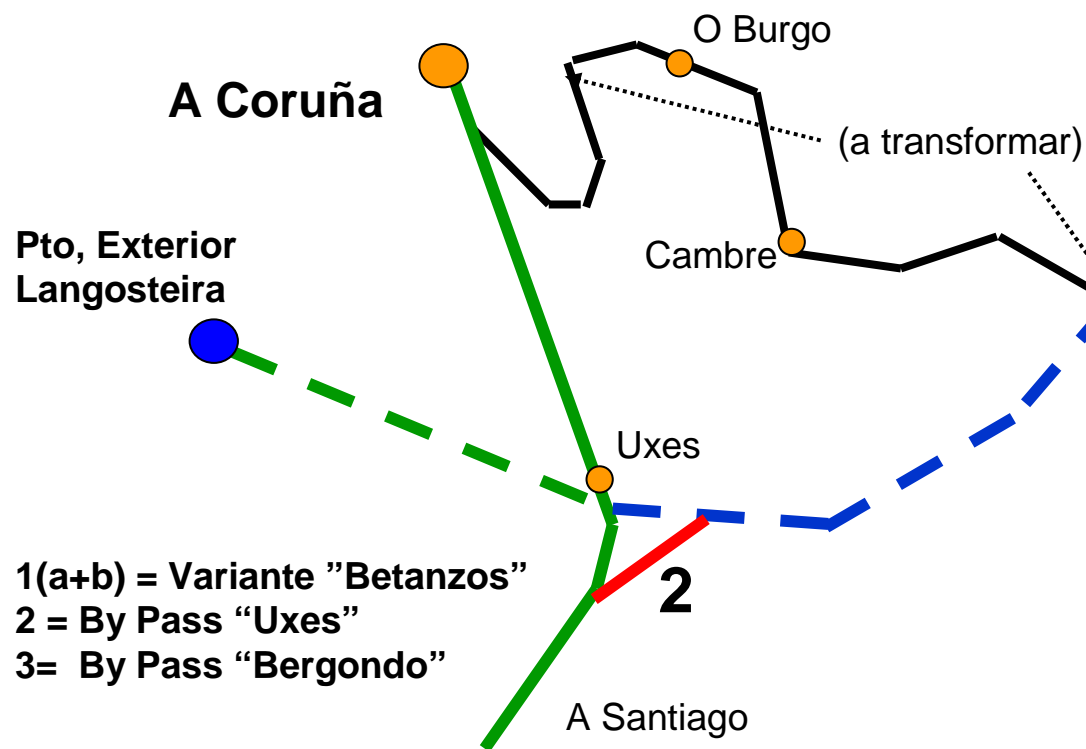
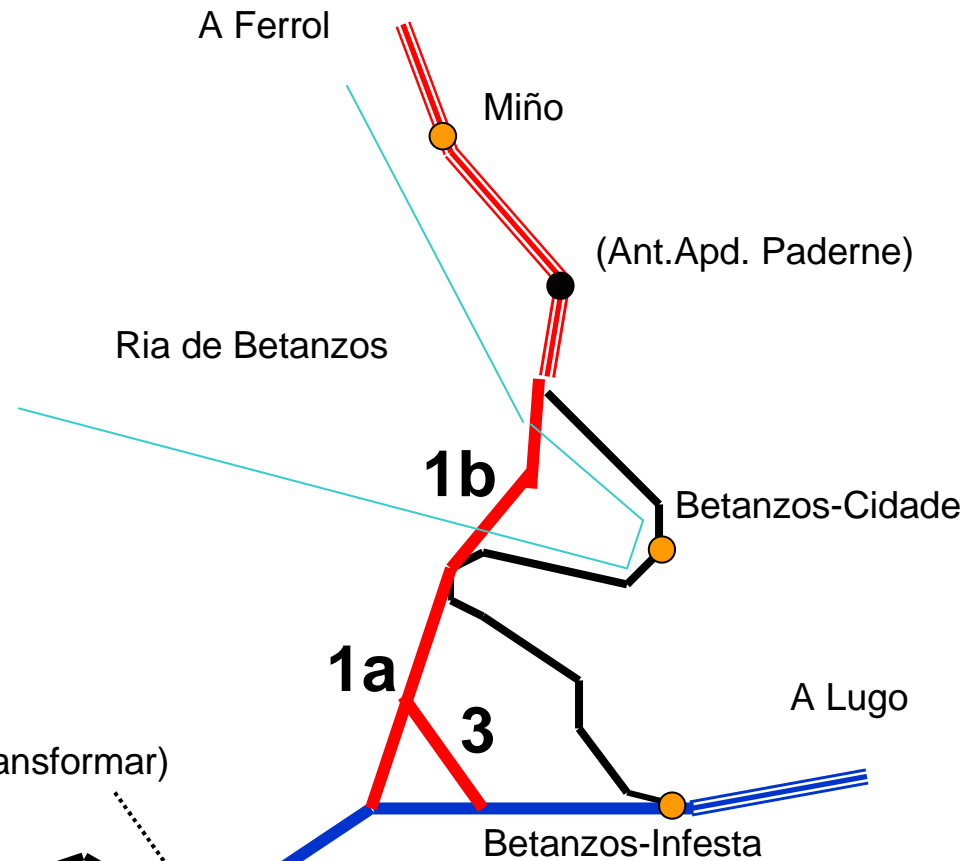
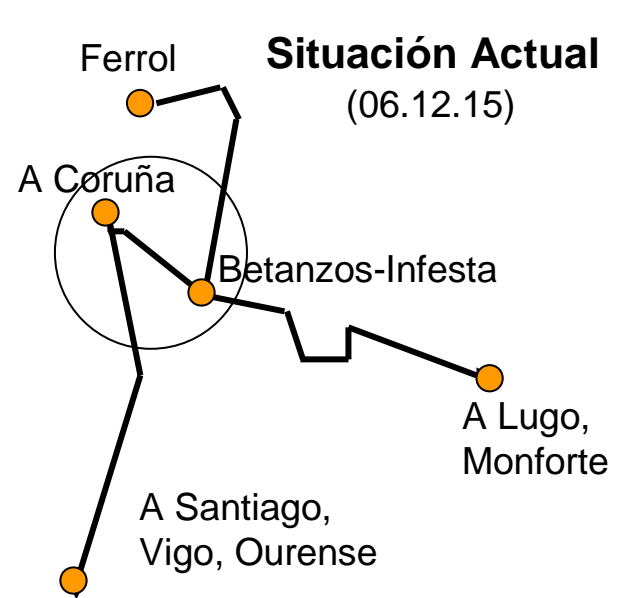


PUERTO EXTERIOR: MOTOR DE DESARROLLO

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 |

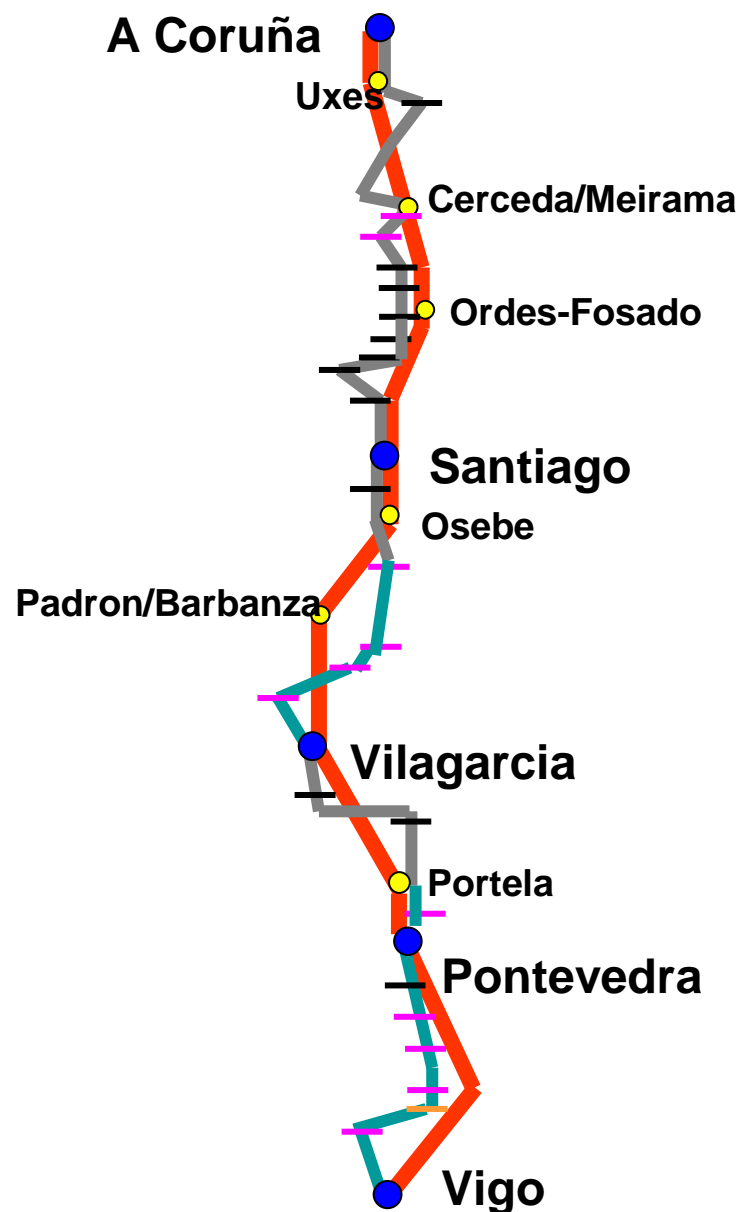
Los Puertos de Ferrol y el Eje Atlántico



1(a+b) = Variante "Betanzos"
2 = By Pass "Uxes"
3 = By Pass "Bergondo"

| | |
|----------------------------|--|
| Linea Actual | |
| Eixo Atlantico (220 km/h) | |
| Uxes - Betanzos (220 km/h) | |
| Betanzos - Lugo (220 km/h) | |
| Propostas (XCF) | |
| Betanzos - Ferrol | |

PUERTO EXTERIOR: MOTOR DE DESARROLLO



Planes sobre Eje Atlántico según el PEIT

Nueva línea de V.A.

Trazado anterior

Abandonado/ Destruído

Trazado anterior

a abandonar / destruir

● Estación con servicio Viajeros

● PAETs (Estaciones Técnicas)

— 12 Estaciones y Apeaderos desaparecidas / sin servicio

— 11 Estaciones a eliminar progresivamente

PUERTO EXTERIOR: MOTOR DE DESARROLLO

Eje Atlántico

Tipología de aprovechamientos de la Vía Convencional

Tras la construcción de 156 Km de vía (ancho UIC) de VA
los 175 km de vía convencional quedarán con:

| | |
|--|-----------------|
| Plataforma y vía completas | 86,4 Km |
| Plataforma completa, sin vía (ADIF “guarda las traviesas y el carril”) | 62,7 Km |
| Vía UIC sobrepuesta a la antigua vía convencional | 26,2 Km |
| | ----- |
| | 175,3 Km |
| Vía UIC cruza la plataforma convencional -> 6 veces | |

PEI- TFME

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

**GOBIERNO
DE ESPAÑA**

**MINISTERIO
DE FOMENTO**

14 / Septiembre / 2010

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 (37 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

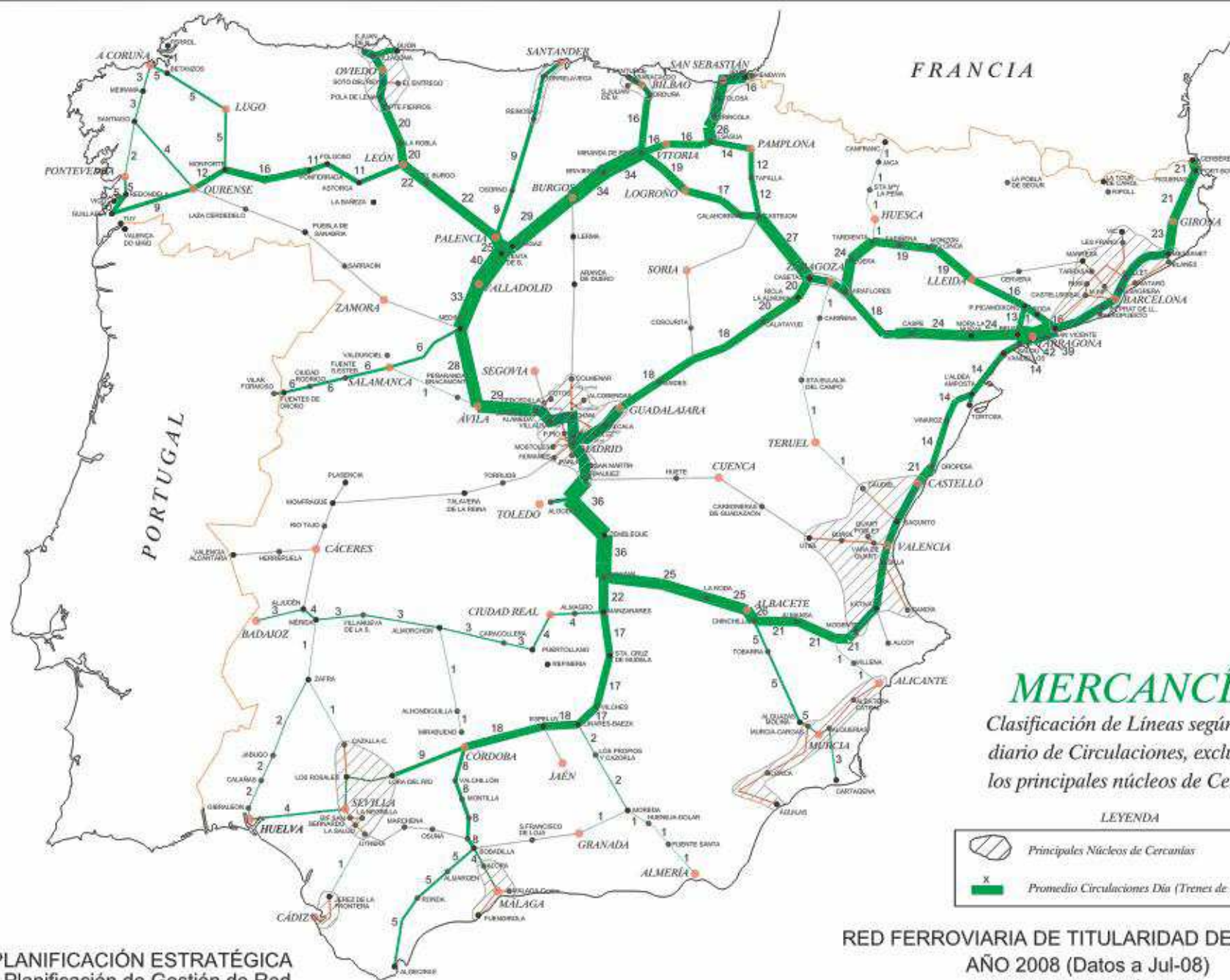
Propuestas sobre Infraestructura

**Electrificación
de líneas** →

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

**Trenes de
hasta 750m** →


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



MERCANCÍAS

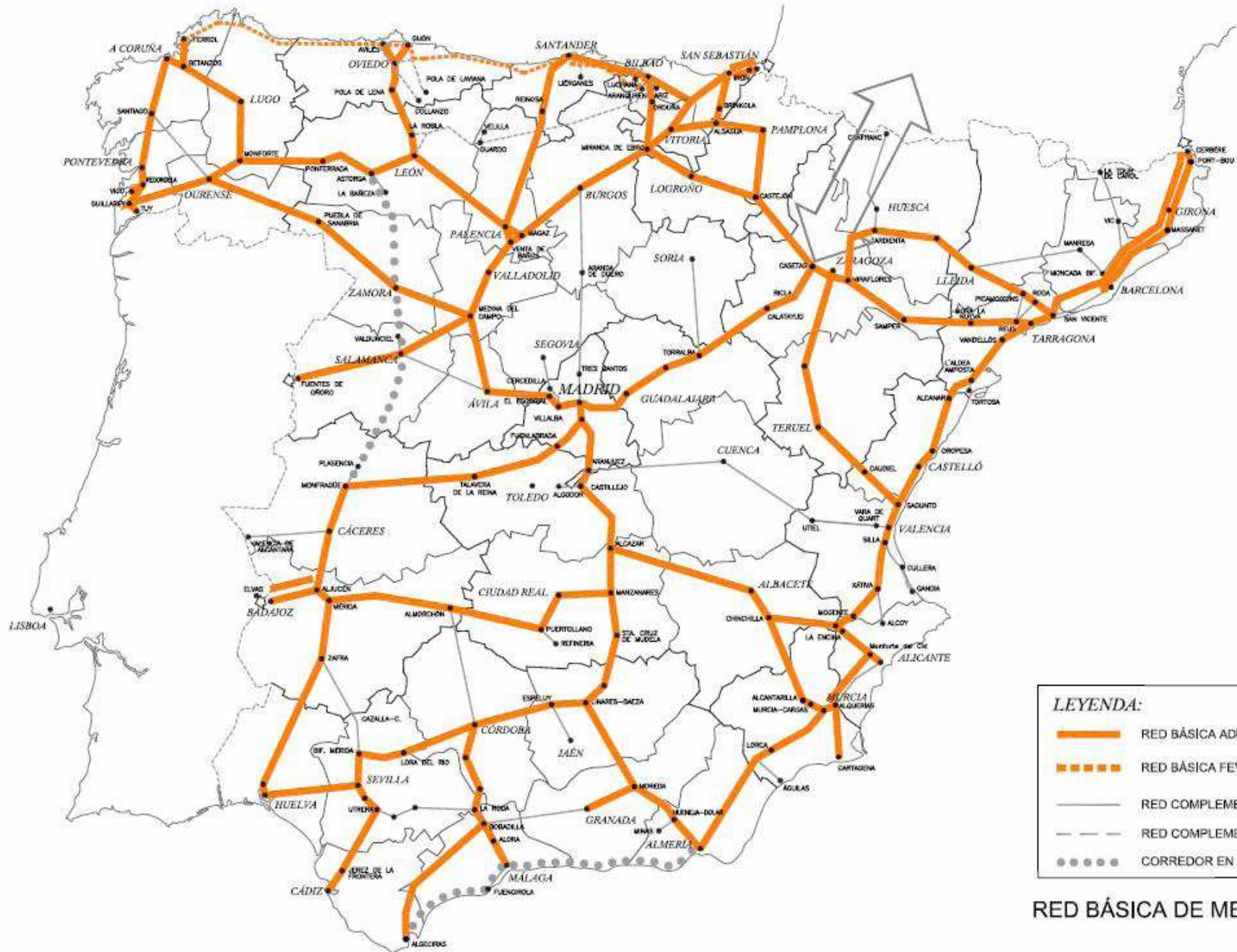
Clasificación de Líneas según promedio diario de Circulaciones, excluidos los principales núcleos de Cercanías

LEYENDA

-  Principales Nucleos de Cercanías
-  Promedio Circulaciones Día (Trenes de Mercancías)

RED FERROVIARIA DE TITULARIDAD DEL ESTADO
 AÑO 2008 (Datos a Jul-08)
 (MAPA ESQUEMÁTICO)

D.G.PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA
 D. de Planificación de Gestión de Red



PEI - TFME

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



ZALIA: Zona de actividades logísticas e industriales de Asturias

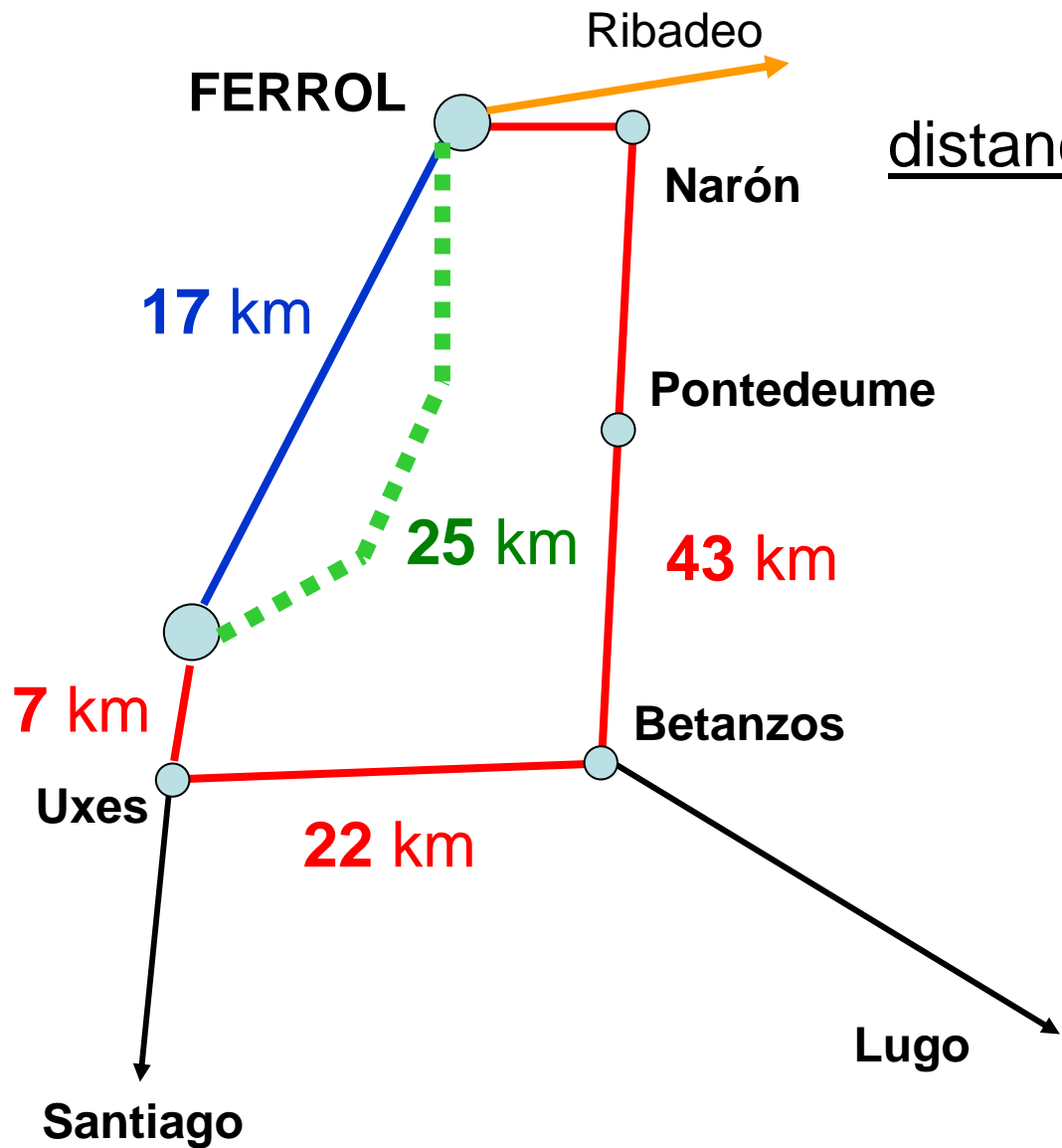
PLISAN: Plataforma Logística Salvaterra-As Neves

RED BÁSICA DE MERCANCÍAS

El aislamiento ferroviario de Ferrol

**Aislamiento ferroviario de Ferrol
en transporte de viajeros
comunicación de Ferrol con A Coruña**

El aislamiento ferroviario de Ferrol



distancias A CORUÑA-FERROL

Ferrocarril

| | |
|-----------|--------------|
| Actual | 66 km |
| Fomento | 72 km |
| Bajo Rías | 25 km |

Carretera

| | |
|------------------|-------|
| N-VI/AC-164/N651 | 53 km |
| AP-9 | 56 km |

El aislamiento ferroviario de Ferrol

Intención actual del M^o Fomento

Mantener trazado “orbital” de 72 kilómetros

Realizar gran ocupación de suelo en 65 km → 9 millones m²

→ Ninguno de los 13 Concellos se va a beneficiar,

→ Son poco importantes para el AVE

Con la pérdida de la línea actual,

→ No se podrán establecer servicios de Cercanías

(Ejemplo vivo, real, actual: Eje Atlántico inaugurado

La Estaciones de Ferrol y A Coruña serán estaciones Término

→ Por las que no se va a ninguna parte

Coste aproximado → 780 Mill € (12 mill/Km) (*)

Oferta de Tiempo → NO COMPETITIVA

Coste Billete → 3 VECES MAS CARO

(*) Ojo: si es menos, no se trataría de una línea de Alta Velocidad



As Pontes
Ribadeo
Asturias
Bilbao

Trazado orbital
de Fomento

AV Cantábrico

Tren XXI

Fomento

Arteixo

Uxes

A Coruña

Oleiros

Ferrol

Narón

A Santiago

Fechas de las imágenes: 27 de Jun. de 2003 - 22 de Ago. de 2005 43°23'30.04" N 8°17'44.78" O elev. 39 m

Google

El aislamiento ferroviario de Ferrol

Propuesta para la LAV “A Coruña-Ferrol”

Solicitar a M^o Fomento
un nuevo Estudio Informativo

Trazado directo → Bajo las Rías

Incluiría 2 ó 3 túneles bajo el mar, de pequeña longitud

Coste Obra → menor (o =) que trazado “orbital” de Fomento

Tiempo de recorrido (v. máx. 240 km/h) → 12 minutos
→ 3 veces inferior al mejor dado por Fomento

Coste billete → 3 veces menor que el trazado de Fomento

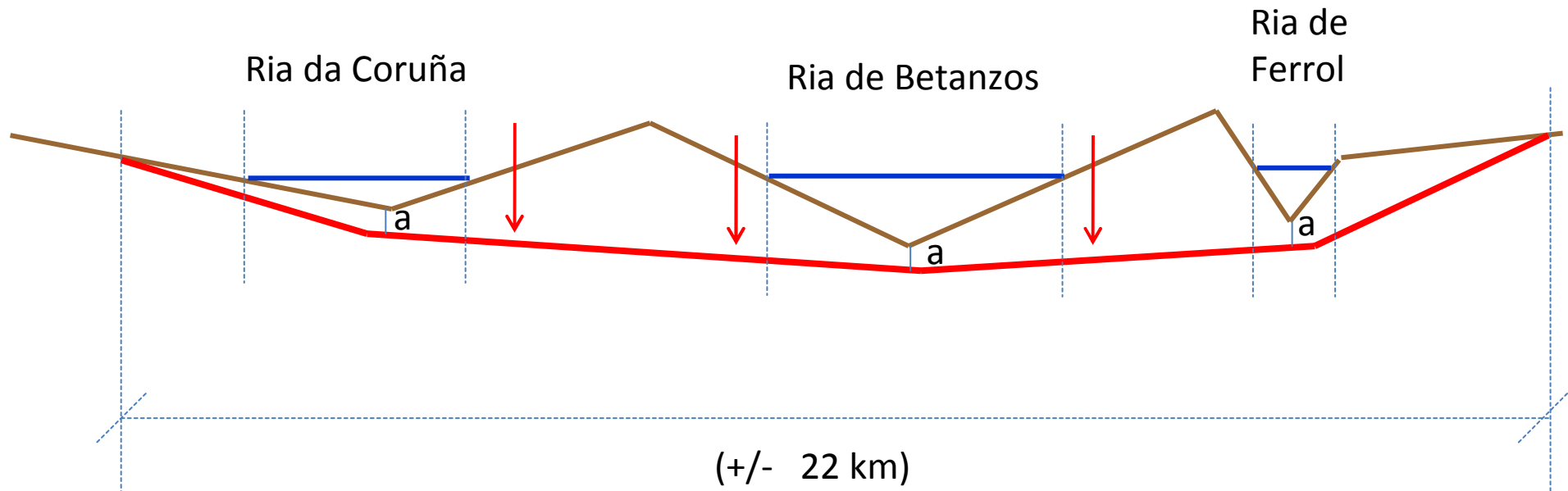
Coste viaje = al del tramo Vigo-Pontevedra

**¡¡ Los 15 servicios Coruña–Vigo y viceversa
saldrían de / llegarían a Ferrol ¡¡**

El aislamiento ferroviario de Ferrol

Tunel Mixto (Terrestre / marítimo) "A Coruña – Ferrol"

(Sección aproximada de una de las alternativas)

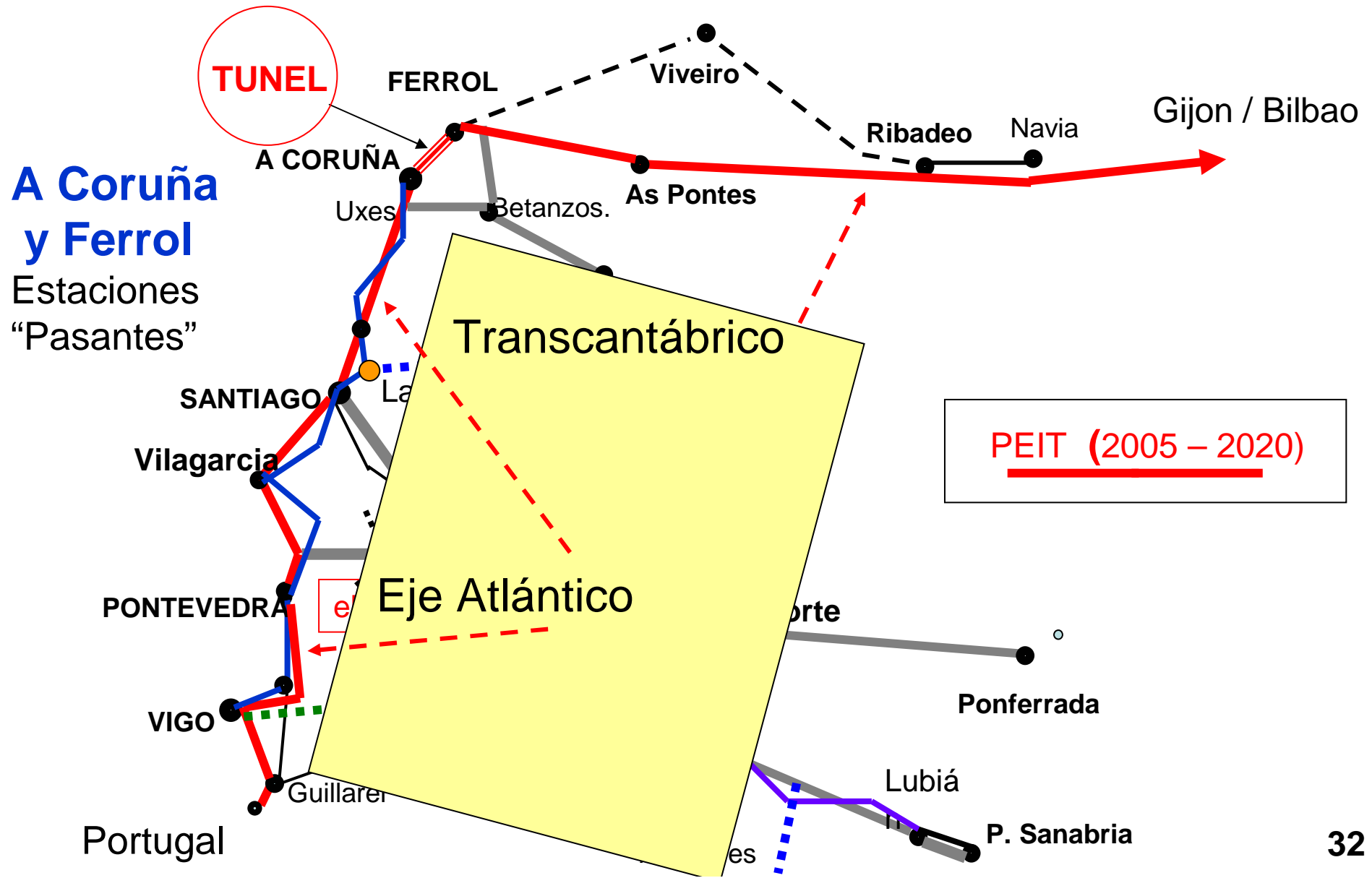


a = espesor bajo fondo +/- 20 metros



= Zonas de ataque alternativas

El aislamiento ferroviario de Ferrol



A Coruña y Ferrol
Estaciones "Pasantes"

PEIT (2005 - 2020)