

EL INTERÉS DEL POTENCIAL LOGÍSTICO DE ÁLAVA Y EUSKADI

Álava puede posicionarse como un nodo de transporte intermodal clave en el tráfico internacional de mercancías del corredor Atlántico del sur de Europa. En concreto, debe aspirar a jugar un papel clave como puerta de entrada y salida de mercancías de la península ibérica, con un tráfico internacional de mercancías que alcanza casi 50 Mtn en el año 2016 en dicho corredor Atlántico.

Un nodo que, para materializarse como tal, requiere de las adecuadas inversiones para:

- **Captar nuevo tráfico y ofrecer servicios competitivos** a una mayor proporción del tráfico que circula por este corredor Atlántico.
- **Aprovechar las posibilidades del cambio modal de carretera a ferrocarril** que se está impulsando a nivel nacional en línea con las prescripciones nacionales y europeas¹.
- **Conseguir una conexión con el Eje Mediterráneo**; la conexión Vitoria-Pamplona, que permitan al Territorio alavés y a Euskadi convertirse en el nudo de intercambio de referencia entre los corredores Atlántico y Mediterráneo y aumentar su zona de influencia respecto a este último.

El desarrollo de estas inversiones se encuentra estrechamente relacionado con el impulso de una red ferroviaria y unas plataformas intermodales que permitan construir una alternativa competitiva al flujo de mercancías por carretera².

Con todo ello, las infraestructuras intermodales consolidadas y desarrolladas de manera adecuada en Álava permitirían ofrecer los siguientes servicios por tipo de tráfico:

- **Intermodal.** Para los tráficos *Internacional o Doméstico País Vasco con origen o destino el País Vasco e Internacional con origen o destino el área de influencia de la CAPV* (Asturias, Cantabria, Castilla y León Este, La Rioja y Navarra), se podría ofrecer un servicio de trasvase modal entre carretera y ferrocarril: la mercancía llega a la terminal en camión y se carga al ferrocarril o viceversa.

Incluiría los tráficos domésticos con origen y/o destino portuario: Ej. Tráfico ferropuerto entre el puerto de Bilbao y la terminal ferroviaria de Jundiz.

- **Transfronterizo.** Para los tráficos *Internacional de Resto de España* (fuera de CAPV y su hinterland más cercano), se podrían ofrecer servicios acordes a viajes más largos dentro de España, los cuales consisten en cambio de ancho (cambio de locomotora, cambio de ejes, transbordo de carga, etc.) y de consolidación/desconsolidación de carga. Los tráficos que requieren de estas operaciones son los que llegan a la terminal en ferrocarril para atravesar la frontera.

¹ Plan Estratégico para el Impulso del Transporte Ferroviario de Mercancías en España, 2010, Ministerio de Fomento. En dicho Plan se preveía pasar de la cuota modal 4,1% de transporte ferroviario (en toneladas-km), a valores cercanos a la media europea (17,1% en 2010). Por este motivo, el PEITFM, considera como objetivo alcanzar un 10% de cuota ferroviaria en 2020 (valores porcentuales expresados en toneladas-km).

² El transporte de mercancías ferroviario no es competitivo en tráficos domésticos de corto recorrido; 300 km es una distancia razonable en la que el transporte ferroviario puede competir el transporte por carretera.

Para mantener este tráfico se requiere la conexión entre la red francesa y las terminales en Álava en condiciones de interoperabilidad entre redes (ancho UIC, electrificación y señalización compatibles, homologación, etc.).

- **Autopistas Ferroviarias.** Tráfico derivado de la implantación de los servicios de Autopistas Ferroviarias que requieren una especial operativa dentro de las terminales³ (estacionamiento, embarque, etc.). Una autopista ferroviaria es un sistema de transporte combinado que consiste en una línea lanzadera de ferrocarril destinada al transporte de camiones. Este tipo de transporte ya se realiza por vía marítima, el denominado tráfico 'ro-ro', por el que camiones de mercancías 'viajan' a otros países a bordo de buques cargueros.



La articulación de un entramado logístico intermodal capaz de ofrecer dichos servicios de manera competitiva a estos tráficos de mercancías desde Álava, permitiría a Euskadi:

- Constituir un nodo logístico de primer nivel generador de empleo y actividad económica directa en sus infraestructuras.
- Aumentar la competitividad de las empresas instaladas en su zona de influencia merced a la potencial bajada de los costes logísticos asociados a economías de escala⁴.
- Aumentar el atractivo de Álava y Euskadi para atraer inversión y nueva actividad industrial y logística.
- Fortalecer la competitividad de las infraestructuras portuarias del país al mejorar su conectividad e intermodalidad.

³ Los camiones recorren por carretera el trayecto hasta el inicio de la autopista ferroviaria, se montan en vagones especiales, y son descargados en la estación final para continuar por carretera a destino. Tiene como fin aunar las ventajas de economía y seguridad del ferrocarril y de acceso directo hasta el destino del transporte por camión. El concepto de autopista ferroviaria se distingue del simple transporte de camiones por ferrocarril, o de contenedores, en que se trata de una ruta fija entre dos estaciones especialmente preparadas para este servicio. La compañía ferroviaria se encarga exclusivamente del transporte durante la autopista ferroviaria, siendo ajena a la logística del camión antes y después del tramo ferroviario. Las autopistas ferroviarias se establecen por diversos motivos, como aumentar la cuota de transporte por ferrocarril, servir de ruta alternativa que evite la circulación de camiones por rutas peligrosas como las cadenas montañosas, etc.

⁴ En especial, para el caso de las empresas industriales del Territorio.

- Disminuir los costes ambientales y sociales asociados al transporte por carretera merced a un cambio modal en favor del ferrocarril: liberación de infraestructuras viarias, disminución accidentes, disminución de emisiones, etc.

En la satisfacción de estas expectativas ligadas a la consolidación de Álava y Euskadi como un nodo logístico intermodal de carácter estratégico en el Eje Atlántico, se plantean una serie de elementos que deben ser considerados con atención:

- En primer lugar, para impulsar un nodo logístico estratégico como el que se propone en Álava, es necesario un desarrollo (unas inversiones) que anticipen las demandas que se puedan generar. En caso contrario, las inversiones adicionales que se puedan plantear en el futuro pueden ser innecesarias ante una demanda que nunca va a aparecer si no se plantea ex ante una alternativa competitiva.
- En segundo lugar, respecto a la conexión Vitoria-Pamplona, esta se plantea como la opción más atractiva para Euskadi y Álava en tanto que permite reforzar la conexión con el Eje Mediterráneo de la manera más eficiente.
 - **La conexión con Pamplona a través de Vitoria permite maximizar la eficiencia del tráfico de pasajeros y mercancías que se pudiera dar a Bilbao**, integrando los servicios Pamplona-Bilbao y Vitoria-Bilbao. La respuesta a la demanda de transporte a Bilbao de pasajeros y mercancías requeriría un doble servicio si se realizase vía Ezkio (y una mayor saturación de la red si esta se observa como un peligro, que a nuestro juicio no lo es en absoluto).
 - Uno de los elementos diferenciales para justificar la opción de Ezkio podría ser dar respuesta a la demanda específica de tráfico ro-ro de automóviles que se fabrican en Pamplona y que salen a través de Pasaia. Si fuese así, se plantean algunas dudas respecto al potencial de Pasaia para aumentar su capacidad de movimiento mercancías dadas sus condiciones para el acceso de buques de gran calado, las dificultades que está encontrando en la competencia con otras infraestructuras portuarias y el desistimiento de la apuesta por el proyecto de Pasaia exterior. Habría que pensar qué otra demanda específica de transporte de mensajeros y mercancías pudiera aportar un valor diferencial que justificase la conexión con Pamplona vía Ezkio.
 - Por último, pero no menos importante, **las previsiones de demanda y tráfico que se plantean/conocen son**, desde la experiencia del equipo consultor, **muy optimistas**. En concreto, relacionado con el tráfico que se pudiera generar a través de Pamplona (o de otro origen), **es complicado visualizar un incremento tan importante respecto al actual como para poner en riesgo de saturación cualquiera de los tramos de la Y vasca**; sea cual sea esta la opción de conexión con Pamplona por la que se opte.

Es por ello que, con la información y datos de que dispone en estos momentos el equipo consultor, se puede concluir que la conexión Vitoria-Pamplona es la más interesante.

Algunos datos de contexto

El flujo internacional de mercancías por el corredor Atlántico supuso 49,3 Mtn en 2016, con un crecimiento de 2,7% respecto los valores del 2015. Desde la salida de la recesión económica en 2013, el volumen total de mercancías internacionales ha mantenido un crecimiento anual significativo de 3,8% CAGR, pasando de las 44,1 Mtn en 2013 a las 49,3 Mtn en 2016. Estos resultados de tráfico muestran una tendencia positiva de recuperación hacia valores previos a la crisis económica, aunque todavía no se han alcanzado los tráficos del 2008 cuando se registró un total de 54,0 Mtn por el corredor Atlántico, lo que supone una caída anual media de -1,1% CAGR durante el periodo 2008 – 2016.

En lo que se refiere a su distribución modal, el transporte por carretera es el que tiene el mayor protagonismo. Así, la cuota del ferrocarril en el global del tráfico de mercancías por el corredor Atlántico, muestra unas cifras mucho más modestas aunque con una tendencia estable, con valores que oscilan entre el 3,3% y 2,7%, con un promedio de 3,0% en desde 2008. Durante los años de recesión económica, especialmente 2009 y 2010, se registraron las cuotas modales más bajas de los últimos años (2,7%). En el año 2016 se tiene un cuota modal de 3,1%, valor que dista mucho del 9,9%⁵ que registra la media europea. En este sentido, es oportuno señalar que el objetivo de incremento modal ferroviario expresado en el PEITFM, se establece como valor objetivo de 2030, alcanzar una cuota ferroviaria del 7,0% en tráfico internacional (medido en toneladas); lo que supondría más que doblar la cuota modal actual de ferrocarril en el corredor Atlántico.

Este tráfico internacional por el corredor Atlántico se puede estructura en cuatro tipos de flujos:

- Internacional País Vasco: tráfico internacional con origen o destino en la CAPV. Supone el 32% del total de tráfico internacional de mercancías por el corredor Atlántico.
- Internacional en proximidad al País Vasco: se consideran los tráficos con origen/destino en las comunidades autónomas más cercanas al País Vasco (Asturias, Cantabria, Castilla y León Este, La Rioja y Navarra), que pueden tener a las terminales del País Vasco como referencia. Supone el 27% del total de tráfico internacional de mercancías por el corredor Atlántico.
- Internacional de Resto de España. Supone el 31% del total de tráfico internacional de mercancías por el corredor Atlántico.
- En tránsito: tráficos entre el resto de Europa y Portugal, y entre el resto de Europa y África. Supone el 10% del total de tráfico internacional de mercancías por el corredor Atlántico.

El tráfico total de mercancías domésticas con origen y/o destino en el País Vasco fue de 88,4 Mtn en 2016, lo que supone una ligera disminución de -0,2% respecto a las 88,6 Mtn registradas en 2015. Después de la recesión económica, en 2013 y hasta el 2016, el tráfico ha experimentado un crecimiento medio anual del 2,2% CAGR. No obstante, siguiendo la misma lógica que las mercancías internacionales, todavía no se han alcanzado los valores previos a la crisis, que en 2008 eran de 132,8 Mtn, (hecho que implica un crecimiento medio negativo de -5,0% CAGR del periodo 2008 – 2016).

El transporte doméstico del País Vasco se estructura en tres flujos de tráfico:

⁵ Fuente: EUROSTAT

- Interno País Vasco: aquellos tráficos que tienen como origen y destino un punto dentro del País Vasco.
- Doméstico en Proximidad al País Vasco: se consideran los tráficos entre la CAPV y las comunidades autónomas de Asturias, Cantabria, Castilla y León (sólo su parte este), La Rioja y Navarra.
- Doméstico de Resto de España.

La diferenciación por estos tipos de flujo permite observar la diferente capacidad de captura del modo ferroviario.

En 2016 el tráfico doméstico ferroviario fue de 3,2 Mtn, registrando un aumento del 3,3% respecto a los 3,1Mtn de 2015. Los valores en los últimos cinco años muestran un comportamiento muy estable de estos tráficos, lo que se traduce en un crecimiento medio anual prácticamente nulo (0,3% CAGR) entre el 2013 y el 2016. En 2008, el tráfico ferroviario fue de 5,5 Mtn lo que implica un descenso medio anual de - 6,5% CAGR durante el periodo 2008 – 2016.

La cuota modal ferroviaria en el tráfico doméstico del País Vasco fue del 3,7% en 2016. Salvo en el año 2009, donde la cuota cayó hasta el 3,1%, los repartos modales frente a la carretera han sido relativamente estables variando entre el 3,5% y el 4,2%.

Del total de estos 3,1 Mtn, solamente 0,3 Mtn fueron movidos por las terminales actuales de Jándiz y Lezo-Renteria. La gran mayoría de las toneladas restantes se gestionaron en el ámbito portuario (en las terminales del puerto de Bilbao, puerto de Pasaia, Santurtzi y Sestao), con 1,8 Mtn.

El puerto de Bilbao, con un 12% de cuota ferroviaria, presenta un reparto modal de entrada/salida de mercancías significativamente superior a la media española (7%). Por lo contrario, el puerto de Pasaia está más en la línea de los demás puertos de la geografía nacional con un 6%. En total, 1,8 Mtn entraron o salieron de los puertos vascos en 2015; el 79% por Bilbao y el 21% por Pasaia.