

EL CORREDOR MEDITERRÁNEO: OPORTUNIDAD PARA EL DESARROLLO DEL SUDESTE ESPAÑOL

Joan Amorós
Secretario General

Murcia, 15 de noviembre de 2012



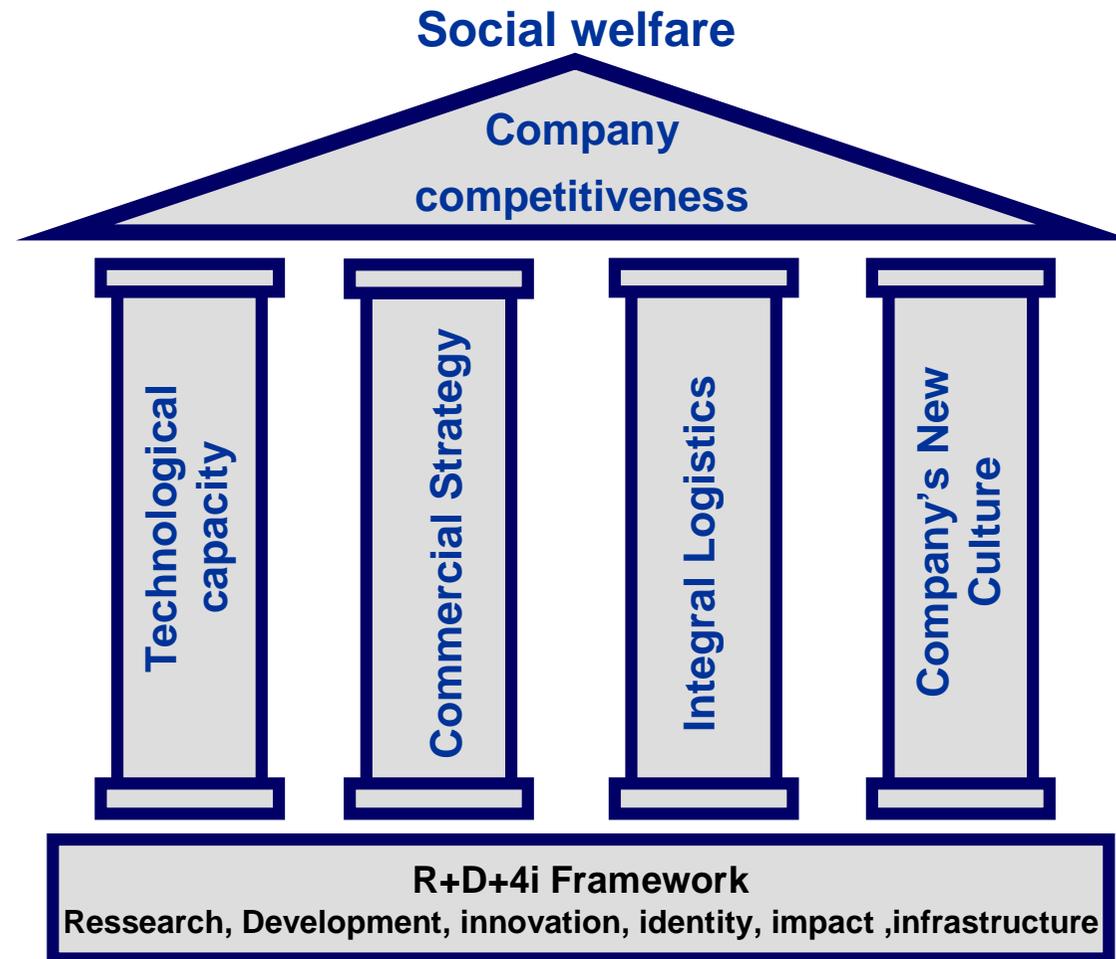
FERRMED

Promotion du Grand Axe Ferroviaire de marchandises
Scandinavie-Rhin-Rhône-Méditerranée Occidentale A.S.B.L



FREMM

PILLARS OF THE BUSINESS COMPETITIVENESS

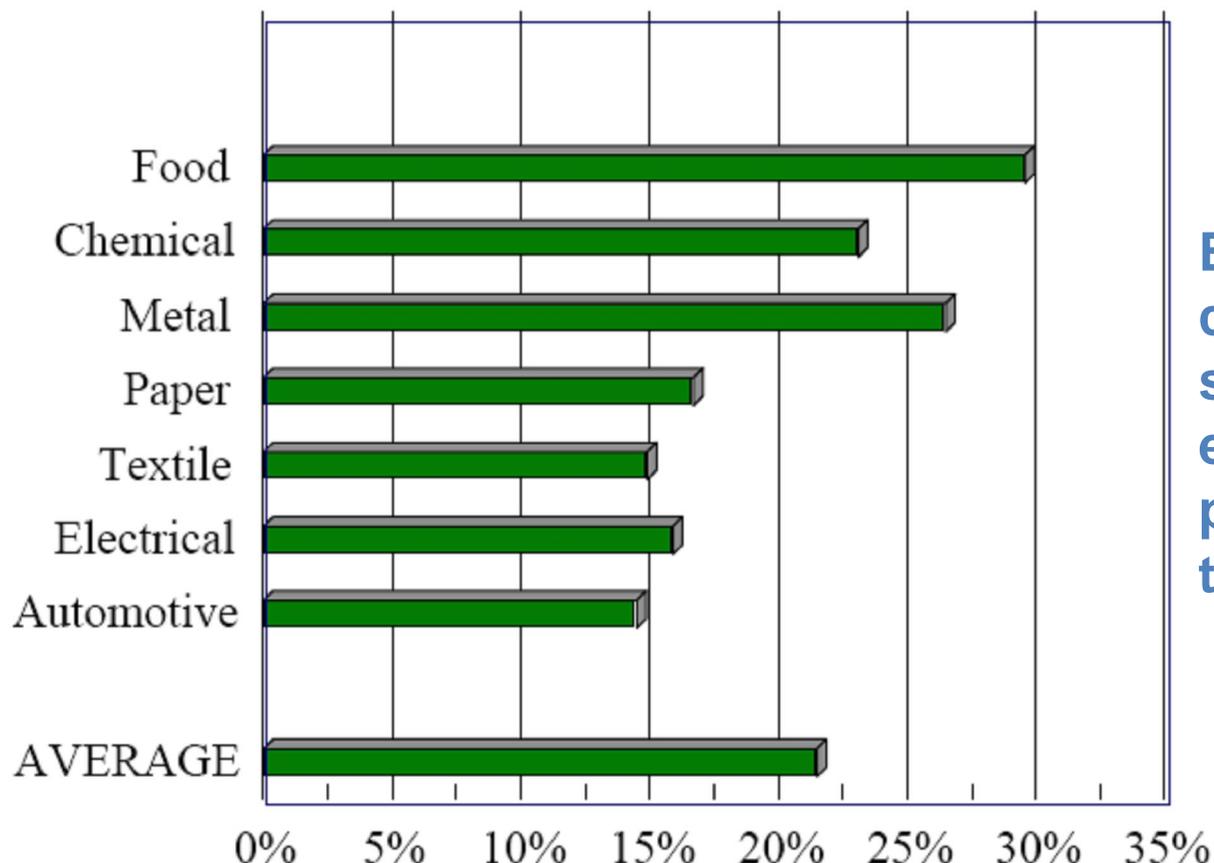


R+D+4i factors are the base of the enterprise competitiveness pillars



LA COMPETITIVIDAD EUROPEA FUNDAMENTO DE LOS PROYECTOS DE FERRMED

LA LOGÍSTICA COMPRENDE UNA PROPORCIÓN SUBSTANCIAL DEL PRECIO DEL PRODUCTO



El 50% de los costes logísticos son costes externos, particularmente transporte

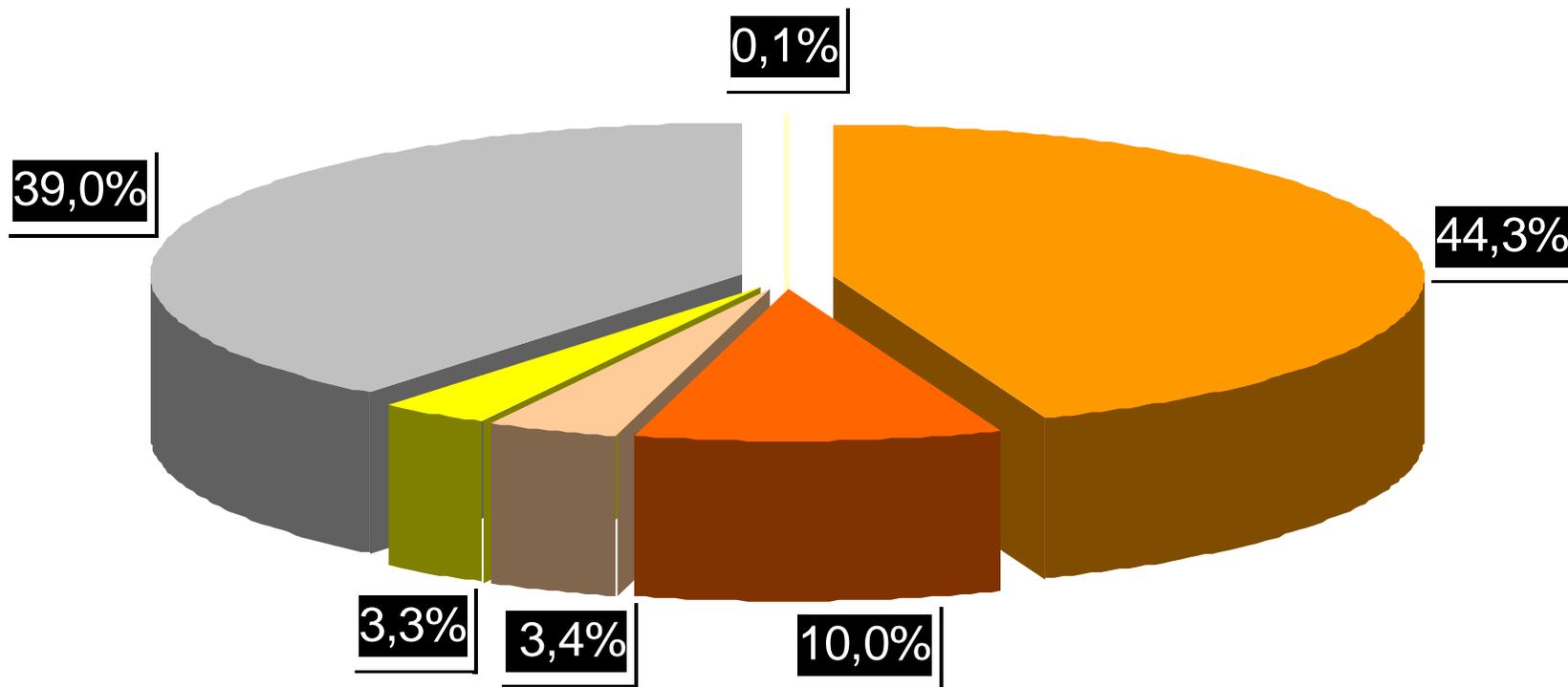
Logistics Costs in Relation to Annual Turnover

Source: European Logistics Association



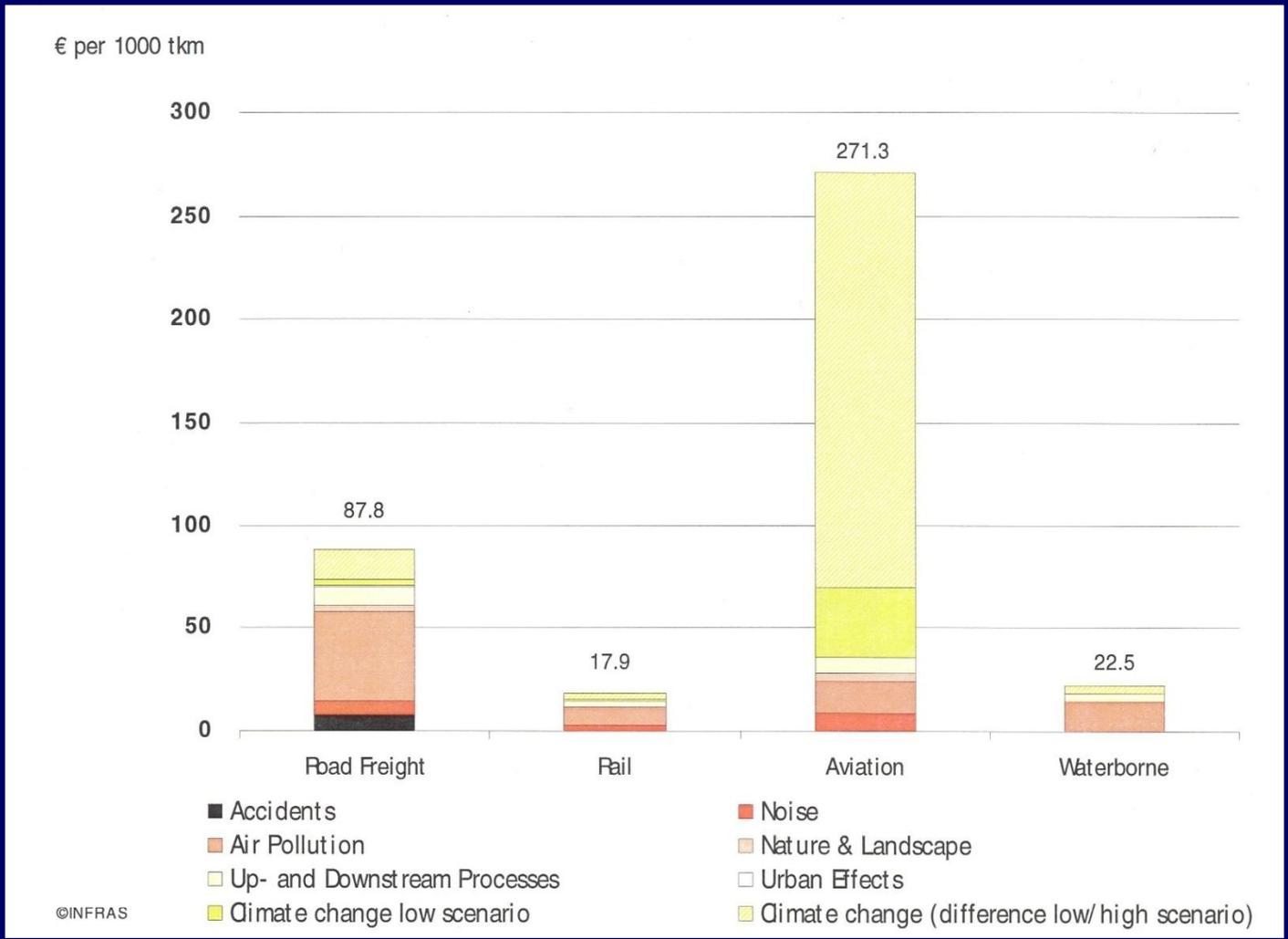
LOS PILARES DE LA COMPETITIVIDAD EMPRESARIAL

MODAL SPLIT OF THE EU 25 FREIGHT TRANSPORT IN YEAR 2005

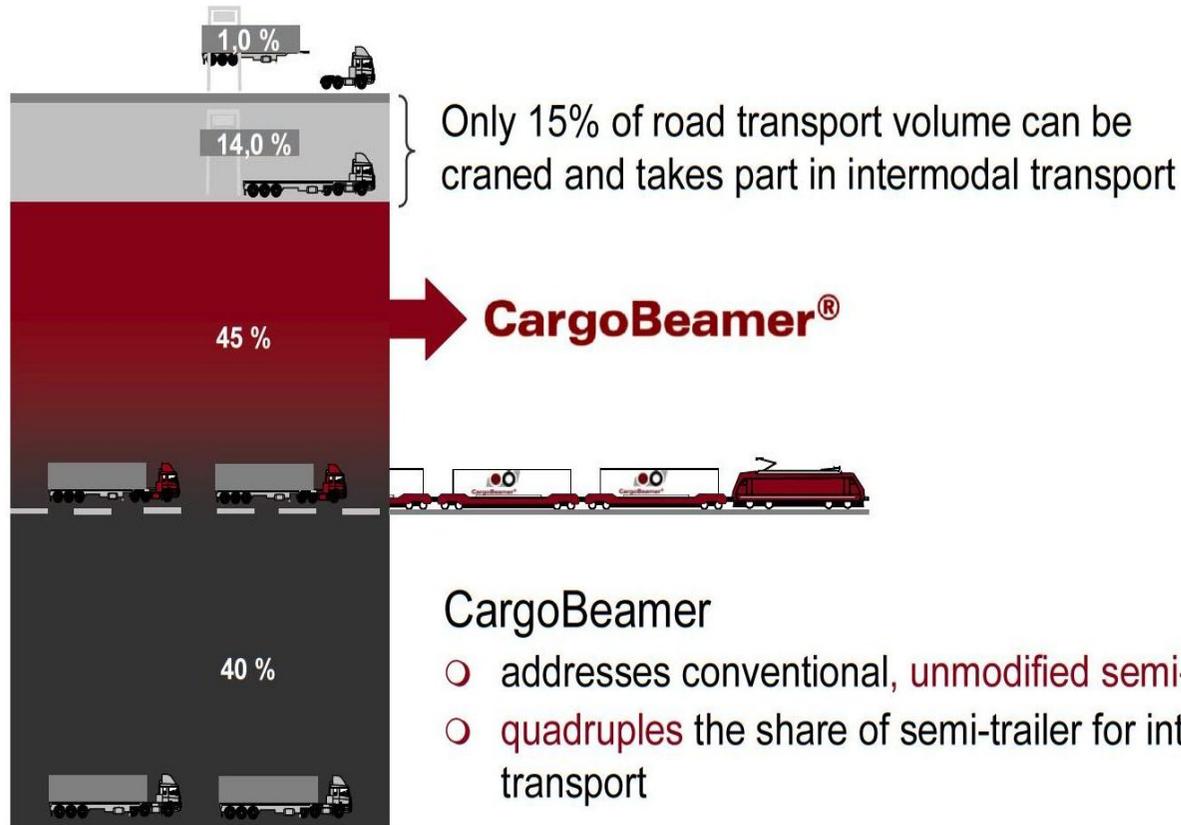


LOS PILARES DE LA COMPETITIVIDAD EMPRESARIAL

AVERAGE EXTERNAL COSTS FREIGHT 2000



PILLARS OF THE BUSINESS COMPETITIVENESS



100% = total road transport 2009 in Germany: 425 bn tkm
source: BAST, KBA



TYPICAL COST BREAK-DOWN IN RAIL-ROAD FREIGHT COMBINED TRANSPORT

* RAILWAY 52%	}	- Assets →	23%
		- Personnel →	12%
		- Energy →	15%
		- Slots →	2%
* TERMINALS 13%			
* TRUCK 35%			(Route till final destination)

Challenges: Price, Lead Time and Quality in transportation system.

Source: COMSA-EMTE



FREIGHT COMBINED TRANSPORT

-MAIN ISSUES-

- EU interoperable Rail Core Network, allowing freight trains in high frequency
- To remove bottlenecks (infrastructure, operation, homologation/certification, etc) in Core Network
- Common and ambitious Standards in Core Network lines: longer and heavier trains
- Compact corridors in Core Network linking key logistic areas and ports
- EU level coordination of Core Network
- To improve terminals efficiency
- “Remove” plan for rolling stock at EU level and maximum assets rotation
- Road as a partner not as a competitor



ACCESSIBILITY OF THE RAILWAY

- Industrial sidings
- Local Terminals
- Main terminals/Intermodal ports
- Corridors with an strong socio-economic and intermodal impact
- Implementation of the FERRMED Standards in the main corridors



AN EFFICIENT ROLLING STOCK

- Payload increased
- A larger loading gauge
- Lighter wagons with lighter materials
- Automatic couplings
- The application of technology for the reduction of noise and vibrations

EXAMPLE OF FREIGHT TRANSFER FROM ROAD TO RAIL "ROLLING MOTORWAY" OR "FERROUTAGE"

MADE BY LORRY RAIL BASED ON MODALHOR
TECHNOLOGY

- ❖ LORRY RAIL SHAREHOLDERS: La Caisse des Dépôts, Vinci Concessions, SNCF, CFL and MODALOHR
- ❖ Today's main service: Le Boulou – Bettembourg (1050 Kms)
- ❖ Number of semitrailers by train: 40 ÷ 45
- ❖ Number of tons/semitrailers accepted 44 (gross weight)
- ❖ Journey through France: 14 ÷ 15 hours



TRANSFER FROM ROAD TO RAIL BASED ON MODALOHR TECHNOLOGY (LORRY RAIL) (I)



TRANSFER FROM ROAD TO RAIL BASED ON MODALOHR TECHNOLOGY (LORRY RAIL) (II)



EL CORREDOR MEDITERRÁNEO (1)



El Corredor Mediterráneo propiamente dicho se corresponde con la parte meridional del Gran Eje FERRMED.

Este Corredor según lo ha definido recientemente la Comisión Europea, se inicia en la Europa del Este, resigue el Valle del Po, interconecta con el ramal Rotterdam – Génova y atraviesa los Alpes llegando a Lyon. Desde allí continúa por el Valle del Ródano, enlaza con Marsella, y luego discurre paralelo a la Costa Mediterránea francesa y española hasta llegar a Algeciras.

En Italia las regiones implicadas representan un 30% de la población y el 36% del Producto Interior Bruto.

En Francia, las regiones afectadas, significan más de un 33% de la población y del Producto Interior Bruto.



EL CORREDOR MEDITERRÁNEO (2)



El Corredor Mediterráneo Ibérico representa respecto al conjunto de España:

- El 42% de la población y del PIB
- Cerca del 50% de la producción agrícola en valor
- El 55% de la producción industrial
- El 60% de las exportaciones
- Cerca del 60% del transporte terrestre de mercancías
- El 65% del tráfico marítimo
- Cerca del 70% del turismo considerando todas las regiones afectadas, Islas Baleares, inclusive

Significa una oportunidad única para que España se convierta en una gran plataforma logística de la Europa Meridional.



EMERGENT MEDITERRANEAN

❖ MAIN WORLD CONTAINER TRAFFICS (2009)

- Far East-Europe → 16,8 Million TEUS
- Trans-Pacific → 16,7 Million TEUS
- Trans-Atlantic → 4,7 Million TEUS

❖ Given that container traffic is expected to increase by 64% by 2020, Mediterranean Ports should be able to increase their share in flows between Far-East and Europe by 35 ÷ 40% (Present share with Northern Sea Ports is only 23%).

❖ Good railway links of ports with hinterlands and among ports is a key to reach such increase in share.



LAS CONEXIONES DE MARRUECOS CON LA UNIÓN EUROPEA



El Corredor Mediterráneo es el camino más corto para llegar a la Europa Central y del Este.

Desde Algeciras hay unos 475 Kms menos que por el Corredor Central/Atlántico.

Con un coste aproximado de 0,042 Euros/Tonelada-Km, para un tren de 1000 toneladas netas de carga, serian unos 20.000 euros de diferencia por trayecto



L'AXE MÉDITERRANÉEN IBÉRIQUE

**LA MEILLEURE SOLUTION POUR REJOINDRE LES PRINCIPAUX
FLUX LOGISTIQUES EN FRANCE**

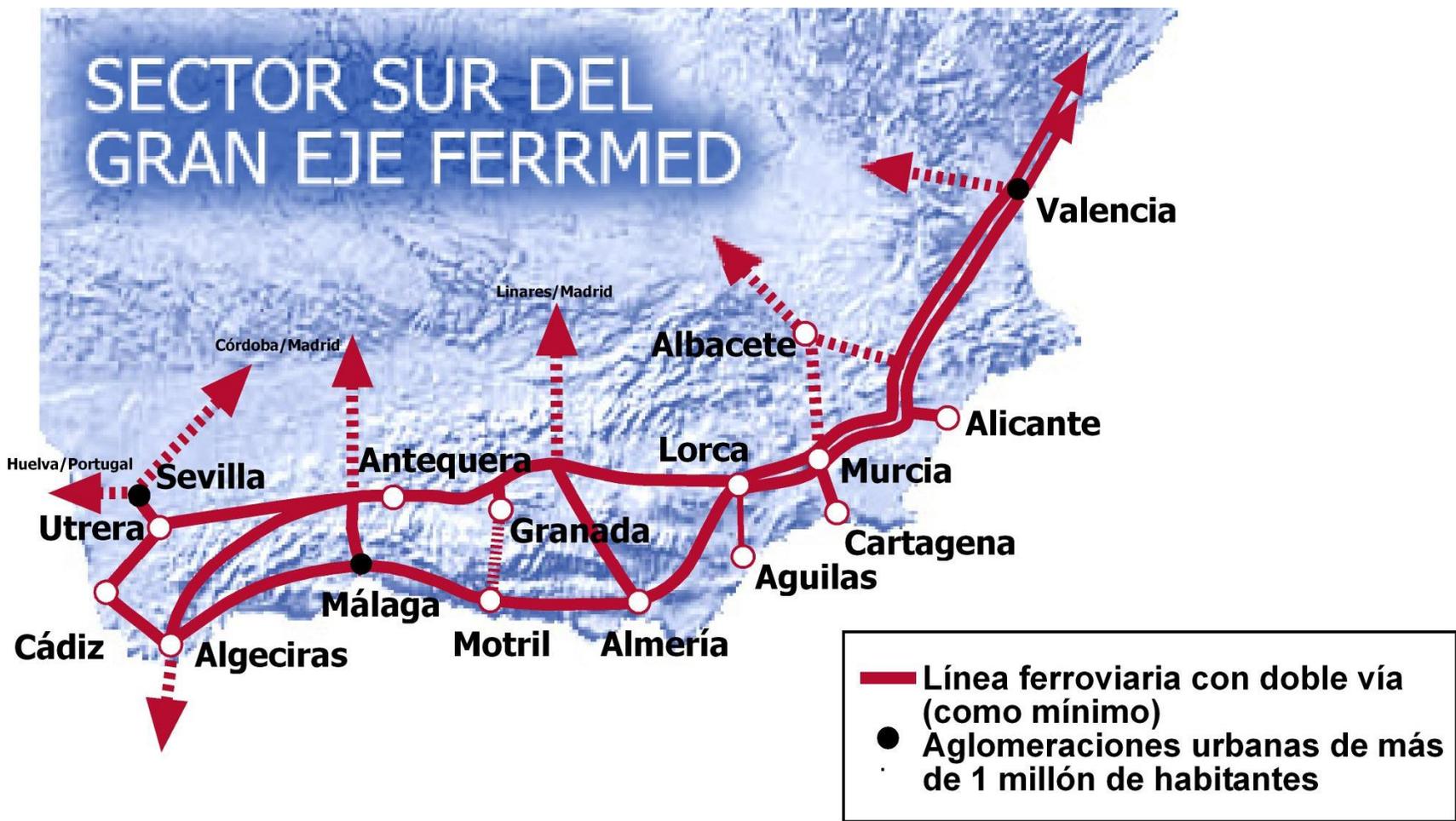


**CARTE DES
PRINCIPAUX
FLUX
LOGISTIQUES
EN FRANCE**

Source: Logistique magazine



SECTOR SUR DEL GRAN EJE FERRMED



ACCIONES QUE FERRMED RECLAMA EN EL CORREDOR MEDITERRÁNEO

CORTO PLAZO 2012-2015

- Ancho de vía internacional en toda la línea convencional desde Portbou hasta Cartagena
- Vía doble entre Tarragona y Vandellós
- Conexiones con los puertos, aeropuertos y terminales multimodales, adaptación de los nodos logísticos más importantes y trenes de 750 m.

➤ **INVERSIÓN: 3.740 M€**

MEDIO PLAZO 2016-2020

- Circunvalaciones de Barcelona (1ª fase), Valencia (1ª fase) y Murcia
- Línea de Alta Velocidad Tarragona – Castellón
- Adecuación y ampliación de plataformas logísticas (terminales multimodales)
- Duplicación de las líneas donde sea necesario
- Nueva línea mixta (altas prestaciones) Málaga - Algeciras

➤ **INVERSIÓN: 9.523 M€**

LARGO PLAZO 2021-2025

- Circunvalaciones de Barcelona (2ª fase) y de Valencia (2ª fase)
- Línea Almería – Motril – Málaga
- Línea Lorca – Baza – Granada
- Línea Granada – Motril
- Estándares FERRMED, nuevas terminales y completar circunvalaciones

➤ **INVERSIÓN: 11.400 M€**



FERRMED GLOBAL STUDY

IMPACTO ECONÓMICO EN ESPAÑA Y EN FRANCIA

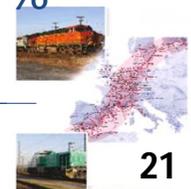


Ahorros en millones de Euros (periodo 2016-2045)

Concepto	Global Red Banana	España 18,2%	Corredor Mediterráneo 70% España	France 31,6%	Couloir Méditerranéen 27% France
VOC	228.000	41.496	29.047,2	72.048	19.453
Savings in transport time	285.000	51.870	36.309	90.060	24.316
Emissions	15.000	2.730	1.911	4.740	1.280
Σ	528.000	96.096	67.267,2	166.848	45.049
EIRR=11,1%					

Nota.- 1). Cálculos realizados considerando la longitud de la Red Ferroviaria Principal (Core Network).

2). Impacto en PIB no considerado (puede ser alrededor de un 1% de incremento cada año en los primeros 10 años).



IMPACTO EN LA ACTIVIDAD LOGÍSTICA

DATOS DE PARTIDA

- Incremento del tráfico intercontinental del 64% (2020)
- Evolución de la proporción de tráficos intercontinentales entre el Mar del Norte y el Mediterráneo Occidental del 77% - 23% al 65% - 35%

IMPACTO

- Incremento del tráfico portuario intercontinental en los puertos del Mediterráneo Occidental del 100% (2020)
- Necesidad adicional de espacio para las plataformas logísticas del 56% (2025)

RENTABILIDAD SOCIO-ECONÓMICA DE LAS ACCIONES ADICIONALES REQUERIDAS POR FERRMED EN EL SECTOR SUR DEL CORREDOR MEDITERRÁNEO

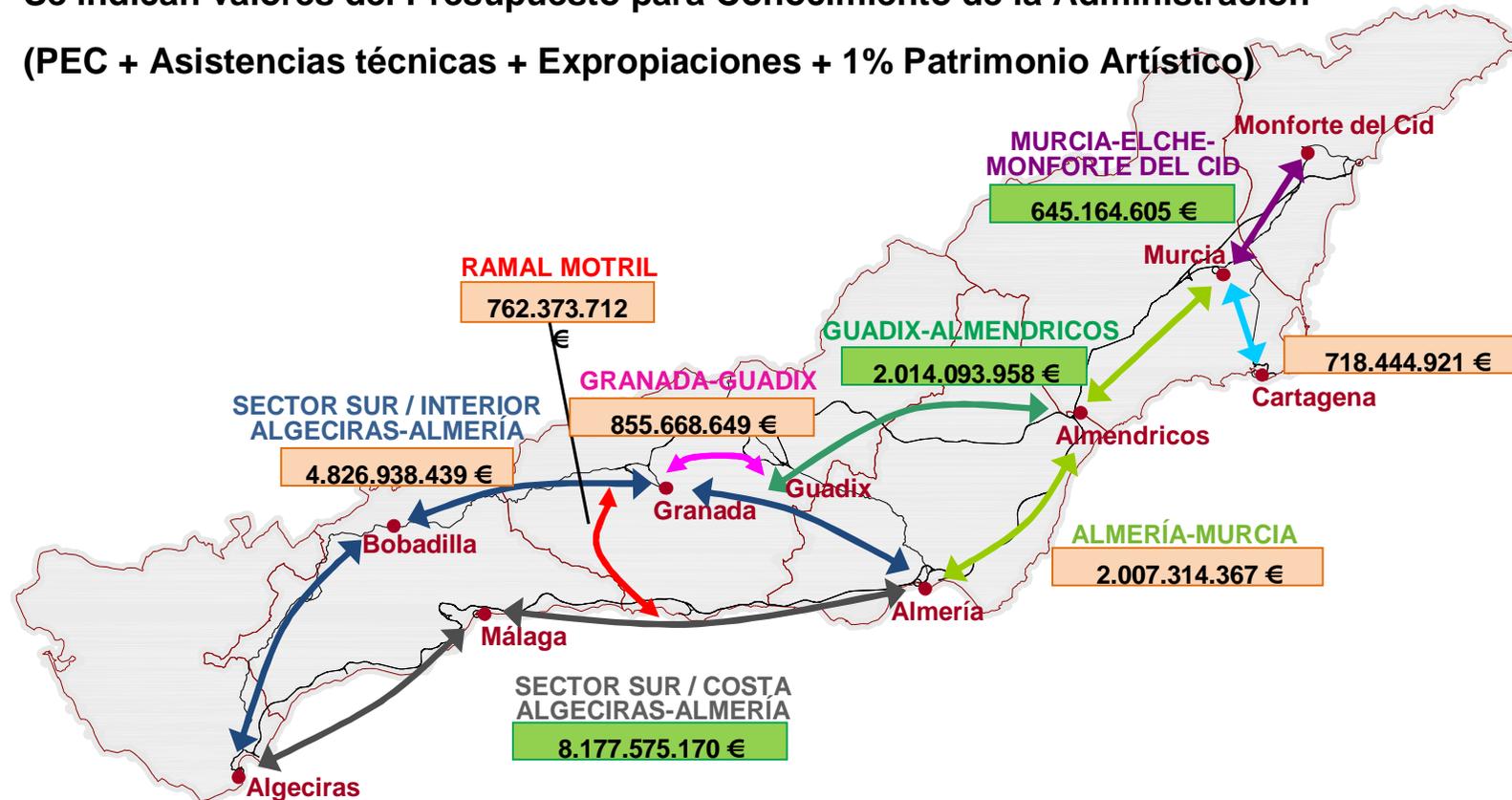
Las inversiones adicionales propuestas por FERRMED (ya incluidas en la tabla anterior) consistentes en: Remozado de la línea convencional Alicante – Murcia, Reposición de la línea Almendricos – Baza – Guadix, Nueva línea Almería – Motril – Málaga – Algeciras, ascienden a unos 10.800 Millones de euros.

La rentabilidad socio-económica de estas inversiones, sin considerar el impacto favorable en la creación de PIB adicional, ni tener en cuenta el trasvase de viajeros de la carretera al ferrocarril para trayectos de larga distancia, es de **677 millones de euros anuales**.

Así pues, la amortización de estas inversiones, por criterios socio económicos se alcanza en 15,8 años.

RENTABILIDAD SOCIO-ECONÓMICA DE LAS ACCIONES ADICIONALES REQUERIDAS POR FERRMED EN EL SECTOR SUR DEL CORREDOR MEDITERRÁNEO

Se indican valores del Presupuesto para Conocimiento de la Administración
 (PEC + Asistencias técnicas + Expropiaciones + 1% Patrimonio Artístico)



NOTA: Las inversiones recuadradas en color verde son las inversiones adicionales que FERRMED reclama



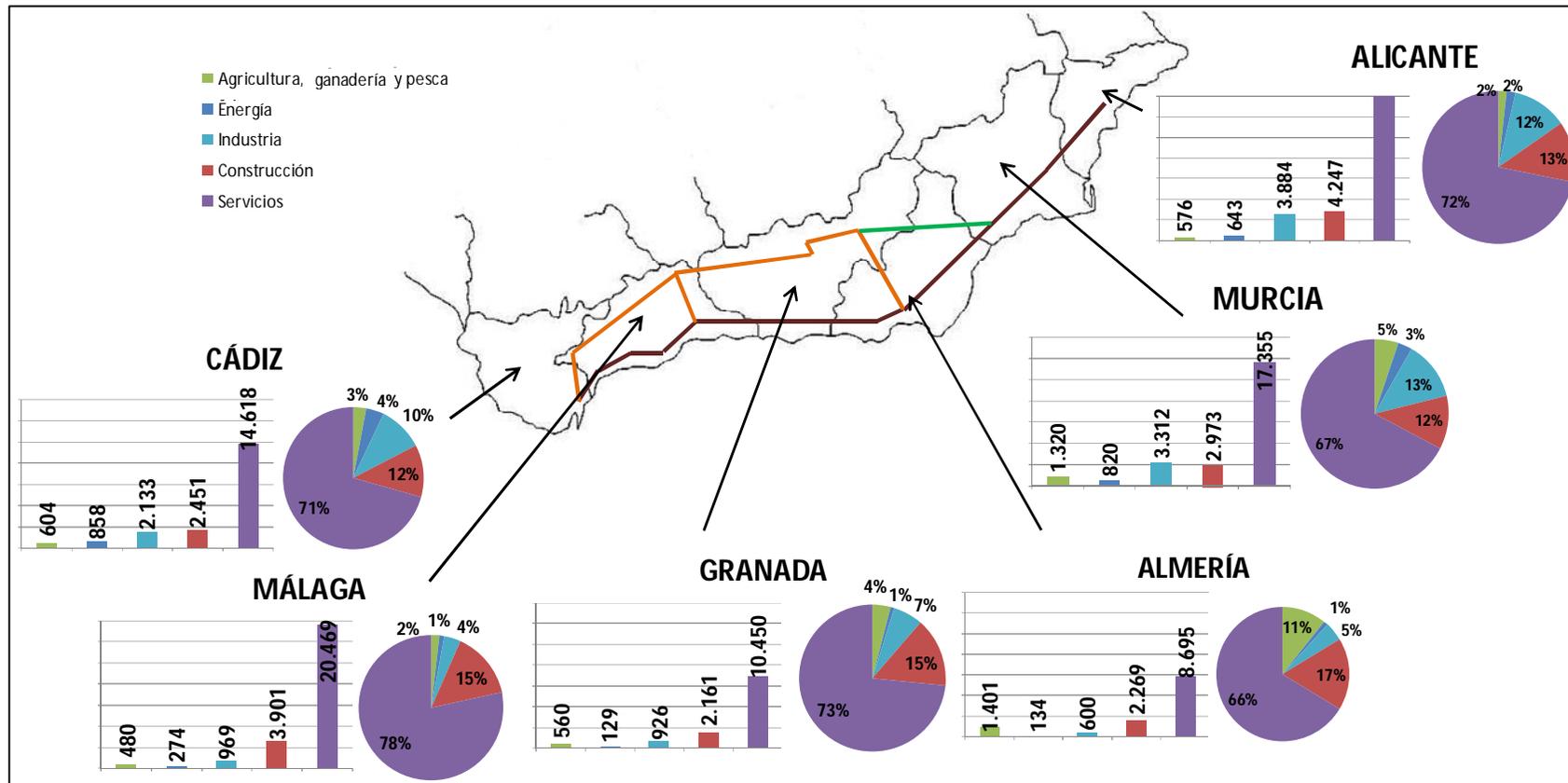
ESTUDIO ARGUMENTAL (I)

POBLACIÓN

La población real estimada (población empadronada, población vinculada no residente y población turística) en el conjunto de las provincias afectadas por los trazados propuestos por FERRMED, o sea: Cádiz, Málaga, Granada, Almería Murcia y Alicante es del orden de los 11 millones de habitantes.

ESTUDIO ARGUMENTAL (II)

SECTORIZACIÓN DE LA ECONOMÍA EN TÉRMINOS DE VAB



Sectorización de la economía en términos del VAB para el año 2008 de las cuatro provincias andaluzas por las que discurren los dos ramales del tramo sur del Corredor Mediterráneo y la línea Guadix-Almendricos, de la región de Murcia y de la provincia de Alicante (datos en millones de euros). Fuente: CENIT (2012) a partir de INE (2012).



ESTUDIO ARGUMENTAL (III)

La Región de Murcia y la Costa Mediterránea Andaluza ocupan uno de los lugares estratégicos más primordiales del mundo.

Por las aguas mediterráneas circula el tráfico intercontinental más importante del globo.

La emergencia de las Grandes Macroregiones Asiáticas y la paulatina consolidación de la Unión por el Mediterráneo, con la instauración de regímenes democráticos no fundamentalistas en el Norte de África, hacen de esta zona un lugar privilegiado lleno de oportunidades.

OPORTUNIDADES QUE NO SE PUEDEN VER TRUNCADAS POR UNAS MALAS CONEXIONES FERROVIARIAS Y VIARIAS DE CARACTER INTERCONTINENTAL

ESTUDIO ARGUMENTAL (IV)

La ventaja competitiva del desarrollo del Corredor Mediterráneo completo

Las líneas Guadix – Almendricos y la línea por la costa Algeciras – Almería no están incluidas en la RTE-T a pesar de presentar un gran potencial para canalizar los movimientos de personal y mercancías:

- ✓ Por su cercanía a los principales polos de actividad agrícola e industrial del sur de la Península Ibérica, situados en la costa y con previsiones de crecimiento en términos de suelo productivo, y que requieren un modo de transporte como el ferrocarril, capaz de reducir el “lead time” para aumentar el “hinterland” y, así, el alcance de los mercados.
- ✓ Por su impacto vertebrador de canalización del potencial de movilidad de viajeros, de la zona granadina y principalmente de la costa mediterránea andaluza.

ESTUDIO ARGUMENTAL (V)

CONCLUSIONES

Impactos totales (socioeconómicos, medioambientales y de consumo de energía) que se producirían en el año 2025 de no construirse el ramal costero ni la línea Guadix-Almendricos (entrada en servicio en el año 2020). Fuente: CENIT (2012).

Impacto	Valores para el año 2025 expresados en M€ ₂₀₁₁
Pérdida de Excedente del consumidor/ productor	-529,84 (100% mercancías por carretera (sin Euroviñeta) + tarifa avión inferior)
	-536,82 (100% mercancías por carretera (con Euroviñeta) + tarifa avión superior)
Sobrecoste del cambio climático	-7,24
Sobrecoste en consumo de energía	-133,06
TOTAL	-670,14 (100% mercancías por carretera (sin Euroviñeta) + tarifa avión inferior)
	-677,12 (100% mercancías por carretera (con Euroviñeta) + tarifa avión superior)



ESTUDIO ARGUMENTAL (VI)

CONCLUSIONES (2)

La ventaja de la reconstrucción de la línea Monforte del Cid/Alicante – Murcia, evitando el rodeo por Chinchilla es de 23,8 millones de euros anuales, con lo que los beneficios totales correspondientes a las líneas ascienden a 700,9 millones de euros anuales.

Por otra parte los cálculos de los tráficos de mercancías se han efectuado considerando una cuota del ferrocarril del 8,46% del tráfico terrestre si este porcentaje se doblara, acercándose a la media actual de la UE los beneficios ascenderían a **798,4 millones de euros con una recuperación de las inversiones de 13,5 años.**

PLAN DE ACCIÓN (I)

1. Entrega del Informe de FERRMED a:
 - Ministra de Fomento y altos cargos del Ministerio
 - Altos cargos de la Junta de Andalucía y de la Región de Murcia
 - Presidentes de las Diputaciones y Alcaldes
 - Personalidades de la Sociedad Civil
2. Traducción del Informe al inglés
3. Entrega del Informe en versiones española e inglesa a altos representantes de la Comisión Europea y del Parlamento Europeo



LÍNEA LORCA/AGUILAS – ALMENDRICOS – BAZA – GUADIX Y LA LÍNEA DE LA COSTA ALMERÍA – MOTRIL – MÁLAGA – ALGECIRAS

PLAN DE ACCIÓN (II)

4. Presentaciones del Informe en las principales localidades de las zonas más directamente afectadas por las líneas y en el Comité de las Regiones en Bruselas
5. Reuniones con altos representantes del Gobierno Español, Junta de Andalucía, Región de Murcia, Comisión Europea y Parlamento Europeo
6. Envío de cartas de soporte por parte de asociaciones empresariales, empresas, cámaras de comercio, sindicatos, ayuntamientos, asociaciones cívicas, etc. a los representantes de los gobiernos e instituciones señaladas en el punto 5
7. Divulgación del Informe y de las acciones propuestas por parte de los medios de comunicación



VALORACIÓN DEL PITVI 2012-2024

El PITVI incluye las tres líneas propuestas por FERRMED:

- ❖ Monforte del Cid/Alicante – Murcia (línea convencional)
- ❖ Almendricos – Baza – Guadix (línea Alta Velocidad Mixta)
- ❖ Almería – Motril – Málaga – Algeciras (línea de Alta Velocidad Mixta)

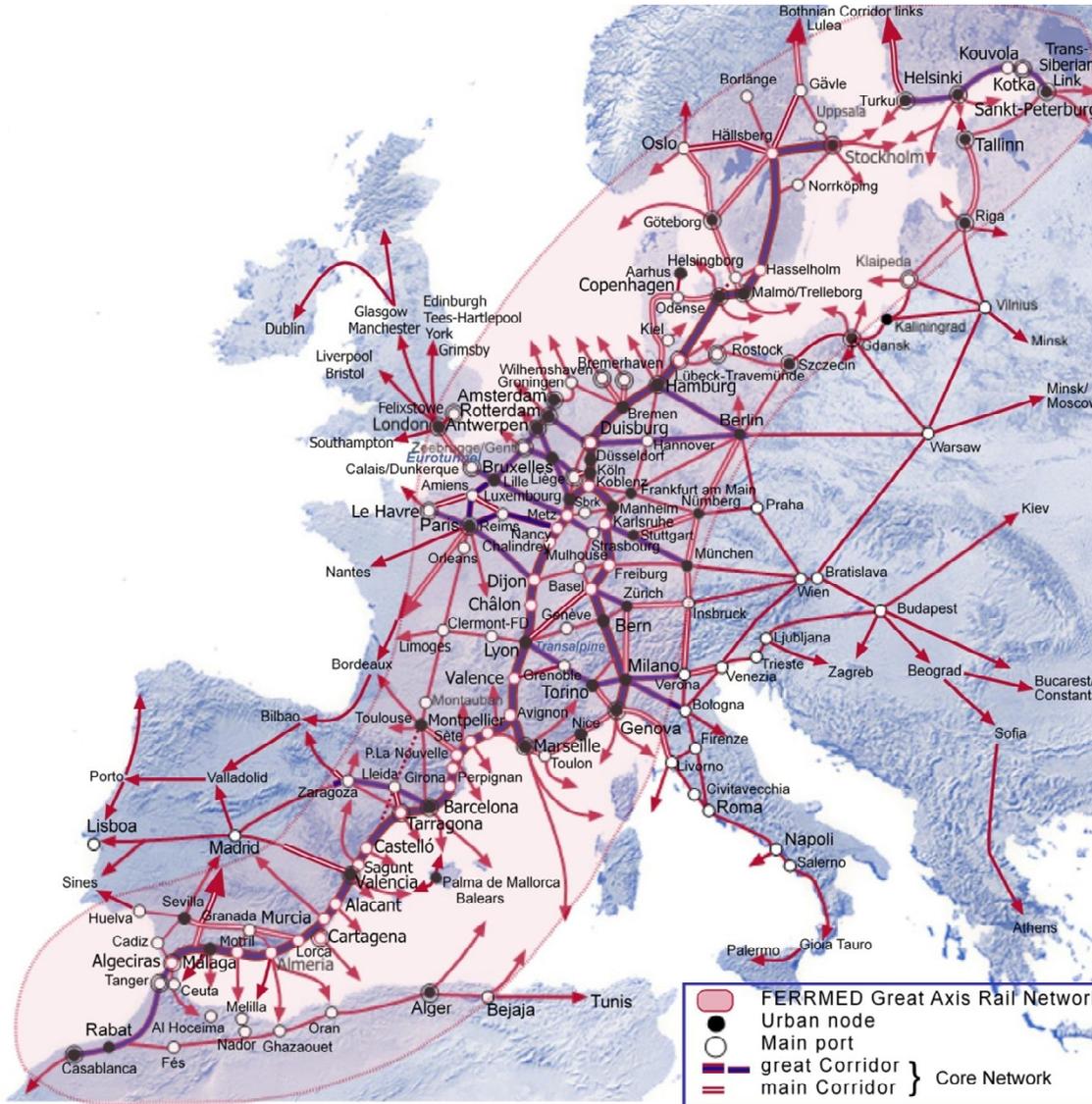
Pero, por el momento, carecen de dotación económica.

Hay que insistir ante el Gobierno Español, la CE y el Parlamento Europeo para que estas líneas, y el nodo de Málaga, se incluyan en la Red Central Transeuropea.

También hay que reclamar al Gobierno Español que dote el Corredor Mediterráneo de más recursos, dado que en el PITVI solo se considera un 18,7%



FERRMED ASBL



Muchas
gracias
por su
atención

