

Transporte de Mercancías y Competitividad de Navarra

Elaborado por Enrique Díaz Moreno
Socio Director de Businessfokus
Ingeniero Industrial
Diplómé P.I. ISA HEC
MBA IESE

Marzo de 2013

Businessfokus

1

Quiero agradecer la invitación del Departamento de Fomento y del Crana a este debate.

Mi objetivo es darles a conocer mis ideas sobre la importancia que el transporte de mercancías por ferrocarril tiene para la competitividad de Navarra y por tanto para su futuro que es el nuestro.

He partido de los trabajos que como Director de la Agencia Navarra de logística realicé entre 2008 y 2012. Me gustaría que esta presentación sirviera también para agradecer el trabajo y dedicación de los que fueron mis compañeros en aquellos días.

El entorno actual

- ❑ La globalización del mercado representa :
 - Nuevos mercados, nuevos competidores, nuevos productos, nuevos proveedores.
 - ¡Nuevos modelos de negocio! En los que...
 - La cadena de generación de valor se rediseña y sus eslabones se especializan y se dispersan.
 - La cadena de abastecimiento y distribución se hace cada vez más compleja y se constituye en un factor crítico de competitividad.
 - Los ciudadanos lo quieren todo y a toda velocidad.
 - El incremento en el trasiego comercial duplica al incremento de la actividad económica.



- ❑ La CRISIS económica

Businessfokus

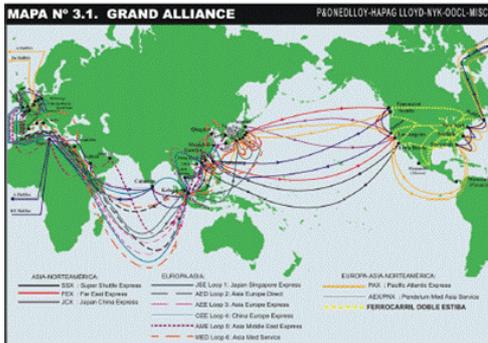
2

Todos somos conscientes de cómo en los últimos 30 años, el mundo ha experimentado enormes cambios.

Un mercado global y por tanto enorme, ha cambiado las escalas de la producción y del comercio. Todas las economías se han ido abriendo rápidamente y cada día, nuevos ciudadanos del mundo se suben a ese Mercado Global, queriendo más y mejores productos de forma inmediata.

Unas veces liderando el cambio, otras arrastradas por las circunstancias, las organizaciones empresariales han tenido que mutar a nuevos modelos de negocio que les permitiera adaptarse a las nuevas condiciones del mercado. Los procesos de abastecimiento de materias primas, materiales y componentes, las diferentes fases de fabricación y ensamblaje y también los de distribución se han internacionalizado, y la cadena de generación de valor se ha dispersado por todo el mundo, reservándose los más fuertes los eslabones más apetecibles. Las deslocalizaciones son el ejemplo de cómo los grandes grupos industriales reorganizan sus plantas buscando emplazamientos que optimicen sus resultados económicos

Las nuevas Rutas del Mercado Global



Fuente: Elaboración propia con base en datos de los páginas de Internet de: Hapag-Lloyd, P&O Nedlloyd, Nippon Yusen Kaisha y Orient Overseas Container Lines

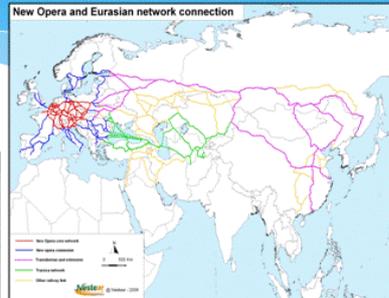


FIGURA 9. POSIBLES ITINERARIOS A INCLUIR EN UNA RED BÁSICA DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS



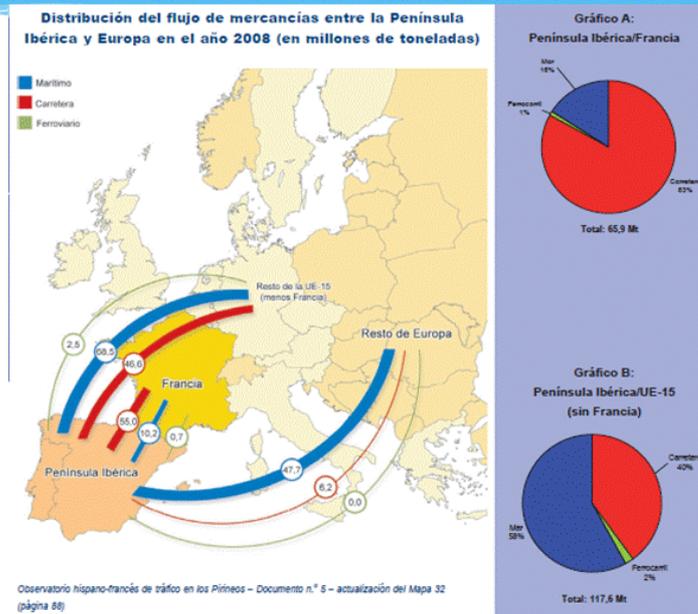
Businessfokus

3

Millones de toneladas de mercancías viajan de una parte a otra del mundo transformándose en productos antes de llegar al cliente final en un trasiego que registró, antes de la crisis, un crecimiento muy superior al crecimiento económico, pero que en plena crisis de los mercados desarrollados no deja de crecer en otras partes del mundo, en las que emergen nuevas y poderosas economías.

Acompañando a este desarrollo mundial, el consumo de energía mundial se ha disparado y los precios de los combustibles también. Los problemas derivados de la utilización masiva y creciente de los combustibles fósiles, que elevan la contaminación ambiental, afectan seriamente a la naturaleza y modifican el clima de nuestro planeta, también son conocidos por todos, pero no han sido suficientes para parar esta transformación global.

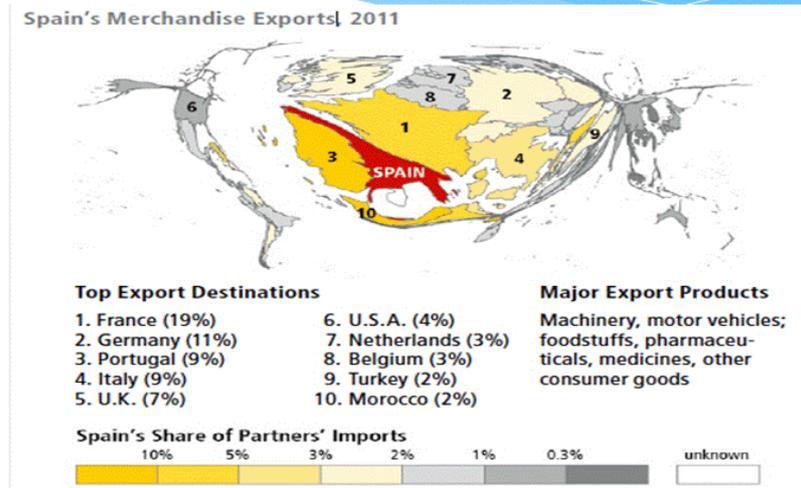
Distribución de Mercancías entre la Península Ibérica y Europa



Businessfokus

España, país periférico dentro de la Unión Europea se ve obligado a competir con otros países más cercanos a los grandes mercados centroeuropeos.

Conectividad



Businessfokus

5

El Profesor Pankal Ghemawat en colaboración con DHL ha representado en forma de Mapas modificados la CONECTIVIDAD de de los diferentes países con el resto del mundo. Se trata de visualizar la verdadera Globalización de las economías.

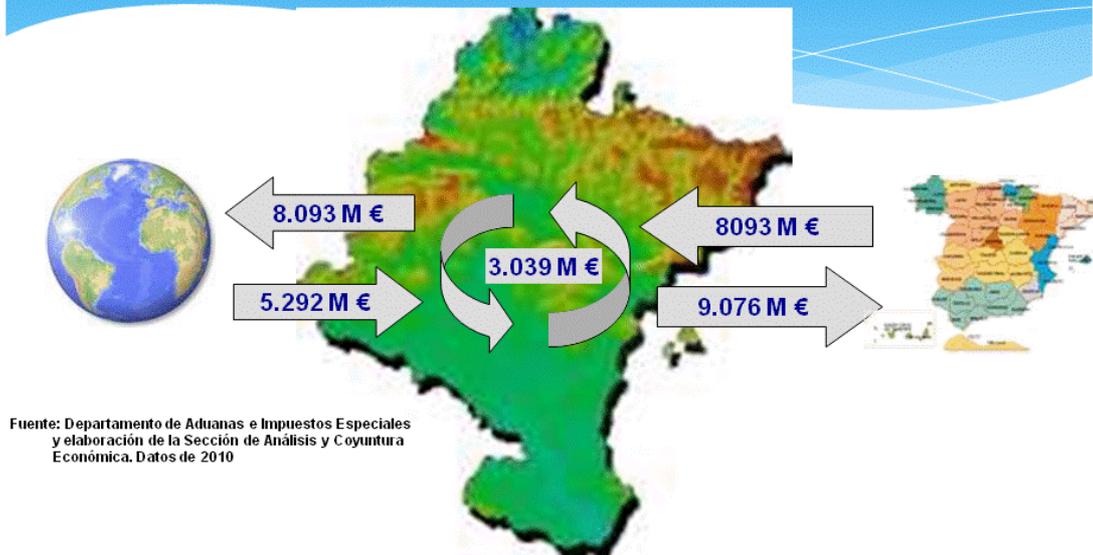
Además de las Relaciones Comerciales, el índice tiene en cuenta otro tipo de relaciones entre países por ejemplo en volumen de comunicaciones entre países....

Este es el Mapa del Mundo con que España está en conexión.

Tan importante es crecer en mercados lejanos en dónde sin duda hay enormes posibilidades, como consolidarse en aquellos en los que su pérdida tendría un enorme impacto negativo.

Esta visualización de la economía nacional tiene seguramente grandes similitudes con la que haríamos de la economía de Navarra.

El Flujo de Mercancías en Navarra en Millones de €



Businessfokus

6

La Economía Navarra, como la de cualquier otra región o territorio del mundo, es expresión y consecuencia del trasiego comercial de Productos y Servicios que compramos, consumimos, transformamos, vendemos.....

Los flujos monetarios que cuantifican nuestros intercambios comerciales y que se muestran en esta diapositiva, permiten generar valor en nuestra tierra y distribuirlo entre los navarros en forma de sueldos, beneficios, impuestos..... Gran parte de este movimiento económico lo soportan las mercancías que como materias primas, productos semielaborados o terminados, entran y salen de nuestro territorio distribuyéndose también dentro de la Comunidad Foral.

Afianzar e incrementar estos intercambios económicos o transacciones comerciales es la mayor garantía de futuro para Navarra. Además de mejorar nuestras habilidades profesionales, productos, y productividad, para ser competitivos, sólo si nuestra Comunidad está bien conectada a los Corredores de Mercancías Nacionales e Internacionales disminuyendo en lo posible los costos unitarios del transporte estaremos en disposición de mantenernos bien posicionados en los mercados de mayor interés para nosotros y de los que otras economías territoriales que compiten con nosotros, están más próximas.

En caso de que estas condiciones no se den, nuestras empresas buscarán otros emplazamientos y los flujos económicos y nuestras rentas disminuirán.

Por eso es importante anticiparse a las tendencias del mercado: para crear las condiciones que favorezcan el futuro de nuestras empresas, mantengan su accesibilidad a los circuitos comerciales y puedan abastecerse y distribuir sus productos sin estar penalizados por los costes del transporte.

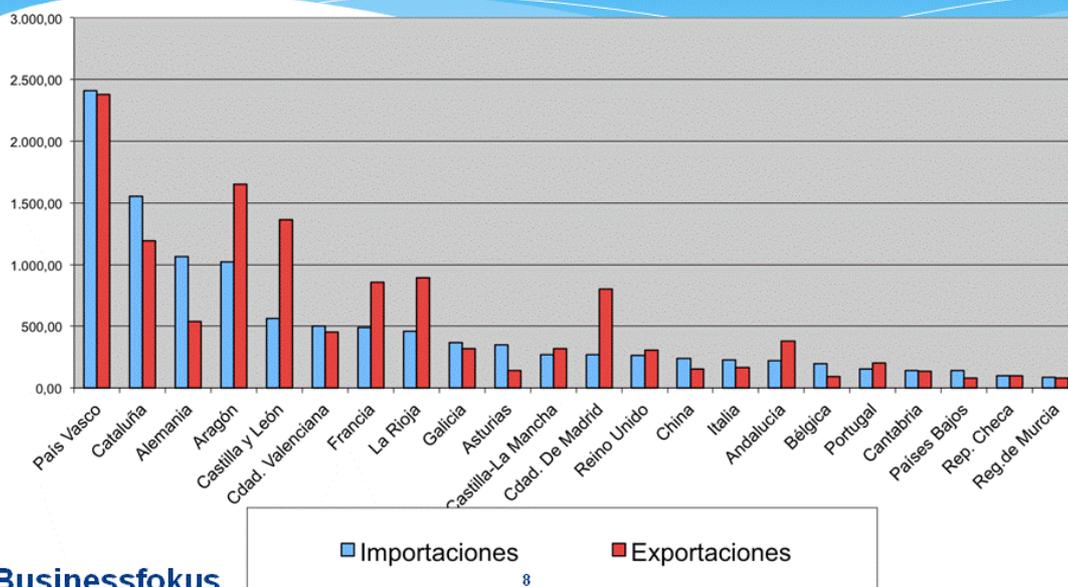
Tabla 4.- Ranking de los principales flujos de exportación con origen en Navarra
Total bienes, (excepto energía). Millones de euros

Ranking	Exportaciones				Importaciones			
	1995		2007		1995		2007	
	Destino	Millones de Euros	Destino	Millones de Euros	Origen	Millones de Euros	Origen	Millones de Euros
0º	Resto España	4.185,1	Resto España	10.254,8	Resto España	4.948,3	Resto España	8.236,5
1º	País Vasco	1.080,9	País Vasco	2.378,9	País Vasco	1.816,9	País Vasco	2.412,4
2º	Aragón	969,6	Aragón	1.649,2	Cataluña	1.278,3	Cataluña	1.556,1
3º	Cataluña	693,0	Castilla y León	1.382,7	Alemania	801,6	Alemania	1.067,2
4º	Alemania	666,2	Cataluña	1.194,7	Aragón	478,3	Aragón	1.019,6
5º	Francia	547,1	La Rioja	896,0	Madrid (C.de)	392,9	Castilla y León	561,8
6º	Italia	1.008,1	Francia	856,0	La Rioja	309,0	C. Valenciana	500,2
7º	Madrid (C.de)	358,1	Madrid (C.de)	801,5	Francia	284,3	Francia	490,6
8º	Reino Unido	282,1	Alemania	539,2	C. Valenciana	171,2	La Rioja	457,5
9º	Castilla y León	250,3	C. Valenciana	452,9	Castilla y León	166,4	Galicia	366,1
10º	Portugal	166,1	Andalucía	378,0	Italia	109,7	Asturias	347,6
11º	C. Valenciana	160,0	Galicia	321,2	Castilla-La Mancha	105,7	Castilla-La Mancha	268,6
12º	La Rioja	158,9	Castilla-La Mancha	319,5	Asturias	95,0	Madrid (C.de)	266,6
13º	Cantabria	143,3	Estados Unidos	313,5	Reino Unido	76,4	Reino Unido	261,7
14º	Andalucía	106,1	Reino Unido	305,7	Estados Unidos	56,9	China	240,7
15º	Países Bajos	97,3	Portugal	205,2	Bélgica	48,5	Italia	229,5
16º	Estados Unidos	83,7	Italia	166,5	Andalucía	37,9	Andalucía	221,8
17º	Asturias	82,7	China	152,2	Portugal	36,9	Bélgica	197,8
18º	Castilla-La Mancha	68,4	Asturias	138,9	Cantabria	36,6	Portugal	154,9
19º	Bélgica	68,3	Cantabria	133,3	Galicia	30,3	Cantabria	142,1
20º	Grecia	51,8	República Checa	97,1	Países Bajos	27,7	Países Bajos	142,0
21º	Suiza	41,8	Canarias	94,8	Perú	25,0	República Checa	98,2
22º	Suecia	40,0	Bélgica	91,6	Dinamarca	25,0	Región de Murcia	86,7
23º	Región de Murcia	39,5	Turquía	86,6	Región de Murcia	23,3	Japón	83,6
24º	Dinamarca	38,1	Región de Murcia	82,4	México	21,2	Marruecos	73,9
25º	Galicia	37,8	Países Bajos	78,1	Suiza	20,4	Austria	63,9
26º	Austria	37,0	Suiza	70,4	Rusia	18,7	Estados Unidos	56,7

Businessfokus a partir de la base de datos de C-interreg

Llevándonos por datos como los que se muestran aquí, podemos considerar que lo mismo que una empresa, nuestras actividades comerciales las realizamos con otras economías territoriales que actúan como clientes y proveedores.

Volumen en M € de Exportaciones e Importaciones de Navarra por Mercados en 2007



Businessfokus

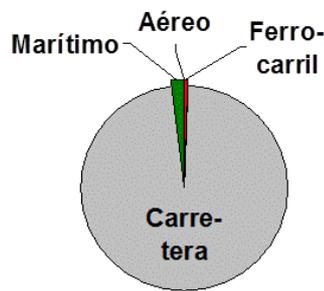
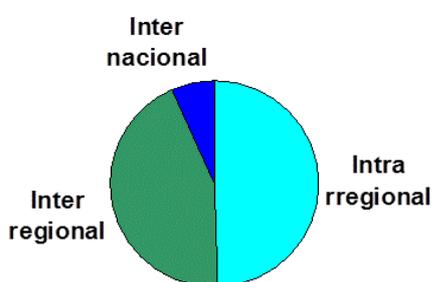
■ Importaciones ■ Exportaciones

8

Estos territorios con los realizamos transacciones comerciales, los podemos ordenar de mayor a menor volumen para identificar quienes influyen más en nuestra economía. Aquí vemos en datos de 2007, como hay territorios/países tan lejanos como Alemania con los que nos relacionamos mucho más que con territorios/autonomías más próximas como Castilla-León o la Comunidad Valenciana.

Distribución del Transporte de Mercancías de Navarra en 2007 según ámbito y modo:

	Ferrocarril			Carretera			Marítimo			Aéreo			Total		
	mT	%L	%C	mT	%L	%C	mT	%L	%C	mT	%L	%C	mT	%L	%C
Intrarregional	0	0,0	0,0	30154	100,0	50,6	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	30154	100,0	49,4
Interregional	255	0,9	61,4	26602	99,1	44,7	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	26857	100,0	44,0
Internacional	160	3,9	38,6	2785	68,5	4,7	1116	27,4	100,0	6	0,1	100,0	4067	100,0	6,7
Totales	415	0,7	100,0	59541	97,5	100,0	1116	1,8	100,0	6	0,0	100,0	61078	100,0	100,0



Businessfokus

Fuente: DUAS, EPTMC, RENFE Operadorá *Datos de RENFE Operadora de 2006

A todos estos territorios llevamos y de todos ellos traemos mercancías utilizando diferentes Modos de Transporte.

Como puede observarse, en Navarra básicamente todo el transporte de mercancías lo hacemos por carretera. El transporte por tren se calcula 0,7 % de todas las cargas que transportamos y el transporte marítimo es, como veremos más adelante, un modo que se combina con el de la carretera a la hora de llevar y traer mercancías con los territorios más alejados.

Transporte Interregional por ferrocarril O/D Navarra. 2008/2007

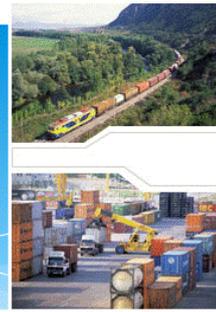
TRÁFICO VAGÓN CONVENCIONAL NACIONAL 2008				2007
TERMINAL FERROVIARIA ADF	ORIGEN (Tm)	DESTINO (Tm)	TOTAL (Tm)	TOTAL (Tm) origen-destino
PAMPLONA	0	0	0	-
NOÁIN	401	53.995	54.396	36.506
FECULAS-NAVARRA	11.322	16.050	27.372	38.710
CASTEJON DE EBRO	514	2.211	2.725	1.722
ALSASUA	1	29.682	29.683	33.507
OTRAS INSTALACIONES				
CORTES DE NAVARRA	0	2.027	2.027	13.981
LANDABEN	42.131	0	42.131	50.078
RIBAFORADA	-	-	-	258
TOTAL	54.368	103.965	242.292	174.756

Businessfokus

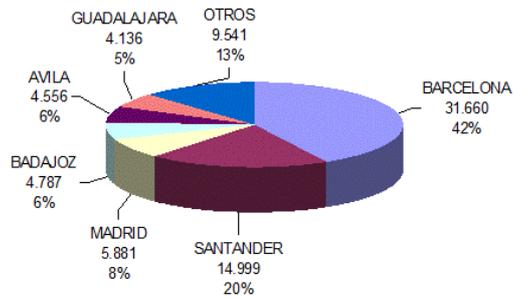
10

Cuando hablamos de Transporte a otras Comunidades Autónomas, el Transporte Interregional que supone en Toneladas el 50% de nuestras cargas totales, el tren está infrautilizado. Nuestras Terminales Ferroviarias trabajan a bajísima capacidad cuando no están abandonadas. Aquí se muestran los tráficos del transporte de mercancía en las terminales ferroviarias de Navarra para el año 2008. Del total del transporte de mercancías que realizamos con otras Comunidades, el tren sólo se lleva el 0,9 %.

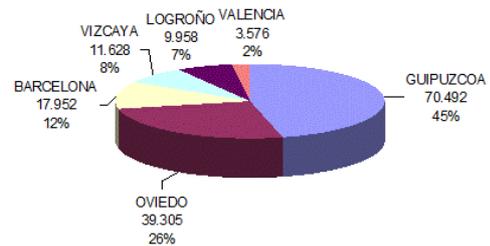
Transporte por ferrocarril en vagón completo



TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR FF.CC. CON ORIGEN NAVARRA - VAGÓN COMPLETO (Toneladas - 2006)



TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR FF.CC. CON DESTINO NAVARRA - VAGÓN COMPLETO (Toneladas - 2006)



Vagón completo: Conjunto de mercancías entregadas dentro o sobre un vagón y que constituyen una expedición

Businessfokus

11

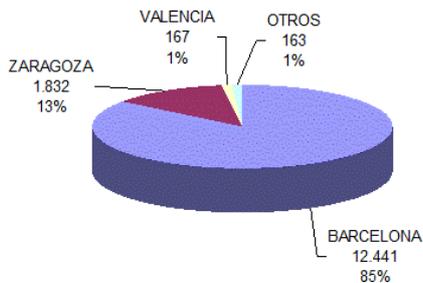
Fuente: RENFE Operadora-2006
Elaboración: SPIM

Por Vagón Completo se entiende el conjunto de mercancías entregadas dentro o sobre un vagón y que constituyen una expedición con origen/destino Navarra.

Aquí vemos los principales orígenes y destinos de los tráficos ferroviarios nacionales en vagón completo. Estas cargas están focalizados en puntos de generación/atracción de cargas industriales.

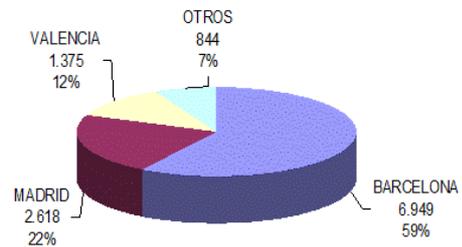
Transporte combinado de ferrocarril

TRANSPORTE COMBINADO DE MERCANCIAS POR FF.CC. CON ORIGEN NAVARRA (Toneladas - 2006)



Transporte combinado de ferrocarril: Aquél en que existiendo único contrato con el cargador o usuario, es realizado materialmente de forma sucesiva por varias empresas porteadoras en uno o varios modos de transporte, normalmente utilizando contenedores.

TRANSPORTE COMBINADO DE MERCANCIAS POR FF.CC. CON DESTINO NAVARRA (Toneladas - 2006)



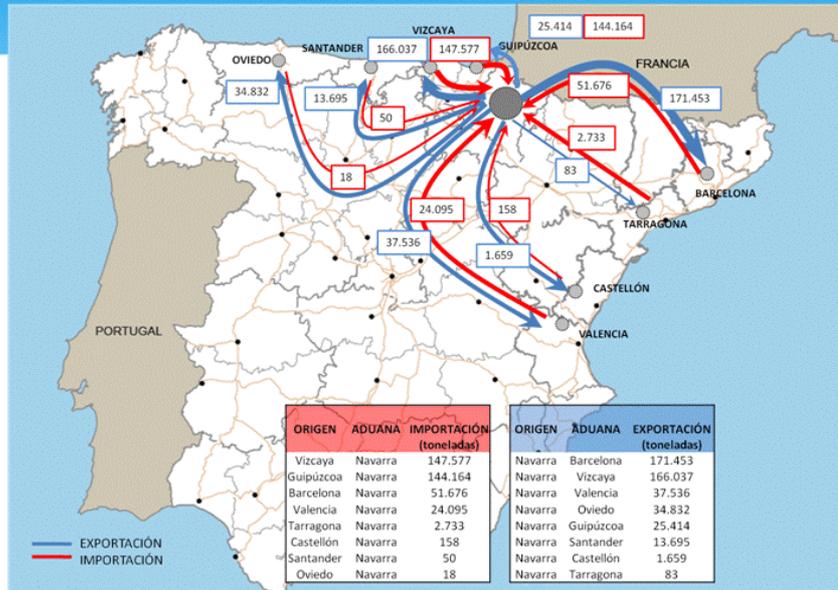
Businessfokus

12

Fuente: RENFE Operadora-2006
Elaboración: SPIM

Por su parte el transporte nacional combinado por ferrocarril de Navarra, que utiliza contenedores, está ligado fundamentalmente a los principales puertos de la fachada mediterránea y centros de consumo próximos (Barcelona, Zaragoza, Madrid, etc.)

Exportaciones e Importaciones de Navarra a través de Puertos Españoles



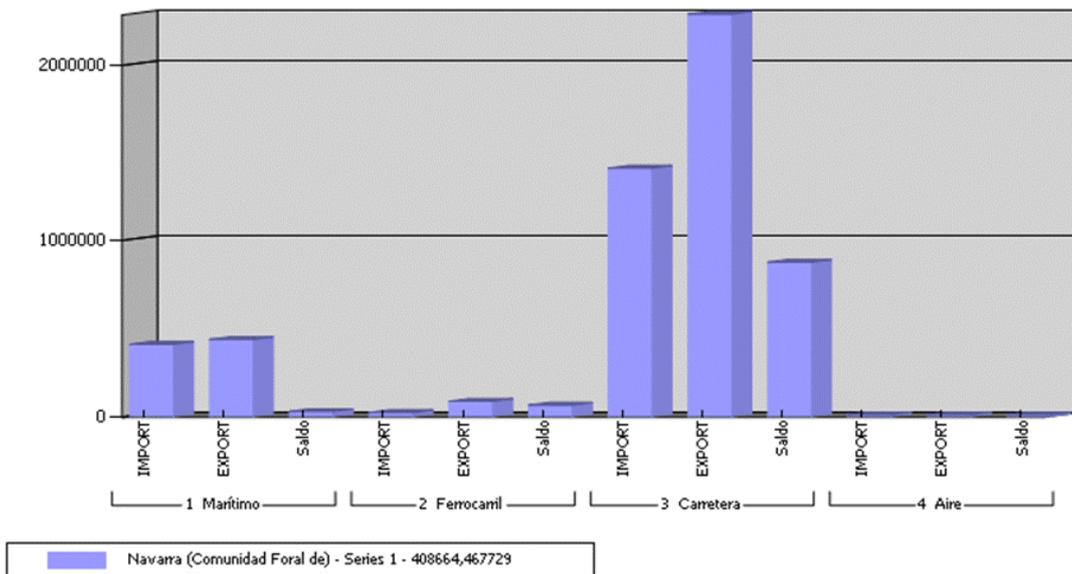
Businessfokus

13

Fuente ANL

Aquí vemos los puertos marítimos con los que Navarra tiene más relación. Los de Barcelona, Bilbao y Pasajes han sido los más utilizados por nuestras mercancías, pero hoy Santander también está cogiendo importancia.

Modos de Transporte de las Mercancías Internacionales



Businessfokus

14

Fuente ICEX

Cuando hablamos de Exportaciones e Importaciones de Navarra a otros países, el Transporte de Mercancías internacional lo hacemos de manera combinada. La mayor parte de las mercancías van y vienen desde otros países por Carretera y como ya hemos visto también se mueven hasta Puertos Marítimos por carretera y luego hacen la mayor parte de su recorrido en Barco.

El Ferrocarril se lleva el 3,9 % del Transporte Internacional de Mercancías Navarras.

¿Cómo diseñaríamos el transporte de mercancías de Navarra partiendo de cero?

Businessfokus

15

Para saltar a un estado mejor todos sabemos que hay que hacer un esfuerzo, pero antes de iniciar el proceso de cambio hay que reflexionar sobre lo deseable y lo alcanzable y experimentar.

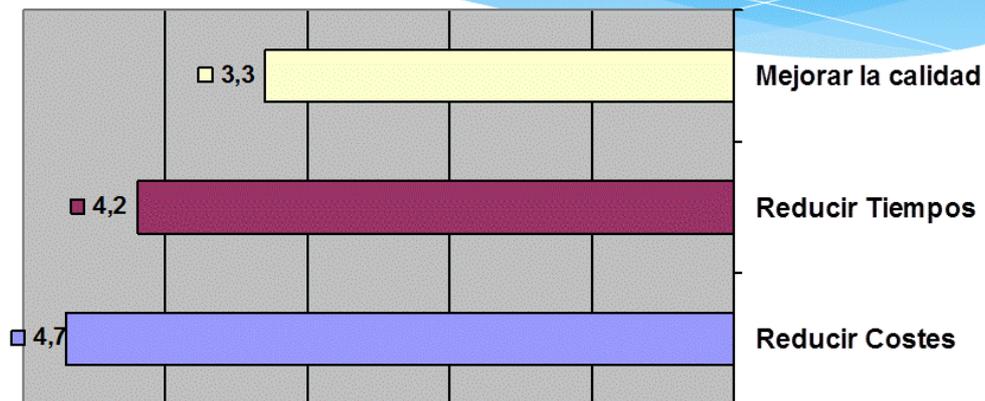
Uno de los ejercicios para definir un nuevo escenario consiste en hacer abstracción de la situación de partida y tratar de dibujar el futuro partiendo de cero.

Este dibujo debe obviar los malos hábitos, la aversión al cambio, en definitiva..... la costumbre de hacer las cosas de una manera que dificulta e impide muchas veces, descubrir fórmulas mucho más simples, operativas y económicas.

Como toda actividad, el sistema del transporte de mercancías necesita una reflexión periódica que permita ajustarse a lo que realmente es: Un medio y no un fin por sí mismo.

Tras esa reflexión podremos ver qué es lo conveniente, qué es posible cambiar, cómo adaptar el cambio a las posibilidades aprovechando al máximo lo existente y prever las contingencias que siempre lleva la planificación.

Intereses de los empresarios navarros en relación con el Transporte:

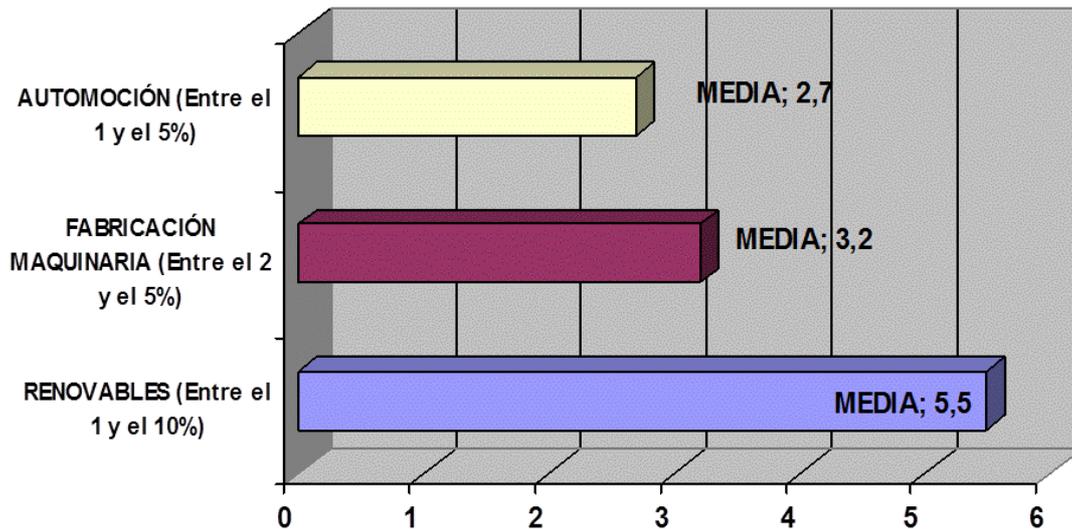


Lo primero que deberíamos hacer es preguntar a los empresarios. Al fin y al cabo son ellos los que tren y llevan sus mercancías y productos.

Aquí tenemos lo que le piden al transporte los empresarios de Navarra

1. Que reduzca sus costes
2. Que reduzca sus tiempos
3. Que mejore la calidad del servicio

% del coste del Transporte sobre la facturación de empresas navarras



Businessfokus

17

Encuesta Cies para ANL 2008

Sus respuestas anteriores tienen que ver seguramente con el impacto que los costes del transporte tienen en los precios que pueden ofrecer en sus productos.

La competitividad de muchas empresas está hoy en día en estos niveles de porcentaje.

Como promedio, la logística supone entre el 10 % y el 15 % del coste final de un producto terminado según la Comisión Europea.

Relaciones Comerciales de Navarra

Exportaciones Navarras > 100 M €

Importaciones Navarras > 100 M €

Destino	M de €	km.
País Vasco	2.378,90	155,00
Aragón	1.649,20	181,00
Castilla y León	1.362,70	333,00
Cataluña	1.194,70	488,00
La Rioja	896,00	85,00
Francia	856,00	901,00
Cdad. De Madrid	801,50	449,00
Alemania	539,20	1.953,00
Cdad. Valenciana	452,90	487,00
Andalucía	378,00	912,00
Galicia	321,20	735,00
Castilla - La Mancha	319,50	540,00
EEUU	313,50	
Reino Unido	305,70	1.290,00
Portugal	205,20	917,00
Italia	166,50	1.687,00
China	152,20	
Asturias	138,90	435,00
Cantabria	133,30	253,00

Origen	M de €	km.
País Vasco	2.412,40	155,00
Cataluña	1.553,10	488,00
Alemania	1.067,20	1.953,00
Aragón	1.019,60	181,00
Castilla y León	561,80	333,00
Cdad. Valenciana	500,20	487,00
Francia	490,60	901,00
La Rioja	457,50	85,00
Galicia	366,10	735,00
Asturias	347,60	435,00
Castilla-La Mancha	268,60	540,00
Cdad. De Madrid	266,60	449,00
Reino Unido	261,70	1.290,00
China	240,70	
Italia	229,50	1.687,00
Andalucía	221,80	912,00
Bélgica	197,80	1.203,00
Portugal	154,90	917,00
Cantabria	142,10	253,00
Países Bajos	142,00	1.400,00

Businessfokus

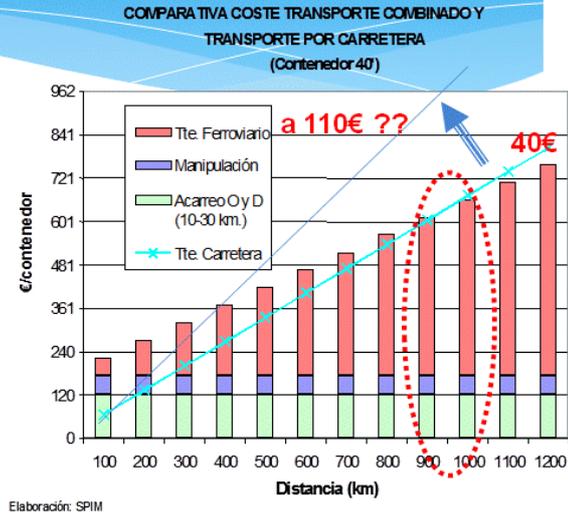
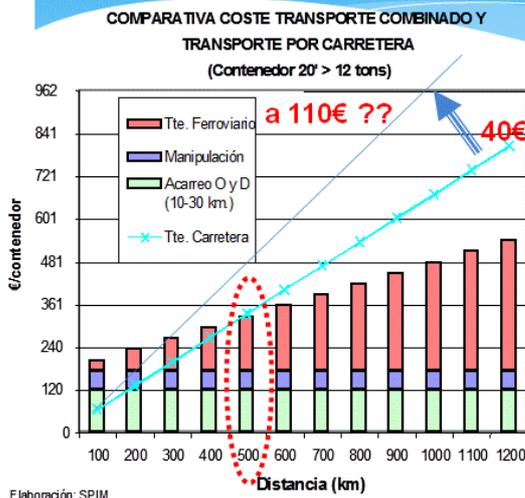
18

Con lo visto hasta ahora, si pudiéramos organizar el Transporte de Mercancías partiendo de cero, lo primero que deberíamos es conocer muy bien quiénes son, dónde están y qué fórmulas de servicio tienen y pretenden tener nuestros clientes y proveedores.

Aquí tenemos la relación de los Clientes y Proveedores en términos de mercados territoriales con los que más volumen de negocio movemos y los kilómetros a que en promedio podemos situarlos.

Las listas que se muestran, representan aquellas Autonomías y Países con los que hacemos el 90 % de nuestros negocios.

Comparativas de costes Tren-Camión (sin tasas medioambientales) y al precio del petróleo de 40€/ Barril. Año 2007



Businessfokus

19

Fuente: "Estudio sobre la Competencia de la UN de Transporte Combinado: Análisis de Precios y Sistema Tarifario en el Mercado de Transporte de Mercancías por Carretera en Régimen de Carga Completa". RENFE

También deberemos conocer cómo son los costes del transporte por medio.

Aquí se muestra una transparencia aportada por Spin a ANL, que viene a representar como, los costes de transportar un contenedor por Camión se hacen mayores que transportarlo por Tren, conforme las distancias son mayores, .Como vemos el tren se justificaría emplearlo a partir de los 500-600 Km. si un contenedor es de 20 pies o a partir de 900 si es de 47 pies.

Lo importante de este ejercicio aproximado es coger la idea general y verificar que los niveles de indiferencia cambian en función del precio del diesel, sistemas de carga,...etc.

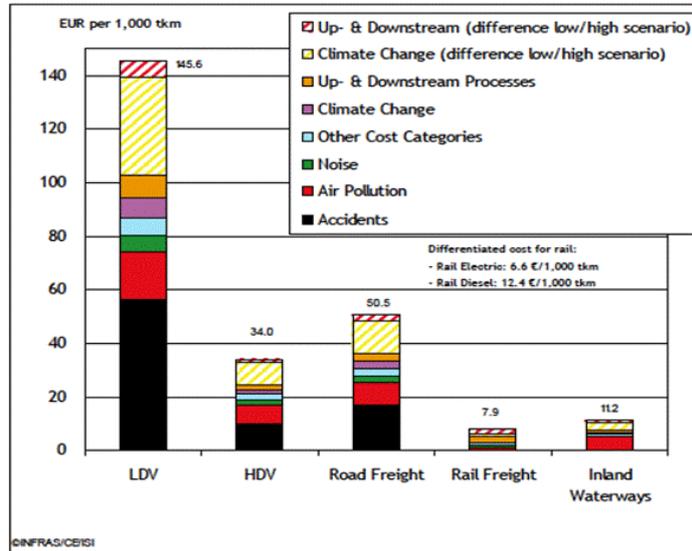
Estos cálculos si hicieron hace unos años con un precio de 40 \$ por Barril de petróleo. Hoy el barril está en 110 €.

Lógicamente con trenes del estándar europeo en cuanto a longitud y carga, mucho más largos y con mayor capacidad de carga que los nuestros, la distancia de indiferencia se reduciría drásticamente.

También es importante considera que en distancias cortas, según el coste y estandarización de las operaciones de manipulación, el tren podría representar un ventaja diferencial en costes en relación al Camión, si la carga a transportar es muy grande y el abastecimiento continuo.

Internalización de los costes Externos

Figure 2 Average external costs 2008 for EU-27*: freight transport (excluding congestion)

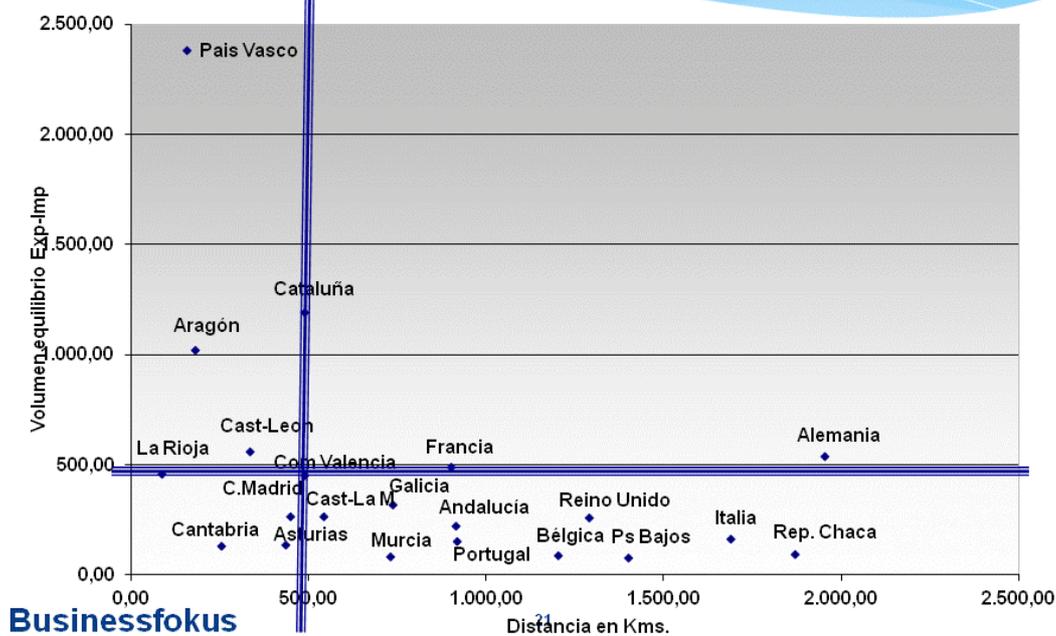


Businessfokus

Other cost categories: Costs for nature and landscape, biodiversity losses (due to air pollution), soil and water pollution costs, additional costs in urban areas. Data do not include congestion costs.
 Road Freight Total: The weighted average of all road freight transport modes.
 * Data include the EU-27 with the exemption of Malta and Cyprus, but including Norway and Switzerland.

Pero además con la mirada puesta en el futuro, todo apunta a que de una manera u otra todos los costes externos (Contaminación, siniestralidad, ruido, infraestructuras,.....) se internalizarán en los cálculos de los costes unitarios del transporte por modo,.....y eso penalizará a la carretera en tanto no se sustituyan los combustibles por otros menos contaminantes, los camiones se hagan mayores.....etc.

Mercados de Navarra en 2007



Pues bien con esta información y en un primer tanteo, podemos realizar una aproximación al problema poniendo en un gráfico Cargas, Distancias y Mercados Territoriales.

Deberíamos tratar de traer y llevar mercancías por tren de todos todos las economías en que las cargas/valor son suficientes, equilibradas en los dos sentidos para evitar las vueltas en vacío y origen y destino se encuentran a suficiente distancia. Aquí consideramos los 500 Kms.

Sólo con este tanteo deberíamos considerar seriamente establecer tráficos regulares por ferrocarril para la transferencia de mercancías con Cataluña, Valencia, Francia y Alemania.....

Potencial “Ferrocarrizable” en Navarra. Conclusiones del Estudio de ANL realizado en colaboración con Adif en 2010

Businessfokus

22

El modelo explicado es una aproximación razonable pero insuficiente para poder conocer en más detalle el papel que puede y debe jugar el Tren en el Transporte de Mercancías de Navarra.

Un Estudio mucho más profundo se realizó a lo largo de 2010. Sus conclusiones se presentaron en la III Jornada de Logística de Navarra

La contribución de Navarra al Sistema Nacional del Transporte de Mercancías

- ✓ **Enlace** entre los Corredores del Atlántico y del Mediterráneo. (Zaragoza-Y vasca).
- ✓ **Nodo Intermodal de Pamplona:** Para la Exportación-Importación de Mercancías por tren con acceso directo a Europa en ancho UIC.
- ✓ **Acopio** para la exportación de mercancías nacionales y distribución de importaciones al mercado Nacional en ancho ibérico.
- ✓ **Binomio Intermodal Pamplona-Tudela** y posible también el trinomio Alsasua-Pamplona-Tudela como regulador de cargas.
- ✓ **Colaboración con el Estado**



Businessfokus

Voy a relatar brevemente la historia de cómo se llegó a este Estudio, para ponerlo al nivel de importancia que merece y agradecer de paso a todos los que lo hicieron posible porque fue el primer estudio de este nivel que se hizo en España y que luego ha servido de referencia para otros parecidos realizados en otras Comunidades.

Siendo Director General de la Agencia Navarra del Transporte y la Logística, por invitación del entonces Secretario General de Transportes, José Luis Cachafeiro, participé como ponente en la 1ª Jornada de Impulso al Transporte de Mercancías por Tren que el Ministerio de Fomento organizó a finales del 2009.

José Luis Cachafeiro, había sido antes de ocupar aquel cargo, Director de Logística en el Adif y había contactado entonces conmigo por medio de Alfredo Irisarri, consultor de referencia en el Mundo del Transporte de Mercancías, para transmitirme el interés de Adif de potenciar el tráfico nacional de la Estación de Mercancías de Noáin.

En ANL teníamos la idea de que la manera de fortalecer la competitividad de las empresas navarras pasaba por favorecer su internacionalización y por eso estábamos estudiando la manera de que Navarra se conectara al Corredor Europeo del Atlántico. Pensábamos que la ventaja para las Mercancías de la llegada de TAV a Pamplona no era la velocidad, sino aprovechar su ancho de vía internacional UIC y poder conectarnos con Francia a través de la Y Vasca.

Como todo el mundo sabe el ancho de vía español es diferente al europeo y eso impide que los trenes que vienen de Europa lleguen a nuestras Estaciones, por lo que hay que cambiar de

Tren o pasar las cargas a camiones, lo que se hace en Francia, cerca de la Frontera por empresas francesas que son las que sacan ventaja de esta situación.

Nos parecía en la Agencia que si se pudiera bajar el ancho UIC hasta Noáin nuestras expediciones serían mucho más competitivas y además los que sacarían ventaja de transferir cargas del tren al camión con nuestras propias mercancías serían las empresa navarras.

Curiosamente esta posibilidad no se había tenido en cuenta hasta entonces en los Estudios que se habían realizado hasta ese momento para hacer llegar el TAV a Pamplona.

En España el TAV, que va sobre ancho UIC, siempre se ha enfocado al transporte de pasajeros, pensando al transferirse al TAV el tráfico de pasajeros, los trayectos tradicionales en ancho Ibérico podrían aprovecharse para el tráfico de trenes de mercancías.

Nuestra idea le pareció muy interesante a Cachafeiro y en su condición de Director de Logística solicitó a los Técnicos del Adif que estudiaran si se podía aprovechar la llegada del TAV a Pamplona para que la Estación de Noáin pudiera estar conectada a la Red Ferroviaria en ancho UIC.

A los pocos meses fue designado Secretario General y me invitó personalmente para presentar nuestras ideas.

La propuesta que hice en aquel Foro se resumía en aprovechar las instalaciones existentes (La CTP y la Estación de mercancías de Noain) para desarrollar un Nodo Logístico Intermodal, con los dos anchos de vía en el modo ferroviario, que además de “enlace” entre el Corredor del Mediterráneo y el Corredor del Atlántico, permitiera a Navarra conectarse en UIC a la Y Vasca y por tanto a Francia, Alemania,.....nuestros principales socios comerciales europeos.

El Nodo Intermodal del Área de Pamplona

- * Acuerdo ANL/CTP-ADIF:
- * El análisis de viabilidad de la integración del desarrollo de los Centros Logísticos de Noáin y de la 4ª Fase de la CTP.
- * Si hay viabilidad estudiar las fórmulas jurídicas de colaborar entre las que puede estar crear una sociedad que gestione los resultados del Estudio y también:
- * extender el acuerdo a la realización de otros estudios que fueran necesarios mediante un protocolo adicional a acuerdo.



Businessfokus

24

2. MISIÓN Y OBJETIVOS

Objetivos

Incrementar el transporte de mercancías por ferrocarril, mejorando su competitividad y calidad hasta alcanzar un máximo entre 77 y 100 Mt en el año 2020.

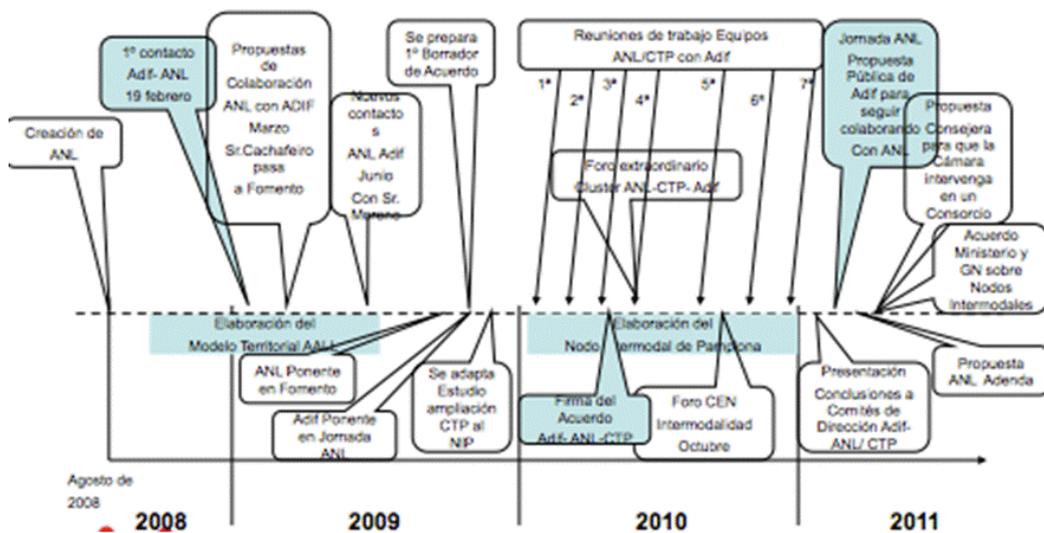
CUOTA ACTUAL	➔	CUOTA FUTURA 2020
4,1%		8 – 10%

- Promover la intermodalidad y la colaboración entre modos.
- Mejorar la sostenibilidad medioambiental del sistema de transporte.
- Promover la cooperación entre Administraciones Públicas, especialmente Convenios Específicos de la AGE con las CCAA.
- Impulsar la liberalización del mercado, e integrar nuevos actores en el desarrollo de las cadenas logísticas.
- Definir una red eficiente e integrada para el transporte ferroviario de mercancías, resaltando el papel de los nodos asociados a la misma y la conexión con las redes europeas.
- Dar certidumbre al mercado sobre la definición de Red y sus condiciones de operación.
- Innovar tanto en sistemas de gestión e información como en procesos operativos.
- Incrementar la calidad y fiabilidad del servicio.

14 de septiembre de 2010

A partir de aquella Jornada, el Ministerio de Fomento acometió el Plan de Impulso del Ferrocarril para el Transporte de Mercancías y el Adif firmó un acuerdo con el Departamento de Obras Públicas y Transportes del Gobierno de Navarra para desarrollar el Estudio de Viabilidad del Nodo Intermodal de Pamplona cuya dirección me asignaron.

Principales Hitos en el tiempo, relacionados con la Intermodalidad y el Nodo Intermodal de Pamplona



Businessfokus

25

Aquí vemos en el tiempo las tareas, hitos y reuniones que desde la primera conversación sobre el asunto, se fueron realizando hasta finalizar el trabajo.

Actores

- 2 Equipos de Trabajo:
 - ✓ Navarra: ANL & CTP.
 - ✓ Adif: D. de Servicios Logísticos
- Consultores: Teirlog y Spim en UTE.
- Dirección del Proyecto: ANL
- Financiación: CTP
- 7 Reuniones de Equipos de Trabajo.
- 1 Reunión conjunta con los Foros del Clúster:
 - ✓ Comodalidad e
 - ✓ Infraestructuras
- Encuestas, Estudios de Mercado.....



Reunión conjunta con los Foros del Clúster:

Businessfokus

26

Aquí están los participantes en el Estudio. Además de ANL y Adif también participaron CTP y las Consultoras Spim y Teirlog. El Cluster de la Logística de Navarra impulsado también desde ANL intervino también activamente. Aquí vemos la celebración de uno de sus Foros en los que se presentó la idea del Estudio tanto por el Adif como por ANL y se recogieron las aportaciones de todos sus miembros.

Incógnitas a despejar por el Estudio sobre el Nodo Intermodal de Pamplona

Factibilidad Técnica:

- ✓ ¿Es posible que la Estación de Mercancías de Noáin pueda tener vías en ancho UIC y vía para carga y descarga de 750 m, en conexión con el trazado del Corredor Navarro de Alta velocidad?
- ✓ ¿Es posible llevar el trazado ferroviario desde Noáin a la CTP? ¿En qué anchos de vía?
- ✓ ¿Qué carga de mercancías por tren, permite el trazado del TAV en el Corredor Navarro de Alta Velocidad?
- ✓ ¿Qué capacidad de trenes/ día permitiría la Estación de Mercancías de Noáin?

Businessfokus

28

El Estudio de Viabilidad del Nodo Intermodal de Noáin lo planteamos como el necesario para poder responder a estas preguntas.

Se trataba de despejar incógnitas que se traducían en rumores e incluso en propuestas políticas sin ninguna base.

El primer objetivo fue determinar si lo que queríamos era FACTIBLE y de que magnitudes podríamos hablar..

Incógnitas de Tipo Económico:

Viabilidad Económica:

1. ¿Es viable un proyecto que integre a Noáin y a la CTP?
2. ¿Es más viable un proyecto conjunto ó dos proyectos independientes.?
3. ¿En este caso debe existir algún tipo de coordinación?
4. ¿Cuál sería el Mejor Modelo de Gestión para llevar adelante el Nodo Intermodal de Pamplona?

Conclusiones Consensuadas



Conclusiones del estudio

- ❑ El nodo intermodal de Pamplona es valorado positivamente o muy positivamente por el sector, manifestando interés en el uso de sus instalaciones y, en algunos casos, en participar de forma activa en su desarrollo.
- ❑ De los flujos de transporte analizados se desprende que es factible establecer transporte de mercancías por ferrocarril, tanto de ámbito nacional como internacional, con origen o destino Pamplona, planteando, inicialmente, como opción más aconsejable impulsar los servicios ferroviarios de mercancías de ámbito nacional (puertos, zonal central peninsular...), sin descartar la prestación de servicios internacionales.
- ❑ La conexión ferroviaria a la CTP (4ª Fase) es técnicamente factible, pero no es recomendable realizarla a corto o medio plazo, para evitar duplicar inversiones y costes operativos, por lo que se plantea un futuro análisis de esta alternativa a largo plazo, considerando nuevos parámetros de actuaciones logístico-industriales en el valle de Elorz, la saturación del CLN, ...
- ❑ El Análisis Económico Financiero, con el estado actual de demanda, aconseja NO acometer inicialmente inversiones en el CL de Noáin, y aprovechar sus actuales instalaciones, que disponen de capacidad y posibilidad de desarrollo, para dinamizar y consolidar, cuanto antes, la intermodalidad en el Nodo de Pamplona.

Conclusiones Consensuadas



Conclusiones del estudio

- La viabilidad de los proyectos será función de la atracción real e integración de actores del transporte y la logística en el proyecto (cargadores, operadores, puertos ...) mediante una Colaboración Público-Privada.
- El **Objetivo** que se plantea a **corto plazo** es por tanto:
 - > **Estimular la demanda** de la intermodalidad nacional a partir de este año y,
 - > **Definir y Planificar las actuaciones y las inversiones necesarias**, para desarrollar fases del proyecto que se acomoden, en cada momento, a las necesidades y demandas de mercado, tanto para el transporte ferroviario nacional como internacional.
- La **Coordinación ADIF-ANL** deberá **estimular la intermodalidad de Pamplona**, ampliando el marco de esta colaboración a otros interesados en la intermodalidad, tales como **Autoridades Portuarias y otras entidades (IDAE,...)**, a fin de **promover la demanda y propiciar la creación de un núcleo de capital público**, a partir del cual desarrollar una empresa mixta, siguiendo un modelo similar al de Aranjuez, en colaboración con el capital privado interesado/implicado en este sector (transportistas, operadores ferroviarios, logísticos...)

Businessfokus



IRITEC INGENIERIA SL

Partners colaboradores
MONKAVAL
Ingeniería

Proyecto de Integración del Nodo Intermodal en el Área de Pamplona
Máx. Ejecutivo

29

Flujos “Ferrocarrizables” de Mercancías Navarras estimados por el Estudio de Viabilidad del Nodo Intermodal de Noáin

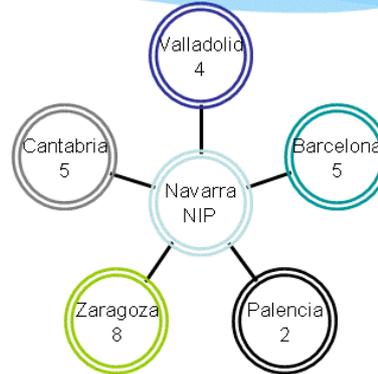
Businessfokus

32

Flujos Nacionales de Mercancías Ferrocarrizables: Origen / Destino Navarra Vagón Convencional: Potencial de Trenes Semanales

• Un sentido. Origen "X" - Destino "Navarra"
• Orígenes susceptibles de tren 8

• Un sentido. Origen "Navarra" - Destino "Y"
• Destinos susceptibles de tren 5



Trenes de 500 Tm. de carga útil por tren y 48 semanas de circulación al año

Businessfokus

33

El Estudio aplicó una metodología para discriminar de entre todos las cargas, aquellas que por sus características y propiedades pueden ser transportadas por ferrocarril. También calculó las cargas de ida y vuelta entre destinos.

Aquí podemos ver los resultados en términos semanales para trenes de 500 m de Vagón Convencional con origen destino Noáin en el ámbito nacional.

Las cargas son de:

- Autos y piezas procedentes de Zaragoza
- Autos y piezas con destino a Valladolid.
- Cementos procedentes de Tarragona
- Cenizas procedentes de Asturias
- Cereales con destino a Burgos
- Cereales con destino a Zaragoza
- Materiales de Construcción con destino a Cantabria
- Productos siderúrgicos procedentes de Asturias

Flujos Nacionales de Mercancías Ferrocarrizables: Origen / Destino Navarra Tráfico Intermodal : Potencial de Trenes Semanales

- Trenes de ida y vuelta semanales
- 10 Tm. / Contenedor -> 82.000 TEUs/año

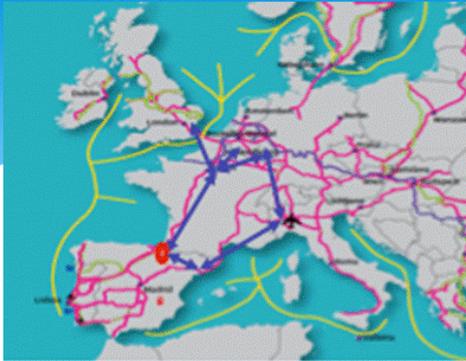


Trenes de 500 Tm. de carga útil por tren y 48 semanas de circulación al año

Businessfokus

34

En el caso del Transporte intermodal aquí se ve que existe potencial para poder programar desde Trenes semanales de ida vuelta con estos destinos.



**Flujos Internacionales de Mercancías Ferrocarrizables:
Origen / Destino Navarra
Tráfico Intermodal : Potencial de Trenes Ida y Vuelta Semanales**

Businessfokus

Origen / Destino	Trenes/Semana
Isla de Francia	4
Mediodía Pirineos	4
Centro Francia	2
Ródano-Alpes	2
Norte-Calais	2
Lorena	2
Picardía	2
Alta Normandía	2
Francia	20
Baviera	2
Baden-Wurtemberg	2
Alemania	4
Lombardía	2
Piamonte	2
Italia	4
Flandes	2
Bélgica	2
Reino Unido	2
Total Trenes Semanales	32

35

En cuanto al Transporte Internacional el Potencial de Navarra permite pensar en 32 Trenes semanales de Ida y Vuelta de Contenedores, con los destinos que se ve en esta diapositiva.

Potencial Ferrocarrizable de la Carga de Navarra

Tráfico	Tipo	Miles de Toneladas/Año	Nº de Trenes/Semana
Nacional	Convencional	1632	66
	Intermodal	821	30
Internacional	Intermodal	871	32
Total	Todos	3324	75

(*) 42 trenes de llegada y 24 trenes de salida

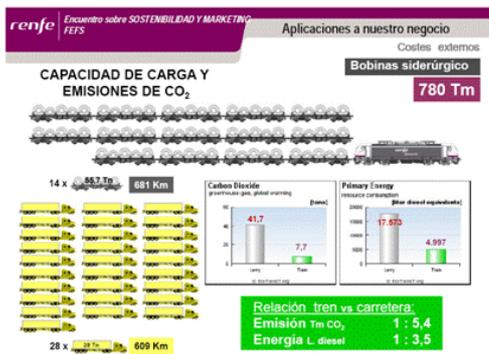
AHORRO CO2: 60 mil toneladas / año (INTERNACIONA)
40 mil toneladas / año (Nacional)

Businessfokus

36

En resumen el Estudio proporcionaba este Potencial de Carga de Mercancías Navarras "Ferrocarrizables".

Alcanzar este nivel representaría evitar la emisión anual de 100.000 Toneladas de CO2 a la atmósfera.

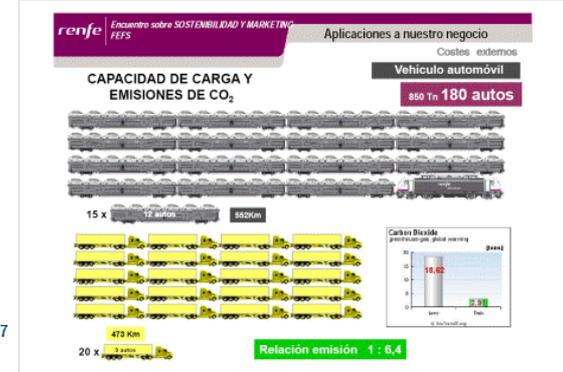


Businessfokus

Fuente Renfe



37



Como todos sabemos, lo que llegará tarde o temprano es la internalización de los costes externos.

Es decir, cada modo de transporte deberá incluir todos los costes derivados de su utilización, cosa que actualmente no ocurre con los derivados de la sanidad, siniestralidad, impacto medioambiental....etc.

Aquí podemos ver la equivalencia desde el punto de vista medioambiental del efecto en emisiones de gases contaminantes entre el camión y el tren.

En los próximos años este efecto se introducirá en los costes y algunos países como Francia ya lo están queriendo introducir siguiendo las directrices europeas mediante Tasas y Viñetas que deben pagar los Camiones que atraviesan sus carreteras.

Valoración del potencial anual de Toneladas de CO₂

AHORRO:

- * Internacional: 60.000 T de CO₂
- * Nacional:
 - * Convencional: 25.000 T
 - * Intermodal: 15 00 T
- * Total 100.000 T/ Año = la décima parte de lo que ahorran todas las energías Renovables en Navarra y el 1,6 % de las emisiones actuales

* Precio de la T CO₂

- * Abril 2010 14,4 €/T
- * Diciembre 2010 15 €/T
- * Enero de 2013 8€/T



1,5 Millones €/año al precio del mercado de derechos de emisión

Estrategia Frente al Cambio Climático de Navarra 2010-2020. La situación de la que parte Navarra en relación a la emisión a la atmósfera de gases de efecto invernadero (GEISs) es la de un incremento del 18% en los últimos veinte años. Así, se ha pasado de emitir el equivalente a 5,29 millones de toneladas a los 6,25 millones de 2009. En el conjunto del país el incremento de emisiones es del 28,50%.

38

Businessfokus

En términos medios el ahorro en compra de derechos de Emisión del Estado Español sería según mis cálculos de 1,5 millones de euros al año, aunque este valor puede oscilar mucho en función de la voluntad política mundial de seguir los acuerdos de Kioto.

Final

El transporte de Mercancías por Tren es una cuestión crítica para la competitividad territorial y por tanto para la competitividad de Navarra.

- * La carretera será sin duda el Modo más importante dada su flexibilidad y especialmente en las distancias cortas.
- * El Tren no es enemigo del Camión como no lo es el Barco
- * Desarrollando al máximo el potencial del ferrocarril en Navarra su cuota pasaría a ser del 4% lo que significa que las empresas Navarras del transporte apenas lo notarían.
- * El Nodo Intermodal de Noáin es compatible con otros Nodos tales como Júndiz, Plaza,....porque hay mercado para todos.
- * El Transporte de Mercancías en UIC desde Navarra puede ayudar a rentabilizar la infraestructura del TAP
- * Navarra necesita estar conectado con sus clientes y su salida natural a Europa es el Corredor del Atlántico.
- * El liderazgo de Navarra en Desarrollo Sostenible debe plasmarse en liderar proyectos como el Nodo Intermodal de Noáin

Businessfokus

Para terminar y a modo de mensajes que al menos para mí son importantes quisiera concluir con los siguiente:

El transporte de Mercancías por Tren es una cuestión crítica para la competitividad territorial y por tanto para la competitividad de Navarra.

La carretera será sin duda el Modo más importante dada su flexibilidad y especialmente en las distancias cortas.

El Tren no es enemigo del Camión como no lo es el Barco

Desarrollando al máximo el potencial del ferrocarril en Navarra su cuota pasaría a ser del 4% lo que significa que las empresas Navarras del transporte apenas lo notarían.

El Nodo Intermodal de Noáin es compatible con otros Nodos tales como Júndiz, Plaza,.....porque hay mercado para todos.

El Transporte de Mercancías en UIC desde Navarra puede ayudar a rentabilizar la infraestructura del TAP

Navarra necesita estar conectado con sus clientes y su salida natural a Europa es el Corredor del Atlántico.

El liderazgo de Navarra en Desarrollo Sostenible debe plasmarse en liderar proyectos como el Nodo Intermodal de Noáin

Gracias por su atención.

www.businessfokus.es
edm@businessfokus.net