

La Conferencia de Cámaras de Comercio, Industria y Navegación de la Ruta de la Plata, reunida en la Ciudad de Salamanca el día 6 de noviembre de 2009, a la vista de las conclusiones del "Estudio para la Recuperación del Ferrocarril de la Ruta de la Plata" (Astorga-Plasencia), ha acordado hacer público el siguiente

MANIFIESTO

Tras el cierre, en el año 1985, de la línea férrea Astorga-Plasencia, la Conferencia de Cámaras de Comercio de la Ruta de la Plata y las Cámaras en ella integradas han reclamado en numerosas ocasiones su reapertura por considerarla fundamental para el desarrollo económico de sus demarcaciones.

Hoy, en pleno siglo XXI, nuestra reivindicación va más allá y se centra en la construcción de un moderno corredor ferroviario, entre Gijón y Algeciras, siguiendo el trazado de las vías férreas (en servicio o fuera de servicio) actuales.

Esta nuevo corredor ferroviario encaja, además, plenamente en las directrices de la Unión Europea en materia de transporte sostenible y en los objetivos generales del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte de España (PEIT) 2005-2020 porque:

- 1) Se convertiría en la columna vertebral de las comunicaciones en las tierras occidentales españolas, contribuyendo, eficazmente, a impulsar su desarrollo dentro de la fachada atlántica de Europa occidental.
- 2) Posibilitaría el desarrollo de nuevos ejes transversales entre las redes ferroviarias de Portugal y España y la articulación del espacio de la franja oeste española mediante su conexión con Galicia y con Portugal, creando un espacio fronterizo de desarrollo y cooperación internacional.
- 3) Serviría para descongestionar los tráficos ferroviarios Norte-Sur con paso por Madrid.
- 4) Conectaría Zonas de Actuación Logística de gran importancia en el eje de la Ruta de la Plata e incrementaría el potencial de suelo industrial en el corredor como elemento tractor de nuevas inversiones.
- 5) Permitiría la descongestión de las autovías actuales, tanto en el transporte de mercancías como de viajeros, con el consiguiente ahorro en los costes de mantenimiento de las mismas.
- 6) Conseguiría minimizar el impacto ambiental de nuevos corredores y una reducción radical de emisiones contaminantes, gracias al reenfoque y ajuste del transporte por camión y su integración necesaria en esquemas más complejos, efectivos y sostenibles (fomento de la intermodalidad).

Con esta propuesta que se formula basada en conceptos de intermodalidad, se garantizaría, además, el mantenimiento zonal de la capacidad instalada de transporte por carretera permitiendo su evolución e implicación hacia nuevos modelos de transporte sostenible.

- 7) Generaría nuevas oportunidades de intercambios entre los puertos marítimos atlánticos del Norte (La Coruña, Vigo, Gijón y Avilés) con los del Sur (Huelva, Cádiz, Sevilla y Algeciras).
- 8) Facilitaría conexiones directas del Norte de Marruecos con la Europa Atlántica, abriendo un nuevo eje transnacional e intraeuropeo desde perspectivas hoy día irrealizables.

Con base en las anteriores conclusiones, la Conferencia de Cámaras de Comercio, Industria y Navegación de la Ruta de la Plata solicita al Ministerio de Fomento **la inclusión en la próxima revisión del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) de un moderno corredor ferroviario que una el Norte con el Sur peninsular, entre Gijón y Algeciras, dedicado al tráfico de mercancías y viajeros, con vocación intermodal y con proyección de corredor logístico intraeuropeo en el vector Sudoeste Atlántico y como haz distribuidor norte-sur de ejes transversales en el ámbito del Oeste Ibérico.**

Este manifiesto queda abierto a las adhesiones de todas las Administraciones, Partidos políticos, Entidades y Asociaciones que compartan y apoyen la anterior petición.

Lo que se manifiesta en Salamanca, a 6 de noviembre de 2009



Justificación del Trabajo y Objetivos planteados

Este Consultor ha sido designado por la “Conferencia de Cámaras de la Ruta de La Plata” que promueve, desde bases fuertemente arraigadas en el mundo empresarial del territorio afecto, el desarrollo de un **estudio de pre-factibilidad a efectos de disponer de un documento sintético y actualizado que permita fundamentar con solidez la reivindicación de reapertura del servicio ferroviario, así como establecer la mejor estrategia de presentación de dicha reivindicación ante las Administraciones competentes**, de lo que en su día fue el “Ferrocarril del Oeste”.



La Ruta de la Plata como eje de “movilidad transversal”

<p>Trascendiendo aspectos culturales y purismos históricos, la «Ruta de la Plata» ha sido el principal eje de comunicación del oeste peninsular. La denominación «Ruta de la Plata» proviene de la distorsión del nombre árabe «<i>bal'latta</i>», que quiere decir «<i>camino enlosado</i>».</p> <p>Esta funcionalidad parece ya desarrollada a través de una ruta natural en tiempos anteriores a la romanización y ligada a la trashumancia, aspecto que ha seguido en práctica (si bien notablemente mermado en los últimos tiempos) hasta nuestros días.</p> <p>Tal “funcionalidad” primigenia propició unos incipientes intercambios comerciales entre el norte y el sur de la península Ibérica. Antes incluso de la llegada de Roma ya se acarrea el oro y el estaño desde las minas del norte a la legendaria Tartessos y a las colonias fenicias. Sobre estas sendas primitivas, el Imperio romano construyó con ánimo de dotar de pervivencia la funcionalidad del corredor.</p>	Funcionalidad histórica del corredor como eje de movilidad interregional del oeste y vocación hacia el tráfico de mercancías
<p>Más allá de su “funcionalidad” y “límites espaciales” primigenios, actualmente hay que visualizar el corredor como el conjunto de polos urbanos entre la costa cantábrico-atlántica y el sudoeste peninsulares lo que describe un sistema territorial con más de mil kilómetros de longitud que pueda fomentar el desarrollo integrado y sostenible de la zona, primando el concepto de función estratégica que inequívocamente tiene el corredor “Ruta de la Plata” al vertebrar y comunicar entre sí de manera directa y superando trasnochados concepciones de planificación <i>radiocéntrica</i> de las redes del transporte terrestre, la parte más occidental de España.</p>	Sistema Territorial con potencial de cohesión interregional y entre fachadas marítimas

La necesidad de evolucionar hacia modelos de Transporte Sostenible en Europa

Europa se plantea la necesidad de propiciar fuertes restricciones en la emisión de CO₂ y en la lucha contra el calentamiento global planetario, parte importante del cual se produce por los motores de combustión, que hoy conforman la arquitectura tecnológica del transporte convencional por carretera.

La previsión de transportes en UE







Cambio hacia un modelo sostenible

- directivas dirigidas a optimizar los tráficos rodados en UE;
- impactos de las europolíticas de reducción del CO₂;
- incremento estructural costes de los carburantes; y,
- aumento exponencial de los peajes en Europa

hacen insostenible el mantenimiento / expansión de los corredores viales de largo recorrido como esquemas COMPETITIVOS de movilidad de mercancías en la UE

Comisión van Miert, 2003

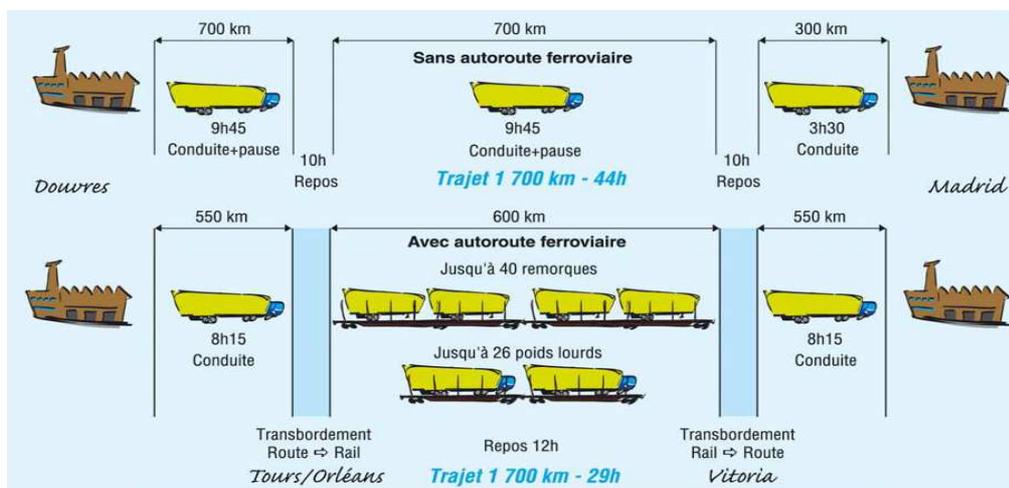
argumentos clave para el impulso de nuevas estrategias y tecnologías de operación en materia de transporte sostenible: **Autopistas del Mar** y **Ferroustage**



Las "Autopistas del Mar" basan su arquitectura funcional en la cooperación entre transporte terrestre convencional (camión) y el transporte marítimo, permitiendo literalmente embarcar camiones y pasar al modo marítimo los trayectos largos, aprovechando la flexibilidad del camión en la distribución capilar.

Solo si el transporte rodado, el SSS y el MOS trabajan conjuntamente se podrá incrementar de forma sostenible la capacidad de los países miembros de la Unión para transportar mercancías por vía marítima, sin que aumente el deterioro de la calidad de vida y del medioambiente.

<p>Cliente</p> <p>Conferencia de Cámaras de La Ruta de La Plata</p>	<p>Resumen Ejecutivo</p> <p>6 de Noviembre, 2009</p>	<p>Consultor</p> 
--	---	--



Esquema de tiempos competitivos entre tránsito convencional por camión y ferroutage (Doures – Madrid)

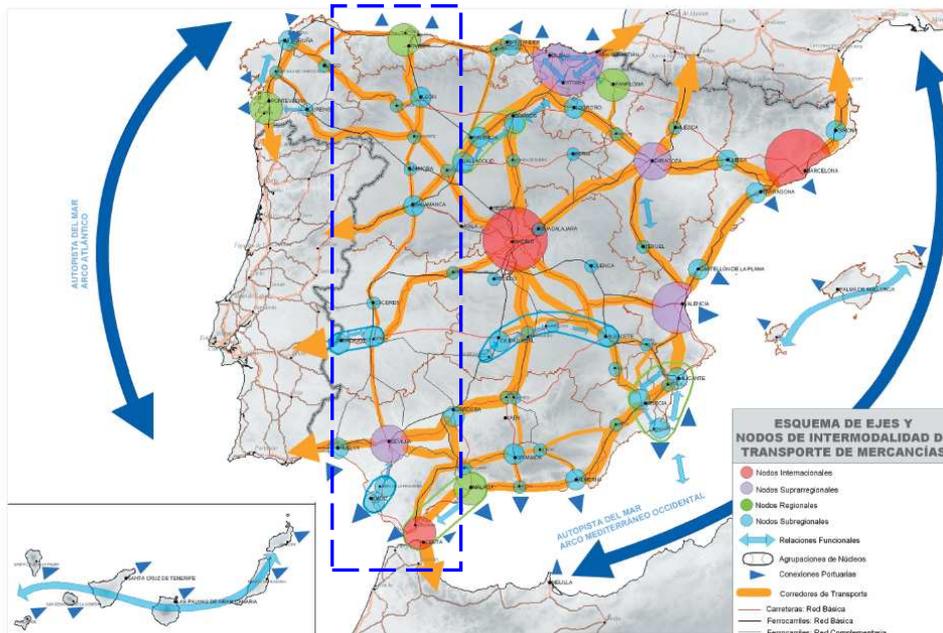
Se puede definir el “ferroutage” como un sistema de **transporte de camiones** (completos o cajas) **sobre plataformas ferroviarias** y es uno de los sistemas que mejor pueden realizar este proceso de comodidad, eliminando camiones de las carreteras, pero asegurando la flexibilidad de la capilaridad de este medio

Los nodos de cabecera: puertos como elementos tractor España como plataforma logística del Sur de Europa

La **posición geográfica de España**, como país periférico y puente entre Europa, América Latina y África, imprime un carácter especialmente destacado a los servicios de transporte, aumentando el potencial de crecimiento de su actividad. Para dar respuesta a las necesidades que esta situación genera, los servicios de transporte requieren de una adecuada red de infraestructuras, y de las medidas tendentes a hacer efectiva la tan necesaria comodidad.

España es el país de la Unión Europea que cuenta con mayor longitud de costa (8.000 Km.), lo que unido a su situación geográfica próxima al eje de importantes rutas marítimas, está produciendo un afianzamiento progresivo como área estratégica en el transporte marítimo internacional y como **plataforma logística del Sur de Europa**.

La “Ruta de La Plata” presenta unas características especialmente interesantes, dado que **conecta** dos espacios de “cabecera” norte y sur que comparten el hecho de tratarse de **territorios litorales**, dotados de infraestructuras portuarias modernas y en procesos de ampliación / integración como elementos o nodos del denominado “Cinturón Mundial del Comercio” en la economía globalizada del s. XXI



PEIT Fig. 31. Esquema de Ejes y Nodos de intermodalidad de transporte de mercancías.

En base a todo lo anteriormente expuesto en el propio PEIT se valida plenamente el potencial del corredor “Ruta de la Plata” en el contexto de su planificación de **Ejes y Nodos de intermodalidad en cuanto al transporte de mercancías**.

La planificación PEIT ya Incluye entre los principales “nodos” a acometer en el ámbito de su desarrollo, los siguientes:

- el nodo *supraregional* (de rango 2): **Sevilla**;
- el nodo *Regional* (de rango 3): **Ciudad Astur** (Oviedo, Gijón, Avilés); y,
- como nodos *Subregionales* (de rango 4): **Mérida, Badajoz, Cáceres, Salamanca, Zamora, Benavente, Astorga y León**

Además, en la visión ampliada del corredor con proyección hacia el Estrecho, se incluiría también un nodo Internacional (de rango 1): **Algeciras**; y, los de rango 4, **Cádiz y Huelva**

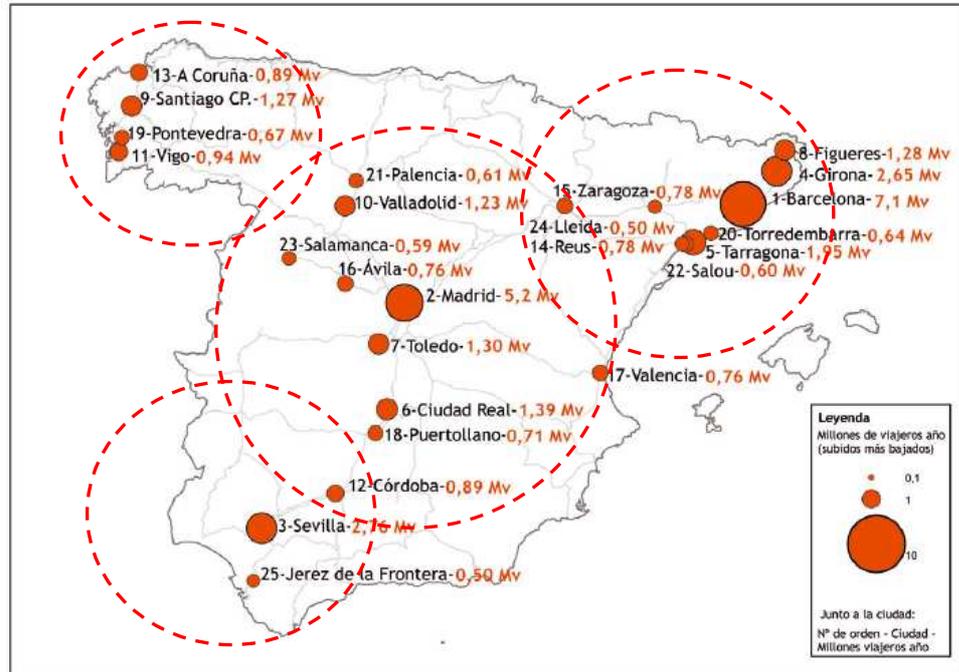
El factor de transversalidad territorial; la interconexión entre fachadas portuarias sur atlántica y cantábrica (y sus puertos); y, el modo ferroviario sobre el que se plantea la arquitectura del corredor, estructuran a éste en las **líneas fundamentales que establece el PEIT**.

Adicionalmente, este corredor en su proyección sur – norte interconecta con los siguiente ejes viarios perpendiculares de alta capacidad también priorizados en el PEIT:

- Sevilla – Algarve portugués (en Huelva)
- Madrid –Reg. Centro Sur de Portugal (en Badajoz)
- Irún - Reg. Centro Norte de Portugal (en Salamanca)
- Eje del Duero: Soria – Oporto (en Zamora)
- A 52 Autovía Rías Bajas: Madrid - Vigo (en Benavente)
- A 6 Autovía Madrid – A Coruña (en Astorga)
- A 231 Irún – Galicia (en León)
- A 8 Autovía del Cantábrico (en Ciudad Astur)

lo que incide en la **indudable proyección intermodal** del mismo

Tráfico de Pasajeros

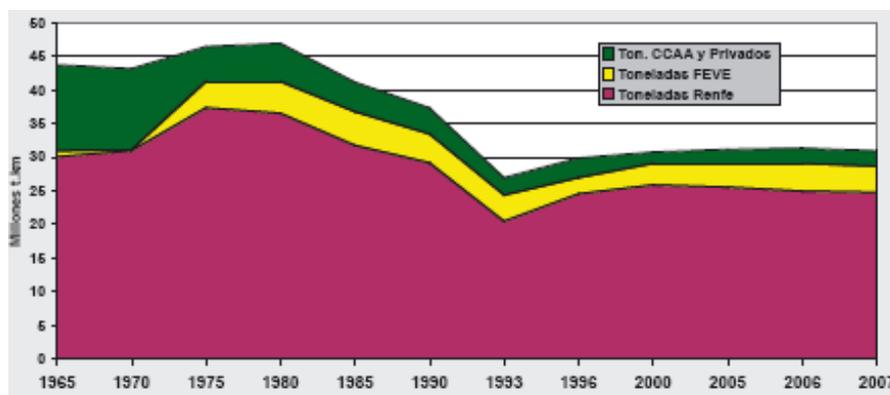


El modelo de las "cuatro coronas" ferroviarias basadas en polos de centralidad socio-económica. Fuente: Observatorio del FFCC, 2007

A excepción dada de SEVILLA (polo de centralidad en la "corona" andaluza; y, SALAMANCA (nodo tributario en la "corona" de Madrid, vía Ávila) este modelo ferroviario, el resto de nodos del corredor de La Plata no parecen presentar condiciones de especial significación en el contexto de los tráficos nacionales.

Tráfico de Mercancías

En el transporte ferroviario de mercancías en el que tradicionalmente han intervenido operadores privados, muestra un máximo histórico (medido en toneladas) en 1974 (crisis del petróleo) con 49 millones de toneladas transportadas; y, un mínimo de 26,9 millones en 1993 (crisis cíclica). Posteriormente el tráfico se recupera estabilizándose **en torno a los 30 millones de toneladas/año**. Fuente: Observatorio del FFCC en España. Informe 2007

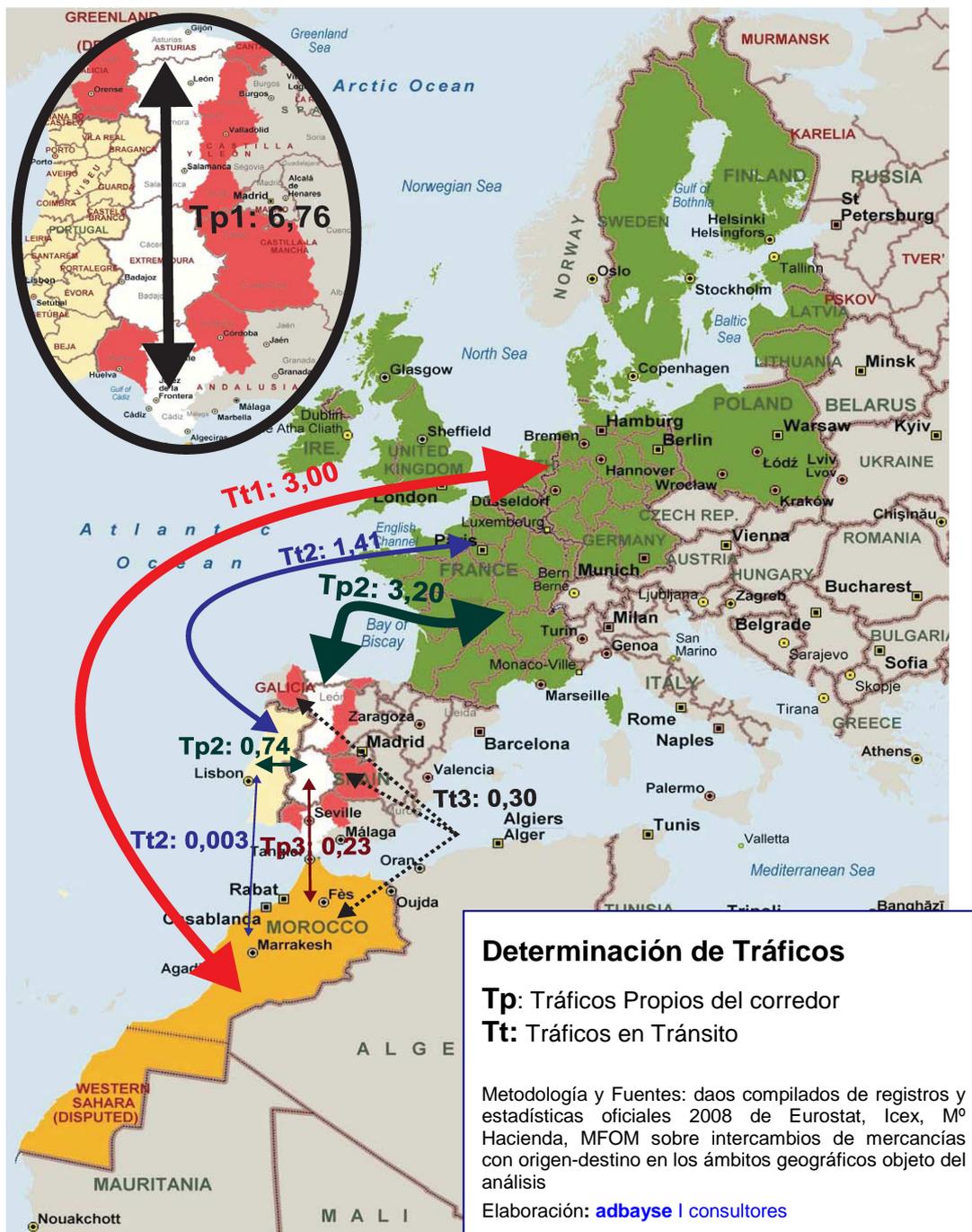


Sin embargo, la demanda de transporte de mercancías en España ha ido creciendo exponencialmente, lo que implica una más que drástica reducción de la cuota del transporte de este modo de transporte, como reflejo de un modelo globalizado de paso de la gestión de mercancías al modo carretera / camión.

Potencialidad de Tráficos

Tráficos en tránsito: aquéllos susceptibles de un encaminamiento alternativo (hacia y desde UE Atlántica) en base a una novedosa concepción intermodal: *camión-ferrocarril-barco-camión* con arquetipo en el concepto de “Autopistas del Mar”, dado que el corredor del ferrocarril del oeste tendría utilidad como alternativa de encaminamiento al **paso de frontera actual por Irún** en transporte camión.

Tráficos propios: los que afectan propiamente al corredor y los territorios que atraviesa. Los tráfico existentes que hoy se encaminan en convencional por la A 66 (Ruta de La Plata)

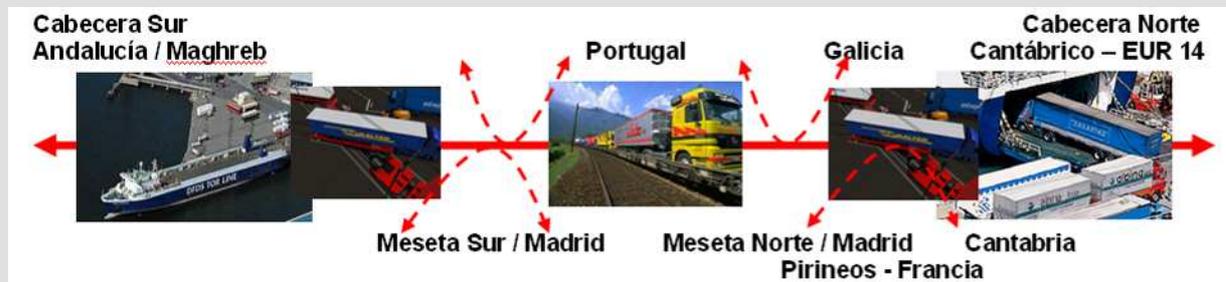


15,6 millones Ton. equivalente a 625.000 camiones / año y sus emisiones de CO2

<p>Cliente</p> <p>Conferencia de Cámaras de La Ruta de La Plata</p>	<p>Resumen Ejecutivo</p> <p>6 de Noviembre, 2009</p>	<p>Consultor</p> 
--	--	--

Propuesta

Implementación de una línea ferroviaria para el tráfico de mercancías y con potencialidad a determinar para el tránsito de viajeros en el ámbito regional; con vocación intermodal, en plena adherencia a los preceptos de la CE en materia de transporte sostenible en Europa; mediante articulación de un sistema de transporte combinado de *Ferroustage* / SSS con proyección de corredor logístico intraeuropeo en el vector Sudoe Atlántico y como haz distribuidor norte-sur de ejes transversales en el contexto del Oeste Ibérico.



Se articularía esta propuesta a un doble nivel en el ámbito del corredor estudiado:

1. un **corredor central** con cabeceras en **Sevilla** y **Gijón**, dotada de instalaciones intermodales de primer nivel (paso camión – ferrocarril y ferrocarril - ferrocarril) en: **Salamanca** y **León**; apoyadas por instalaciones complementarias de captación en **Plasencia** y **Benavente** (camión – ferrocarril)

2. con derivación “oeste” (vinculación a Galicia) y nodo director en **Zamora**. Y, puntos complementarios de captación intermodal y encaminamiento en **Benavente** (Rías Bajas) y **Astorga** (Rías Altas) respectivamente

En Salamanca, a 6 de noviembre de 2009

Conferencia de
Cámaras de
La Ruta de La Plata

