

5 de mayo de 2014

Director:

Armando Ortuño Padilla

Equipo de trabajo:

David Bautista Rodríguez

Luis David Gran Poveda

IMPACTO ECONÓMICO DE LA CONEXIÓN DEL PUERTO DE ALICANTE POR FERROCARRIL



CONTENIDO

- × Situación actual.
- × Objetivo.
- × Fuentes.
- × Estimación de pérdidas:
 - + Escenario 1.
 - + Escenario 2.
- × Plazo de amortización obras Corredor Mediterráneo.
- × Conclusiones generales.

SITUACIÓN ACTUAL

- × Desde 2010: desconexión del acceso ferroviario debido a las obras de AVE.
 - + Provoca la imposibilidad de entrada de este modo de transporte a las instalaciones portuarias.
 - + Merma en la competitividad empresarial del hinterland (provincia de Alicante, centro peninsular y norte de España).

OBJETIVO

- ✘ Estimar el impacto económico que genera el ferrocarril sobre la competitividad empresarial en el área de influencia del Puerto de Alicante en la actualidad (2014) y en el horizonte 2020.
- ✘ Periodo de amortización de las obras de conexión del Puerto de Alicante con el Corredor Mediterráneo.

FUENTES

- × Costes por distancia y tonelaje:
 - + Carretera: datos de mercado facilitados por empresas y consignatarios (entrevistas).
 - + Ferrocarril: datos publicados en el informe del Observatorio del Ferrocarril Español 2012 y Memoria Anual de renfe 2012.
- × Coste en el escenario futuro: (a partir de los costes anteriores).
 - + Incrementos del coste del combustible: “World Energy Outlook 2012” de la Agencia Internacional de la Energía.
 - + Incrementos del coste de la electricidad: Eurostat.
- × Costes accesos Corredor Mediterráneo Puerto de Alicante: “Estudio de implantación del ancho estándar en el Corredor Mediterráneo. Tramo: Alicante – frontera francesa” de la Generalitat Valenciana, 2012.

FUENTES

- × Estadísticas de tráfico: Puertos del Estado y Puerto de Alicante.
- × Desviaciones de los tráficos: entrevistas al sector portuario.
- × Reparto modal del puerto de Alicante: Adif, Puerto de Alicante y PITVI
- × Origen y destino de las mercancías: entrevistas al sector portuario, Puerto de Alicante y Fundación Puerto de Alicante.
- × Reparto modal en el futuro: PEIT y PITVI.

FUENTES

× Entrevistas y encuestas (consignatarios):

- + ALICANTE PORT, S.L.
- + A. PÉREZ Y COMPAÑÍA, S.L.
- + BERGE MARÍTIMA, S.L.
- + CESA ALICANTE, S.A.
- + FERNANDO FLORES, S.L.
- + JSV LOGISTIC, S.L.
- + MARÍTIMA DEL MEDITERRÁNEO, S.A.
- + MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY ESPAÑA, S.L.U.
- + MILLER Y CIA, S.A.
- + POSTCARGO ALICANTE,S.L.
- + RODACO HISPANIA, S.L.
- + ROMEU Y CIA, S.A.
- + SOLUCIONES INTEGRALES MARÍTIMAS S.L.
- + TERMINALES MARÍTIMAS DEL SURESTE, S.A.
- + TRANSPORTES Y CONSIGNACIONES MARÍTIMAS, S.A.
- + Puerto de Alicante.
- + Fundación Puerto de Alicante.

ESTIMACIÓN DE PÉRDIDAS: DOS ESCENARIOS

ESCENARIO 1

- ✘ Pérdidas empresariales por inexistencia de ferrocarril diésel desde 2010 a 2014 (cuatro años):

IMPACTO 1: transferencia a la carretera: 4.651.520 €

IMPACTO 2: transferencia a otros puertos: 581.440 €

IMPACTO 3: por deficientes infraestructuras en el último tramo (falta de surcos y maniobras): 3.587.232 €

Pérdida total anual: 2.205.048 €/año

Pérdida total 2010-2014 (4 años): 8.820.192 €

ESCENARIO 2 – HIPÓTESIS 1

- ✘ Pérdidas de no implementar el Corredor Mediterráneo (ferrocarril eléctrico, ancho europeo, surcos y apartaderos) en el periodo 2016-2020:

HIPÓTESIS 1

En 2014 SÍ se reabre la conexión con el puerto con ferrocarril diésel.

Pérdidas empresariales 2016-2020 de no implementar el Corredor Mediterráneo:

1.122.438 €/año

5.612.190 € en el periodo 2016-2020 (5 años)



ESCENARIO 2 – HIPÓTESIS 2

- ✘ Pérdidas de no implementar el Corredor Mediterráneo (ferrocarril eléctrico, ancho europeo, surcos y apartaderos) en el periodo 2016-2020:

HIPÓTESIS 2

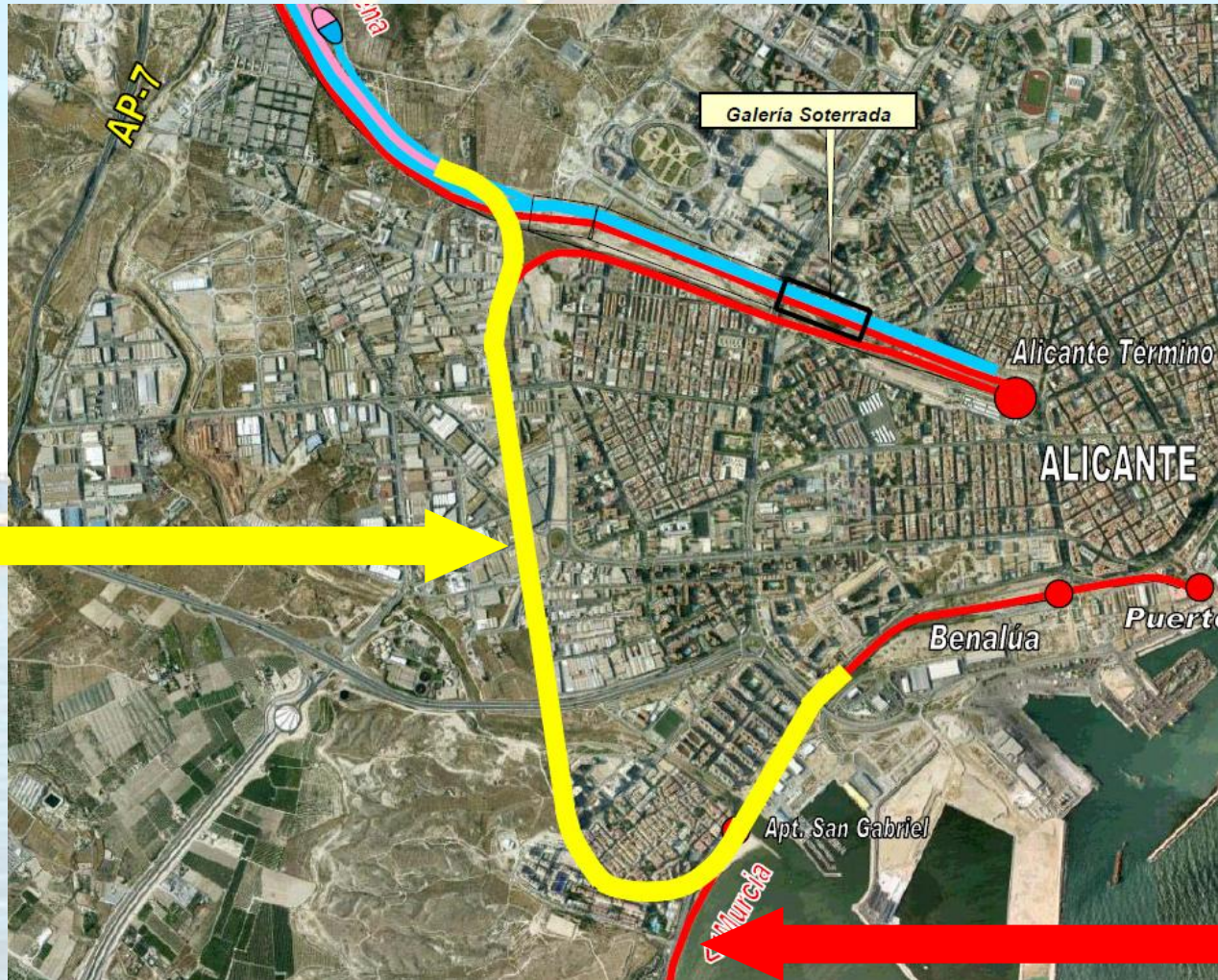
En 2014 NO se reabre la conexión con el puerto con ferrocarril diésel.

Pérdidas empresariales 2016-2020 de no implementar el Corredor Mediterráneo (horizonte 2016) frente al uso exclusivo del transporte por carretera:

11.470.769 €/año

57.353.847 € en el periodo (5 años)

PLAZO DE AMORTIZACIÓN OBRAS CORREDOR MEDITERRÁNEO



Ramal
directo al
puerto.

Corredor
Mediterráneo
hacia el sur

PLAZO DE AMORTIZACIÓN OBRAS CORREDOR MEDITERRÁNEO

- ✘ Obras del Corredor Mediterráneo (horizonte 2016) de conexión al Puerto de Alicante: 14,19 M€.
 - + Coste asumido íntegramente por las mercancías transportadas en ferrocarril por el Puerto de Alicante (caso muy conservador).

HIPÓTESIS 1

Conexión ferrocarril diésel en 2014: año 2027 (11 años).

HIPÓTESIS 2

No conexión ferroviaria hasta la entrada directa del Corredor Mediterráneo: año 2018 (2 años).

CONCLUSIONES GENERALES

- ✘ Conexión ferroviaria inmediata como necesidad para las empresas del hinterland.
- ✘ Desde 2010 las pérdidas anuales ascienden a 2,2 M€.
- ✘ Tras la conexión del ferrocarril diésel si no se implementa el Corredor Mediterráneo se generarían 1,1 M€/año de pérdidas a partir de 2016.
- ✘ No conectar en 2014 y no implementar el Corredor Mediterráneo en 2016 suponen unas pérdidas de 11,5 M€/año en 2016-2020.

CONCLUSIONES GENERALES

- ✘ Tras deseable conexión ferroviaria diésel en 2014, el plazo de amortización de las obras del Corredor Mediterráneo sería de 11 años (únicamente considerando mercancías del Puerto de Alicante –caso muy conservador–).
- ✘ Los sectores con mayores pérdidas de competitividad son el mármol, construcción, agrícola, textil y juguete.
- ✘ Además de la imprescindible reapertura del ferrocarril en ña actualidad es necesario el Corredor Mediterráneo:
 - + Nuevos apartaderos y ampliación de surcos.
 - + Ancho UIC.
 - + Electrificación de las vías.

5 de mayo de 2014

Director:

Armando Ortuño Padilla

Dr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Equipo de trabajo:

David Bautista Rodríguez

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Luis David Gran Poveda

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

IMPACTO ECONÓMICO DE LA CONEXIÓN DEL PUERTO DE ALICANTE POR FERROCARRIL

