

TRANSPORTE DE BIENES FERROVIARIO

Introducción

El tren es un componente importante para el transporte de bienes que potencialmente podría transportar alrededor de la mitad de las bienes de consumo de los Puertos de Los Angeles y Long Beach a destinos fuera del sur de California. Se preparó un estudio para calcular la capacidad del sistema ferroviario para transportar bienes en diferentes escenarios en el futuro. Las preguntas que se respondieron en el Estudio de Transporte de Bienes Ferroviario incluyeron:

- ¿Qué nivel de crecimiento de carga se espera para el año 2035?
- ¿Tiene la capacidad para manejar este volumen de carga el sistema ferroviario actual?
- ¿Qué tipo de mejoras a la infraestructura se necesitarán para manejar el crecimiento de la carga tales como, estación ferroviaria, terminales y la capacidad de las vías?
- ¿Hay otras implicaciones?

Pronóstico para el crecimiento de la demanda de carga

Se usaron tres escenarios para calcular el futuro del crecimiento del puerto y la capacidad de las instalaciones:

- **Escenario 1:** Una alta demanda de carga (43 M TEUs), infraestructura ferroviaria de alta capacidad en el puerto, sin una expansión o instalaciones nuevas en la estación ferroviaria cerca del puerto
- **Escenario 2:** Una alta demanda de carga (43 M TEUs), infraestructura ferroviaria de alta capacidad en el puerto, con una expansión cerca de la estación ferroviaria cercana al puerto (desarrollo de SCIG y la expansión de ICTF)
- **Escenario 3:** Una demanda baja de carga (28.5 M TEUs), infraestructura ferroviaria de baja capacidad en el puerto, sin una expansión o instalaciones nuevas en la estación ferroviaria cerca del puerto

Cada escenario incluye una evaluación de lo siguiente:

- El volumen de bienes que llega a los puertos (se representa como unidad equivalente a veinte pies, o TEUs – El promedio de un contenedor de carga es de dos TEUs).
- La expansión de la red ferroviaria interna del puerto para una transferencia directa de los contenedores de los puertos por tren.
- El nivel de expansión cercana al puerto o en la red ferroviaria “del barco-al camión-al tren” cercana al puerto, tales como la Instalación para Transferencia Intermodal de Contenedores (ICTF) o la Entrada Internacional al Sur de California (SCIG).
- Número de contenedores por tren.

El escenario 1 ha sido adoptado por el Comité del Proyecto para hacer los pronósticos y continuar con los estudios subsecuentes del I-710. El Comité del Proyecto confirmó las conclusiones del estudio, lo cual encontró que aún cuando se hayan desacelerado las importaciones y exportaciones, y aun cuando se haya estimado que habrá una desaceleración en el crecimiento económico mundial y se desvíen los cargamentos a otros puertos del norte de California, se prevé un crecimiento importante de la demanda de los puertos del sur de California. Estos pronósticos también muestran que entre ahora y el año 2035, la demanda sobrepasará la capacidad ferroviaria para la que se han planeado.

El escenario 1 representa la cantidad máxima de carga que los puertos pueden manejar con los planes actuales de expansión. También reconoce la continua incertidumbre sobre si la expansión de SCIG e

ICTF podrán continuar con una disminución aceptable en los impactos ambientales y en la comunidad. Este escenario también tiene la ventaja de asegurar que la atenuación de estos impactos será incluida en los estudios del EIR/EIS.

La capacidad del sistema ferroviario para el manejo de la expansión

Aunque el aumento en el uso del sistema ferroviario puede resultar en la reducción del crecimiento del número de camiones de carga en las carreteras, el Estudio de Transporte de Bienes Ferroviario encontró que el proveer la capacidad en el sistema ferroviario para el manejo de expansiones futuras, requerirá una importante inversión y mejoras operacionales. Será un reto el poder hacerlo por diversas razones:

- Los sistemas de carga ferroviarios están alcanzando sus niveles de capacidad eficiente en la cuenca de Los Angeles
- Algunas de las rutas de infraestructura vial viajan por áreas incorporadas donde los terrenos disponibles para añadir las vías son muy difíciles de adquirir.
- El tren de pasajeros (Metrolink) opera en vías que son la propiedad de y que son usadas por los ferrocarriles de carga. La expansión de uno impide la expansión del otro sin derechos de vía adicionales.
- El aumento en el número y en la longitud de los trenes, aumenta la posibilidad de retrasos y la necesidad de proyectos de separaciones de nivel que separan los trenes de otros vehículos en los cruces.
- La expansión de la red ferroviaria interna del puerto es probable pero aún con el aumento en la capacidad de manejo no será suficiente para acomodar toda la carga que el puerto transporta por tren. Además, los procedimientos logísticos hacen más práctico transportar algo de la carga por medio de las instalaciones ferroviarias intermodales fuera del puerto.
- La expansión de la red ferroviaria cercana al muelle es limitada por los asuntos de impactos a las comunidades residenciales. Más contenedores necesitaran transportarse por las calles locales para alcanzar las instalaciones ferroviarias nuevas o expandidas fuera del puerto.

Conclusiones del estudio

- Se necesitan más sistemas de instalación ferroviaria internos del puerto.
- Los sistemas de infraestructura ferroviaria seguirán limitados en su capacidad en el futuro aún cuando se construyan nuevas vías. Esto restringe el crecimiento del transporte para pasajeros.
- Se necesitan más separaciones de nivel.
- Se necesitan nuevas instalaciones ferroviarias internas del puerto o la expansión de las mismas ya que probablemente aumenten el tránsito de camiones de carga en las carreteras y caminos locales.
- El uso del sistema ferroviario y las necesidades de su capacidad tendrán que ser monitoreadas para asegurar que se pueda alcanzar el uso máximo del ferrocarril para el transporte de bienes para que aproximadamente la mitad de los contenedores de los puertos puedan continuar siendo transportados por tren.

Para obtener más información sobre el EIR/EIS del Proyecto del Corredor I-710, visite nuestro portal Internet en metro.net/710 o contáctenos de alguna de estas maneras:

Ernesto Chaves
213-922-7343
chavese@metro.net

Adrian Alvarez
213-922-3001
alvareza@metro.net