



El Papel de los Corredores de Mercancías en el Fomento de la Intermodalidad: cuestión de confianza

Optimización de la Red de Nodos Logísticos
en la Red de Interés General
Propuesta para la racionalización en el Diseño

Salamanca
6 de Mayo de 2011

Ramón Vázquez
Presidente ACTE

I.- INTRODUCCIÓN

II.- ESTRATEGIAS de DISTINTOS ACTORES en relación con INFRAESTRUCTURAS LINEALES Y NODALES

III.- CORREDORES DE TRANSPORTE

IV.- EL PAPEL DE LOS CTL

V.- CONCLUSIONES

I.- INTRODUCCIÓN:

- Objeto de la ponencia
- Cadena de Suministro (SCM)
- La "Nueva Economía"
 - 1.- Aspectos Geofísicos
 - 2.- Transporte Actual
 - 3.- Previsiones Económicas
 - 4.- Decisiones de los Grandes Actores Económicos
 - 5.- Grandes Consecuencias

I.- INTRODUCCIÓN

Objeto de la ponencia = Encargo de la Organización:

OPTIMIZACIÓN DE LA RED DE NODOS LOGÍSTICOS DE LA RED DE INTERÉS GENERAL.
Propuesta para la Racionalización en el Diseño.

MARCO

- Cadena de Suministro
- Nueva Economía



INFRAESTRUCTURA

- Puertos
- Carreteras
- Ferrocarriles
 - RFIG
 - Nodos
 - Terminales

ESTRATEGIA DISTINTAS AUTORIDADES

- Programas Europeos
- Cooperación Transfronteriza
- FINANCIACIÓN
- PEIT
- Autopistas del Mar (SSS)
- Estrategia Española de Movilidad Sostenible (2009)
- Plan de Impulso Transporte Ferroviario de Mercancías (2010)
- Problemas de Ferrocarril
- Comunidades Autónomas
- Libro Blanco (2011)

EJES y CORREDORES

- Mediterráneo
- Atlántico
- Central
- Mediterráneo-Cantábrico
- Otros

PAPEL de CTLs

CADENA DE SUMINISTRO (SCM)

CADENA DE SUMINISTRO (SCM)
= Empresas de la "nueva economía"

"En el futuro no serán las compañías
las que compitan sino
las cadenas de suministro"

- SCM = Motor del Cambio
 - Clave para Competir
 - Clave para Subsistir

*"Los amateurs hablan de estrategia;
los profesionales de logística"*

CADENA DE SUMINISTRO (SCM)

CADENA DE SUMINISTRO (Supply Chain Management o SCM) es

➤ **Integrar y optimizar la gestión de los flujos**

- ✓ Físicos
- ✓ Administrativos
- ✓ de Información

➤ **a lo largo de toda la cadena logística**

- ✓ desde el proveedor del proveedor hasta el cliente del cliente

➤ **en todos los niveles de la empresa**

- ✓ Planificación, Operacional, Táctico y Estratégico.

➤ **para la obtención de ventajas competitivas**

➤ **con objetivo de satisfacción de necesidades del cliente**

Previsiones de la demanda

Planificación de las necesidades

Gestión de la cadena logística

Gestión de la distribución

Gestión Optimización niveles de existencias

Gestión almacenes y emplazamientos

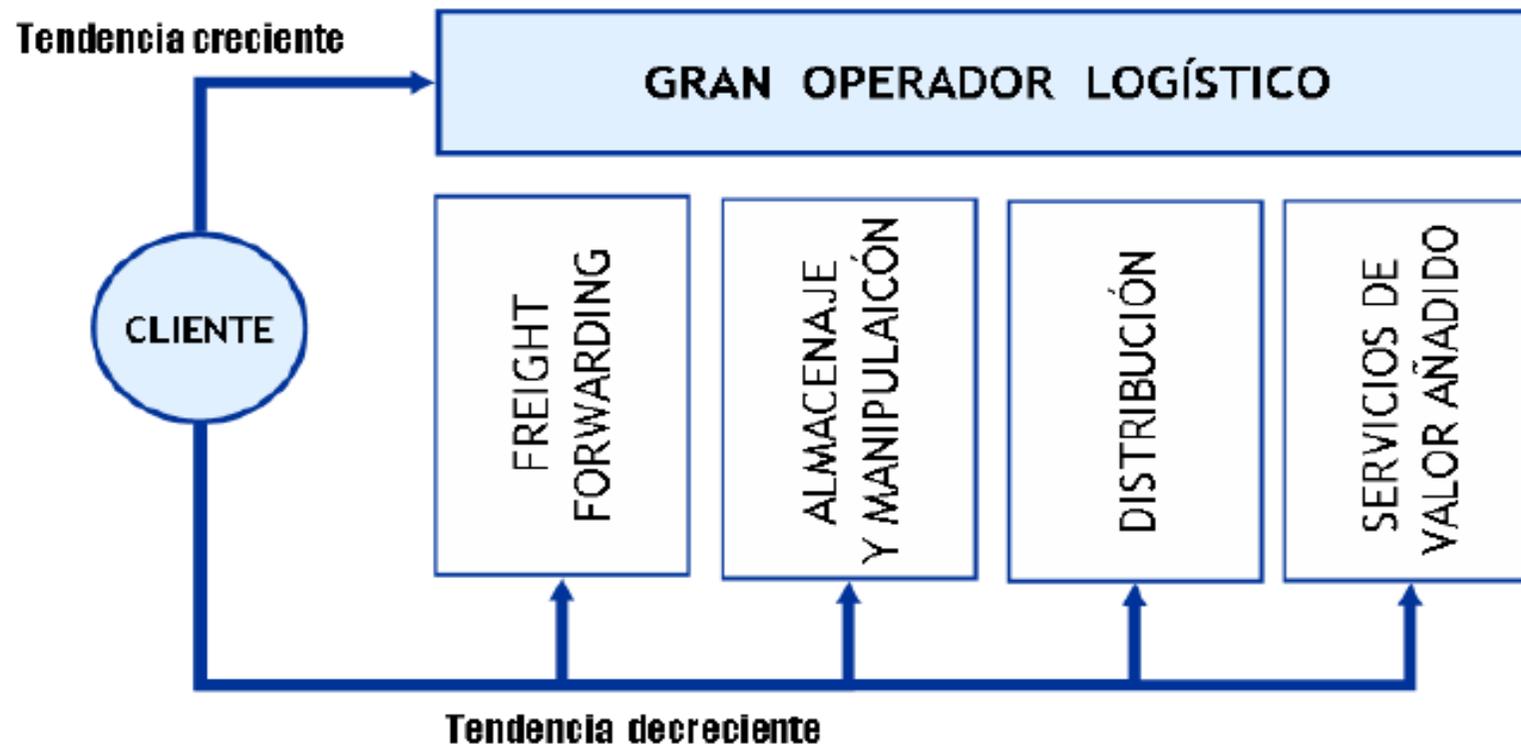
Gestión relación proveedor

Gestión de las compras

Gestión Trazabilidad de los flujos

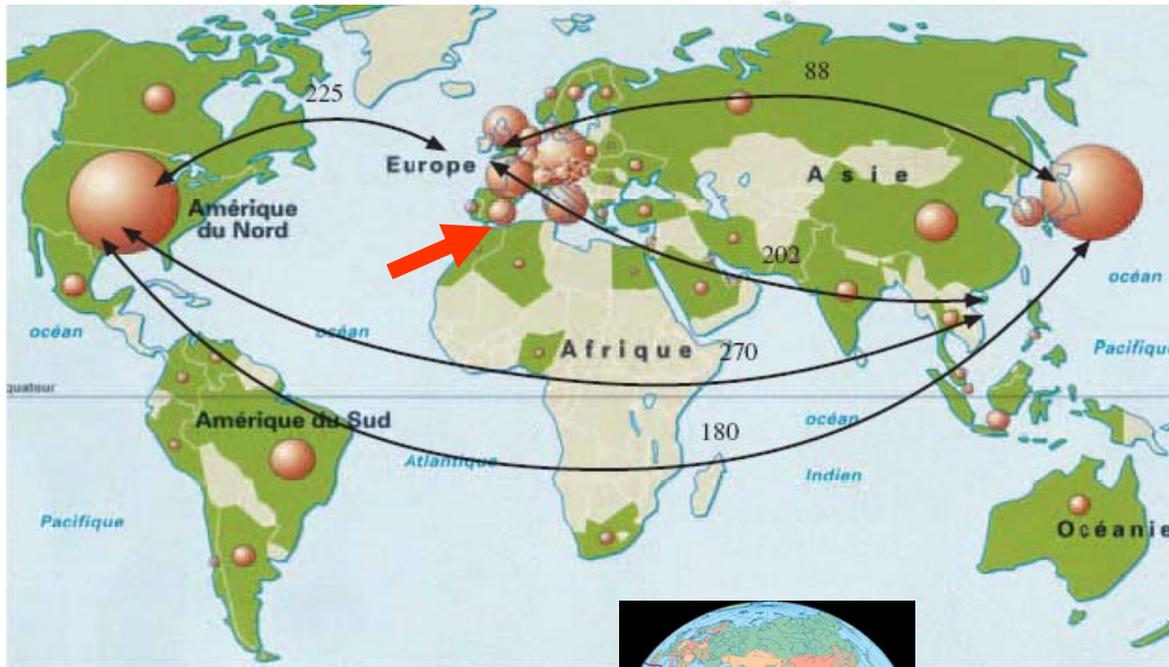
CADENA DE SUMINISTRO (SCM)

Aparición de grandes operadores logísticos que controlan la concentración de carga



LA "NUEVA ECONOMÍA" 1.- Aspectos Geofísicos

➤ Transporte Marítimo Larga Distancia



**Posición
Geoestratégica**



Canal de Suez

Canal de Panamá

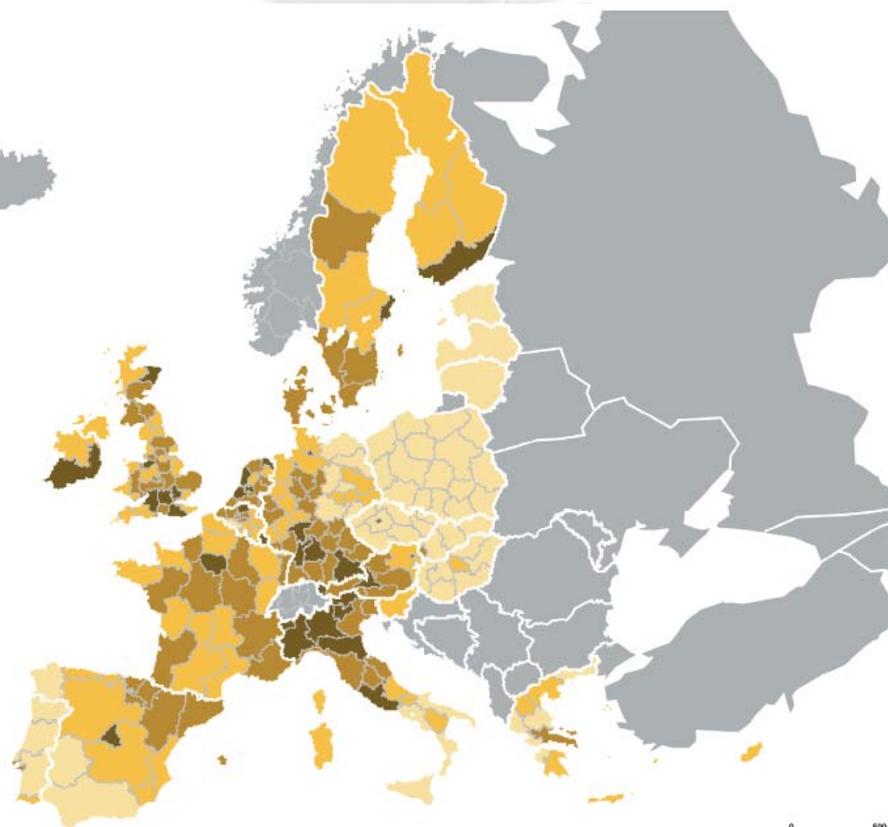
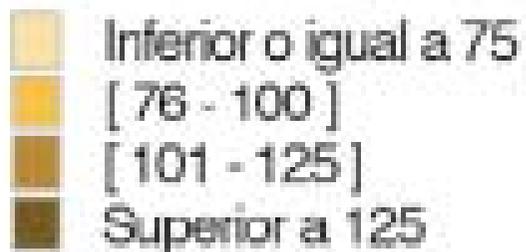


Paso del Noroeste



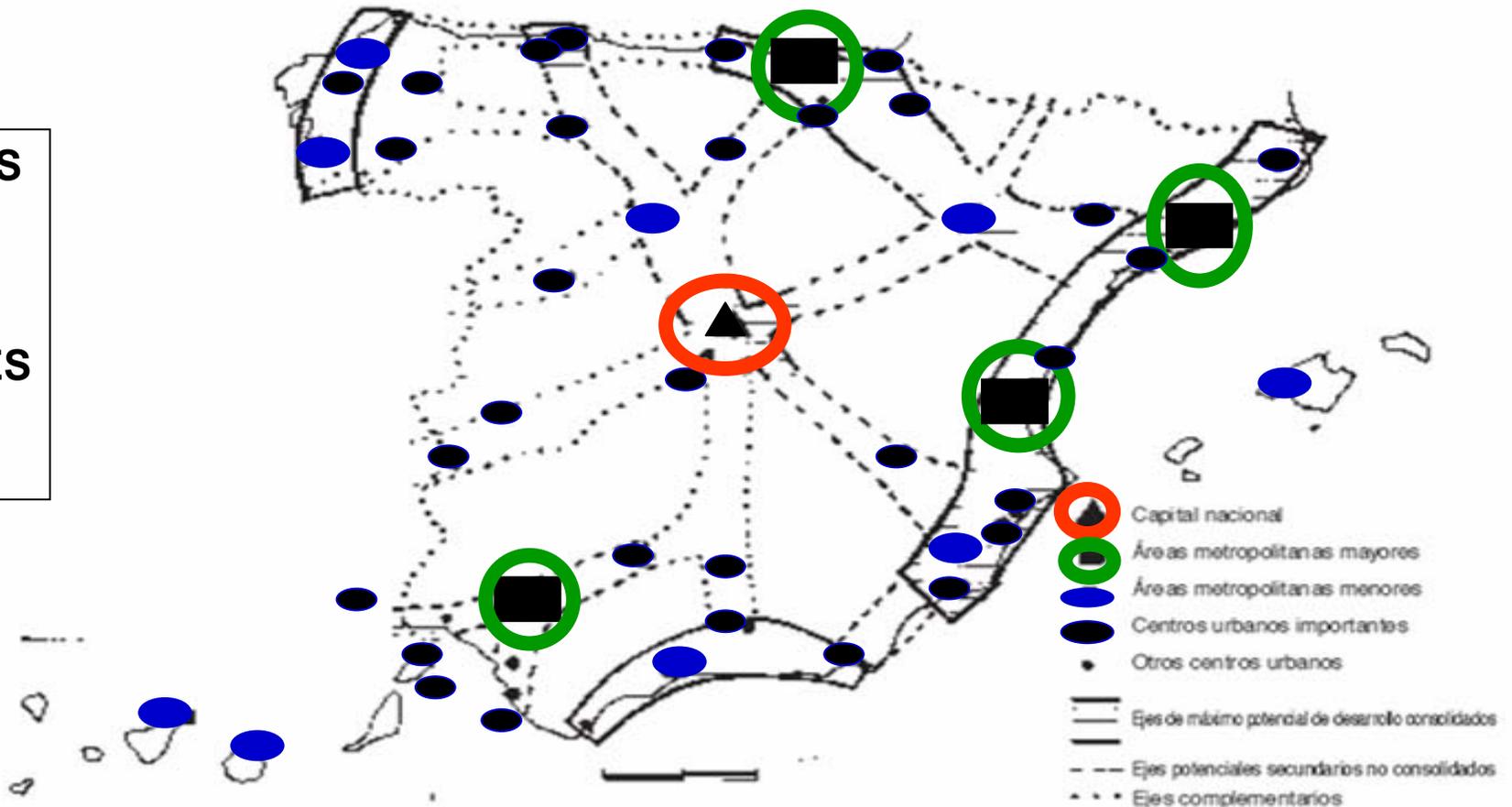
LA “NUEVA ECONOMÍA” 1.- Aspectos Geofísicos

**PIB
Por Habitante
Expresado en
PARIDAD DE
PODER
ADQUISITIVO
(PPA)
En UE25**



LA "NUEVA ECONOMÍA" 1.- Aspectos Geofísicos

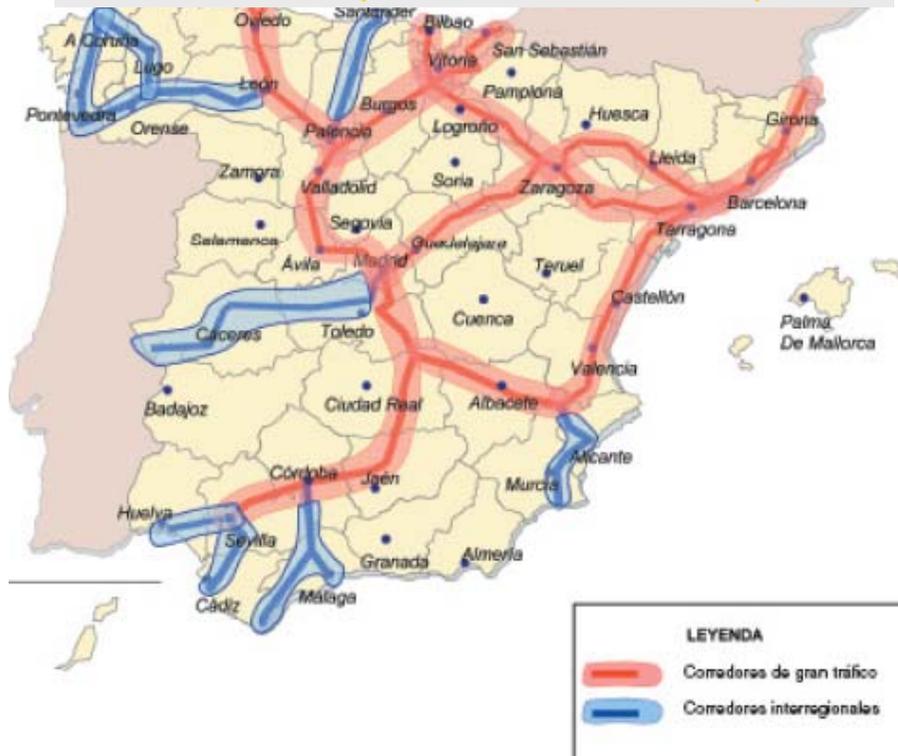
PRINCIPALES
NÚCLEOS
URBANOS
Y
CORREDORES
DE
CONEXIÓN



LA "NUEVA ECONOMÍA" 1.- Aspectos Geofísicos

➤ Grandes corredores de tráfico terrestre de mercancías en España

Principales Corredores de Transporte de Mercancías por Ferrocarril en España



Principales Corredores de Transporte de Mercancías por Carretera en España



LA “NUEVA ECONOMÍA” 1.- Aspectos Geofísicos

➤ Infraestructuras Portuarias y Aeroportuarias

Red de Puertos del Estado y Transporte Marítimo



Red de Aeropuertos del Estado y Transporte Aéreo

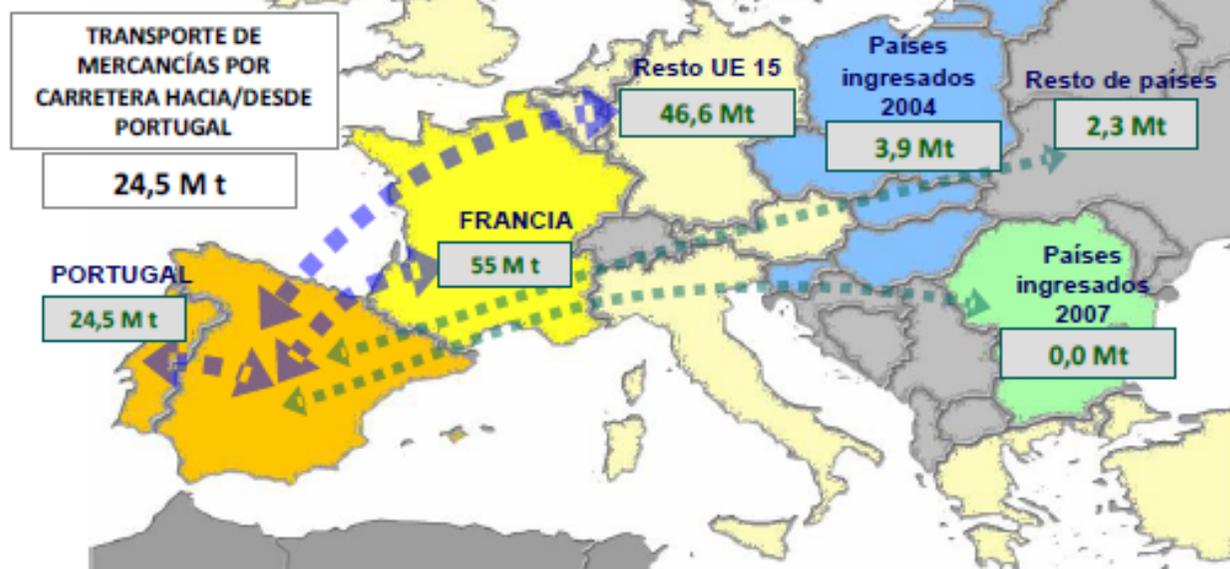


LA "NUEVA ECONOMÍA" 2.- TRANSPORTE ACTUAL

➤ Flujos de Mercancías Transporte Internacional Terrestre

Transporte internacional por carretera

DISTRIBUCIÓN DEL TRÁFICO INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR CARRETERA



Fuente: Observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos. Junio 2010
Observatorio transfronterizo España - Portugal. Dic. 2009

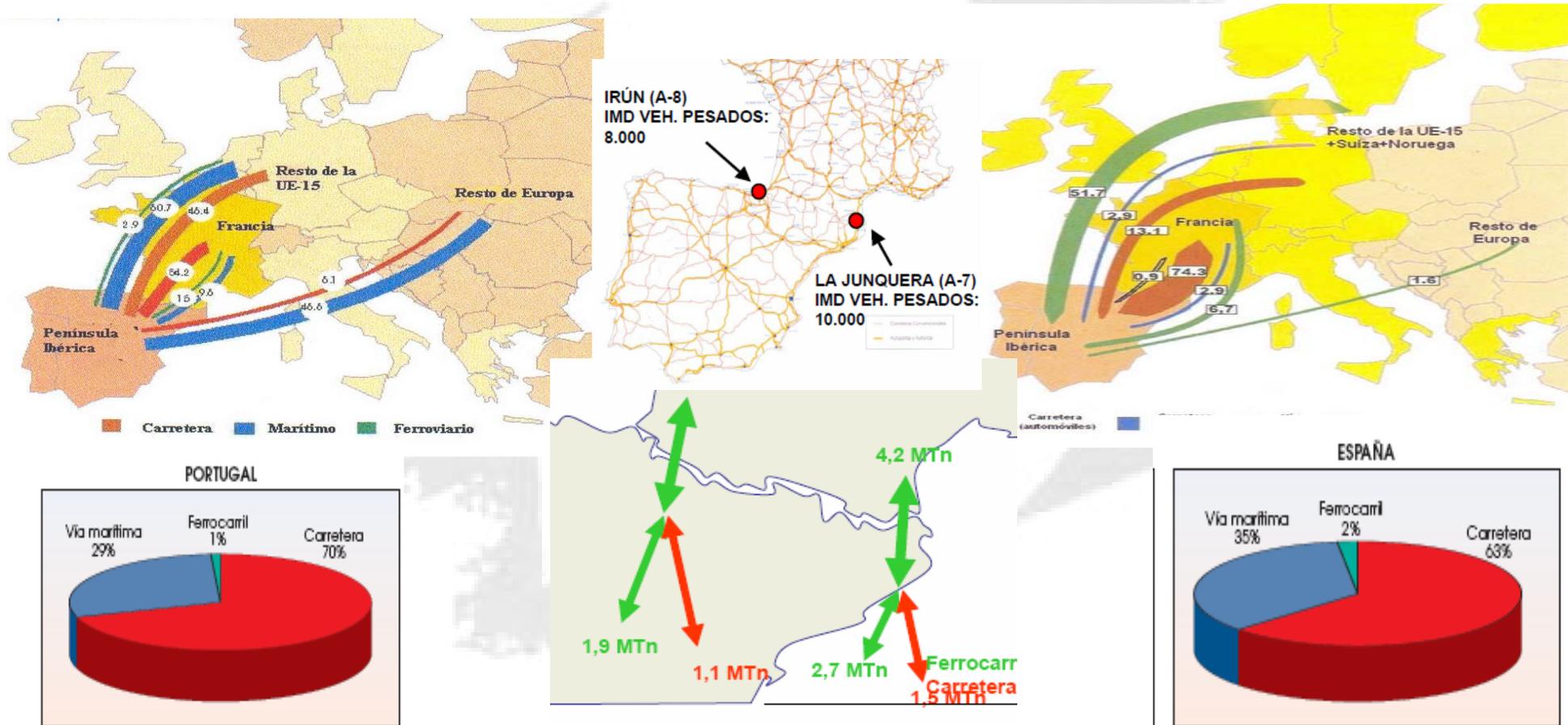
Mercancías CARGADAS y DESCARGADAS en ESPAÑA y PORTUGAL

GRUPO DE MERCANCÍAS	TIPO DE MERCANCÍAS
1	Cereales
2	Patatas y otras hortalizas o verduras frescas o congeladas y frutas frescas
3	Animales vivos
4	Madera y corcho
5	Materias textiles y desechos y otras materias primas de origen animal o vegetal
6	Productos alimentarios y forrajes
7	Oleaginosas
8	Combustibles minerales sólidos
9	Petróleo bruto
10	Productos petrolíferos
11	Mineral de hierro, chatarras y polvos de altos hornos
12	Minerales y chatarras no ferrosas
13	Productos metalúrgicos
14	Cementos, cal y materiales de construcción manufacturados
15	Minerales brutos o manufacturados
16	Abonos naturales y manufacturados
17	Productos carboquímicos
18	Productos químicos, excepto carboquímicos
19	Celulosa y desperdicios
20	Vehículos y material de transporte, máquinas, motores, incluso desmontados y piezas
21	Artículos metálicos
22	Vidrio, productos vidriados y cerámicos
23	Cueros, textiles, vestuario y artículos manufacturados diversos
24	Artículos diversos

galardonado con el PREMIO PETRA 2010, convocado por el Ministerio de Fomento

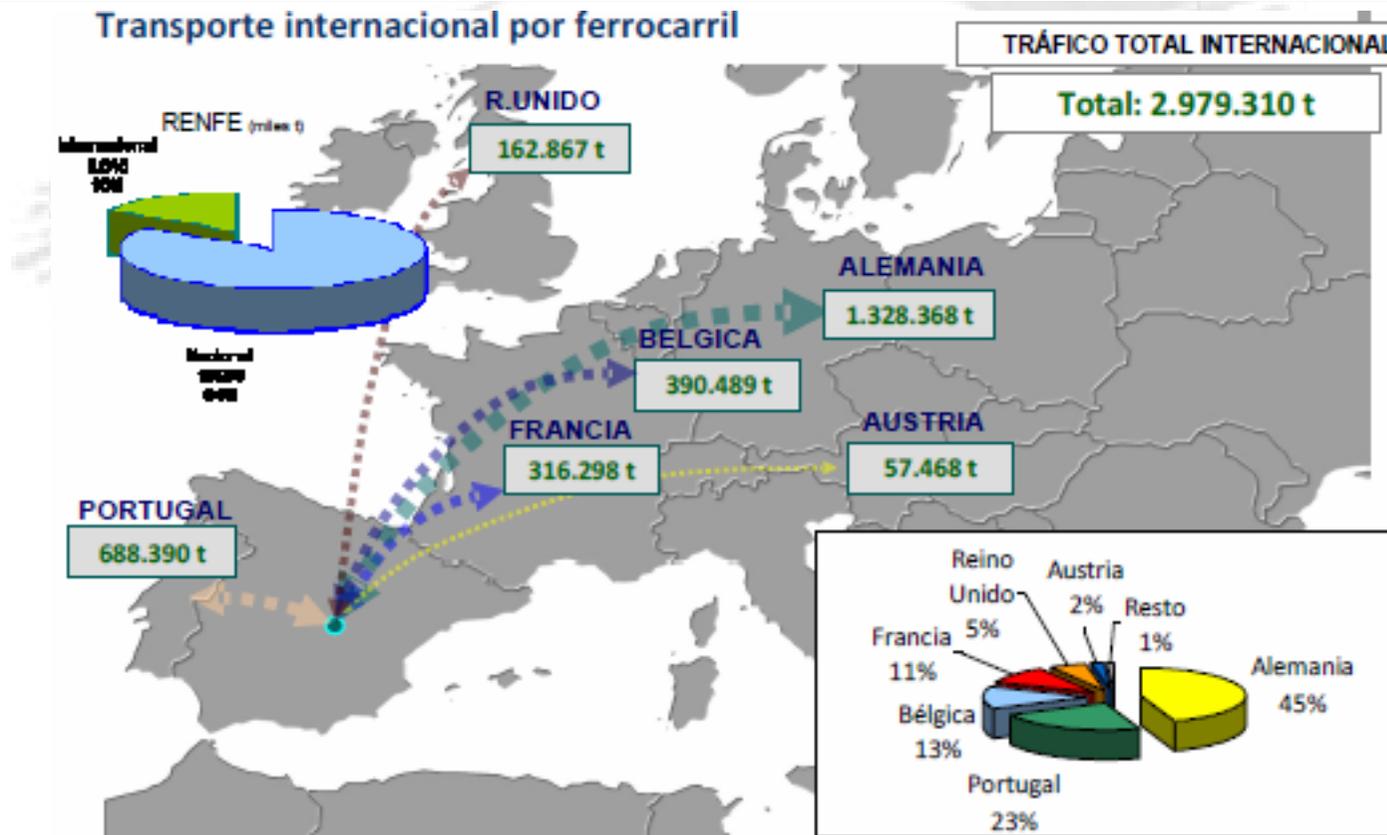
LA "NUEVA ECONOMÍA" 2.- TRANSPORTE ACTUAL

➤ Flujos de Mercancías Transpirenaicas



LA "NUEVA ECONOMÍA" 2.- TRANSPORTE ACTUAL

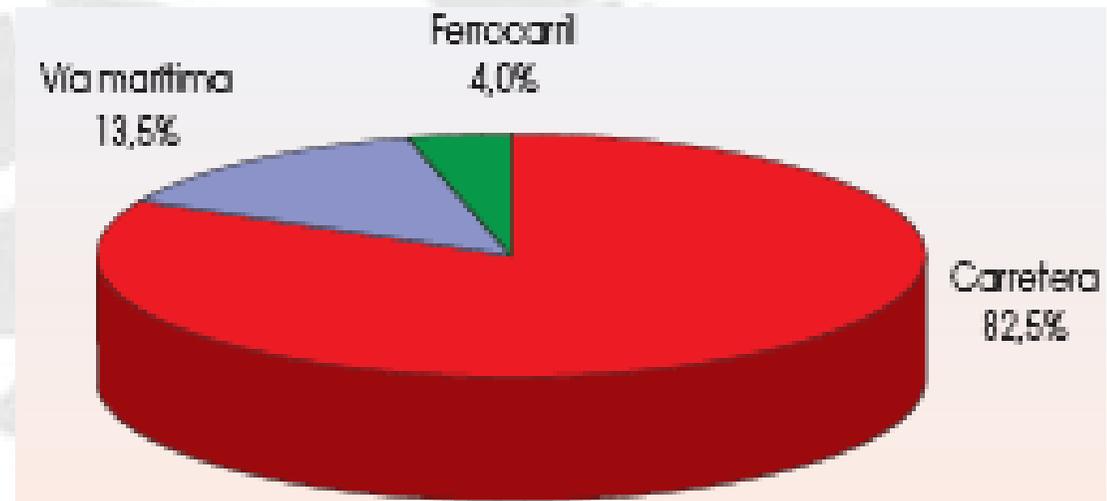
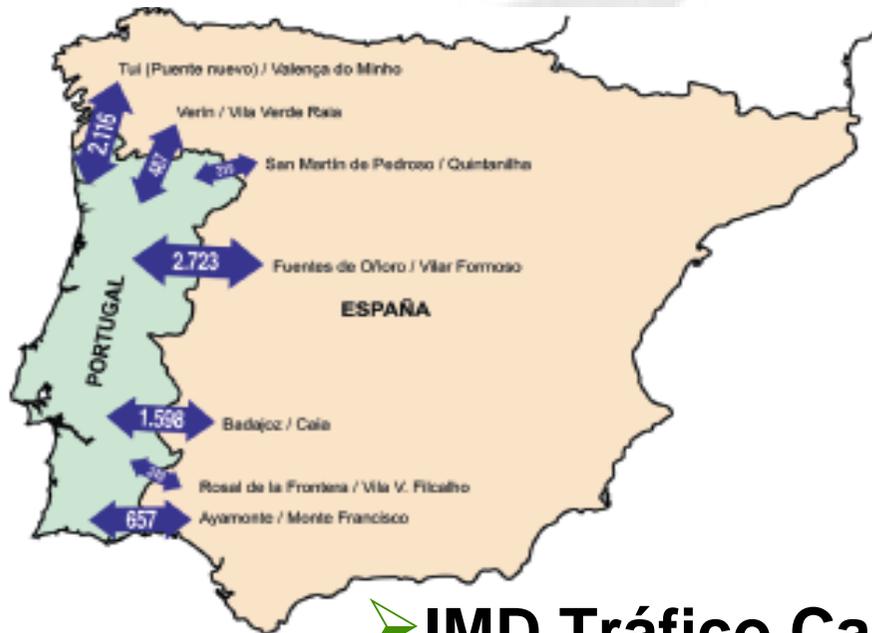
➤ Flujos de Mercancías Transporte Internacional Terrestre



galardonado con el PREMIO PETRA 2010, convocado por el Ministerio de Fomento

LA "NUEVA ECONOMÍA" 2.- TRANSPORTE ACTUAL

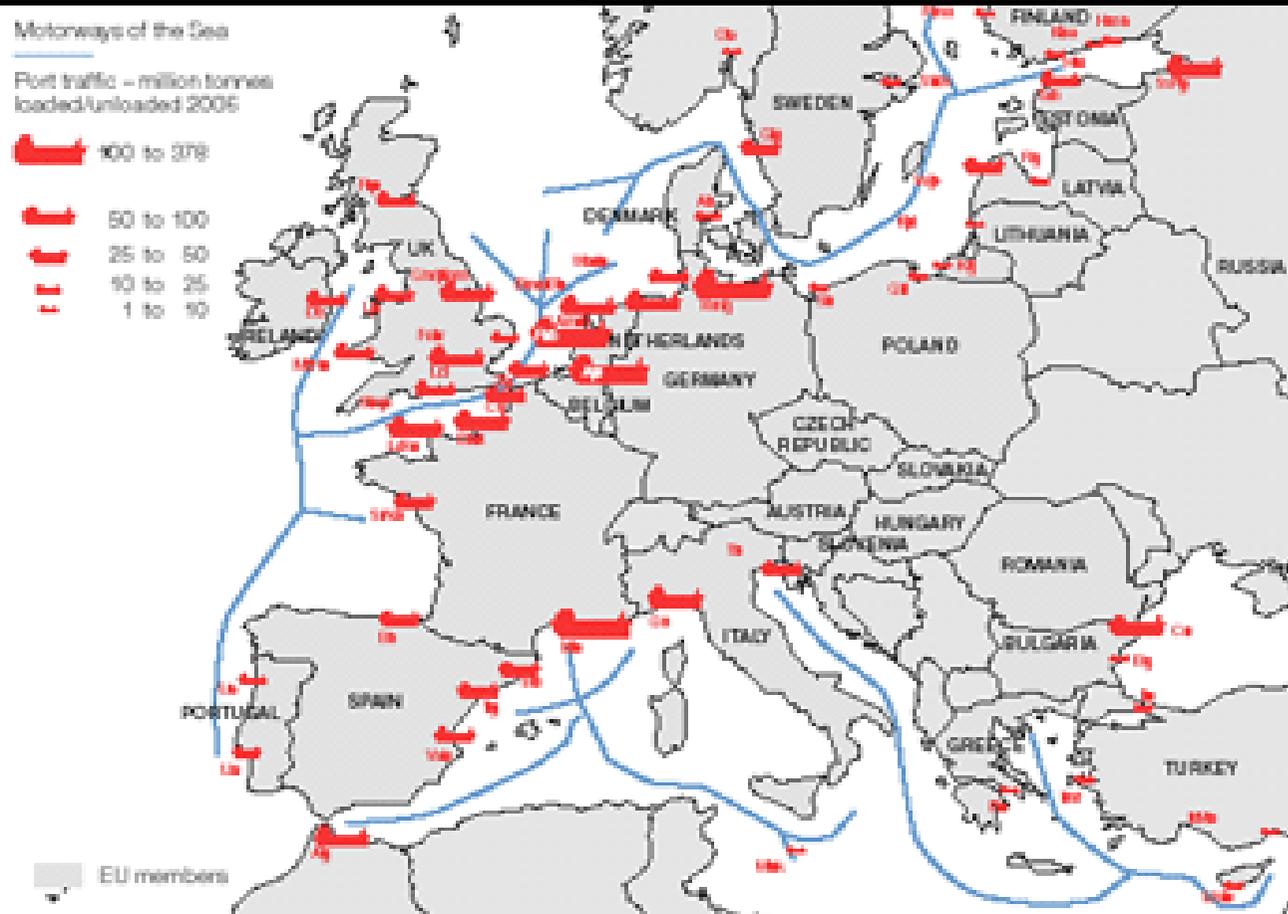
➤ Flujos de Mercancías Transibéricos



➤ IMD Tráfico Camiones

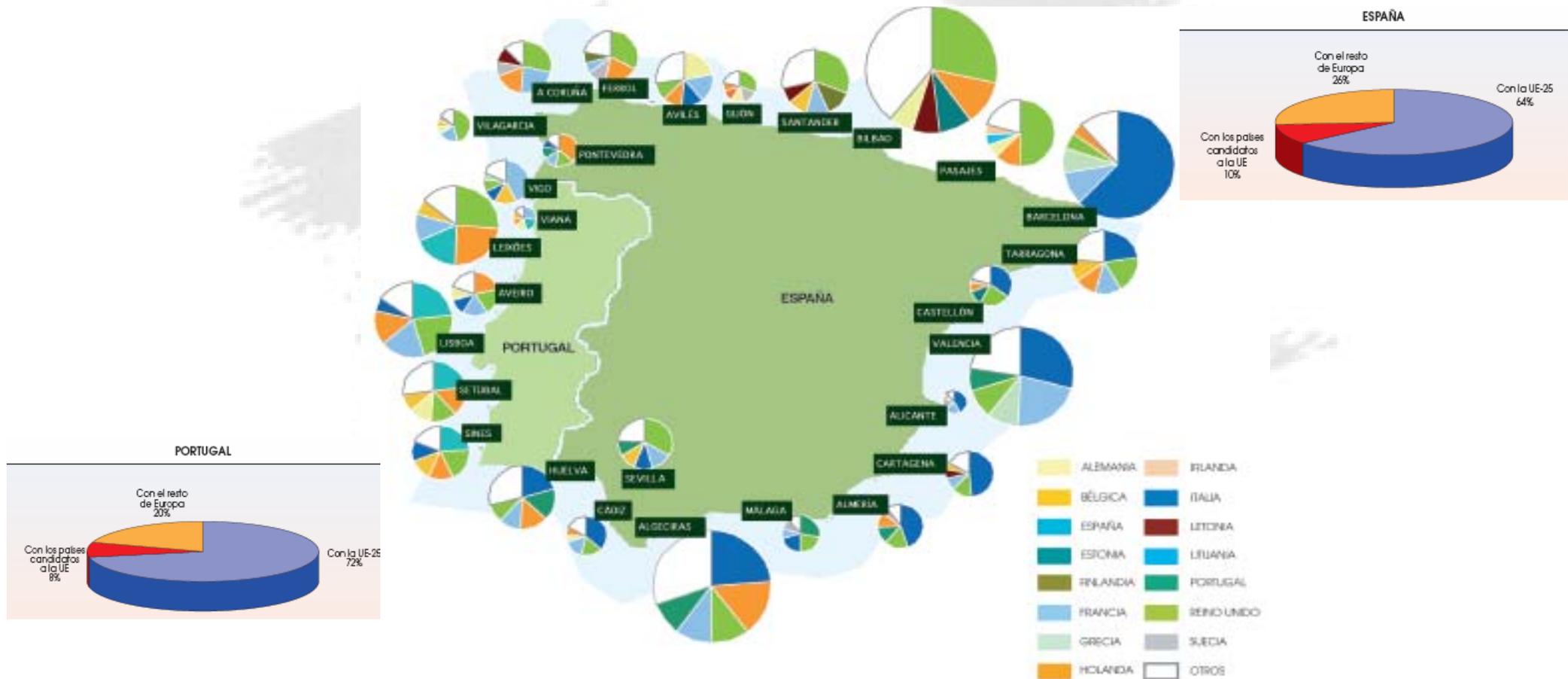
LA “NUEVA ECONOMÍA” 2.- TRANSPORTE ACTUAL

➤ Transporte Marítimo Europeo Corta Distancia (SSS)



LA "NUEVA ECONOMÍA" 2.- TRANSPORTE ACTUAL

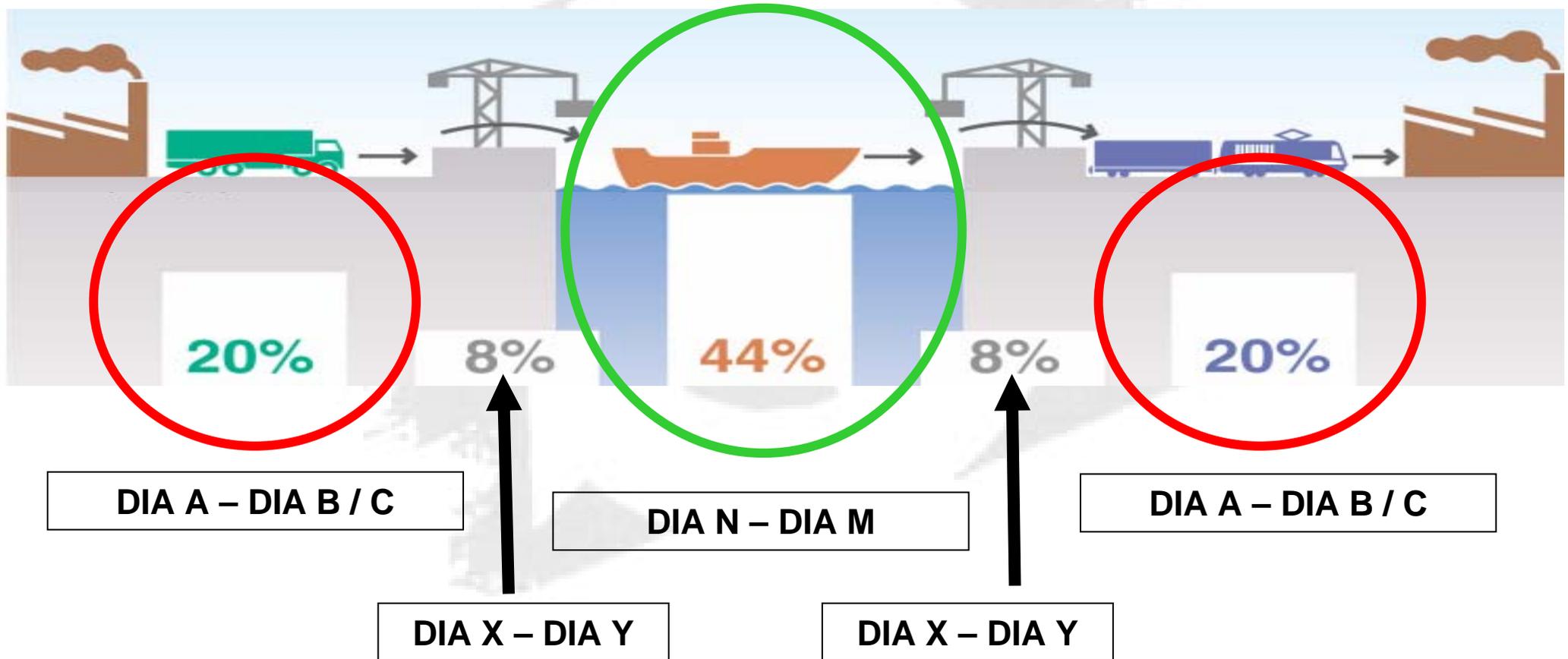
➤ Flujo de Tráficos Marítimos Ibéricos con Unión Europea



**LA "NUEVA ECONOMÍA"
2.- TRANSPORTE ACTUAL**

➔ **TRANSPORTE COMODAL**

MARITIMO - TERRESTRE



LA “NUEVA ECONOMÍA” 2.- TRANSPORTE ACTUAL

→ TRANSPORTE COMODAL

→ Superación de los problemas que conlleva el transporte por Carretera

- Colapsos circulatorios
- Rutas alejadas de concentraciones de población
- Cuellos de botella, seguridad, restricciones, etc.
- Consumos energéticos, contaminación ambiental, etc.
- Desplazamientos de conductores – Horas de Conducción/Descanso

→ Superación de los problemas que conlleva el transporte por Ferrocarril

- Tiempos de tránsito en tráficos internacionales – Larga distancia
- Acceso a Infraestructuras y Surcos Horarios
- Liberalización y Libre concurrencia.
- Armonización Normativas internacionales (Ancho Vía, Tensión Eléctrica, Maquinistas).
- Gestión unidades carga
- Infraestructuras TERMINALES
- Actividades eficientes por cambio de estructura y operatividad del Operador Público (no subvenciones)

LA “NUEVA ECONOMÍA” 2.- TRANSPORTE ACTUAL

→ TRANSPORTE COMODAL

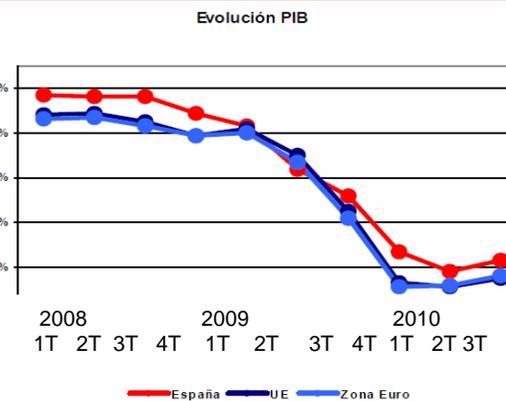
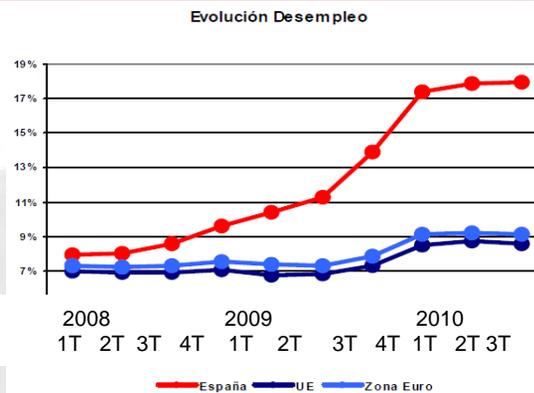
→ Superación de los problemas que conlleva el transporte Marítimo Corta Distancia (SSS)

- “Autopistas del mar” verdaderamente rentables y efectivas (sin subvenciones)
- Costes producidos por el transporte de las mercancías en los puertos y por cambio de modo
- Interrelación con todos los diversos eslabones de la cadena logística
- Diseños reales, flexibles, accesibles y parte integrada en la cadena logística “door-to-door”

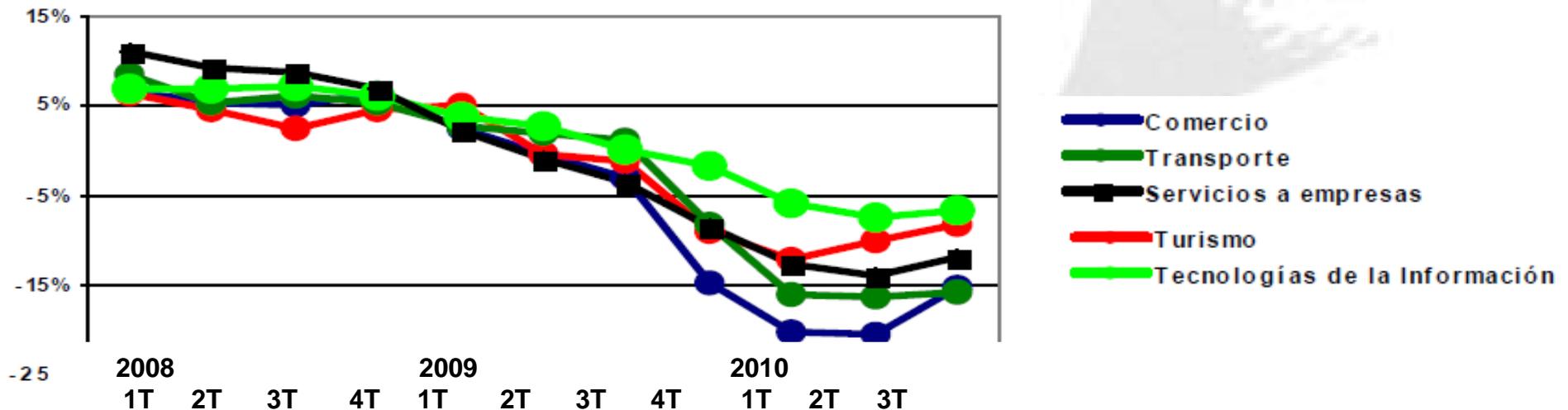
→ Eficiencia Global del Transporte

- Especialización de los distintos medios de transporte
- Un solo contrato hasta el destino final
- Dos o más diferentes modos de transporte
- Una sola tarifa
- Colaboración entre los participantes
- Mejora capacidad de carga de cada modo interviniente en la cadena comodal

LA "NUEVA ECONOMÍA" 3.- Previsiones Económicas

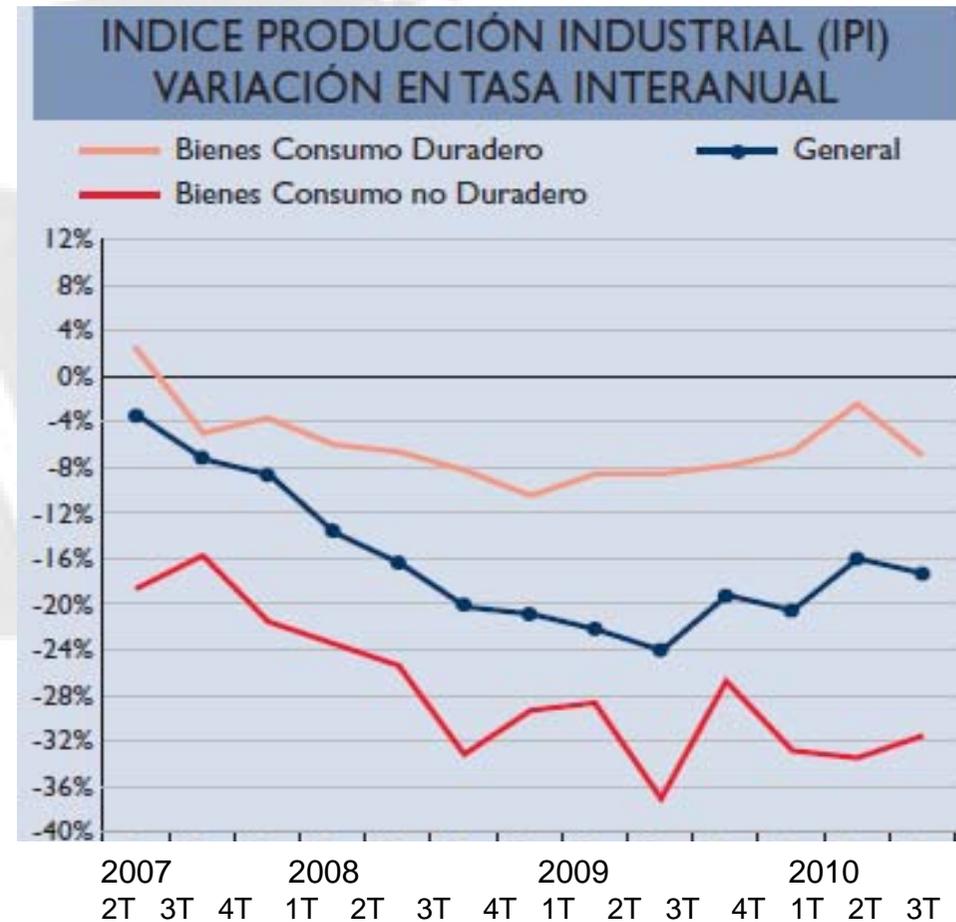


Variación cifra de negocio por subsector actividad (sector servicios)



LA "NUEVA ECONOMÍA" 3.- Previsiones Económicas

INDICADORES ECONÓMICOS (%)				
	2007	2008	2009*	2010*
Crecimiento PIB	3,7	0,9	-3,8	-0,6
Consumo Privado	3,5	0,1	-3,9	-0,8
Tasa Desempleo	8,6	13,8	18,5	20,5



**LEVE y LENTA
RECUPERACIÓN**

LA "NUEVA ECONOMÍA"

3.- Previsiones Económicas

Factores con impacto en el tráfico internacional

	Últimos 20 años	Hoy	Próxima década	
Macroeconómico	PIB Mundial	Fuerte crecimiento	Recesión	Volverá el crecimiento, pero será más moderado
	Libre comercio	Apertura de los mercados impulsada por la WTO	Brotos de proteccionismo	Incierto, dependerá de las condiciones económicas
	Ventaja comparativa (deslocalización)	Alta (bajos costes de personal en China)	Subida de costes de personal y inmobiliarios erosionan la ventaja	Sigue disminuyendo la ventaja comparativa
	Acceso al crédito	Fácil de conseguir	Fuerte caída del crédito afecta al tráfico y la inversión	Se restaura la confianza y los balances financieros
	Tipos de cambio	Estables con alguna excepción (Monedas asiáticas débiles)	Inestable e incierto debido a políticas monetarias dispares	Lenta estabilización, con monedas asiáticas más fuertes
	Tecnologías de la información	Cambios revolucionarios	Muchos beneficios por conseguir	Aparición continuada de mejoras tecnológicas
	Externalización	Fuerte crecimiento; considerada de potencial ilimitado	Se toma conciencia de sus limitaciones	Queda potencial en algunos segmentos
	Entorno político	Apertura de los mercados asiáticos y Europa del este	Estable por ahora	Difícil de predecir si continúan las dificultades económicas
Microeconómico	Costes de transporte	Bajo	Mínimo por exceso de capacidad y los precios bajos del petróleo	Tendencia ascendente (petróleo, CO2)
	Desregulación	Desregulación y privatización se generaliza en el mundo	Desconfianza sobre la desregulación y los mercados de capitales	Retorno a la situación posterior a la segunda guerra mundial poco probable
	Consolidación industrial	Fundamentalmente horizontal entre competidores	Exceso de oferta	Vuelve poco a poco pero menos importante
	Infraestructura	Inversiones sustanciales que a menudo se quedan cortas	Caída de tráfico reduciendo la presión sobre las infraestructuras	Fuerte empuje "Keynesiano" para mejorar la infraestructuras en muchos países

■ Positivo ■ Incierto ■ Negativo

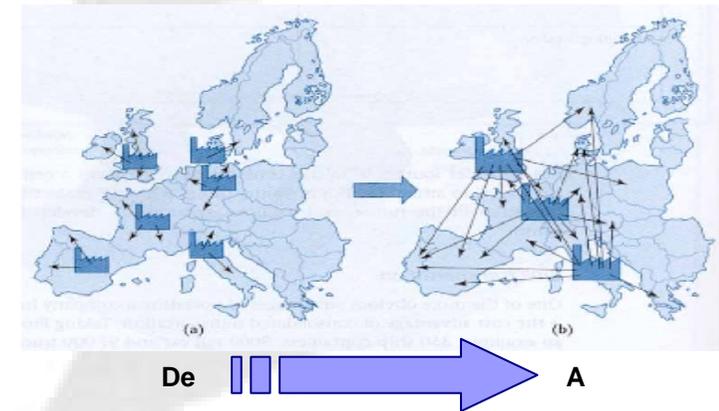
Fuente: Análisis A.T. Keamev

LA "NUEVA ECONOMÍA" 4.- Decisiones de los grandes actores económicos

→ LAS GRANDES MULTINACIONALES DE LA PRODUCCIÓN

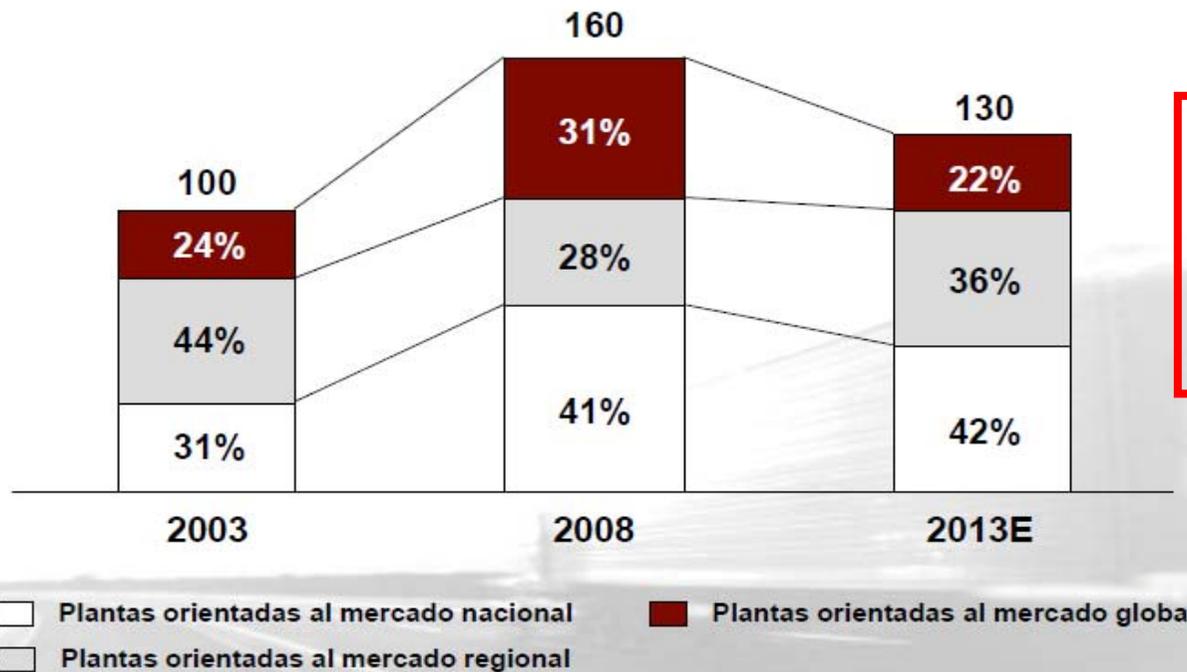
→ Redefinición de Instalaciones de Empresas

- ❖ Reducción de Plantas de Producción
- ❖ Separación de Centros
 - ❖ de Producción
 - ❖ de Almacenamiento y preparación
 - ❖ de Distribución
- ❖ Disminución de Puntos de Venta
- ❖ Concentración de Centros de Distribución



LA “NUEVA ECONOMÍA”
4.- Decisiones de los grandes actores económicos
Reubicación Plantas Producción y Plataformas Logísticas

Desglose de los centros de producción por mercado de destino
(2003 = 100)



**MENOS
ACTIVIDAD
TRANSPORTE**

Fuente: Estudio ELA; análisis A.T. Kearney

LA “NUEVA ECONOMÍA”

4.- Decisiones de los grandes actores económicos

→ LAS GRANDES MULTINACIONALES DE LA PRODUCCIÓN Y LA DISTRIBUCIÓN

→ Redefinición de relaciones PRODUCCIÓN-DISTRIBUCIÓN

→ Inserción del Transporte y la Logística en la Cadena.

→ Externalización del Transporte y la Logística.

→ Potenciación de las Tecnologías de la Información.

→ Cambio en las relaciones empresariales y organizaciones

❖ Empresas más grandes

❖ Alianzas

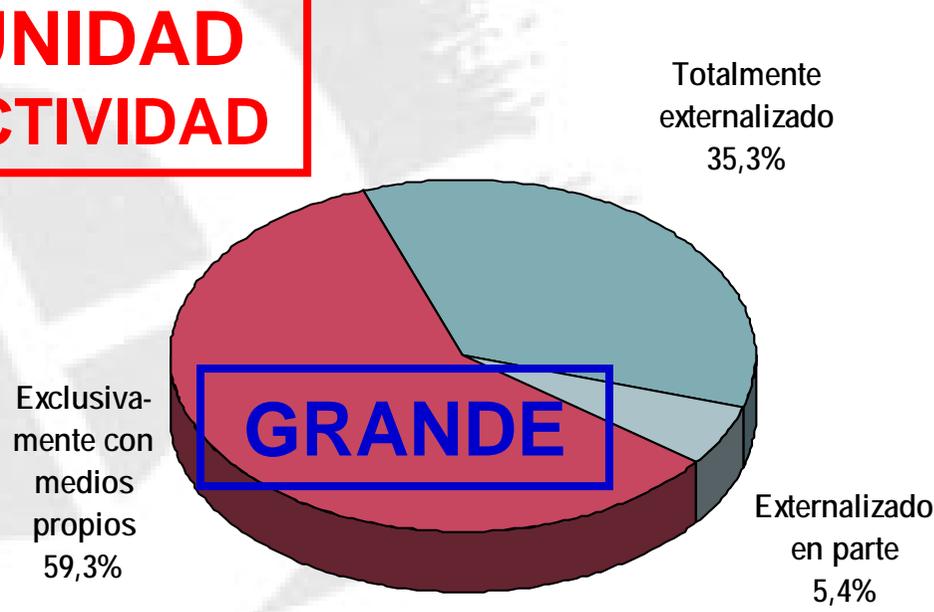
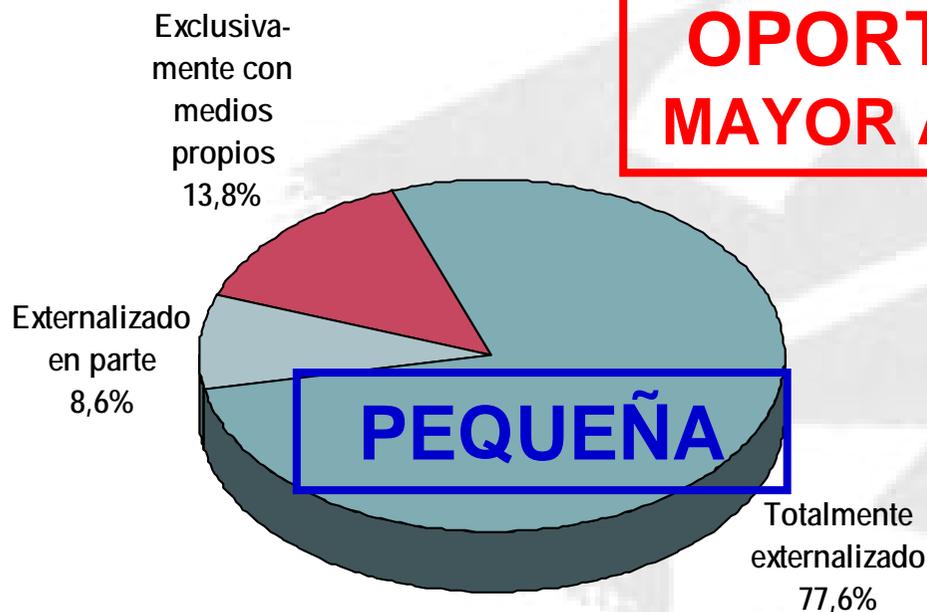
❖ Fusiones

LA "NUEVA ECONOMÍA"
4.- Decisiones de los grandes actores económicos
Externalización: Transporte / Almacenaje

Transporte

Almacenaje

**OPORTUNIDAD
MAYOR ACTIVIDAD**

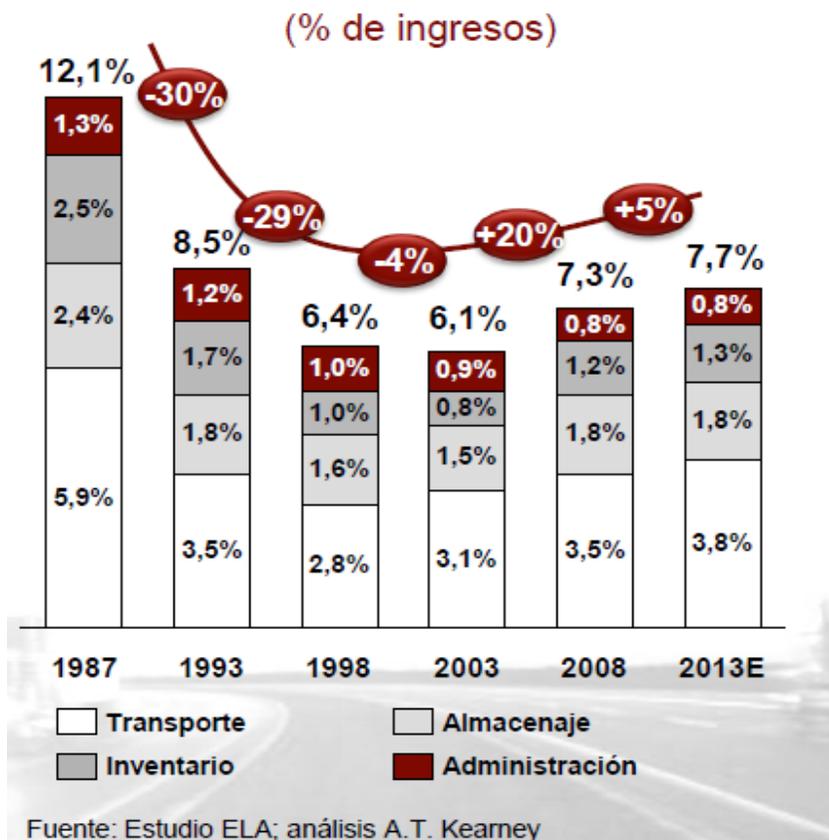


Fuente: DBK.- Muestra de 150 empresas grandes y medianas fabricantes y distribuidoras con facturación en 2006 superior a los 100 MM €

LA "NUEVA ECONOMÍA"

4.- Decisiones de los grandes actores económicos Incremento de los Costes Logísticos

Desarrollo de costes logísticos



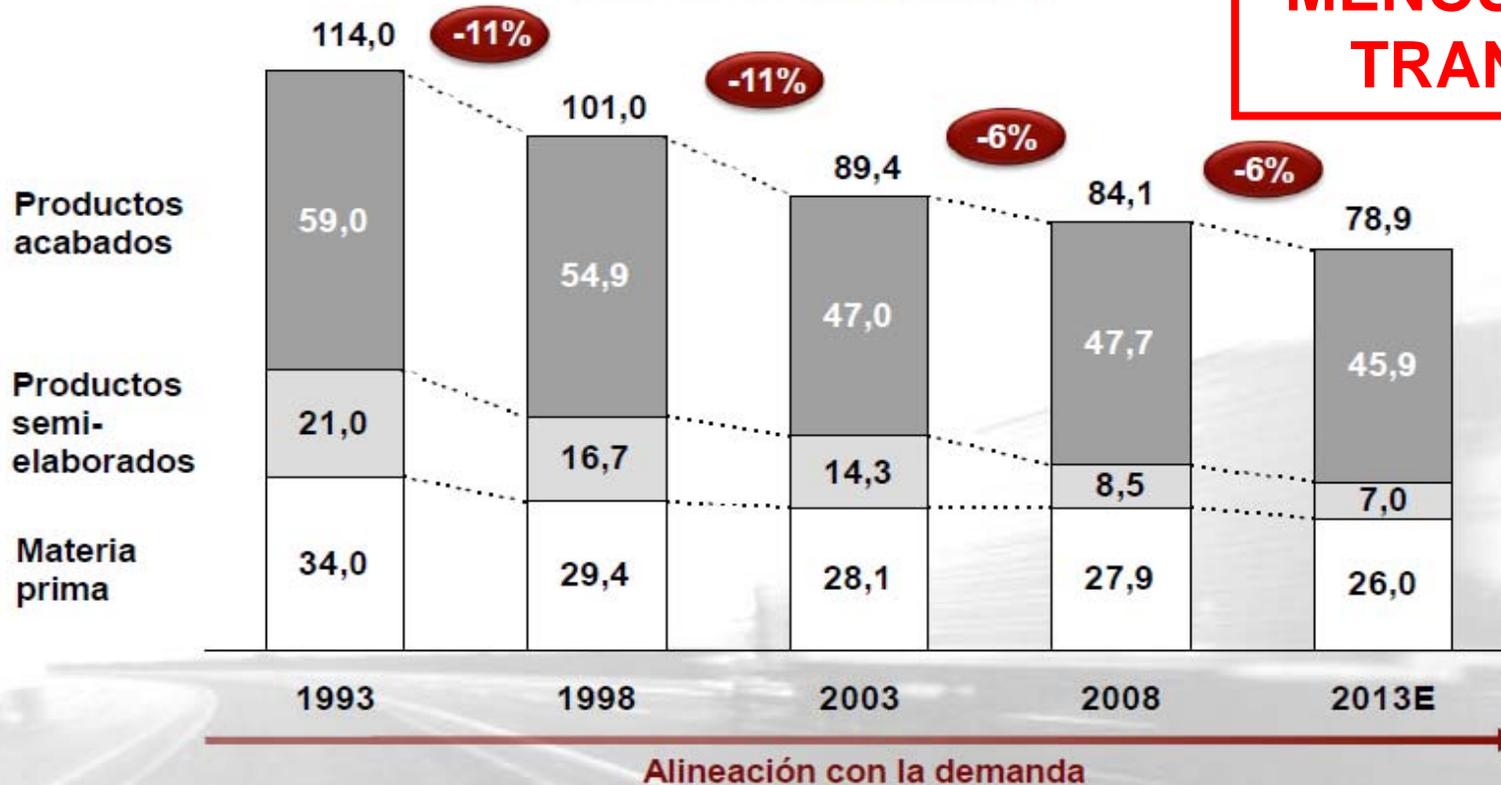
¿ Y LOS PRECIOS ?

LA "NUEVA ECONOMÍA"

4.- Decisiones de los grandes actores económicos

Evolución de la cobertura de inventario (días de ventas netas)

**MENOS VOLUMEN
TRANSPORTE**



Fuente: Estudio ELA; análisis A.T. Kearney

LA “NUEVA ECONOMÍA”
4.- Decisiones de los grandes actores económicos

→ Estrategias de la Gran Distribución

→ Los grandes grupos de distribución han desarrollado sus estrategias de distribución y logística y tienen los más importantes puntos nodales para la distribución nacional en diferentes áreas geográficas, ubicando las plataformas centrales desde las cuales distribuyen a todo el país.

Grupo El Arbol	Grupo Eroski	Décimas
Grupo Ahold	Lidl	Bridgestone
Ahorramás	Makro	Continental
L´Oreal	Mercadona	BMW
Caprabo	Sabeco	VOLVO
Carrefour+Champion+Pryca +Continente	Alcampo+Leroy+Aki+Decat hlonMerlin+Norauto	Audi+Wolskvagen+Seat+Sk oda+Otros
Condis	Intermarché	C&A
El Corte Inglés	Carrier	Inditex
DIA	Font-vella	Cortefiel

LA “NUEVA ECONOMÍA”
4.- Decisiones de los grandes actores económicos

➔ Nuevas unidades de carga: EL CONTENEDOR

➔ Unidad de carga VÁLIDA para:

- ➔ Transporte Marítimo
- ➔ Transporte Terrestre: Puentes Terrestres
- ➔ Ferrocarril.- Trenes Especializados
- ➔ Carretera.- Acarreos



Tráfico Mundial 1999-2007

GDP: Europe/OECD

Date	UK	Germany	France	EU	C.& E. Eur.	OECD
1999	3.0%	1.9%	3.2%	3.0%	0.6%	3.3%
2000	4.0%	3.5%	4.1%	3.9%	5.0%	4.0%
2001	2.2%	1.4%	2.1%	2.0%	0.3%	1.2%
2002	2.0%	0.1%	1.3%	1.3%	4.4%	1.6%
2003	2.5%	-0.2%	0.9%	1.3%	4.7%	2.0%
2004	3.1%	1.1%	2.1%	2.5%	6.5%	3.3%
2005 (e)	1.8%	1.1%	1.4%	1.8%	5.3%	2.8%
2006 (p)	2.4%	1.8%	2.1%	2.4%	5.2%	3.1%
2007 (p)	2.9%	1.6%	2.2%	2.3%	4.8%	2.9%

Source : OECD OECD OECD IMF IMF OECD

GDP: Americas & Asia

Date	USA	Canada	L. Am. & Carib.	Japan	Rep. Of Korea	China
1999	4.4%	5.5%	0.5%	-0.2%	9.5%	7.1%
2000	3.7%	5.2%	3.9%	2.9%	8.5%	8.4%
2001	0.8%	1.8%	0.5%	0.4%	3.8%	8.3%
2002	1.6%	3.1%	0.0%	0.1%	7.0%	9.1%
2003	2.7%	2.0%	2.2%	1.8%	3.1%	10.0%
2004	4.2%	2.9%	5.6%	2.3%	4.7%	10.1%
2005 (e)	3.5%	2.9%	4.3%	2.7%	4.0%	9.9%
2006 (p)	3.6%	3.1%	4.3%	2.8%	5.2%	9.5%
2007 (p)	3.1%	3.3%	3.6%	2.2%	5.3%	9.0%

Source : OECD OECD IMF OECD OECD IMF

LA “NUEVA ECONOMÍA”

4.- Decisiones de los grandes actores económicos CUATRO REVOLUCIONES EN LAS LINEAS MARITIMAS

→ **Menor tiempo en Puerto**

→ **BARCOS + GRANDES**

→ **Puentes Terrestres**

→ **PUERTOS + GRANDES**

→ **Sistemas al por Mayor y Menor**

→ **Trenes especializados**

→ **Terminales Intermodales**

→ **Servicio Mundial Ecuatorial (RTW)**

→ **Barcos “madre”**

→ **Barcos Distribuidores**

→ **“Fin a Fin” / “Péndulo”**

→ **Ampliación Canal Panamá**

LA "NUEVA ECONOMÍA"

4.- Decisiones de los grandes actores económicos

➔ Decisiones de los grandes operadores

➔ EJ. Decisión de instalación en un Puerto HUB (Puerto de Barcelona) del grupo HUTCHINSON PORT HOLDINGS, líder mundial en inversión y desarrollo de operaciones portuarias con intereses en 23 países de Asia, Medio Oriente, África, Europa y América. HPH, actualmente opera en 45 puertos alrededor del mundo, con más de 55 millones de TEUs.



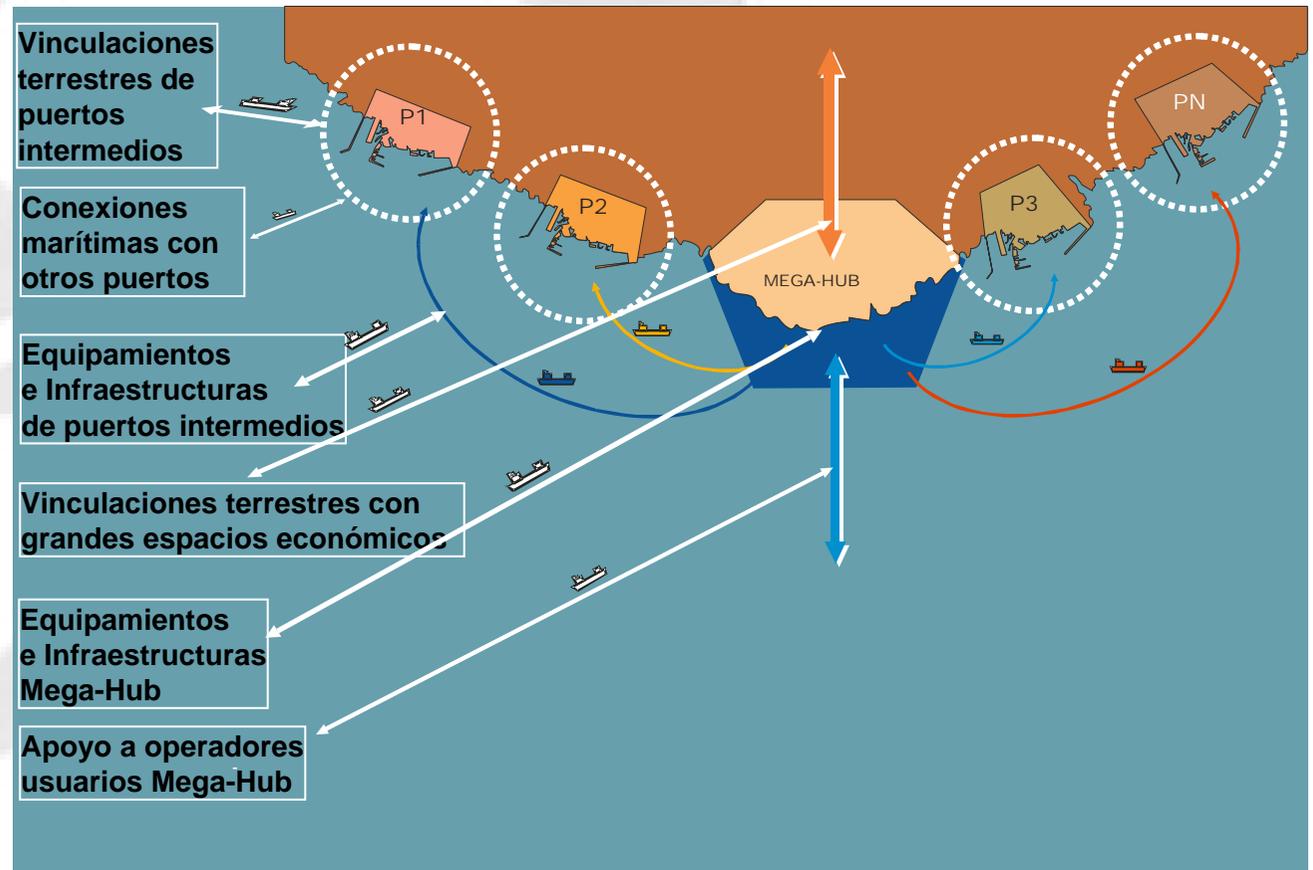
LA “NUEVA ECONOMÍA”

4.- Decisiones de los grandes actores económicos

→ Adaptaciones de las Infraestructuras al CONTENEDOR

→ Puertos cada vez más grandes y con mayores calados

→ Objetivo: MEGA – HUB PORTUARIO



LA “NUEVA ECONOMÍA”
4.- Decisiones de los grandes actores económicos

→ Adaptaciones de las Infraestructuras al CONTENEDOR

→ Terminales Intermodales

→ DEPOTS

TIPO	DIMENSIONES (m)	Tara (t)	Volumen (m3)	Capacidad de carga (t)
20 pies	6*2.44*2.60	1.8 A 2.5	38	18 A 22
40 pies	12*2.44*2.6	3.3 A 3.8	76	26
40 pies H.Q.	12*2.44*2.7	3.3 A 3.8	79	26

LA “NUEVA ECONOMÍA”

4.- Decisiones de los grandes actores económicos

- ➔ Mayor Capacidad de carga
- ➔ Mayor eficiencia en el sistema de transporte
- ➔ Mayores soluciones logísticas globales

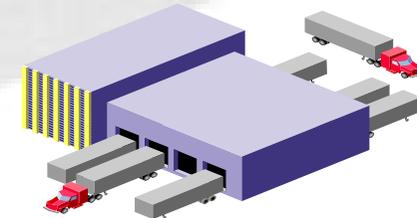
Trenes de mayor longitud



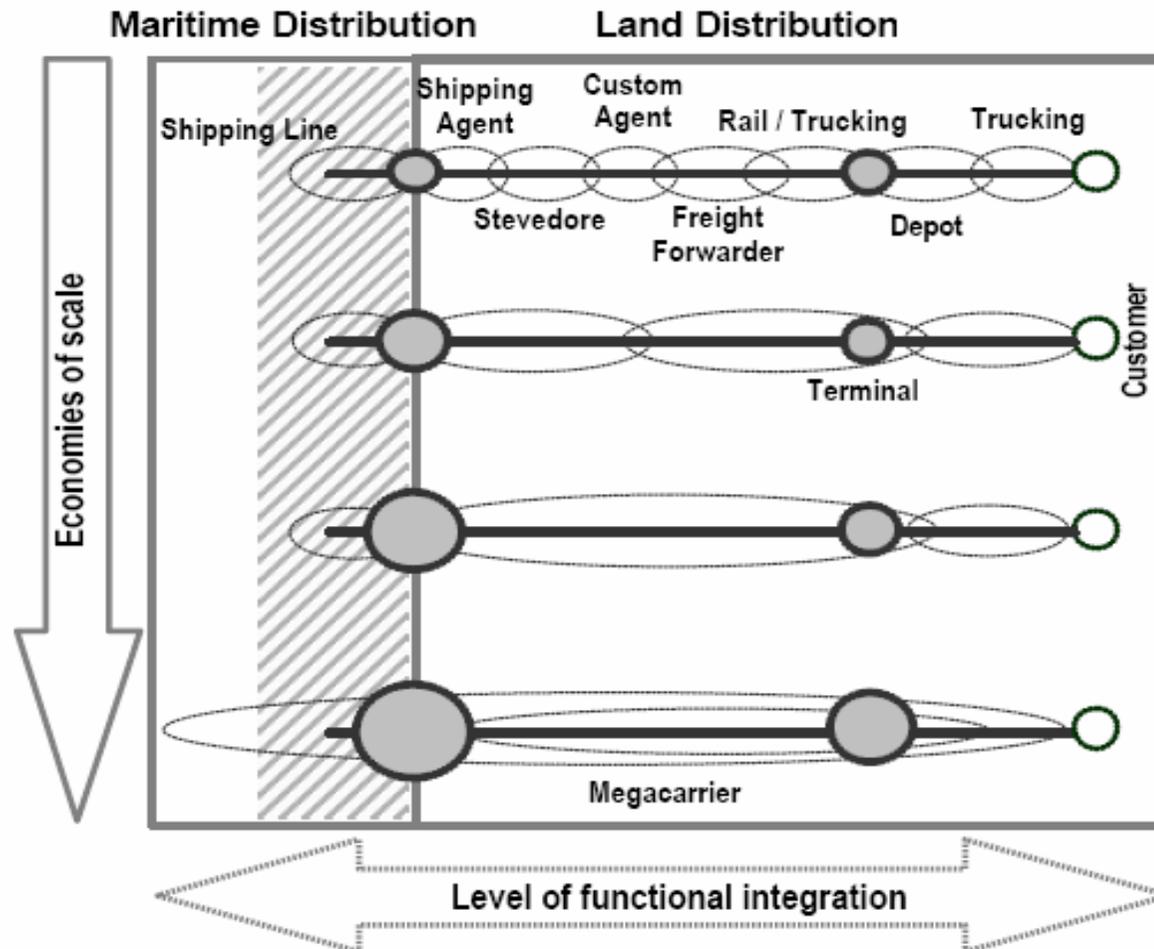
Megatrucks



Mega Hubs - CTL



LA "NUEVA ECONOMÍA" 5.- Consecuencia 1.- ECONOMÍAS DE ESCALA



LA "NUEVA ECONOMÍA"
5.- Consecuencia 2.- IMPACTO EN LA ECONOMÍA NACIONAL



II.- ESTRATEGIAS de DISTINTOS ACTORES en relación con INFRAESTRUCTURAS LINEALES Y NODALES

- 1.- Programas Europeos:
- 2.- Cooperación Transfronteriza
- 3.- Financiación Programas Europeos
- 4.- PEIT
- 5.- Transporte Marítimo Corta Distancia (SSS)
- 6.- Estrategia Española de Movilidad Sostenible
- 7.- Plan Estratégico Transporte de Mercancías por Ferrocarril
- 8.- Problemas del Ferrocarril
- 9.- Comunidades Autónomas
- 10.- Libro Blanco 2011

II.- ESTRATEGIAS de DISTINTOS ACTORES en relación con INFRAESTRUCTURAS LINEALES Y NODALES

Tradicionalmente la planificación de Infraestructuras de Transportes se ha desarrollado de forma independiente para cada modo.

- En este modelo, INFRAESTRUCTURAS y SERVICIOS compiten entre si (**DIVERGENCIA**), incluso en la asignación de recursos para inversiones.
- La programación de inversiones no ha tenido presente la funcionalidad intermodal de cada actuación: **NODOS DE CONEXIÓN**
- Por ello, la NUEVA POLÍTICA EUROPEA y ESPAÑOLA pretende:
 - Desarrollar actuaciones al servicio de los usuarios
 - Integrarlos en un desarrollo sostenible
 - Suprimir los puntos de estrangulamiento
 - Realizar una gestión sostenible del proceso de globalización del transporte

II.- ESTRATEGIAS de DISTINTOS ACTORES en relación con INFRAESTRUCTURAS LINEALES Y NODALES

1.- PROGRAMAS EUROPEOS

- ➔ **Nº 3 - Alta Velocidad del Sudeste de Europa.**
- ➔ **Nº 8 - Multimodal Portugal – España – Resto Europa.**
- ➔ **Nº 16 – Mercancías Sines – Algeciras – Madrid – Paris.**
- ➔ **Nº 19 – Interoperabilidad Alta Velocidad Península Ibérica.**

- ➔ **Proyectos prioritarios ferrocarril: CONEXIONES TRANSFRONTERIZAS**

II.- ESTRATEGIAS de DISTINTOS ACTORES en relación con INFRAESTRUCTURAS LINEALES Y NODALES

1.- PROGRAMAS EUROPEOS



PROYECTO PRIORITARIO Nº 3: EJE FERROVIARIO DE ALTA VELOCIDAD DEL SUDOESTE DE EUROPA



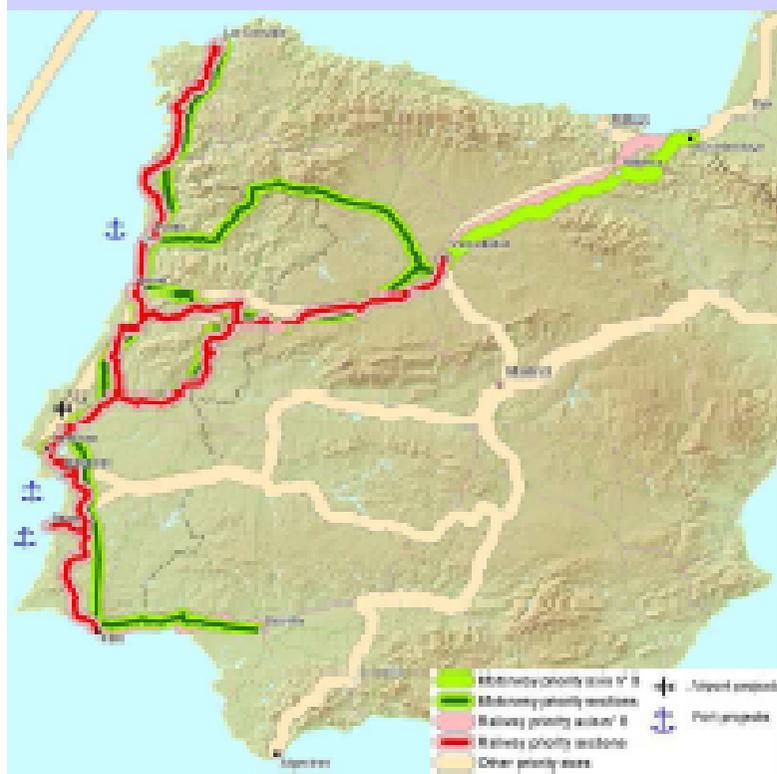
- ✓ Eje plenamente interoperable: ancho UIC, ERTMS, tensión 25 Kv.
- ✓ Conexiones transfronterizas en tráfico mixto
- ✓ Longitud: ~ 3.500 km de los que unos 2.000 km discurren en España.
- ✓ España tiene 900 km (45%) en servicio (Madrid-Barcelona y Madrid-Valladolid) y 300 km (15%) en obras.

II.- ESTRATEGIAS de DISTINTOS ACTORES en relación con INFRAESTRUCTURAS LINEALES Y NODALES

1.- PROGRAMAS EUROPEOS



PROYECTO PRIORITARIO Nº 8: EJE MULTIMODAL PORTUGAL / ESPAÑA – RESTO DE EUROPA



✓ El eje contempla actuaciones en 1.067 km de líneas de ferrocarril, de las que unos 460 km se desarrollan en España.

✓ Línea de altas prestaciones A Coruña y Vigo: en obras en su práctica totalidad. Algunos tramos finalizados. Tráfico mixto.

✓ Adaptación de la línea Medina del Campo-Salamanca-Fuentes de Oñoro a línea de altas prestaciones. En fase de proyecto y estudios.

II.- ESTRATEGIAS de DISTINTOS ACTORES en relación con INFRAESTRUCTURAS LINEALES Y NODALES

1.- PROGRAMAS EUROPEOS

 **PROYECTO PRIORITARIO Nº 16: EJE FERROVIARIO DE MERCANCÍAS SINES/ALGECIRAS-MADRID-PARÍS**



✓ Longitud total ~ 610 km, en España unos 250 km

✓ Sección **Algeciras-Bobadilla** : doble vía de tráfico mixto. En obras Ronda-Cortes-San Pablo. En Estudio Informativo: Ronda-Bobadilla

✓ Nueva conexión ferroviaria transpirenaica de gran capacidad: En fase de estudios conjuntos por España y Francia

Conexión
Sección prioritaria
Otros ejes prioritarios

II.- ESTRATEGIAS de DISTINTOS ACTORES en relación con INFRAESTRUCTURAS LINEALES Y NODALES

1.- PROGRAMAS EUROPEOS



PROYECTO PRIORITARIO Nº 19: INTEROPERABILIDAD DEL FFCC DE ALTA VELOCIDAD EN LA PENÍNSULA IBÉRICA



- ✓ En España ~ 4.200 km:
- En servicio ~ 1.000 km
 - En obras ~ 1.500 km
 - En proyecto ~ 1.700 km

II.- ESTRATEGIAS de DISTINTOS ACTORES en relación con INFRAESTRUCTURAS LINEALES Y NODALES

1.- PROGRAMAS EUROPEOS

➔ Conexiones Transfronterizas



II.- ESTRATEGIAS de DISTINTOS ACTORES en relación con INFRAESTRUCTURAS LINEALES Y NODALES

1.- PROGRAMAS EUROPEOS

Proyecto Intermodalidad E-80

El Proyecto Intermodalidad E-80, dentro del ámbito del PROGRAMA MARCO POLO II, pretende ser una "herramienta" para la concertación y el análisis, con la que se pretende dinamizar el la promoción del transporte intermodal así como de nuevas soluciones logísticas en el Corredor E-80.

El Proyecto tiene prevista una duración de 2 años, el periodo 2010-2011.

objetivos generales

1. En primer lugar, crear una Red de Cooperación entre agentes del Transporte, PLADIA E-80 (PLataforma para el Desarrollo de la Intermodalidad Atlántica en el corredor E-80), para la promoción y apoyo a la intermodalidad en el eje de la E-80.
2. Por otro lado, el Proyecto contempla desarrollar una serie de 5 Manuales, que analizarán la intermodalidad en el Corredor, orientados por un lado a las Líneas de Short Sea Shipping entre Aveiro y Leixões, y los principales Puertos del Norte y el Centro de Europa; y por otra la promoción de la intermodalidad ferroviaria en el eje de la E-80, a través de los enclaves logísticos del corredor, y en particular de ZALDESA (Enclave Cvlog en Salamanca).

II.- ESTRATEGIAS de DISTINTOS ACTORES en relación con INFRAESTRUCTURAS LINEALES Y NODALES

1.- PROGRAMAS EUROPEOS

- **Proyectos de “TRANSPORTE VERDE” en el Programa MARCO POLO**
- **Objetivo = Mejora medioambiental del Transporte de Mercancías**
- **25 Mm € para 12 proyectos que afectan a España**

II.- ESTRATEGIAS de DISTINTOS ACTORES en relación con INFRAESTRUCTURAS LINEALES Y NODALES 1.- PROGRAMAS EUROPEOS



PROMOTION OF **H**INTERLAND TRANSPORT
COOPERATIVE SOLUTIONS FOR **I**NTEGRATED
OPERATIONS OF SEA-INLAND **P**ORTS



HINTERPORT project is a Common Learning Action funded by the Marco Polo Scheme, running from January 2010 until January 2012. The project goals are:

- enhancing the knowledge in the intermodal freight logistics sector;
- fostering the integration of port and hinterland, offering to the ports an increased capacity through the collaboration with hinterland freight terminals;
- facilitating the **efficient and secure movement of cargo** in and out of the port by the means of environmentally sustainable transport solutions;
- establishing an interactive network of intermodality that relates different stakeholders.

II.- ESTRATEGIAS de DISTINTOS ACTORES en relación con INFRAESTRUCTURAS LINEALES Y NODALES

1.- PROGRAMAS EUROPEOS



The Hinterport Consortium consists of 17 partners plus 44 Associates

- 4 dry ports
- 1 national freight village association
- 6 representatives of Port Authorities and/or sea terminals
- 3 transport operators
- 3 transport institutes
- 9** different countries:
Germany, Italy, Spain, France,



Inland terminal operators	Port authorities	Port operators	Intermodal
    	 	   	     

II.- ESTRATEGIAS de DISTINTOS ACTORES en relación con INFRAESTRUCTURAS LINEALES Y NODALES 2.- COOPERACIÓN TRANSFRONTERIZA

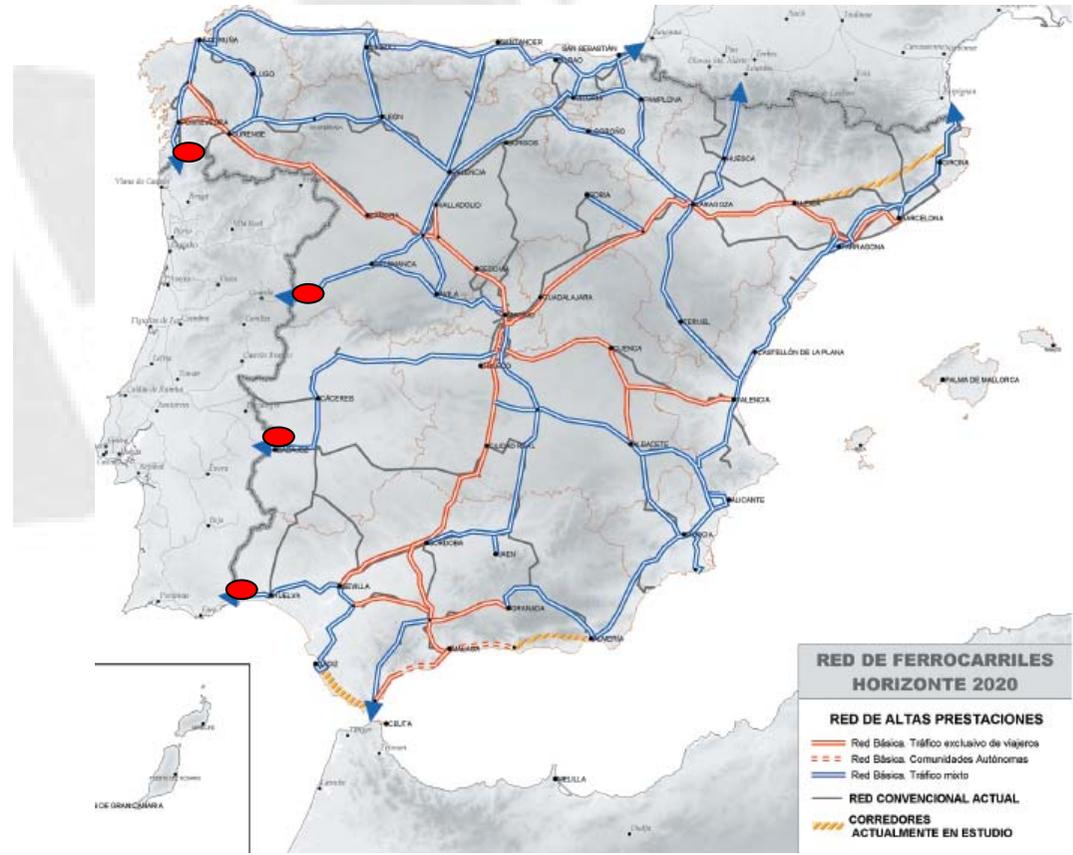
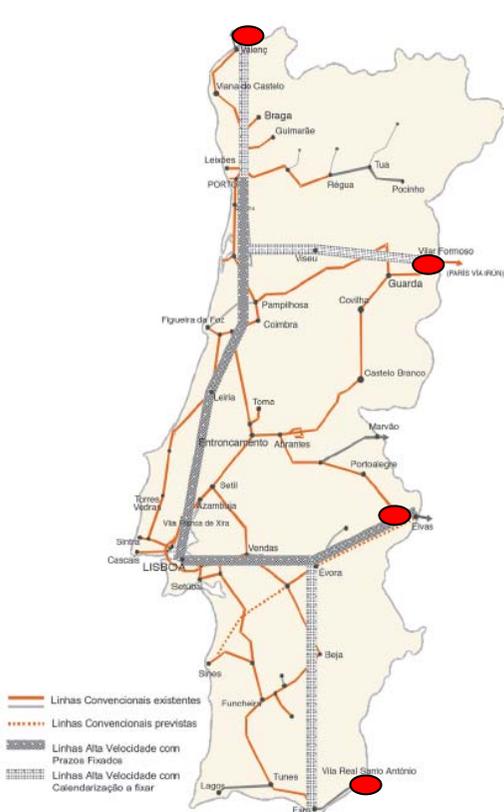
→ España / Portugal
→ Carreteras



II.- ESTRATEGIAS de DISTINTOS ACTORES en relación con INFRAESTRUCTURAS LINEALES Y NODALES

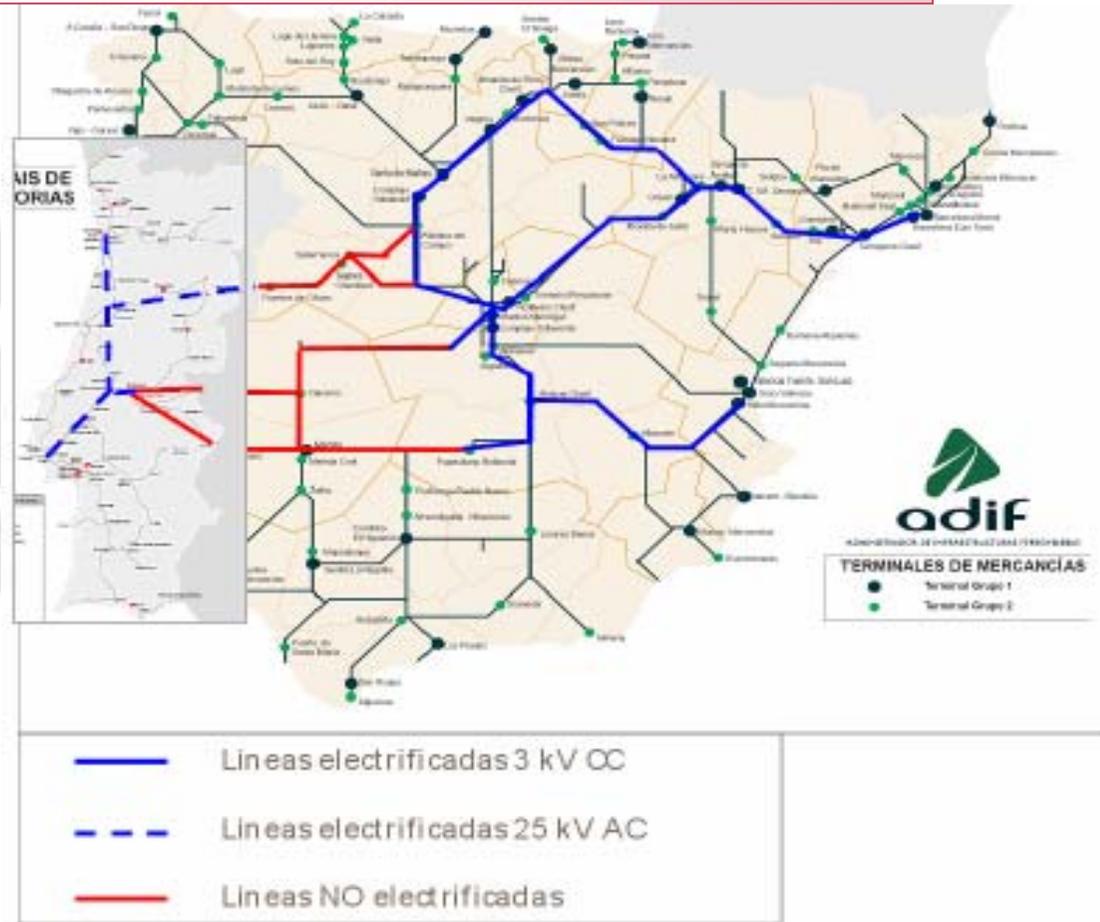
2.- COOPERACIÓN TRANSFRONTERIZA

→ España / Portugal - Ferrocarril



II.- ESTRATEGIAS de DISTINTOS ACTORES en relación con INFRAESTRUCTURAS LINEALES Y NODALES
2.- COOPERACIÓN TRANSFRONTERIZA

➔ **Red Ferrocarriles**
Conexión ESPAÑA - PORTUGAL



II.- ESTRATEGIAS de DISTINTOS ACTORES en relación con INFRAESTRUCTURAS LINEALES Y NODALES

2.- COOPERACIÓN TRANSFRONTERIZA

➔ Asociación de Regiones Fronterizas Europeas (ARFE)

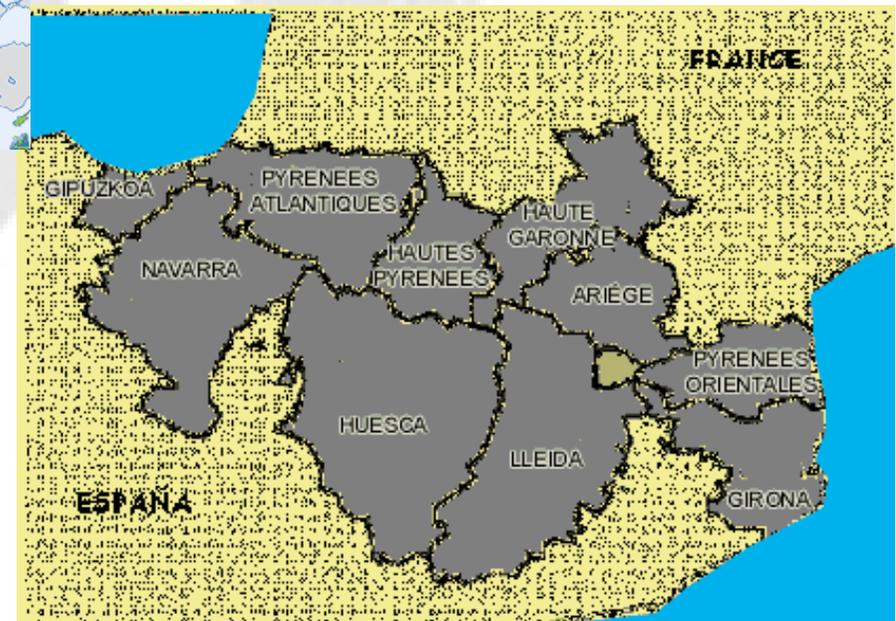
90 regiones asociadas pertenecientes a Estados de la Unión Europea y Europa Central y Oriental



Asamblea de las Regiones de Europa (ARE)
Comunidad de Trabajo de los Pirineos (CTP)
Programa Operativo INTERREG III A Francia/España

Zonas subvencionables NUTS III

“Carta Europea de Regiones Fronterizas y Transfronterizas”



II.- ESTRATEGIAS de DISTINTOS ACTORES en relación con INFRAESTRUCTURAS LINEALES Y NODALES 2.- COOPERACIÓN TRANSFRONTERIZA

→ Conferencia de Regiones Periféricas Marítimas (CRPM)

→ 109 regiones organizadas en 5 comisiones:

→ Islas

→ Mar del Norte

→ Intermediterránea

→ Mar Báltico.

→ **Comisión del Arco Atlántico**

→ 31 regiones situadas en la fachada atlántica

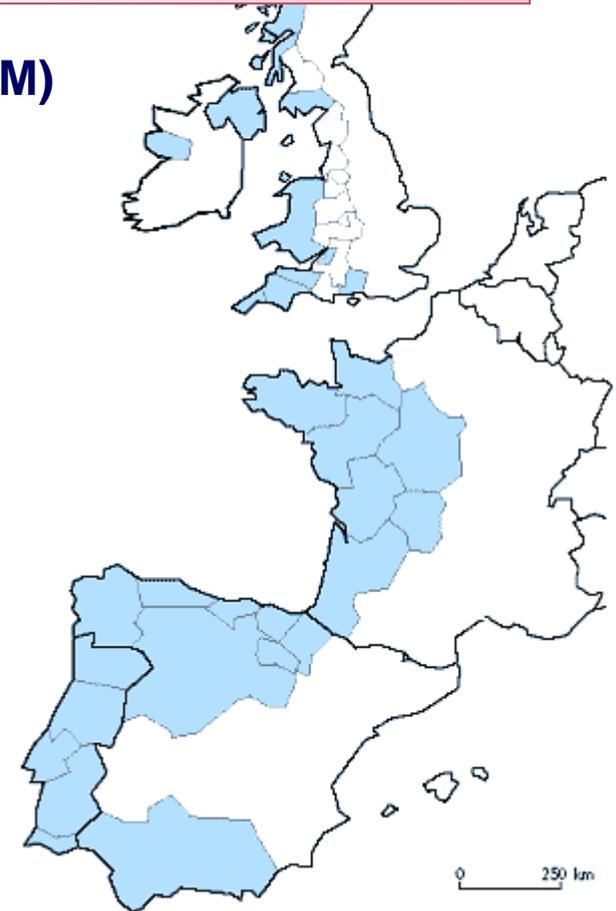
→ desde Escocia hasta Andalucía (periferia europea)

Grupo de Trabajo de Transporte

participación en la revisión de la RTE-T

(Red Trans-Europea de Transporte)

Plataforma Logística Aquitania- Euskadi (PLAE)



**II.- ESTRATEGIAS de DISTINTOS ACTORES en relación con
INFRAESTRUCTURAS LINEALES Y NODALES
3.- FINANCIACIÓN PROGRAMAS EUROPEOS**

La Comisión Europea libera más de 311 millones de euros



**II.- ESTRATEGIAS de DISTINTOS ACTORES en relación con
INFRAESTRUCTURAS LINEALES Y NODALES
4.- ACTUACIONES PEIT**

→ Plan Infraestructuras de Transporte

- Red de Carreteras del Estado.**
- Red Ferrocarriles y Terminales Ferroviarias (ADIF)**
- Puertos de Interés General**
- Aeropuertos de Interés General**
- Áreas y Nodos Logísticos**

II.- ESTRATEGIAS de DISTINTOS ACTORES en relación con INFRAESTRUCTURAS LINEALES Y NODALES

4.- ACTUACIONES PEIT

→ Red Carreteras



1. Red Altas prestaciones:

- Red mallada de 15.000 km
- Mejora autovías 1ª generación

2. Conservación de la red:

- 2% anual del valor patrimonial de la red

3. Mejora de la seguridad, las condiciones de trabajo y la formación profesional en el transporte por carretera

II.- ESTRATEGIAS de DISTINTOS ACTORES en relación con INFRAESTRUCTURAS LINEALES Y NODALES 4.- ACTUACIONES PEIT

→ Red Ferroviaria



1. Red de altas prestaciones

- Mayoritariamente tráfico mixto. **Todas las conexiones internacionales aptas para tráfico mixto**
- Nueva travesía central a través de los pirineos

2. Red convencional

- Interoperabilidad con el resto de la red europea

3. Potenciación de la intermodalidad en mercancías:

- **accesos a puertos y principales nodos logísticos**
- **estaciones y apartaderos de mayor longitud**

II.- ESTRATEGIAS de DISTINTOS ACTORES en relación con INFRAESTRUCTURAS LINEALES Y NODALES
4.- ACTUACIONES PEIT

➔ Red Ferroviaria Interés General (RFIG)



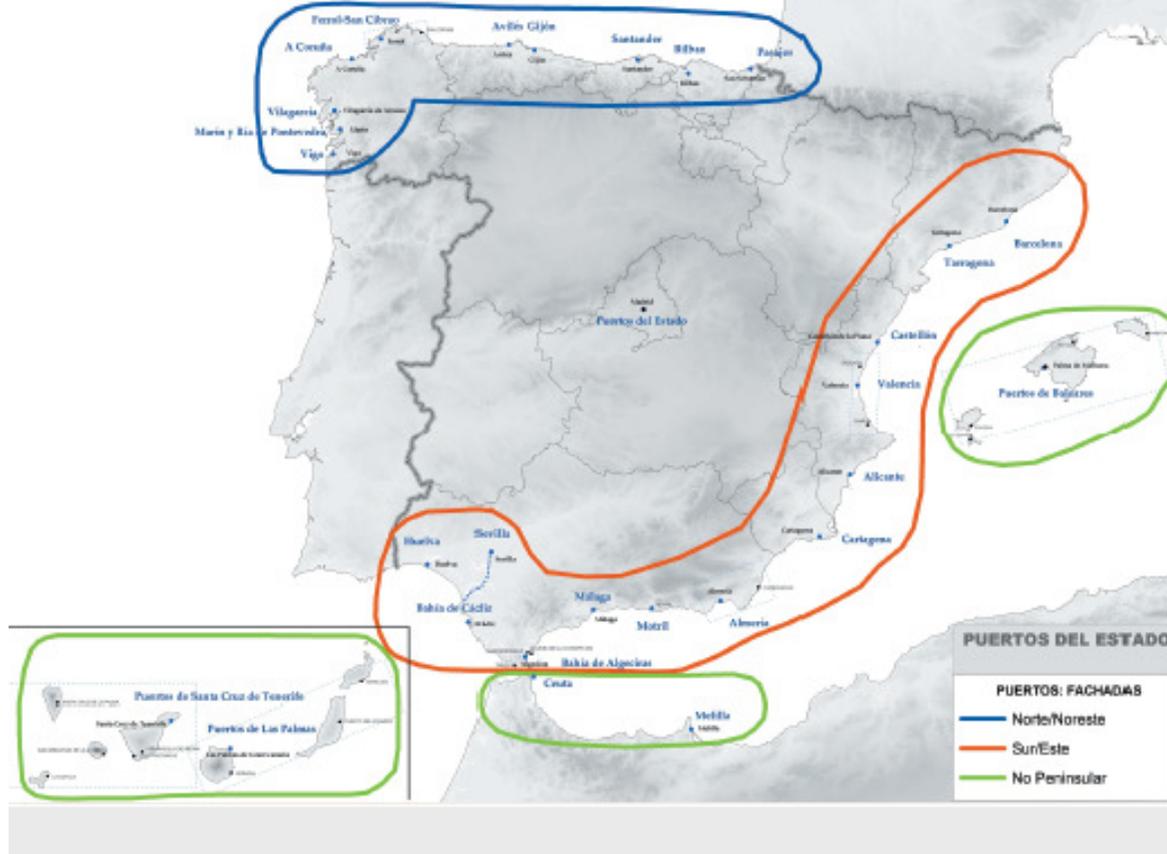
RED DE CARRETERAS DEL ESTADO
PEIT - Previsión 2010



II.- ESTRATEGIAS de DISTINTOS ACTORES en relación con INFRAESTRUCTURAS LINEALES Y NODALES

4.- ACTUACIONES PEIT

→ Puertos de Interés General

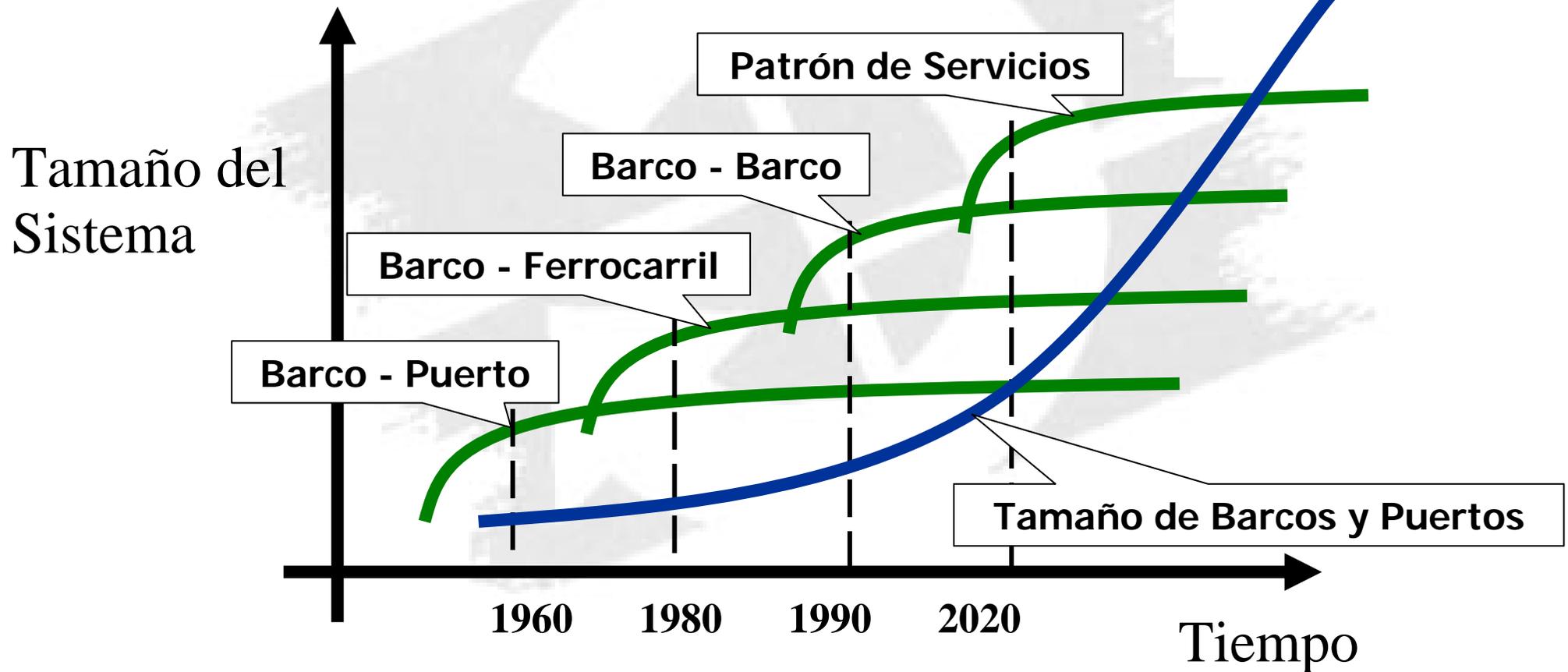


- **Aumento de la capacidad** de los puertos, reforzando su papel como nodos de la red intermodal de transporte:
 - Mejora **accesos** terrestres
 - Impulso de **actividades logísticas** en torno a los puertos
 - Desarrollo de **terminales ferroviarias interiores** ligadas a los puertos: Puertos Secos
 - Consolidación de **servicios intermodales** en los puertos.
- Desarrollo de las **Autopistas del Mar**.
- Mejora de la **seguridad** marítima y **protección ambiental**.

II.- ESTRATEGIAS de DISTINTOS ACTORES en relación con INFRAESTRUCTURAS LINEALES Y NODALES
4.- ACTUACIONES PEIT

➔ **Puertos de Interés General**

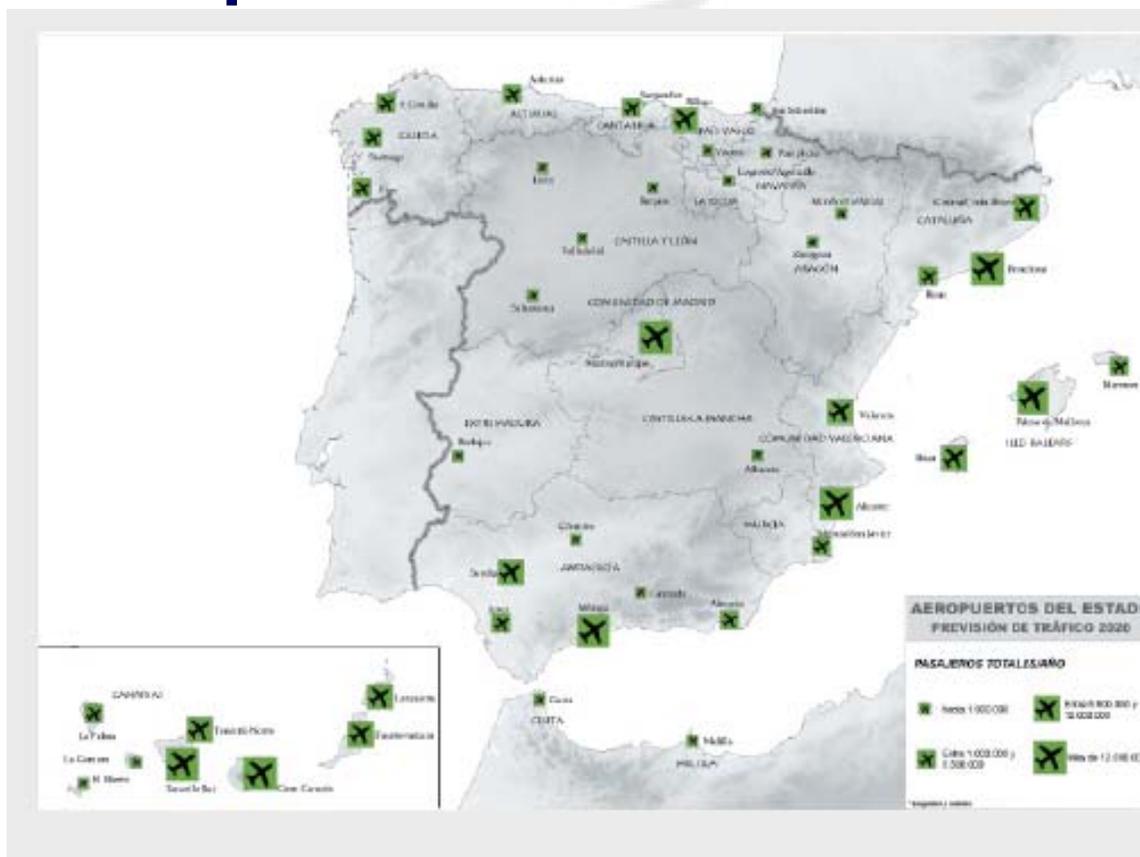
EVOLUCIÓN



II.- ESTRATEGIAS de DISTINTOS ACTORES en relación con INFRAESTRUCTURAS LINEALES Y NODALES

4.- ACTUACIONES PEIT

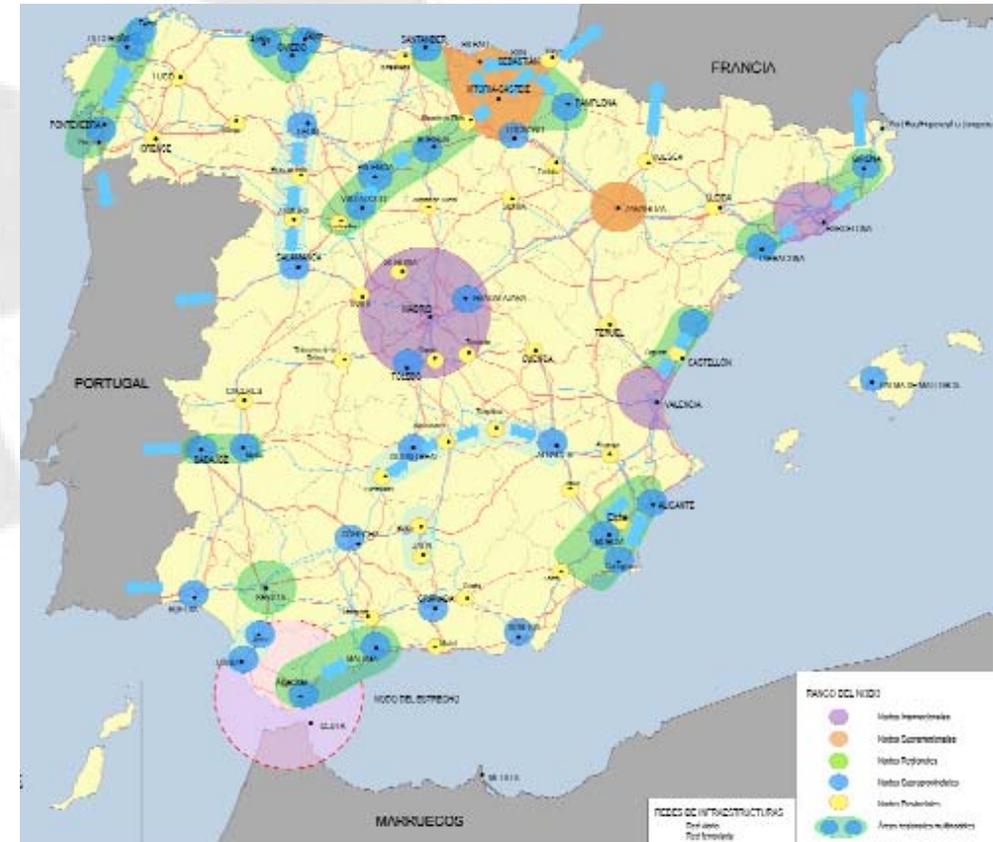
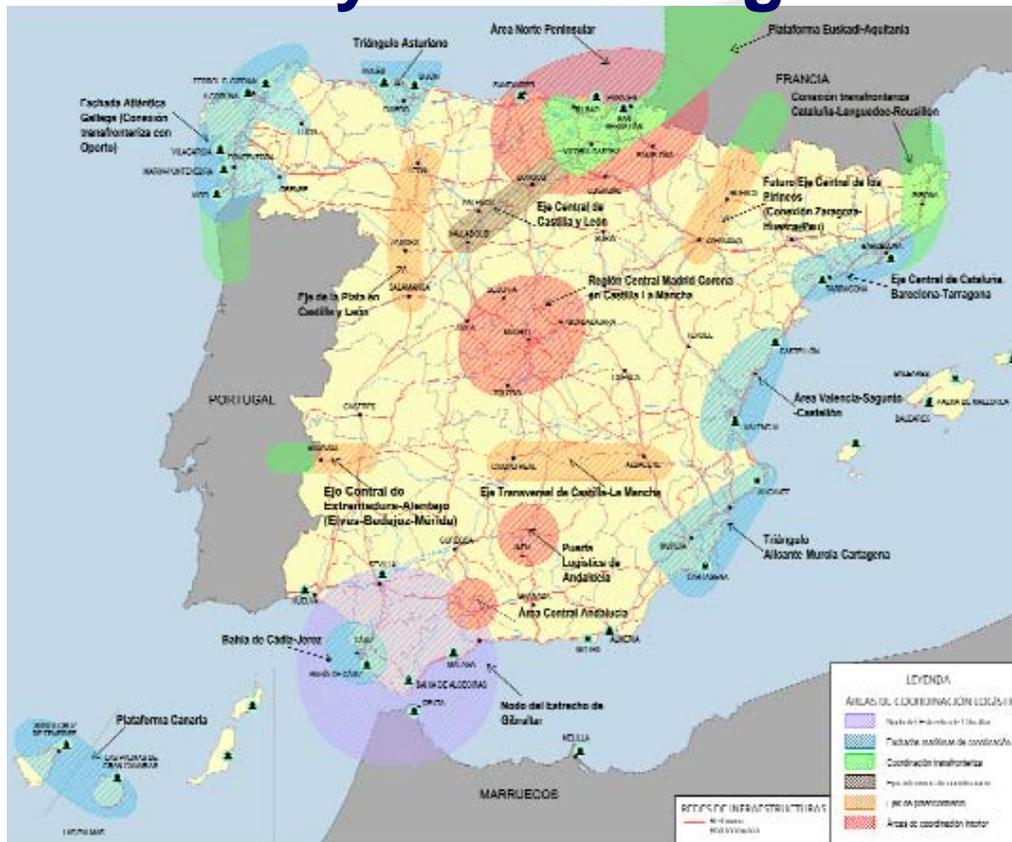
➔ Aeropuertos de Interés General



- Aumento de la **capacidad** de las instalaciones aeroportuarias y mejora de la **operatividad** de los aeropuertos.
- Estructuración de **nodos logísticos** aeroportuarios.
- Desarrollo de **servicios** competitivos integrados en el sistema de transporte **intermodal de mercancías**.
- Mejora **intermodalidad aéreo-terrestre: accesos**.

II.- ESTRATEGIAS de DISTINTOS ACTORES en relación con INFRAESTRUCTURAS LINEALES Y NODALES
4.- ACTUACIONES PEIT

→ Áreas y Nodos Logísticos e Intermodales



II.- ESTRATEGIAS de DISTINTOS ACTORES en relación con INFRAESTRUCTURAS LINEALES Y NODALES
4.- ACTUACIONES PEIT

➔ **Áreas y Nodos Logísticos e Intermodales**

Potencial Logístico Provincial Intermodal y Multimodal



CTM = Centro de Transportes de Mercancías
CAD = Centro de Almacenamiento y Distribución
CI = Centro Intermodal
CCA = Centro de Carga Aérea
ZAL = Zona de Actividades Logísticas Portuarias

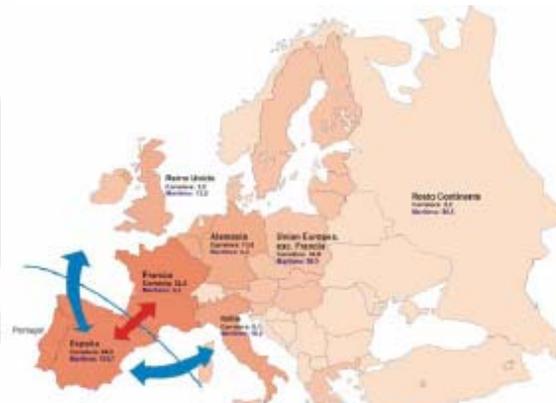
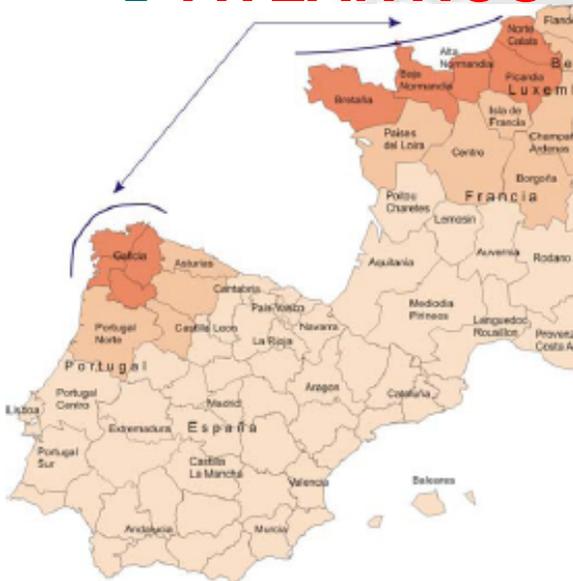
	CTM	CAD	CI	CCA	ZAL
Álava	Posible	Posible	Posible	Muy elevado	
Albacete	Posible		Básico	Posible	
Alicante	Muy elevado		Medio	Medio	Muy elevado
Almería	Medio		Posible	Posible	Posible
Asturias	Muy elevado	Medio	Medio	Medio	Medio
Ávila	Básico	Básico	Básico	Básico	
Badajoz	Posible		Posible	Posible	
Barcelona	Muy elevado				
Burgos	Medio	Posible	Posible	Posible	
Cáceres	Básico				
Cádiz	Medio		Muy elevado	Medio	Muy elevado
Cantabria	Medio		Posible	Posible	Posible
Castellón	Medio		Medio	Medio	Muy elevado
Ciudad Real	Posible		Posible	Posible	
Córdoba	Posible		Posible	Posible	
A Coruña	Muy elevado	Medio	Posible	Medio	Medio
Cuenca	Básico	Básico	Básico	Básico	
Girona	Medio	Medio	Muy elevado	Medio	Medio
Granada	Posible		Posible	Posible	Posible
Guadalajara	Básico	Básico	Básico	Básico	
Gulpúzcoa	Muy elevado		Muy elevado	Medio	Medio
Huelva	Posible		Posible	Posible	Posible
Huesca	Básico	Básico	Básico	Básico	
Jaén	Posible		Posible	Posible	

	CTM	CAD	CI	CCA	ZAL
León	Posible		Posible	Posible	
Lleida	Medio		Posible	Posible	
Lugo	Posible		Posible	Básico	Básico
Madrid	Muy elevado	Muy elevado	Muy elevado	Muy elevado	
Málaga	Medio	Medio	Posible	Medio	Medio
Murcia	Muy elevado	Medio	Medio	Muy elevado	Muy elevado
Navarra		Medio	Muy elevado	Medio	
Ourense	Básico		Básico	Posible	
Palencia	Básico		Básico	Básico	
Pontevedra	Medio	Medio	Muy elevado	Medio	Muy elevado
Rioja (La)	Posible		Posible	Posible	
Salamanca	Básico		Posible	Básico	
Segovia	Básico		Básico	Básico	
Sevilla	Muy elevado		Medio	Medio	Muy elevado
Soria	Básico		Básico	Básico	
Tarragona	Muy elevado	Medio	Posible	Muy elevado	Muy elevado
Teruel	Básico		Básico	Básico	
Toledo	Medio	Posible	Posible	Posible	
Valencia	Muy elevado				
Valladolid	Medio	Posible	Medio	Posible	
Vizcaya	Muy elevado		Muy elevado	Medio	Muy elevado
Zamora	Básico		Básico	Básico	
Zaragoza	Muy elevado	Medio	Medio	Medio	

II.- ESTRATEGIAS de DISTINTOS ACTORES en relación con INFRAESTRUCTURAS LINEALES Y NODALES
5.- TRANSPORTE MARITIMO CORTA DISTANCIA (SSS)

➔ Existe un tráfico potencial que es preciso impulsar a través de “medidas de promoción”

➔ **ATLÁNTICO**



TRÁFICO POTENCIAL EN EL CONJUNTO DE POSIBLES AUTOPISTAS DEL MAR EN ESPAÑA

Millones de toneladas

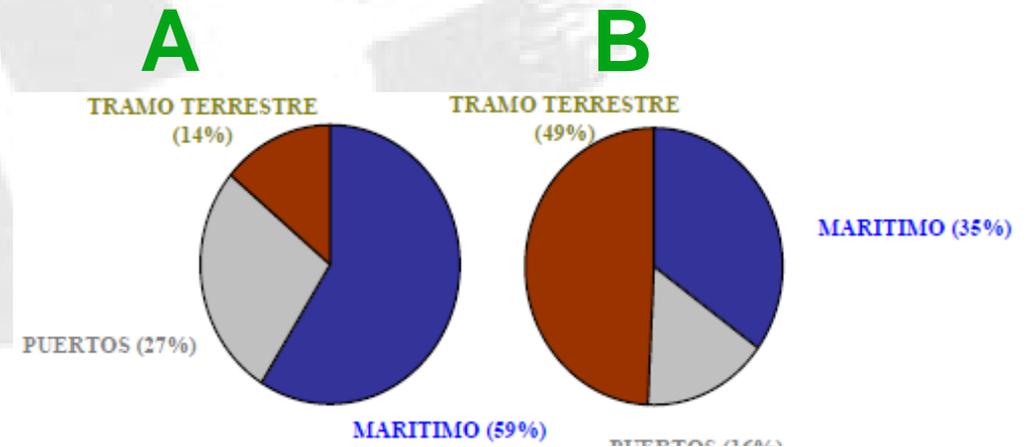
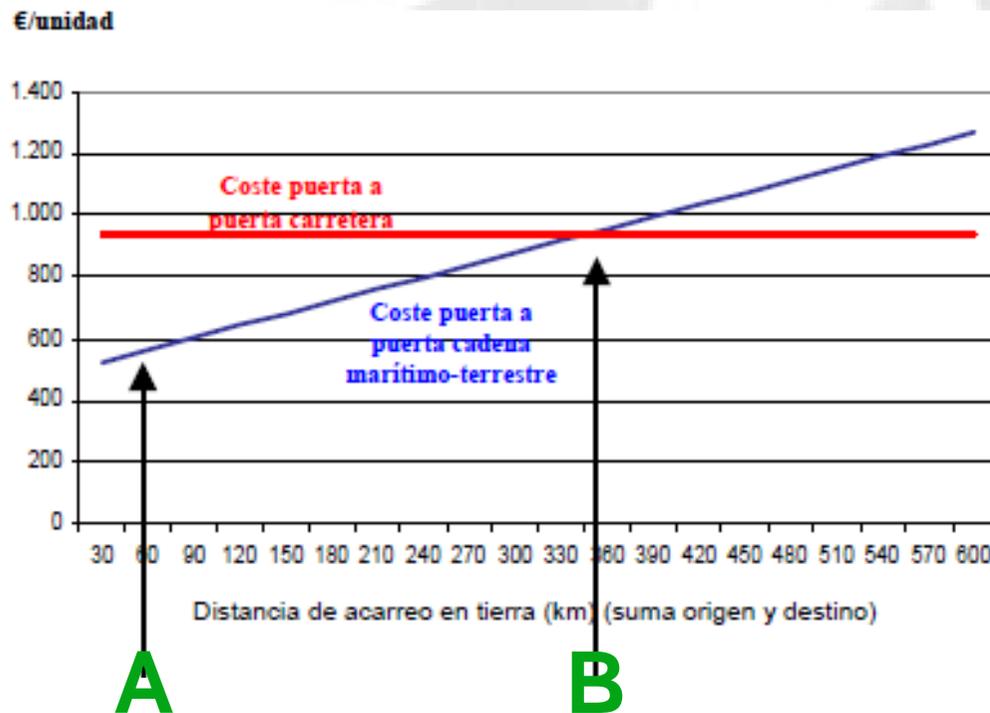
Corredores marítimos en Europa	2008	2012	2020
Corredor Atlántico/Mar del Norte	4,05	5,33	9,24
Corredor Mediterráneo Occidental	6,85	7,31	10,71
Suma	11,90	12,64	19,95

➔ **MEDITERRÁNEO**



II.- ESTRATEGIAS de DISTINTOS ACTORES en relación con INFRAESTRUCTURAS LINEALES Y NODALES
5.- TRANSPORTE MARITIMO CORTA DISTANCIA (SSS)

➔ **Justificación de “medidas de promoción”**



**II.- ESTRATEGIAS de DISTINTOS ACTORES en relación con
INFRAESTRUCTURAS LINEALES Y NODALES
5.- TRANSPORTE MARITIMO CORTA DISTANCIA (SSS)**

→ **CONCURSOS = Necesidad de NO DISTORSIONAR la COMPETENCIA INTERPORTUARIA**

→ **Se valora:**

→ **Presencia de MAS DE UN puerto por país**

→ **Itinerario con ESCALAS**

→ **Servicios Directos**

galardonado con el PREMIO PETRA 2010, convocado por el Ministerio de Fomento

II.- ESTRATEGIAS de DISTINTOS ACTORES en relación con INFRAESTRUCTURAS LINEALES Y NODALES
5.- TRANSPORTE MARITIMO CORTA DISTANCIA (SSS)

➔ Más de 1.000 Km de distancia por tierra

	1	2	3	4
	Le Havre - Vigo	Vigo - Saint Nazaire	Le Havre - Algeciras*	Saint Nazaire - Gijón
Concesionaria	Acciona	Acciona	Acciona	GLD (Grimaldi - Louis Dreyfus)
Duración viaje	28 horas	36 horas	70 horas	15 horas
Velocidad máxima	26 nudos	26 nudos	26 nudos	23 nudos
Salidas desde cada puerto**	3	4	3	3
Tráfico acompañado	Sí (máx. 12 conductores)	Sí (máx. 12 conductores)	Sí (máx. 12 conductores)	Sí (90 camarotes)
Ahorro en horas	17	20	2	6

* Con escala en Vigo. ** Acciona: diarias en el plazo de un año. GLD: diarias en el plazo de cinco años.

**Transporte rodado en barco
= Solución**
Tiempos conducción-descanso
Conductores profesionales



Autopistas marítimas atlánticas
Autopistas marítimas mediterráneas en estudio.



II.- ESTRATEGIAS de DISTINTOS ACTORES en relación con INFRAESTRUCTURAS LINEALES Y NODALES 6.- ESTRATEGIA ESPAÑOLA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

→ En el **desarrollo sostenible**, la **logística es un sector clave** para el funcionamiento integrado del territorio, al dar soporte a la circulación de mercancías y flujos materiales que alimentan y acoplan los puntos locales de producción y consumo, gestionando los suministros desde y hacia otros territorios y optimizando los recursos para conseguir la integración en sistemas de mayor escala.

→ Las lógicas de la distribución espacial de la actividad logística lo son, en relación con las redes viarias y de transporte de mercancías que se han desplegado en los últimos años.

→ La voluntad política para un **transporte sostenible** se manifiesta en

MADRID, 4 DE MAYO DE **2009**

Aprobada por Consejo de Ministros

la **hoja de ruta** que marca los objetivos

y las directrices generales.



**ESTRATEGIA ESPAÑOLA DE
MOVILIDAD SOSTENIBLE**

II.- ESTRATEGIAS de DISTINTOS ACTORES en relación con INFRAESTRUCTURAS LINEALES Y NODALES

7.- PLAN IMPULSO TRANSPORTE FERROVIARIO DE MERCANCÍAS

Misión y Objetivos LOABLES, si no atentan contra la Libre Competencia del TMC

PLAN ESTRATÉGICO PARA EL IMPULSO DEL TRANSPORTE FERROVIARIO DE MERCANCÍAS EN ESPAÑA



14 de septiembre de 2010

MISIÓN

“Impulsar el *transporte de mercancías por ferrocarril* a través de la adaptación a las *necesidades del mercado* aportando *valor a la cadena logística global* con objetivos de *mejora de la gestión* del sistema, de la *calidad* de servicio, de la *eficiencia* y de la *sostenibilidad*, incorporando iniciativas de *I+D+i*.”

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

4,1%

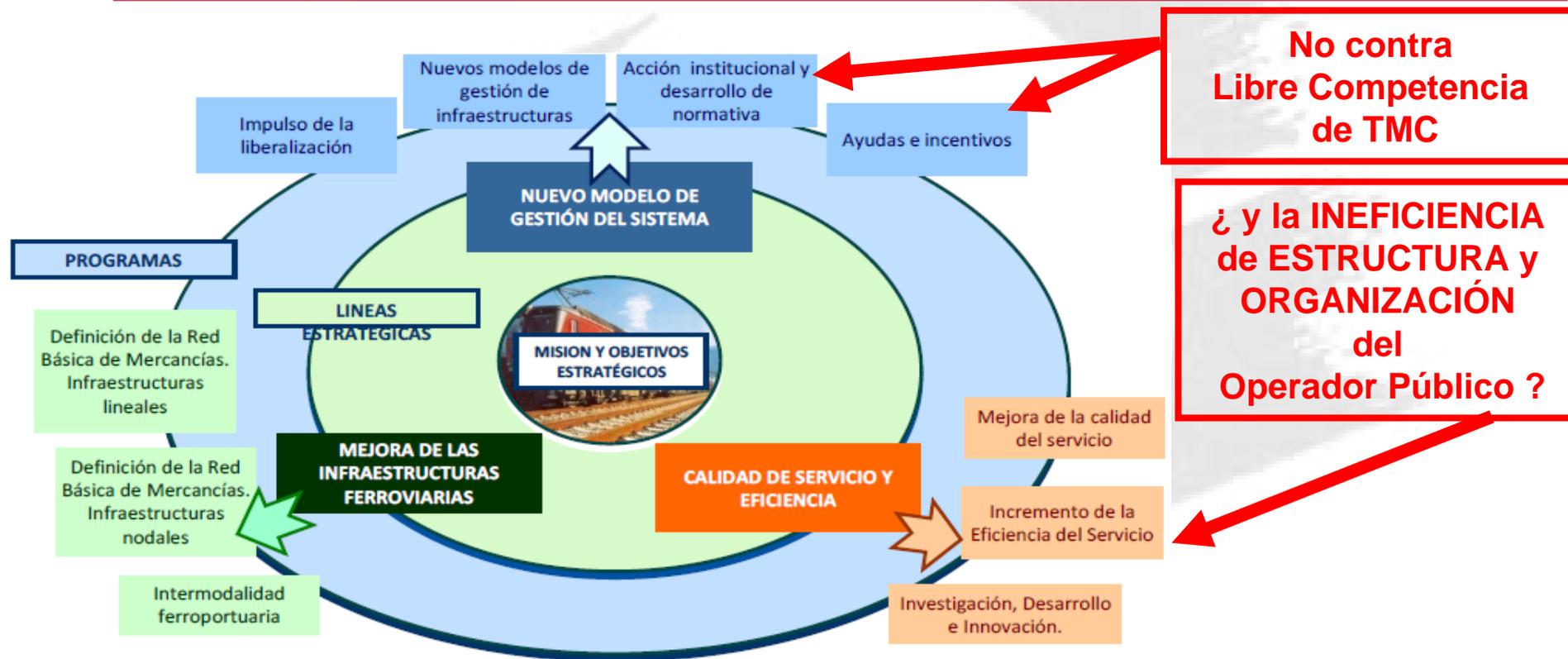


CUOTA FUTURA 2020

8 – 10%

II.- ESTRATEGIAS de DISTINTOS ACTORES en relación con INFRAESTRUCTURAS LINEALES Y NODALES

7.- PLAN IMPULSO TRANSPORTE FERROVIARIO DE MERCANCÍAS



No contra Libre Competencia de TMC

¿ y la INEFICIENCIA de ESTRUCTURA y ORGANIZACIÓN del Operador Público ?

LÍNEAS ESTRATÉGICAS (3) → PROGRAMAS (10) → ACCIONES (44) → MEDIDAS (> 100)

II.- ESTRATEGIAS de DISTINTOS ACTORES en relación con INFRAESTRUCTURAS LINEALES Y NODALES

7.- PLAN IMPULSO TRANSPORTE FERROVIARIO DE MERCANCÍAS

Red Básica y Terminales priorizadas por Comunidad Autónoma



**Consensuado M^o y CCAA
¿Y la COMPATIBILIDAD con
UBICACIONES de
Cargadores y Operadores?**

galardonado con el PREMIO PETRA 2010, convocado por el Ministerio de Fomento

II.- ESTRATEGIAS de DISTINTOS ACTORES en relación con INFRAESTRUCTURAS LINEALES Y NODALES

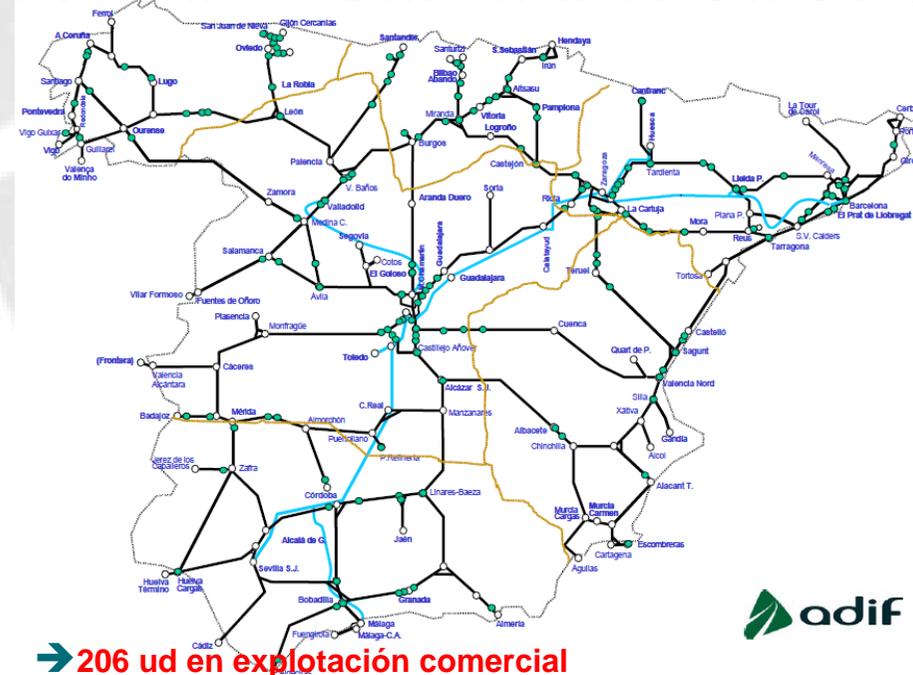
8.- PROBLEMAS DEL FERROCARRIL

➔ A fecha se está realizando una importante actuación sobre la RFIG ya anunciada por ADIF:

➔ Ampliación Capacidad LONGITUD TRENES



➔ Fomento de Derivaciones Particulares



Optimización de la Red de Nodos Logísticos en la Red de Interés General
Propuesta para la racionalización en el Diseño

Salamanca, 6 de Mayo de 2011

Ramón Vázquez
Presidente ACTE

II.- ESTRATEGIAS de DISTINTOS ACTORES en relación con INFRAESTRUCTURAS LINEALES Y NODALES 8.- PROBLEMAS DEL FERROCARRIL

→ No obstante se requiere una mayor atención a aquellas **MERCANCÍAS CARGA COMPLETA** y **FLUJOS** claramente susceptibles de ser transportados por ferrocarril, **NO SOLO CONTENERIZADO**, por sus **Grandes Volúmenes** y **Largas distancias**:

- Flujos de **MATERIAS PRIMAS a Fábricas** (APROVISIONAMIENTOS)
- Movimientos desde **Fábricas a Puertos** (EXPORT)
- Movimientos desde **CTLs a Puertos** (EXPORT)
- Movimientos desde **Puertos a CTLs o Fábricas** (IMPORT)
- Movimientos de **Fábricas a CTLs** (REAPROVISIONAMIENTOS)
- Movimientos **entre Fábricas** (TRANSFERS)
- Movimientos **entre CTLs** (TRANSFERS)
- Movimientos de CTLs a **Plataformas de Tránsito** o “cross docking” (TRUNKING)
- Movimientos entre **Fábrica y/o CTL** directos a **Grandes Clientes Finales**

VOLUMENES
DE
MOVIMIENTO

FLUJOS
DE
TRANSPORTE

II.- ESTRATEGIAS de DISTINTOS ACTORES en relación con INFRAESTRUCTURAS LINEALES Y NODALES 8.- PROBLEMAS DEL FERROCARRIL

→ Medidas precisas en Gestión de los Operadores

→ Interlocución única

→ Servicio Integral:

→ Recogida en Punto de Origen

→ Gestión única de elementos de transporte:

→ Contenedores, Acarreos, Grúas, Terminales, Tramitaciones, etc)

→ Gestión flexible de tráficos: Volúmenes y Frecuencias

→ Entrega fiable según criterios del destinatario

→ Gestión y reporte rápido y fiable de INFORMACIÓN y Documentación de la entrega

→ Garantía de FIABILIDAD y CALIDAD de Servicio

→ Reducción de TIEMPOS DE ENTREGA totales

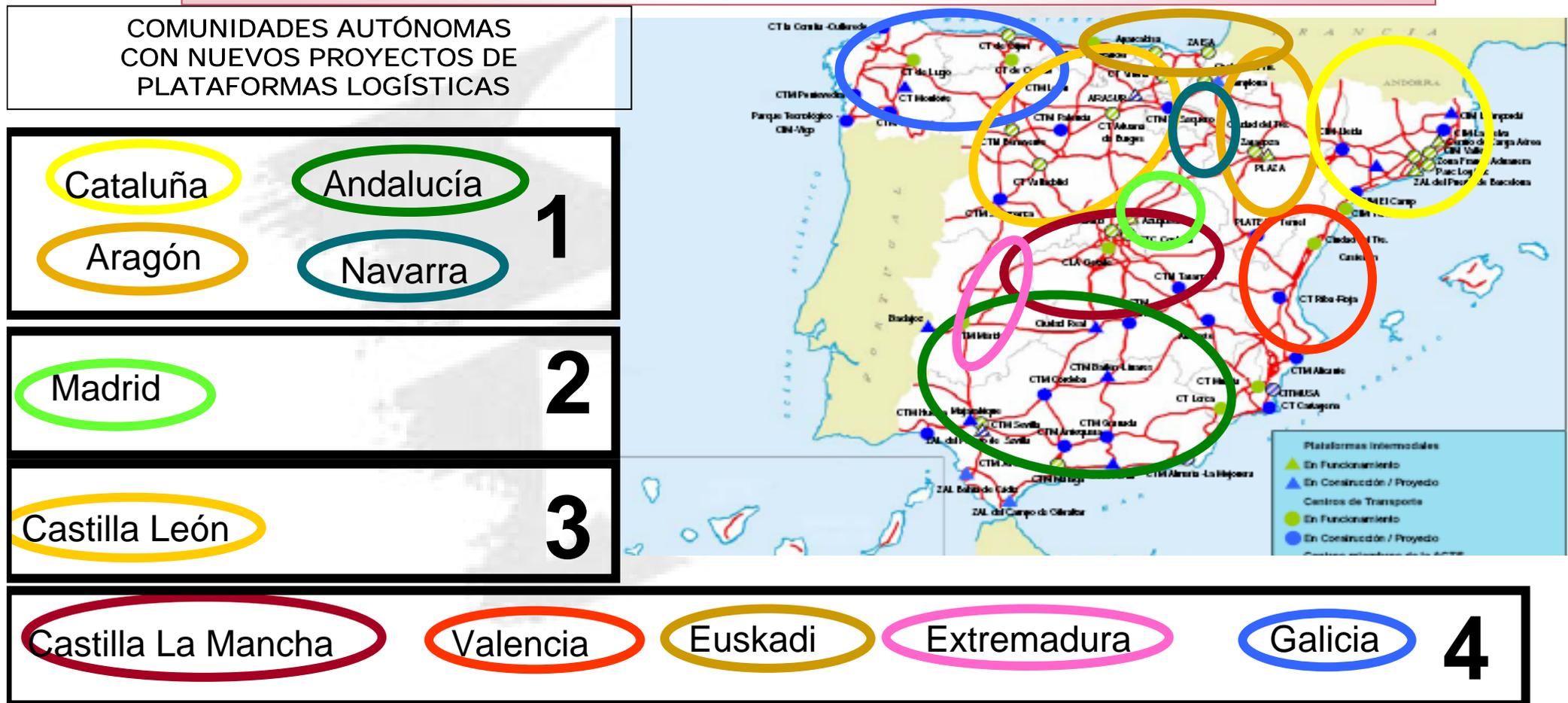
→ Competitividad en COSTES

→ Orientación al Cliente

→ Capacidad de sinergias entre distintos cargadores

II.- ESTRATEGIAS de DISTINTOS ACTORES en relación con INFRAESTRUCTURAS LINEALES Y NODALES

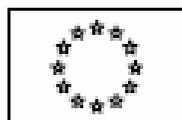
9.- COMUNIDADES AUTÓNOMAS



II.- ESTRATEGIAS de DISTINTOS ACTORES en relación con INFRAESTRUCTURAS LINEALES Y NODALES

*¿¿¿ Coordinación
Competencia ???*

II.- ESTRATEGIAS de DISTINTOS ACTORES en relación con INFRAESTRUCTURAS LINEALES Y NODALES 10.-LIBRO BLANCO - 2011



COMISIÓN EUROPEA

Bruselas, 28.3.2011
COM(2011) 144 final

LIBRO BLANCO Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible.

1.	Preparar el espacio europeo de transporte para el futuro.	3
2.	Una visión para un sistema de transporte competitivo y sostenible.	5
2.1.	Transporte creciente y apoyo a la movilidad, al tiempo que se logra el objetivo del 60 % de reducción de emisiones	5
2.2.	Una red básica eficiente para los desplazamientos y el transporte interurbanos y multimodales.	7
2.3.	Condiciones de competencia equitativas para los desplazamientos (de pasajeros) a larga distancia y el transporte de mercancías intercontinental.	8
2.4.	Transportes urbanos y suburbanos no contaminantes.	9

2.5.	Diez Objetivos para un sistema de transporte competitivo y sostenible: valores de referencia para lograr el objetivo del 60 % de reducción de las emisiones de GEI.	10
3.	La estrategia – lo que queda por hacer.	11
3.1.	Un Espacio Único Europeo del Transporte.	12
3.2.	Innovar para el futuro – tecnología y comportamiento.	14
3.3.	Infraestructura moderna y financiación inteligente.	15
3.4.	Dimensión exterior.	18
4.	Conclusión.	19

II.- ESTRATEGIAS de DISTINTOS ACTORES en relación con INFRAESTRUCTURAS LINEALES Y NODALES 10.- LIBRO BLANCO - 2011

→ 2 Grandes OBJETIVOS:

→ **INCREMENTAR LA COMPETITIVIDAD DEL TRANSPORTE**

→ **REDUCCIÓN MÍNIMA DEL 60% DE EMISIONES DE GASES EFECTO INVERNADERO debidos a los transportes ANTES DE 2050**

2.5. Diez Objetivos para un sistema de transporte competitivo y sostenible: valores de referencia para lograr el objetivo del 60 % de reducción de las emisiones de GEI

Desarrollar y utilizar nuevos combustibles y sistemas de propulsión sostenibles

- (1) Reducir a la mitad el uso de automóviles de «propulsión convencional» en el transporte urbano para 2030; eliminarlos progresivamente en las ciudades para 2050; lograr que la logística urbana de los principales centros urbanos en 2030 esté fundamentalmente libre de emisiones de CO₂¹⁰.
- (2) Llegar a una cuota del 40 % de combustibles sostenibles hipocarbónicos en el sector aéreo para 2050; reducir, también para 2050, las emisiones de CO₂ de la UE procedentes del fuelóleo para calderas del sector marítimo en un 40 % (y si es posible, en un 50 %¹¹).

II.- ESTRATEGIAS de DISTINTOS ACTORES en relación con INFRAESTRUCTURAS LINEALES Y NODALES 10.- LIBRO BLANCO - 2011

Optimizar el rendimiento de las cadenas logísticas multimodales, incluso incrementando el uso de modos más eficientes desde el punto de vista energético

- (3) Intentar transferir a otros modos, como el ferrocarril o la navegación fluvial, de aquí a 2030, el 30 % del transporte de mercancías por carretera, y para 2050, más del 50 %, apoyándose en corredores eficientes y ecológicos de tránsito de mercancías. Para cumplir este objetivo también será preciso desarrollar la infraestructura adecuada.
- (4) Para 2050, completar una red europea de ferrocarriles de alta velocidad. Triplicar la longitud de la red existente de ferrocarriles de alta velocidad para 2030 y mantener una densa red ferroviaria en todos los Estados miembros. En 2050, la mayor parte del transporte de pasajeros de media distancia debería realizarse por ferrocarril.
- (5) Disponer para 2030 de una «red básica» de RTE-T que cubra toda la UE, multimodal y plenamente operativa, con una red de alta calidad y capacidad para 2050 y el conjunto de servicios de información correspondiente.
- (6) De aquí a 2050, conectar todos los aeropuertos de la red básica a la red ferroviaria, preferiblemente de alta velocidad; garantizar que todos los puertos de mar principales estén suficientemente conectados con el sistema ferroviario de transporte de mercancías y, cuando sea posible, con el sistema de navegación interior.

Aumentar la eficiencia del transporte y del uso de la infraestructura con sistemas de información y con incentivos basados en el mercado

II.- ESTRATEGIAS de DISTINTOS ACTORES en relación con INFRAESTRUCTURAS LINEALES Y NODALES 10.- LIBRO BLANCO - 2011

Aumentar la eficiencia del transporte y del uso de la infraestructura con sistemas de información y con incentivos basados en el mercado

- (7) Implantar la infraestructura de gestión del tráfico aéreo modernizada (SESAR¹²) en Europa para 2020 y finalizar la construcción de la Zona Europea Común de Aviación. Implantar sistemas equivalentes de gestión del transporte para el transporte terrestre, marítimo y fluvial (ERTMS¹³, ITS¹⁴, SSN y LRIT¹⁵, RIS¹⁶). Implantar el sistema global de navegación por satélite europeo (Galileo).
- (8) Para 2020, establecer el marco para un sistema europeo de información, gestión y pago de los transportes multimodales.
- (9) De aquí a 2050, aproximarse al objetivo de «cero muertes» en el transporte por carretera. En línea con este objetivo, la UE se ha fijado la meta de reducir a la mitad las víctimas de la carretera para 2020. Asegurarse que la UE es líder mundial en seguridad y protección en el transporte en todos los modos de transporte.
- (10) Avanzar hacia la aplicación plena de los principios del «usuario pagador» y de «quien contamina paga» y del compromiso del sector privado para eliminar distorsiones, incluidas subvenciones perjudiciales, generar ingresos y asegurar la financiación para futuras inversiones en transportes.

III.- CORREDORES DE TRANSPORTE (Visión desde el Modo Ferrocarril)

IMPACTO EN ESPAÑA

galardonado con el PREMIO PETRA 2010, convocado por el Ministerio de Fomento

III.- CORREDORES DE TRANSPORTE

POLÍTICA DE TRANSPORTE (OBJETIVOS)

MOVILIDAD SOSTENIBLE

LA CARRETERA GENERA UN COSTE EXTERNO EQUIVALENTE AL 4% DEL PRODUCTO INTERIOR BRUTO EUROPEO,

EL ARCO PIRENAICO SUFRE UN ALTO NIVEL DE CONGESTIÓN EN LA CARRETERA

OBJETIVOS

TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA

ACCIONES

POLÍTICA DE TRANSPORTE (ACCIONES CLAVE)

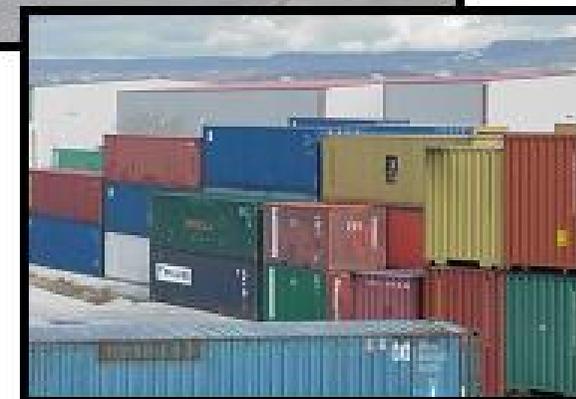
INFRAESTRUCTURAS: DESARROLLO DE LAS REDES TRANSEUROPEAS CON PARTICIPACIÓN PÚBLICO-PRIVADA.

SERVICIOS: LIBERALIZACIÓN DE LOS MERCADOS SUJETA A UNA REGULACIÓN DEL MISMO PARA GARANTIZAR SU EFICIENCIA

PRIORIDAD PARA LOS MODOS FERROVIARIO Y **MARÍTIMO** SOBRE LA BASE DE LA INTERMODALIDAD Y COMODALIDAD

III.- CORREDORES DE TRANSPORTE

LAS MERCANCÍAS CONTENERIZADAS



III.- CORREDORES DE TRANSPORTE

LAS MERCANCÍAS NO CONTENERIZADAS



S
I
D
E
R
Ú
R
G
I
C
O



III.- CORREDORES DE TRANSPORTE

LAS MERCANCÍAS NO CONTENERIZADAS



C
E
M
E
N
T
O

P
A
L
E
T
I
Z
A
D
O



III.- CORREDORES DE TRANSPORTE

LAS MERCANCÍAS NO CONTENERIZADAS



CEREALES



III.- CORREDORES DE TRANSPORTE

LAS MERCANCÍAS NO CONTENERIZADAS

MERCANCÍA GENERAL PALETIZADA



III.- CORREDORES DE TRANSPORTE

LAS MERCANCÍAS NO CONTENERIZADAS

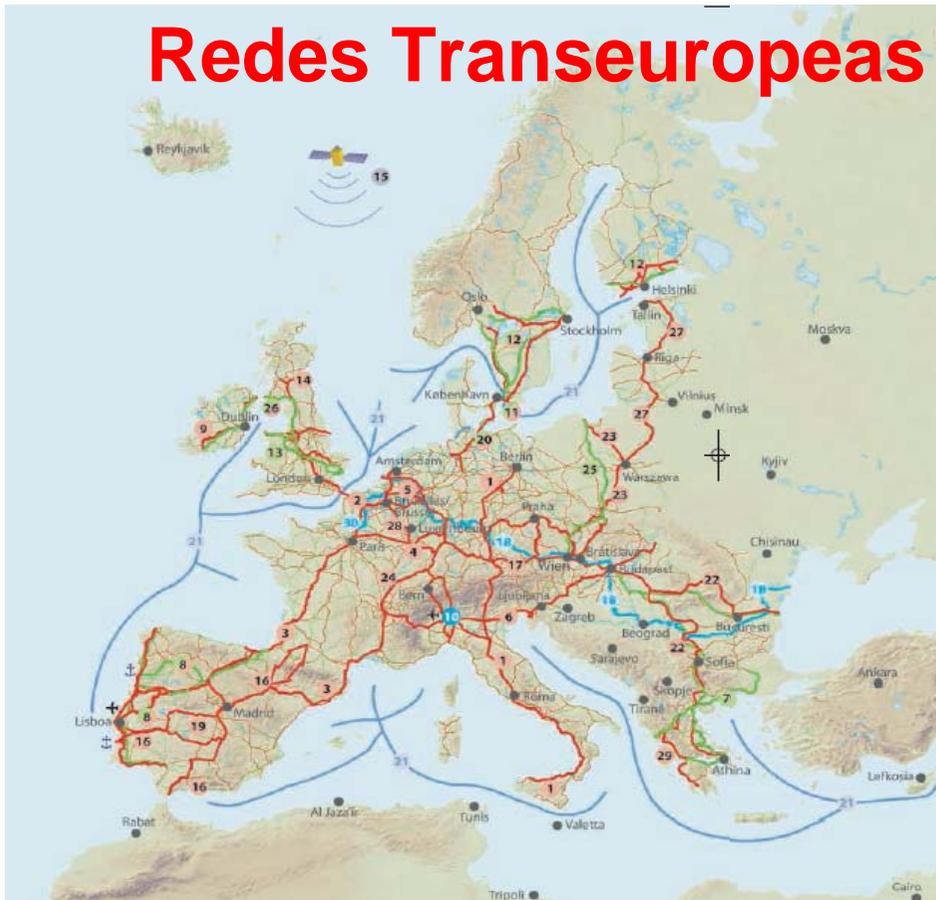


N
O
P
A
L
E
T
I
Z
A
D
A



III.- CORREDORES DE TRANSPORTE

Redes Transeuropeas



Centros de Transporte y Logística (CTL)



III.- CORREDORES DE TRANSPORTE ESTRATEGIA OPORTUNIDAD DE ASIA



III.- CORREDORES DE TRANSPORTE

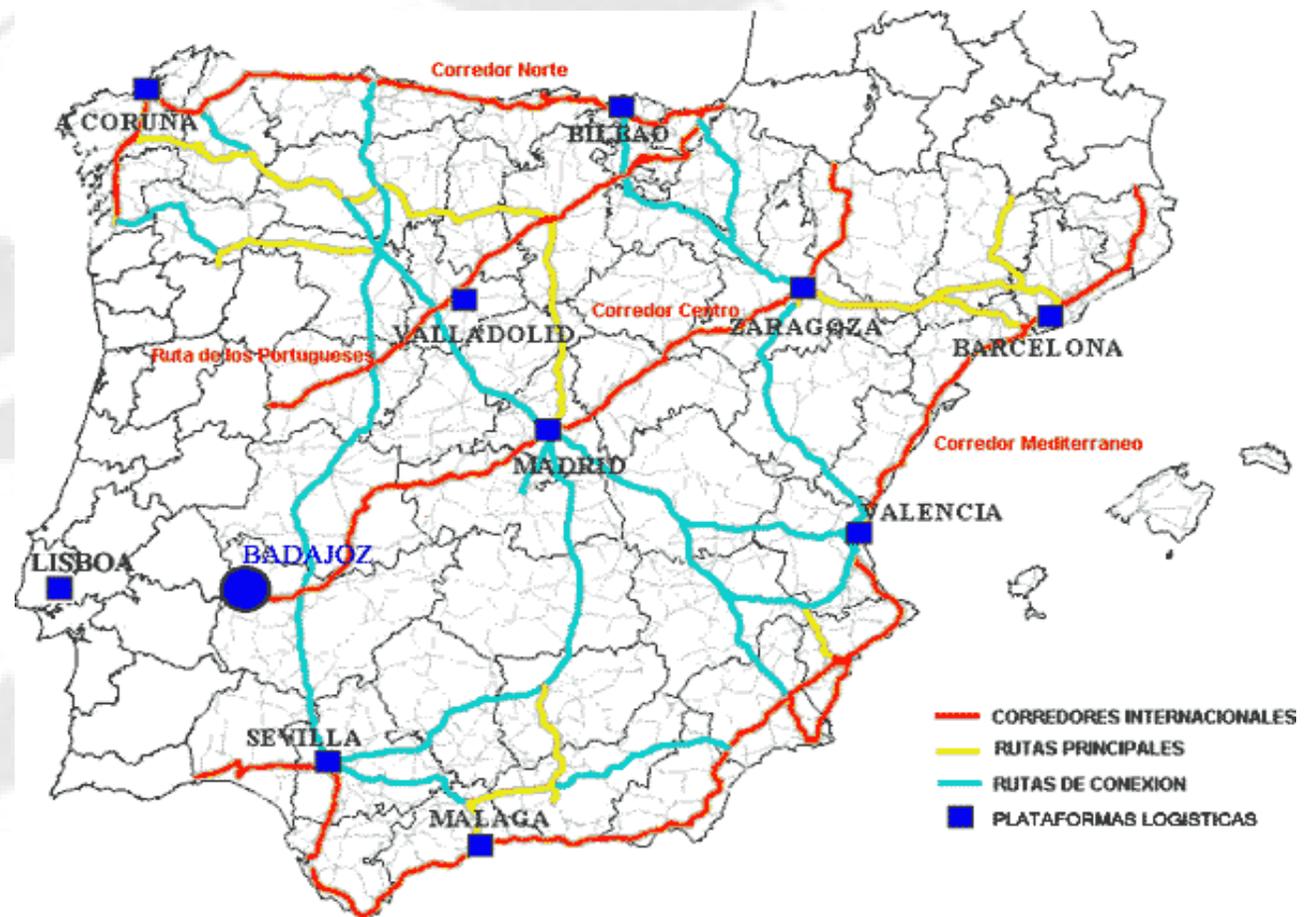
PROPUESTA PWC

Propuesta de red regular intermodal

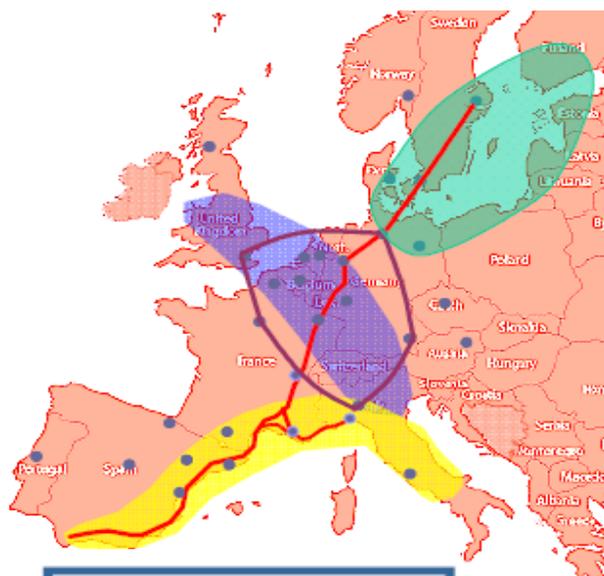


III.- CORREDORES DE TRANSPORTE

PROPUESTA
Desde
Extremadura



III.- CORREDORES DE TRANSPORTE

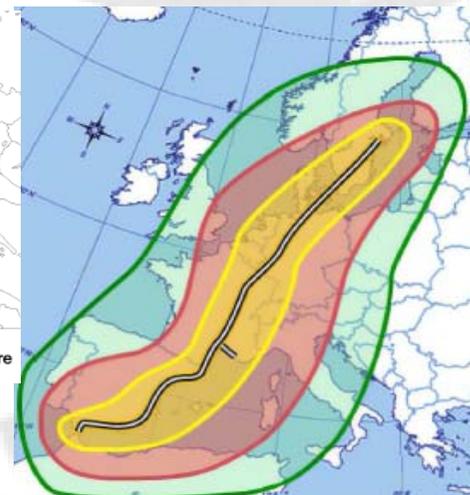


En Alemania existen problemas de congestión en el tramo Köln-Koblenz.

En el Benelux, las conexiones con los puertos del Mar del Norte presentan diversas zonas congestionadas.

En Francia, hay problemas de gálibo y de congestión en algunos sectores.

En España existe la dificultad del ancho de vía, las saturaciones en los alrededores de Barcelona y Valencia, la falta de continuidad en el tramo Murcia-Almería y deficiencias en los accesos a los puertos



El Eje tiene una influencia directa y próxima sobre **245 millones de europeos** (54% de la población de la UE y 66% del PIB)

Además, el Eje tiene una influencia directa sobre **60 millones de habitantes** en África del Norte

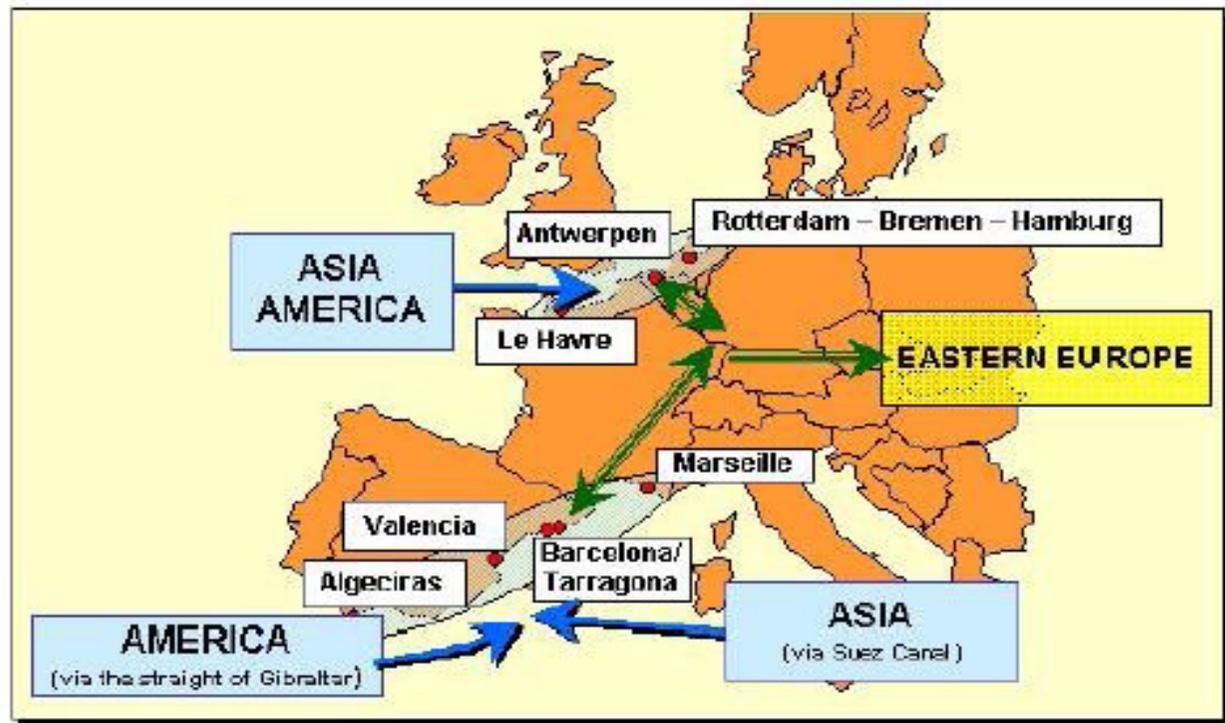


CORREDOR MEDITERRÁNEO

III.- CORREDORES DE TRANSPORTE

Este Eje potencia las dos entradas marítimas principales para los tráficos ASIA-EUROPA y AMÉRICA-EUROPA , a través de los puertos de sus dos fachadas (Mar del Norte y Mediterráneo).

CORREDOR MEDITERRÁNEO



III.- CORREDORES DE TRANSPORTE

CORREDOR MEDITERRÁNEO

Corredor Mediterráneo: Eje Logístico Transeuropeo

El Corredor Mediterráneo tiene una gran importancia estratégica a nivel nacional e internacional.

Se ha incluido en la "red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo" formando parte de un gran corredor europeo (Reglamento UE N° 913/2010 de 22-09-2010).

Para el Gobierno de España es prioritario incluir este corredor en la revisión de las redes transeuropeas dentro de la denominada Red Básica (Core Network), junto con las conexiones a través de la Travesía Central de los Pirineos y de la vertiente Atlántica.



- Discurre por 4 Comunidades autónomas: Cataluña, Comunidad Valenciana, Murcia y Andalucía, y por 11 provincias que suponen:
 - el 18% de la superficie de España,
 - y cerca del 40 % tanto de la población como del PIB nacional,
 y genera casi la mitad (49%) del tráfico total de mercancías, por medios terrestres, en España.

- Enlaza 5 de las 10 áreas metropolitanas con mayor población de España:
 - Barcelona,
 - Valencia,
 - Málaga,
 - Alicante-Elche y
 - Murcia-Cartagena.

El Corredor Mediterráneo es el principal corredor de carácter transversal de España



III.- CORREDORES DE TRANSPORTE

CORREDOR MEDITERRÁNEO

Accesos ferroviarios a puertos y nodos logísticos prioritarios



- ▶ Mejora de los accesos ferroviarios a los puertos mediante acuerdos con las autoridades portuarias.
- ▶ Construcción de accesos ferroviarios a los nodos e instalaciones logísticas más importantes en la generación de carga (plataformas logísticas intermodales, ZAL portuarias, grandes centros industriales, ...).



III.- CORREDORES DE TRANSPORTE

Eje ferroviario de mercancías

Última propuesta de la Unión Europea para el trazado del corredor mediterráneo



CORREDOR MEDITERRÁNEO

Imagen final de la Infraestructura Ferroviaria del Corredor Mediterráneo

LÍNEA BÁSICA DE MERCANCÍAS que garantiza la continuidad y la capacidad necesaria en todo el Corredor

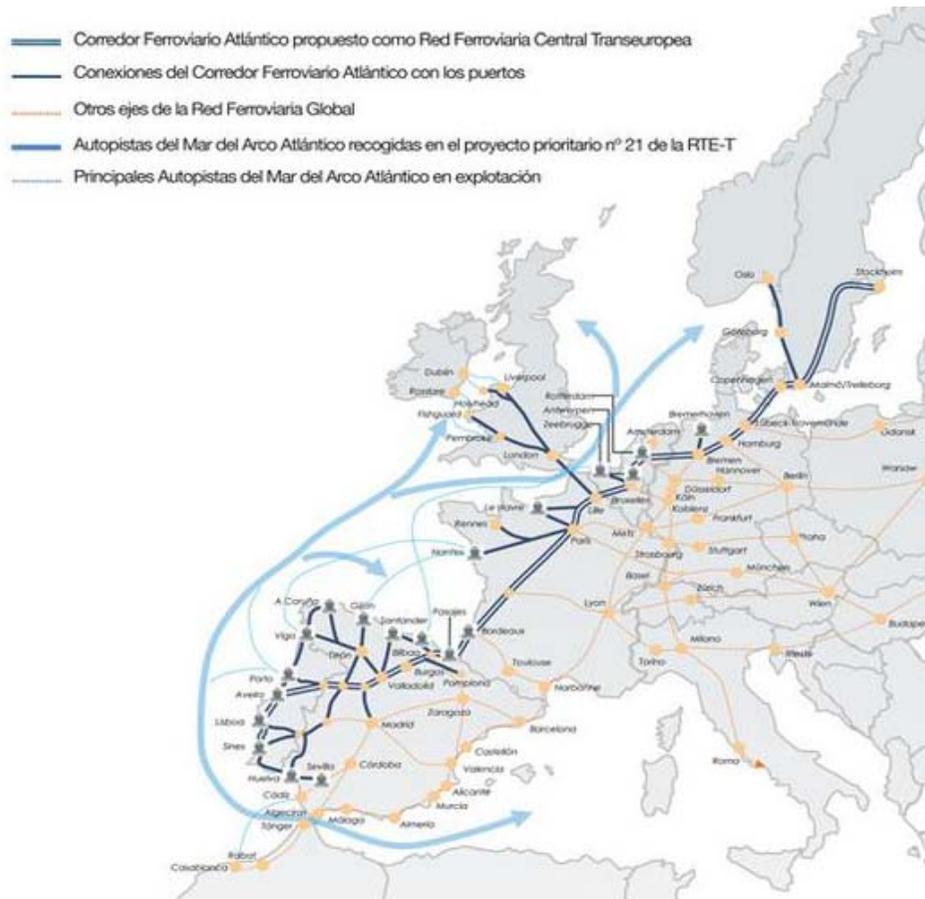
- ▶ conecta con todos los puertos y las instalaciones logísticas ferroviarias,
- ▶ permite el paso de trenes de hasta 750 m de longitud, e
- ▶ independiza los tráficos de mercancías de los de viajeros.

LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD continua a lo largo de todo el corredor para transporte de viajeros,

- ▶ conecta todas las grandes ciudades y núcleos importantes,
- ▶ reduce los tiempos de viaje y mejora la calidad y confort de los servicios.



III.- CORREDORES DE TRANSPORTE

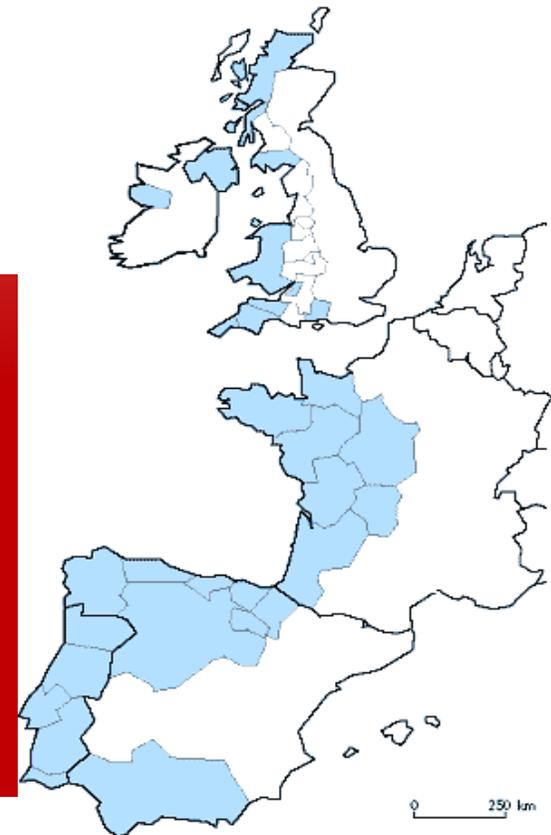


CORREDOR ATLÁNTICO FERROVIARIO

un corredor de 2.000 km
que conecta más de 10 regiones de cinco países de la Unión Europea:
62 millones de habitantes*

Otras conexiones del corredor atlántico:

- Norte de Europa
- Europa Central
- Reino Unido
- Norte de Italia
- Norte de España
- Mediterráneo
- Sur de España y Maghreb



III.- CORREDORES DE TRANSPORTE



CORREDOR ATLÁNTICO FERROVIARIO

un corredor entre puertos:

entre el puerto de Sines (líder en Portugal) y el puerto de Rotterdam (líder en Europa)

También conecta con los puertos de Porto, Bilbao, Le Havre, Zeebrugge, Antwerpen...

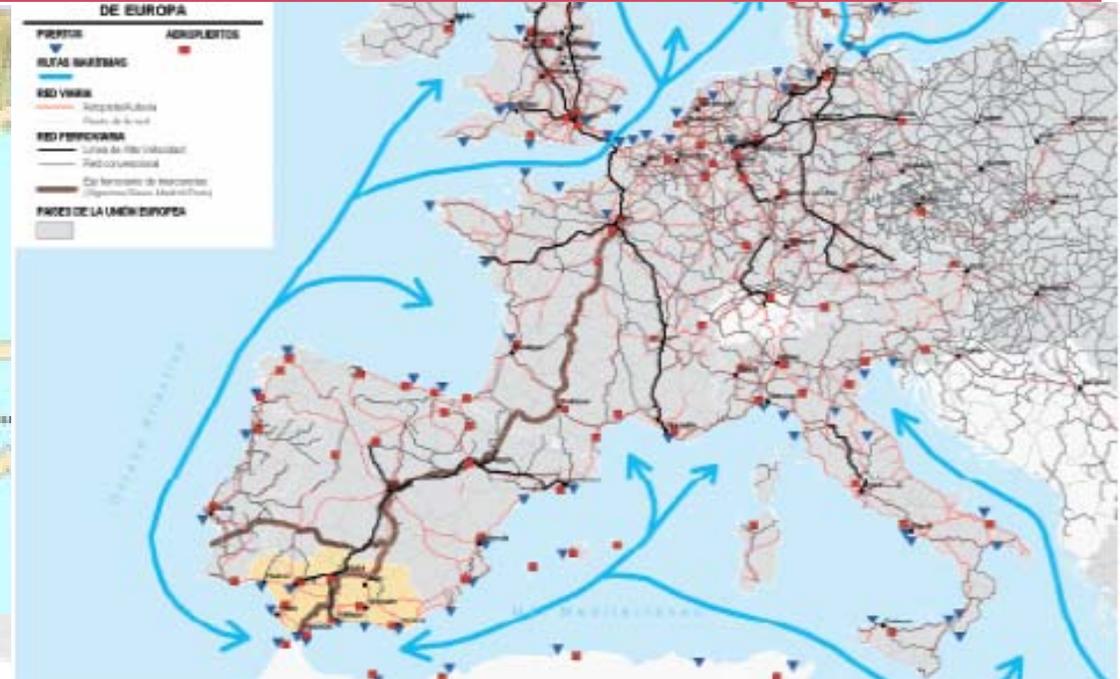
Sirve grandes capitales (París, Madrid, Lisboa), regiones industriales como el País Vasco, regiones competitivas como Aquitania y centros logísticos de primer nivel (Flandes)... en conjunto:

2 billones de euros de PIB*

40 millones de tn/año**



III.- CORREDORES DE TRANSPORTE



✓ Longitud total ~ 610 km, en España unos 250 km

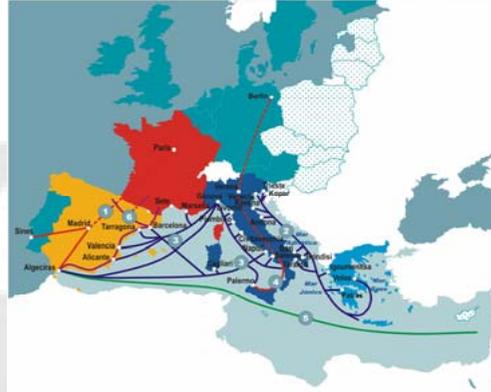
✓ Sección Algeciras-Bobadilla : doble vía de tráfico mixto. En obras Ronda-Cortes-San Pablo. En Estudio Informativo: Ronda-Bobadilla

CORREDOR CENTRAL

✓ Nueva conexión ferroviaria transpirenaica de gran capacidad: En fase de estudios conjuntos por España y Francia

III.- CORREDORES DE TRANSPORTE

CORREDOR CENTRAL



ENCAJE CON
OTRAS ACTUACIONES

- ① Conexión Algeciras/Sines-Madrid-París por ferrocarril para las mercancías que llegan al puerto de Algeciras.
- ② Fomento del tráfico marítimo entre el mar Adriático y el Jónico
 - ① (Según la RTE-T), entre los Estados de Italia, Grecia y Eslovenia, incluyendo puertos, equipamientos logísticos y conexiones ferroviarias. Los puertos son:
 - Grecia: Igoumenitsa, Patras y Volos.
 - Italia: Trieste, Venecia, Ravena, Ancona, Bari, Brindisi y Taranto.
 - Eslovenia: Koper.
- ③ Nuevos itinerarios desde el levante español a Cerdeña-Sur

III.- CORREDORES DE TRANSPORTE

CORREDOR CENTRAL

ENCAJE CON
OTRAS ACTUACIONES

④ Fomentar las conexiones intermodales

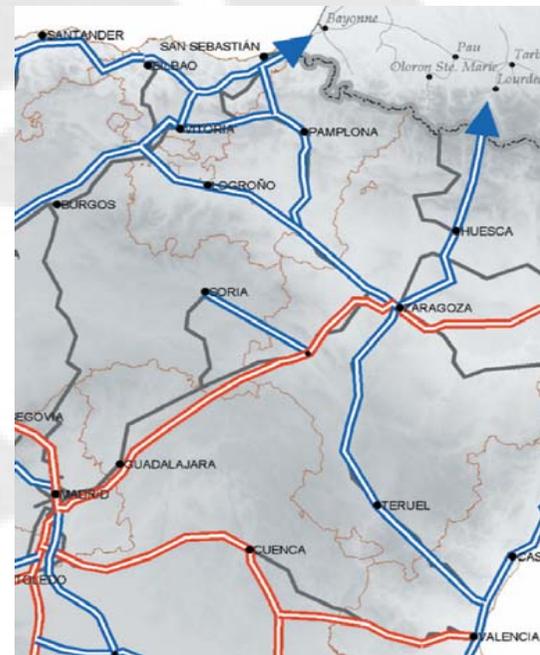
- ① Corredor estratégico del Ebro.
- ② Permeabilización de los Pirineos: mejora de los tramos viarios transpirenaicos y conexión de las redes ferroviarias francesas y españolas para la completa ejecución de la línea de alta velocidad entre Cataluña el Sur de Francia.
- ③ Corredor estratégico desde Andalucía hacia el Languedoc, reforzando su infraestructura ferroviaria y viaria.
- ④ Mejora de las conexiones entre nodos de transporte portuario y aeroportuario.

⑤ Corredor marítimo "horizontal" entre España-Sicilia-Grecia-Turquía.

⑥ Propuestas sobre la Península Ibérica

III.- CORREDORES DE TRANSPORTE

CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRÁNEO

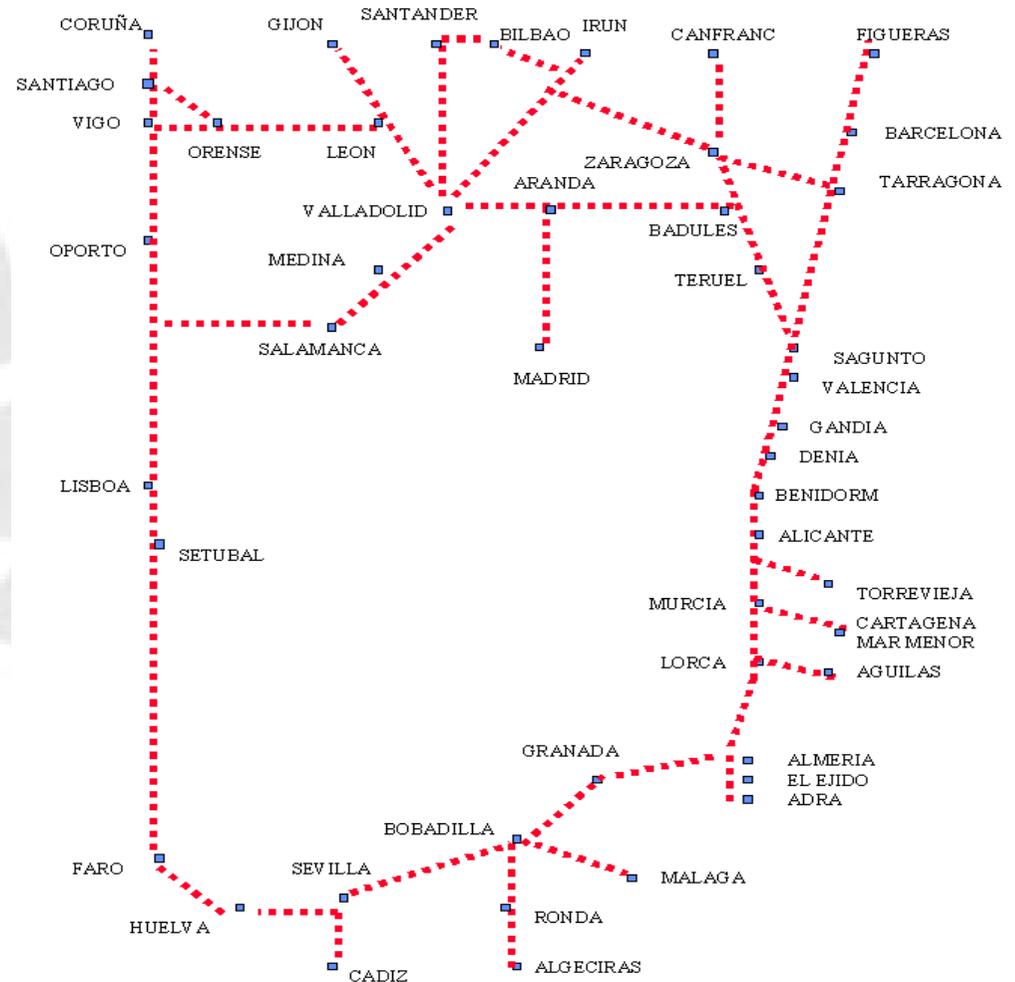


El corredor Cantábrico-Mediterráneo constituye uno de los ejes transversales incluidos en el PEIT, que conecta mediante una línea de altas prestaciones y tráfico mixto el corredor Mediterráneo con el corredor Cantábrico a través de Teruel, el eje del Ebro, La Rioja, Navarra, el País Vasco y Cantabria.

III.- CORREDORES DE TRANSPORTE

CORREDOR CIRCULAR

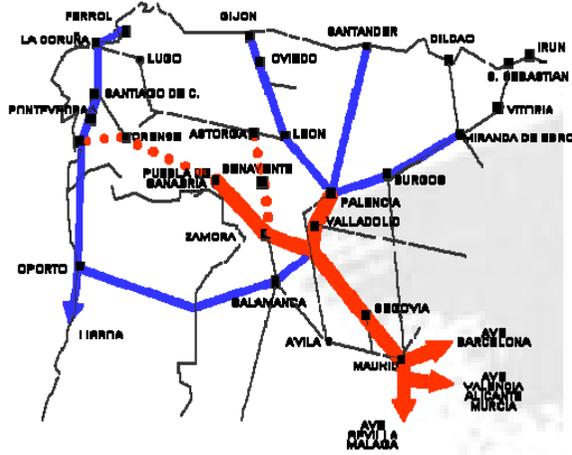
Red Mercancías
Ancho Europeo
Vel. 220 Km/h
2010-2012



galardonado con el PREMIO PETRA 2010, convocado por el Ministerio de Fomento

III.- CORREDORES DE TRANSPORTE

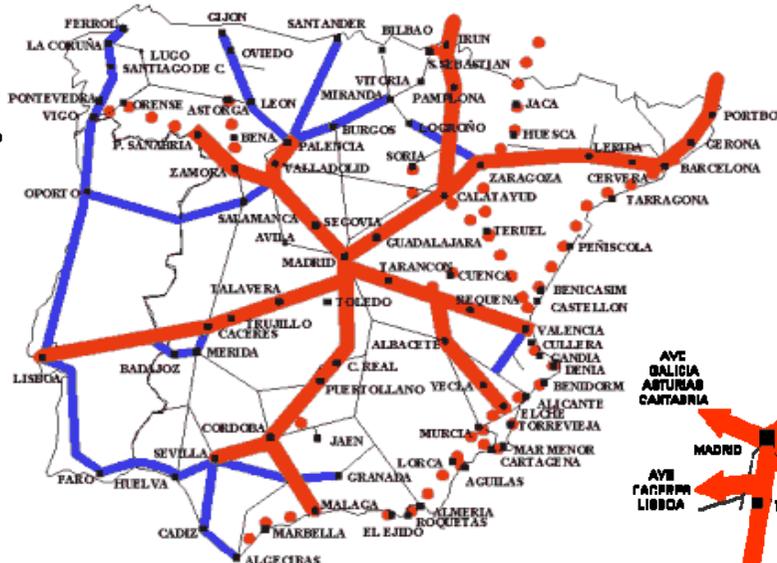
CORREDOR NOROESTE



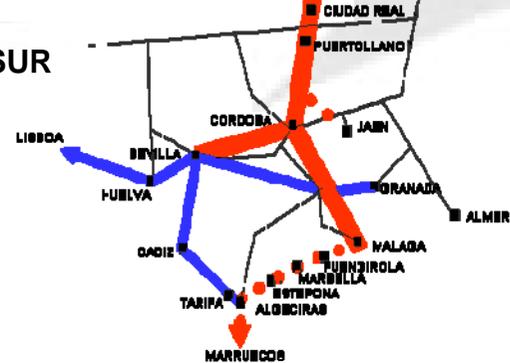
CORREDOR OESTE



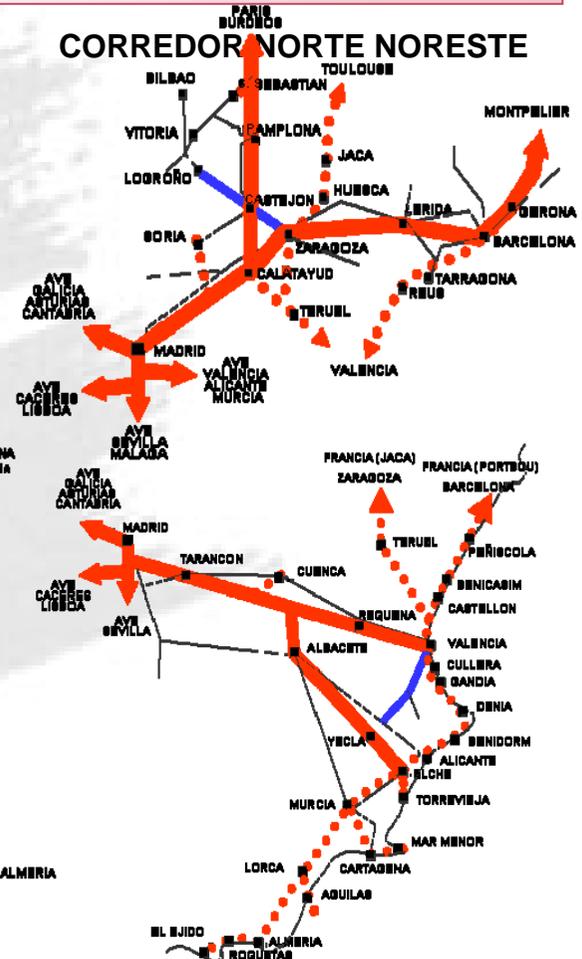
Proyectos Otros Corredores Ferroviarios



CORREDOR SUR



CORREDOR NORTE NORESTE



CORREDOR DE LEVANTE

*Optimización de la Red de Nodos Logísticos en la Red de Interés General
Propuesta para la racionalización en el Diseño*

Salamanca, 6 de Mayo de 2011

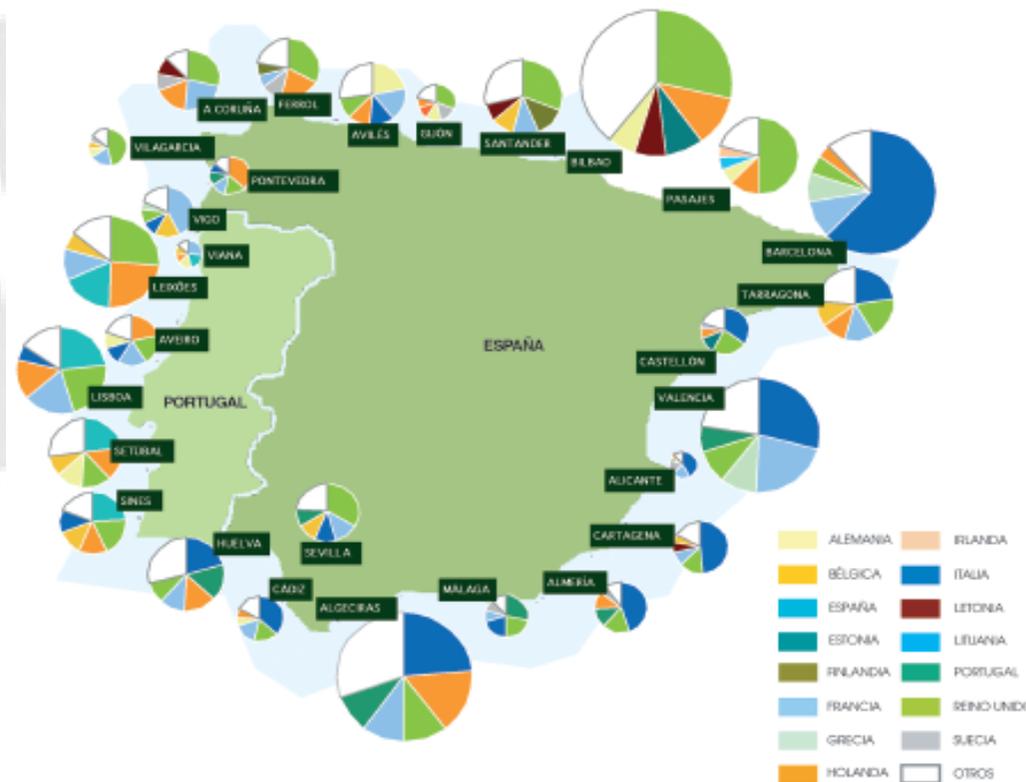
*Ramón Vázquez
Presidente ACTE*

III.- CORREDORES DE TRANSPORTE

COMPETENCIA INTERNACIONAL – ESTATAL – AUTONÓMICA

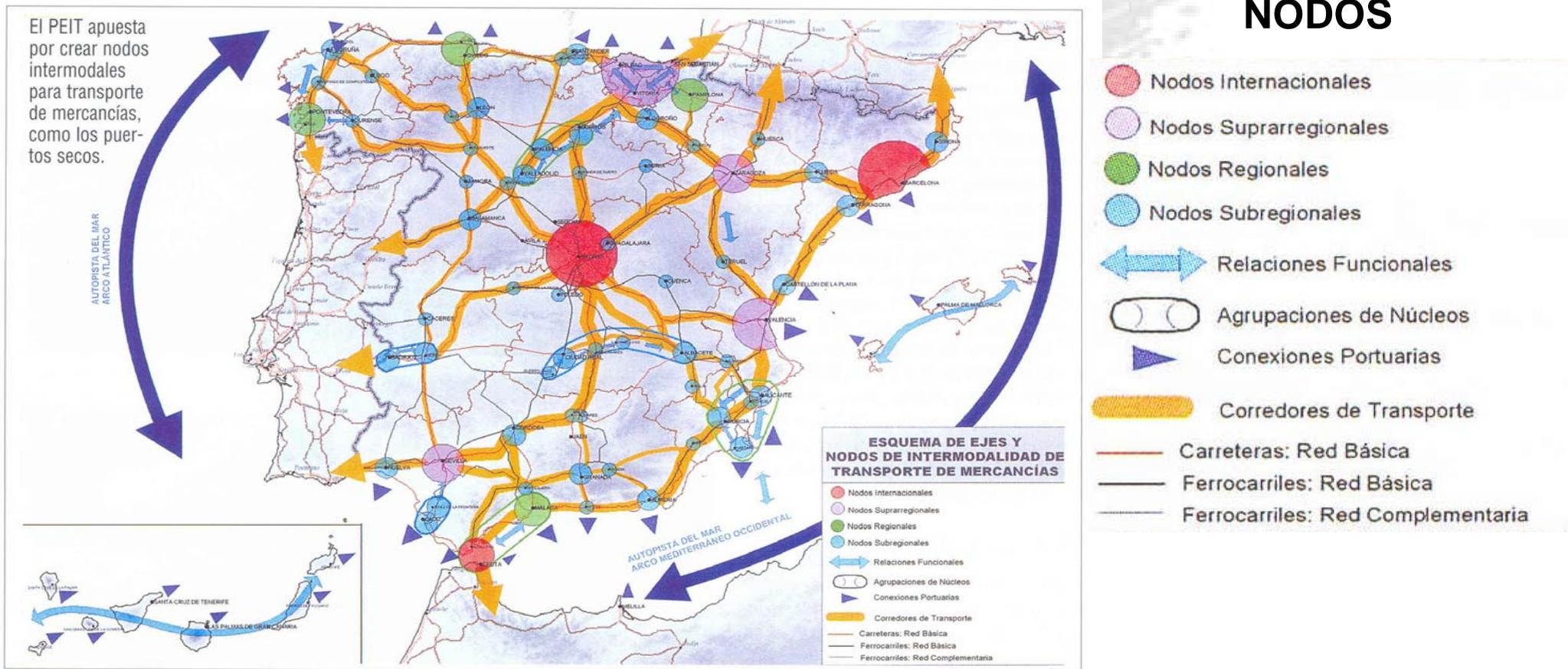
MARITIMO CORTA DISTANCIA (SSS)

MARITIMO - PENINSULA



III.- CORREDORES DE TRANSPORTE

COMPETENCIA INTERNACIONAL – ESTATAL – AUTONÓMICA



III.- CORREDORES DE TRANSPORTE IMPACTOS EN ESPAÑA

- ¿y el impacto viajeros / mercancías?
- ¿y la visión Intermodal, en especial con Carretera?
- ¿y la compatibilidad / duplicidad / coordinación entre corredores?
- ¿y quién financia inversiones: público / privado?
- ¿y la sostenibilidad económica y social de las inversiones?
- ¿y captaremos + mercancías o perderemos posición respecto al Norte?
- ¿y compartiremos pobreza o repartiremos riqueza?
- ¿y seremos cola de león o cabeza de ratón?

➤ **¿y...**

IV. EL PAPEL DE LOS CTL

- 1.- Definiciones y Características Principales
- 2.- Funciones
- 3.- Tipología
- 4.- Áreas Funcionales
- 5.- Sostenibilidad
- 6.- Implantaciones Geográficas
- 7.- Claves de Valor
- 8.- Situación Actual y Proyección
- 9.- Asociaciones
- 10.- Impactos
- 11.- Reflexiones Finales

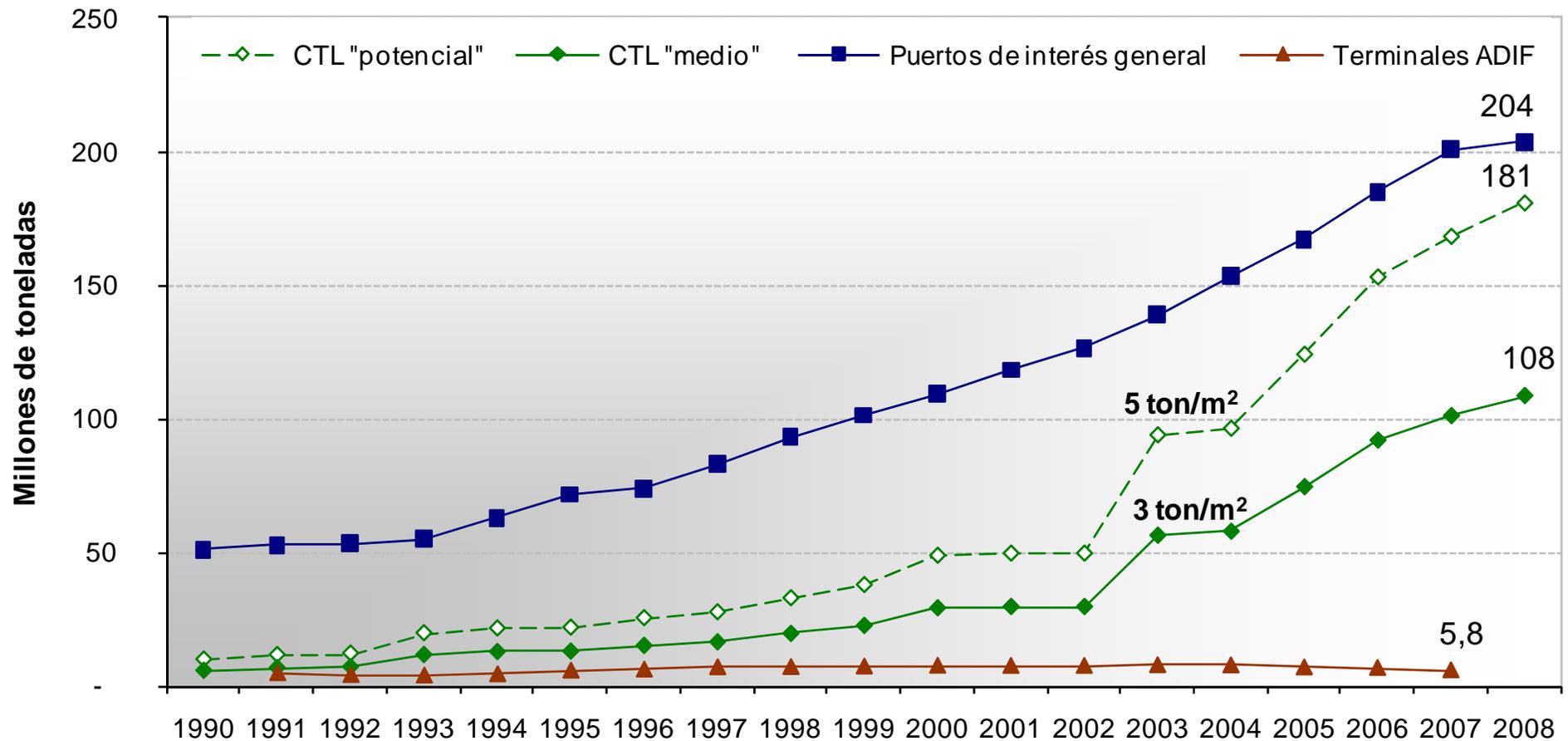
IV.- EL PAPEL DE LOS CENTROS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA (CTL) 1.- Definiciones y Características Principales

- **Qué es un “Centro de Transporte y Logística” – CTL**
- Los **factores “diferenciadores”** más claros establecidos por *Europlatforms* y por el *ROTT* son:
 - ✓ Gestión única por parte de una entidad pública, mixta o privada.
 - ✓ Oferta de servicios comunes a personas, empresas y vehículos de los usuarios habituales.
 - ✓ Control de acceso y diseño adecuado a la operativa de vehículos pesados.
 - ✓ Tamaño superior a las 15 Ha, con más de 25.000 m² para naves y almacenes de T&L.
- Los **requisitos básicos** que debieran exigirse a todo **CTL**:
 - ✓ Elemento fundamental para consolidar un Sistema Intermodal de Transporte.
 - ✓ Soporte básico para la realización de actividades logísticas de valor añadido .
 - ✓ Polo para el encaminamiento y racionalización de los flujos de mercancías.
 - ✓ Instrumento de racionalización del uso del territorio en actividades de transporte y logística.
 - ✓ Catalizador de políticas responsables y sostenibles, económica y socialmente, sobre su entorno, inquilinos o usuarios habituales.

IV.- EL PAPEL DE LOS CENTROS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA (CTL)

1.- Definiciones y Características Principales

➤ **CTL** son elemento indispensable del “sistema nacional” de transporte y logística



IV.- EL PAPEL DE LOS CENTROS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA (CTL)

1.- Definiciones y Características Principales

→ Superficie de Suelo considerable (+ 500.000 m²)

→ Parámetros de cálculo

TRÁFICO MERCANCÍA CONTENERIZADA

TRÁFICO MERCANCÍA GENERAL

TRÁFICO DE GRANELES

TRÁFICO RO-RO

TRÁFICO DE AUTOMÓVILES

PREVISIONES DE TRÁFICO

MODELO LOGÍSTICO

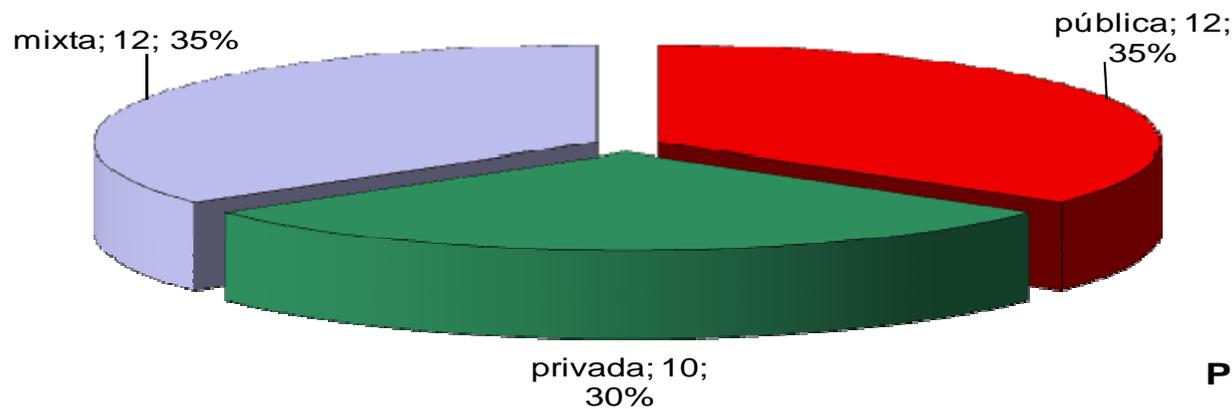
NECESIDADES

SUELO LOGÍSTICO

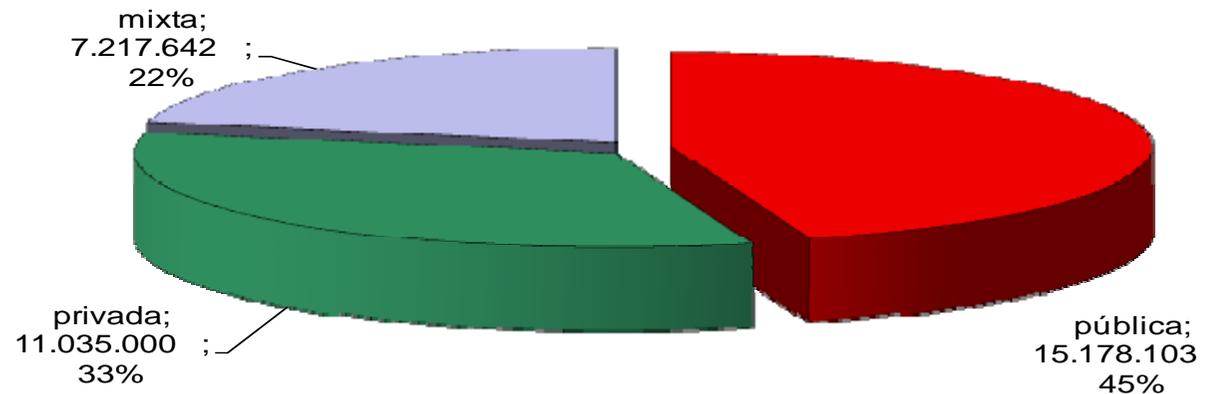
galardonado con el PREMIO PETRA 2010, convocado por el Ministerio de Fomento

IV.- EL PAPEL DE LOS CENTROS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA (CTL) 3.- TIPOLOGÍA

Por "número" de Centros gestionados



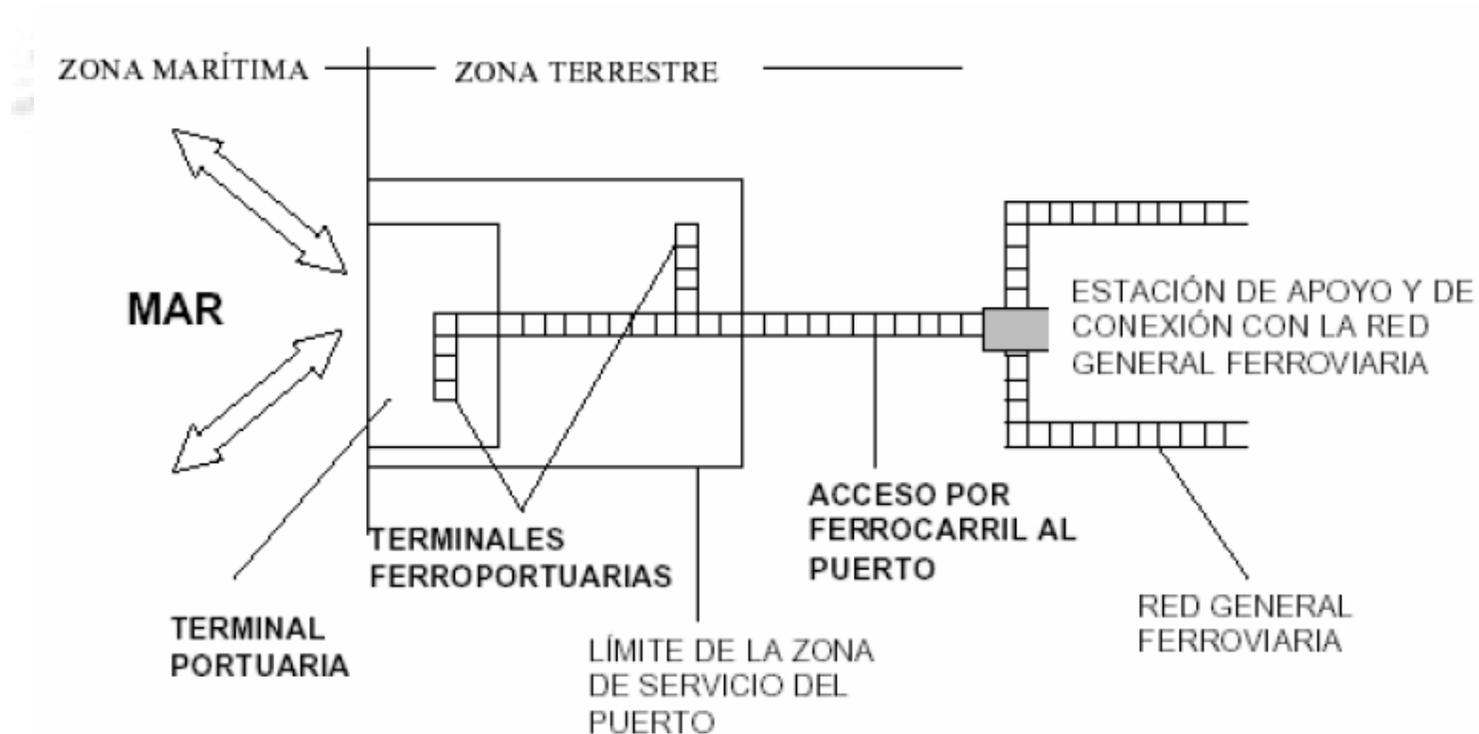
Por "superficie" gestionada (m²)



IV.- EL PAPEL DE LOS CENTROS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA (CTL) 3.- TIPOLOGÍA

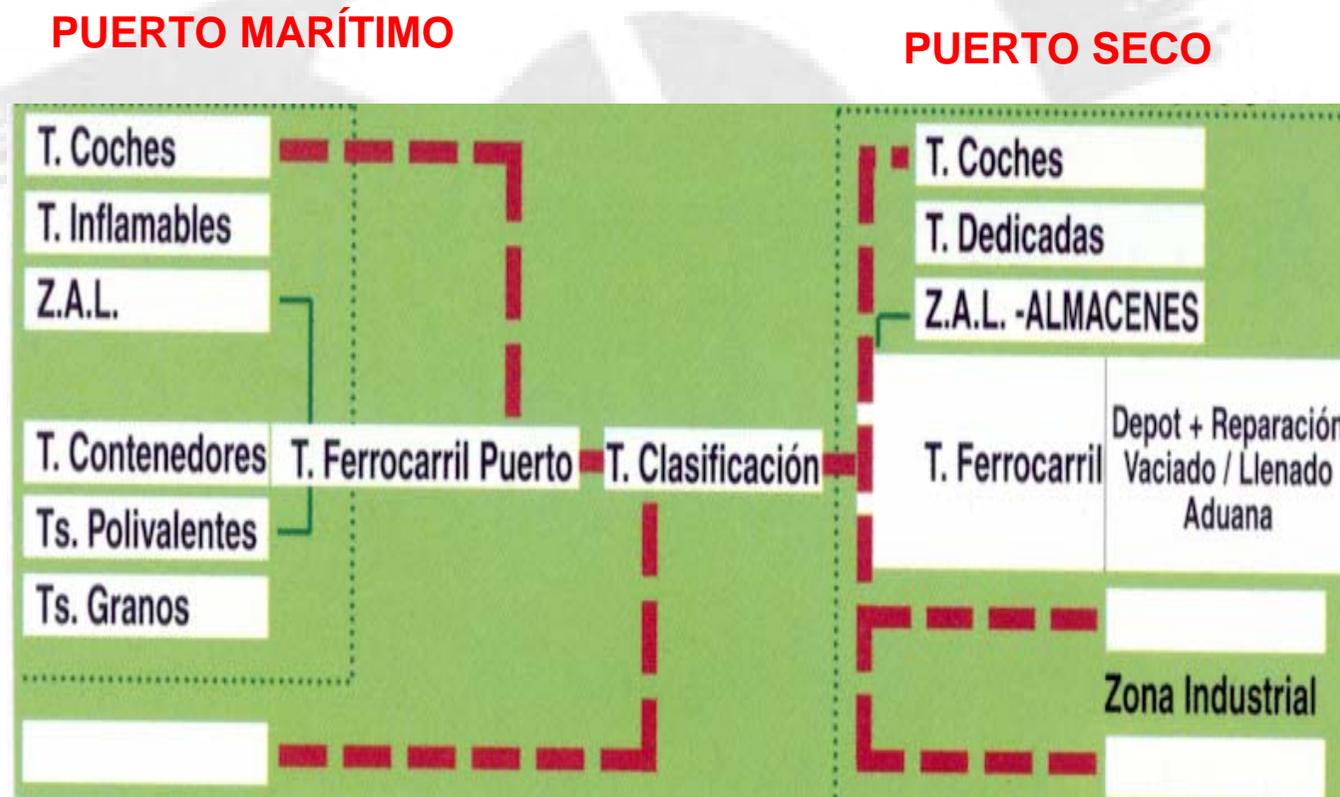
→ CENTROS DE TRANSPORTE Y LOGISTICA (CTL) vinculados con los PUERTOS

Elementos básicos de la intermodalidad física marítimo-ferroviaria



IV.- EL PAPEL DE LOS CENTROS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA (CTL) 3.- TIPOLOGÍA

- ➔ CENTROS DE TRANSPORTE Y LOGISTICA (CTL) **vinculados con los PUERTOS**
- ➔ Esquema **PUERTO SECO**



IV.- EL PAPEL DE LOS CENTROS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA (CTL)

3.- TIPOLOGÍA

→ **CENTROS DE TRANSPORTE Y LOGISTICA (CTL) vinculados con la GRAN DISTRIBUCIÓN y LOS OPERADORES: LA ESPECIALIZACIÓN. Ejemplo ZONA CENTRO ESPAÑA**

→ El conjunto de grandes infraestructuras de uso logístico se ha desarrollado con diferentes especializaciones en el mercado, por uso, localización y precios, en función de tipo de inmueble y el perfil de la actividad logística desarrollada.

→ El gran desarrollo de las infraestructuras viarias de alta capacidad en los últimos años, especialmente Radiales de Peaje, Transversales y Orbitales, ha permitido la descentralización y el desarrollo de la actividad logística en ubicaciones más alejadas, sin menoscabo de la calidad de servicio.

→ Así pues, en el **ARCO 10-20 Km**, se realiza la logística de proximidad y distribución urbana. En esta ubicación se sitúan las empresas de logística, almacenaje, distribución, etc. cuya actividad fundamental es la paquetería, la alimentación o la distribución capilar en Madrid, para productos con rotación de stocks muy elevada en los que el tiempo es un factor clave, buscando la reducción en los tiempos de distribución.

IV.- EL PAPEL DE LOS CENTROS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA (CTL) 3.- TIPOLOGÍA

→ CENTROS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA (CTL) **vinculados con la GRAN DISTRIBUCIÓN y LOS OPERADORES: LA ESPECIALIZACIÓN.** Ejemplo ZONA CENTRO ESPAÑA

→ La logística de distribución regional, está situada en el **ARCO 20-50**. La actividad predominante casi en un 70%, es la distribución dentro de la PROVINCIA / COMUNIDAD las otras provincias / comunidades cercanas:

→ La ubicación logística en el **ARCO 50-70** se considera idónea por los grandes operadores logísticos para la realización de operaciones logísticas a nivel nacional o internacional, necesitándose mucha superficie de suelo y almacenes a bajo precio

IV.- EL PAPEL DE LOS CENTROS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA (CTL) 3.- TIPOLOGÍA

➔ **CENTROS DE TRANSPORTE Y LOGISTICA (CTL) vinculados con la GRAN DISTRIBUCIÓN y LOS OPERADORES: LA ESPECIALIZACIÓN.**

**ESTUDIO RECORRIDOS CIRCULARES, Nº VIAJES Y TIEMPOS SUMINISTRO Ruta
ORIGEN A – DESTINO B – ORIGEN A**

DISTANCIAS entre ORIGEN A y DESTINO B **XXX**

Radio < 10 Km Radio >10 <30 Km Radio >30 <50 Km Radio >50 < 100 Km

½ hora

1 hora

2 hora

4 horas

6 viajes

4 viajes

3 viajes

2 viajes

TIEMPOS y Nº DE VIAJES entre ORIGEN A y DESTINO B **XXX**

- Recorrido IDA / VUELTA y Circulación por vías rápidas.
- Tiempo máximo de paralización para descarga = 1 Hora en DESTINO B
- Carga / Descarga ultra rápida en ORIGEN A
- Cumplimiento disposiciones normativas de Tiempos de Conducción y Descanso de conductores.

IV.- EL PAPEL DE LOS CENTROS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA (CTL)

4.- ÁREAS FUNCIONALES

→ 1.- AREA DE SERVICIOS

→ A.- Generales

→ B.- Especializados

→ 2.- AREAS LOGÍSTICAS

→ A.- MULTIPRODUCTO

→ B.- MONOPRODUCTO

→ B1.- Productos Agroalimentarios (Ej. Merca..., Almacenes Frigoríficos, etc.)

→ B2.- Mercancías Graneles y Petroquímicas (Silos, Depósitos, etc.)

→ B3.- Mercancías Peligrosas (ADR)

→ B4.- Automoción (Coches, furgonetas, camiones, maquinaria Obra Pública, etc.)

→ B5.- Productos Siderúrgicos

→ B6.- Materiales de Construcción y Minería

IV.- EL PAPEL DE LOS CENTROS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA (CTL)

4.- ÁREAS FUNCIONALES

→ 3.- AREAS INTERMODALES

→ A.- FERROCARRIL – CARRETERA

→ (ZALs interiores, Terminales Ferroviarias, Puertos Secos, Terminales Dedicadas, etc.)

→ A1.- Transporte Combinado (Caja móvil, Contenedor, etc.)

→ A2.- Vagón Convencional con transferencia directa a almacén o acarreo.

→ A3.- Vagón Especial con transferencia directa a almacén o acarreo.

→ B.- AÉREO – CARRETERA (Aeropuertos y zonas vinculadas)

→ C.- MODOS MARÍTIMOS (FLUVIALES) - MODOS TERRESTRES (Puertos y zonas vinculadas)

IV.- EL PAPEL DE LOS CENTROS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA (CTL) 5.- SOSTENIBILIDAD

- La sociedad está reclamando cada vez más el equilibrio entre:
 - un modelo de desarrollo económico eficaz
 - un modelo de **sostenibilidad desde el punto de vista medioambiental y social.**
- Sostenibilidad es:
 - MEDIO AMBIENTE
 - INVERSIÓN
 - EMPLEO
 - FORMACIÓN
 - CONCILIACIÓN VIDA LABORAL Y FAMILIAR
 - TRIBUTACIÓN
 - MOVILIDAD MERCANCÍAS Y PERSONAS

IV.- EL PAPEL DE LOS CENTROS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA (CTL) 5.- SOSTENIBILIDAD

“Sostenibilidad e impacto” de los **CTL**

- Las principales bazas de los **CTL** a favor del **desarrollo sostenible**, son las de permitir:
 - ✓ Racionalizar el uso del suelo, tanto en el desarrollo de infraestructuras de T&L como en lo referente a la circulación encaminada de los vehículos de carga en el territorio.
 - ✓ Racionalizar la actividad de transporte y logística, aportándole importantes sinergias y mejoras competitivas derivadas de la concentración.
 - ✓ Configurar un modelo de transporte sostenible, al ofrecer la alternativa de transporte más eficaz y eficiente en cada momento.
 - ✓ Aplicar políticas responsables sobre las empresas, personas y vehículos en ellos instalados o que son usuarios habituales del Centro, así como sobre su entorno inmediato.
 - ✓ Generar inversiones y actividad económica en volúmenes muy importantes, con una gran repercusión directa en la generación de ingresos a nivel local, generación de empleo directo e indirecto y contribución al desarrollo general.

IV.- EL PAPEL DE LOS CENTROS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA (CTL) 5.- SOSTENIBILIDAD

“Intermodalidad” en los **CTL**

- La intermodalidad es una **característica claramente “diferenciadora”** de **CTL**
 - ✓ La concienciación de agentes públicos y privados que gestionan.
 - ✓ Una mayor masa crítica de cara a maximizar su viabilidad y eficiencia.
- En lo relativo al **modo servido**, aparecen dos grandes tipologías de **CTL** :
 - ✓ Zonas de Actividades Logísticas (ZAL): potencian intermodalidad marítimo-terrestre.
 - ✓ **CTL** intermodales ferroviarios: priman la intermodalidad carretera-ferrocarril.

	1994	2008
Zonas de Actividades Logísticas (ZAL)	14%	3%
CTL Intermodal ferroviario	2%	50%

(% sobre la oferta total)

IV.- EL PAPEL DE LOS CENTROS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA (CTL) 5.- SOSTENIBILIDAD

“Intermodalidad” en los **CTL**

- En lo relativo al **ámbito de influencia**, podrían distinguirse:
 - ✓ Nodos intermodales: acceso “directo” a las principales redes viarias y ferroviarias.
 - ✓ Áreas intermodales: espacios logísticos que cuentan con nodos logísticos en su interior.
 - ✓ Áreas con accesibilidad intermodal: situadas a <50 Km del nodo intermodal.
- En lo referente al **grado de integración** propiciado por la intermodalidad varía desde esquemas
 - ✓ que precisan de acarreos intermedios, por ejemplo, del nodo intermodal al área con accesibilidad intermodal
 - ✓ **CTL** que integran intermodalidad y logística de forma clara mediante, por ejemplo, la disposición de naves dedicadas.

IV.- EL PAPEL DE LOS CENTROS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA (CTL) 6.- IMPLANTACIONES GEOGRÁFICAS

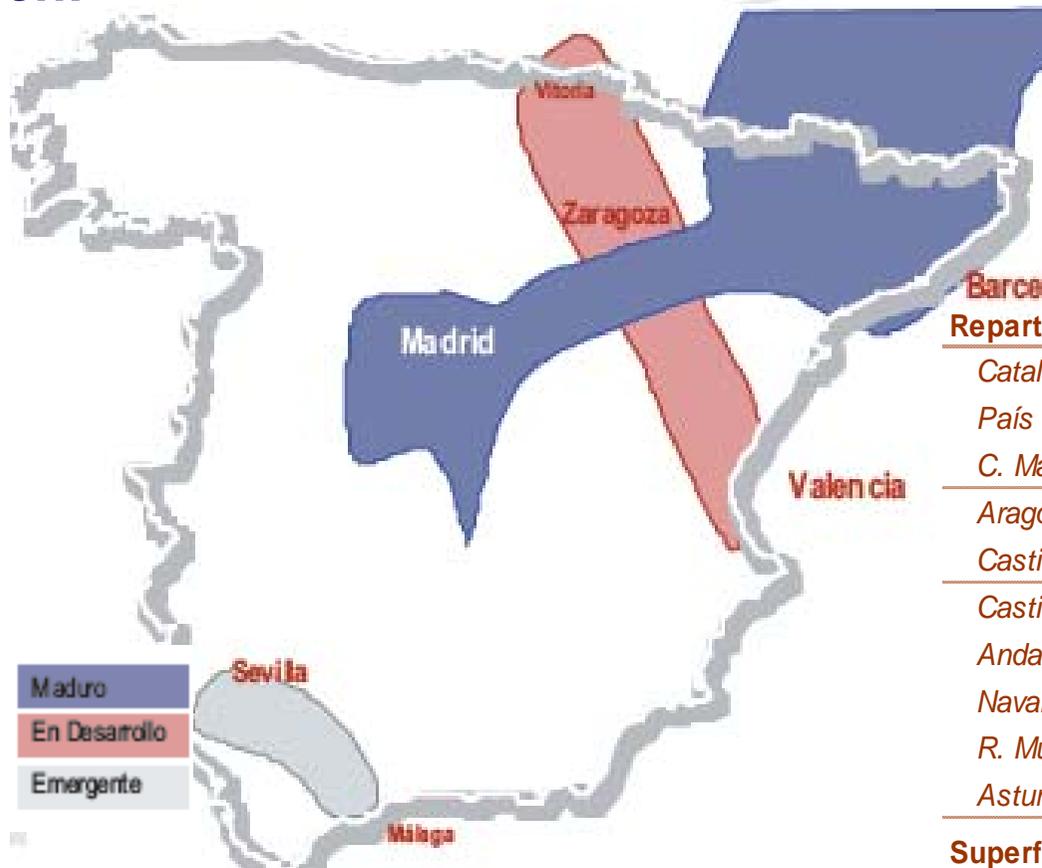
Los **CTL** en “Europa”

- Las implantaciones **CTL** y los criterios seguidos por los países europeos han sido **dispares y condicionadas** por sus respectivas características geopolíticas:
- ✓ **Alemania** ha seguido, en línea con su organización federal (länder), opta por iniciativas de distribución local y logística urbana frente a otras de un carácter nacional más amplio.
 - ✓ **Francia** ha optado por iniciativas aisladas, promovidas por Autoridades Regionales, Departamentales y Municipales, con dos características comunes:
 - La multimodalidad, con vías fluviales y sobre todo ferrocarril..
 - La combinación de promoción pública y gestión privada
 - ✓ **Italia** ha replicado el modelo Interporto por gran parte de su territorio, con predominio de la intermodalidad terrestre carretera-ferrocarril, buscando su conexión con el interior europeo.
 - ✓ **España** ha hecho el recorrido más complejo, pasando del desarrollo de pequeños **CTL** promovidos de manera individual, a actuaciones caracterizadas por mayores tamaños, creciente participación privada, amplia cobertura del territorio peninsular, creciente dedicación a la intermodalidad terrestre y, finalmente, extensión y consolidación de un concepto de red de **CTL** que no tiene equivalente en Europa.

galardonado con el PREMIO PETRA 2010, convocado por el Ministerio de Fomento

IV.- EL PAPEL DE LOS CENTROS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA (CTL) 6.- IMPLANTACIONES GEOGRÁFICAS

→ La implantación geográfica de los CTL es muy variada, siendo las principales en:

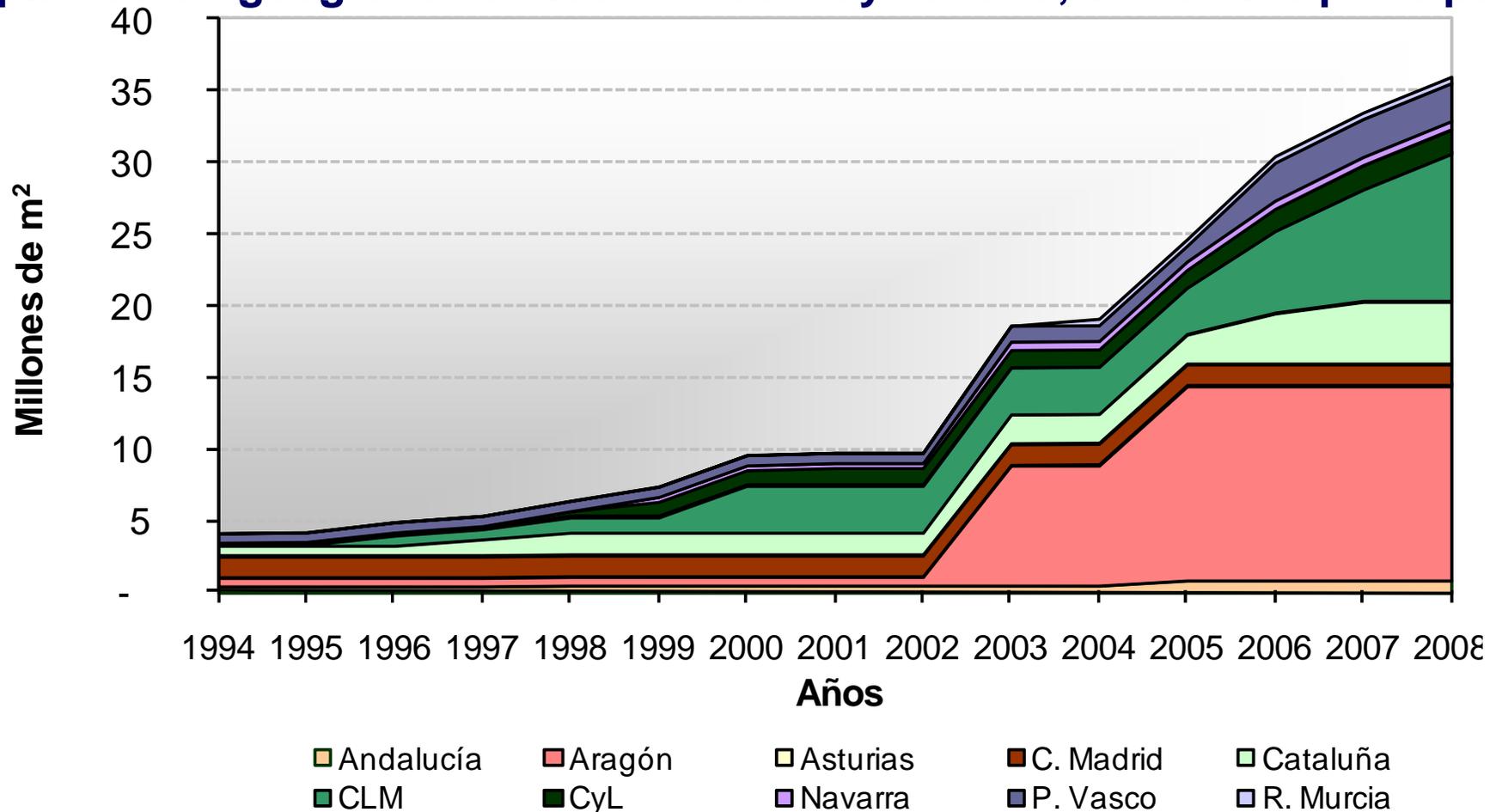


Reparto por CC.AA. (%s/total)	en 1994		en 2008	
Cataluña	760.000	18%	4.386.833	12%
País Vasco	670.000	16%	2.780.701	8%
C. Madrid	1.438.500	34%	1.438.500	4%
Aragón	605.000	14%	13.431.898	37%
Castilla-La Mancha	60.000	1%	10.360.000	28%
Castilla y León	200.000	5%	1.693.880	5%
Andalucía	417.808	10%	1.190.693	3%
Navarra	0	0%	608.363	2%
R. Murcia	0	0%	450.000	1%
Asturias	110.000	3%	150.000	0,4%
Superficie total (m² brutos)	4.261.308	m²	36.490.868	m²

galardonado con el PREMIO PETRA 2010, convocado por el Ministerio de Fomento

IV.- EL PAPEL DE LOS CENTROS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA (CTL) 6.- IMPLANTACIONES GEOGRÁFICAS

→ La implantación geográfica de los CTL es muy variada, siendo las principales en:



galardonado con el PREMIO PETRA 2010, convocado por el Ministerio de Fomento

IV.- EL PAPEL DE LOS CENTROS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA (CTL) 6.- IMPLANTACIONES GEOGRÁFICAS

→ Muy variada relación entre la Participación Logística y la Producción Industrial



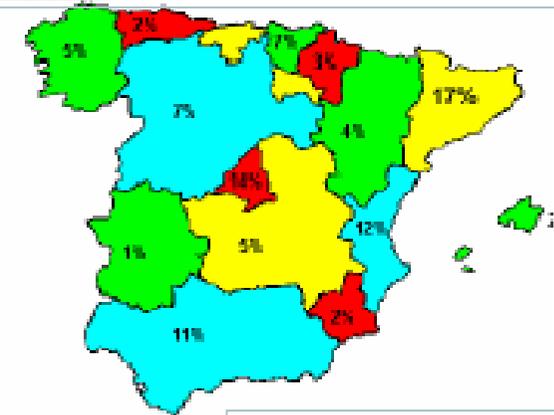
IV.- EL PAPEL DE LOS CENTROS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA (CTL) 6.- IMPLANTACIONES GEOGRÁFICAS

➔ LOCALIZACIÓN de EMPRESAS, ALMACENES y CTL (ACTE)

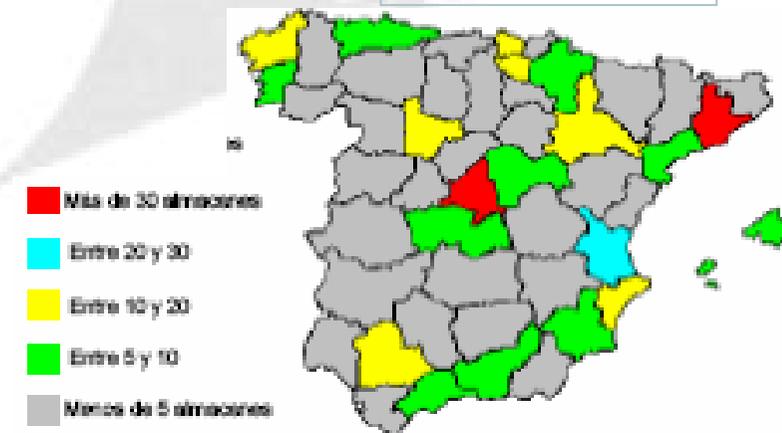
CENTROS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA (CTL)



EMPRESAS LOGÍSTICAS



ALMACENES



IV.- EL PAPEL DE LOS CENTROS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA (CTL) 6.- IMPLANTACIONES GEOGRÁFICAS

→ Todas las CCAA tienen proyectos de nuevos CTL

Cataluña	Andalucía	1
Aragón	Navarra	

Madrid	2
--------	---

Castilla León	3
---------------	---

Castilla La Mancha	Valencia	Euskadi	Extremadura	Galicia	4
--------------------	----------	---------	-------------	---------	---



IV.- EL PAPEL DE LOS CENTROS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA (CTL) 6.- IMPLANTACIONES GEOGRÁFICAS

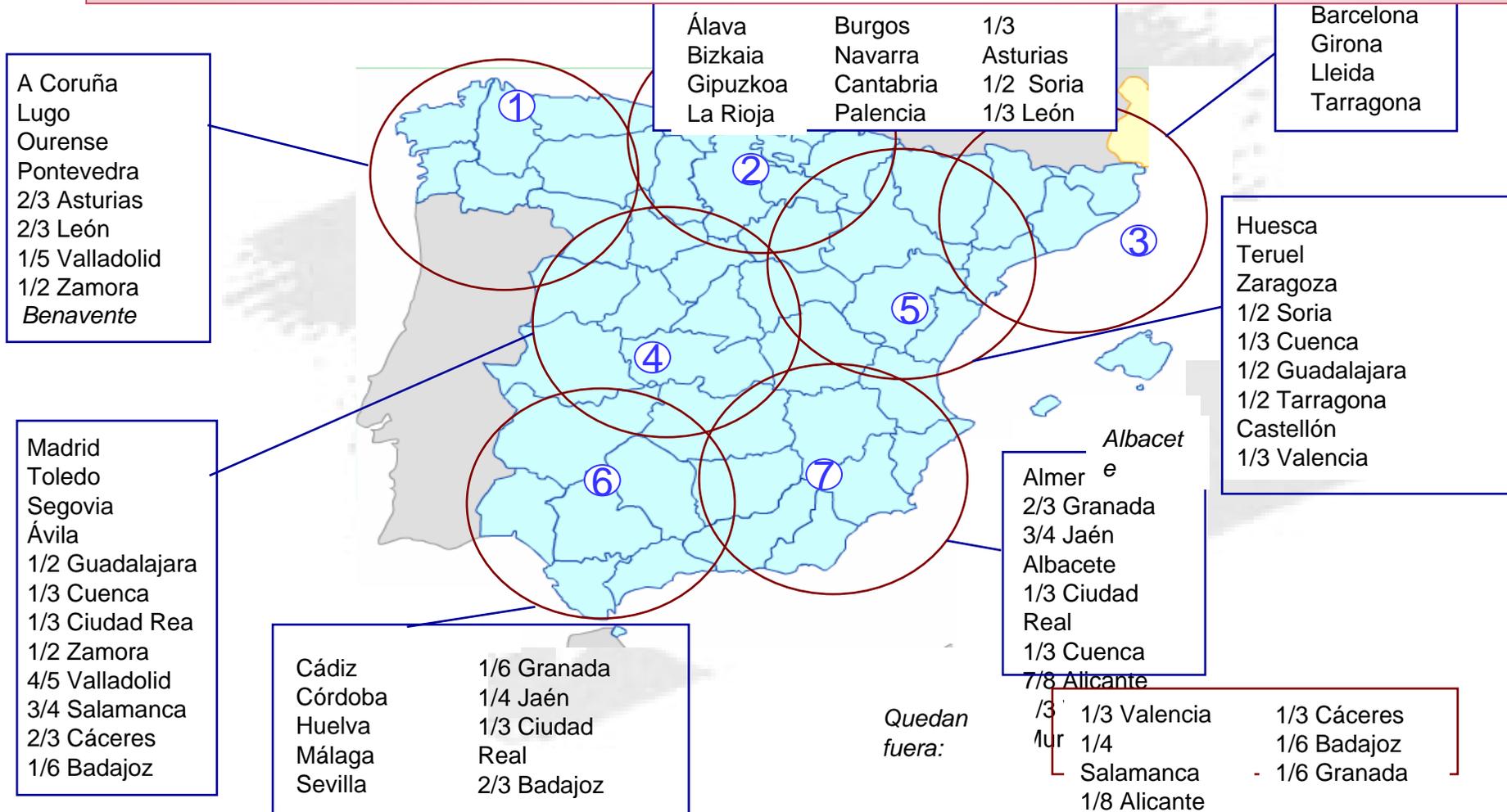
Estudio NODOS LOGÍSTICOS

Comisión de Intermodalidad Consejo Nacional - Alternativa 1

- Que den servicio al tráfico de mercancías por mar de la mayor parte de los puertos españoles en un **radio máximo de 150 km**.
- Que den cobertura al máximo posible de aeropuertos del estado en el mismo radio de acción, en previsión de un aumento del tráfico aéreo de un círculo
- Que estén ubicados lo más cerca posible de las zonas de mayor densidad de producción y de consumo del país.
 - Se ha considerado como unidad de medida círculos de radio 200 km centrados en los nodos, (distancia que puede recorrer el transporte por carretera para carga, descarga, ida y vuelta desde el centro de transferencia a la periferia en una jornada de trabajo).
- Se han seleccionado **7 nodos logísticos** uniformemente distribuidos en la Península cuyas zonas de influencia tienen un peso importante en términos socioeconómicos y de flujos de transporte.

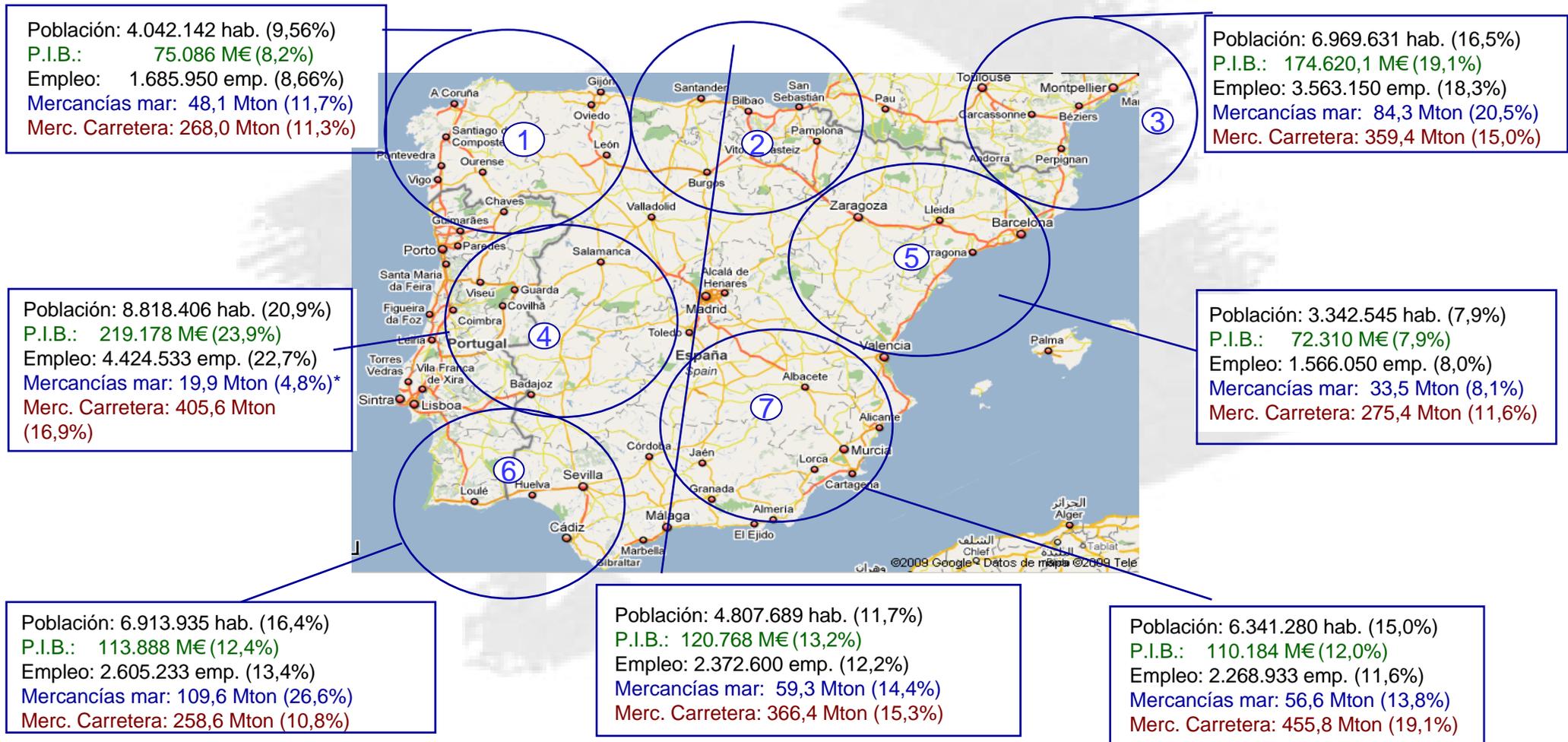
galardonado con el PREMIO PETRA 2010, convocado por el Ministerio de Fomento

IV.- EL PAPEL DE LOS CENTROS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA (CTL) 6.- IMPLANTACIONES GEOGRÁFICAS

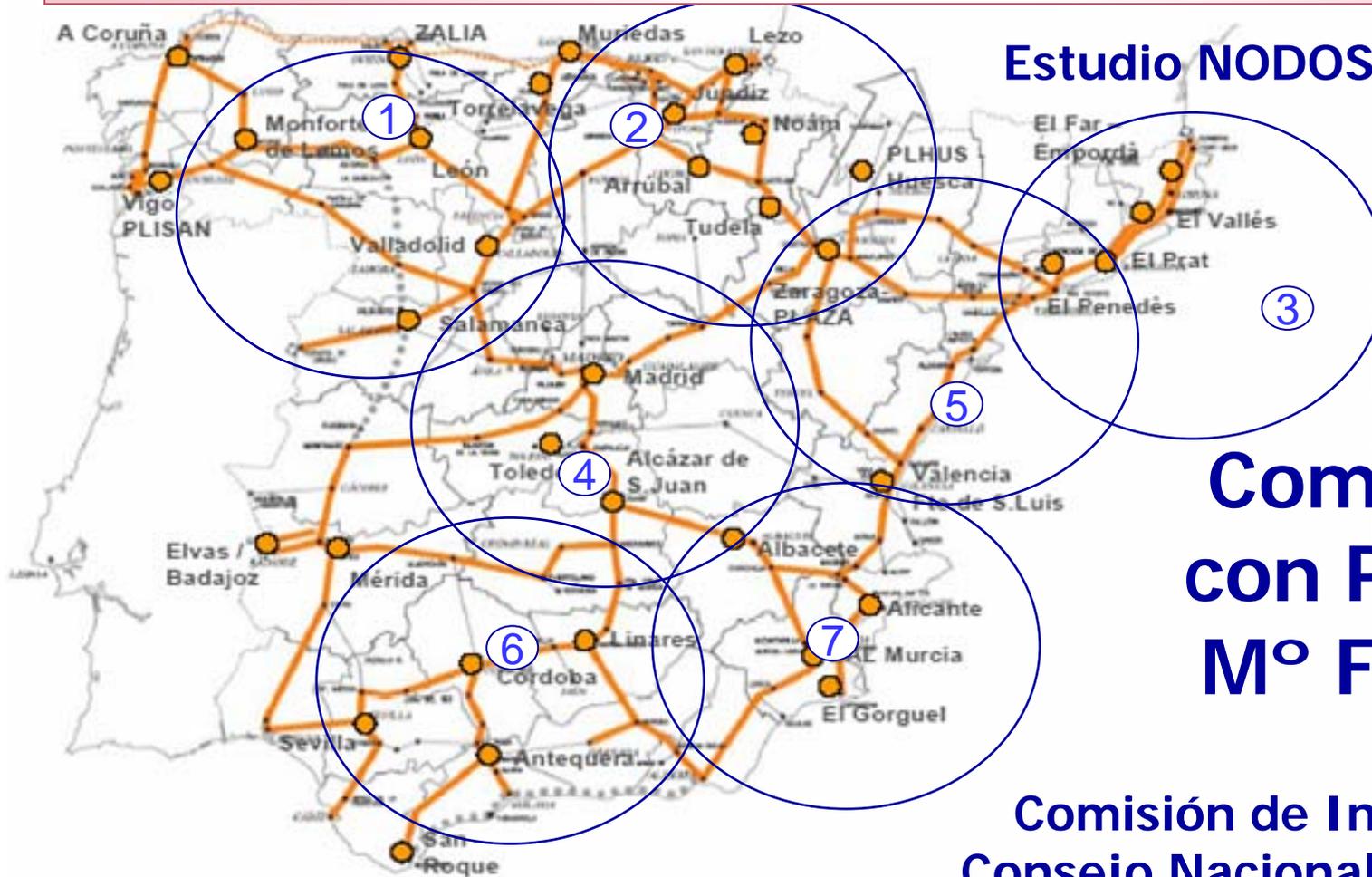


galardonado con el PREMIO PETRA 2010, convocado por el Ministerio de Fomento

IV.- EL PAPEL DE LOS CENTROS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA (CTL) 6.- IMPLANTACIONES GEOGRÁFICAS



**IV.- EL PAPEL DE LOS CENTROS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA (CTL)
6.- IMPLANTACIONES GEOGRÁFICAS**



Estudio NODOS LOGÍSTICOS

**Comparación
con Propuesta
Mº FOMENTO**

**Comisión de Intermodalidad
Consejo Nacional - Alternativa 1**

IV.- EL PAPEL DE LOS CENTROS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA (CTL) 6.- IMPLANTACIONES GEOGRÁFICAS

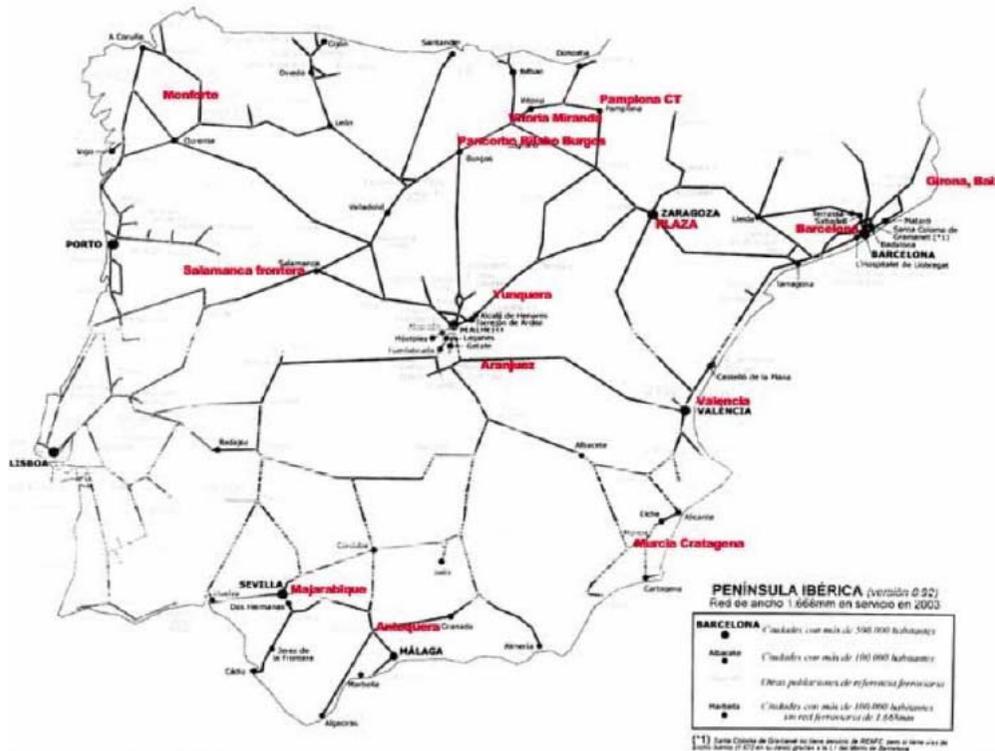
Estudio NODOS LOGÍSTICOS Conclusiones

- **Representatividad:** Los 7 nodos elegidos abarcan el 97,5% de la población, el 96,8 % del P.I.B. y el 96,5% del empleo de la zona peninsular de España. Por tanto, el esquema elegido es ampliamente representativo.
- **Equilibrio entre zonas:** Todos los factores socioeconómicos (nº de habitantes, P.I.B. , empleo) están comprendidos entre el 8% y el 24%.
En cuanto a los **datos del transporte**, también se aprecia el equilibrio entre zonas, salvo en:
 - Transporte marítimo (zona 6 por el puerto de Algeciras y zona 3 por la influencia de Barcelona)
 - Transporte aéreo (destaca la zona 4 por la influencia de Madrid)
- **Circunvalación ferroviaria:** se necesita una que circunvale los nodos periféricos (1, 2, 3, 5, 6 y 7), dado que ya existen conexiones radiales desde Madrid.

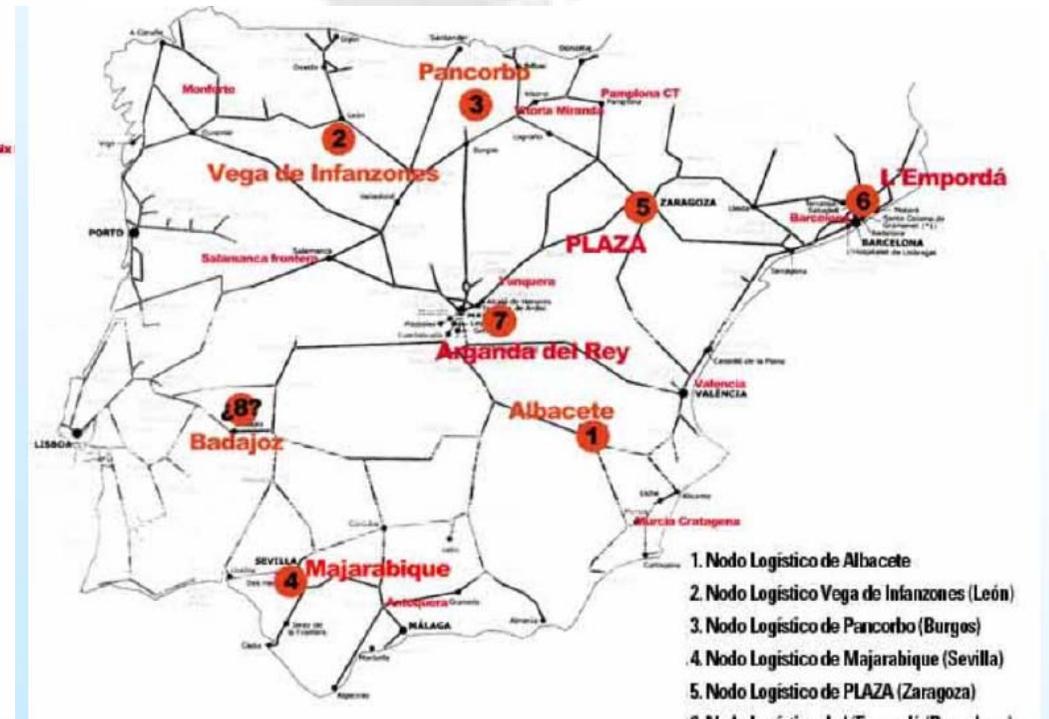
Comisión de Intermodalidad Consejo Nacional - Alternativa 1

IV.- EL PAPEL DE LOS CENTROS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA (CTL) 6.- IMPLANTACIONES GEOGRÁFICAS

Otras Propuestas de NODOS LOGÍSTICOS



Revista LOGÍSTICA Y TRANSPORTE



Revista LOGÍSTICA Y TRANSPORTE

IV.- EL PAPEL DE LOS CENTROS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA (CTL) 7.- Claves de valor



IV.- EL PAPEL DE LOS CENTROS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA (CTL)

8.- Situación Actual y Proyección

→ Evolución de Centros de Transporte y Logística

Primera Generación: años ochenta

- Espacios para aparcamiento de vehículos pesados
- Instalaciones para el tratamiento de cargas en régimen TIR
- Algunos servicios para las tripulaciones y los vehículos.

Segunda Generación: años noventa

- Actuaciones mayoritariamente públicas, aunque se introduce la participación privada
- No surgían de estrategias globales, predominando un esfuerzo muy individualizado y de horizonte temporal más bien corto

años noventa

- Recintos pequeños-medianos, de 20 a 120 ha, siguiendo diseños bastante estandarizados
- Factor dominante en su gestación, diseño y construcción fue el concepto de servicio al sector
- La intermodalidad resultaba incipiente, si bien tomó fuerza el concepto de ZAL
- Aparecen los primeros “instrumentos” de actuación especializada (agencias públicas en CCAA)
- Hay falta de coordinación y dificultad para consolidar una imagen de marca común.

IV.- EL PAPEL DE LOS CENTROS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA (CTL) 8.- Situación Actual y Proyección

→ Evolución de Centros de Transporte y Logística

Tercera Generación: años dos mil

- Formulación de esquemas territoriales que prefiguran redes regionales.
- Aparición de macro-plataformas.
- Incorporación creciente del sector privado.
- La presencia creciente de la intermodalidad carretera-ferrocarril.

Cuarta Generación: las nuevas tendencias del XXI

- Propensión a una nueva distribución geográfica de las actuaciones.
- Generalización de las mega-plataformas y aumento del tamaño medio de las actuaciones.
- Entrada decidida del sector privado en **CTL**.
- Apuesta decidida por la intermodalidad, al menos por el lado de la “oferta”.
- Concepto de red y planificación de actuaciones a escala autonómica.

IV.- EL PAPEL DE LOS CENTROS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA (CTL) 8.- Situación Actual y Proyección

→ Evolución de superficies totales de Centros de Transporte y Logística

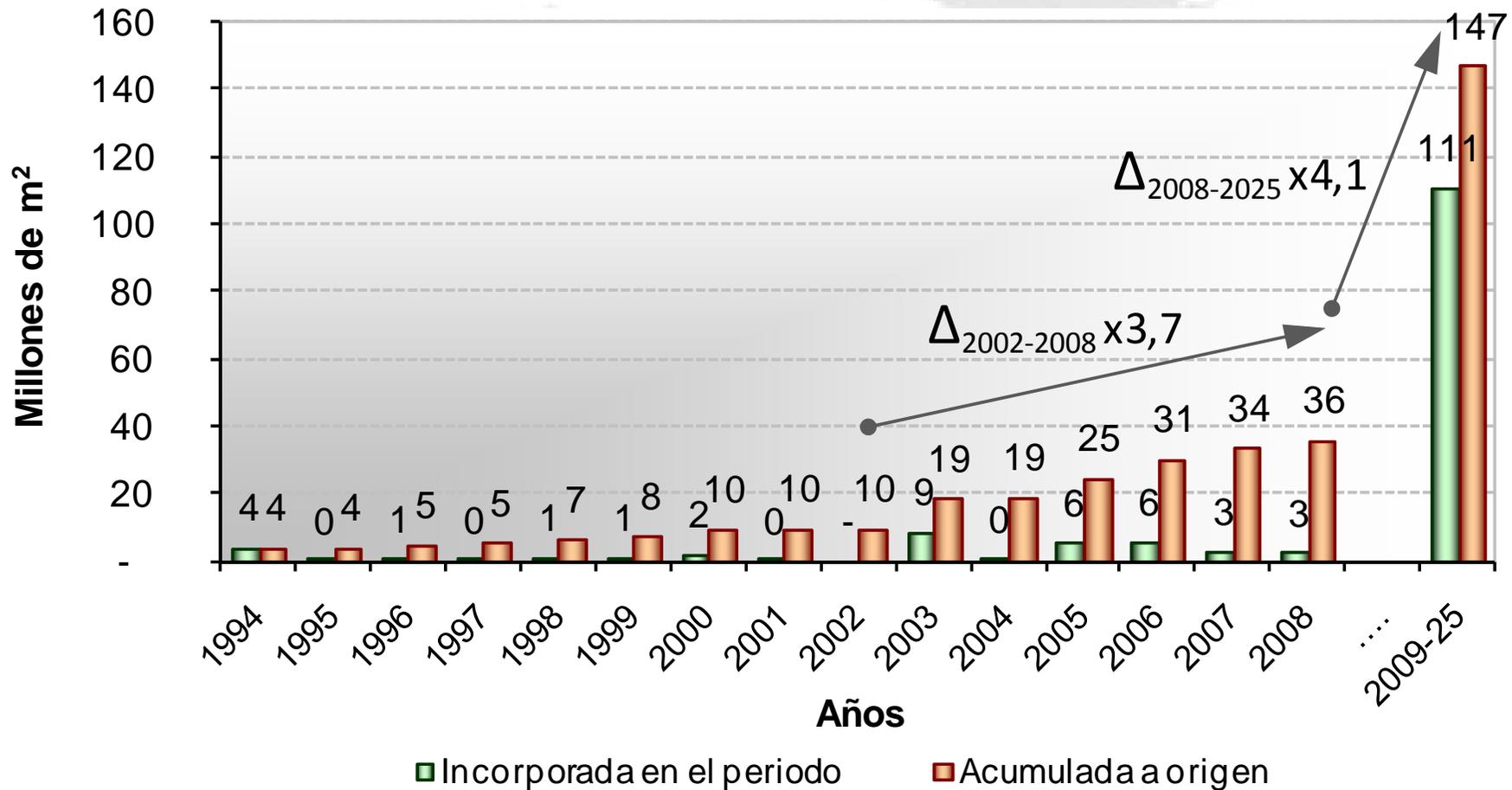


¿¿¿ Coordinación
Competencia ???

¿¿¿
QUIEN
DÓNDE
CUÁNDO
???

IV.- EL PAPEL DE LOS CENTROS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA (CTL) 8.- Situación Actual y Proyección

→ Evolución de superficies totales de Centros de Transporte y Logística

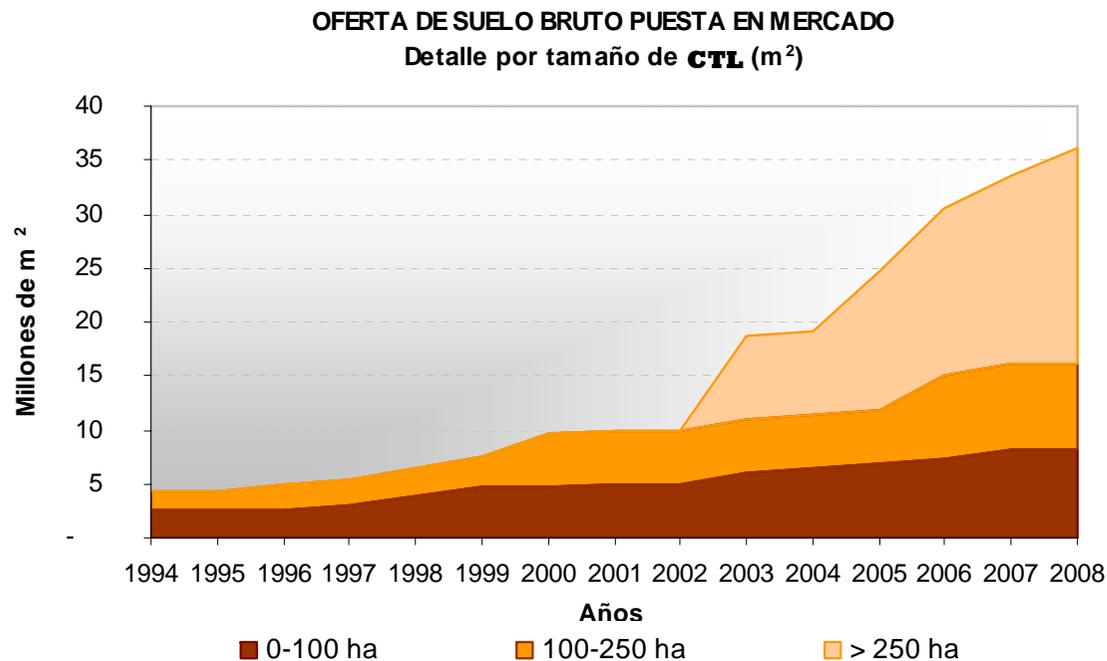


IV.- EL PAPEL DE LOS CENTROS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA (CTL) 8.- Situación Actual y Proyección

→ Evolución de superficies totales de Centros de Transporte y Logística

→ Drástico incremento del “tamaño” medio de las actuaciones

	1994	2008	2009 ⇒
Mayor superficie promovida	< 200 ha	1.300 ha	1.000 a 1.500 ha
Tamaño medio estimado	30 a 35 ha	140 ha	260 ha



IV.- EL PAPEL DE LOS CENTROS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA (CTL)

8.- Situación Actual y Proyección

- La situación actual es adversa al crecimiento de casi cualquier sector
- Los CTL sigue mostrando una tendencia positiva, motivada por:
 - el aumento de la demanda de espacios adecuados para actividades logísticas
 - el apoyo de las administraciones públicas
- En los próximos ejercicios la situación continuará levemente al alza
- Madrid y Barcelona se han constituido en las zonas con un mayor desarrollo logístico, debido a:
 - su emplazamiento nuclear
 - su amplia red de conexiones
 - su gran importancia como centros de actividad económica
- Tendencia de ralentización en los ingresos por alquiler de naves logísticas y de transporte.

IV.- EL PAPEL DE LOS CENTROS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA (CTL)

8.- Situación Actual y Proyección

→ Hasta 2008 han seguido creciendo de forma notable, alcanzando una cifra de 215 MM € de alquileres (+13%), sustentados en :

- el aumento de la superficie ocupada
- el incremento de los precios

→ En la actualidad hay más de dos centenares de proyectos en fase de diseño, tramitación, urbanización o construcción: Supondría un crecimiento superior al 20% anual

→ El volumen de negocio derivado del alquiler de naves logísticas y de transporte, mantendrá un crecimiento cifrado entre el 7-8% anual en 2010-2012, viéndose lastrado por:

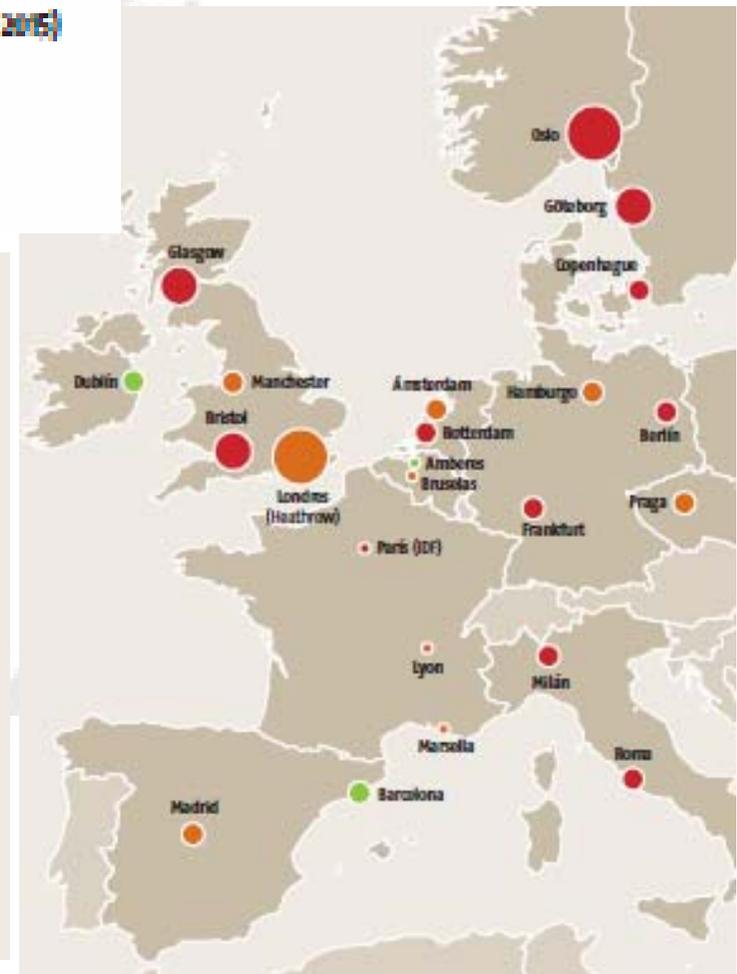
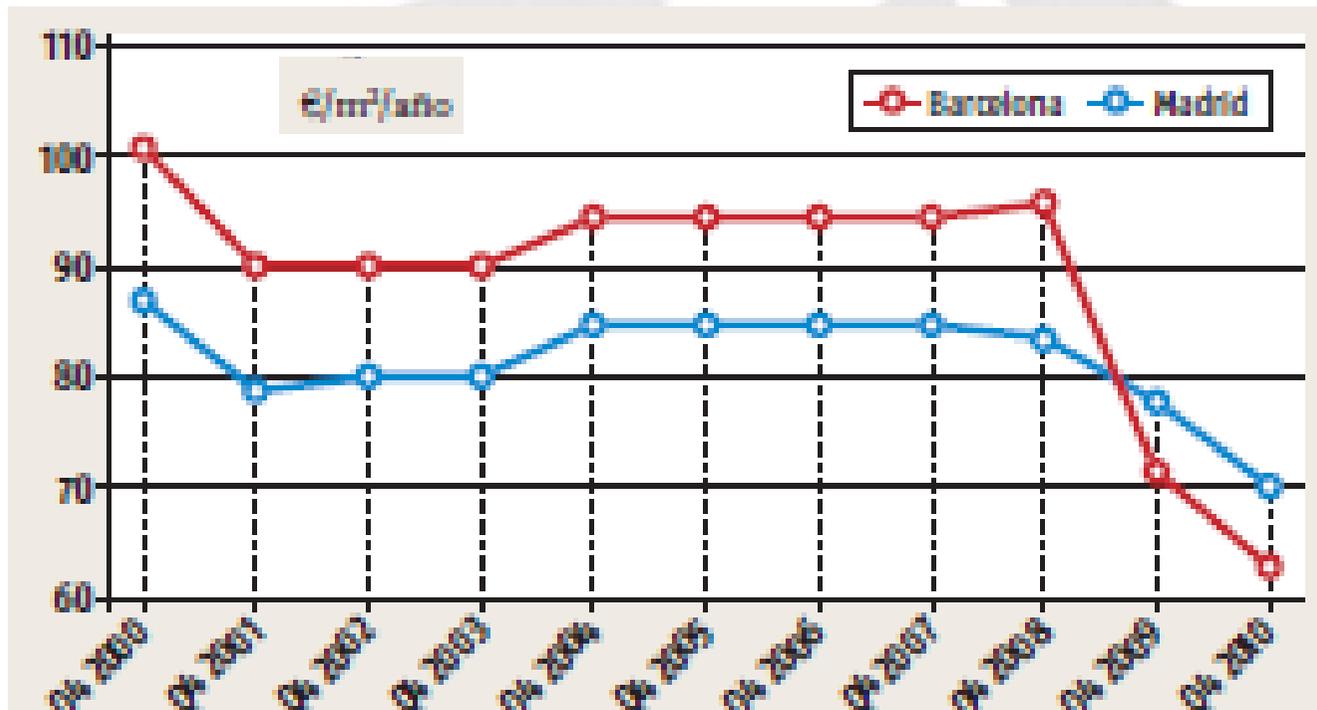
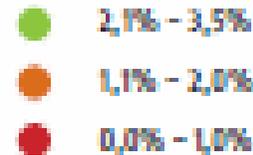
- El deterioro de la coyuntura:
- El descenso del consumo
- La menor actividad en muchos de los sectores clientes
- La incertidumbre en cuanto al inicio de la recuperación de la economía
- La ralentización en la toma de decisiones de implantación en los CTL

IV.- EL PAPEL DE LOS CENTROS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA (CTL) 8.- Situación Actual y Proyección

➔ Estabilización del volumen de contratación durante 2011

➔ La recuperación Europea continuará al alza en los próximos años

Crecimiento anual (2011-2015)



IV.- EL PAPEL DE LOS CENTROS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA (CTL) 9.- ASOCIACIONES



Europlatforms is the European association of freight villages established in 1991.

Acting in the common interests of its members, Europlatforms acts primarily with the purposes of:

promoting and expanding the concept of logistic platform in Europe and worldwide;

creating and developing relations among existing platforms in Europe and with similar Groupings internationally;

contributing at policy level to Pan-European and Cross-Mediterranean transport integration and partnership.

70 Freight Villages

9 Countries

Denmark France Germany Greece Italy Luxembourg Portugal Spain Ukraine

3.000 Transport operators

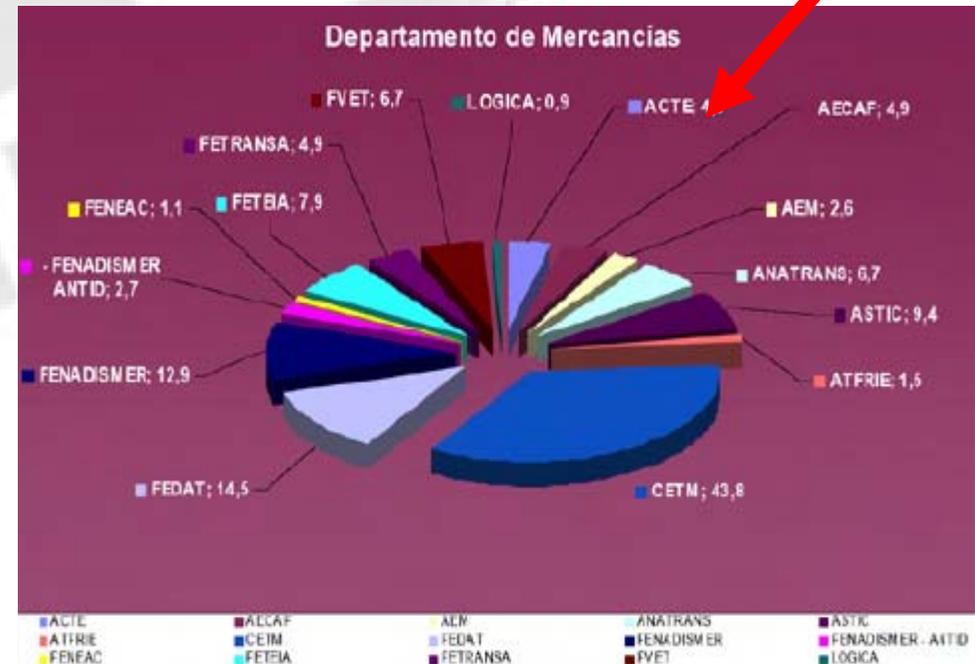
IV.- EL PAPEL DE LOS CENTROS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA (CTL)

9.- ASOCIACIONES

ACTE

- Organización dotada de personalidad jurídica, constituida el 24 de Junio de 1.991, de acuerdo a la Ley 191/1964 de 24 de Diciembre.
- Modificados sus Estatutos en 1.998, en adaptación a la Ley 19/1977 de 1 de Abril.de abril.
- Modificados sus Estatutos en 2007 para adaptación a las nuevas realidades del sector.
- Aglutina a los principales Centros de Transporte y Plataformas Logísticas de España.
- Forma parte del Comité Nacional de Transporte (órgano consultivo del Gobierno de España en materia de transporte y logística).

Sección 17: Estaciones de Transporte de Mercancías	
Confederación, Federación o Asociación	
ACTE	90,91%
FENADISMER	9,09%
TOTAL	100,00%



IV.- EL PAPEL DE LOS CENTROS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA (CTL) 9.- ASOCIACIONES ACTE

Castilla León = 4

Andalucía = 3

Castilla La Mancha = 3

Cataluña = 3

País Vasco = 3

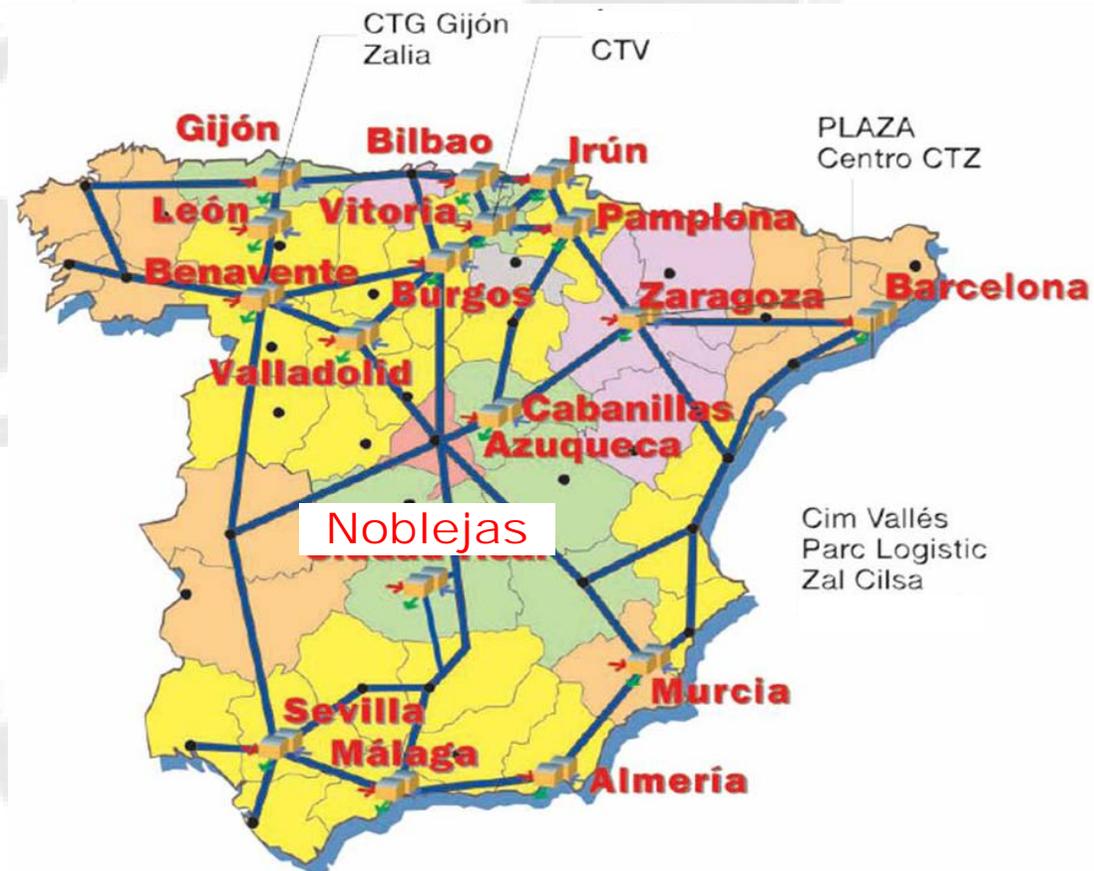
Aragón = 2

Asturias = 2

Murcia = 1

Navarra = 1

TOTAL 22



IV.- EL PAPEL DE LOS CENTROS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA (CTL) 9.- ASOCIACIONES ACTE

ACTE es miembro del COMITÉ NACIONAL DEL TRANSPORTE e integrada en:



La CETM es una organización empresarial creada en 1977 que agrupa a más de 35.000 empresas.

Sus asociados disponen de 135.000 vehículos y emplean a 224.000 profesionales.

La CETM se compone de 9 asociaciones nacionales, 5 regionales y 45 provinciales.

Cuenta con una oficina en Bruselas que actúa ante la UE en defensa de los intereses del sector.

*Optimización de la Red de Nodos Logísticos en la Red de Interés General
Propuesta para la racionalización en el Diseño*



EUROPLATFORMS es la Asociación europea que aglutina a las principales Asociaciones Nacionales de Plataformas Logísticas Europeas.

Es interlocutor ante las Autoridades de la Unión Europea.

ACTE es fundador y participa en su Consejo de Gerencia, ostentando la Presidencia desde 2010

Salamanca, 6 de Mayo de 2011

*Ramón Vázquez
Presidente ACTE*

IV.- EL PAPEL DE LOS CENTROS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA (CTL) 10.- IMPACTOS



*Optimización de la Red de Nodos Logísticos en la Red de Interés General
Propuesta para la racionalización en el Diseño*



Salamanca, 6 de Mayo de 2011

*Ramón Vázquez
Presidente ACTE*

IV.- EL PAPEL DE LOS CENTROS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA (CTL) 10.- IMPACTO SECTORIAL

- Ventajas generales para el sector.
- Ventajas para las empresas.
- Ventajas para la logística.
- Ventajas para los vehículos.
- Mercancías movidas en los **CTL**.
- Vehículos movidos en los **CTL**.

TON MOVIDAS EN LOS CTL (2008)

Ratio unitario (ton/año/m²_{suelo bruto})

Movimiento "medio" de mercancías

3

ton/año/m²_{suelo bruto}

Movimiento "potencial" de mercancías

5

ton/año/m²_{suelo bruto}

Impacto total* (tons/año)

Movimiento "medio" de mercancías

108.000.000

ton/año

Movimiento "potencial" de mercancías

180.000.000

ton/año

* 36.000.000 m²_{suelo bruto} = 3.600 ha_{suelo bruto} (año 2008)

VEHS INDUSTRIALES EN CT (2008)

Ratio unitario (veh_{ind}/año/m²_{suelo bruto})

1

veh_{ind}/año/m²_{s bruto}

Impacto total* (veh_{ind}/año)

36.000.000

veh_{ind}/año

* 36.000.000 m²_{suelo bruto} = 3.600 ha_{suelo bruto} (año 2008)

IV.- EL PAPEL DE LOS CENTROS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA (CTL) 10.- IMPACTO ECONÓMICO

INVERSION EN LOS CTL (acum a2008)

Ratio unitario (€₂₀₀₈/m² suelo bruto)

Urbanización general y edificación

155

€₂₀₀₈/m² suelo bruto

Urbanización interior

20

€₂₀₀₈/m² suelo bruto

Impacto total* (€acumulados a 2008)

Urbanización general y edificación

5.600.000.000

€₂₀₀₈

Urbanización interior

720.000.000

€₂₀₀₈

* 36.000.000 m² suelo bruto = 3.600 ha suelo bruto (año 2008)

EFECTOS DE LOS CTL SOBRE ECONOMIA LOCAL (acum 2008)

Ratio unitario (€₂₀₀₈/m² suelo bruto)

Ingresos por licencias obras

5,3

€₂₀₀₈/m² suelo bruto

Ingresos por IBI

2,2

€₂₀₀₈/m² techo total/año

Ingresos por gastos mantenimiento

0,6

€₂₀₀₈/m² suelo bruto/año

Impacto total* (€acumulados a 2008)

Ingresos por licencias obras (acum)

190.000.000

€₂₀₀₈

Ingresos por IBI

31.680.000

€₂₀₀₈/año

Ingresos anuales gastos mantenimiento

21.600.000

€₂₀₀₈/año

IV.- EL PAPEL DE LOS CENTROS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA (CTL) 10.- IMPACTO SOCIAL

EMPLEO EN LOS CTL (2008)

	Localizado			Indirecto (x 0,25)	TOTAL			
	Logístico		No logístico				Total	
Ratios unitarios (empl/ha)								
<i>Por ha totales "brutas"</i>	14	56%	11	44%	25	6	31	empl/ha
<i>Por ha de "suelo logístico"</i>	24	60%	16	40%	40	10	50	empl/ha
<i>Por ha de "techo logístico"</i>	42	61%	27	39%	69	17	86	empl/ha
Impacto total* (empleos)	50.400		39.600		90.000	22.500	112.000	empleos

* $36.000.000 \text{ m}^2_{sb} = 3.600 \text{ ha}_{sb}$ (año 2008)

1 empleo total / 40.000 € inversión

20 empleos localizados / empresa

IV.- EL PAPEL DE LOS CENTROS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA (CTL) 10.- IMPACTO MEDIOAMBIENTAL

- Movilidad sostenible de mercancías y personas.
- Intermodalidad y costes externos.
- Consumo energético.
- Energías alternativas: energía fotovoltaica.
- Consumo de agua.
- Recogida selectiva de residuos.
- Integración paisajística.
- Zonas verdes.

308,6 MWp
402.790 MWh/año

• Total cubiertas: 6.810.093 m2
• Total parkings: 406.538 m2

(*) Fuentes: ACTE, Endesa, IDEA, ASIF, CentroPlan-NIB

= Consumo anual 100.697 hogares (4 pax)

Evitaría la emisión /año 161.116 Tn de CO₂

Equivale a la emisión ~~3.705~~ años turismo

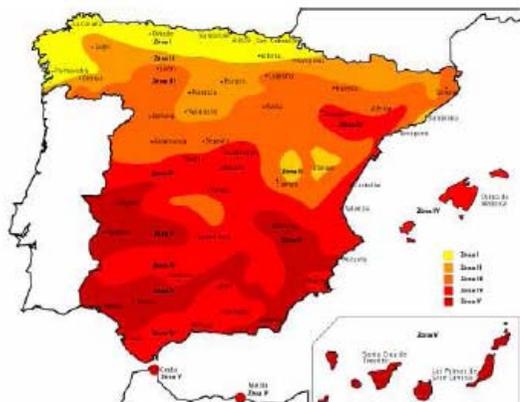
Crearía / mantendría 5.555 empleos

AHORRO DE COSTOS EXTERNOS DEL “TRANSPORTE FERROVIARIO”

Cambio Climático	Contaminación Atmosférica	Accidentes	Contaminación acústica	Otros*	Total
31,42 €/Ton	19,25 €/Ton	20,07 €/Ton	5,27 €/Ton	11,35 €/Ton	87,36 €/Ton

Fuente: Estudio de la Universidad de Leeds y la consultora INFRA

* Otros: efectos urbanos sobre el paisaje y la naturaleza, ocupación y fragmentación del suelo, otros efectos inducidos



- I: H < 3,8
- II: 3,8 ≤ H < 4,2
- III: 4,2 ≤ H < 4,6
- IV: 4,6 ≤ H < 5,0
- V: H ≥ 5,0

AHORRO DE COSTOS EXTERNOS EN “TERMINAL FERROVIARIA”

Menor accidentabilidad	Menor contaminación	Menor consumo de energía	Total
9,15 €/Ton	14,18 €/Ton	7,11 €/Ton	30,44 €/Ton

Fuente: Manual de Valoración de las externalidades ferroviarias (ALAF/RENFE)

IV.- EL PAPEL DE LOS CENTROS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA (CTL)

10.- Reflexiones finales

La proliferación de **mega-plataformas**, ha provocado un **incremento progresivo del tamaño medio** de los **CTL** desde las 35 ha de 1994, a las 140 ha de 2008 y las 260 ha que se estima para la próxima década.

El desarrollo más equilibrado de potentes infraestructuras “radiales” y nuevas vías de conexión “transversales”, así como la mayor disponibilidad de suelo y a un precio más asequible, han cambiado el modelo tradicional de implantación en las regiones más desarrolladas por el de localización en áreas geográficas de influencia.

Cada vez se va generalizando la idea de la **necesidad de racionalizar, coordinar e incluso jerarquizar** los desarrollos futuros con los ya existentes,

Los **CTL**, con unos 108 millones de toneladas movidas en 2008, son una **realidad confirmada** que juega un papel determinante en el encaminamiento de los flujos de mercancías en el territorio peninsular, aproximándose al nivel de los **Puertos de Interés General** en el tráfico de mercancía general.

Los **CTL** son una importante herramienta de **racionalización de impactos** que la actividad de transporte y logística genera y puede generar, por lo que conviene realizar un esfuerzo, como el que con este estudio se plantea, de **concreción y monitorización** de su afección a las principales variables económicas, sociales, medioambientales y sectoriales.

IV.- EL PAPEL DE LOS CENTROS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA (CTL)

10.- Reflexiones finales

- 1.- El galopante desarrollo en los últimos años para paliar el retraso en este tipo de infraestructuras, se ha **parado en seco**, debido a:
 - 1.1.- Fin Subvenciones europeas
 - 1.2.- FALTA DE FINANCIACIÓN
- 2.- No obstante hay tendencia a **seguir incrementando nº de CTL**. Debe tenerse en cuenta el agravamiento de la evolución económica y la disminución del Consumo.
- 3.- Se han Incrementado de forma muy importante los periodos de tramitación urbanístico-medioambiental con lo que puede implicar en la viabilidad en el tiempo de proyectos ante escenarios permanentemente cambiantes.
- 4.- Es imprescindible la adaptación de los nuevos CTL a las características de la ubicación. No sirve la mera copia de otros proyectos de éxito.
- 5.- Hay un Importante número de proyectos que no pasan del papel debido a que están concebidos más con voluntarismo que con fundamentos y estudios técnicos.
- 6.- Hay CTL que les está costando arrancar por inadecuada ubicación o por áreas sobresaturadas. Esta situación está **MUY AGRAVADA** por la gran superficie de **ALMACENES VACIOS**

IV.- EL PAPEL DE LOS CENTROS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA (CTL)

10.- Reflexiones finales

- 7.- La excesiva revalorización del precio del suelo en proyectos de nuevos CTL hace inviable la explotación debido a los reducidos precios demandados por los usuarios.
- 8.- La entrada de gran cantidad de Inversión (básicamente extranjera) se ha parado y la tendencia es a seguir muy reducida en base a la evolución negativa de la liquidez bancaria y al “riesgo país”
- 9.- Las operaciones inmobiliarias especulativas tardarán mucho en volver a activarse por la previsible subida de tipos interés y diferenciales y por la bajada de rentabilidades
- 10.- Las cambiantes estrategias logísticas y las concentraciones de empresas definen escenarios de CTL también muy cambiantes.
- 11.- Los nuevos proyectos de CTL deben tener un aporte tecnológico adecuado para la ubicación: ESPECIALIZACIÓN.
- 12.- La viabilidad de las inversiones debe validarse sin aportes de subvenciones (en especial las realizadas con fondos públicos)
- 13.- La estructura lógica de los nuevos CTL (Mercancías y Operadores) debe producirse con criterios técnicos viables más que con voluntarismo ideológico

IV.- EL PAPEL DE LOS CENTROS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA (CTL)

10.- Reflexiones finales

14.- La viabilidad de los nuevos CTL Intermodales de 1º Nivel dependerá sustancialmente de:

- a).- Captación de tráfico (INPUT - OUPUT) en relación con los Puertos de su hinterland / Competencia resto proyectos Portuarios.
- b).- Accesos terrestres viarios y ferroviarios potentes para movilizar mercancías.
- c).- Conectividad con Red de Terminales interiores en Península Ibérica.
- d).- Coparticipación institucional y privada: Entente socio-política.
- e).- Presencia de partners tecnológicos y financieros.
- f).- Capacitación y Motivación de Recursos Humanos.
- g).- Aportación de valor añadido por innovación y originalidad frente a otros proyectos del área.

IV.- EL PAPEL DE LOS CENTROS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA (CTL)

10.- Reflexiones finales

15.- La cuestión MULTIMODAL debe afrontarse con grandes dosis de PRAGMATISMO y realismo de la capacidad ferroviaria: Ej. no utilización vías AVE

16.- Cada vez se impone más la necesidad de aplicación de criterios de SOSTENIBILIDAD, entendida como MEDIOAMBIENTE, DESARROLLO ECONÓMICO, INVERSIÓN, EMPLEO, FORMACIÓN, TRIBUTACIÓN, CONCILIACIÓN, etc.

17.- La Aplicación de COSTES AMBIENTALES debe realizarse a cada modo de transporte a fin de atender a las reglas de la competencia.

18.- El transvase de carga entre modos (carretera a ferrocarril) requiere ineludiblemente la cogestión del FFCC por los empresarios del transporte por carretera para obtener un transporte eficiente.

19.- A pesar de los problemas y dificultades, FERROCARRIL SI o SI, pero COMODAL.

20.- La participación público-privada es clave para la consolidación de nuevos CTL

*¿¿¿ Y ahora con
la crisis ???*

**Los Centros de Transporte y
Logística no son una
opción, sino una convicción**

V.- CONCLUSIONES

V.- CONCLUSIONES

“ En los momentos de crisis solo la imaginación es mucho más importante y poderosa que el conocimiento ”

“ Ningún problema puede ser solucionado del mismo conocimiento que lo creó ”

Lo único de lo que podemos estar seguros es que **LO ÚNICO ESTABLE HOY es el CAMBIO**

¡Debemos aprender a ver el mundo de nuevo!

V.- CONCLUSIONES

→ FINANCIACIÓN

- Los Gobiernos deben dar los marcos legales pertinentes, para permitir las Inversiones en un marco de seguridad jurídica continua.
- Los diferentes sectores de inversión privada y pública deben funcionar conjuntamente y establecer un plan maestro para las aproximadas décadas.
- Sin una sincronización entre partes, la infraestructura será menos eficaz y mas costosa.

*¿¿¿ QUIÉN
DÓNDE
CUÁNDO ???*

V.- CONCLUSIONES

Decirlo es fácil...

**...Nuestro desafío es
ponerlo en práctica**

**MUCHAS
GRACIAS POR
SU ATENCIÓN**