

Planificación de la logística y el transporte: el caso español

Juan Miguel Sánchez García

Seminario

Sistema Nacional de Plataformas Logísticas
de México

México, 17 y 18 de mayo de 2011

FACTORES DE ENTORNO QUE CONDICIONAN LA PLANIFICACIÓN EN ESPAÑA

- Organización territorial del Estado y competencias: Administración General del Estado, CCAA y Municipios.
- Integración en la UE: política común de transportes.
 - Libro Blanco del Transporte de la Comisión Europea: hoja de ruta hacia 2050 (marzo 2011).

Situación de los centros logísticos y de transporte en España

- No ha habido política estatal de centros logísticos.
- Actuación de la administración regional en los centros logísticos carreteros por razones de competencia (ordenación del territorio).
- Autorregulación: responsabilidad social ACTE.
- Tipología de centros
 - Por titularidad: pública (estatal o regional), privada o mixta.
 - Por gestión
 - Pública
 - Privada
 - Por especial protección de la Ley: puertos y aeropuertos.

PLANIFICACIÓN LOGÍSTICA Y DE TRANSPORTE EN ESPAÑA

- PEIT (PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE) 2005-2020
- ACTUALIZACIÓN DEL PEIT EN 2011-2012.
- PLAN ESTRATÉGICO DE IMPULSO DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL.

EL PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES DE ESPAÑA 2005-2020 (PEIT)

- El 15 de julio de 2005, el Gobierno español aprobó el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte 2005 -2020 (PEIT)
- El PEIT define las grandes actuaciones y directrices para la política de infraestructuras y transporte de competencia estatal, con un horizonte a largo plazo
- Su elaboración ha incluido:
 - Un amplio proceso de participación pública
 - Una evaluación ambiental

Elementos del diagnóstico (1)

- España ha **reducido muy considerablemente su déficit de infraestructuras** respecto a la media europea, gracias al gran esfuerzo inversor desarrollado en los últimos 20 años. En algunos casos, se han **superado ya los niveles medios de dotación de la UE**. Por ejemplo, en autopistas:
- España: 20 km autopista / 1.000 km²
 - UE-15: 16 km autopista / 1.000 km²
- Subsisten algunas carencias infraestructurales importantes, sobre todo en el ferrocarril.

Elementos del diagnóstico (2)

- ➔ Nuevos requerimientos de calidad y seguridad: atención al **mantenimiento** de las redes, **elevación y homogeneización** de parámetros de diseño
- ➔ Persisten **desequilibrios** en los niveles de accesibilidad en diferentes ámbitos territoriales.
- ➔ Carencias en las **conexiones intermodales**.
- ➔ **Posición periférica** en Europa: necesidad de reforzar las conexiones con los países vecinos
- ➔ **Oportunidades** para la canalización de los flujos América – Europa y África – Europa.

Elementos del diagnóstico (3)

- ➔ **Desequilibrio modal.** El transporte por carretera es el modo absolutamente preponderante. En 2004 absorbió más del 90% del tráfico interior de viajeros y el 84% del de mercancías.
- ➔ **Declive ferroviario.** En 2004, la cuota del ferrocarril era solo del 4,6% del tráfico interior de viajeros y al 3% del de mercancías, y es casi irrelevante en el transporte internacional. Aunque esta situación no es exclusiva de España, el ferrocarril en nuestro país se ve además lastrado por las carencias estructurales de nuestra red.

Elementos del diagnóstico (4)

- **Fuerte crecimiento de la demanda:** viajeros y mercancías. Superior al de los países de nuestro entorno y al propio crecimiento económico. Se canaliza sobre todo hacia el transporte aéreo y por carretera, lo que produce situaciones de congestión en ambos modos.
- **Costes externos.** Creciente importancia de los costes de congestión y ambientales, especialmente en las ciudades, aunque no se plantean de manera generalizada como en el centro de Europa. Por otra parte, la **siniestralidad vial** se mantiene en valores excesivamente altos.

Objetivos del PEIT

- La competitividad y el desarrollo económico, aprovechando el potencial de las inversiones en infraestructuras para mejorar la eficacia del sistema productivo
- La cohesión social y territorial, favoreciendo un acceso equitativo a los servicios a todos los ciudadanos, y unas adecuadas condiciones de accesibilidad a los distintos territorios
- El desarrollo sostenible, reduciendo los impactos ambientales del transporte y contribuyendo a los objetivos ambientales globales, como la lucha contra el cambio climático

Directrices generales (1)

- Enfoque **integrado de infraestructuras y servicios**. El objetivo es la mejora de los servicios realmente prestados a los usuarios
- Fomento de la **intermodalidad**, para aprovechar las potencialidades de todos los modos de transporte
- Reequilibrio del reparto modal de la demanda, potenciando los **modos más sostenibles**, especialmente el ferrocarril

Directrices generales (2)

- Mejorar la **accesibilidad** de todo el territorio, corrigiendo los desequilibrios existentes.
Tratamiento específico para los territorios no peninsulares
- Carácter prioritario a la mejora de la **seguridad**
- Incremento de los recursos para la **conservación** de las infraestructuras existentes
- Correcta inserción en el sistema de transporte internacional: **conexiones con países vecinos**

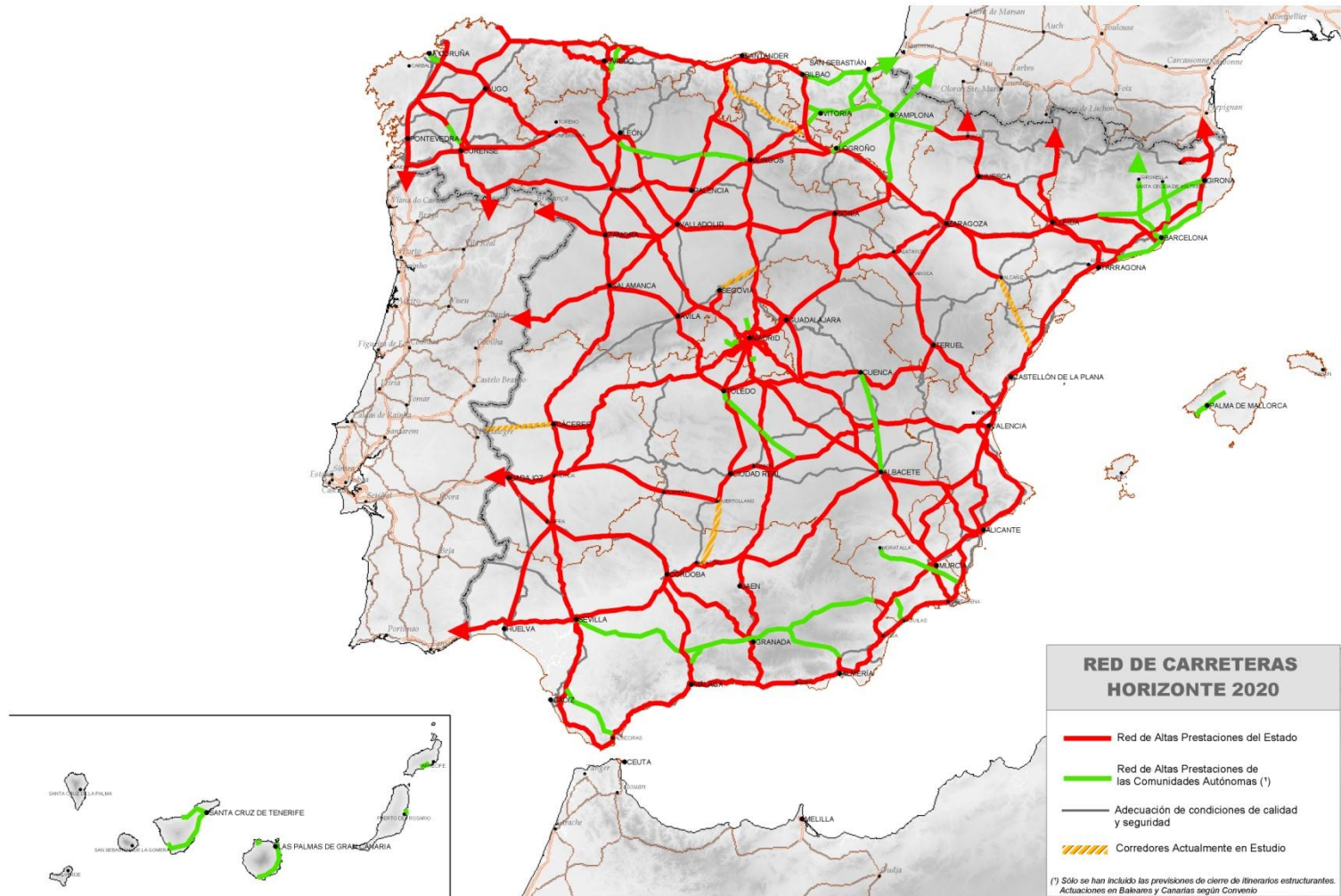
Carreteras (1)

- ➔ Red de **Altas Prestaciones** (autopistas y autovías):
 - Se configura una **red mallada** de más de 15.000 km
 - **Homogeneización parámetros** de diseño: mejora de las Autovías de Primera Generación
- ➔ En la red de carreteras convencionales se presta especial atención a:
 - Supresión o mejora de las **travesías urbanas**
 - Consecución de **estándares mínimos** en toda la red

Carreteras (2)

- Carácter prioritario a las actuaciones de **seguridad vial**, a fin de contribuir al objetivo de reducción de la siniestralidad vial
- Se incrementan los recursos para **conservación**, hasta situarse en torno al 2% del valor patrimonial de la red, nivel que se considera óptimo
- En medio urbano: **plataformas reservadas** para el transporte público

Red de carreteras en el horizonte del Plan



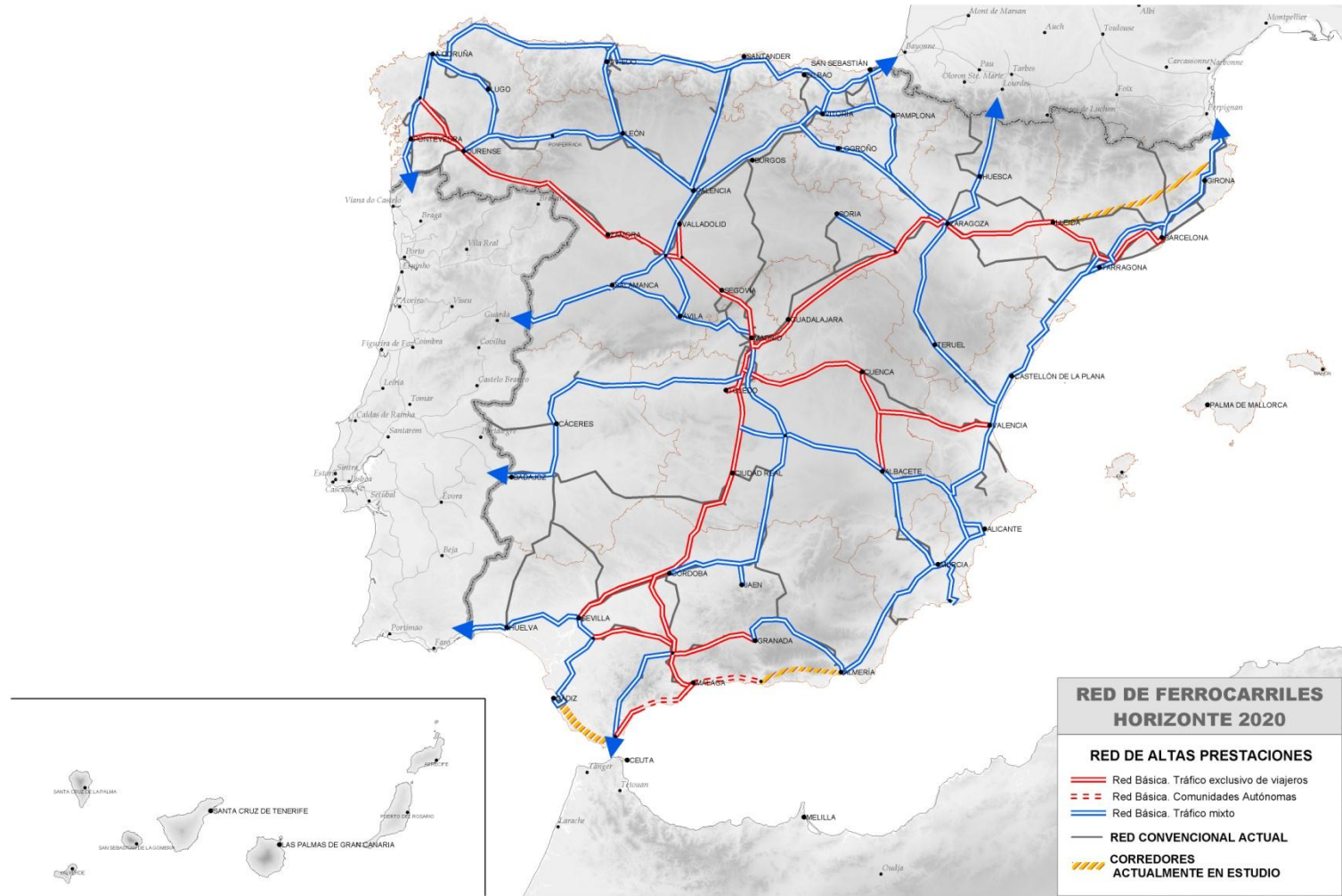
Ferrocarriles (1)

- El ferrocarril es la gran apuesta del PEIT. Concentra **más del 48% de las inversiones**
- Se define una ambiciosa **Red de Altas Prestaciones** (10.000 km). Las características de esta Red son las de la Directiva 96/48/CE de interoperabilidad del sistema ferroviario europeo de Alta Velocidad
- La Red de Altas Prestaciones incluye algunas líneas de tráfico exclusivo de viajeros, normalmente en itinerarios troncales, pero en el resto se opta por el tráfico mixto de viajeros y mercancías

Ferrocarriles (2)

- Red convencional: **interoperabilidad** con el resto de la red europea. Progresiva implantación ancho UIC
- Seguridad: **sistemas de bloqueo**, y supresión y mejora de la seguridad en **pasos a nivel**
- Potenciación del **tráfico de mercancías**. Además de las líneas de Altas Prestaciones y tráfico mixto, se incluyen otras actuaciones, como por ejemplo:
 - Accesos ferroviarios a puertos y nodos logísticos
 - Estaciones y apartaderos de longitud suficiente

Red ferroviaria en el horizonte del Plan



Puertos y transporte marítimo

- ➔ Reforzar el papel de los puertos como nodos de la red intermodal de transporte:
 - Mejora accesos terrestres
 - Impulso actividades logísticas en torno a puertos
- ➔ Desarrollo de las Autopistas del mar
- ➔ Seguridad marítima y protección ambiental
 - Mejora sistemas de control de tráfico marítimo
 - Potenciación de los medios de salvamento marítimo y lucha contra la contaminación

Aeropuertos y transporte aéreo

- Aumento **capacidad** instalaciones aeroportuarias
- Mayor **operatividad** de los aeropuertos (mejora sistemas de ayuda a la navegación, aumento de la eficiencia de los servicios de handling, etc.)
- Mejora integral de la **seguridad** de la aviación civil y los aeropuertos
- **Sostenibilidad** transporte aéreo: ruido y consumo energético
- Participación activa en la iniciativa **Cielo Único**

Transporte urbano

- ➔ La complejidad de los problemas del transporte urbano y la superposición de competencias estatales, autonómicas y locales, hacen aconsejable una **actuación coordinada** y con una **visión global del sistema** de transporte
- ➔ El PEIT propone que la actuación estatal en el transporte urbano se realice, preferentemente, en el marco de **Planes de Movilidad Sostenible**.

Inversiones

- ➔ Inversiones de casi 250.000 M €, lo que supone:
 - Dotación media anual superior a 15.500 M €
 - El 1,5% del PIB como media
- ➔ Estrategia de **financiación diversificada**: se mantiene un fuerte soporte de financiación presupuestaria (60% del total) y se posibilita la utilización de diversas fuentes e instrumentos de financiación extrapresupuestaria.

Enlace al PEIT: www.fomento.es

Ministerio de Fomento - Microsoft Internet Explorer proporcionado por M. Fomento proxy_pac

Archivo Edición Ver Favoritos Herramientas Ayuda

Atrás Búsqueda Favoritos

Dirección http://www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/ Ir Vínculos

MINISTERIO DE FOMENTO

21/02/2006

Buscar

Correo Imprimir Mapa

Enlaces de interés

- Portal del Ciudadano
- Boletín Oficial del Estado
- Presidencia del Gobierno
- Otros Ministerios
- Hablamos de Europa
- www.gripeaviar.es

Información general

- Organización y funciones
- Oficina de prensa
- Información estadística
- Presupuestos e inversiones
- Centro de publicaciones
- Centros de documentación
- Contratación
- Tablón de anuncios
- Asistencia al ciudadano

Oficina virtual

- Pago telemático de tasas

Tienda virtual


- Publicaciones

Áreas de actividad

- Planificación y Coordinación Territorial
- Carreteras
- Ferrocarriles
- Aviación Civil
- Marina Mercante
- Transportes por Carretera
- Regulación Postal
- Instituto Geográfico Nacional

Bienvenido | Benvingut | Ongi etorri | Benvido | Benvingut | Welcome | Bienvenue

El Gobierno autoriza las obras del tramo Navia-Tapia de Casariego de la Autovía del Cantábrico en Asturias



El presupuesto de licitación asciende a 73,59 M €

Otras noticias

- El Gobierno autoriza las obras del tramo Teruel-Cella de la LAV Teruel-Zaragoza
- Fomento licita la mejora de trazado del tramo Estepona-Marbella en la A-7, en la provincia de Málaga

Más noticias...

Especiales

- Estrategia de Lisboa: Programa Nacional de Reformas
- El eclipse anular de Sol de 3 de octubre de 2005. Galería fotográfica
- PEIT. Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte**
- Twinning con Polonia: modernización de las Estructuras de Gestión para la Ejecución de los fondos Feder y de Cohesión en el Sector de Transporte

Listo Intranet local

PREVISIONES DE ACTUALIZACIÓN DEL PEIT EN 2010

ACTUALIZACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE



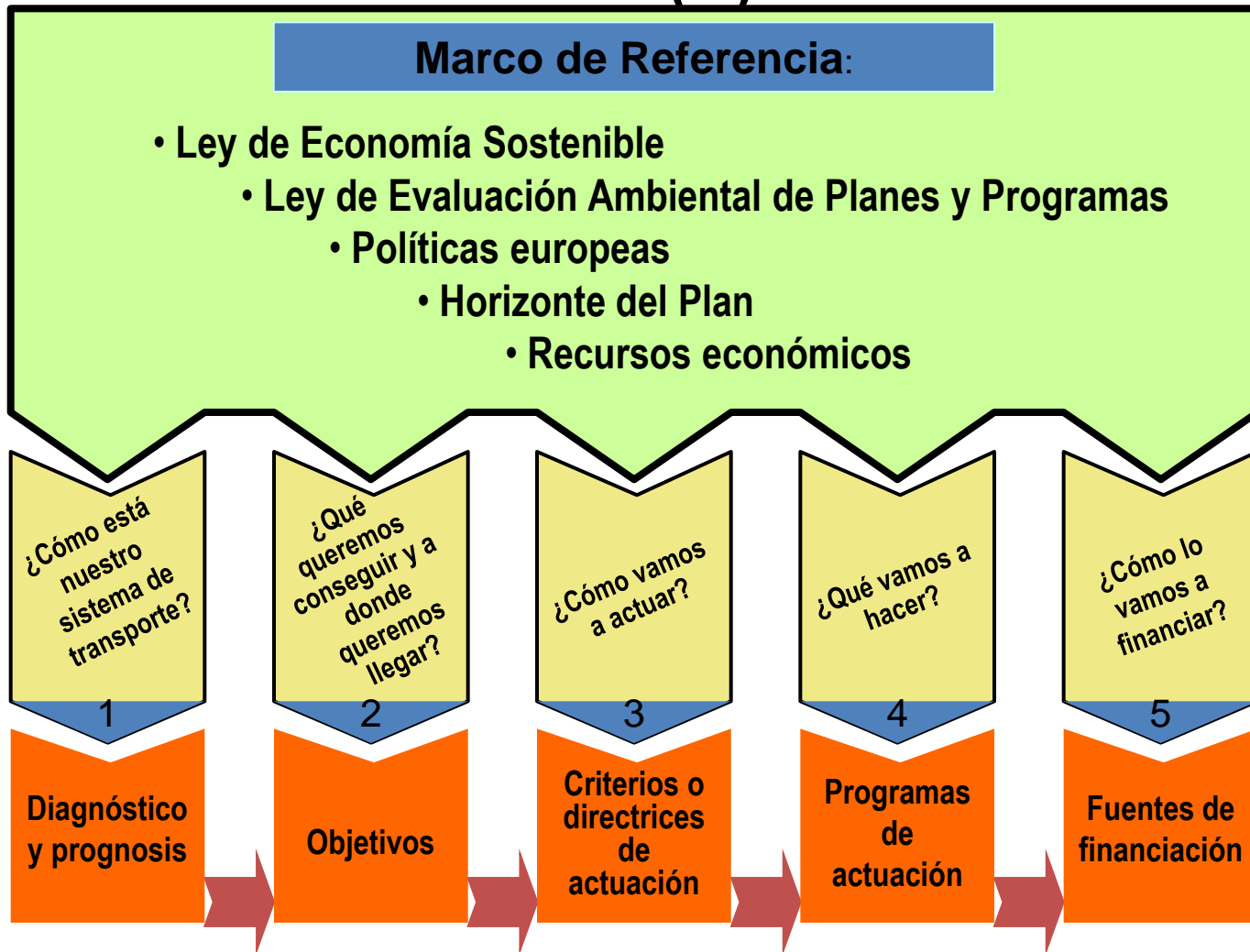
PEIT(a) 2010-2020

DIRECTRICES

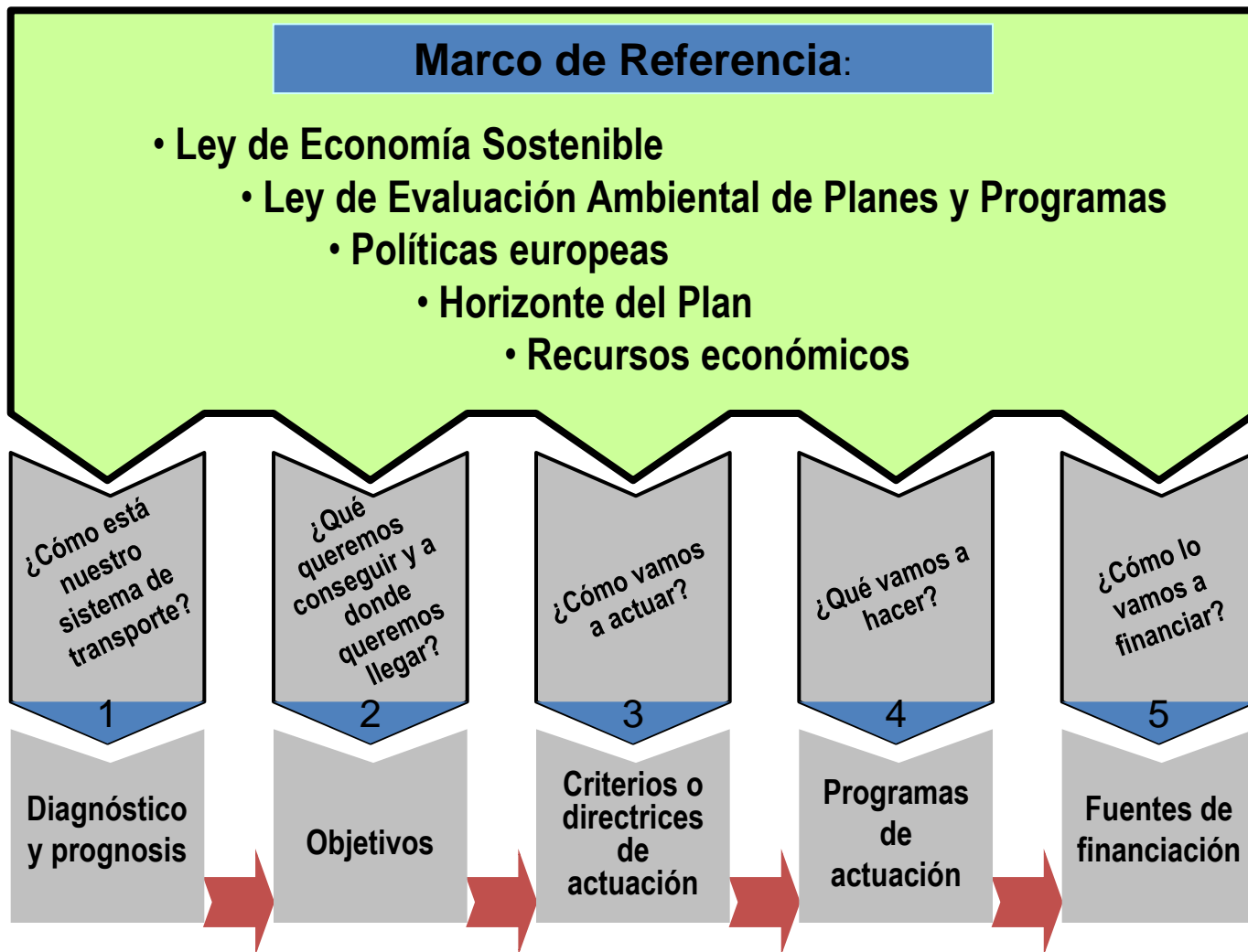
Razones para actualizar el PEIT

- **La Estrategia para la Economía Sostenible.** El PEIT define la política de infraestructuras y transporte a nivel estatal y constituye, por tanto, una pieza importante del nuevo patrón de crecimiento económico.
- **El propio PEIT**, ya que contempla su actualización cada 4-5 años dentro su proceso de desarrollo y seguimiento

Esquema Conceptual del Desarrollo del PEIT(a)



El PEIT(a). Marco de referencia



El PEIT(a). Marco de referencia (i)

El proyecto de Ley de Economía Sostenible, que en el capítulo III contiene 15 artículos dedicados a:

- Regulación económica del transporte
- Impulso a la movilidad sostenible
- Planificación de las infraestructuras y servicios de transporte

El PEIT(a). Marco de referencia (ii)

La Ley de Evaluación Ambiental Estratégica de Planes y Programas es de aplicación al PEIT(a)

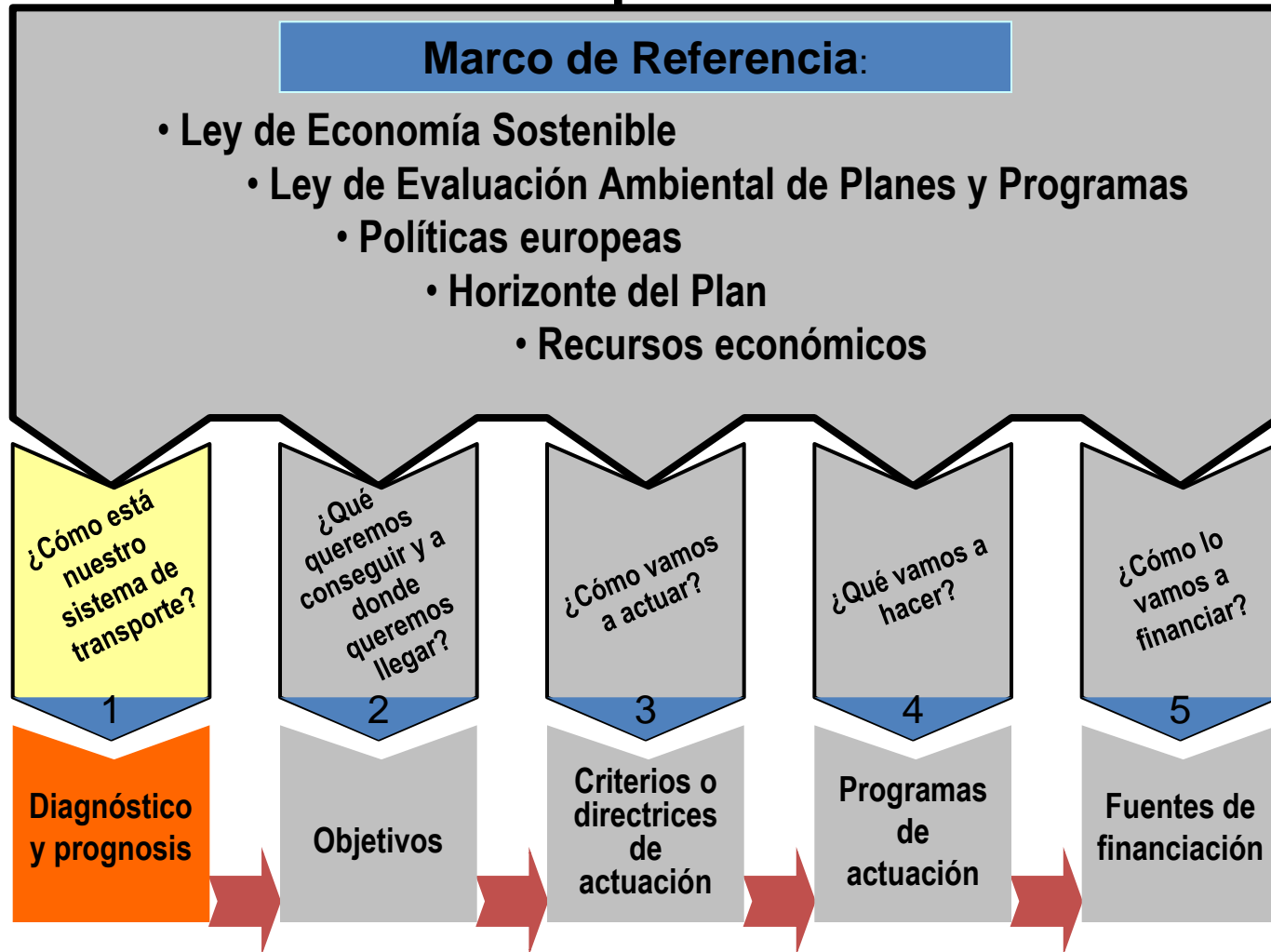
- Inicio del proceso
- Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA)
- Información pública conjunta del Avance del PEIT(a) y del ISA
- Memoria Ambiental del Plan que se elaborará conjuntamente con el Ministerio de Medio Ambiente como parte del PEIT(a)

El PEIT(a). Marco de referencia (iii)

Las Políticas Europeas en el ámbito del Transporte deben ser tenidas en cuenta:

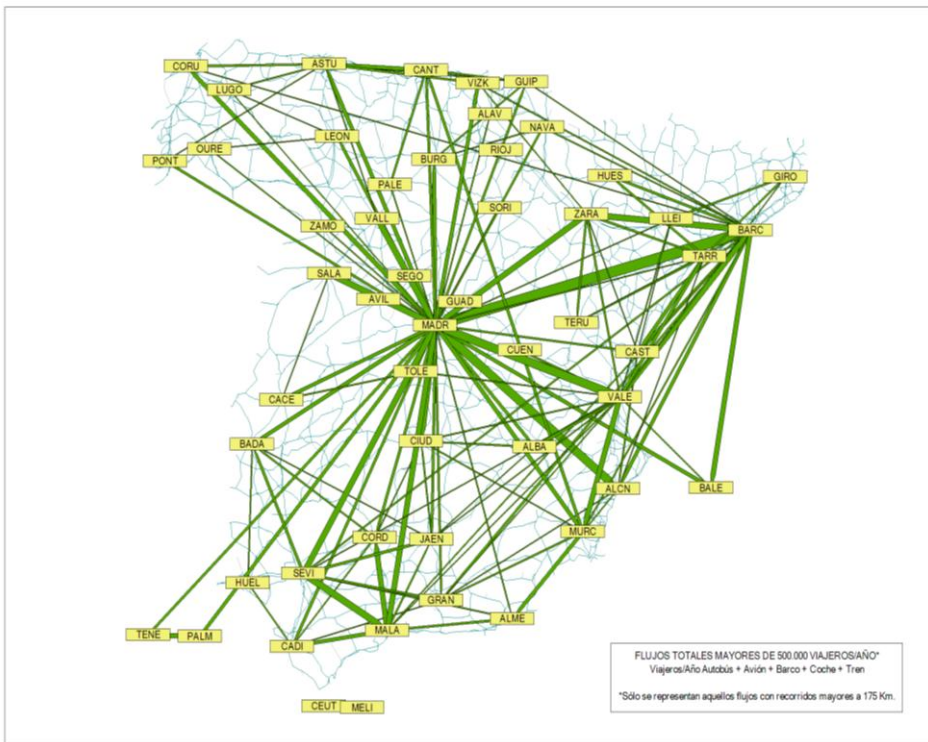
- Libro Blanco de Transportes UE. Orientaciones de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T). Iniciada actualización en 2009
- Plan de Acción de la Movilidad Urbana. 2009
- Reglamento para reforzar la competitividad del transporte de mercancías por ferrocarril.
- Directiva sobre Despliegue de Sistemas Inteligentes de Transporte en Carretera (Prevista en 2010)

¿Cómo está nuestro Sistema de Transporte?



¿Cómo está nuestro Sistema de Transporte? (I)

Viajeros.- las 75 principales relaciones superiores a 175 km concentran el 51% de los viajes.

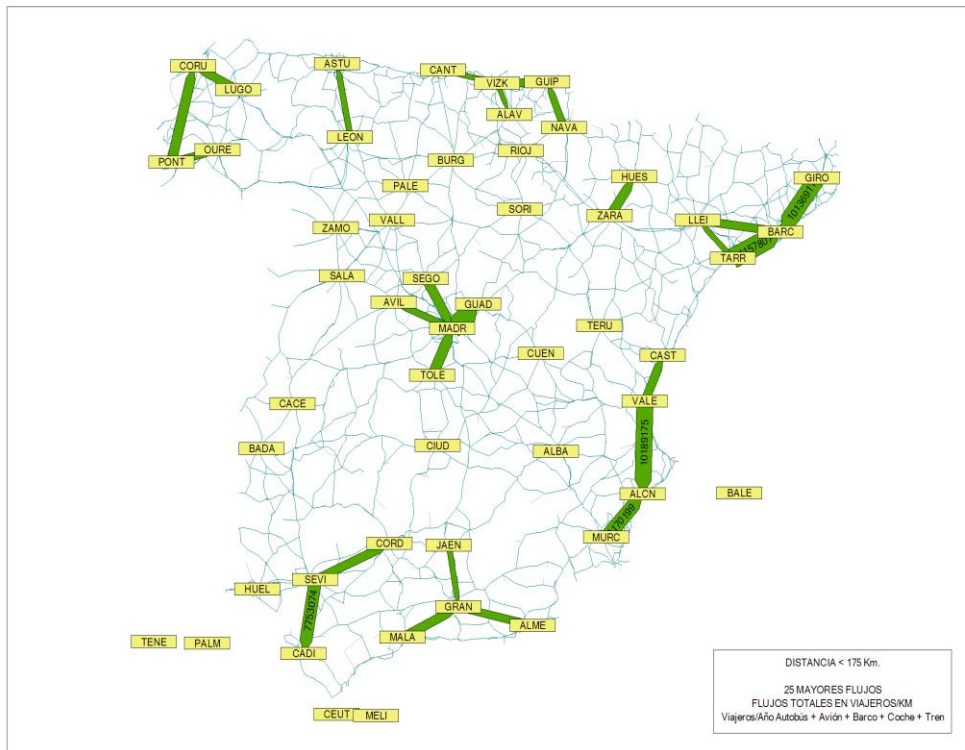


Destacan:

- Flujos radiales con Madrid
- El Corredor Mediterráneo
- El Eje del Ebro
- El tramo más oriental de la Cornisa Cantábrica
- El tramo oriental de Andalucía

¿Cómo está nuestro Sistema de Transporte? (II)

Viajeros.- las 25 relaciones inferiores a 175 km con mayor intensidad concentran el 70% de los viajes. Destacan:

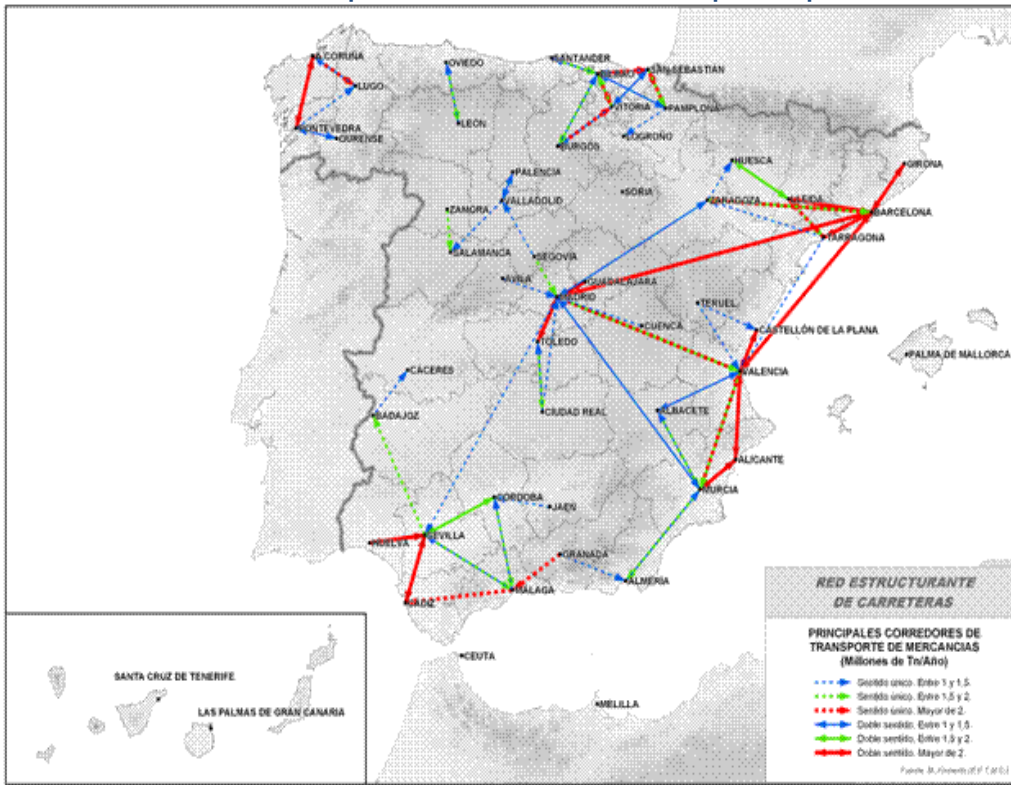


- Madrid. Área metrop.
- Barcelona. Área metropolitana
- Corredor Mediterráneo, entre Castellón y Murcia
- Conexiones internas Andalucía
- Conexiones internas Galicia
- País Vasco con Navarra y Cantabria
- León con Asturias
- Zaragoza con Huesca

¿Cómo está nuestro Sistema de Transporte? (III)

Mercancías.- demanda ligada a sistemas productivos territoriales y mercados de materias primas y productos elaborados

Principales tráficos de transporte por carretera



Destaca:

- La carretera con un 89% del tráfico interior, con una concentración importante en el triángulo:
 - Madrid – Cataluña – Comunidad Valenciana
- Los puertos como generadores de tráfico

¿Cómo está nuestro Sistema de Transporte? (IV)

Mercancías.- La cuota de transporte de mercancías por ferrocarril, apenas alcanza el 3% del tráfico interior

Principales tráficos de transporte por ferrocarril



Es necesario revitalizar el transporte de mercancías por ferrocarril.

Es tres veces menos contaminante que la carretera, por unidad de carga, y para determinadas relaciones tráficos-distancia puede resultar el más competitivo

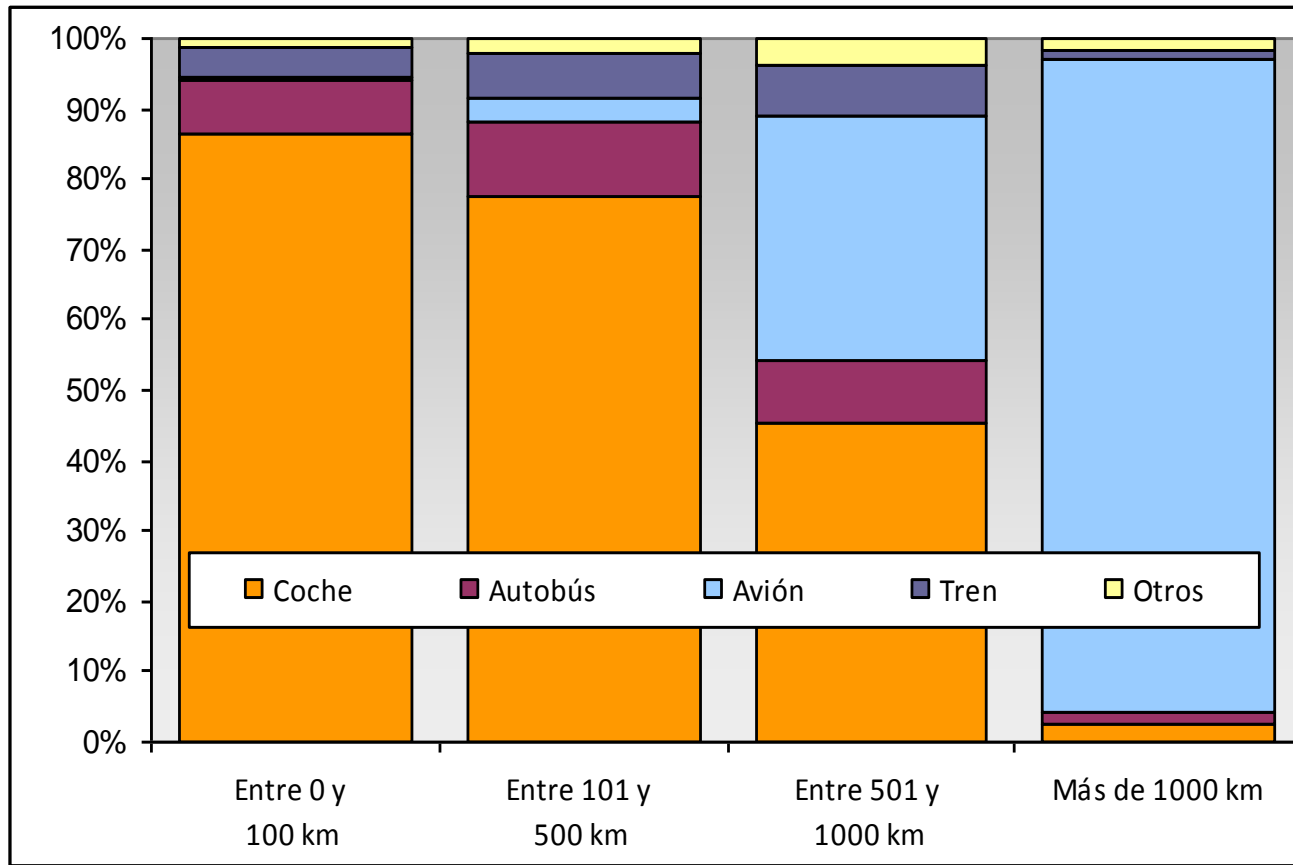
¿Cómo está nuestro Sistema de Transporte? (V)

Algunos datos sobre tráfico:

- La Red de Carreteras del Estado, con un 15,6% de la longitud total de carreteras, registra el 52% del tráfico total interurbano y el 66% del de vehículos pesados
- Los puertos españoles canalizan el 87% de nuestras importaciones y el 50% de nuestras exportaciones
- En 2009 los aeropuertos españoles registraron tráficos internacionales de 111 millones de pasajeros
- En 2008 transitaron por los Pirineos 110 Mtn, de los que aproximadamente el 5% lo hicieron por ferrocarril

¿Cómo está nuestro sistema de transporte? (VI)

REPARTO MODAL DEL TRÁFICO DE VIAJEROS (%) EN FUNCIÓN DE LA DISTANCIA DE VIAJE

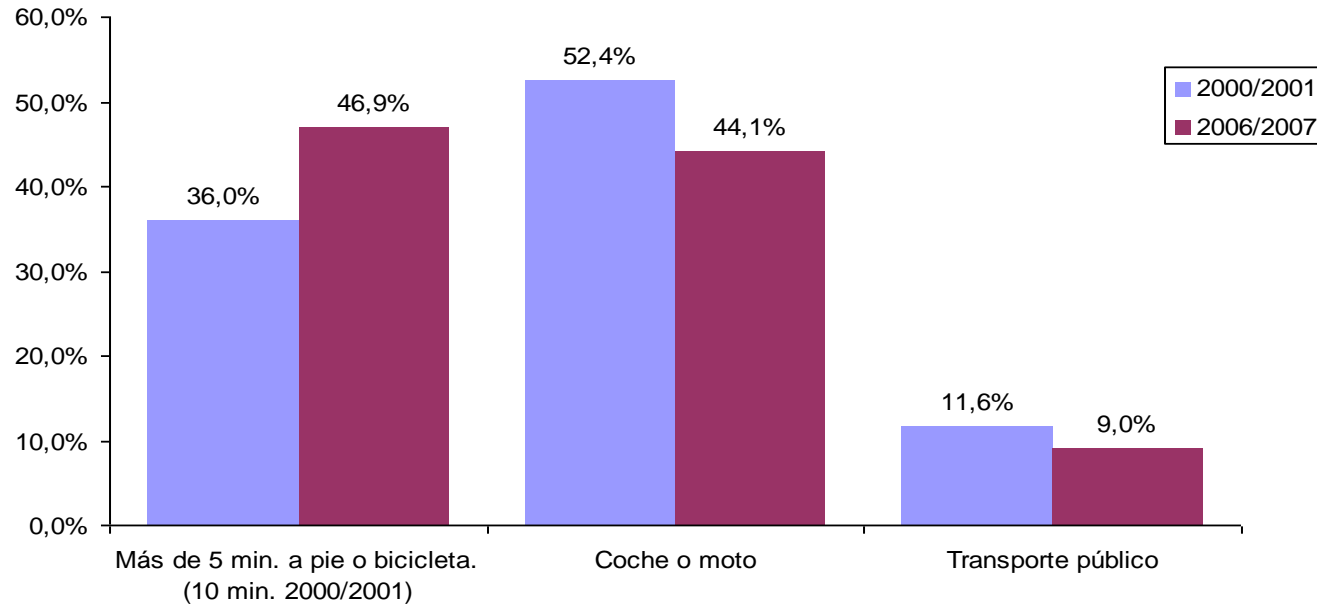


Encuesta Movilia 2006-2007

¿Cómo está nuestro sistema de transporte? (VIII)

Movilidad Urbana y Metropolitana

% desplazamientos según modo principal de transporte



¿Cómo está nuestro Sistema de Transporte? (VIII)

Sostenibilidad ambiental

- El Sector Transportes consume el 40% de la energía total
- Las emisiones de CO₂ del Sector han crecido casi el doble que el resto en los últimos 5 años
- El desarrollo de infraestructuras lineales tiene un impacto potencial sobre el medio natural

¿Cómo está nuestro Sistema de Transporte? (IX)

Seguridad

- Reducción en 2008 a la mitad el nº de víctimas mortales con relación a 2001.
- Constitución en 2008 de la Agencia de Seguridad Aérea
- Mejora en la seguridad de nuestra flota (En Lista Blanca del Memorando de París desde 2006)
- Avance en salvamento marítimo y lucha contra la contaminación marina

¿Cómo está nuestro Sistema de Transporte? (X)

Accesibilidad

- El 72% de los municipios y el 94% de la población tienen una infraestructura viaria de altas prestaciones a menos de 30 km
- 19 ciudades están conectadas con alta velocidad ferroviaria y un 40% de la población se sitúa a menos de 50 km de una estación de alta velocidad
- Los pasajes aéreos y marítimos de los residentes en la España no peninsular se subvencionan al 50%, en sus viajes a la península

¿Cómo está nuestro Sistema de Transporte? (XIV)

Vías de Gran Capacidad: España es junto con Alemania, el país europeo con más km (2008: 15.113 km)

	1970	1980	1990	1995	2000	2005	2006	
EU27			41 885	47 970	54 700	62.000	63.400	EU27
EU15	16 051	30 454	39 616	45 468	51 471	58.000	59.205	EU15
EU12			2 269	2 502	3 229	4.000	4.195	EU12
BE	488	1 203	1 666	1 666	1 702	1.747	1.763	BE
DK	184	516	611	796	923	1.032	1.032	DK
DE	6 061	9 225	10 854	11 190	11 712	12.363	12.531	DE
ES	387	2 008	4 976	6 962	9 049	11.432	12.073	ES
FR	1 553	4 862	6 824	8 275	9 766	10.804	10.842	FR
IT	3 913	5 900	6 193	6 435	6 478	6.542	6.554	IT
NL	1 209	1 798	2 092	2 208	2.265	2.600	2.604	NL
PL			257	246	358	552	583	PL
PT	66	132	316	687	1 482	2.341	2.545	PT
RO			113	113	113	228	228	RO
FI	108	204	225	394	549	693	700	FI
SE	403	850	939	1 262	1 499	1.700	1.740	SE
UK	1 183	2 683	3 181	3 383	3 581	3.634	3.670	UK
NO	41	57	73	107	144	264	271	NO

Fuente: EUROSTAT - Cifras en km

¿Cómo está nuestro Sistema de Transporte? (XV)

Ferrocarril de alta velocidad: En 2010, con la entrada en servicio del AVE Madrid-Valencia, España es el país con más km de Europa

	BE	DE	ES	FR	IT	UK	EU
2008	120	1.300	1.594	1.893	744	113	5.764
2007	120	1.300	1.516	1.893	562	113	5.504
2006	120	1.291	1.272	1.573	562	74	4.892
2005	120	1.202	1.090	1.573	468	74	4.527
2000	58	636	471	1.278	248	-	2.691
1995	-	447	471	1.220	248	-	2.386
1990	-	90	-	699	224	-	1.013
1985	-	-	-	417	224	-	641

Fuente: EUROSTAT. Cifras en km

¿Cómo está nuestro Sistema de Transporte?

(XVI)

Aeropuertos europeos por tráfico. 2007

Fuente: EUROSTAT. Nº de aeropuertos

	more than 10 million	5 to 10 million	1 to 5 million	500,000 to 1 million	100,000 to 500,000	15,000 to 100,000	
EU27	31	29	92	43	117	84	EU27
EU15	30	26	77	40	103	72	EU15
EU12	1	3	15	3	14	12	EU12
BE	1		1		3		BE
DK	1		1	2	3	2	DK
DE	7	2	8	4	5	7	DE
ES	5	4	17	3	6	5	ES
FR	3	3	10	8	23	13	FR
IT	2	6	13	5	8	4	IT
NL	1		2		2		NL
PL		1	4	1	4	3	PL
PT	1	1	2	1	3	2	PT
RO			1	2	4	2	RO
FI	1			2	9	9	FI
SE	1		4	3	15	10	SE
UK	4	9	10	5	9	9	UK
NO	1		6	3	9	23	NO

¿Cómo está nuestro Sistema de Transporte? (XVII)

Transporte marítimo. A nivel europeo 5 puertos españoles se encuentran entre los veinte primeros en tráfico de contenedores

Rank 2008	Port	*	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007		2008		Growth rate 2007-2008 (%)		
			Total	Total	Total	Total	Total	Total	Total	of wich empty	Total	of wich empty	Total	of wich empty	
1	Rotterdam (NL)	=	6 061	6 505	7 118	8 242	9 195	9 575	10 773	2 344	10 631	2 224	-1.3%	-5.1%	
2	Hamburg (DE)	=	4 665	5 376	6 126	7 004	8 084	8 878	9 914	1 937	9 767	1 825	-1.5%	-5.8%	
3	Antwerpen (BE) ⁽²⁾	=	3 001	3 153	4 012	5 055	6 221	6 718	7 879	1 225	8 379	1 248	+6.3%	+1.8%	
4	Bremerhaven (DE)	=	2 945	3 004	3 159	3 501	3 696	4 479	4 884	677	5 451	694	+11.6%	+2.5%	
5	Valencia (ES) ⁽⁴⁾	+3	1 512	1 826	2 012	2 156	2 415	2 615	3 049	776	3 606	845	+18.3%	+8.9%	
6	Algeciras (ES) ⁽³⁾⁽⁴⁾	=	1 737	1 732	2 024	970	3 184	3 262	3 420	590	3 298	476	-3.6%	-19.4%	
7	Giulia Tauro (IT)	-2	2 393	2 883	3 094	3 170	3 123	2 835	3 464	606	3 165	309	-8.6%	-49.0%	
8	Felixstowe (UK)	-1	2 839	2 682	2 482	2 717	2 760	3 030	3 342	923	3 131	828	-6.3%	-10.3%	
9	Barcelona (ES) ⁽⁴⁾	+1	1 404	1 122	1 765	2 084	2 071	2 315	2 806	668	2 565	657	-1.6%	-1.6%	
10	Le Havre (FR)	-1	1 550	1 754	2 015	2 158	2 144	2 119	2 685	471	2 512	421	-6.4%	-10.6%	
11	Southampton (UK)	=	1 213	1 275	1 375	1 435	1 384	1 502	1 905	576	1 617	521	-15.1%	-9.6%	
12	Genova (IT)	+3	1 536	1 499	1 591	1 437	1 038	1 146	1 230	15	1 462	24	+18.9%	+66.0%	
13	Constanta (RO)	-1	:	:	:	391	867	1 170	1 445	467	1 405	454	-2.7%	-2.6%	
14	Zeebrugge (BE)	+2	279	329	328	458	682	895	1 191	356	1 401	452	+17.6%	+26.9%	
15	Las Palmas (ES) ⁽⁴⁾	-1	664	726	966	1 111	1 222	1 303	1 319	296	1 312	325	-0.5%	+9.9%	
16	La Spezia (IT)	+1	758	780	836	879	916	1 088	1 130	176	1 186	180	+4.9%	+2.2%	
17	London (UK)	+3	749	875	895	966	765	743	858	247	983	301	+14.7%	+21.9%	
18	Marseille (FR)	=	745	811	835	920	911	950	1 058	149	901	142	-14.8%	-4.4%	
19	Bilbao (ES) ⁽⁴⁾	=	447	454	468	498	863	899	956	233	894	219	-6.5%	-6.0%	
20	Göteborg (SE)	+1	624	725	834	722	772	812	841	153	864	156	+2.7%	+2.0%	
Total top 20 ports ⁽⁵⁾			-	36 561	39 141	43 674	47 352	53 032	57 003	64 491	13 105	64 531	12 302	+0.1%	-6.1%
EEA-IS+HR (main ports)			-	:	:	:	61 670	69 527	74 476	83 947	18 106	83 048	17 346	-1.1%	-4.2%

* This column indicates the number of positions lost or gained compared to 2007

(1) TEU = Twenty-foot Equivalent Unit (unit of volume equivalent to a 20 foot ISO container).

(2) Partial data up to 2nd quarter 2004.

(3) Data for 2004 are underestimated.

(4) Data for the period 2003-2008 are provisional and likely to be revised.

(5) Information about the ports being part of the top 20 ports during the reference year concerned. The composition of the top 20 changes over time.

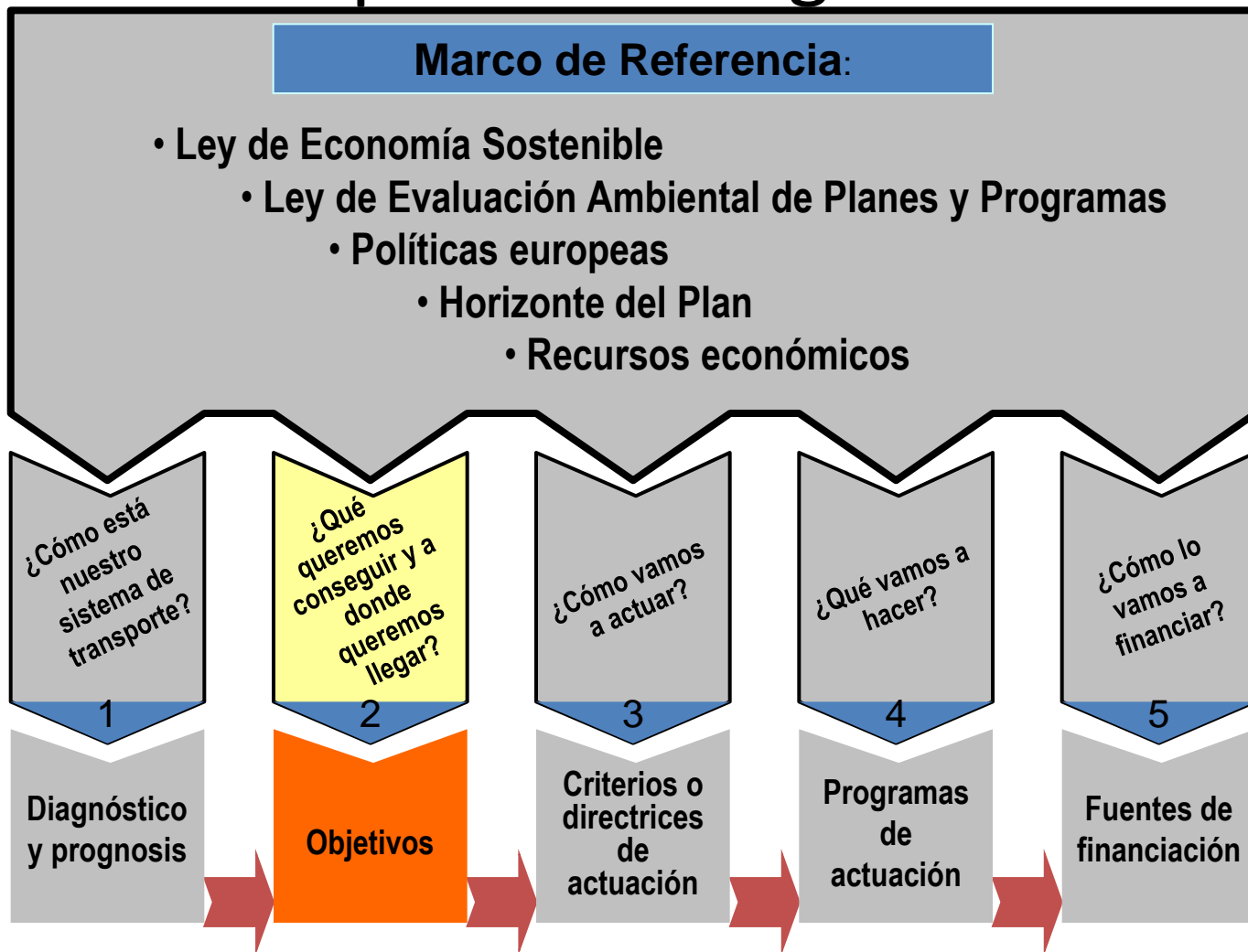
Fuente EUROSTAT. Cifras en miles de TEU

¿Cómo está nuestro Sistema de Transporte? (XVIII)

Evolución prevista de los tráficos en el horizonte del Plan:

- Crecimiento de la demanda de movilidad interurbana terrestre entre el 20 y el 25% en viajeros y entre el 25 y el 30% en mercancías, en el año horizonte del Plan 2020, respecto de 2009.
- Crecimiento de 139 Mtn en transporte marítimo, pasando de 415 Mtn en 2009 a 554 Mtn en 2020
- Crecimiento de 58 millones de pasajeros internacionales en tráfico aéreo, pasando de 111 millones en 2009 a 169 millones en 2020

¿Qué queremos conseguir y a donde queremos llegar?



¿Qué queremos conseguir y a donde queremos llegar? (i)

Objetivos del PEIT(a)

- Promover la sostenibilidad ambiental del sistema
- Mejorar la competitividad e impulsar el desarrollo económico
- Reforzar la cohesión social y territorial
- Potenciar la dimensión internacional y nuestras conexiones transfronterizas

¿Qué queremos conseguir y a donde queremos llegar? (ii)

Promover la sostenibilidad ambiental del sistema

- En materia de emisiones a la atmósfera, contribuir al cumplimiento de nuestros compromisos internacionales (reducción en 2020 de las emisiones de GEI en un 10% con relación a las existentes en 2005)
- En transporte por ferrocarril, alcanzar una cuota de mercado del 13% en viajeros y una participación entre el 8 y el 10% en mercancías, desde el 6 y 3% actuales, respectivamente
- En transporte de mercancías a través de los Pirineos, alcanzar con el ferrocarril y las autopistas del mar un 15% del total desde el 5% actual
- En cercanías ferroviarias, incrementar los viajes en un 50%
- El nº de víctimas mortales en carretera disminuirá un 40% en 2020 respecto a las de 2009

¿Qué queremos conseguir y a donde queremos llegar? (III)

Mejorar la competitividad e impulsar el desarrollo económico

- Liberalizar gradual y progresivamente el transporte en todos sus modos
- Mejorar la calidad de los servicios, mediante:
 - La publicación de la carta de los derechos de los viajeros para todos los modos e intermodales
 - La extensión de las ventajas de la alta velocidad a todo el territorio
 - La mejora de la velocidad media del transporte público interurbano
 - El desarrollo de una Red Básica de Transporte Mercancías por Ferrocarril
- Impulsar proyectos innovadores nacionales y europeos
- Mantener un ritmo estable de inversión, ganando eficiencia y reduciendo el coste de la obra pública
- Mantenimiento del empleo, tanto en el sector del transporte como en el de las infraestructuras

¿Qué queremos conseguir y a donde queremos llegar? (IV)

Reforzar la cohesión social y territorial

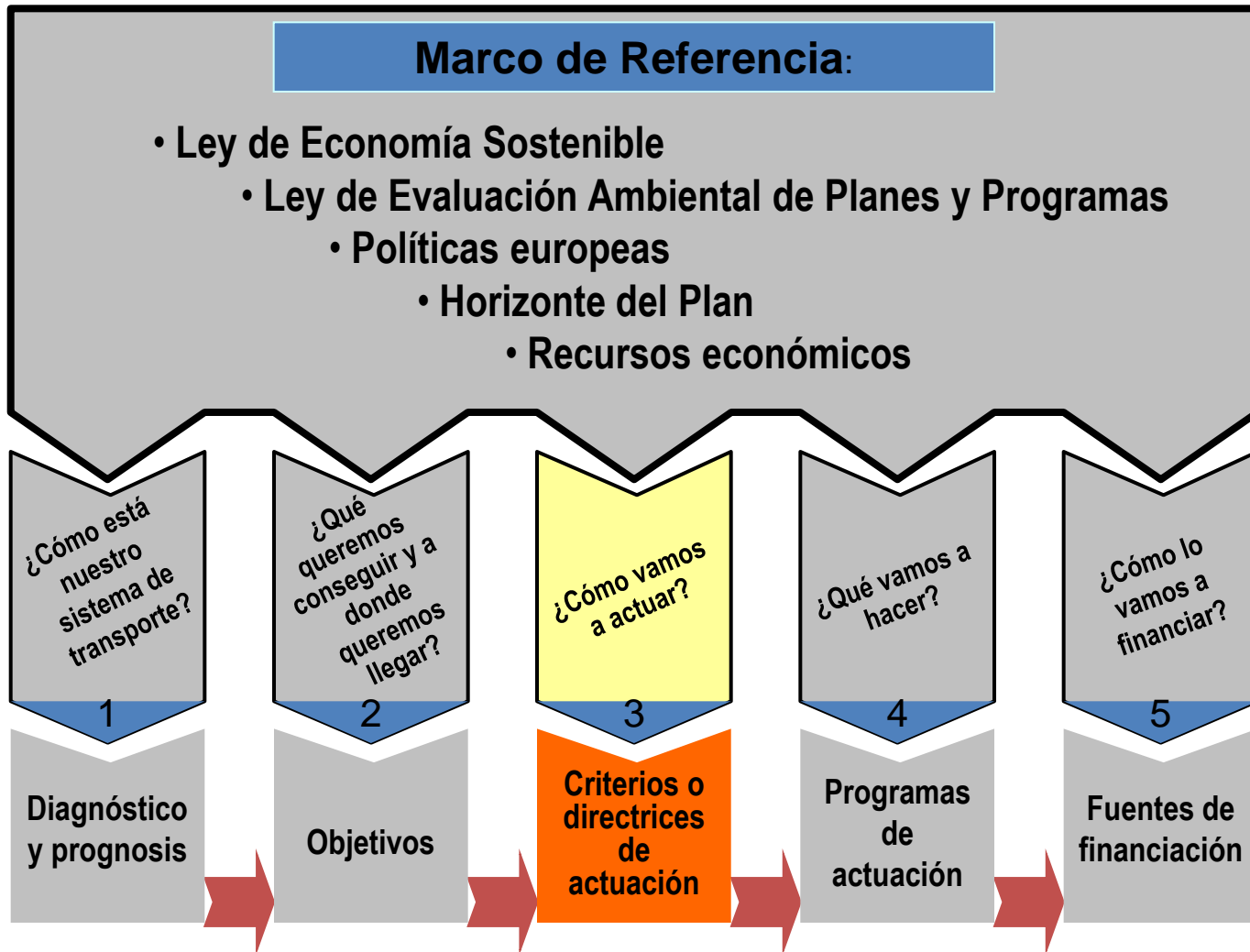
- Acceso universal a los servicios de transporte
- Mejora de la cobertura territorial de los servicios de transporte público
- **Aumento de la accesibilidad a los nodos y conexiones nodales de la red**
 - Capitales de provincia y ciudades de más de 50.000 hb dispondrán de acceso directo a la red viaria de alta capacidad
 - El 90% de la población peninsular tendrá una estación de alta velocidad ferroviaria a menos de 50 km
 - Se adecuarán los sistemas portuario y aeroportuario para atender unas previsiones de incremento de tráfico del 33% y 51%, respectivamente, en el horizonte del Plan

¿Qué queremos conseguir y a donde queremos llegar? (V)

Potenciar la dimensión internacional y nuestras conexiones transfronterizas

- Establecimiento de servicios ferroviarios de alta velocidad con las principales ciudades europeas (París, Lisboa, Milán,..)
- Condiciones de accesibilidad y permeabilidad en las zonas transfronterizas similares a las del resto del territorio
- Participación de los operadores nacionales en el mercado europeo con el mismo peso que tiene nuestro país en la economía europea
- Promoción de las empresas españolas en el exterior
- Impulso a la participación española en proyectos innovadores internacionales relacionados con la mejora de la competitividad

¿Cómo queremos actuar?



¿Cómo queremos actuar? (i)

La consecución de los objetivos del PEIT(a) se fundamenta en un conjunto de directrices:

- **16 principales**
- **Otras 102 que desarrollan las principales, 39 de carácter general y 63 específicas por área de actuación**

¿Cómo queremos actuar? (ii)

Directrices principales (1-5):

1. La seguridad ante todo
2. La integración de la variable ambiental desde la fase de planificación hasta la de gestión
3. La definición de **redes básicas modales y nodos de conexión y logística.**
4. La optimización del uso de las capacidades de las infraestructuras existentes
5. La realización de una evaluación de eficiencia económico-social asociada a cada proyecto de nueva infraestructura

¿Cómo queremos actuar? (iii)

Directrices principales (6-8):

6. La priorización del transporte por ferrocarril.
7. En transporte por carretera:
 - Finalización de corredores viarios de alta capacidad en avanzado estado de ejecución
 - Priorización y racionalización de actuaciones, incluidos posibles descartes en aquellos corredores con tráfico débil, o con otra vía alternativa de alta capacidad sin saturar, o que afecten significativamente al medio ambiente o a la biodiversidad.
8. La autosuficiencia financiera de los sistemas portuario y aeroportuario, facilitando su conexión con las redes de transporte terrestre

¿Cómo queremos actuar? (iv)

Directrices principales (9-12):

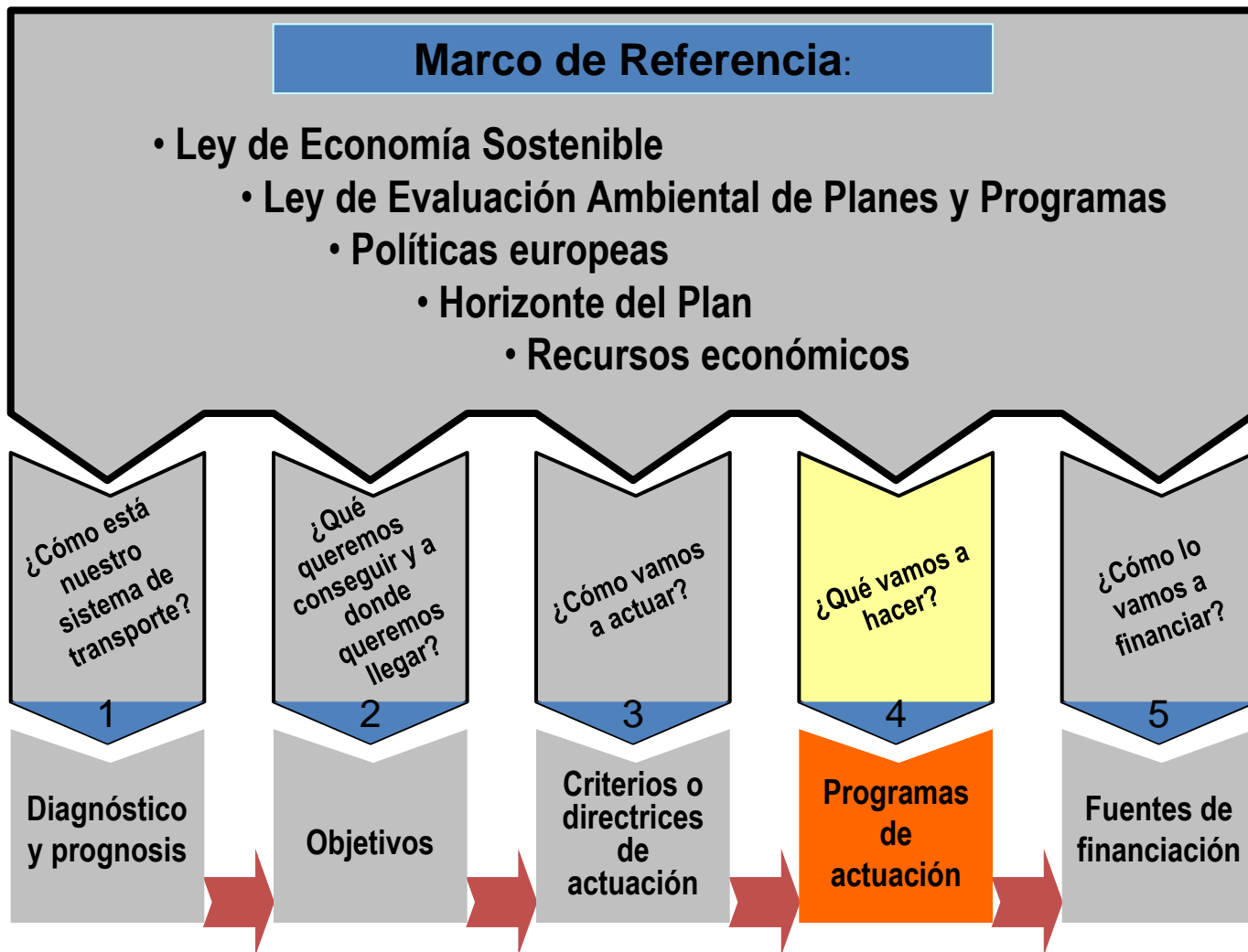
9. La complementariedad entre modos que evite sobrecapacidad en corredores
10. Las conexiones con las redes internacionales
11. La participación de la iniciativa privada en la financiación
12. La extensión de los beneficios de las nuevas infraestructuras a todo el territorio mediante servicios adecuados

¿Cómo queremos actuar? (v)

Directrices principales (13-16):

13. El marco regulatorio que favorezca la competencia
14. La incorporación de nuevas tecnologías
15. La movilidad en las áreas urbanas y metropolitanas en el marco de los PMUS
16. La apertura en la gestión y explotación de las infraestructuras

¿Qué vamos a hacer?



¿Qué vamos a hacer? (iii)

El marco regulador que es necesario desarrollar:

- Desarrollo normativo de la Ley de Economía Sostenible
- Ley de modernización del sistema aeroportuario
- Desarrollo de la Ley de Puertos
- Desarrollo de la Ley del Sector Ferroviario
- Creación de la Agencia Estatal de Seguridad del Transporte, como desarrollo de la Ley 28/2006 de Agencias Estatales
- Modificación de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres
- Ley de Financiación del Transporte Público
- Ley de Movilidad Sostenible

¿Qué vamos a hacer? (v)

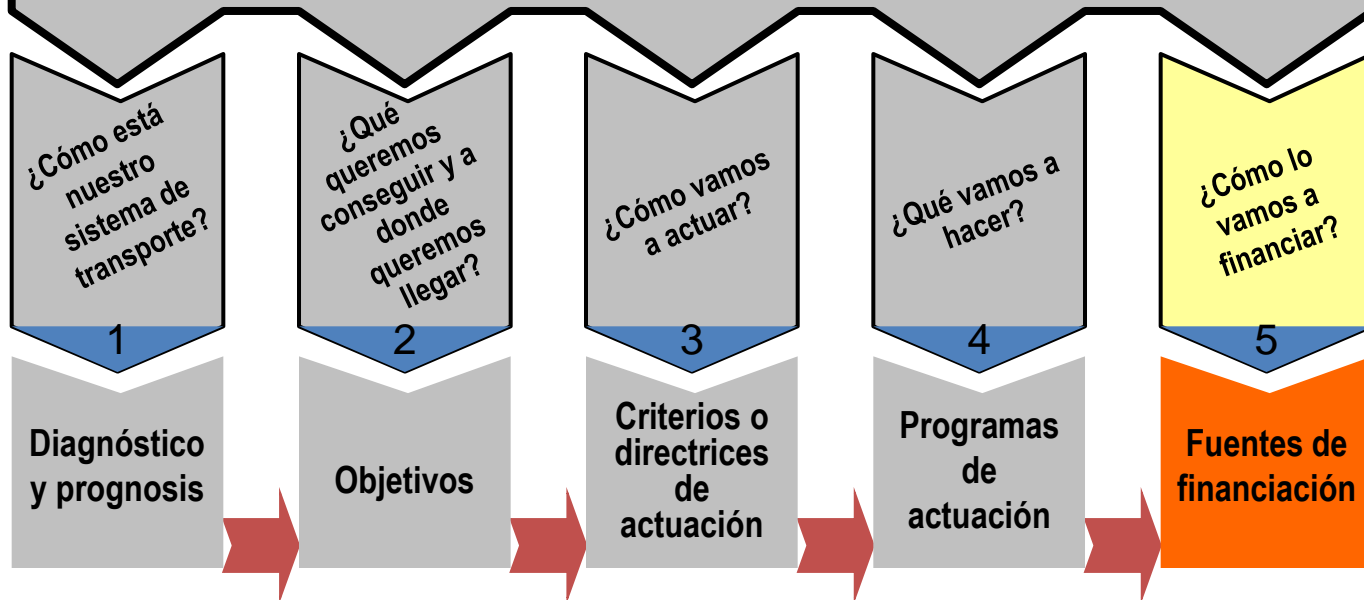
Algunas cuestiones clave que el PEIT(a) debe incluir:

- Impulso a la liberalización en todos los modos
- Instrumentos de gestión de la demanda
- Participación del capital privado junto al público en la financiación de inversiones

¿Cómo lo vamos a financiar?

Marco de Referencia:

- Ley de Economía Sostenible
 - Ley de Evaluación Ambiental de Planes y Programas
 - Políticas europeas
 - Horizonte del Plan
 - Recursos económicos



¿Cómo lo vamos a financiar? (i)

Fuentes de financiación

- Presupuestos G. del Estado (Mº de Fomento)
- Recursos propios y endeudamiento (autofinanciación)
- Financiación comunitaria
- Inversión privada
- Presupuestos G. del Estado (Mº de Economía y Hacienda y Mº de Ciencia e Innovación)

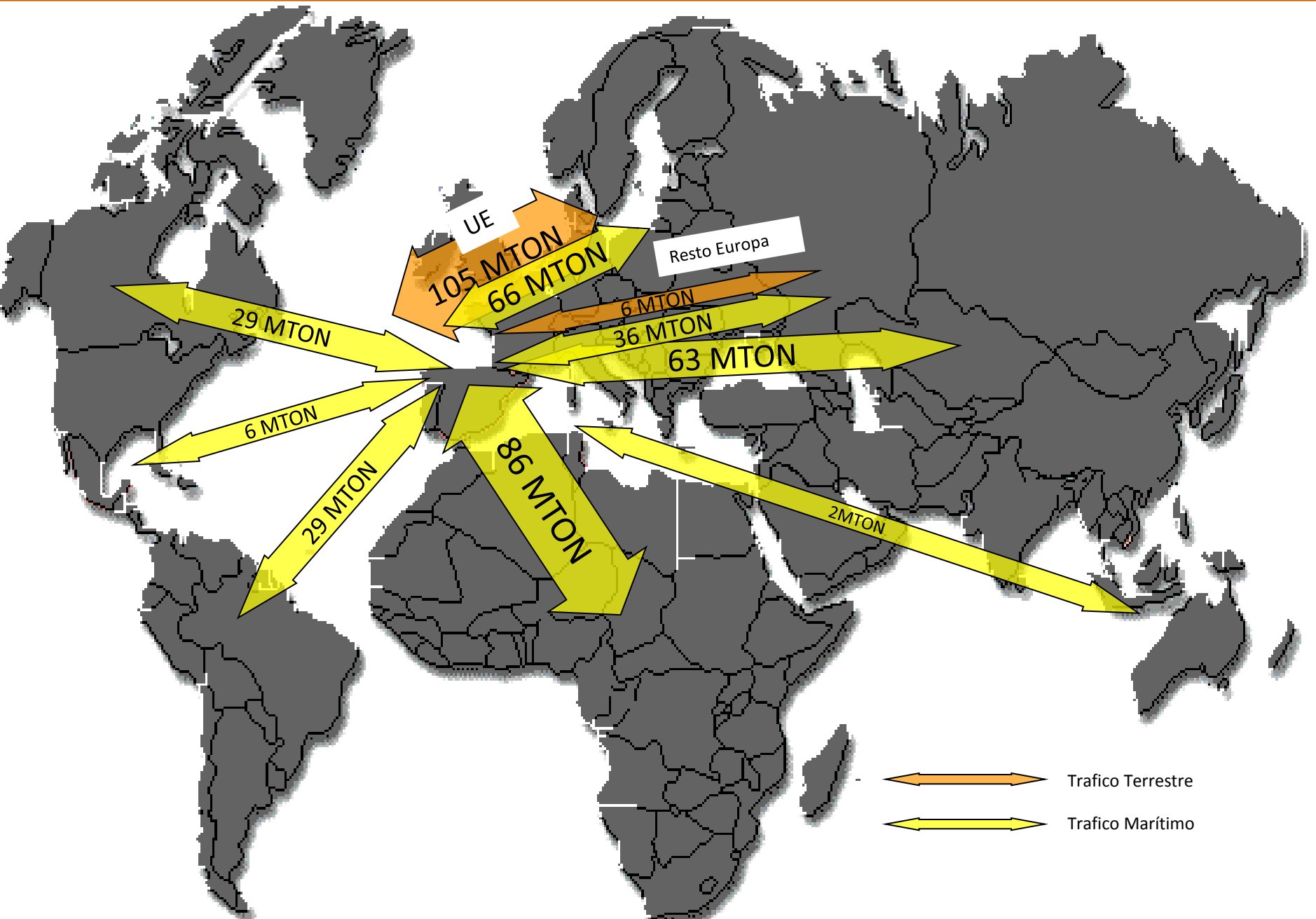


EL PLAN ESTRATEGICO PARA EL IMPULSO DEL TRANSPORTE FERROVIARIO DE MERCANCIAS EN ESPAÑA COMO PARTE DEL PEIT



1.- Análisis del escenario actual del transporte de mercancías en España

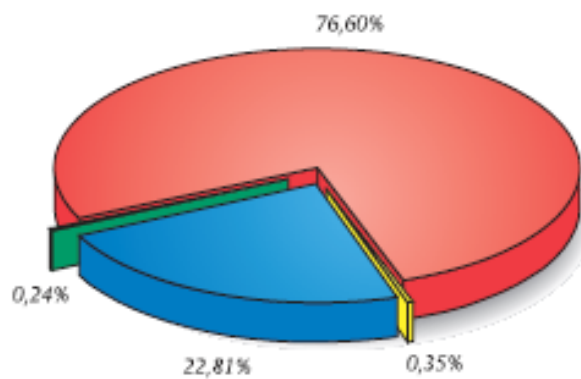
TRÁFICO MERCANCÍAS DE ESPAÑA POR CONTINENTES. AÑO 2009



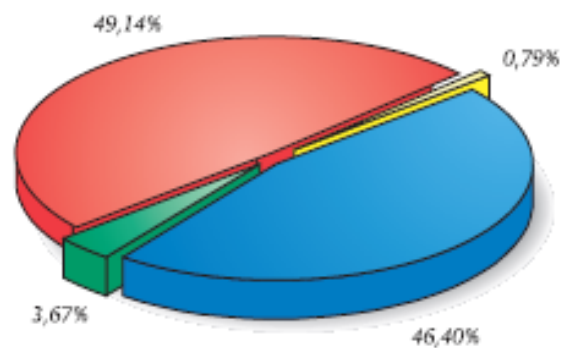
Reparto Modal. Internacional

TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS

IMPORTACIÓN / TOTAL IMPORTS



EXPORTACIÓN / TOTAL EXPORTS

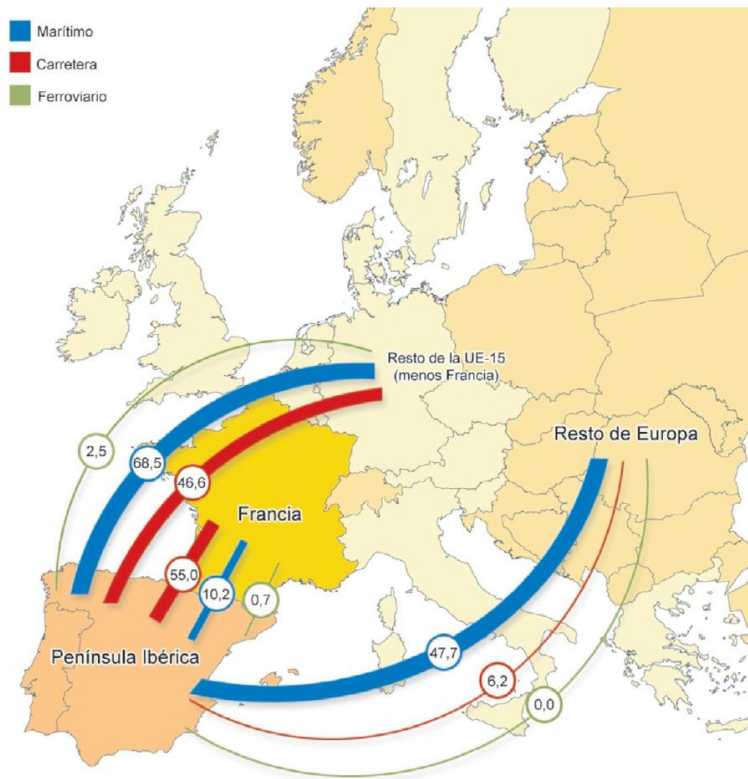


Fuente: Agencia Tributaria.

Reparto Modal. Europa

Transporte internacional de mercancías

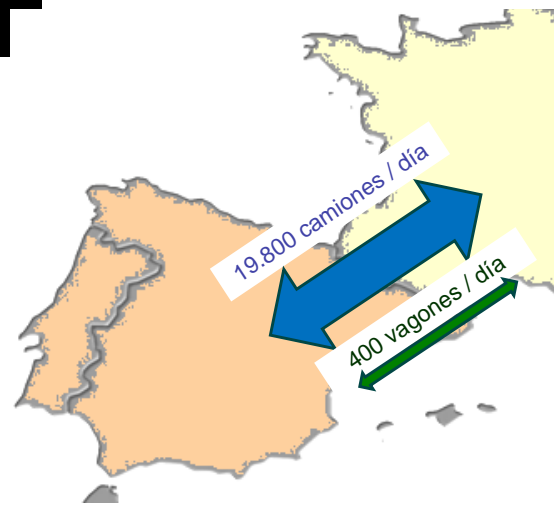
Distribución del flujo de mercancías entre la Península Ibérica y Europa (millones de t)



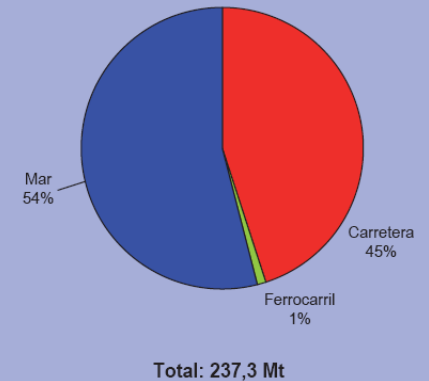
Fuente:

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

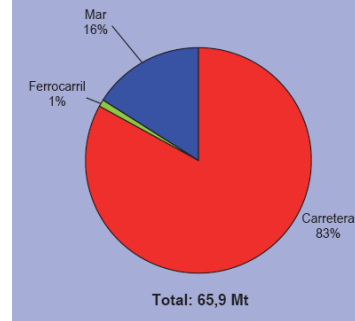
Distribución porcentual del flujo de mercancías entre España y Europa



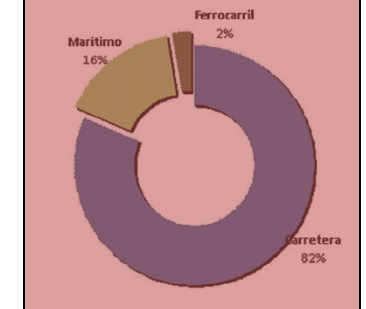
Península Ibérica/Resto de Europa (incluyendo Francia y la UE-15)



Península Ibérica/Francia

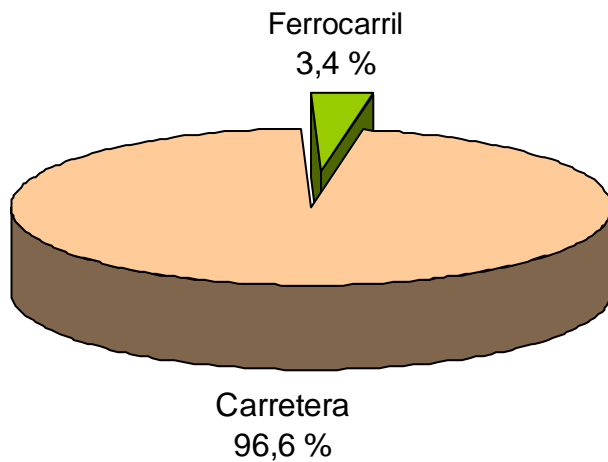


España / Portugal



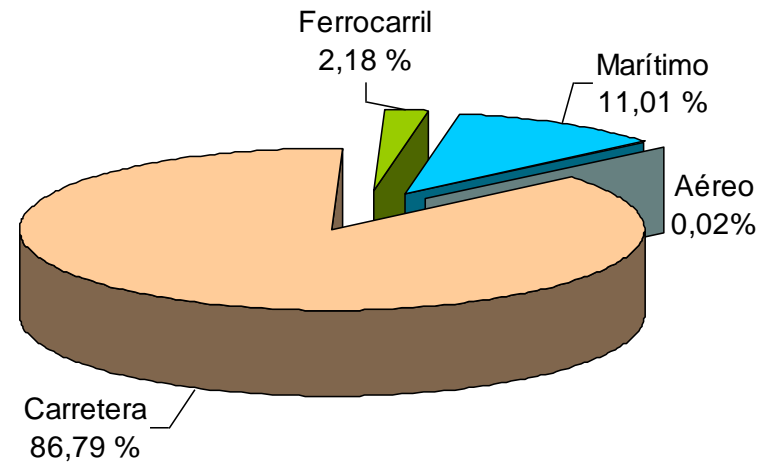
Reparto Modal. Interior

Distribución modal del transporte de mercancías en España.
Año 2009 (Mt x km)



Distribución modal del transporte terrestre de mercancías en España. (Mt x km)

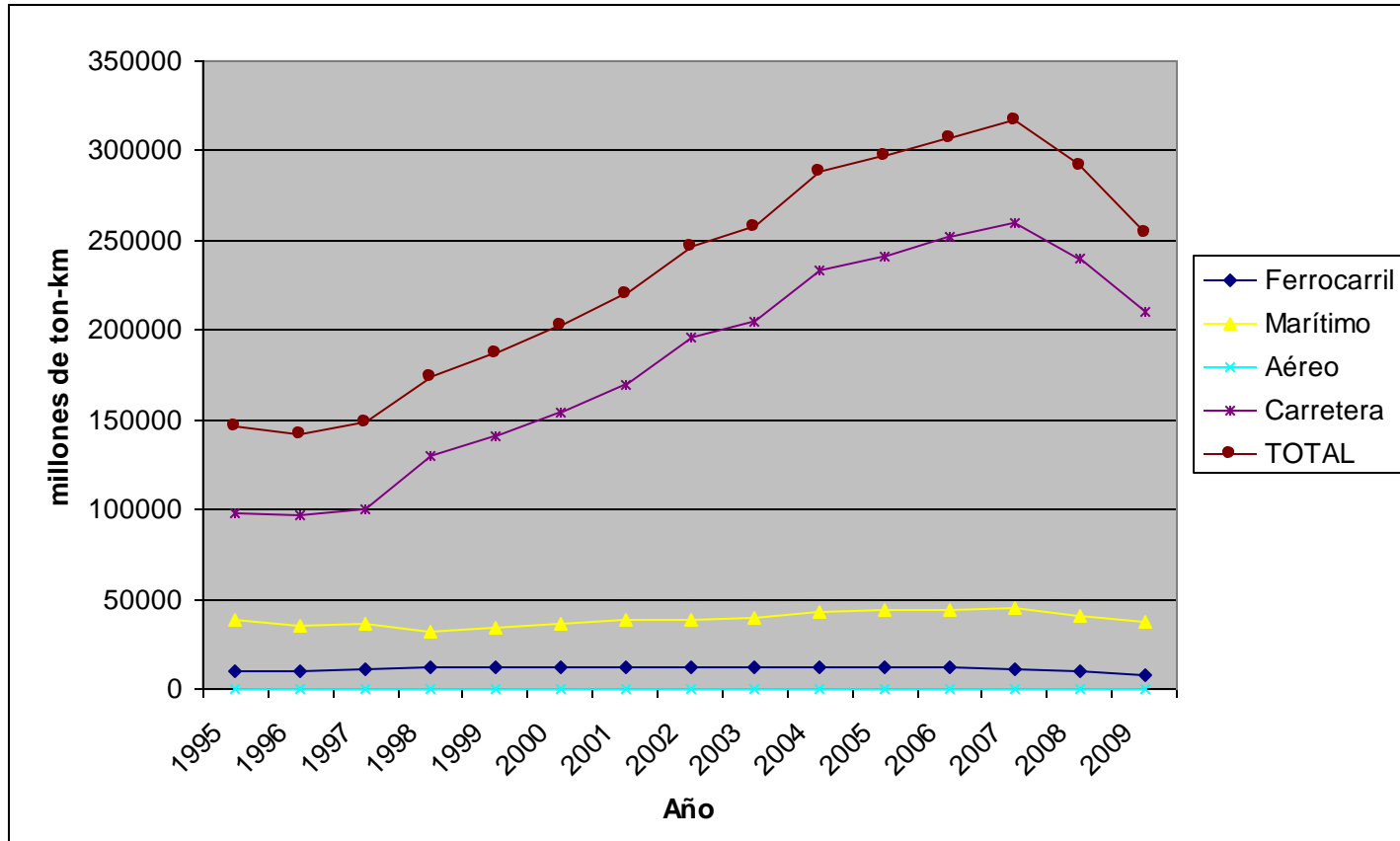
Fuente: Eurostat



Distribución por modos del transporte interior de mercancías en España (M t x km).

Fuente: Ministerio de Fomento.

Evolución. Interior

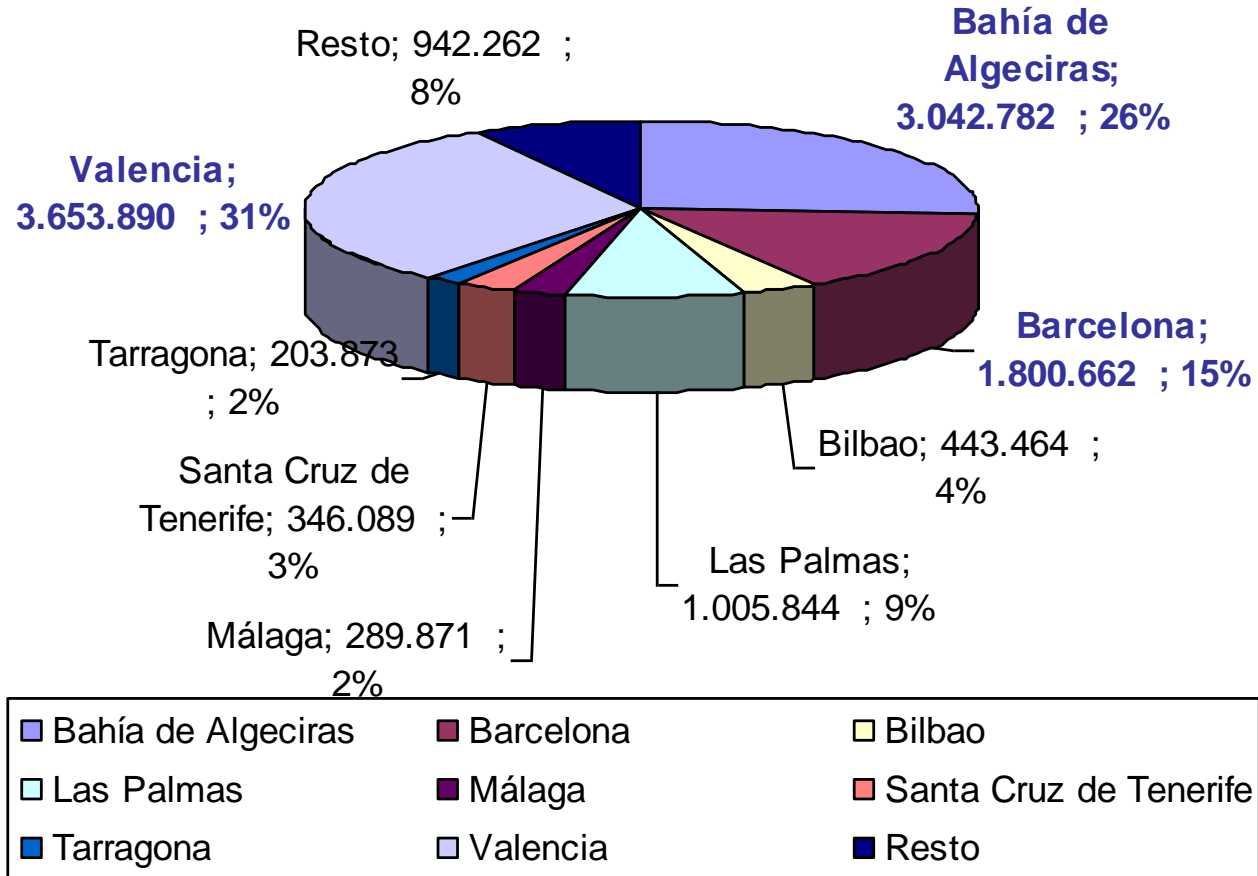


Fuente: Fomento

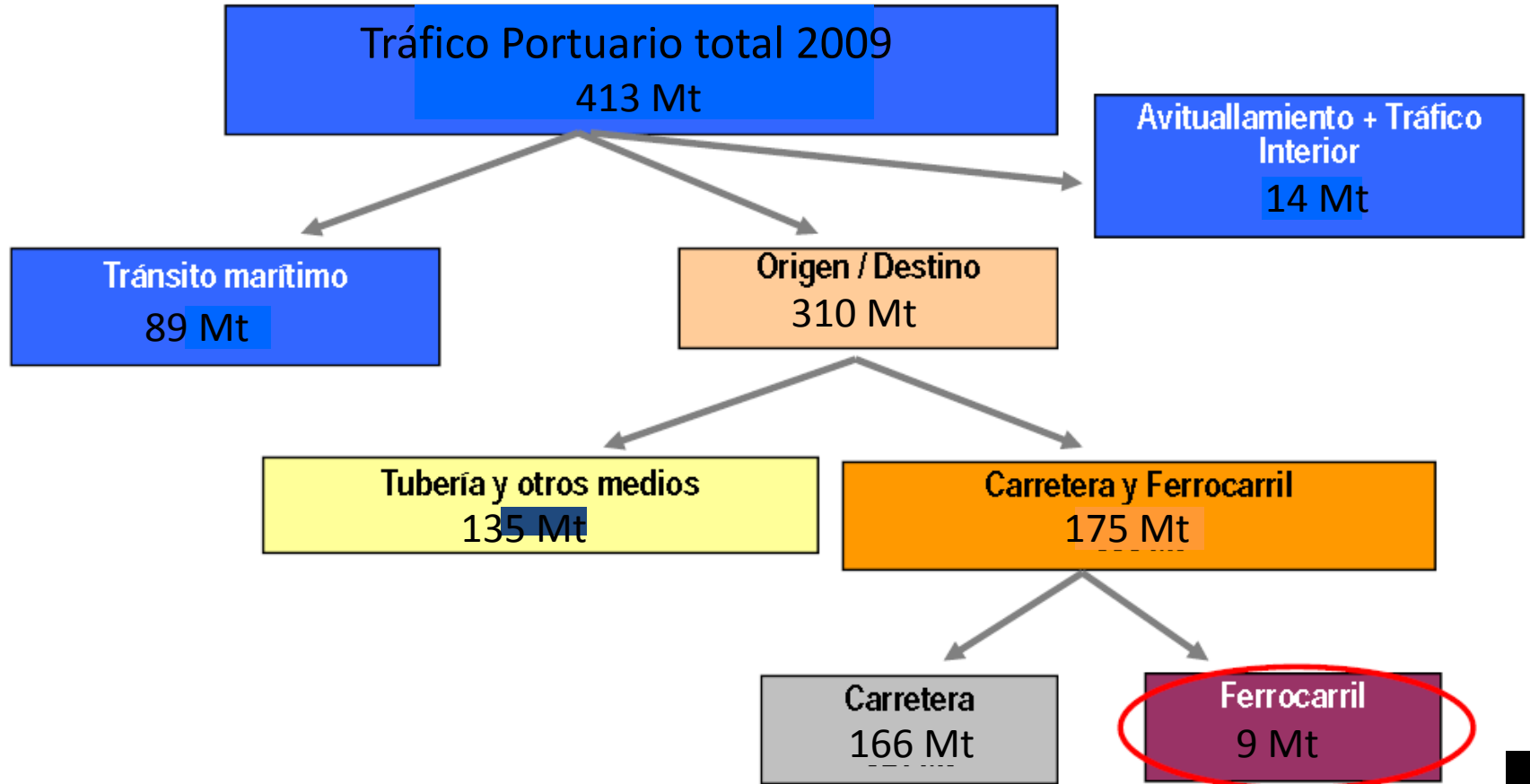


1.1.- Análisis del transporte de mercancías marítimo

TRÁFICO TEU'S



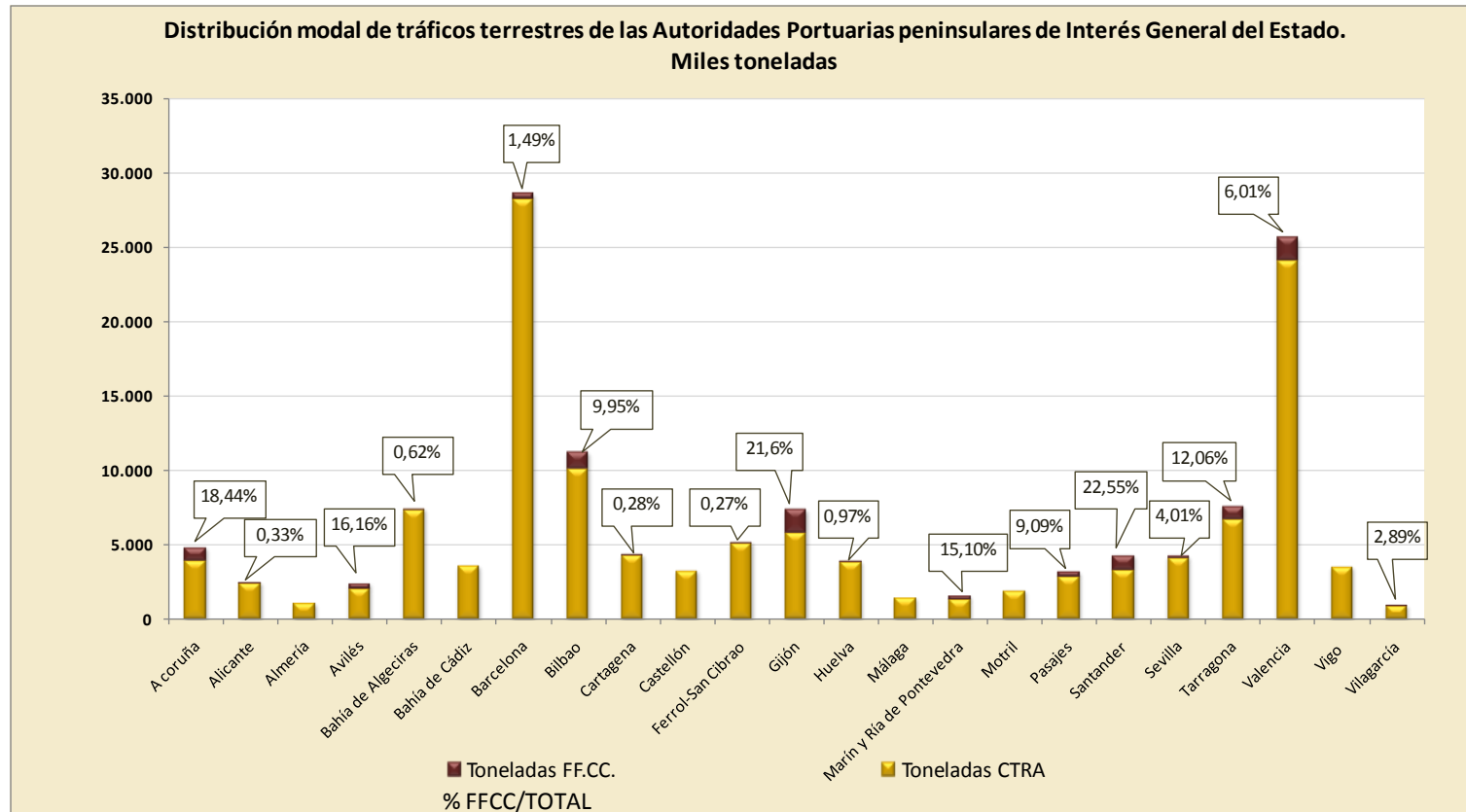
Intermodalidad en puertos



Fuente: Puertos del Estado

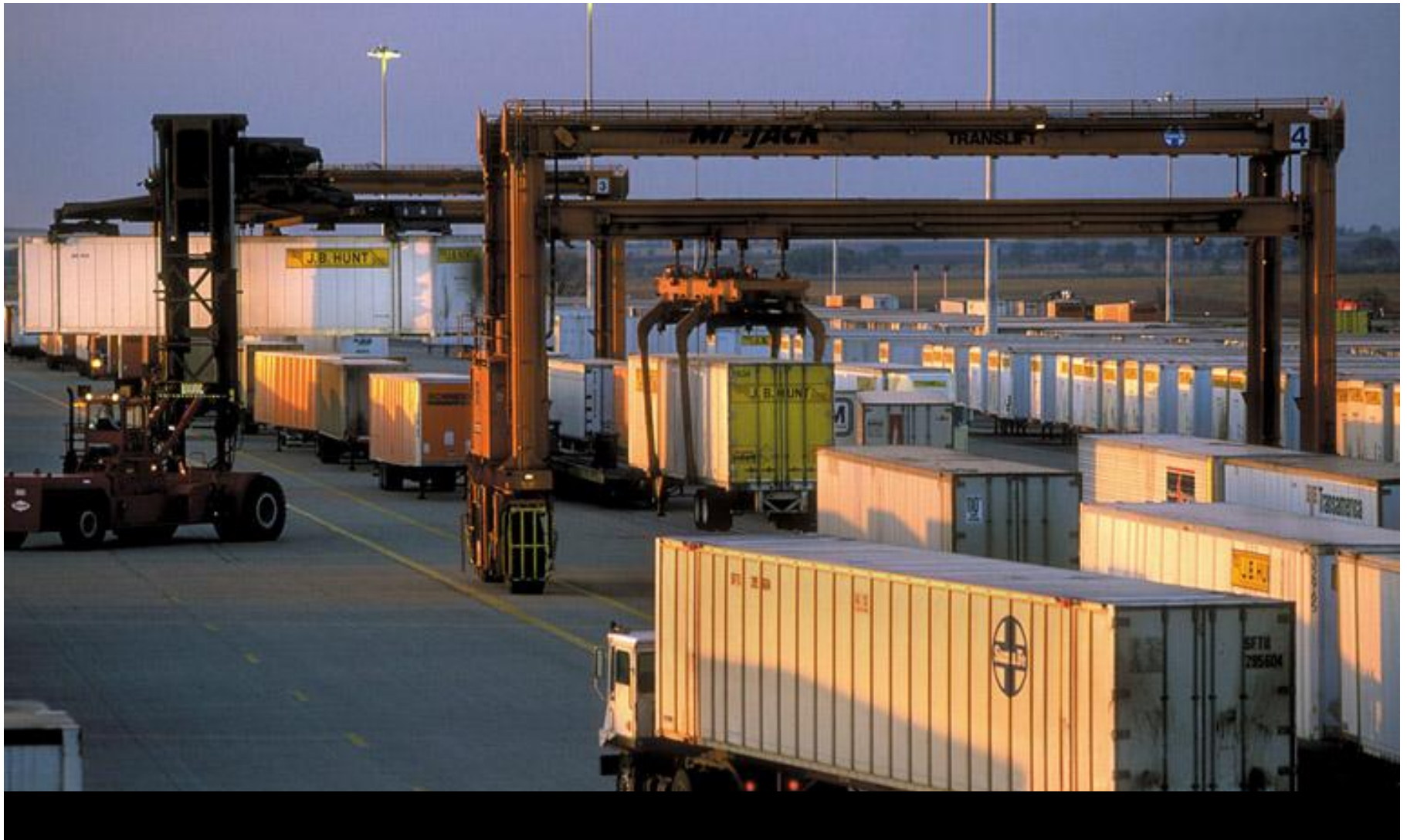
Análisis de tráfico portuario: transporte por ferrocarril, 2009

- ❑ Únicamente el 5,2 % de los tráfico terrestres del año 2009 de los puertos (8,8 Mt aproximadamente) se transporta el modo ferroviario, mientras que el (94,8 %) se realiza a través de la carretera.
- ❑ El puerto que recibe o distribuye mayor porcentaje de mercancías a través del modo ferroviario es el de Santander, con una distribución modal de 22,5 % para el ferrocarril y 77,5 % para el modo carretera, seguido de Gijón y A Coruña.
- ❑ En valor absoluto (Miles de toneladas), es el puerto de Gijón quien mayor volumen transporta por ferrocarril en 2009 (1.608 Miles de t), seguido de Valencia (1.524 Miles de t), y Bilbao (1.126 Miles de t)



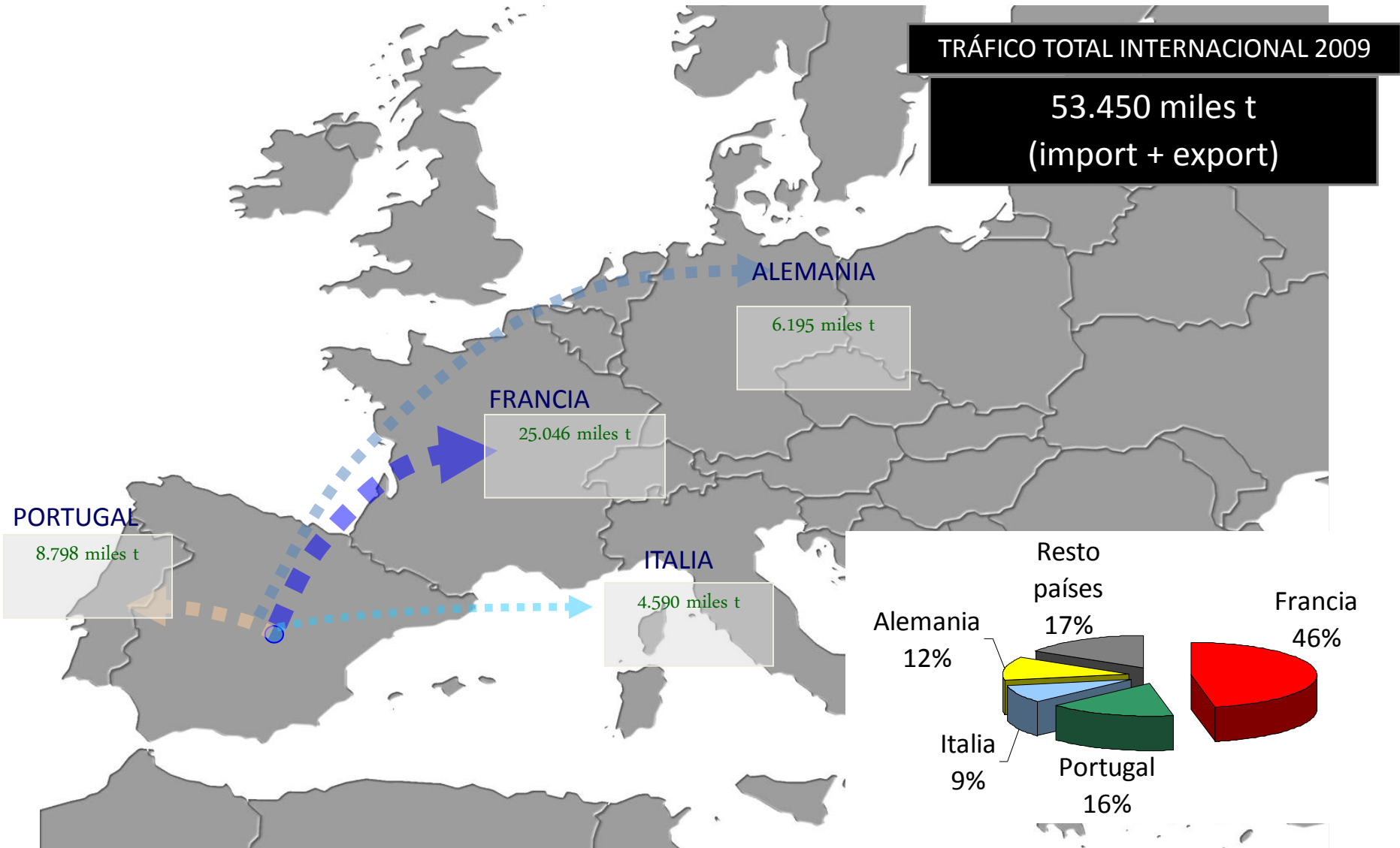


1.2.- Análisis del transporte terrestre de mercancías



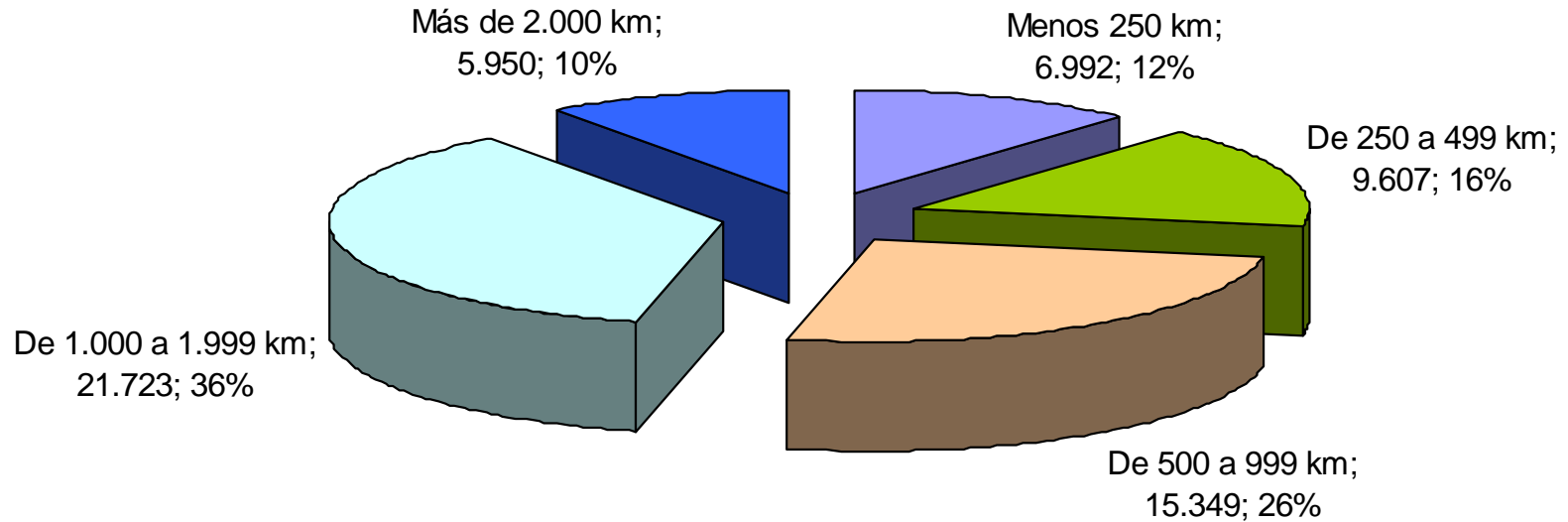
1.2.1- Análisis del transporte de mercancías por carretera

DISTRIBUCIÓN DEL TRÁFICO INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR CARRETERA. Año 2009



Fuente: EPTMC 2009

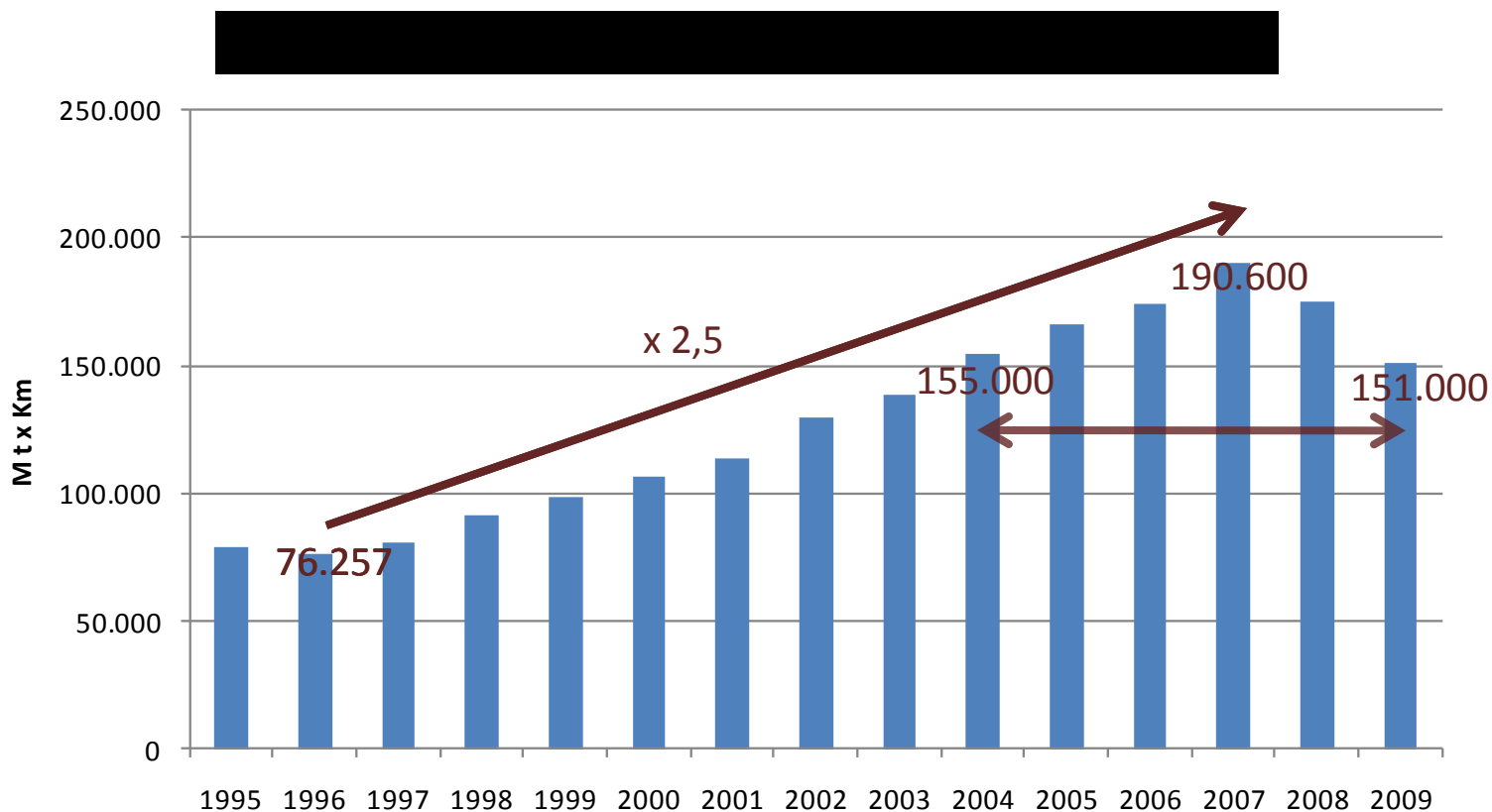
TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA SEGÚN INTERVALOS DE DISTANCIA AÑO 2009 (miles t)



Fuente: Encuesta Permanente del Transporte de Mercancías por carretera 2009. Ministerio de Fomento

Evolución reciente del transporte de mercancías. Análisis de tráficos de carretera

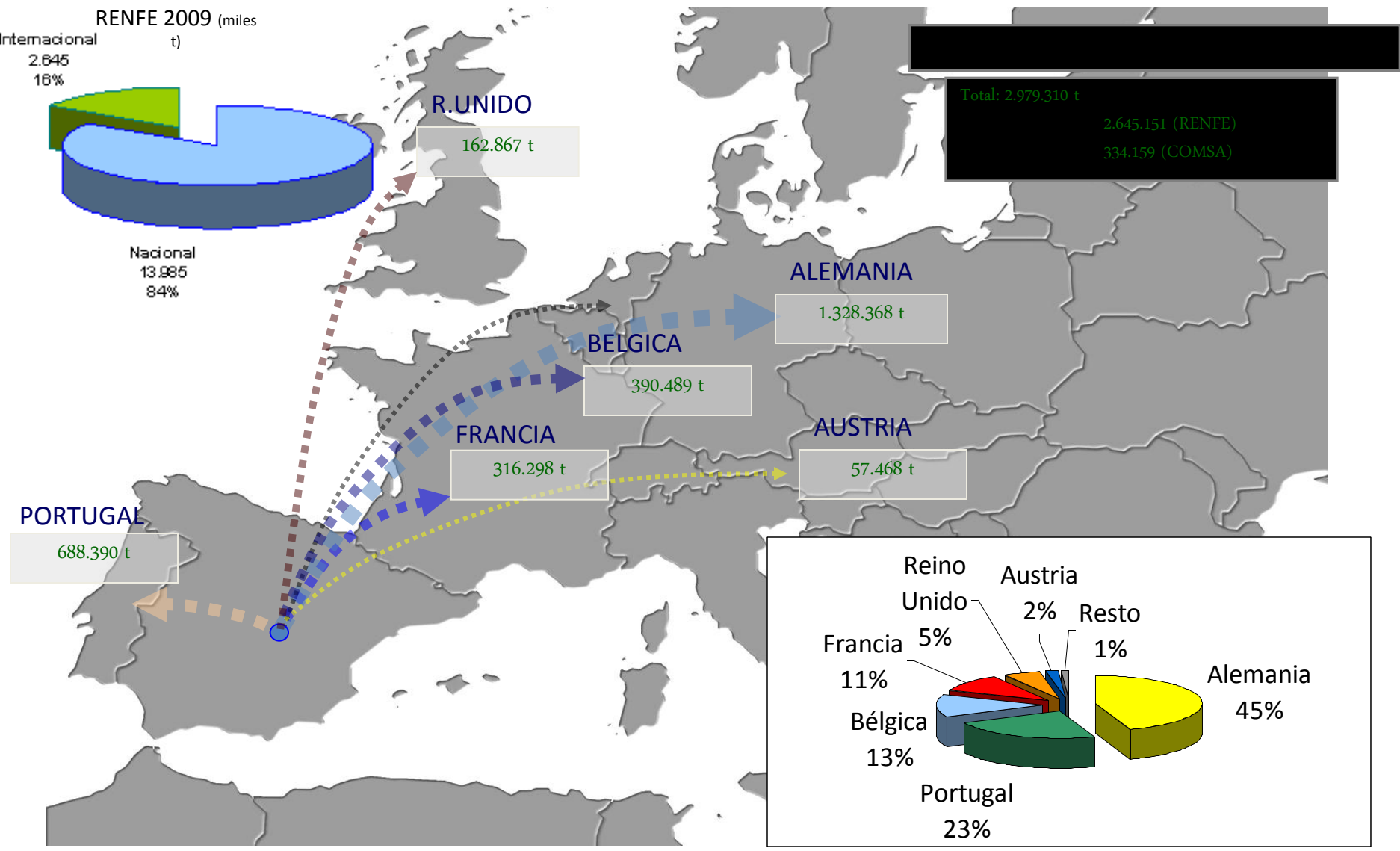
- ❑ Entre 1996 y 2007, los tráficos de carretera se multiplicaron por 2,5.
- ❑ Entre 2004 y 2007 la carretera incrementa su actividad, decreciendo posteriormente hasta alcanzar en el 2009 niveles similares a los del 2004.





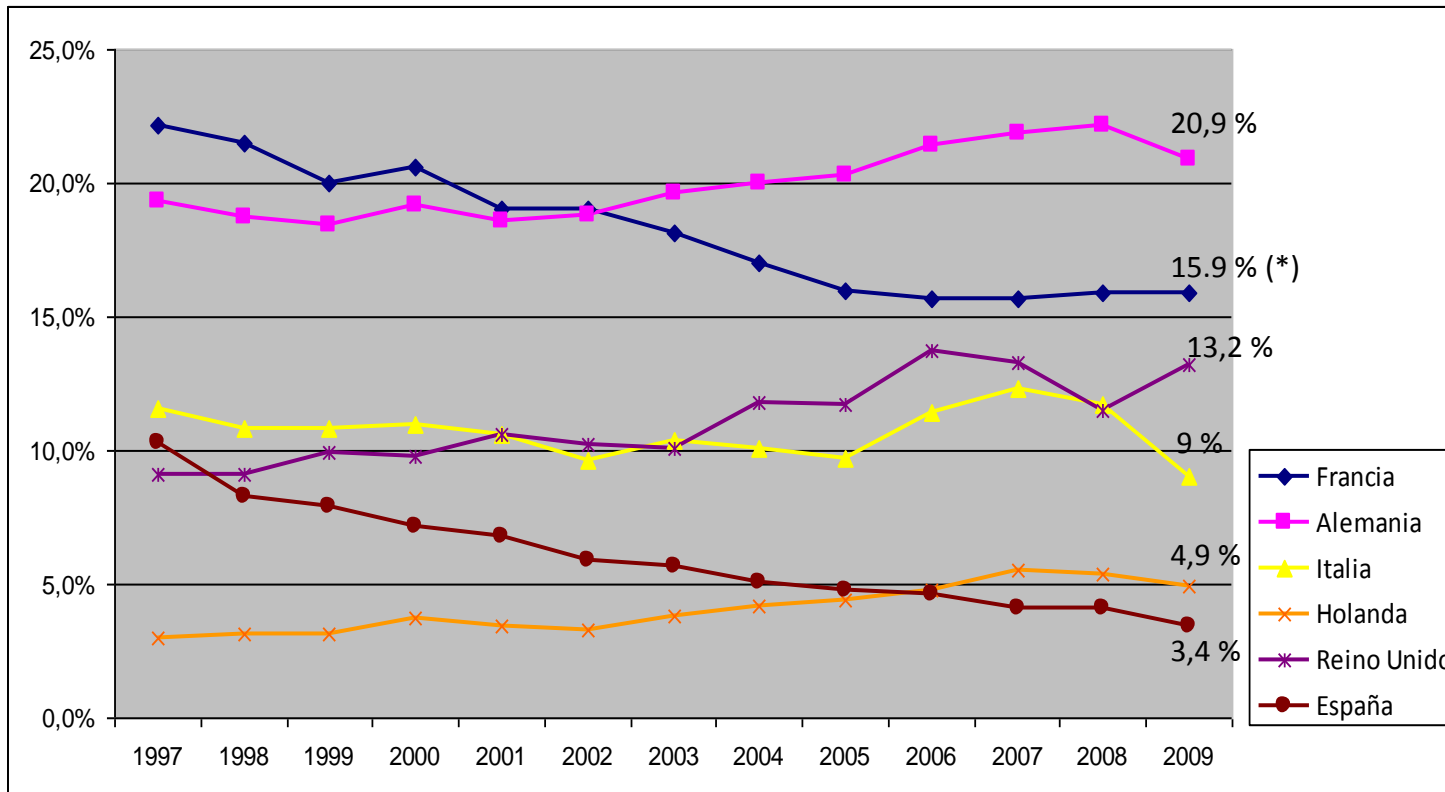
1.2.2.- Análisis del transporte ferroviario de mercancías

DISTRIBUCIÓN DEL TRÁFICO INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL. Año 2009



Evolución de la cuota modal del ferrocarril en países de la UE

- España es el país con la **menor cuota modal** de transporte ferroviario de mercancías entre los países más significativos de la UE
- **Ha experimentado** los **mayores descensos** respecto al conjunto de dichos países en la última década.



Media: 16,6%

- Alemania
- Francia
- Reino Unido

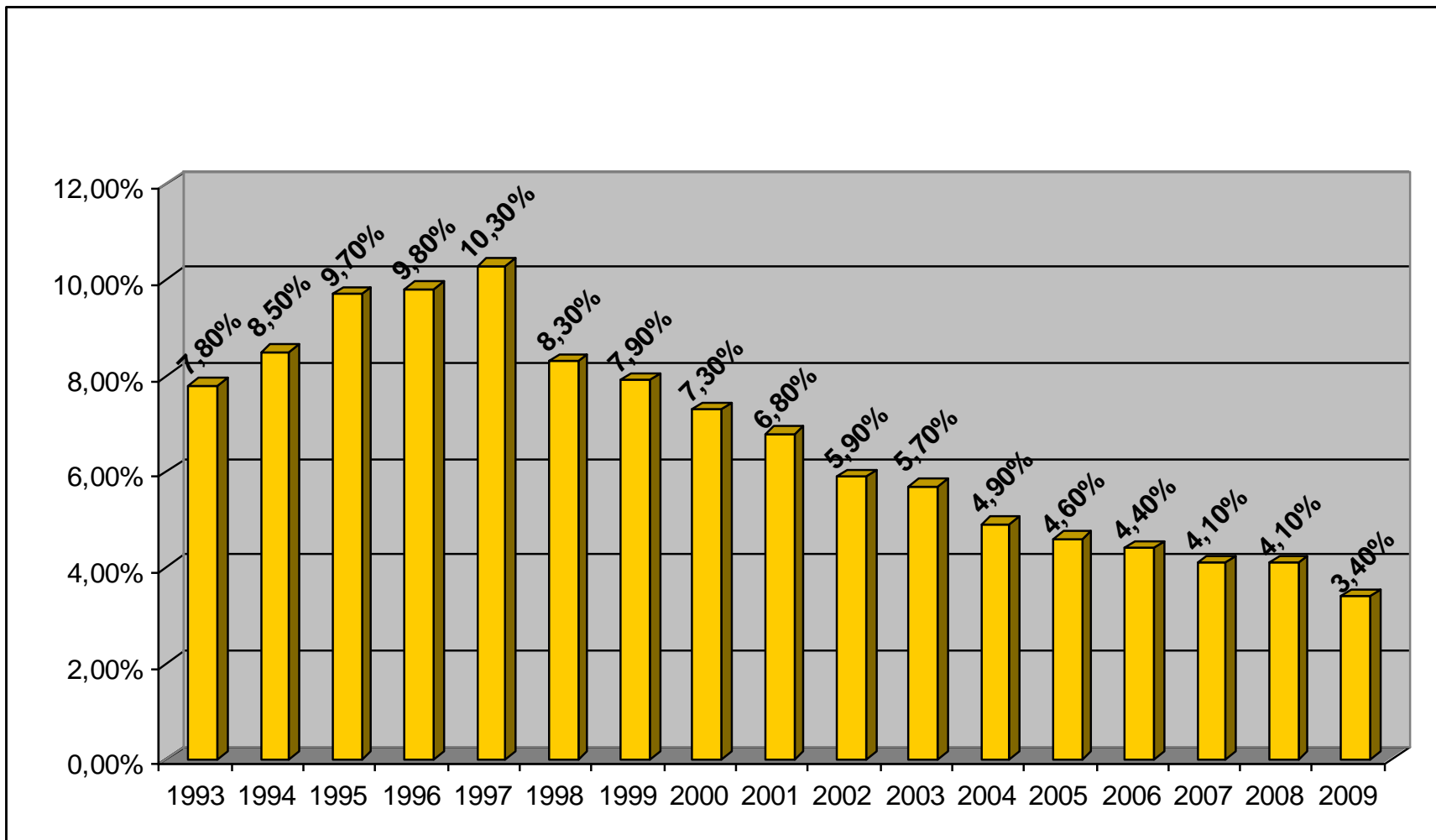
Media: 12,8%

- Alemania
- Francia
- Italia
- Reino Unido
- Holanda

Fuente: Eurostat

(*) Francia: datos estimados

CUOTA DEL TRANSPORTE FERROVIARIO DE MERCANCÍAS EN ESPAÑA (t-km)



Fuente: Eurostat

Nota: Datos sobre transporte terrestre

Empresas Ferroviarias. Situación enero 2011

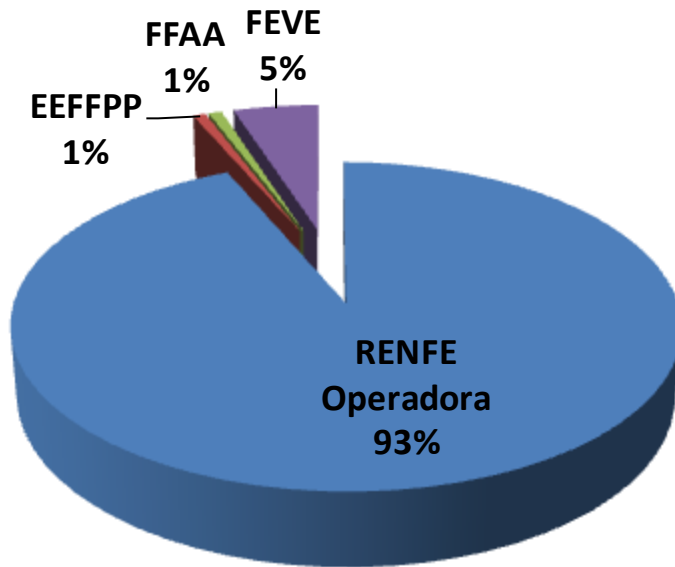
Empresas ferroviarias con licencia	14
 Renfe	
 Comsa Rail Transport (Grupo Comsa)	
 Continental Rail (Grupo ACS)	
 Acciona Rail Services (Grupo Acciona)	
 Tracción Rail (Grupo Azvi)	
 EuroCargo Rail Spain	
 Eusko Trenbideak	
 Arcelor Mittal Siderail	
 Logitren Ferroviaria	
 Ferrocarriles del Suroeste	
 Ferrocarriles de la Generalitat Catalana (FGC)	
 Alsa Ferrocarriles <small>Hacemos tu viaje más fácil</small>	
 English welsh and Scottish Railway	
Guinovart Rail S.A.	

Empresas con certificado de seguridad	7
Empresas con actividad comercial	5
Candidatos habilitados	6

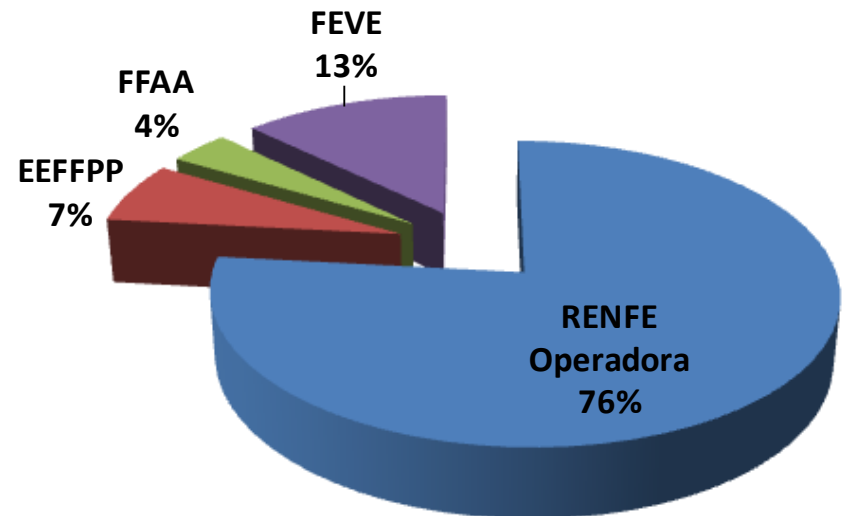
Empresas Ferroviarias en España

Participación de las distintas Empresas Ferroviarias

Toneladas



Ton x km



FFAA: Ferrocarriles Autonómicos / EEFFPP: Empresas Ferroviarias Privadas

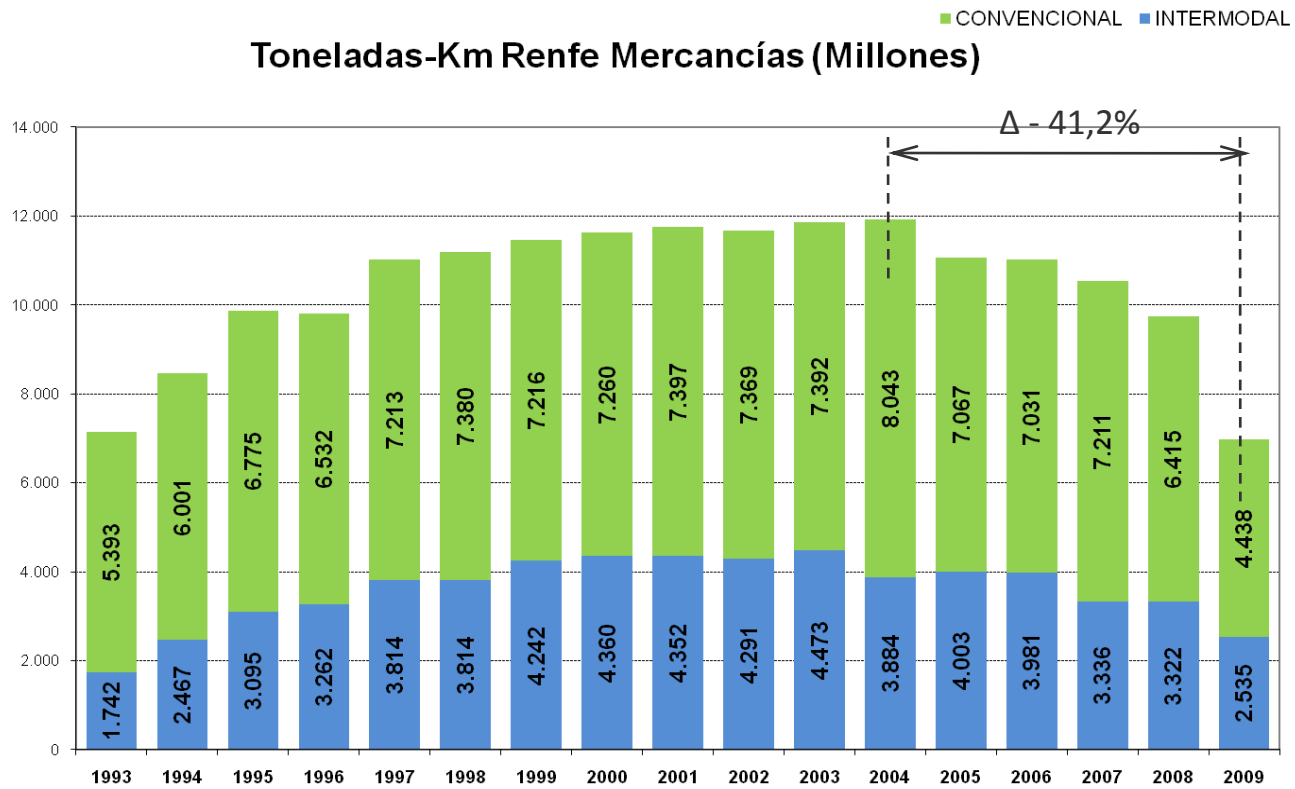
Empresas Ferroviarias Privadas. Situación enero 2011

Empresas ferroviarias con licencia	14
Empresas con certificado de seguridad	7
Empresas con actividad comercial	5

Candidatos habilitados	6
------------------------	---

Análisis de tráficos ferroviarios: Tráficos totales Renfe-Operadora

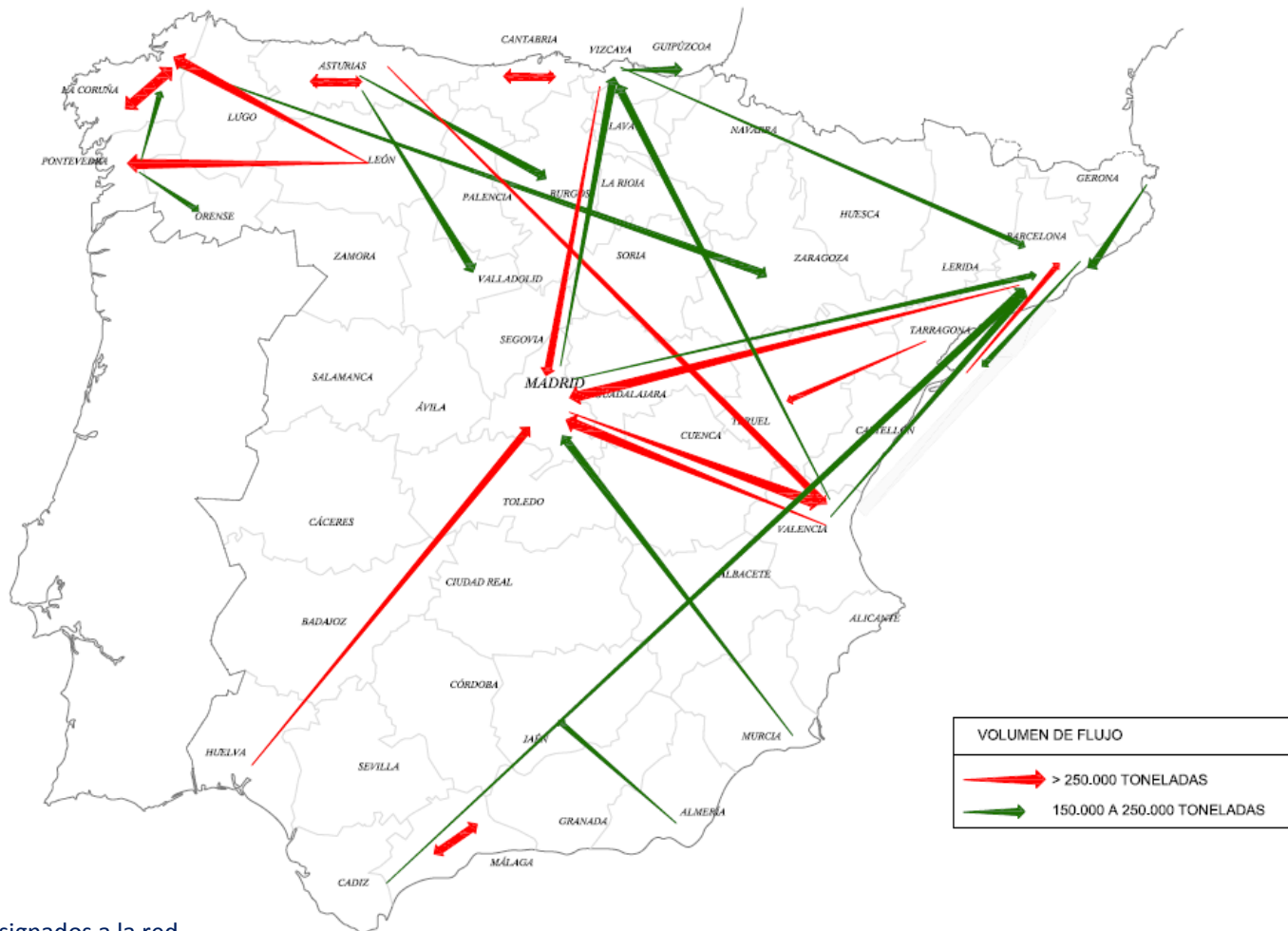
- En toneladas kilómetro, el máximo histórico se produjo en el año 2004, a partir de ese año, el tráfico experimenta una progresiva caída, especialmente significativa en el año 2009.



Fuente: RENFE

Análisis de tráfico ferroviario: relaciones de tráfico más significativas.

FLUJOS MÁS SIGNIFICATIVOS DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL.
TRÁFICOS NACIONALES TOTALES (VAGÓN CONVENCIONAL + INTERMODAL). Toneladas
(> 150.000 toneladas)



Flujos Origen/ Destino no asignados a la red ferroviaria



2.- El Plan de Impulso al Transporte Ferroviario de Mercancías

CAUSAS

- La falta de competitividad del ferrocarril en materia económica, debido a costes ineficientes (como maniobras innecesarias), falta de inversiones específicas para transporte ferroviario o bajo aprovechamiento de los recursos disponibles. Esto genera grandes déficits de explotación en la empresa ferroviaria si no se transfieren al usuario, o bien no son asumibles por los cargadores si se transfieren.
- La falta de calidad / fiabilidad del servicio, debido fundamentalmente a la rigidez y lentitud de respuesta de las entidades públicas ferroviarias a las necesidades del mercado, que presentan deficiencias en materia de calidad y competitividad de los servicios que prestan.
- La falta de adecuación del transporte ferroviario español a las nuevas tendencias logísticas implantadas en el sistema productivo y de consumo, que ha generado la baja utilización por los cargadores. La falta de colaboración entre operadores de los diversos modos, que ha afectado al desarrollo de la intermodalidad.
- La débil respuesta del sector privado en consolidar nuevas empresas ferroviarias en el esquema de liberalización.
- La escasa coordinación entre las diversas Administraciones Públicas españolas (AGE – CCAA), en materia de políticas que afectan al transporte ferroviario de mercancías en las que tienen competencias (terminales intermodales, plataformas logísticas, etc.).

Diagnóstico: consecuencias

EFFECTOS

- ❑ **Pérdida de competitividad del tejido productivo** español, en un contexto de **globalización económica** irreversible, en el que la **importancia de los costes logísticos** es crítica al alargarse las cadenas intermodales, y especialmente en nuestro país debido a su **situación periférica** dentro de la UE.
- ❑ **Importantes costes externos** (congestión viaria, seguridad...), incluyendo un **negativo impacto ambiental**, por el uso masivo del modo carretera.
- ❑ Incremento de la **dependencia energética de combustibles fósiles** derivada de la baja utilización del sistema ferroviario.
- ❑ Sistemática **degradación de la colaboración entre los modos** de transporte.
- ❑ **Costes de la no-actuación inasumibles**, por los impactos generados en la **baja sostenibilidad del sistema de transportes** (no solo en aspectos ambientales, sino también sociales y económicos).
- ❑ **Posible irreversibilidad del proceso** por la evolución experimentada por los demás modos concurrentes.
- ❑ Desequilibrio modal.

El incumplimiento de los objetivos de integración del sistema de transportes, de aumento de su sostenibilidad y competitividad, así como los de redistribución modal, y de desarrollo del transporte ferroviario, SEÑALADOS COMO PRIORITARIOS tanto en la Política Comunitaria de Transportes, como en el PEIT español, genera graves perjuicios económicos y ambientales al país.

ES EL MOMENTO DE LA ACCIÓN

Diagnóstico: tendencias

TENDENCIAS: La logística como factor de competitividad de las empresas

- ❑ La visión tradicional del transporte se ha modificado por su subordinación a la cadena logística integral y la realidad de la globalización económica.

El cambio en los procesos industriales y de distribución condicionan al sistema logístico e introducen nuevos requerimientos en los procesos de transporte.

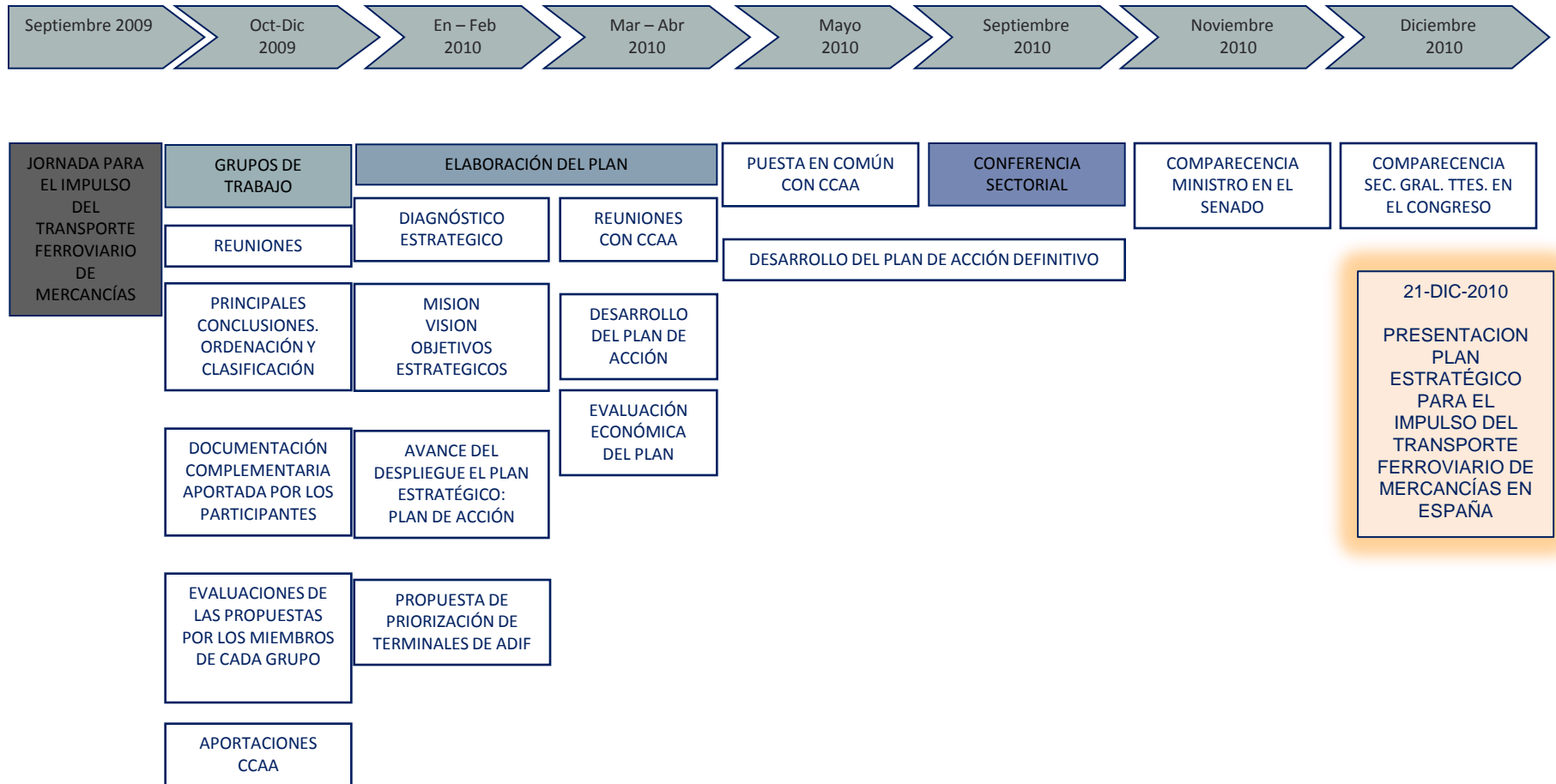
Los modos de transporte que no se adaptan a los requerimientos de los procesos logísticos, son expulsados del mercado, que elige a los modos que entienden responden adecuadamente a sus requerimientos de calidad de servicio, eficiencia, fiabilidad y competitividad económica.

- ❑ Esta es una de las causas, tal vez la más significativa, que ha generado el progresivo deterioro del transporte ferroviario, en Europa y en España. Su lentitud, cuando no incapacidad, de responder a los citados requerimientos del mercado, salvo tráficos determinados en los cuales mantiene una significativa cuota de mercado.



2.1.- METODOLOGÍA Y PROCESO DE DESARROLLO

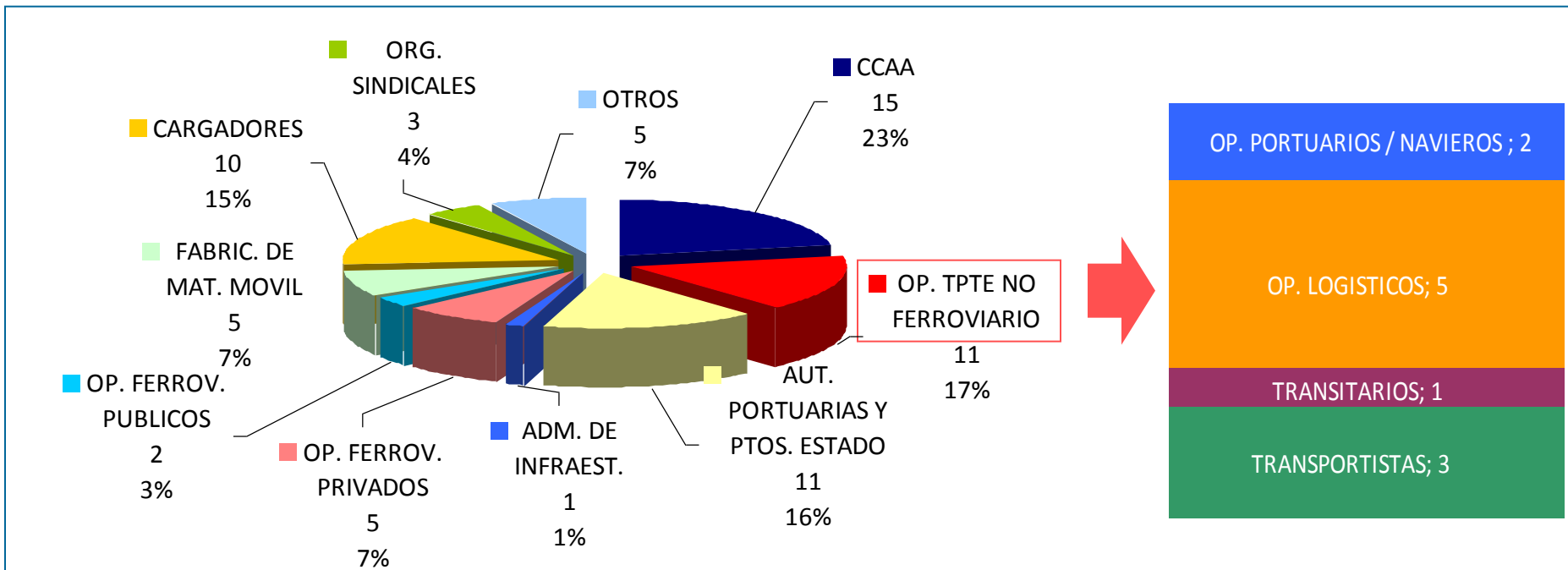
Cronograma de elaboración del Plan



2.1 Proceso de desarrollo

Participación de los principales agentes involucrados en el transporte ferroviario de mercancías

Además del consenso con las CCAA, la elaboración del Plan ha contado con la participación de 67 organismos y empresas del sector que aportaron su visión de la situación actual, así como sus propuestas de actuación, con el objetivo común de aumentar la cuota del ferrocarril en el mercado del transporte de mercancías.



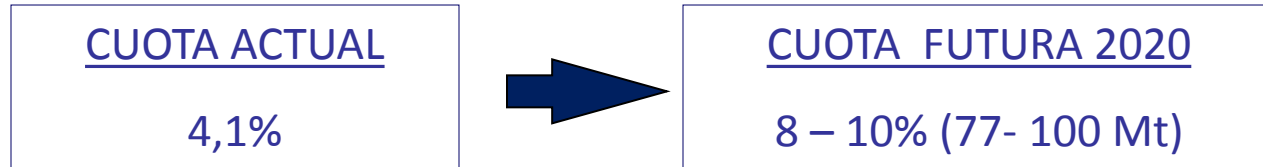
LA ACCIÓN INSTITUCIONAL: Consenso con las Comunidades Autónomas Cooperación y corresponsabilidad en el marco del Estado de las Autonomías

- El sistema de transporte ferroviario de mercancías debe responder a la eficiencia, independientemente de la titularidad de las infraestructuras y los servicios.
- La colaboración AGE – Comunidades Autónomas, permite además integrar los intereses que afectan al sistema ferroviario de mercancías en el contexto internacional, de manera que se haga visible al ferrocarril desde un contexto europeo y no exclusivamente nacional o regional.
- Dado el carácter general de la eficiencia del transporte ferroviario de mercancías (largas distancias y grandes volúmenes) es necesaria la cooperación entre las Comunidades Autónomas y la AGE, definiendo las mejores condiciones de las infraestructuras, en especial las nodales.
- El actual reparto de competencias sobre el sistema de transportes requiere la definición conjunta de objetivos orientados a disponer de un sistema de transporte más sostenible.



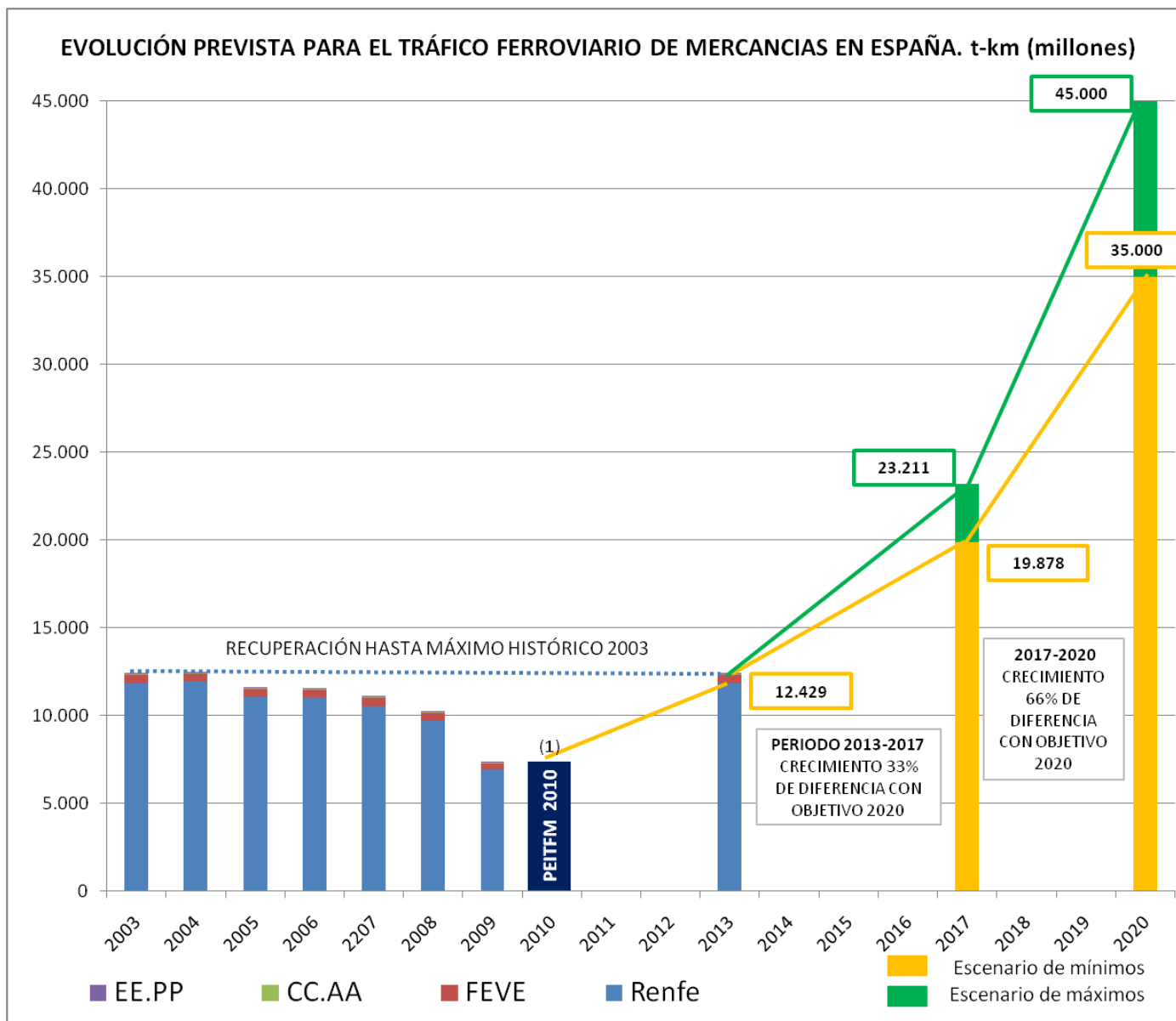
2.2.- OBJETIVOS

Objetivos del Plan



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

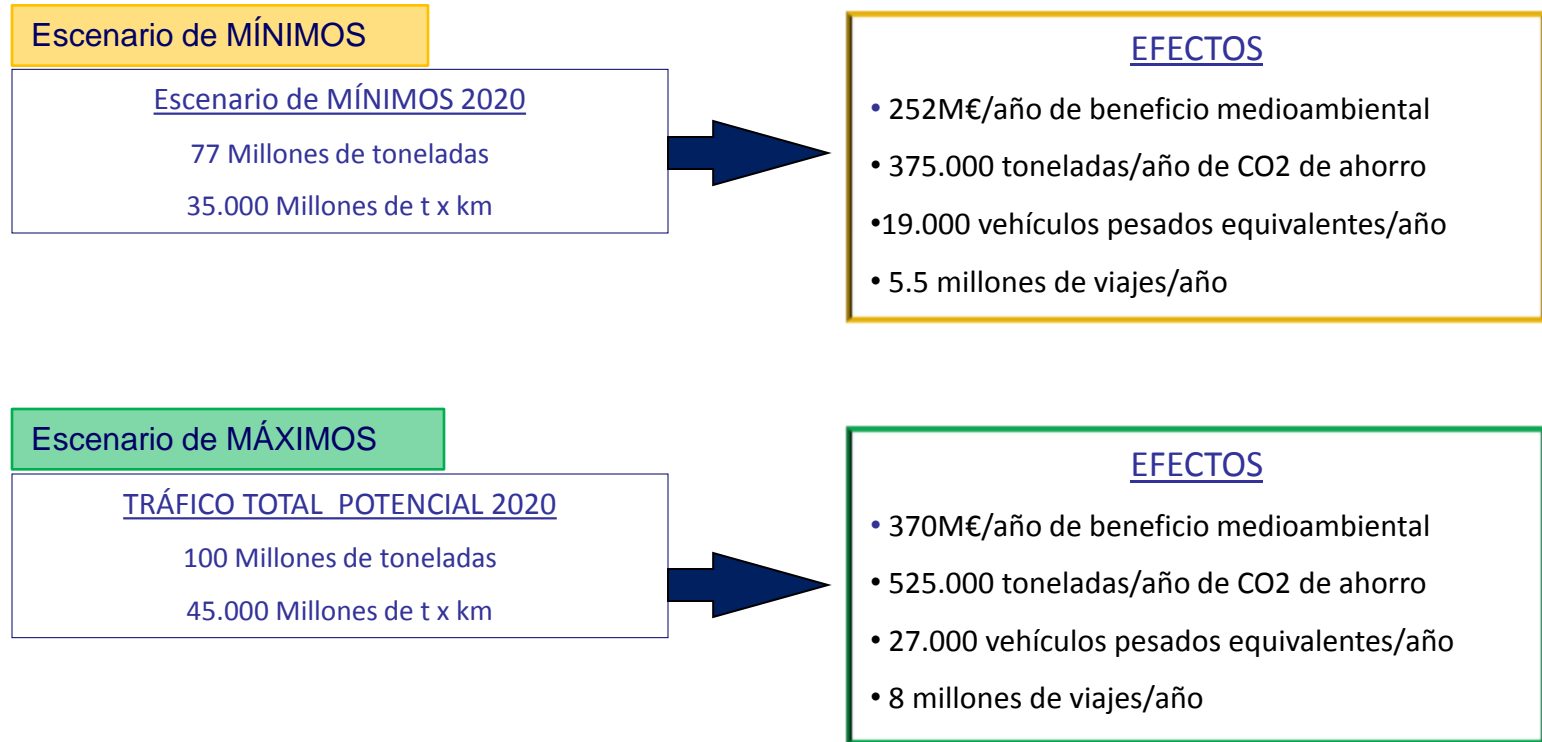
Escenarios de captación



(1) Estimación 2010

Resultados del Plan

Efectos de los escenarios futuros

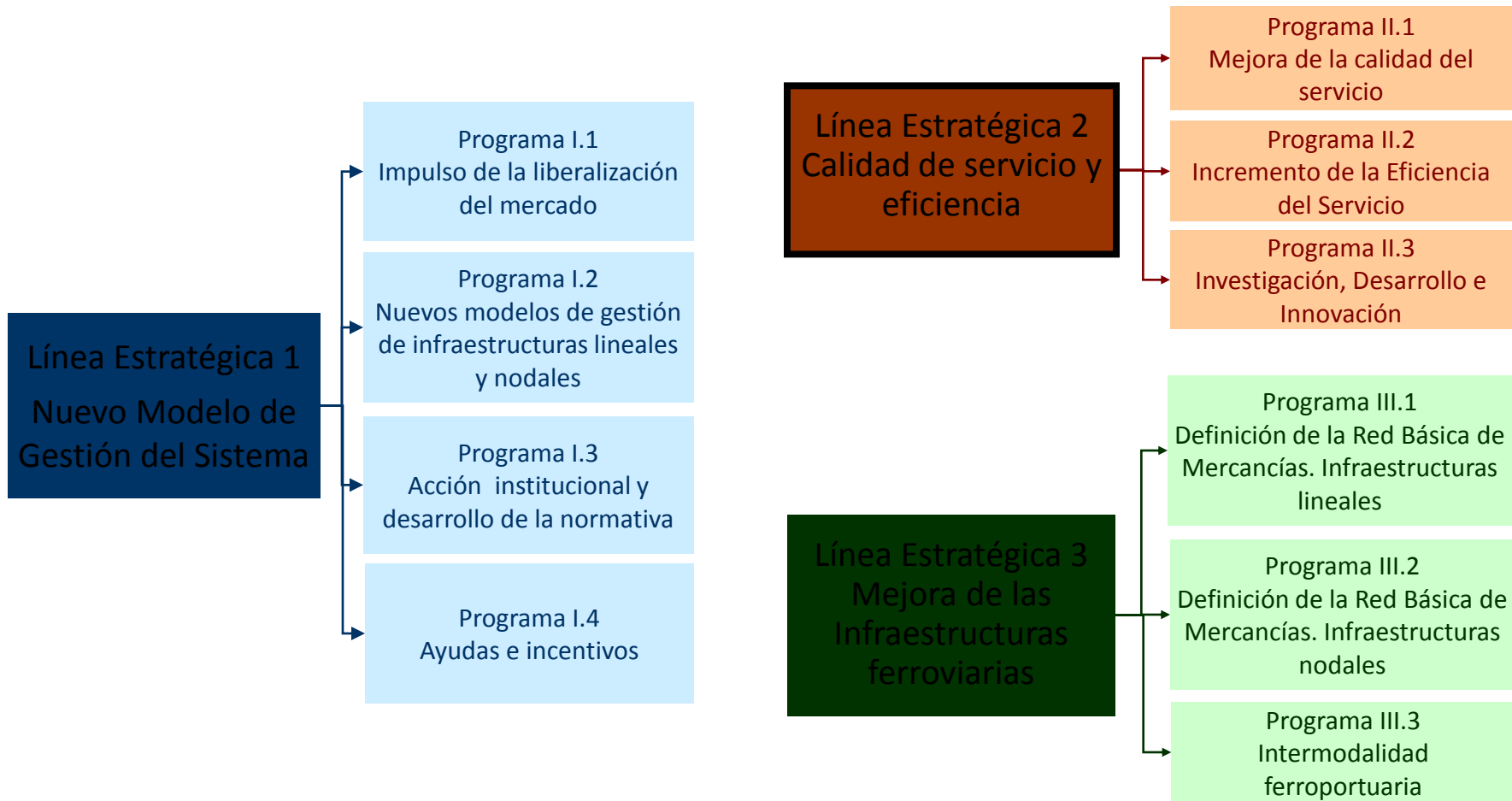


Nota: El beneficio medioambiental ha sido calculado con la metodología Marco Polo II.



2.3.- PLAN DE ACCIÓN

Propuestas del Plan



LÍNEAS ESTRATÉGICAS (3) → PROGRAMAS (10) → ACCIONES (45) → MEDIDAS (> 100)

Principales medidas de la Línea Estratégica I: Nuevo Modelo de Gestión del Sistema

- Transformar el modelo actual de Renfe Mercancías convirtiéndola en varias empresas mercantiles especializadas en los diferentes mercados.
- Ofertar al mercado los excedentes de material ferroviario de Renfe Mercancías en condiciones de mercado para su utilización por otras empresas ferroviarias y candidatos.
- **Impulsar la entrada en el transporte ferroviario de agentes de transporte, cargadores y operadores de transporte combinado para promover la intermodalidad.**
- **Potenciación del Comité de Regulación Ferroviaria** para el ejercicio de sus atribuciones.
- Acelerar la creación de la Agencia de Seguridad del Transporte Terrestre dotándola de las correspondientes atribuciones en materia de transporte ferroviario de mercancías.
- Impulsar acciones para garantizar la neutralidad y la competitividad del servicio de cambio de ejes.
- **Gestión única de complejos ferroportuarios y fronterizos.**
- **Desarrollo de planes específicos de actuación para sectores económicos concretos comenzando por el del automóvil y el de la industria química.**

Principales medidas de la Línea Estratégica I: Nuevo Modelo de Gestión del Sistema

- Coordinar el desarrollo y aplicación de las políticas ferroviarias de transporte de mercancías de la Administración General del Estado y las CCAA en el ejercicio de sus respectivas competencias.
- Posibilidad de cesión de infraestructuras lineales que no formen parte de la Red Básica de mercancías.
- **Impulsar fórmulas mixtas de promoción y/o gestión de nuevas terminales intermodales mediante fórmulas de participación públicas y público-privadas (PPP).**
- **Creación de un Comité de Desarrollo de la Intermodalidad presidido por el Ministro de Fomento y con la participación de las Secretarías de Estado y entidades públicas involucradas en el transporte de mercancías y sus infraestructuras.**
- Canalizar las estadísticas a través de un Observatorio del Transporte Ferroviario de Mercancías. Deberá cubrir aspectos como la demanda, mercado, costes, precios...
- Ayudas para el desarrollo del transporte ferroviario de mercancías.

Principales medidas de la Línea Estratégica II: Calidad de servicio y eficiencia

- **Integración del transporte ferroviario en la cadena logística.**
- **Concentrar, en línea con la Ley de Economía Sostenible, la demanda/oferta de cadenas multimodales en un sistema de información global que integre los diferentes procesos logísticos.**
- **Establecer un marco normativo en el que se definan los estándares tecnológicos por parte de los distintos agentes de la cadena logística que aseguren la interoperabilidad entre sus sistemas y los de sus clientes.**
- **Impulsar convenios con cláusulas de calidad entre los agentes intervinientes en el TFM.**
- **Implantar sistemas inteligentes para la automatización de la gestión y las operaciones en las terminales intermodales.**
- **Impulsar acuerdos entre empresas ferroviarias y organizaciones sindicales, que mejoren la calidad e incrementen la productividad en la prestación del transporte ferroviario de mercancías.**
- **Promover la mejora de la formación del capital humano en materia de procesos logísticos**

Principales medidas de la Línea Estratégica II: Calidad de servicio y eficiencia

- Establecimiento de un eje piloto “low cost” de transporte de mercancías.
- **Integrar y automatizar los procedimientos administrativos y documentales del transporte intermodal** (en línea con la Propuesta de Reglamento del P. Europeo y del Consejo relativo a la creación de una red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo).
- Aumentar la capacidad de carga útil de los trenes, para rebajar los costes unitarios del transporte ferroviario.
- Estudios de viabilidad de autopistas ferroviarias.
- Desarrollo de planes de contingencia para la gestión de incidencias e información al cliente.
- Establecer sistemas de seguimiento en tiempo real de cargas en toda la cadena logística facilitando el seguimiento del producto para su información al cliente.
- Implantar tecnologías de identificación y localización automática de material rodante para su optimización como recurso y disponibilidad más inmediata.
- Impulsar el desarrollo de un sistema eficiente de cambio de ancho de material rodante para el transporte de mercancías.
- Ayudas e incentivos a la I+D+i.

Principales medidas de la Línea Estratégica III: Mejora de las infraestructuras ferroviarias

- Definir la **Red Básica en cuanto a infraestructuras lineales y nodales de transporte ferroviario** de mercancías para dar certidumbre al mercado sobre la definición de la red y sus condiciones de operación, fijando criterios de actuación y dándole rango normativo cuando fuere necesario.
- Las **actuaciones sobre las infraestructuras existentes y las de nueva construcción (lineales y nodales) tendrán como criterio básico la eficiencia del transporte de mercancías por ferrocarril medida en términos de coste de la unidad física transportada y de fiabilidad de servicio.**
- Visión global de la Red Básica para la captación de grandes tráficos, estableciendo una **jerarquización de las plataformas logísticas intermodales.**
- Definir y desarrollar corredores prioritarios competitivos para mercancías comunicando centros de producción y consumo, zonas logísticas, puertos y fronteras.

Principales medidas de la Línea Estratégica III: Mejora de las infraestructuras ferroviarias

INFRAESTRUCTURAS LINEALES Y ACCESOS A PUERTOS Y NODOS LOGÍSTICOS

- Actuaciones más relevantes para la mejora de las infraestructuras lineales de la Red Básica de Mercancías:
 - Adaptar las infraestructuras de línea y las terminales para la circulación y explotación eficiente de trenes de 750m de longitud.
 - Electrificación de líneas existentes sin electrificar y líneas nuevas a 25 KV.
 - Mejora de instalaciones de seguridad y comunicaciones.
 - Adaptación progresiva de los gálibos (GC) a medida que se renueven las líneas.
 - Eliminación de cuellos de botella.

Principales medidas de la Línea Estratégica III: Mejora de las infraestructuras ferroviarias

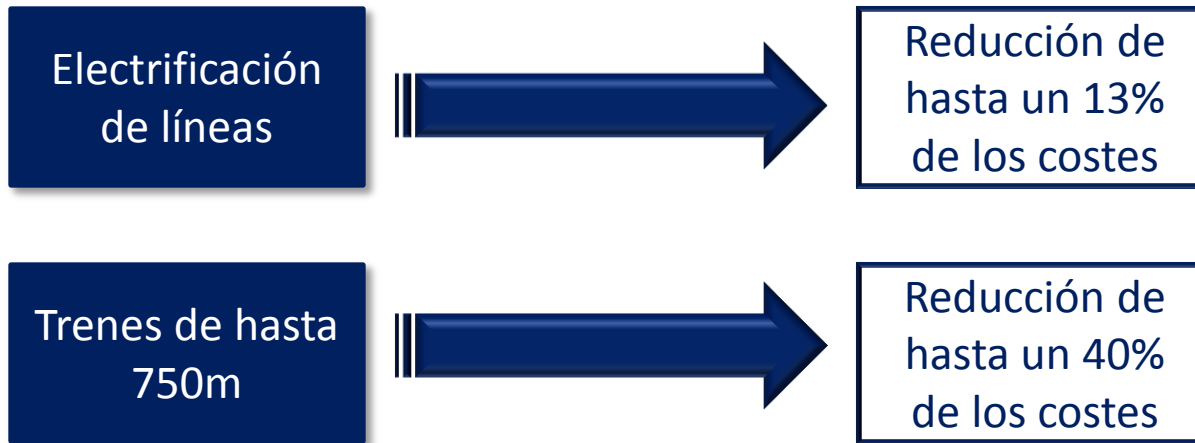
INFRAESTRUCTURAS LINEALES Y ACCESOS A PUERTOS Y NODOS LOGÍSTICOS

- Respetar o mejorar los parámetros técnicos de las infraestructuras ferroviarias existentes para el transporte de mercancías en futuras actuaciones. Sólo se podrá alterar este criterio con autorización expresa del Ministerio de Fomento (con rango normativo).
- Adaptar las nuevas infraestructuras lineales a los parámetros técnicos de transporte eficiente de mercancías, en particular las pendientes.
- Mejora de los accesos ferroviarios a puertos en base a criterios técnicos y económicos, coordinadas, en su caso, con las posibles ampliaciones portuarias.
- Accesos ferroviarios a nodos significativos generadores de carga (plataformas logísticas intermodales, complejos industriales, ZAL portuarias...)
- Vías dedicadas para mercancías en los grandes núcleos de cercanías a medio plazo.
- Carga de 25 t/eje en líneas dedicadas para mercancías.

Descripción del Plan de Acción

Principales medidas de la Línea Estratégica III: Mejora de las infraestructuras ferroviarias

Estimación de la reducción de costes de los trenes de mercancías con las actuaciones propuestas

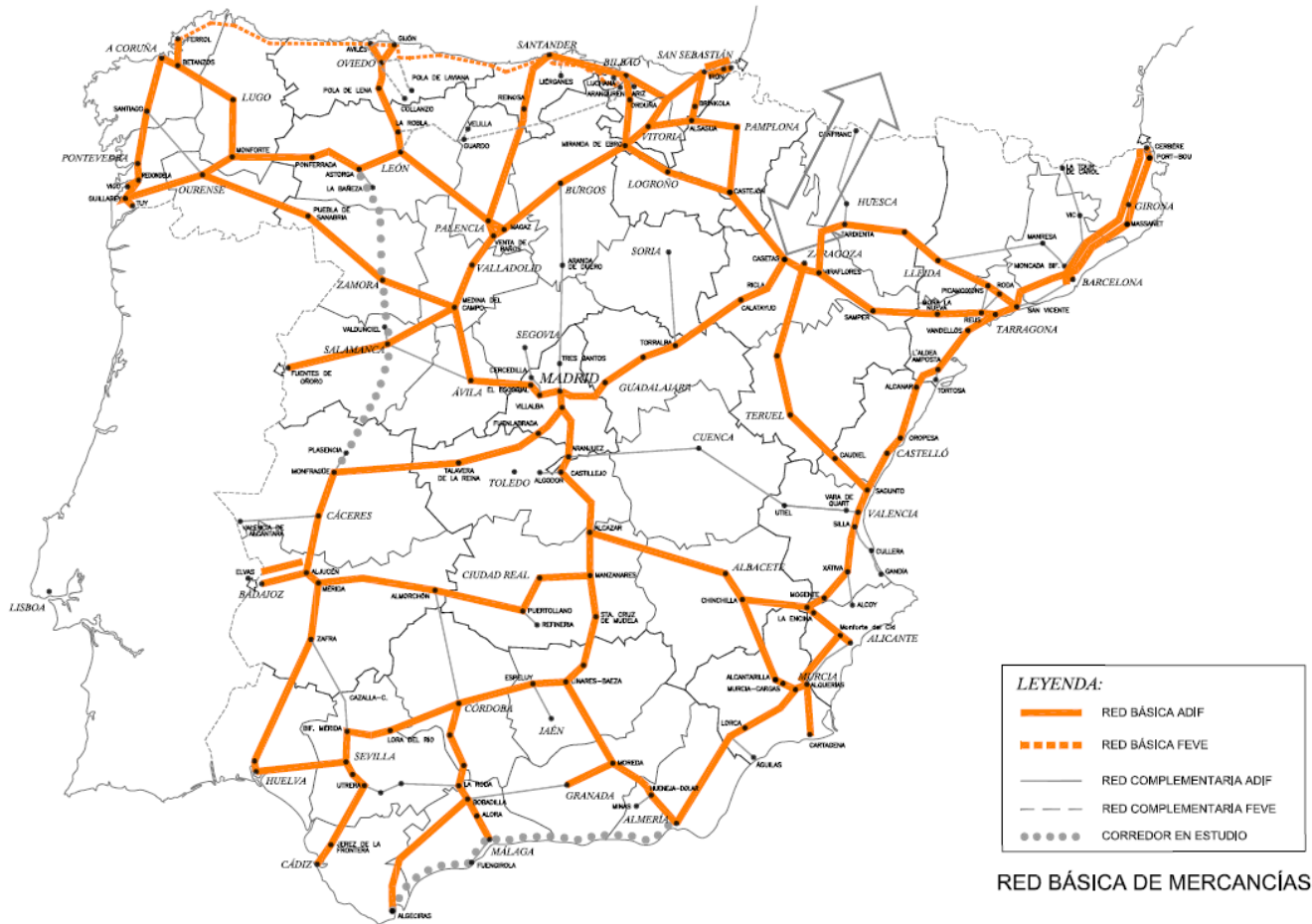


Las actuaciones previstas en el Plan pueden dar lugar a una reducción potencial de los costes unitarios de explotación, elemento clave para aumentar la competitividad del transporte ferroviario de mercancías, en una banda del 25% al 50% sobre la situación actual

Descripción del Plan de Acción

Principales medidas de la Línea Estratégica III: Mejora de las infraestructuras ferroviarias

Red Básica de Mercancías



Principales medidas de la Línea Estratégica III: Mejora de las infraestructuras ferroviarias

INFRAESTRUCTURAS NODALES

- Propuesta de mapa de nuevas terminales con los criterios de priorización pactados con las Comunidades Autónomas.
- El desarrollo del Plan se basa en convenios específicos entre la Administración General del Estado y cada Comunidad Autónoma con el fin de realizar los estudios necesarios para evaluar, en cada una de las instalaciones propuestas, su viabilidad logística y económica.
- La fórmula de promoción y gestión se contemplará de forma específica para cada una de ellas a través de esquemas de participación público-privada preferentemente.

Principales medidas de la Línea Estratégica III: Mejora de las infraestructuras ferroviarias

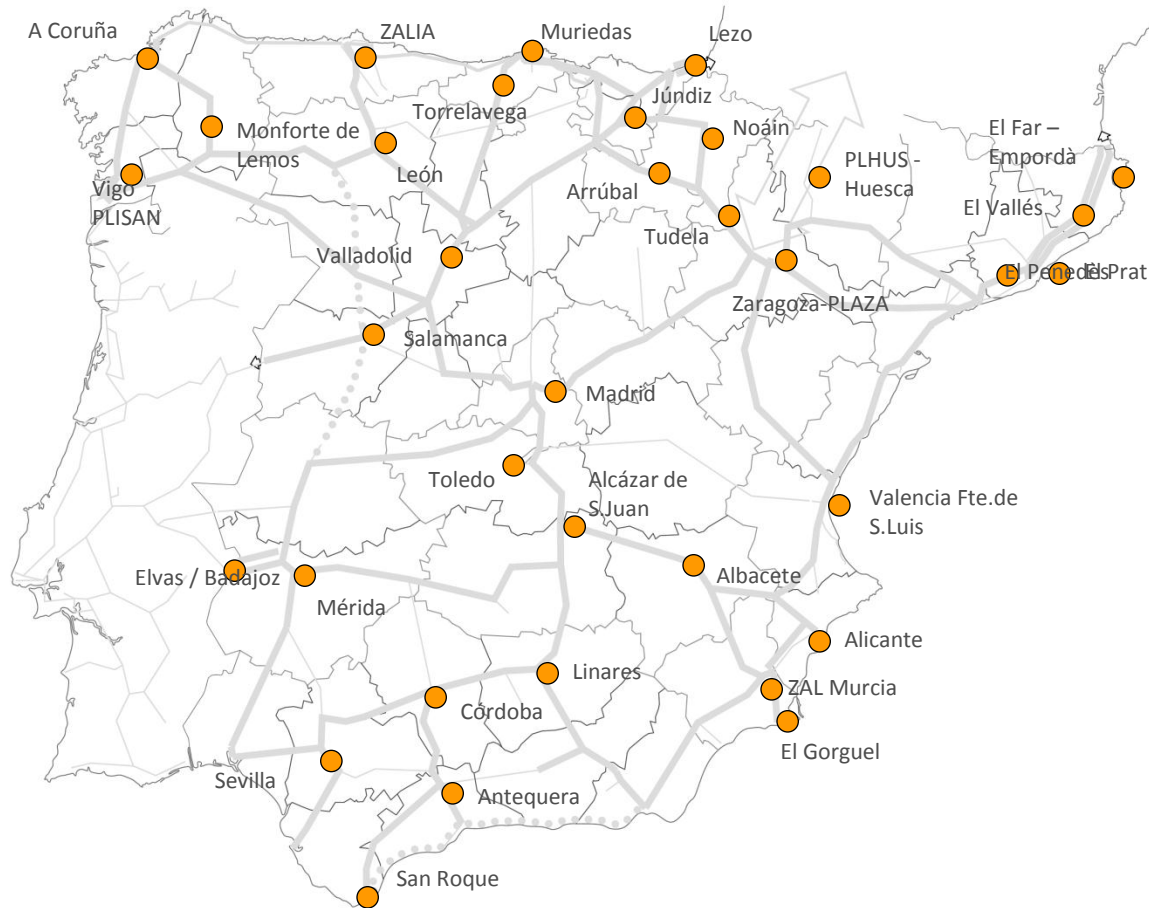
INFRAESTRUCTURAS NODALES

- Concebir las nuevas terminales intermodales como auténticos centros logísticos con capacidad de generar valor añadido al transporte.
- Priorizar la construcción y/o remodelación de las grandes terminales intermodales ubicadas en los nodos logísticos y en las conexiones con la Red Transeuropea de Transporte.
- Configuración de las nuevas terminales, mediante accesibilidad viaria y ferroviaria eficiente para reducir maniobras y extracostes operativos.
- Desarrollo de centros logísticos especializados en la atención a tráficos ferroviarios de alto valor añadido susceptibles de ser realizados sobre líneas de alta velocidad.
- Dotar adecuadamente las terminales para el tratamiento de mercancías específicas (peligrosas, perecederas, etc).

Descripción del Plan de Acción

Principales medidas de la Línea Estratégica III: Mejora de las infraestructuras ferroviarias

Terminales prioritizadas por Comunidad Autónoma



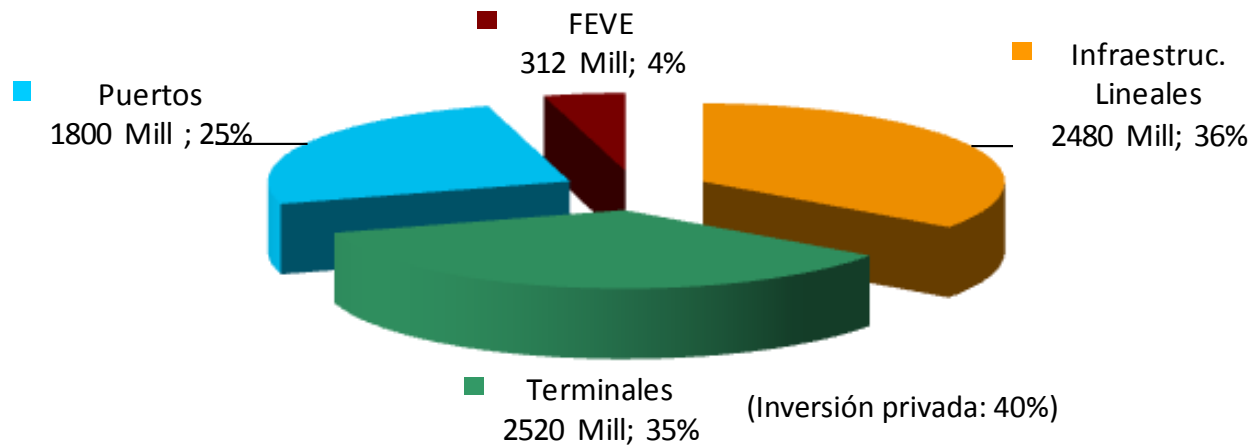


2.4.- PROGRAMACIÓN DE RECURSOS ASIGNADOS AL PLAN

Dotaciones económicas asociadas al Plan

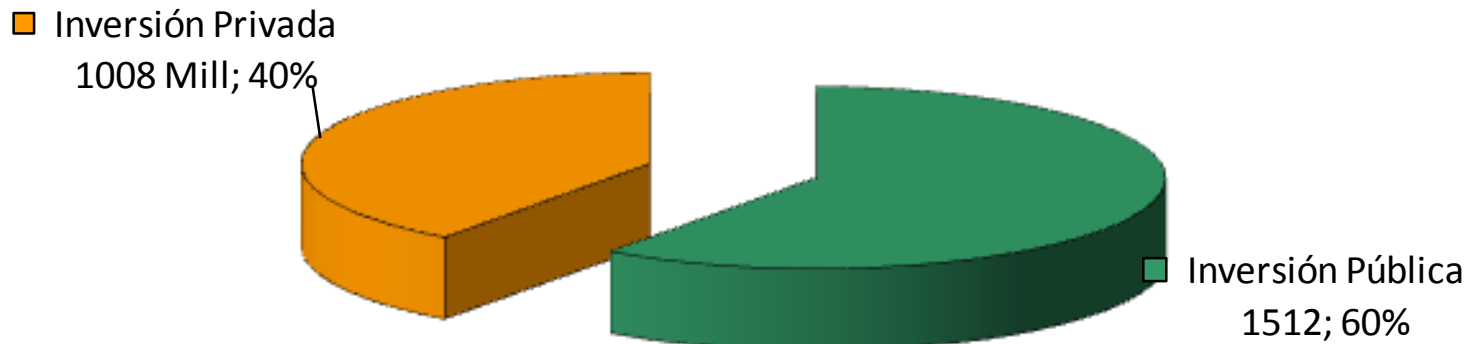
Línea Estratégica	Actuaciones asociadas al Plan	(Millones €)
L.E. I Nuevo modelo de gestión del sistema	Renovación de material, ayudas al transporte intermodal...	300
L.E. II Calidad del servicio y eficiencia	I+D+i	100
L.E. III Mejora de las Infraestructuras Ferroviarias	Infraestructuras lineales y nodales Accesos a Puertos	7.112
Total		7.512

Inversión en infraestructuras



Reparto de inversiones en terminales

Se estima que la inversión privada que participará en las terminales será del orden del 40%, de un total de 2.520 Millones €





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

ASPECTOS A RESEÑAR EN LA TAREA DE PLANIFICACIÓN

- Integración del Plan en otros planes relacionados.
- Ámbito de análisis lo más amplio posible aunque ámbito de actuación se reduzca a las competencias propias.
- Alcance temporal a largo plazo con visión a medio y corto plazo.
- Participación de sectores concernidos y otras administraciones.

ASPECTOS A RESEÑAR EN LA TAREA DE PLANIFICACIÓN (II)

- Valor de la planificación consensuada.
- Buscar compromisos o vinculaciones del sector privado, no sólo recomendaciones de actuación, bien con actuaciones posteriores a través de convenios específicos.
- Involucrar a los miembros de la Administración en el plan.
- Involucrar a los trabajadores a través de los sindicatos.

Reflexiones sobre los nodos logísticos

- Definir requisitos mínimos de un centro logístico o una jerarquía de centros a efectos de actuaciones públicas como inversiones públicas en acercar el ferrocarril, ayudas, etc.
- Gestión de los centros logísticos o intermodales: pública o privada, posible interferencia en materia de competencia.
- Centros privados y centros públicos.
- Competencia versus colaboración: encontrar un punto de equilibrio.
- Requisitos de sostenibilidad, económica, social y medioambiental.

Gracias por su atención

Juan Miguel Sánchez García
Presidente del Comité de
Regulación Ferroviaria de España
pte.crf@fomento.es