

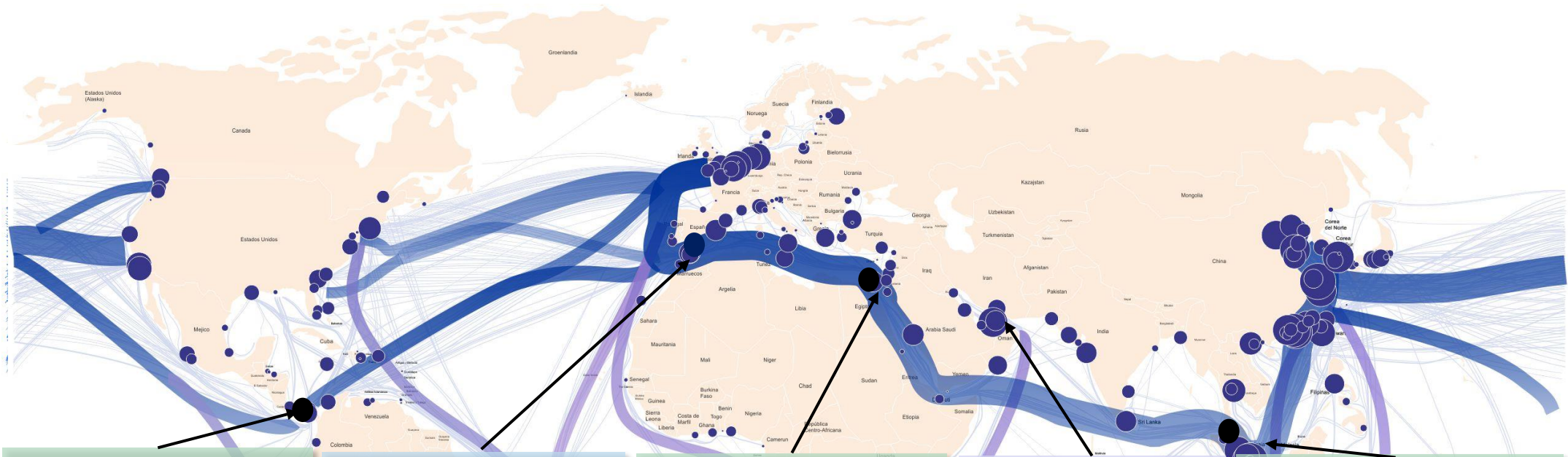
Visión estratégica del transporte

Álvaro Rodríguez Dapena
Subdirector de Estrategia y Desarrollo de Negocio
Puertos del Estado

José Antonio Sebastián Ruiz
Comisionado del Corredor Atlántico
ADIF



UN MUNDO HIPERCONECTADO E INCIERTO



Canal de Panamá
Desde 1914
Longitud: 77 km
13.000 – 14.000 tránsitos/año
Neopanamax: manga máx 54 m
Portacontenedores 13.000 TEUS
En 2006 referéndum y en 2007 se inicia para su ampliación (5,25 mil millones de dólares)
Problema de sequía en 2024
Crisis con Estados Unidos 2025

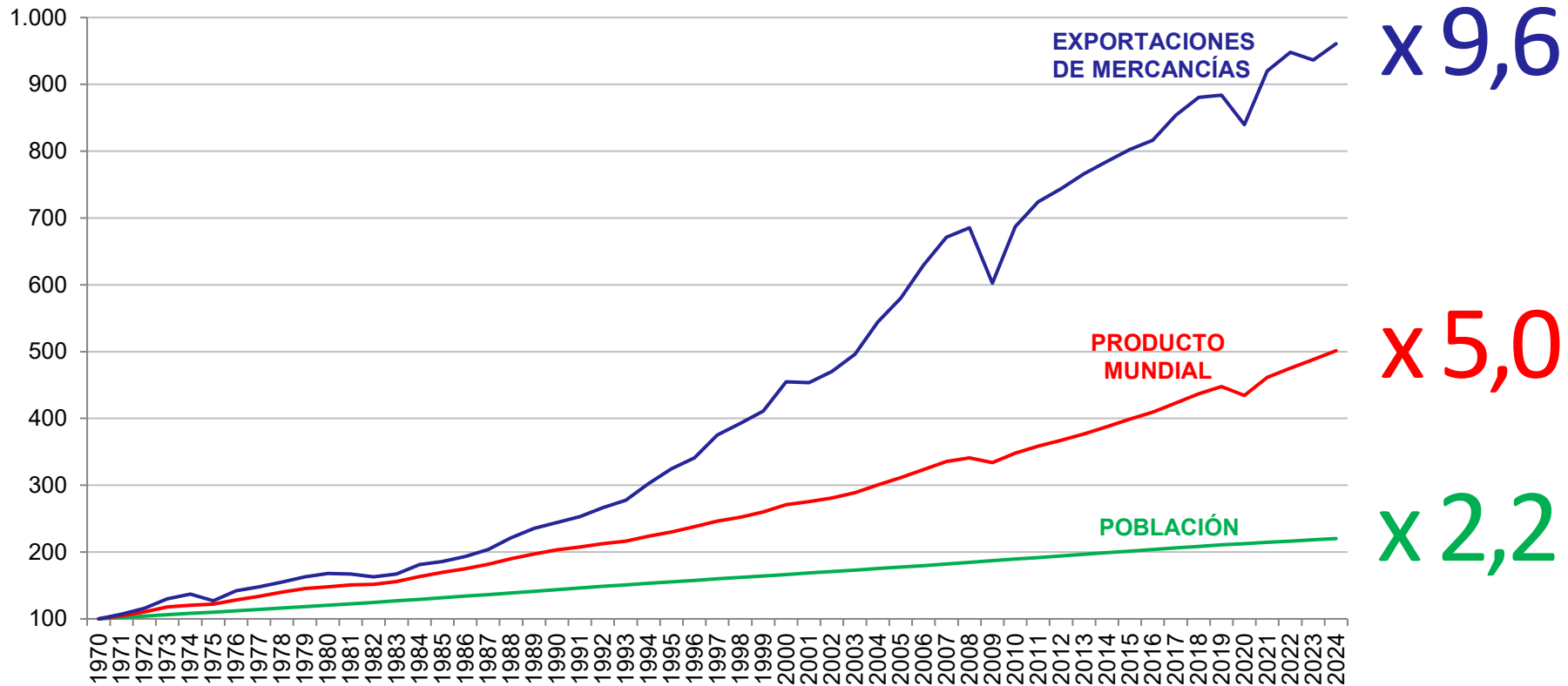
Estrecho de Gibraltar
Estrecho natural
Anchura mínima: 14 km
100.000 tránsitos/año
Dispositivo de separación de tráfico
OPE: 3,5 mil pax/año
Uds ro-ro: 500.000/año
1 gasoducto y líneas AT.
Proyectos de enlace fijo (SECEG)
Crisis diplomática Esp-Marr 2021

Canal de Suez
Desde 1869
Longitud: 163 km
19.000 – 22.000 tránsitos/año
Suezmax: calado máximo 18 -20 m y altura 68 m (gálibo puente)
Portacontenedores 13.000 TEUS
En 2015 se duplica en 35 km para 2 sent. y calado a 24 m en otros 37 km
(8,5 mil millones de dólares)
Accid, piratería, ataques Mar Rojo 2024

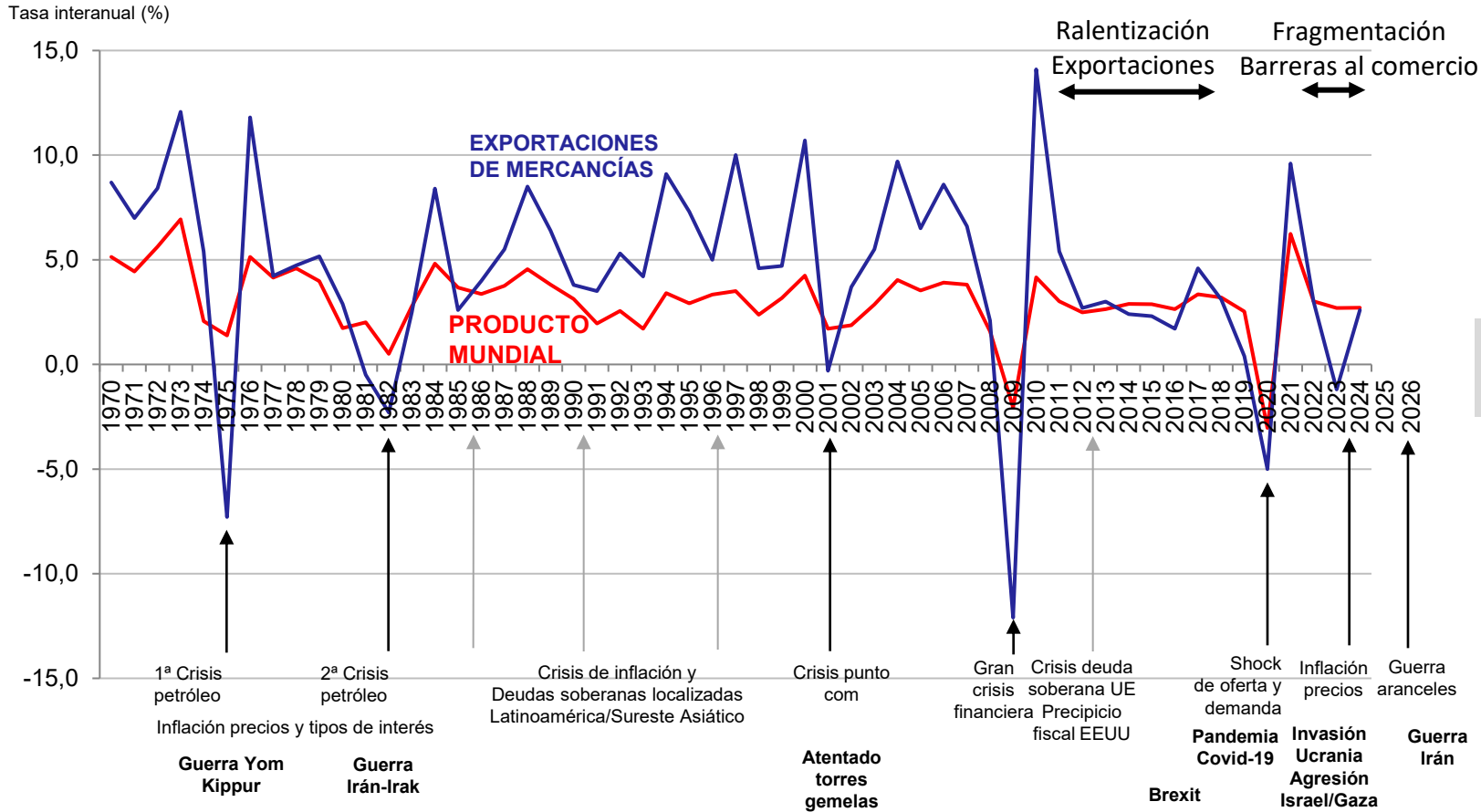
Estrecho de Ormuz
Estrecho natural
Longitud: 160- 167 km
Anchura: 33 – 39 km
45.000 tránsitos/año normal
Acceso a la mayor área productora de petróleo y gas del mundo
Crisis Estados Unidos-Irán 2026

Estrecho de Malacca
Estrecho natural
Longitud: 800 km
Anchura de 2,8 km en el canal de Philips, próximo a Singapur
90.000 – 100.000 tránsitos/año
Malaccamax: calado máximo 25 m cerca de port Kelang
Alternativas: estr. Lombok y Sonda
Planes de nuevos canales sin lanzarse
Gestión

PERSPECTIVA DE CRECIMIENTO SÓLIDO



PERSPECTIVA DE CRECIMIENTO INESTABLE



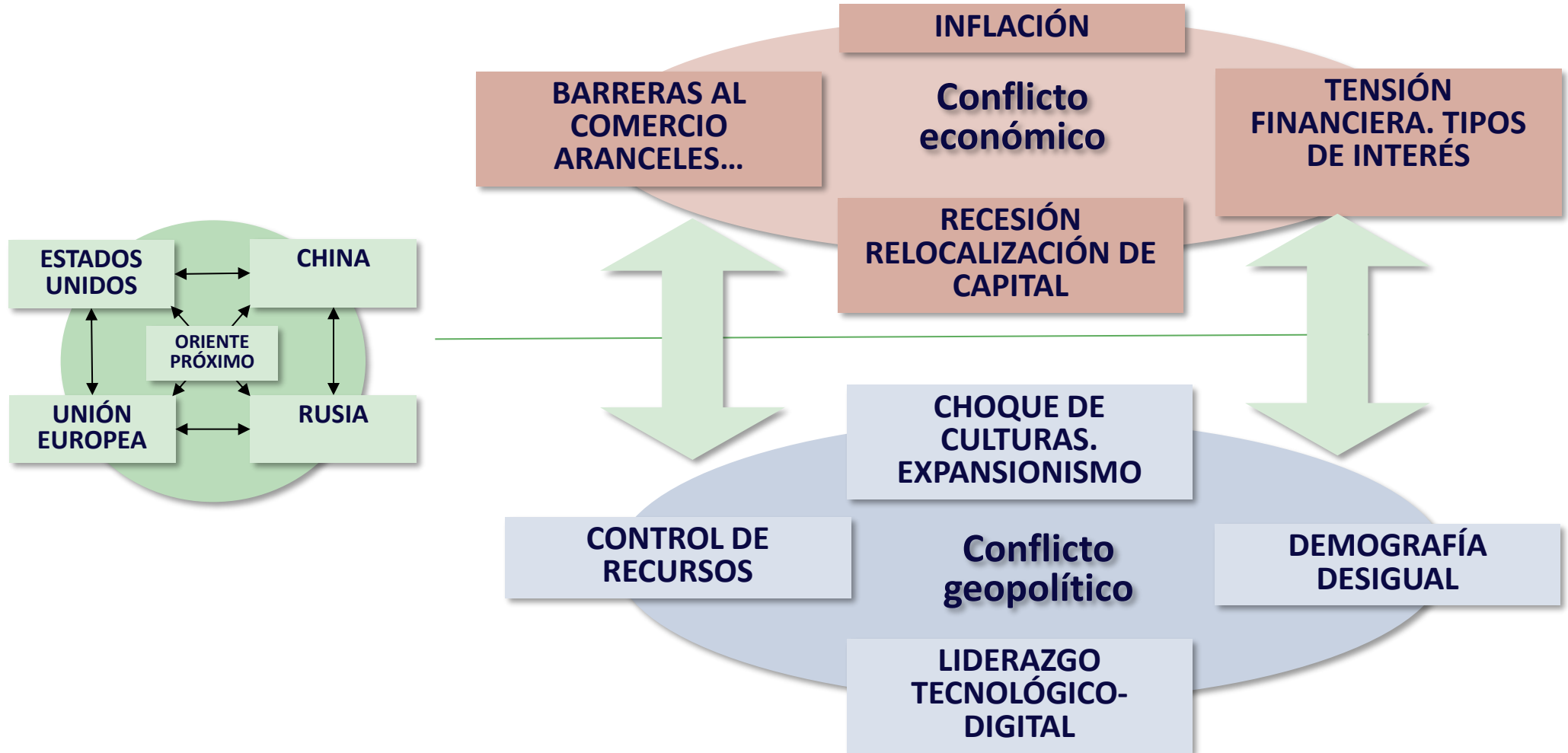
Tensiones comerciales

Incertidumbre

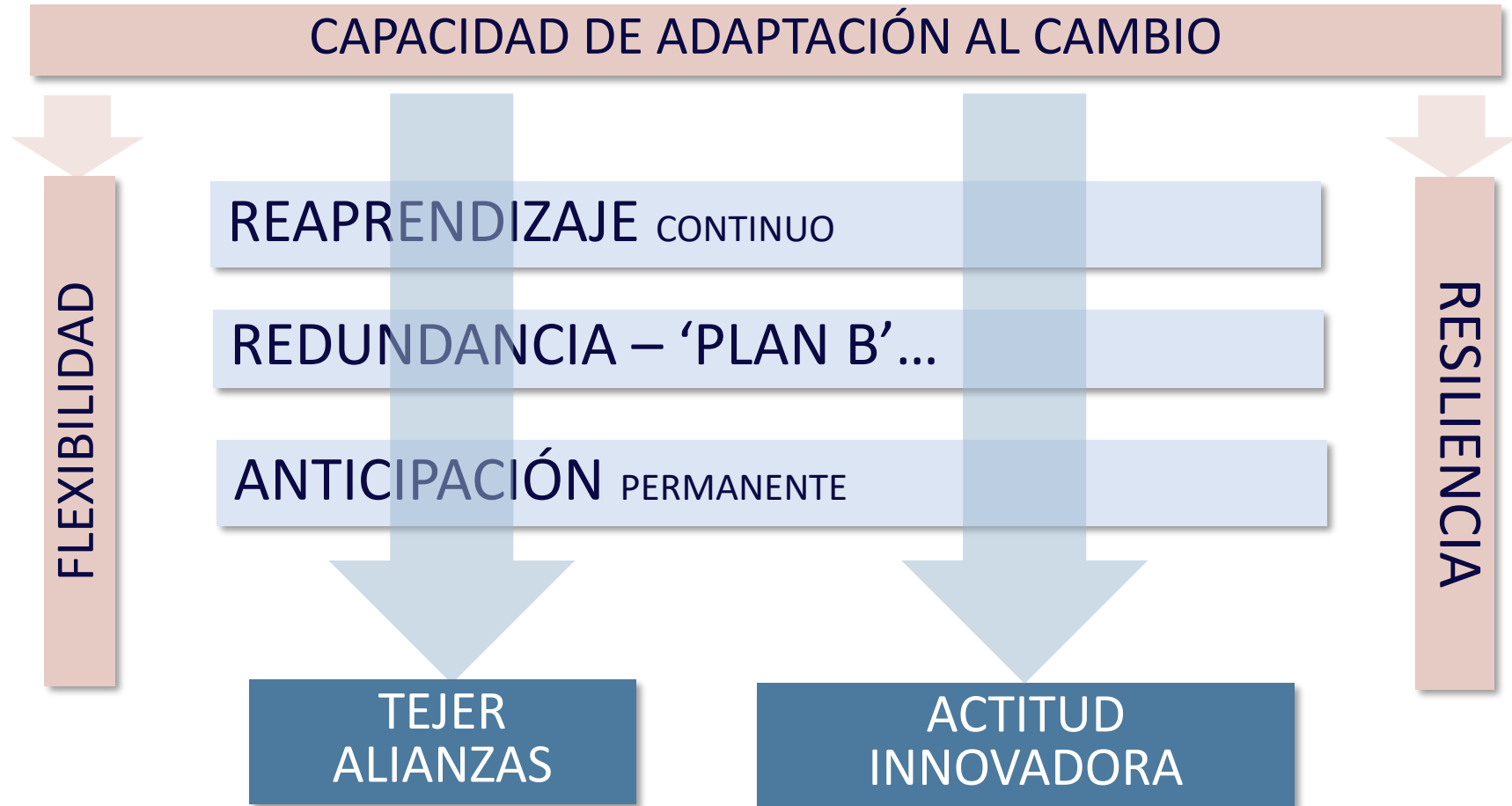
Crisis económicas

Conflicto

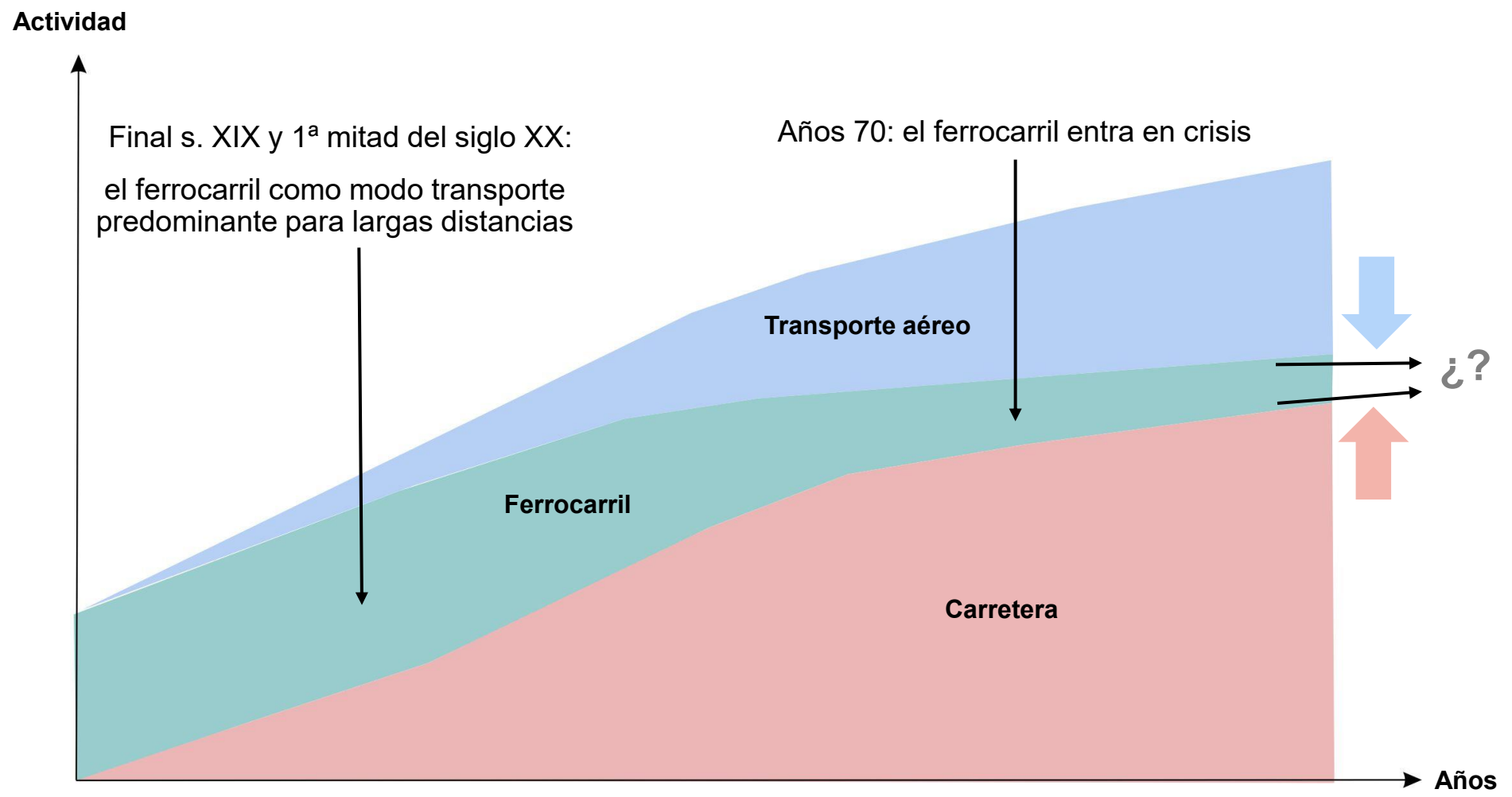
COYUNTURA CON GRAN INCERTIDUMBRE



GESTIÓN DE LA INCERTIDUMBRE



EVOLUCIÓN MODOS DE TRANSPORTE



ANTECEDENTES DEL IMPULSO FERROVIARIO EN EUROPA



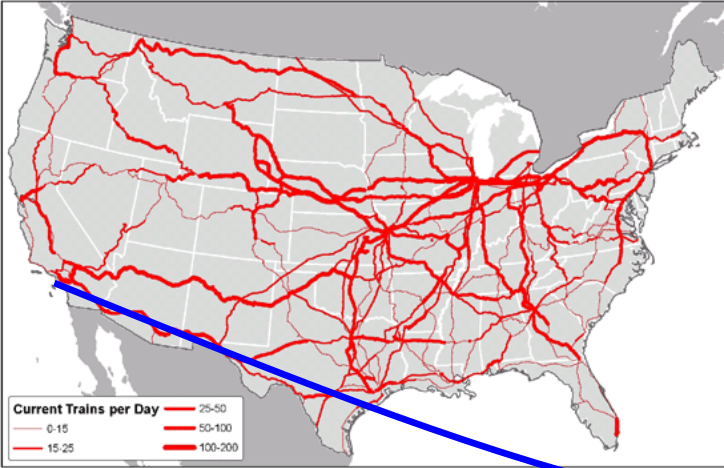
avlo



iryo



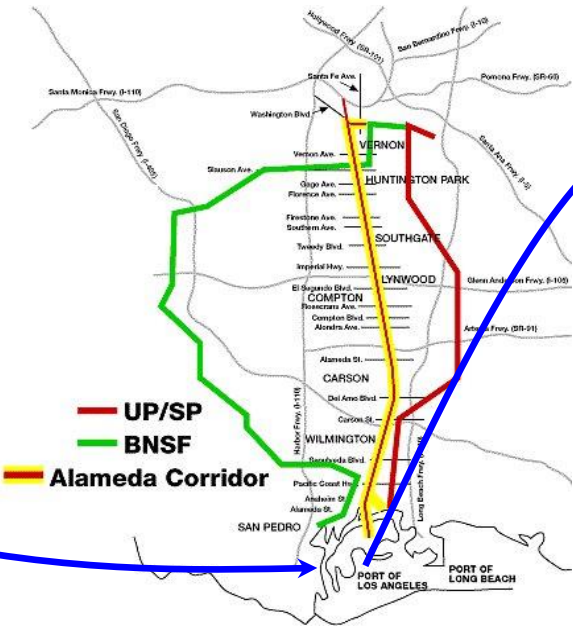
ANTECEDENTES DEL IMPULSO FERROVIARIO EN ESTADOS UNIDOS



RED FERROVIARIA DE MERCANCÍAS
Trenes de carga y de viajeros por día

TRENES DE CARGA DE MÁS DE 1.500 m. CON 2 ALTURAS (500 TEUs)

Fuente: National Survey Transportation Policy. US DOT.



CORREDOR ALAMEDA 30 KM.
CAPACIDAD: 100 TRENES / DÍA



PUERTO DE LOS ANGELES

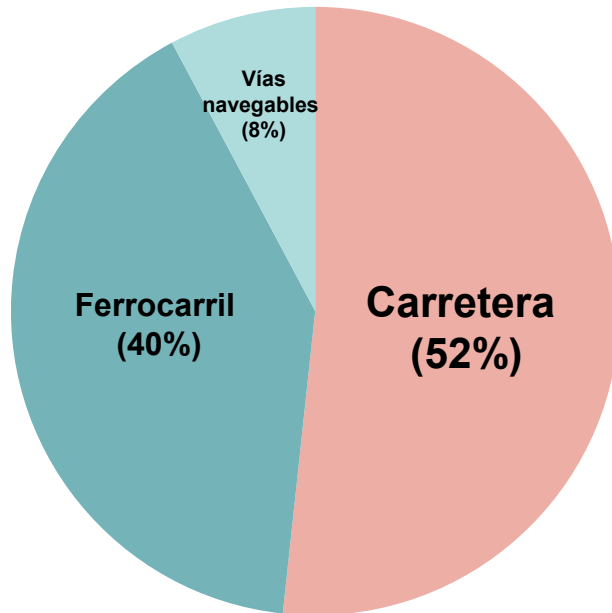


GLOBAL GATEWAY (APL)

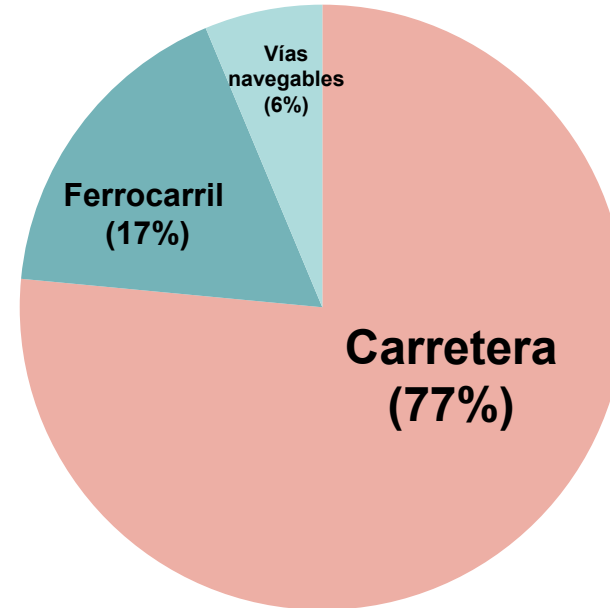
CUOTA DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

tons x km / año

Estados Unidos



Europa



LA POLÍTICA DE TRANSPORTE DE LA UNIÓN EUROPEA

Diagnóstico y objetivos

DESEQUILIBRIO MODAL E
INSOSTENIBILIDAD



REEQUILIBRIO MODAL



SISTEMA INTEGRADO Y ECO-
EFICIENTE EN SU CONJUNTO

INNOVACIÓN

NUEVA
ECONOMÍA/
LOGÍSTICA

ECO-EFICIENCIA
EMERGENCIA
CLIMÁTICA

Instrumentos

INTEGRACIÓN DE MODOS
SOBRE LA BASE DE LA
INTER/CO/SINCRO-MODALIDAD

INFRAESTRUCTURAS:
DESARROLLO DE LA **RED
TRANSEUROPEA DE
TRANSPORTE CON CO-
FINANCIACIÓN EUROPEA**

SERVICIOS:
LIBERALIZACIÓN DE LOS
MERCADOS SUJETA A UN
CONTROL DEL MISMO PARA
GARANTIZAR SU EFICIENCIA

1. INFRAESTRUCTURAS: RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE (RTE-T)

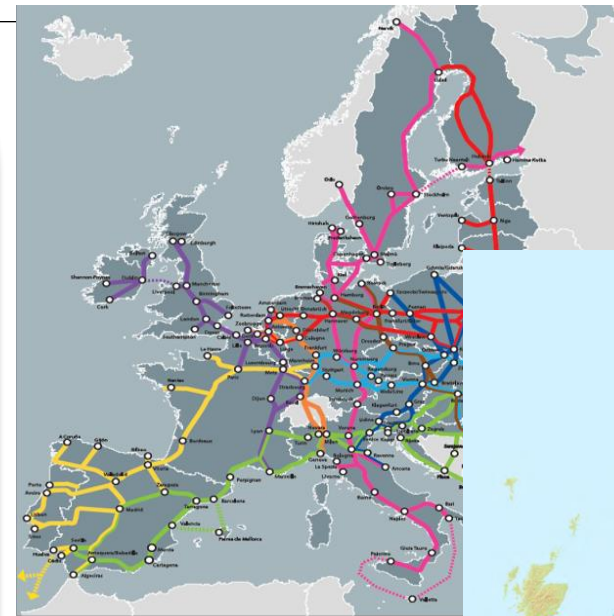
PERIODOS DE APLICACIÓN DE FONDOS EUROPEOS

Años

Hitos

- 1993 | TRATADO DE MAASTRICHT
- 1994-99 | ESQUEMAS DIRECTORES DE **CARRETERAS, FERROCARRIL Y VÍAS NAVEGABLES**
- 2000-06 | INCORPORACIÓN DE LOS **PUERTOS** POR CATEGORÍAS
- 2004 | **REVISIÓN DE LA RTE-T: 30 ACTUACIONES PRIORITARIAS TRANSFRONTERIZAS.**
- 2007-13 | PROCESO DE CONSULTAS PARA NUEVA REVISIÓN.
- 2013 | **REVISIÓN DE LA RTE-T:**
- 2014-20 | MECANISMO CEF; 9 CORREDORES
- 2014-20 | RED BÁSICA ("CORE")
- 2014-20 | RED GLOBAL ("COMPREHENSIVE")
- 2021 | MECANISMO CEF; REVISADO
- 2024 | **REVISIÓN DE LA RTE-T**

CORREDORES (CEF-TEN-T)
Propuesta para 2021-27



PUERTOS DE LA "CORE NETWORK"
REGLAMENTO CE 1315/2013

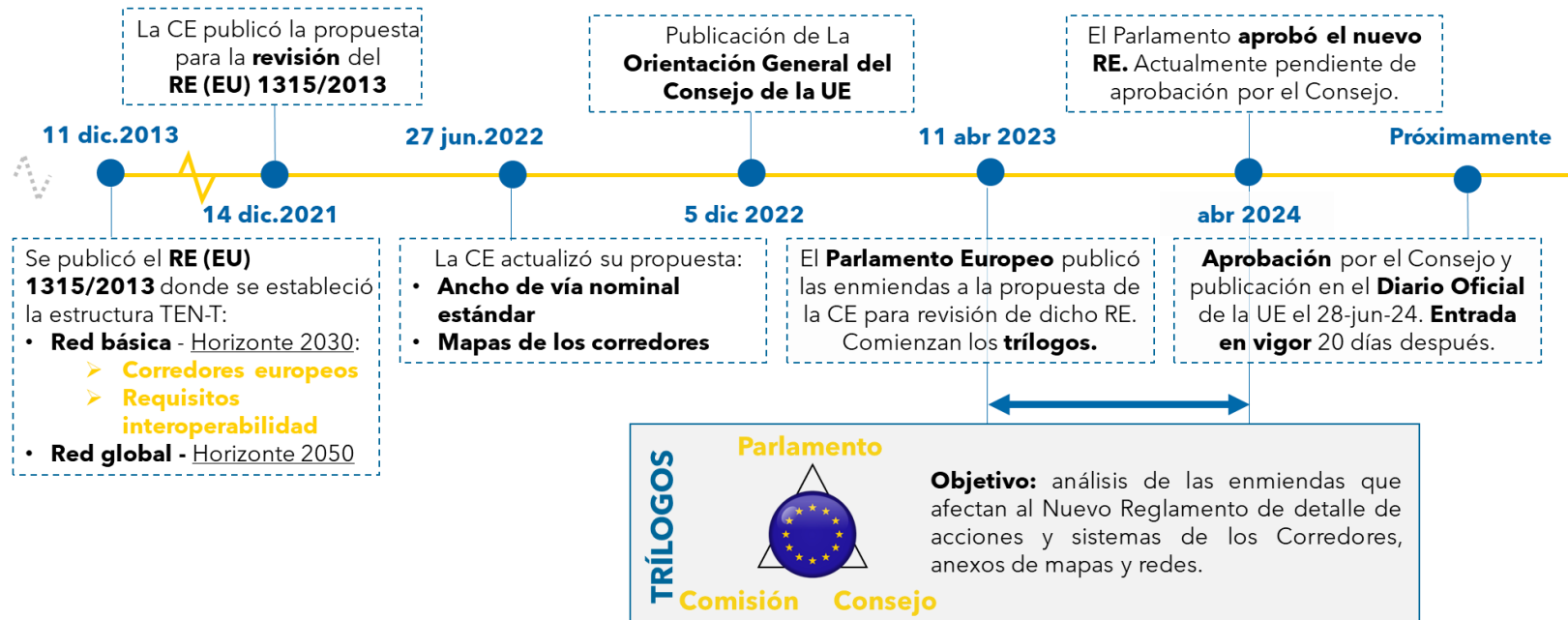
Importancia de los Corredores

“Estratégicamente correrá un ferrocarril cerca del litoral mediterráneo y Valencia tendrá comercio de tránsito con Cataluña, Francia, con la parte Oriental de Andalucía y con Murcia.”

- Ignasi Villalonga (1918)
Político y financiero Valenciano



Regulación Europea



Corredores Europeos



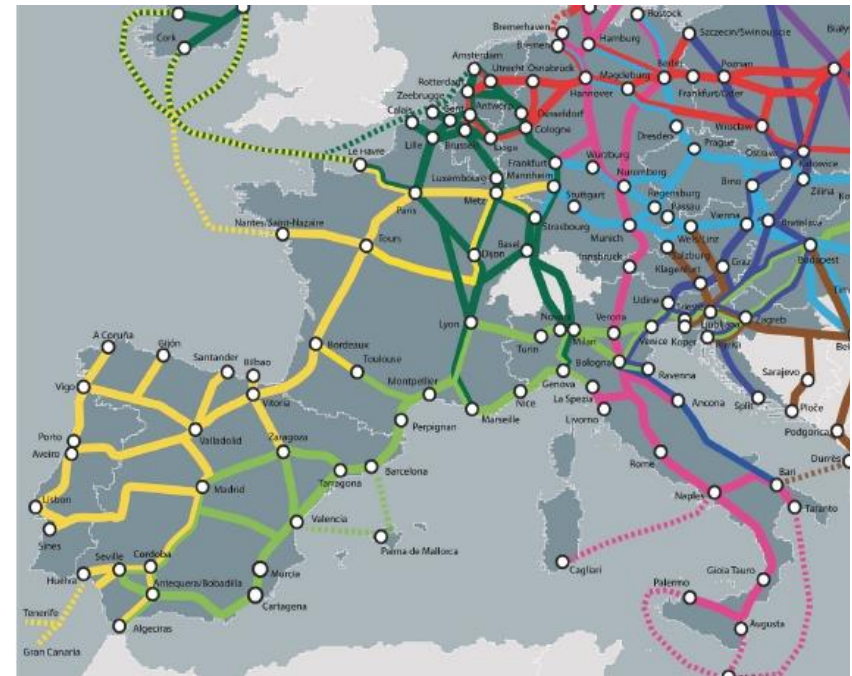
Conectar los **27 países de la Unión Europea**, a partir de unir los principales nodos urbanos, puertos, aeropuertos y nodos intermodales.



La red básica de la TEN-T se articula en torno a **9 corredores** que cruzan Europa generando una verdadera **RED ÚNICA EUROPEA**, a semejanza de como el Euro representó una moneda única.



Por la península ibérica discurren **2 de los 9 Corredores Europeos**, el **Corredor Mediterráneo** y el **Corredor Atlántico**.





Corredores Europeos



Infraestructura MULTIMODAL



Servicios VIAJEROS y MERCANCÍAS



Estrategia de DESARROLLO LOGÍSTICO



CONEXIÓN de nodos urbanos



**CONECTIVIDAD,
SOSTENIBILIDAD
DESARROLLO ECONÓMICO
INTEGRACIÓN EUROPEA
COMERCIO Y EL TURISMO
COHESIÓN REGIONAL**



Dimensión TRANSEUROPEA



Gestión de la EXPLOTACIÓN



Requisitos para la Interoperabilidad

Red ferroviaria

- Electrificación ERTMS
- Implementación progresiva ancho UIC
- Integración ferroviaria
- Mercancías** **Viajeros**
- Trenes 740 m 160 km/h
- 100 km/h
- 22,5 t/eje

Red carreteras

- Tipo: Autopistas y vías rápidas

Puertos

- Conexión ferroviaria
- Conexión vías navegables
- Instalación de recepción residuos

Aeropuertos

- Conexión ferroviaria

Terminales intermodales


- Trenes 740 m Electrificación



Combustibles alternativos

Corredor Atlántico

Conexión MULTIMODAL de Portugal, España, Francia, Alemania e Irlanda.

		
 Red carreteras (km)	5.790	2.560
 Red ferroviaria (km)	13.551	6.044
 Puertos	25	9
 Aeropuertos	13	5
 Terminales intermodales	27	9
 Nodos urbanos	59	30



△ PUERTOS ¿ Qué es el Corredor Atlántico?

- 3 en Portugal: Lisboa, Sines y Oporto
- 8 en España: Algeciras, Huelva, Sevilla, A Coruña, Gijón, Bilbao, Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife. + Santander
- 5 en Francia: Burdeos, Saint-Nazaire, Ruan, Paris y Metz
- 3 en Irlanda: Dublín, Cork y Limerick.

△ AEROPUERTOS

- 2 en Portugal: Lisboa y Oporto
- 5 en España: Sevilla, Bilbao, Madrid, Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife.
- 4 en Francia: Burdeos, Toulouse y Paris (2)
- 2 en Irlanda: Dublín y Cork.

△ TERMINALES INTERMODALES

- 2 en Portugal: Lisboa y Grandola
- 5 en España: Madrid, Zaragoza, León, Valladolid y Bilbao
- 6 en Francia: Burdeos, Toulouse, Paris, Dijon, Le Havre y Estrasburgo
- 1 en Alemania: Mannheim

△ CARRETERAS

- Las carreteras incorporadas en el Corredor Atlántico suman un total

Corredor Atlántico en España



6.044
km red FERROVIARIA



2.560
km CARRETERAS



78
km vía navegable int.



9
Puertos



5
Aeropuertos

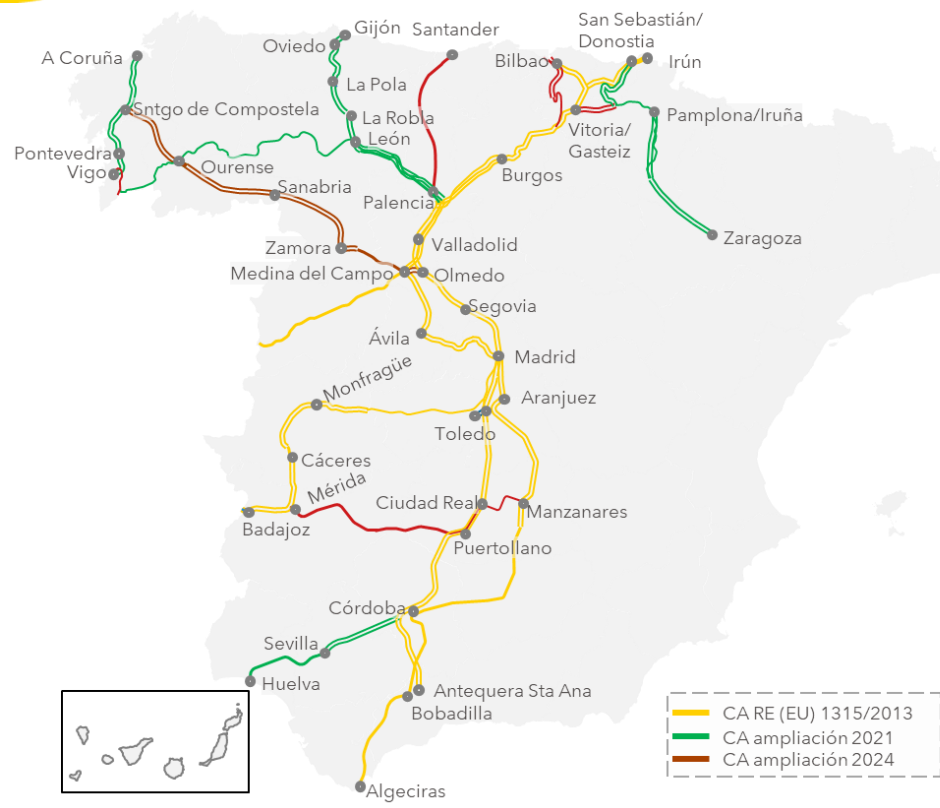


9
Terminales intern.



30
Nodos urbanos

Corredor Atlántico en España



Evolución red básica 2030

Ampliación 2021

- Venta de Baños-Palencia-León-Gijón
- Altsasu/Alsasua-Pamplona-Zaragoza
- León-Ourense-Vigo-A Coruña
- Córdoba-Sevilla-Huelva

Ampliación 2024

Red básica

- Medina del Campo-Zamora-Ourense
- Mérida-Manzanares

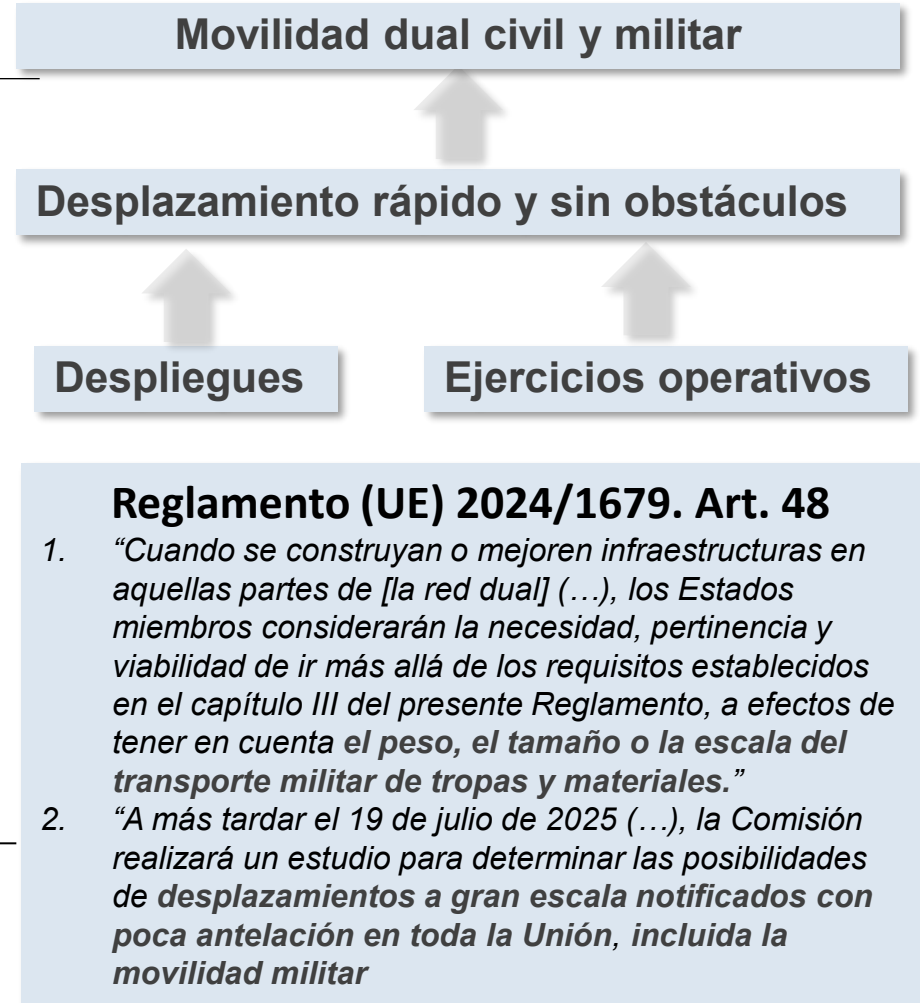
Red básica ampliada

- Palencia-Santander
- Vitoria-Irún-Hendaya
- Vitoria-Bilbao
- Tui-Valença do Minho

1. INFRAESTRUCTURAS: RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE (RTE-T)

PERIODOS DE APLICACIÓN DE FONDOS EUROPEOS

Años	Hitos
1993	TRATADO DE MAASTRICHT
1996	ESQUEMAS DIRECTORES DE CARRETERAS, FERROCARRIL Y VÍAS NAVEGABLES
2001	INCORPORACIÓN DE LOS PUERTOS POR CATEGORÍAS
2004	REVISIÓN DE LA RTE-T: 30 ACTUACIONES PRIORITARIAS TRANSFRONTERIZAS.
2009	PROCESO DE CONSULTAS PARA NUEVA REVISIÓN.
2013	REVISIÓN DE LA RTE-T: MECANISMO CEF; 9 CORREDORES RED BÁSICA ("CORE") RED GLOBAL ("COMPREHENSIVE")
2021	MECANISMO CEF; REVISADO
2024	REVISIÓN DE LA RTE-T



2. SERVICIOS: LA CORRIENTE ORDO-LIBERAL

DIRECTIVAS Y REGLAMENTOS con el objetivo de promover condiciones de competencia en la prestación de servicios de transporte

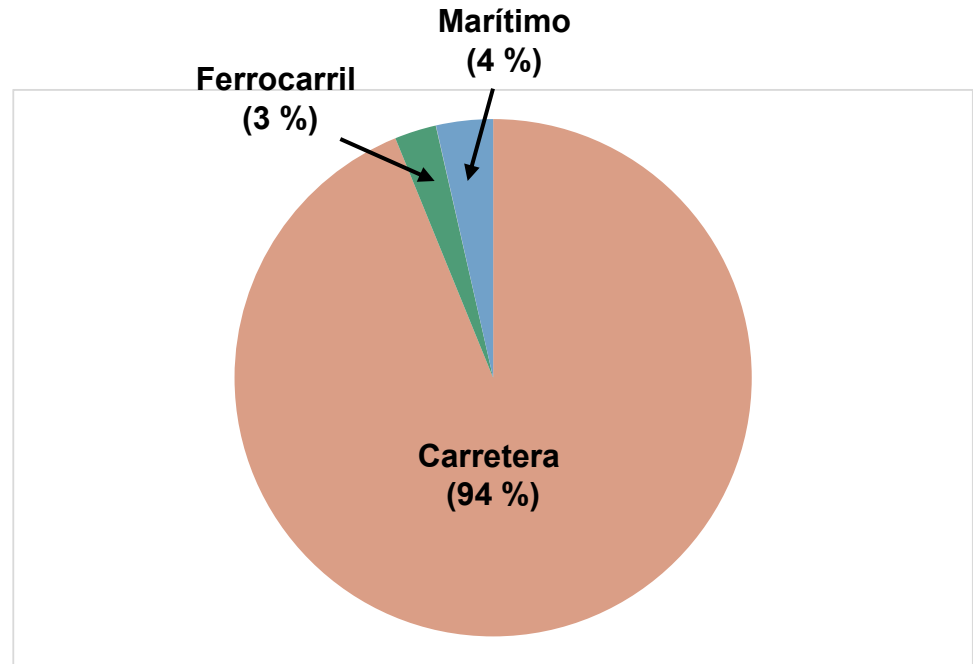
Años	Modos y nodos de transporte
1986 - 1992	SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO : liberalizado.
1987 - 1992	SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO : liberalizado
1990 - 1998	SERVICIOS DE TRANSPORTE POR CARRETERA : liberalizado
2001 -	SERVICIOS DE TRANSPORTE POR FERROCARRIL : liberalizado (en curso).
1996	SERVICIOS EN AEROPUERTOS : liberalizado.
2017	SERVICIOS EN PUERTOS : liberalizado

PRINCIPIOS BÁSICOS:

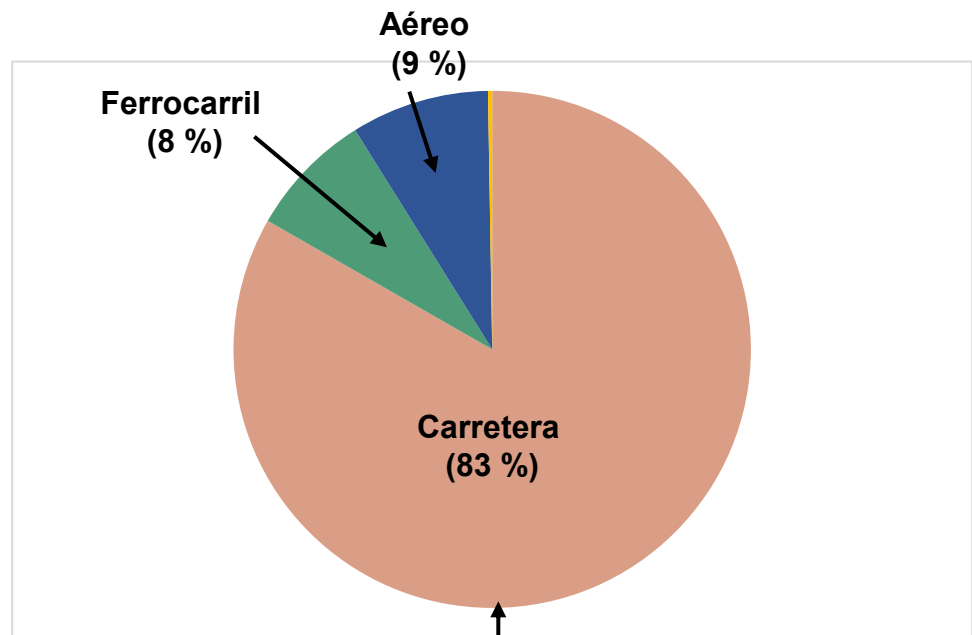
LIBRE ACCESO REGLADO. TRANSPARENCIA, NO DISCRIMINACIÓN, IGUALDAD Y PROPORCIONALIDAD
AYUDAS PÚBLICAS LIMITADAS Y REGULADAS

EL TRANSPORTE INTERIOR EN ESPAÑA

**TRANSPORTE DE MERCANCÍAS
(ton)**



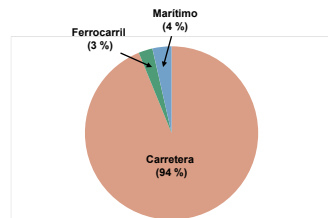
**TRANSPORTE DE VIAJEROS
(viaj x km)**



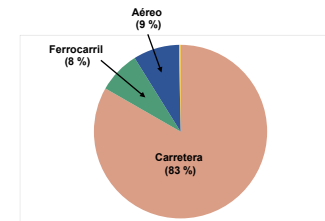
Carretera:
75 % vehículo privado
8% autobús

EL TRANSPORTE INTERIOR EN ESPAÑA

TRANSPORTE DE MERCANCÍAS (ton)



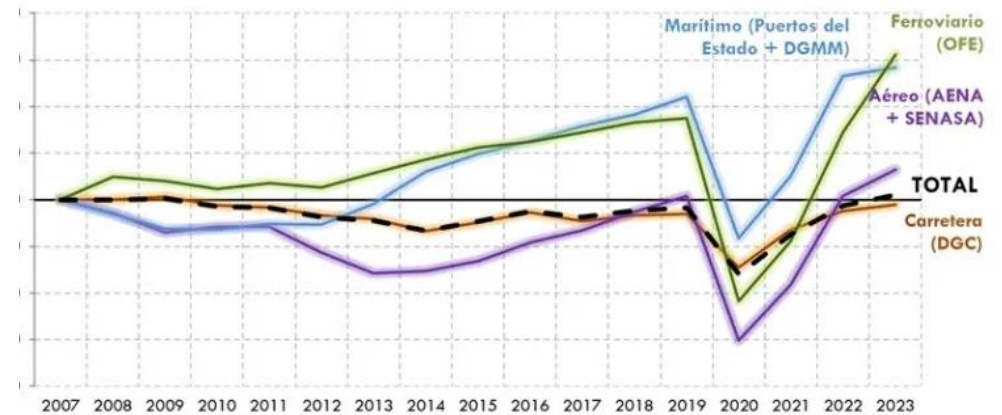
TRANSPORTE DE VIAJEROS (viaj x km)



Índice 2007= 100



Índice 2007= 100



EL TRANSPORTE INTERIOR EN ESPAÑA

TRANSPORTE DE MERCANCÍAS por carretera Principales flujos interregionales

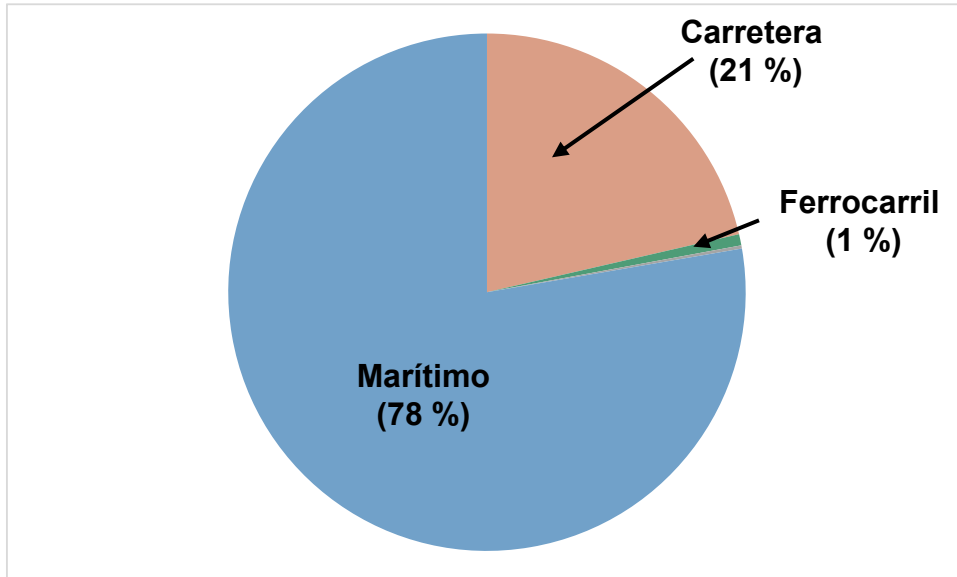


TRANSPORTE DE VIAJEROS por ferrocarril Principales flujos interregionales

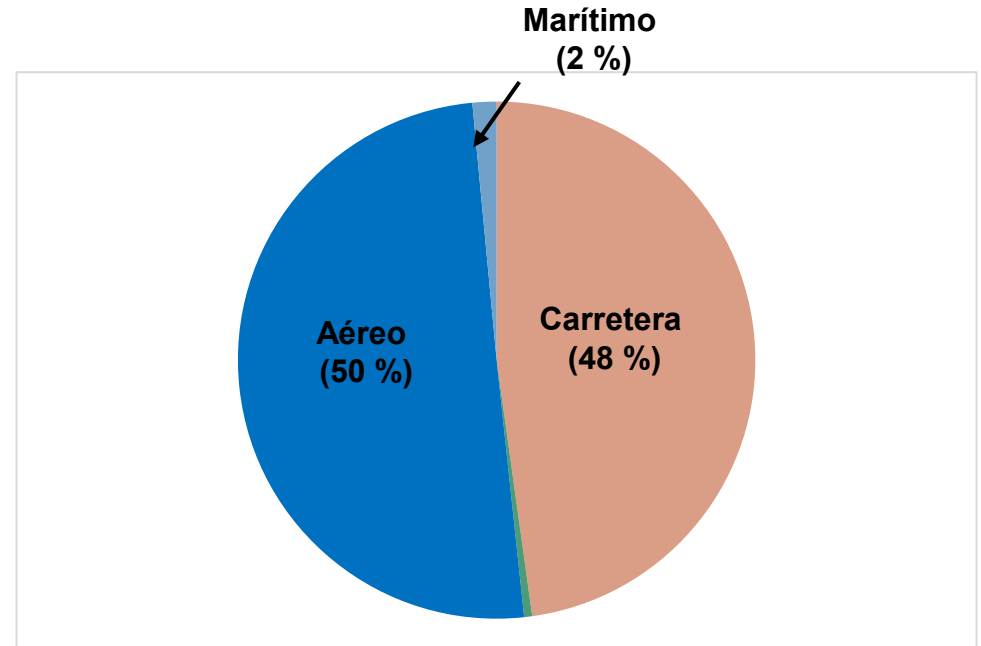


EL TRANSPORTE EXTERIOR DE ESPAÑA

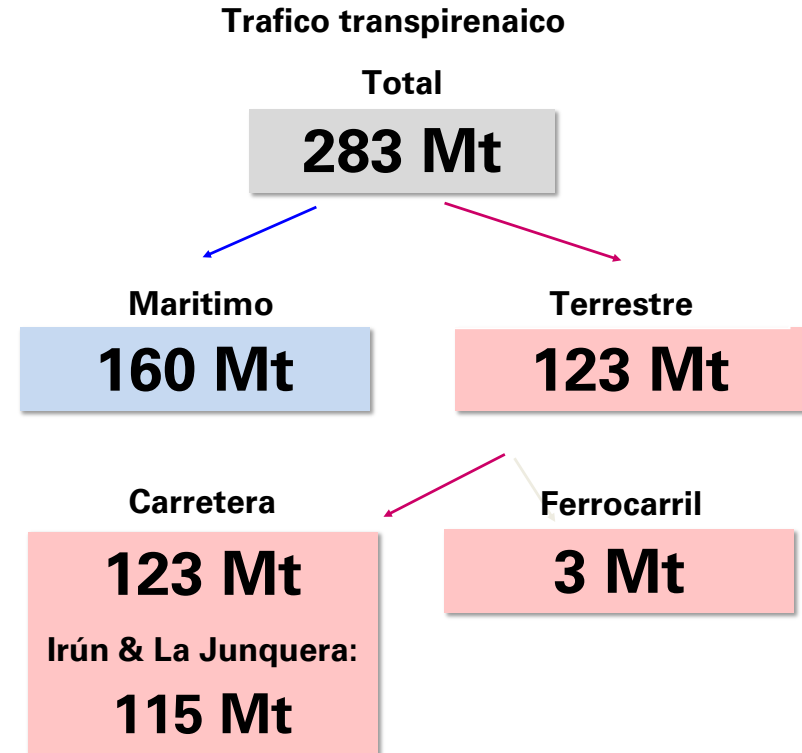
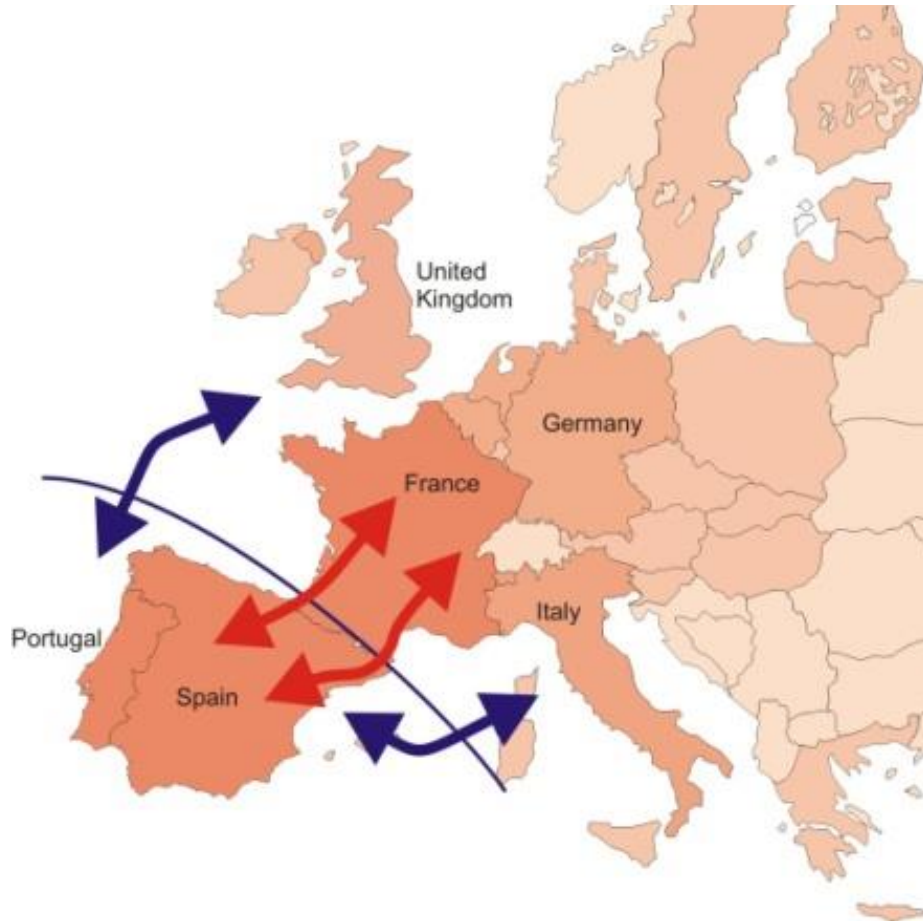
TRANSPORTE DE MERCANCÍAS
(560 Mill ton)



TRANSPORTE DE VIAJEROS
(viaj x km)



EL TRANSPORTE EXTERIOR DE ESPAÑA



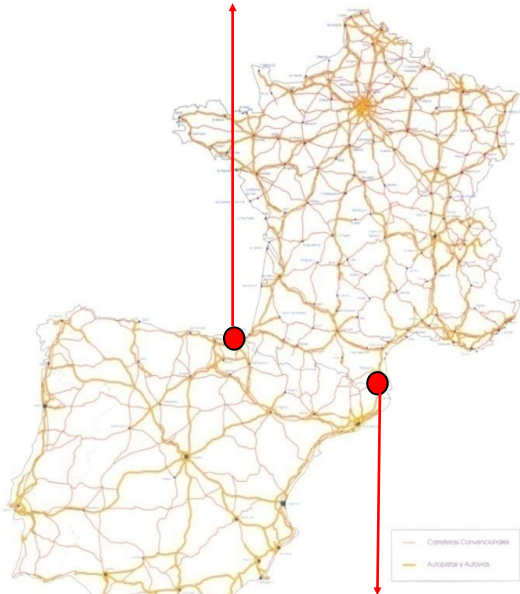
Mt: millones de toneladas / año

EL TRANSPORTE EXTERIOR DE ESPAÑA

Tráfico trans-pirenaico

AP-8 Irún / A-63 Biriattou

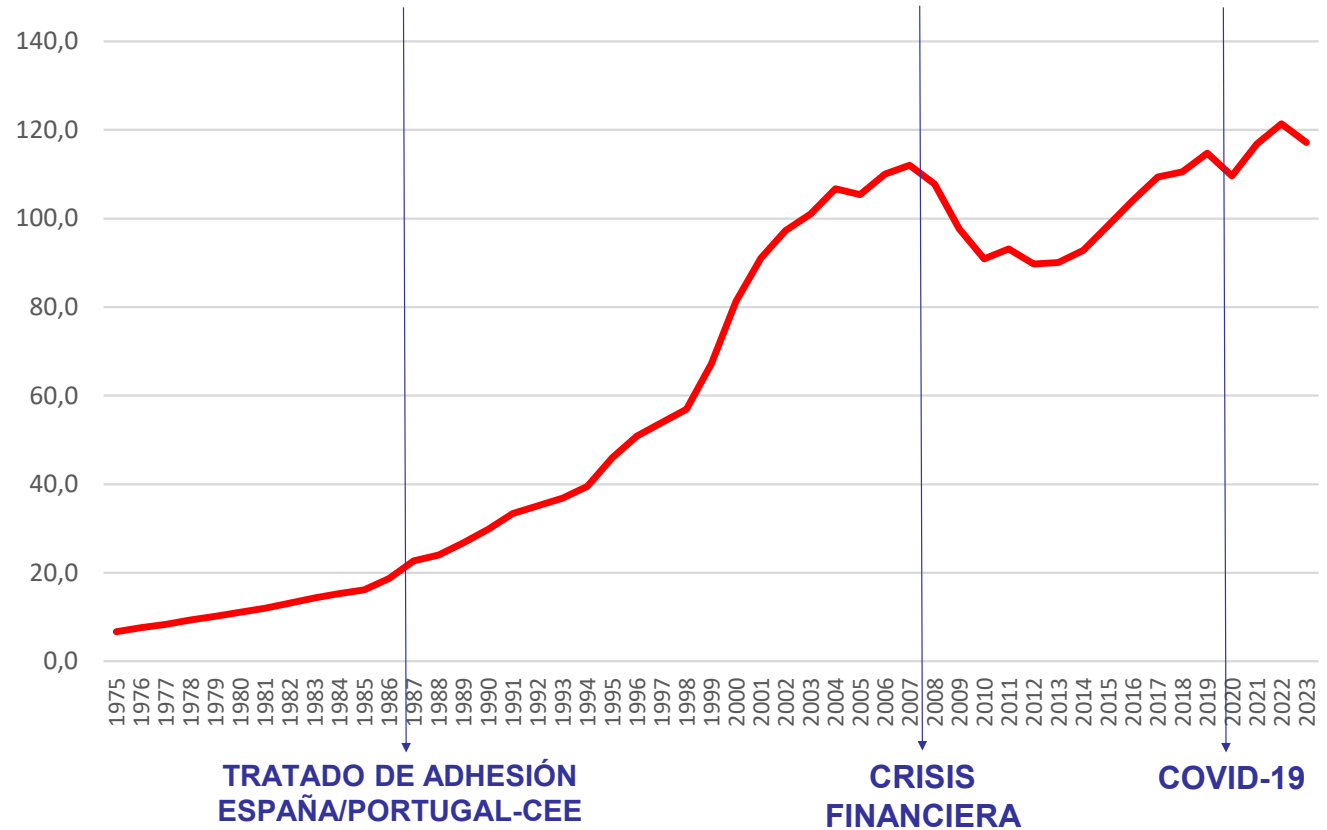
Intensidad media diaria camiones (2023): 10.100



AP-7. La Junquera / A-9 Le Boulou

Intensidad medida diaria camiones (2023): 11.900

Mill t / año

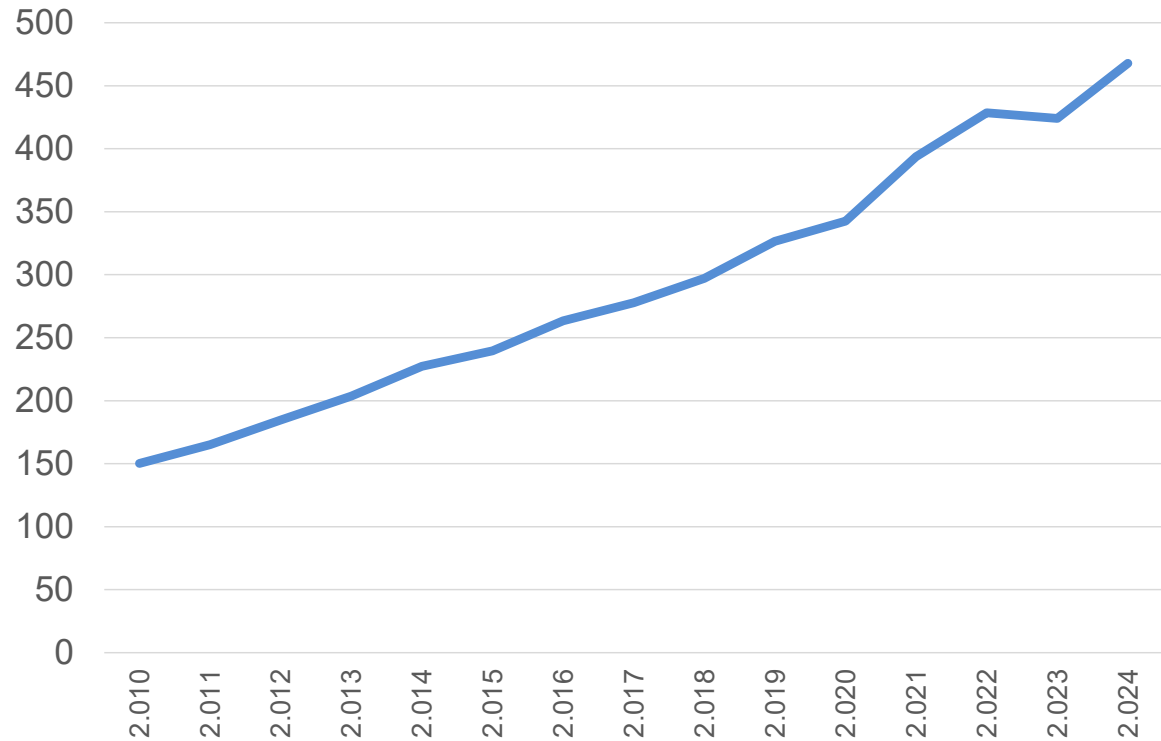


EL TRANSPORTE EXTERIOR DE ESPAÑA



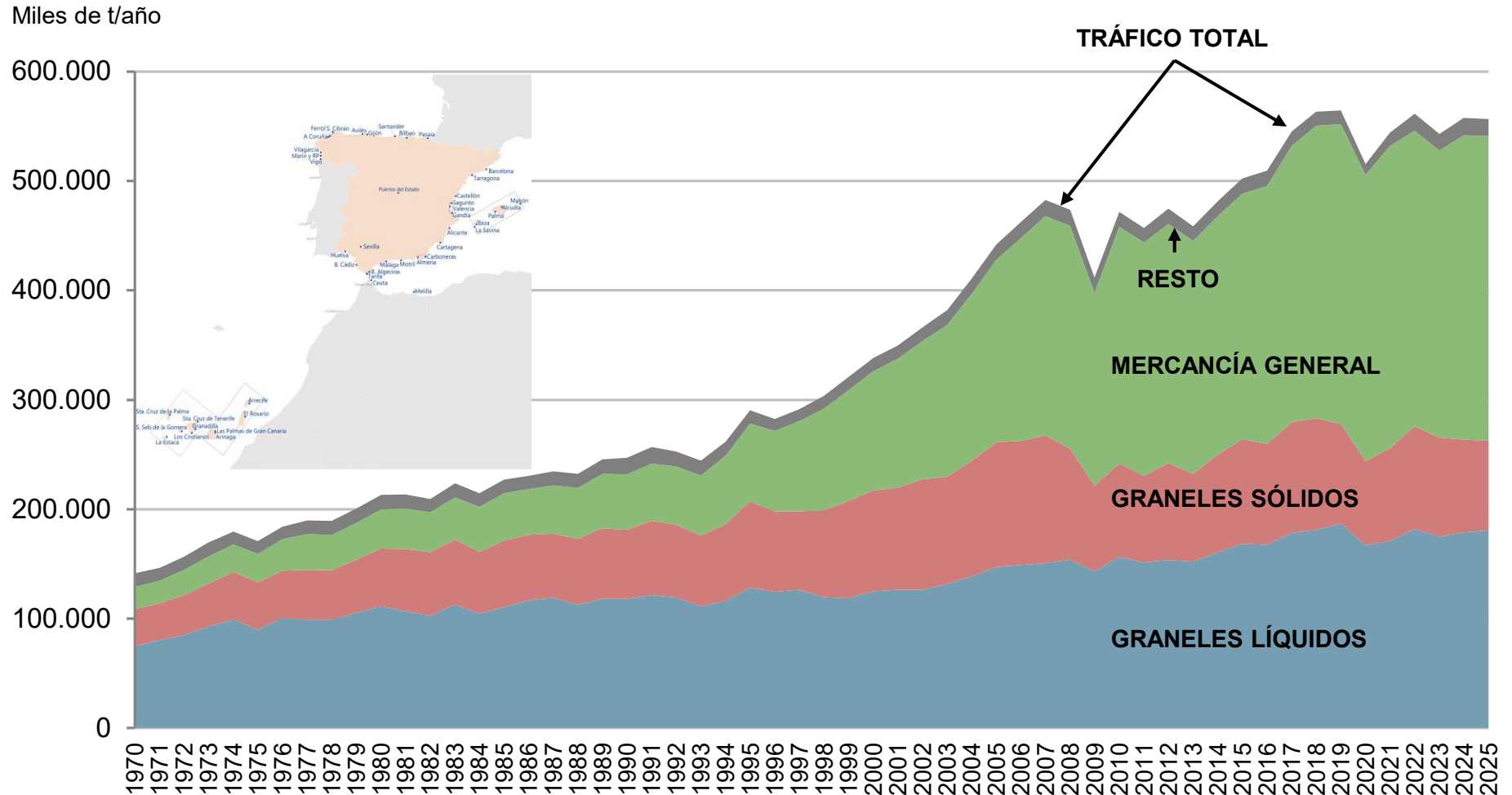
Tráfico Algeciras-Tanger Med

Mill UTIS / año



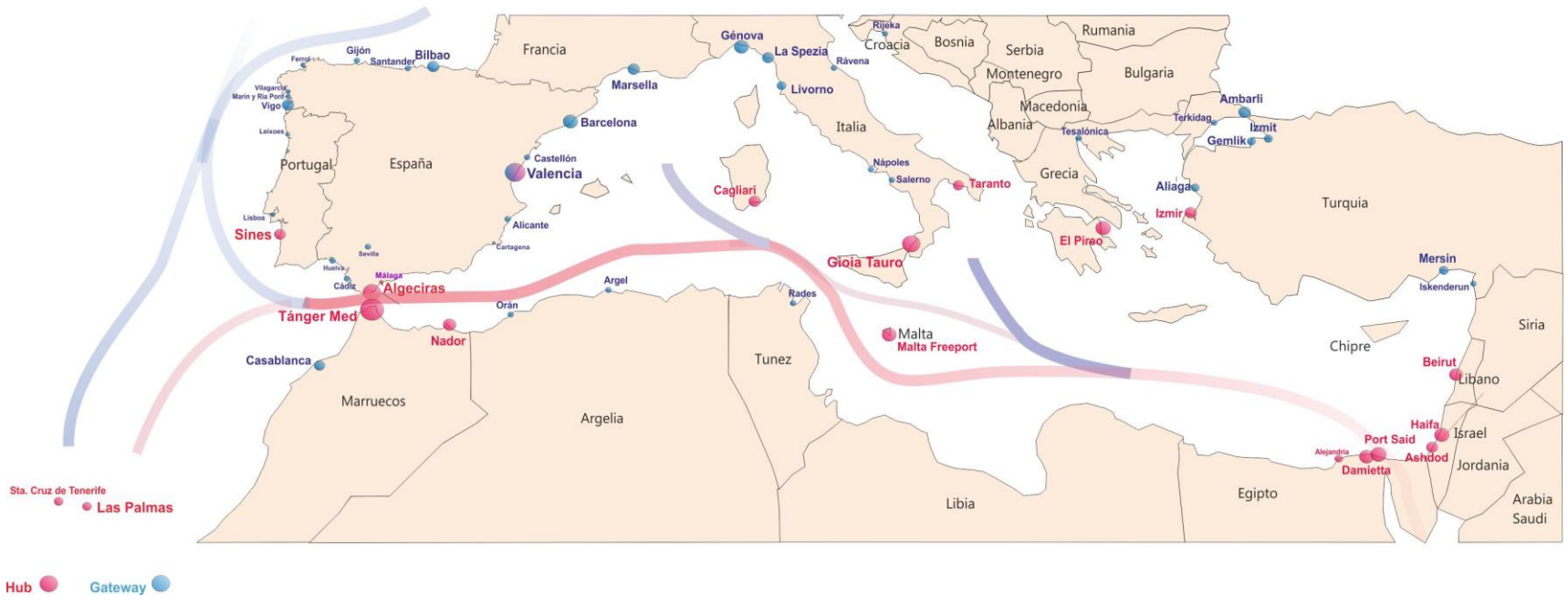
12,5 Mill t netas / año. 500.000 UTIS 75% acompañado

TRÁFICO DE MERCANCÍAS DEL SISTEMA PORTUARIO DE INTERÉS GENERAL



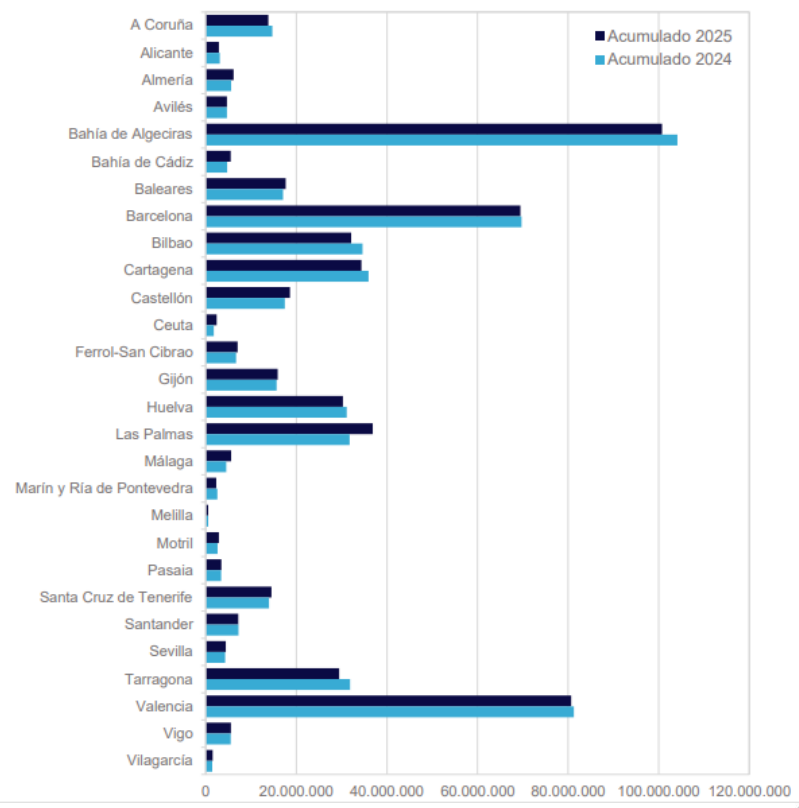
PUERTOS 'GATEWAY' Y 'HUB'

PRINCIPALES PUERTOS DE CONTENEDORES DEL MEDITERRÁNEO Y SU ENTORNO



Fuente: varios.

TRÁFICO DE MERCANCÍAS EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES



AUTORIDAD PORTUARIA DE ALMERÍA



TRÁFICO TOTAL 2025

Mercancías: 6,1 Mt
Viajeros: 896.143 pax

INVERSIÓN AP 2025-30: 115 M€



AUTORIDAD PORTUARIA DE BAHÍA DE ALGECIRAS



TRÁFICO TOTAL 2025

Mercancías: 100,7 Mt
Viajeros: 6.353.315 pax

INVERSIÓN AP 2025-30: 635 M€



AUTORIDAD PORTUARIA DE BAHÍA DE CÁDIZ



TRÁFICO TOTAL 2025

Mercancías: 5,5 Mt
Viajeros: 669.643 pax

INVERSIÓN AP 2025-30: 214 M€

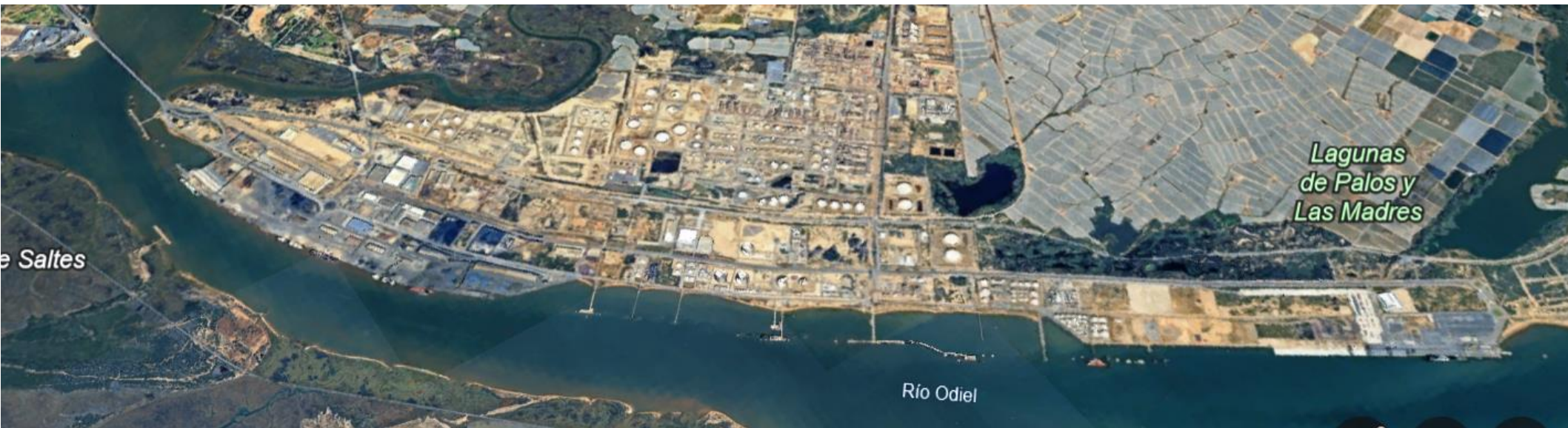
AUTORIDAD PORTUARIA DE HUELVA



TRÁFICO TOTAL 2025

Mercancías: 30,3 Mt
Viajeros: 53.681 pax

INVERSIÓN AP 2025-30: 400 M€



AUTORIDAD PORTUARIA DE MÁLAGA



TRÁFICO TOTAL 2025

Mercancías: 5,6 Mt
Viajeros: 935.984 pax

INVERSIÓN AP 2025-30: 136 M€



AUTORIDAD PORTUARIA DE MOTRIL

TRÁFICO TOTAL 2025

Mercancías: 2,9 Mt
Viajeros: 238.632 pax

INVERSIÓN AP 2025-30: 58 M€



AUTORIDAD PORTUARIA DE SEVILLA



TRÁFICO TOTAL 2025

Mercancías: 4,4 Mt
Viajeros: 19.194 pax

INVERSIÓN AP 2025-30: 166 M€



AUTORIDAD PORTUARIA DE CEUTA



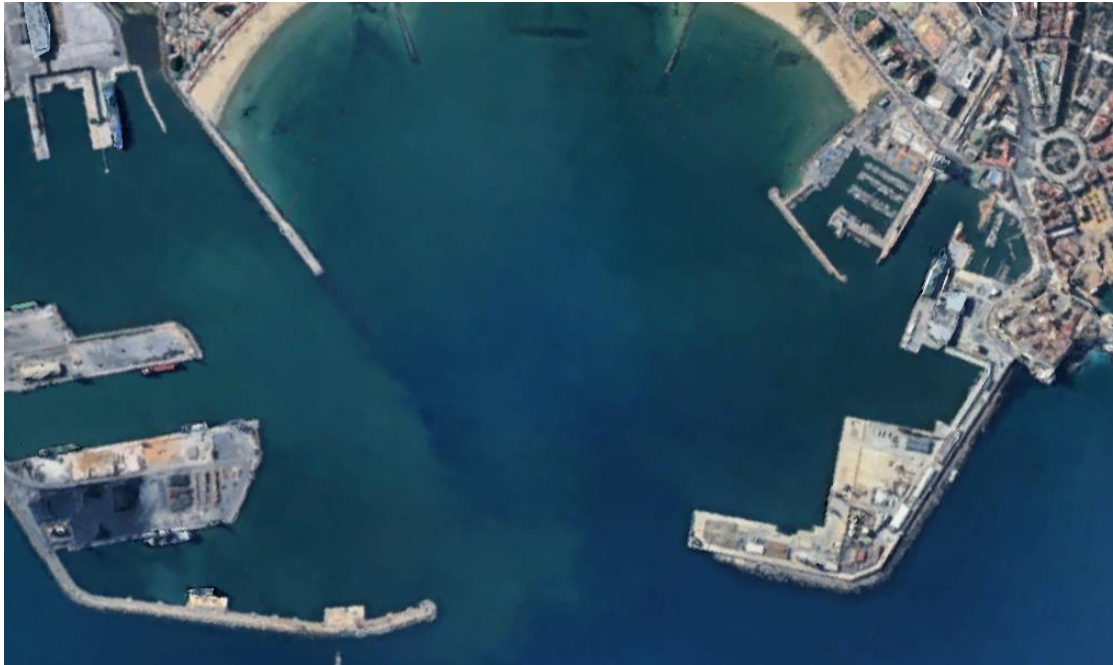
TRÁFICO TOTAL 2025

Mercancías: 2,4 Mt
Viajeros: 2.005.955 pax

INVERSIÓN AP 2025-30: 82 M€



AUTORIDAD PORTUARIA DE MELILLA



TRÁFICO TOTAL 2025

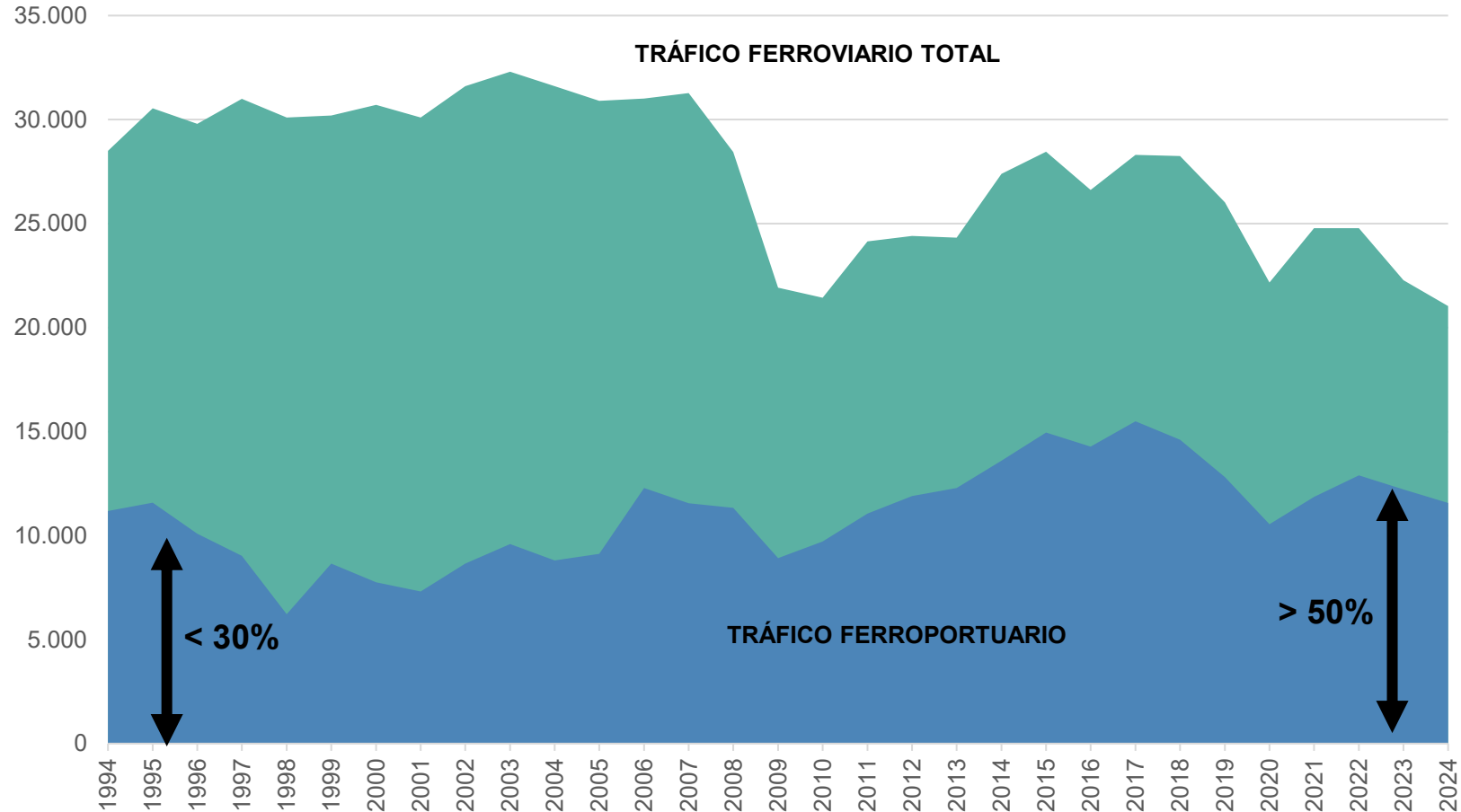
Mercancías: 0,5 Mt
Viajeros: 612.555 pax

INVERSIÓN AP 2025-30: 82 M€

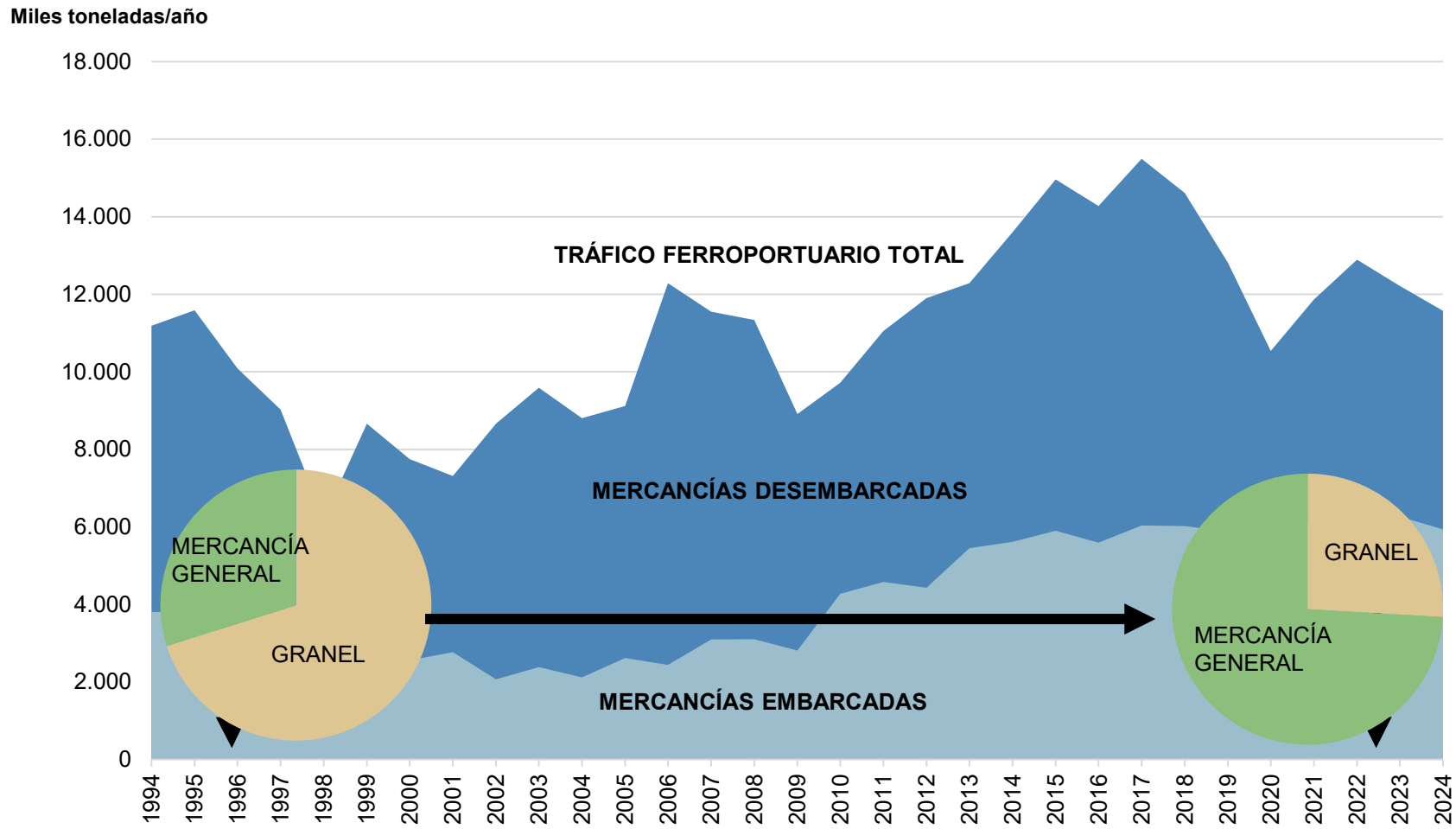


TRANSPORTE FERRO-PORTUARIO DE MERCANCÍAS EN ESPAÑA

Miles toneladas/año



TRANSPORTE FERRO-PORTUARIO DE MERCANCÍAS EN ESPAÑA



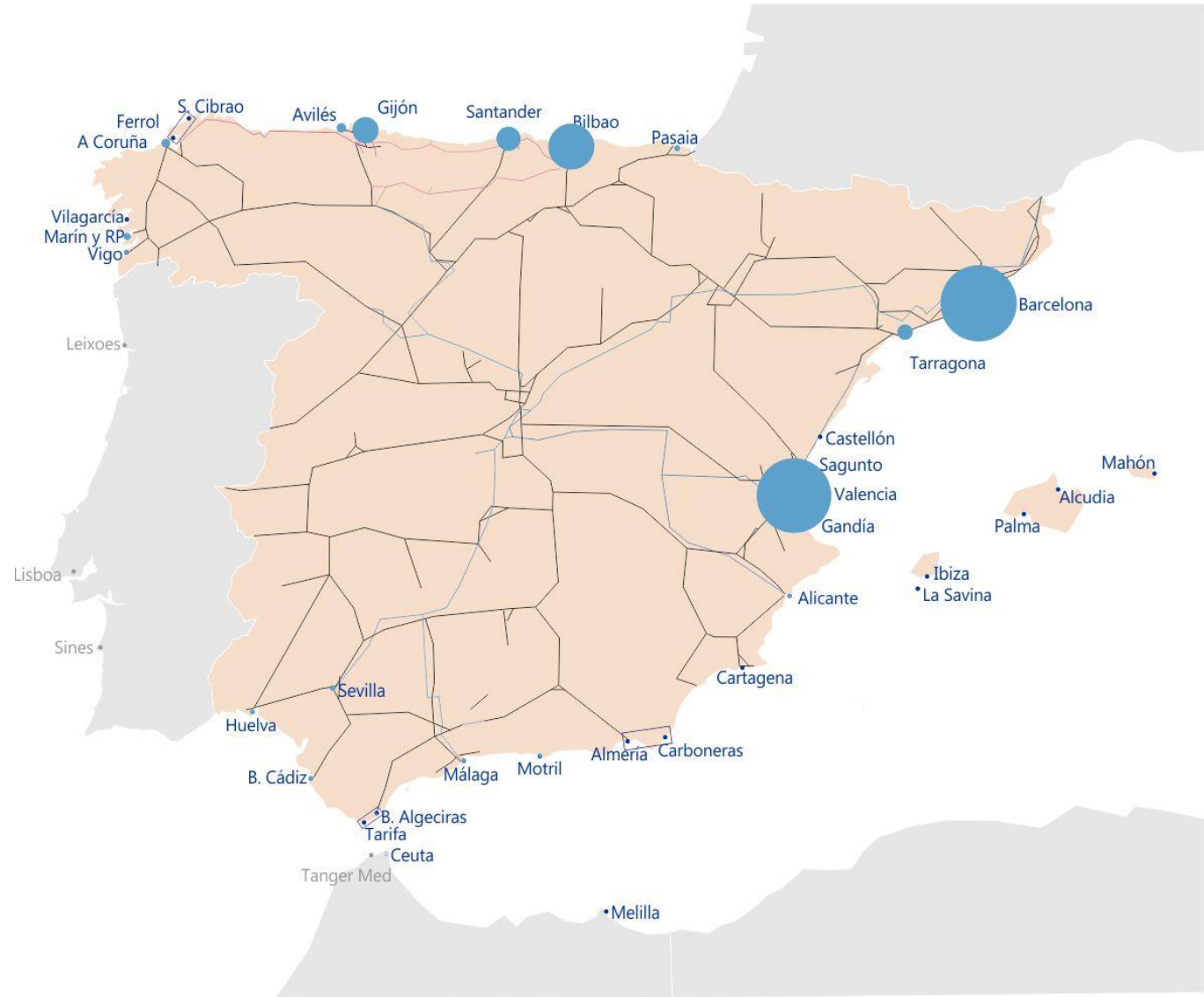
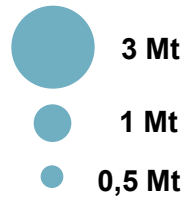
Fuentes: MITMS. RENFE; ADIF, Observatorio Ferroviario. Puertos del Estado y Autoridades Portuarias. CNMC.

TRANSPORTE FERRO-PORTUARIO DE MERCANCÍAS EN ESPAÑA

Año 2024

Tráfico ferro-portuario
(millones de toneladas, Mt al año)

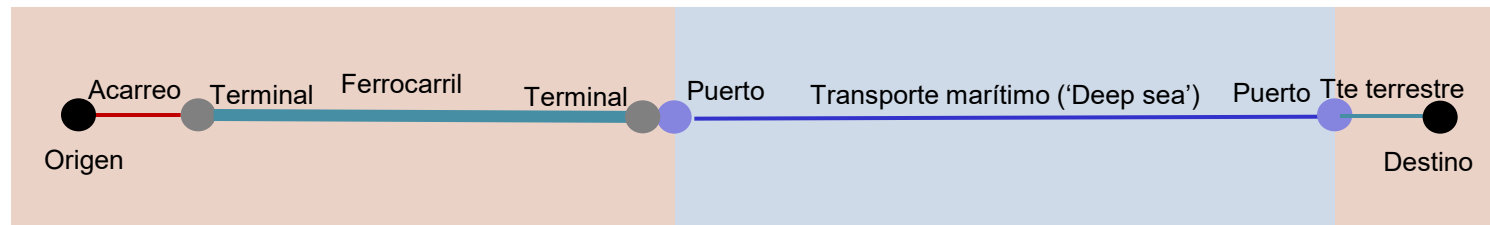
Puertos



EL FUTURO DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

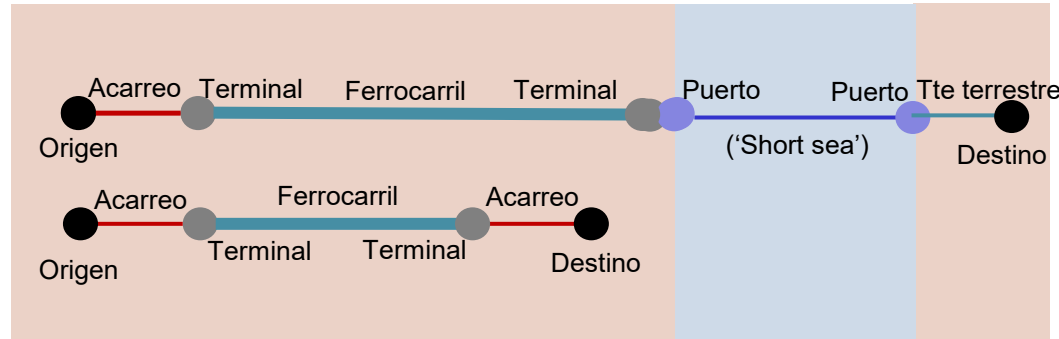
TRANSPORTE INTERCONTINENTAL

Carga/descarga por elevación



TRANSPORTE INTRACONTINENTAL o INTRARREGIONAL (LOGÍSTICA/PRODUCCIÓN DE PROXIMIDAD)

Carga/descarga por rodadura



↑
AUTOPISTAS FERROVIARIAS

• BENEFICIOS Autopistas Ferroviarias



INTEGRADOR



EFICIENCIA AMBIENTAL



EFICIENCIA ECONÓMICA



MENOR NECESIDAD DE INVERSIONES



APROVECHA LA CAPACIDAD DE LAS INFRAESTRUCTURAS



SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE



SOLUCION FALTA DE CONDUCTORES



FIABLE

Horizontal y vertical

(Terminal específica)

A Vagones de rueda pequeña (ROLA)

Utilización de plataformas de rueda pequeña para conseguir una plataforma continua y plana que permita acceder a las cabezas tractoras con sus remolques. Llevará un vagón de asientos en el que viajarán los conductores



B Sistema «poche»

Requiere la utilización de grúas pórtico para mover verticalmente los semirremolques y colocarlos en la plataforma



C Sistema modalohr

Los camiones acceden a una rampa giratoria que los sitúa en cada plataforma. Este sistema permite cargar y descargar individualmente cada vagón



TIPOS DE CARGA



ORIENTACIÓN A OPERADORES

Aspectos más valorados por los operadores/cargadores

1. FIABILIDAD:

- En la infraestructura (sistemas de seguridad, capacidad y surcos, buen estado en catenaria, traviesas, etc.)
- En la operación (disponibilidad de locomotoras, vagones AF, maquinistas...)

2. PRECIO:

- A distancias cortas (<400km) el camión es mas competitivo
- A distancias medias (400-700km) ambos son comparables
- A distancias largas (>700km) , el tren se vuelve mas económico, incluso considerando los acarrees y la carga y descarga

3. REGULARIDAD:

- Depende del operador logístico
- Es clave para la captación de demanda (frecuencia mínima: 1 tren diario)



Programa de Apoyo al Transporte Sostenible y Digital – PATSYD de ayudas de los fondos europeos Next Generation EU



Presupuesto
460 M€



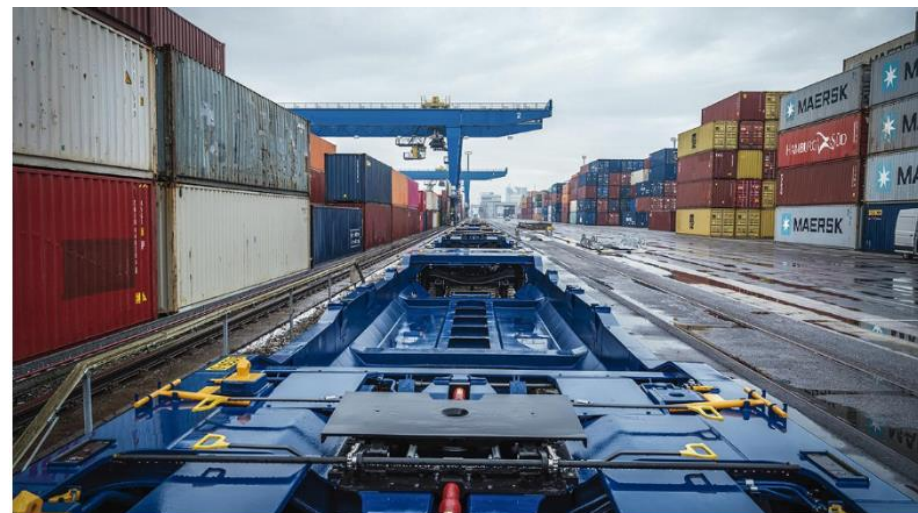
Objetivo
Impulsar la descarbonización del transporte



Plazo de ejecución
1ª convocatoria 2022 - 2025
2ª convocatoria 2024 - 2026

Modernización de material ferroviario de mercancías

La línea 3 del programa, "Modernización de material ferroviario de mercancías", otorga ayudas a empresas para la adquisición o renovación de vagones de mercancías, y la adquisición o conversión de locomotoras al uso del hidrógeno verde o la electricidad como fuente de energía con el fin de mejorar la eficiencia y la sostenibilidad del transporte ferroviario.



MAPA DE INICIATIVAS DE PROYECTOS DE SERVICIO A NIVEL NACIONAL

Situación: 1T 2026

ITINERARIOS PROPUESTOS POR LOS OPERADORES LOGÍSTICOS:



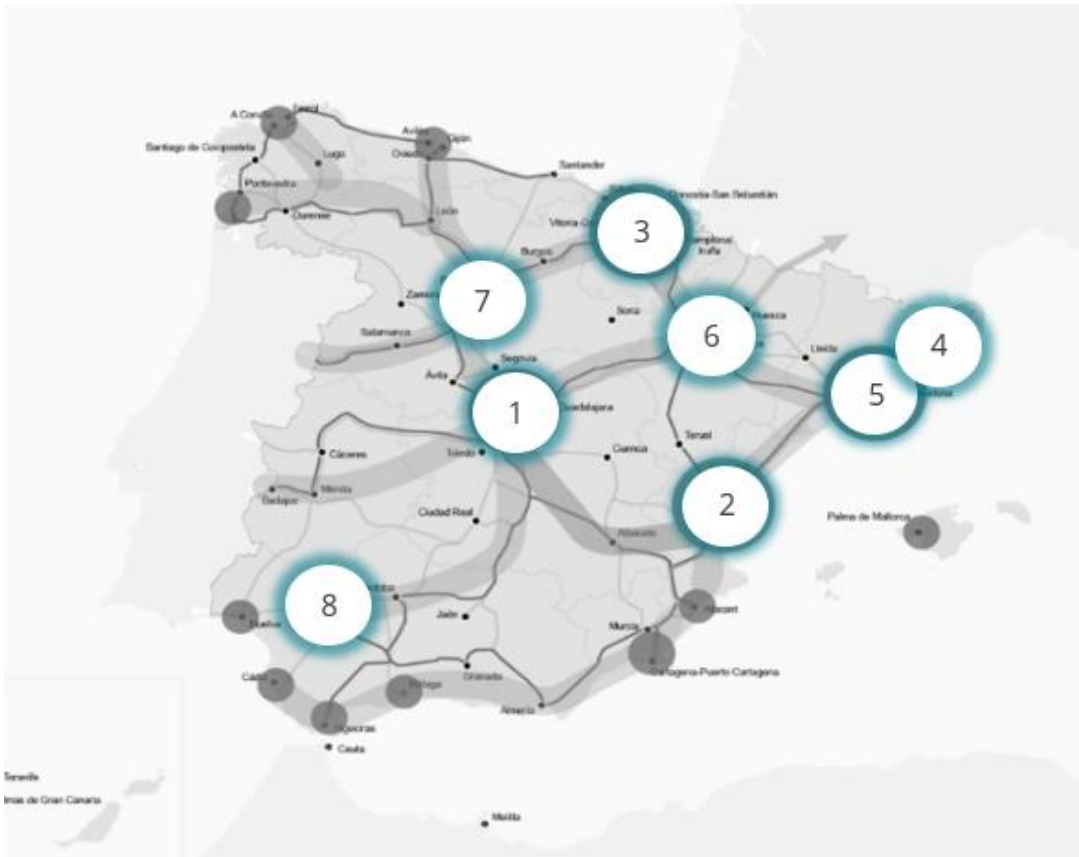
ANCHO IBERICO:

1. Algeciras-Zaragoza
2. Valencia-Madrid (operativa)
3. Azuqueca-Zaragoza-Tarragona
4. Huelva-Córdoba-Madrid-Zaragoza
5. Sevilla/Algeciras-Córdoba-Madrid-Zaragoza-Barcelona
6. Valongo-Entroncamento-Badajoz-Azuqueca (operativa)
7. Azuqueca-Valladolid-Burgos-Vitoria
8. Valencia-Puertollano-Badajoz-Entroncamento (operativa)
9. Murcia-Madrid-Júndiz
10. Tarragona-Zaragoza-Vitoria
11. Madrid-Barcelona
12. Sevilla-Madrid
13. Tamarite-Irún/Portbou
14. Cádiz-Madrid
15. Salamanca-Vitoria
16. Salamanca-Valencia
17. Vigo-Madrid
18. Vigo-Barcelona
19. Málaga-Azuqueca-Burgos
20. Huelva-Vitoria
21. Santander-Madrid

ANCHO ESTANDAR:

1. Murcia-Le Pertus
2. Barcelona-Le Pertus (operativa)
3. Vitoria-Irún

ACTUACIONES EN LAS TERMINALES



- Conexión estratégica y buena accesibilidad
- Extensión adecuada de vías férreas operativas
- Sistemas de carga lateral y vertical disponibles
- Servicios logísticos adaptados al perfil empresarial
- Agilidad en las operaciones de carga y descarga
- Reducción de esperas operativas y tiempos muertos
- Gestión eficiente de mercancía terrestre y portuaria
- Espacios habilitados para el aparcamiento de vehículos
- Coordinación entre diferentes modos y redes de transporte
- Aplicación de tecnología para automatización y control
- Presencia de instalaciones para almacenamiento y logística

INICIATIVA 'MERCANCÍAS 2030'



CAPÍTULOS Y Nº DE ACCIONES	Nº DE ACCIONES	INVERSIÓN 21-30 (Mill €)
1. Infraestructuras	6	5.068
2. Gestión de Capacidad	3	0,2
3. Terminales	5	2.070
4. Autopistas Ferroviarias	2	384
5. Digitalización	3	17
6. Ayudas	10	903
Total	29	8.442

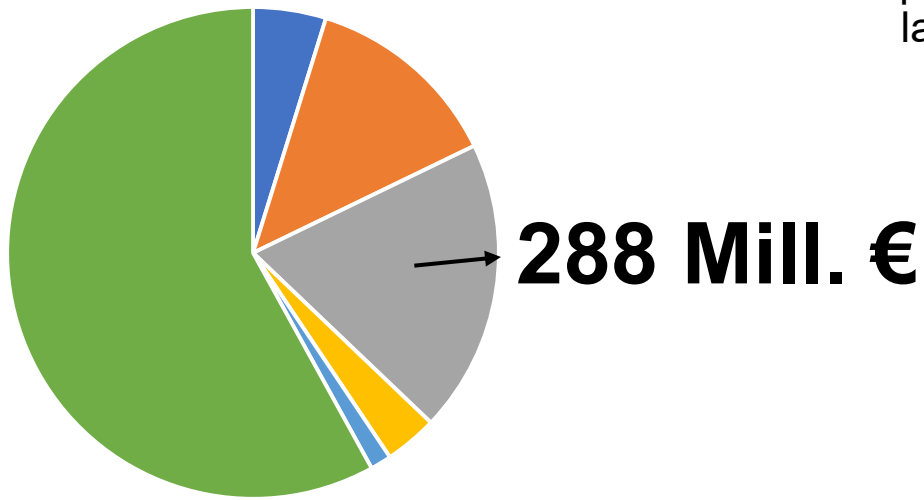


EL FONDO FINANCIERO DE ACCESIBILIDAD TERRESTRE PORTUARIA

EL FONDO FINANCIERO DE ACCESIBILIDAD TERRESTRE PORTUARIA (2015-30):

PRESUPUESTO INVERSIÓN PÚBLICA
AUTORIDADES PORTUARIAS 2025

Aportación al ferrocarril desde las Autoridades Portuarias: **760 Mill. €**



- PUERTO CIUDAD
- ACCESOS
- DIGITALIZACIÓN
- SOSTENIBILIDAD
- SEGURIDAD
- INFRAESTRUCTURAS Y OTROS

MEJORAS EN EL TRAMO BOBADILLA-ALGECIRAS
AUMENTO A 750 m. LONGITUD ÚTIL DE LAS VÍAS DE APARTADO EN APARTADEROS
INSTALACIÓN DE UN CTC.



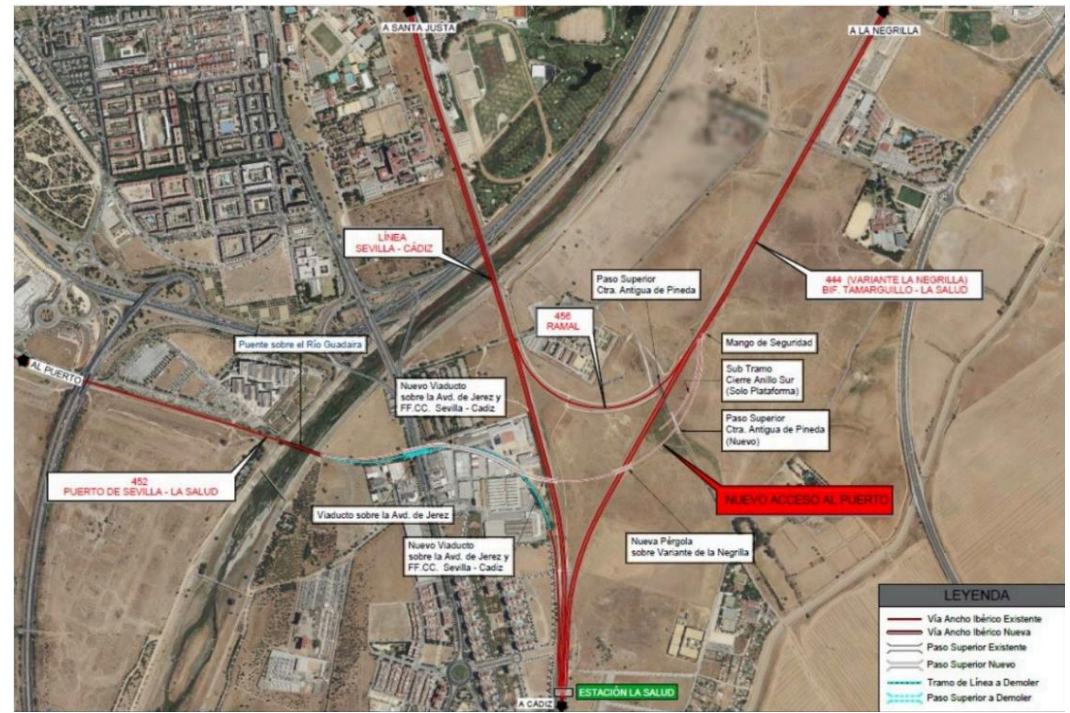
MEJORAS EN LA LÍNEA ZARAGOZA-TERUEL-SAGUNTO
AUMENTO A 750 m. LONGITUD ÚTIL DE LAS VÍAS DE APARTADO EN ESTIVELLA, JERICÓ, BARRIOLAS, PUEBLA DE VALVERDE, TERUEL, FERRERUELA Y CARINENA.



EJEMPLO DE ACTUACIONES FERRO-PORTUARIAS PRÓXIMAS A FINALIZARSE

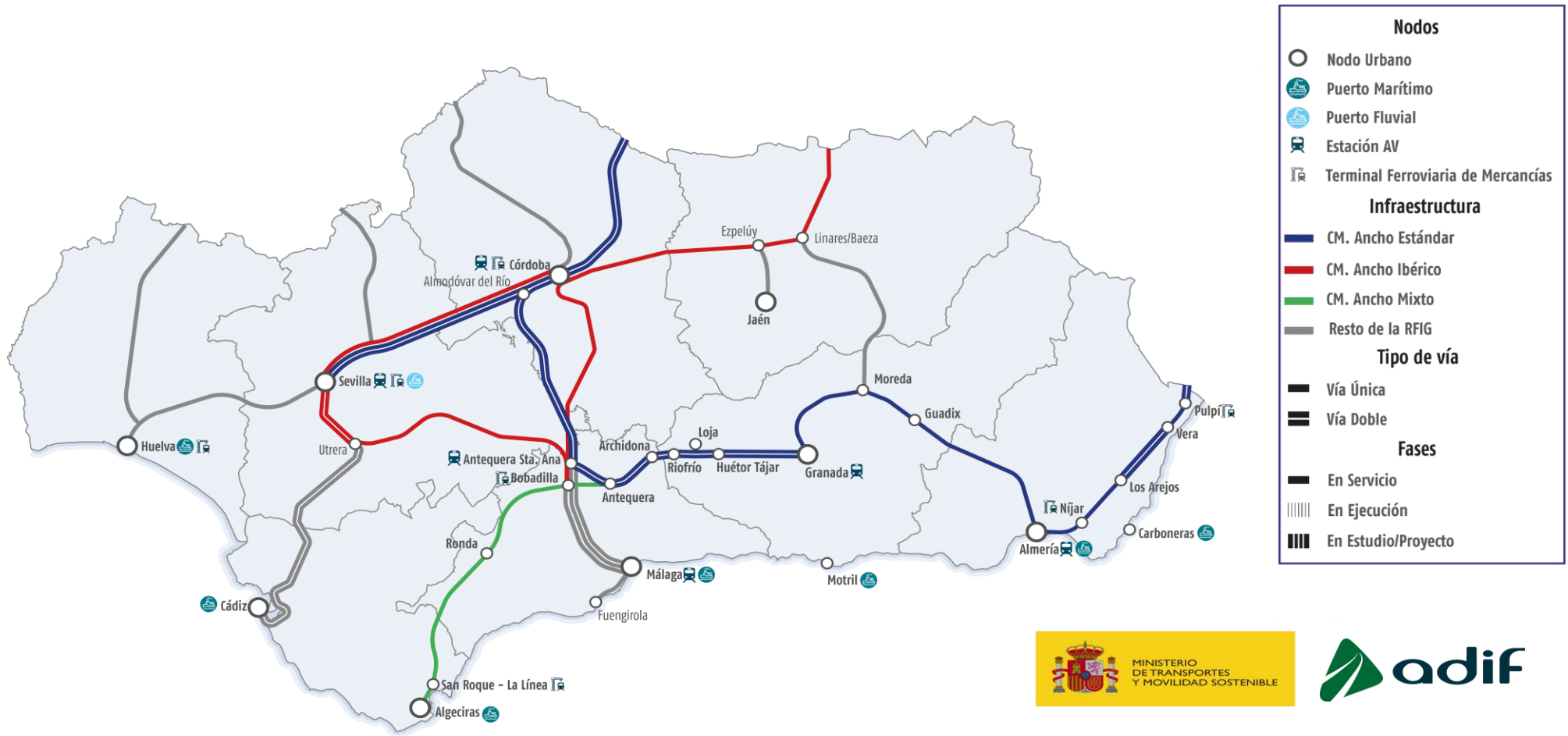


ACCESO FERROVIARIO A CABEZUELA



ACCESO FERROVIARIO AL PUERTO DE SEVILLA

Andalucía. Corredores Atlántico y Mediterráneo




Red básica y global




- Ferrocarril de Viajeros (red básica)
- Ferrocarril mercancías y viajeros (red básica)
- Ferrocarril mercancías y viajeros (red global)
- - - Corredor Mediterráneo

Red básica


651
km red FFCC


3
Puertos


736
km CARRETERAS



78
km vía naveg. int.


1
Aeropuertos



2
Terminales intermod.


6
Nodos urbanos

Red global

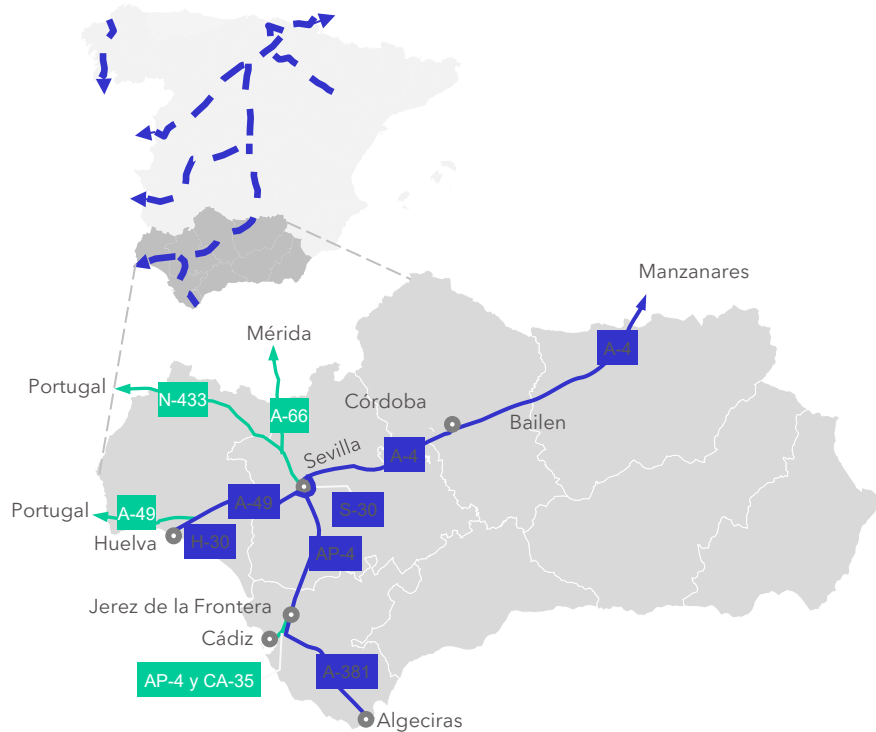

260
km red FFCC


1
Puerto


314
km CARRETERAS


2
Aeropuerto


4
Terminales intermod.



≈ 736 km

Red básica

- A-4 y AP-4: Autovía/Autopista del sur (≈522 km)
- A-381: Autovía de Jerez de la Frontera (≈89 km)
- S-30: Autovía de Circunvalación de Sevilla (≈17 km)
- A-49: Autovía del V Centenario (≈88 km)
- H-30: Autovía de Circunvalación de Huelva (≈20 km)



≈314 km

Red global

Principales carreteras:

- AP-4/CA-35: Autopista del Sur/Circunvalación Cádiz (≈28km)
- A-49: Autovía del V Centenario (≈45 km)
- A-66: (≈121 km)
- N-433 (≈120 km)



Aeropuerto de Sevilla

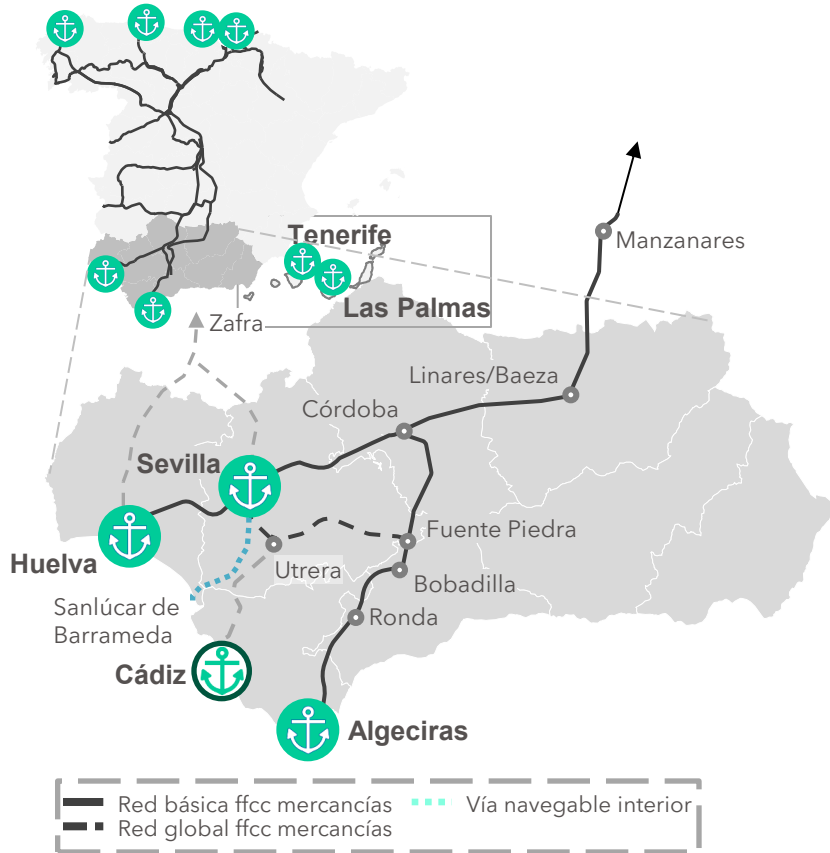
44,8 M€
Inversión 2022-2026



Aeropuerto de Jerez

13,2 M€
Inversión 2022-2026

Nota: M€ con IVA



Puerto de Bahía de Algeciras

● Conexión ferroviaria

553,2 M€

Inversión 2023-2027



Puerto de Sevilla

● Conexión ferroviaria

81,3 M€

Inversión 2023-2027



Puerto de Huelva

● Conexión ferroviaria

304,7 M€

Inversión 2023-2027



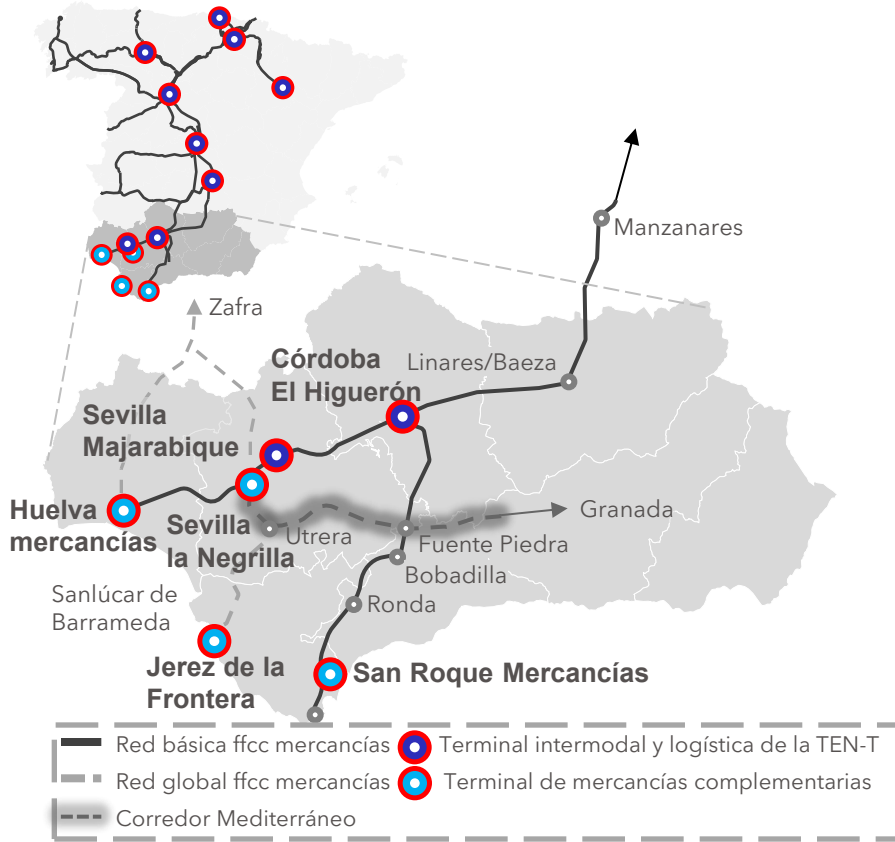
Puerto de Cádiz

● Conexión ferroviaria

195,1 M€

Inversión 2023-2027

Nota: M€ con IVA



Nota: M€ con IVA

San Roque Mercancías

20,7 M€

Inversión 2017-2030

Jerez de la Frontera

1,8 M€

Inversión 2017-2030

Sevilla La Negrilla

7,0 M€

Inversión 2017-2030

Huelva mercancías

4,2 M€

Inversión 2017-2030

- Terminales complementarias

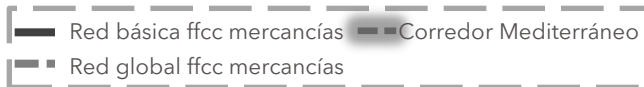
Nodos urbanos



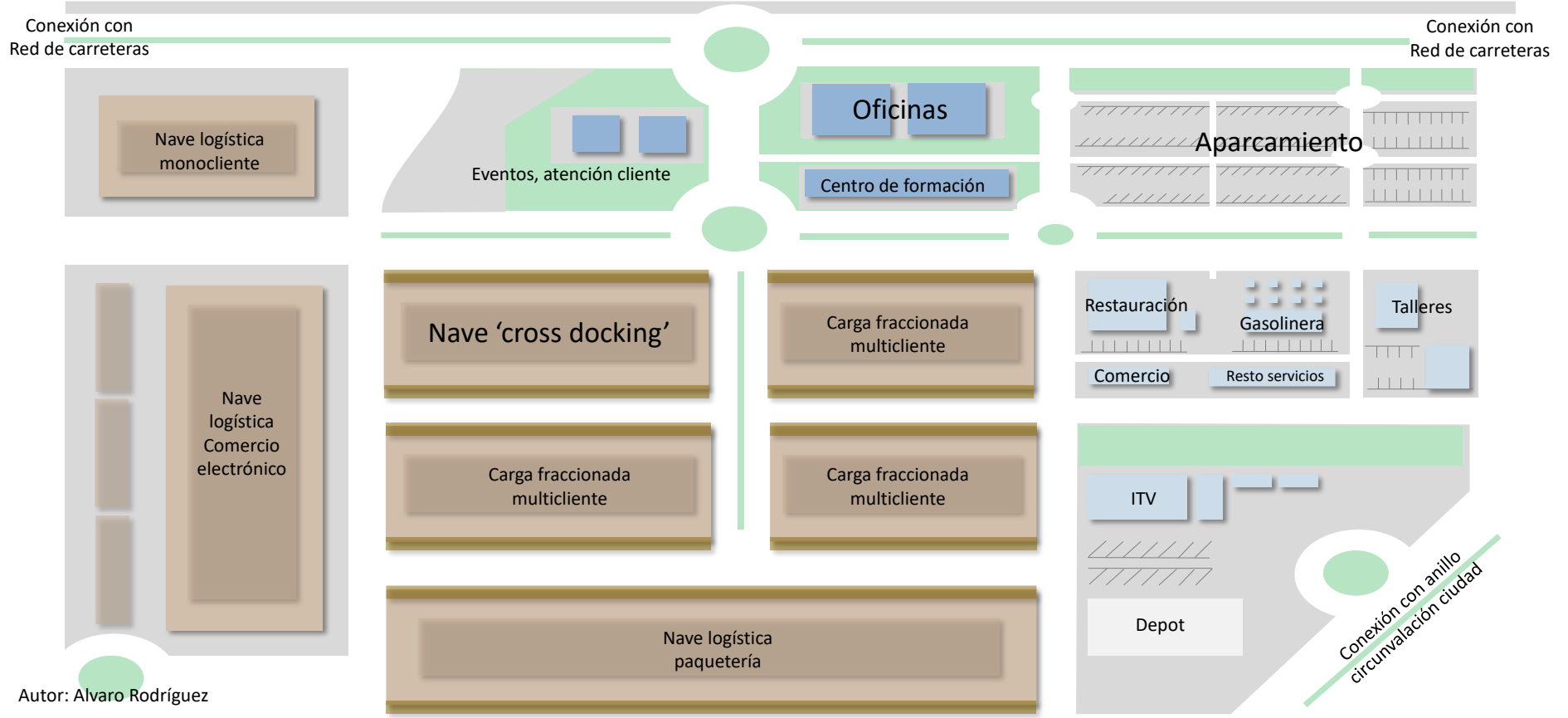
 **6**
NODOS URBANOS

 **>100.000**
POBLACIÓN

 **20%**
DE LOS NODOS
NACIONALES DEL
CA



CENTROS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA



Autor: Alvaro Rodríguez

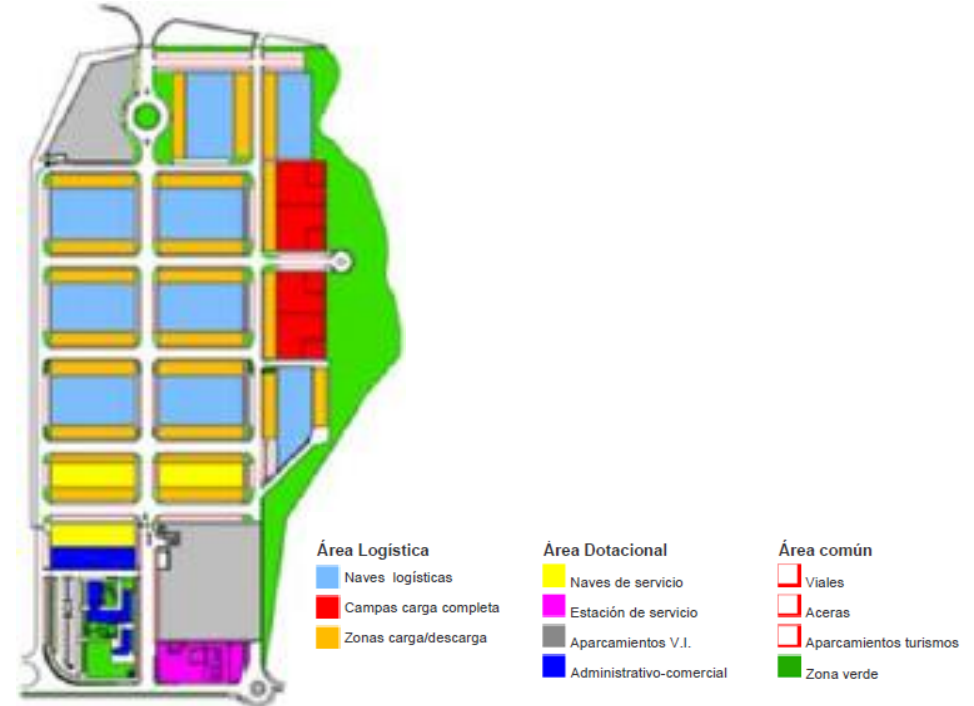
CENTRO DE TRANSPORTE DE SEVILLA

Áreas	Descripción básica
Área de servicio al vehículo	Aparcamiento para 270 vehículos pesados, estación de servicio, talleres de reparación y mantenimiento de vehículos y equipos, lavado; locales comerciales y de servicio
Área administrativa, comercial y de acogida de tripulantes	Oficinas para empresas de transporte, locales comerciales, restaurantes, cafeterías, agencia bancaria, prensa, librería, estanco... Próximo centro de negocios con oficinas, locales comerciales
Área de almacenamiento, transporte y distribución de mercancías	Conjunto de naves destinadas a la instalación de empresas de transportes, almacenamiento, distribución y gestión de 'stocks'.



El centro de transporte de mercancías de Sevilla pertenece a la 'Red Logística de Andalucía' (RLA) y cuenta con intermodalidad directa con el ferrocarril, a través de la estación de mercancías de La Negrilla, y por autovía a través de la SE-30 y la A-92. Alcanza una superficie de 252.745 m². La administración del centro está en manos de la compañía pública de nombre RLA SA, con participación mayoritaria de la Junta de Andalucía.

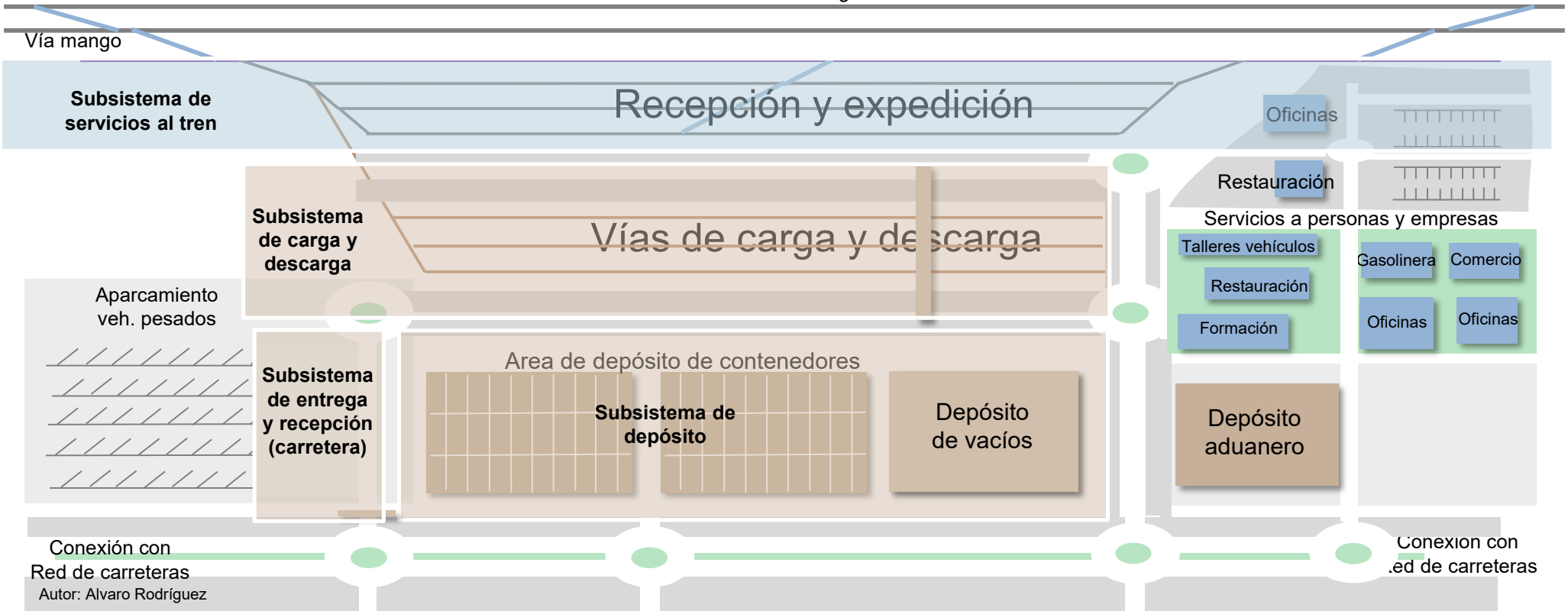
CENTRO DE TRANSPORTE DE MÁLAGA



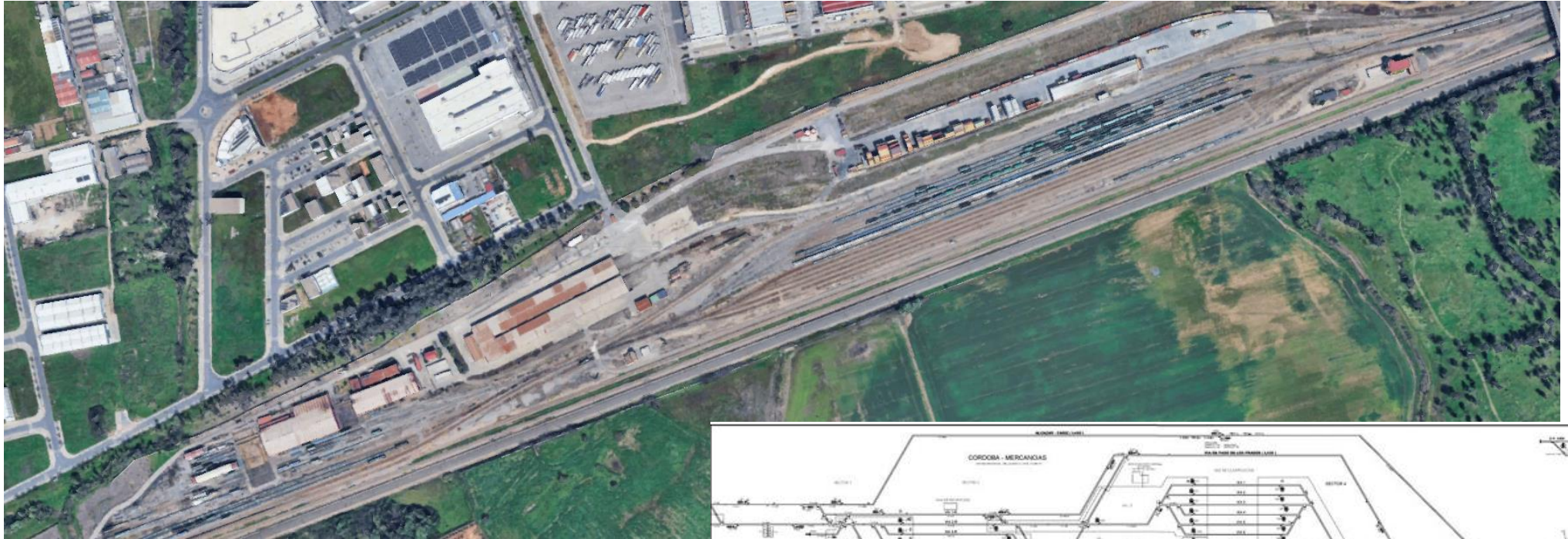
El centro de transporte de mercancías de Málaga de 23 ha. fue promovido por un ente instrumental denominado *Consortio Centro de Transporte de Mercancías de Málaga*, creado en 1995 con participación de la Agencia Pública Puertos de Andalucía y el Ayuntamiento de Málaga. En 2013, por medio de la firma de un convenio entre las citadas partes, el Consorcio fue absorbido por la Red Logística de Andalucía (RLA). Hoy se ha extendido con un desarrollo logístico hasta las más de 20 ha., llamándose área logística de Málaga.

TERMINALES FERROVIARIAS. PUERTOS SECOS.

Red ferroviaria de interés general

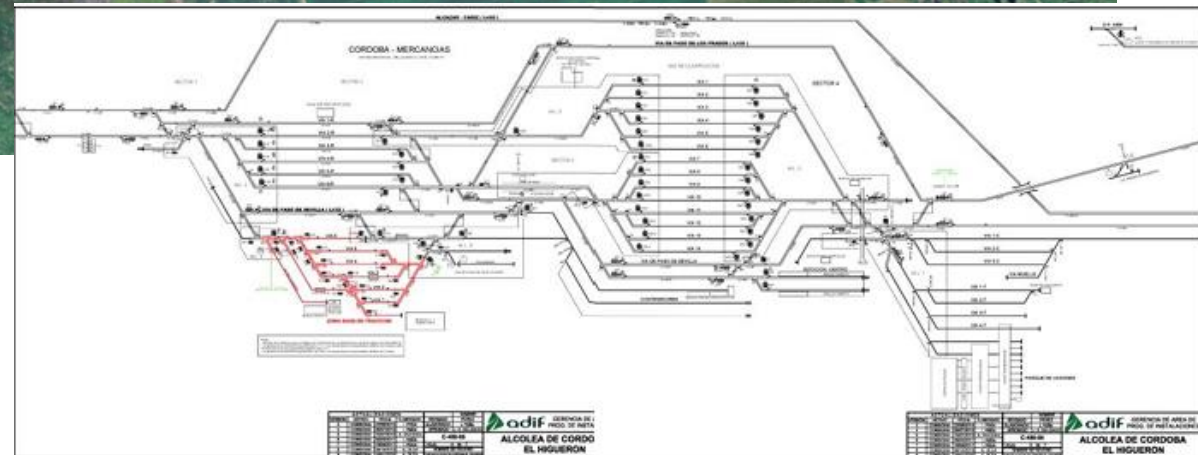


TERMINAL FERROVIARIA DE CÓRDOBA (El Higuero)

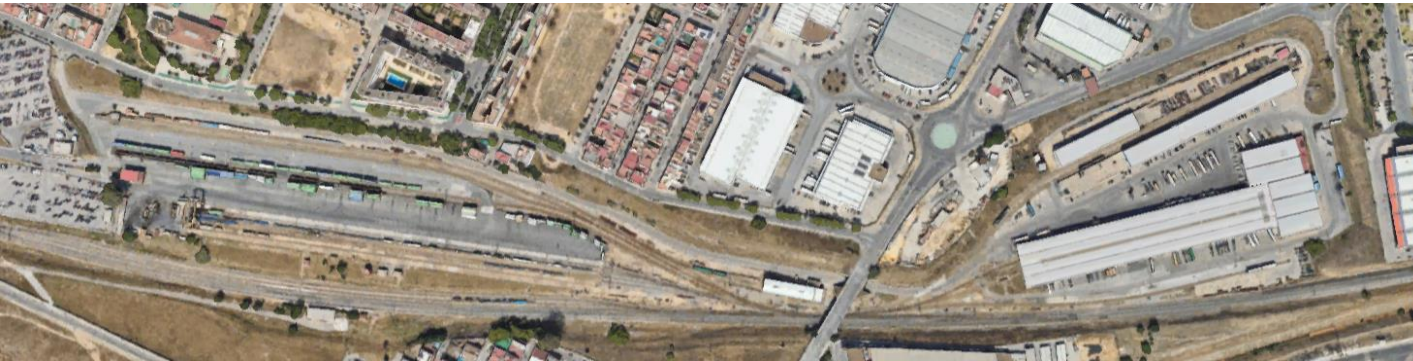


En 2019, Adif adjudica la explotación a LAUMAR Terminales ferroviarias, participada por MSC. Suele tener como cliente a MEDWAY (MSC).

Terminal dual media distancia viajeros y mercancías.
2 vías de carga y descarga de 635 m y 650 m y superficie logística de 6.800 m².
Tráficos 2020 y 2021: 6.000 – 7.000 UTIS / año
En 2023 se reactivan trenes cisterna de aceite y vino Córdoba – Valencia – Italia.



TERMINAL FERROVIARIA DE LA NEGRILLA (Sevilla)



En la antigua terminal de Santa Justa se movían las mercancías en Sevilla. Pero fue con la EXPO 92 cuando se sacaron fuera las terminales ferroviarias de mercancías (en La Negrilla y Majarabique). Fue inaugurada en 1990. El titular es Adif y desde 2021 es explotada por Transfesa Logistics

Superficie total: 14 ha. Contigua al centro de transporte de mercancías. Cuando finalice el nuevo acceso ferroviario al puerto de Sevilla, tendrá conexión directa con esta terminal.
17 vías de recepción, expedición, apartado, clasificación y maniobras, de las cuales, 4 vías de carga y descarga bajo un pórtico de 40 t (Horus) y dos grúas móviles
Tráfico: 15.000 UTIS / año



TERMINAL FERROVIARIA DE MAJARABIQUE (Sevilla)

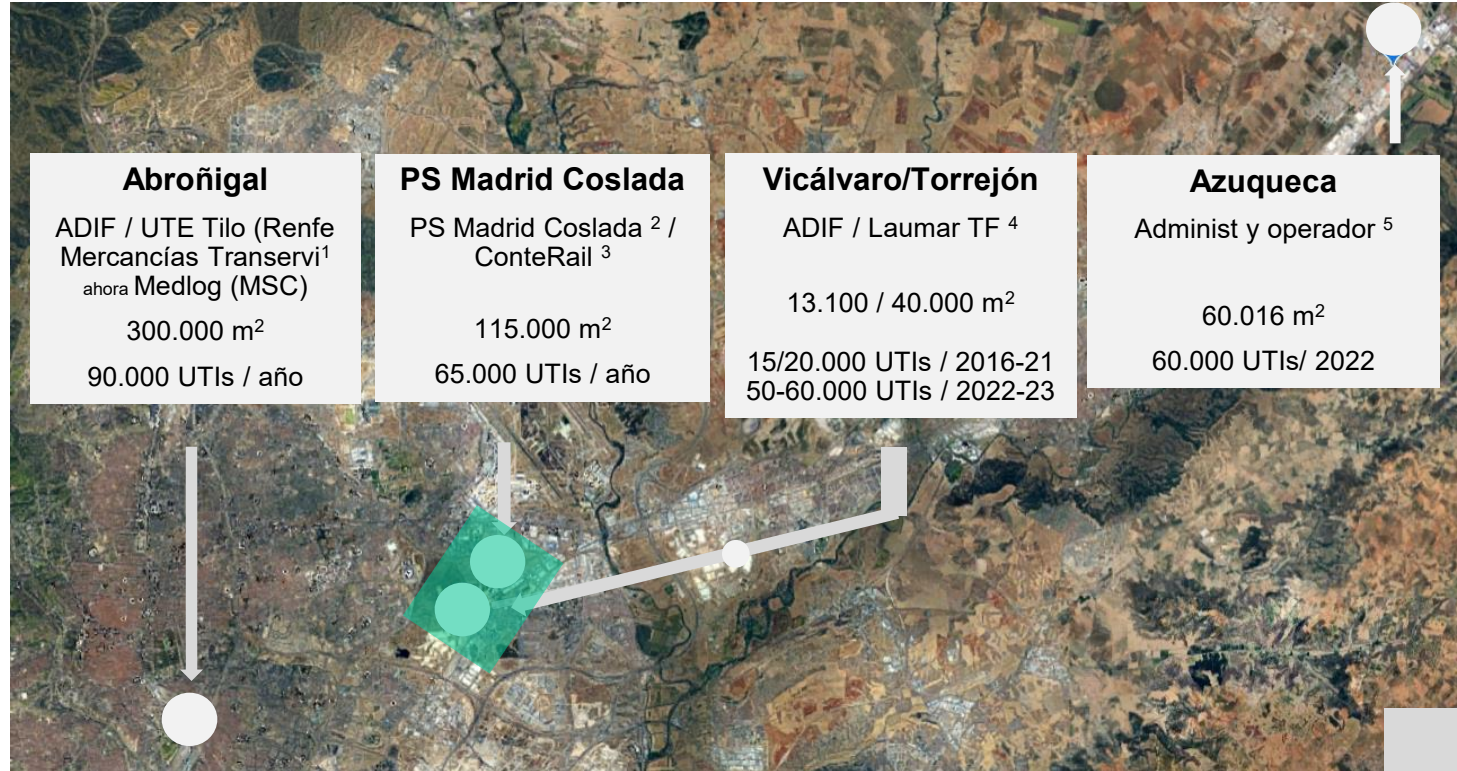


En la antigua terminal de Santa Justa se movían las mercancías en Sevilla. Pero fue con la EXPO 92 cuando se sacaron fuera las terminales ferroviarias de mercancías (en La Negrilla y Majarabique). Fue inaugurada en 1990. El titular es Adif y desde 2017 el punto de carga es arrendado a la Autoridad Portuaria de Huelva y explotado por Termisur Eurocargo, SA



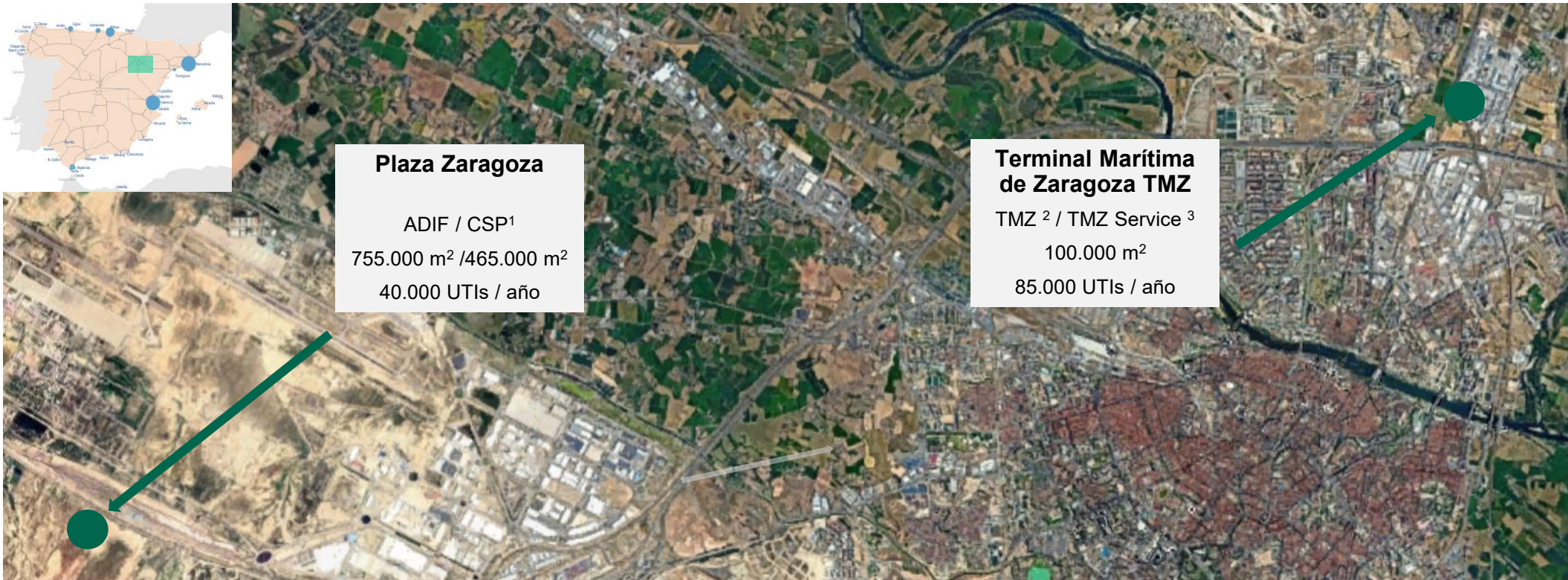
Superficie carga y descarga: 34.000 m²
16 vías de recepción, expedición, apartado, clasificación y maniobras, de las cuales,
3 vías de carga y descarga con 2 grúas móviles
Tráfico: 10 trenes / semana 120.000 UTIS / año

PUERTOS SECOS EN ZONA CENTRO EN ACTIVO



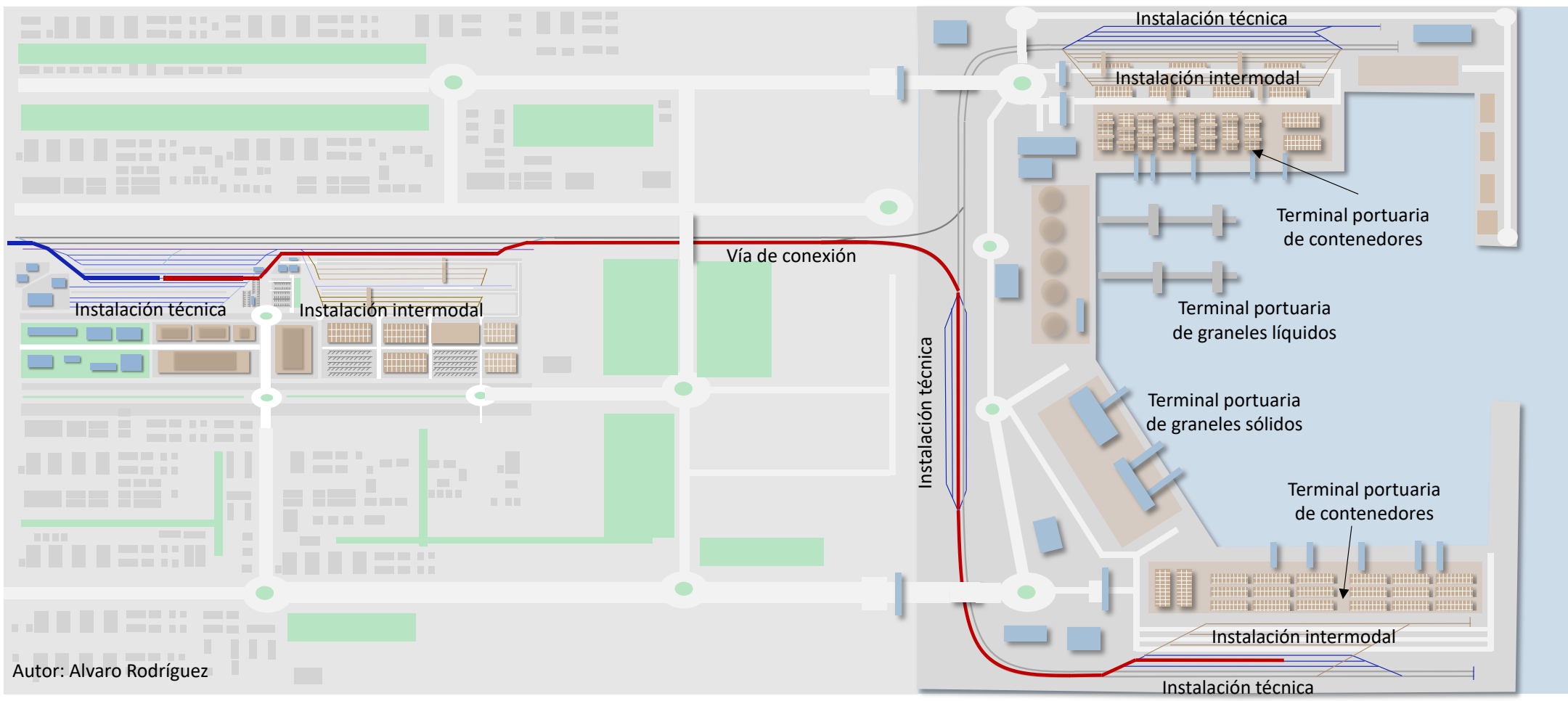
1. Transervi del grupo Transfesa. Antes, Deutsche Bahn ibérica holding ahora Grupo Boluda (84,03%); Renfe (10,94%); Autocartera (4,9%); Accionistas minoritarios (0,13%).
2. Puerto seco de Madrid (Coslada). AAPP Barcelona, B. Algeciras, Bilbao, Valencia, Puertos del Estado (51%); Adif (13,08%); Com Madrid (25%); Ayto. Coslada (10,92%)
3. ConteRail. Renfe Mercancías (50%) CSP, Cosco Spain (50%). CSP: de inicio, Dragados SPL, luego NOAUTM y CSP. En 2023, CMA-CGM adquiere el 49% de CSP.
4. Laumar terminales ferroviarias. Laumar cargo + Medlog/MSC
5. Puerto seco de Azuqueca. CMA-CGM (51,27%); AP Barcelona (36,73%); AP Bilbao (7%); AP Santander (5%).

PUERTOS SECOS EN ZARAGOZA



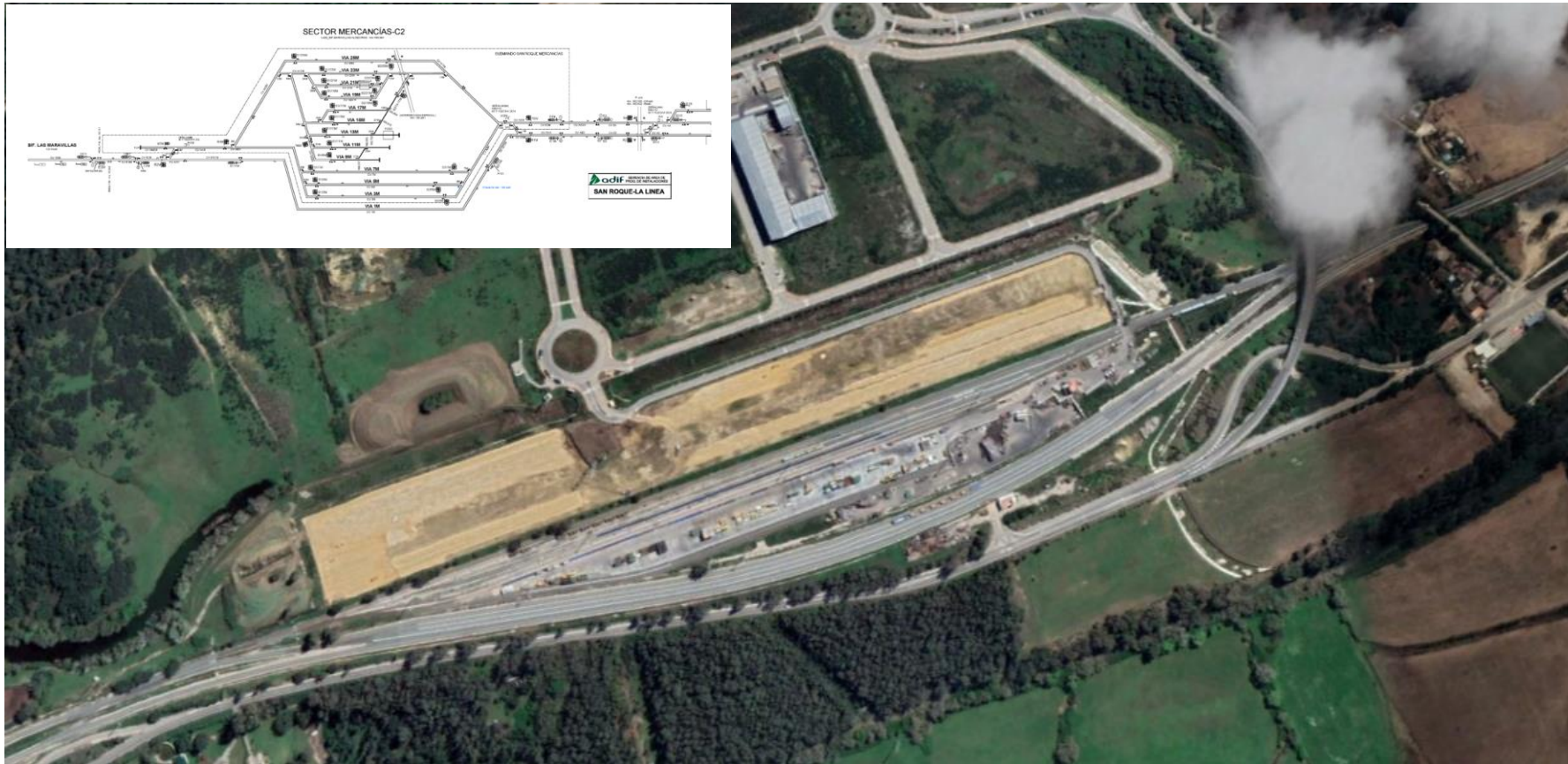
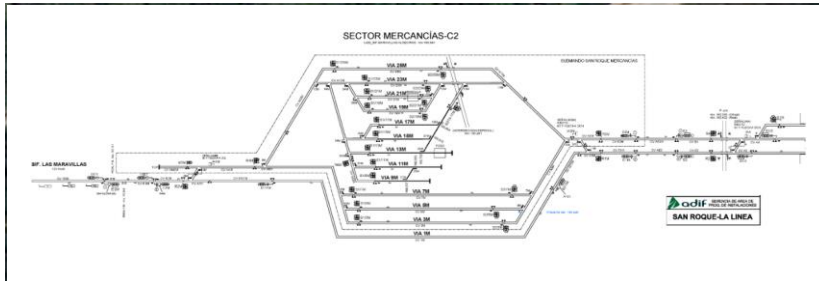
1. Hasta 2012 prestación directa por ADIF. En julio de 2013 se adjudica a la sociedad Noatum Rail Terminal Zaragoza, adquirida por CSP, en gestión a riesgo y ventura. En 2023 CSP adquiere el 49% de CSP.
2. TMZ: Mercazaragoza (Ayuntamiento de Zaragoza y Mercasa) (56,69%), AP Barcelona (21,5%), Gobierno de Aragón (20,5%), socios privados (1,3%)
3. TMZ Service: TMZ (35%), Grupo Maersk, Hutchison Ports Holding.

COMPLEJOS FERRO PORTUARIOS



Autor: Alvaro Rodríguez

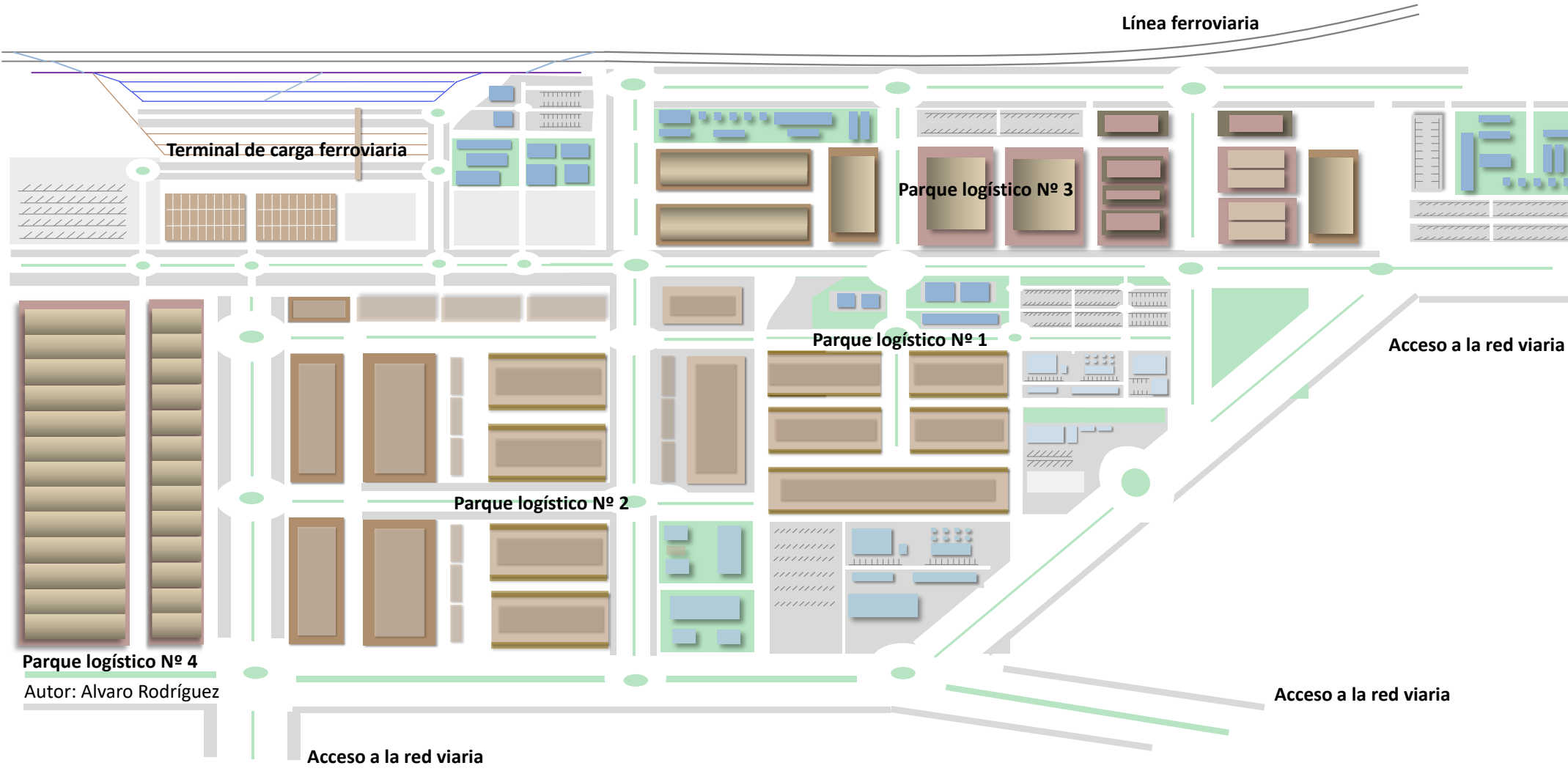
TERMINAL FERROVIARIA SAN ROQUE.



RED FERROVIARIA INTERNA DEL PUERTO DE HUELVA

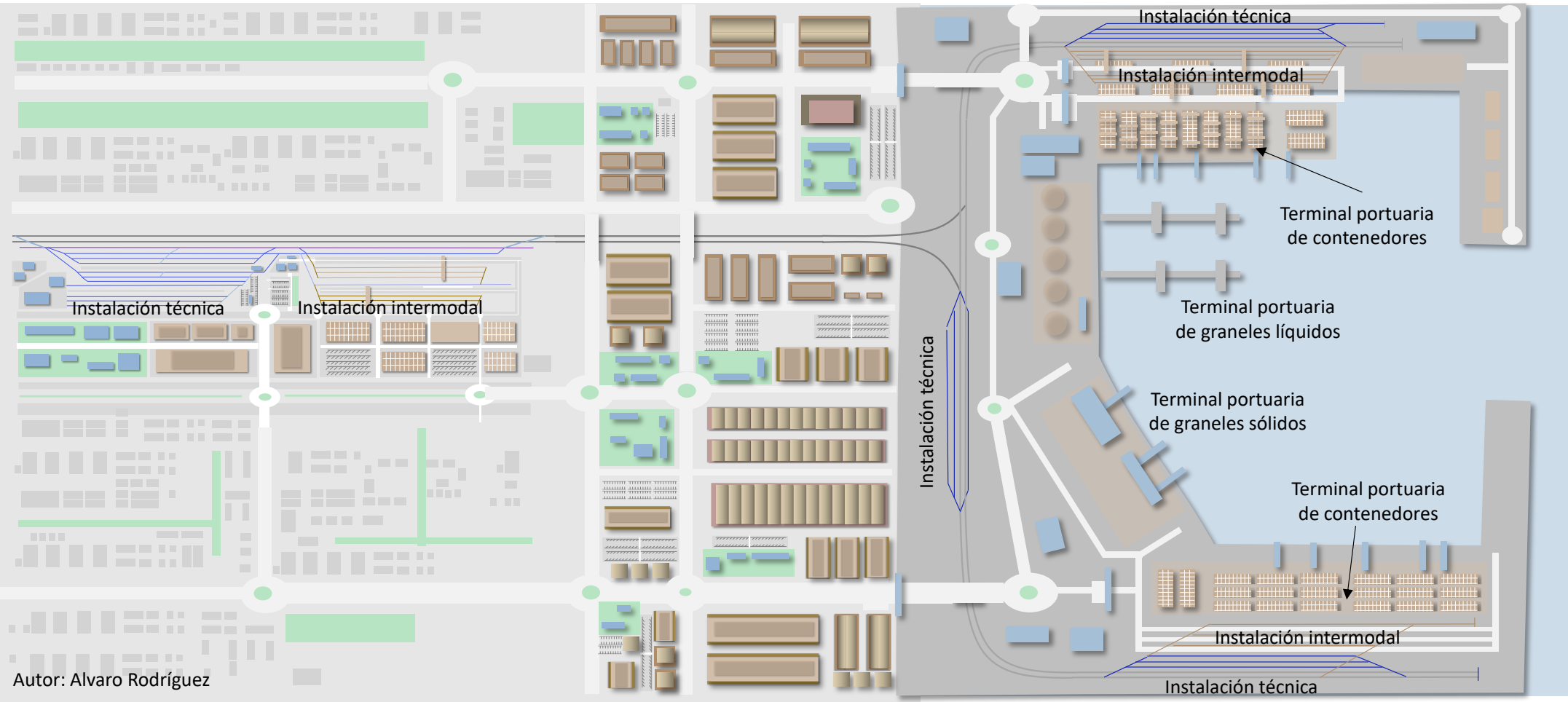


PLATAFORMA LOGÍSTICAS Y ZALES



Parque logístico Nº 4
Autor: Alvaro Rodríguez

PLATAFORMAS LOGÍSTICAS Y ZALES



PLATAFORMA LOGÍSTICA DE ANTEQUERA



ZAL DEL PUERTO DE BARCELONA



Primera fase: 68 ha (1993 – 2000). Segunda Fase: 140 ha. Dentro de la zona de servicio del puerto. Concesionario: CILSA
CILSA. Inicialmente (1993): Autoridad Portuaria de Barcelona (51%), Sepes (17%) y Grupo Abertis (32%)

Actualmente : Autoridad Portuaria de Barcelona (51,5%), Sepes (5%) y Grupo Merlin Properties (47,5%)

ZAL DEL PUERTO DE SEVILLA



Proyecto de 54 ha de las cuáles 16 ha se hallan en explotación. Dentro de la zona de servicio del puerto. Concesionario: Servisur SERVISUR. Inicialmente: Autoridad Portuaria de Sevilla (10%), Cajas de ahorros (30%) y Grupo Abertis (60%)

Actualmente: Autoridad Portuaria de Sevilla (10%), Cajas de ahorros (30%) y Grupo Merlin Properties (60%)

ZONA FRANCA DE BAHÍA DE CÁDIZ

Dos zonas:

- **Cádiz:** 286.343 m² dentro de la zona de servicio del puerto con dos muelles (945 m; 9,5 m). Naves de 200 m² a 2.000 m²
- **Algeciras:** 130.000 m²

Algeciras. El Fresno



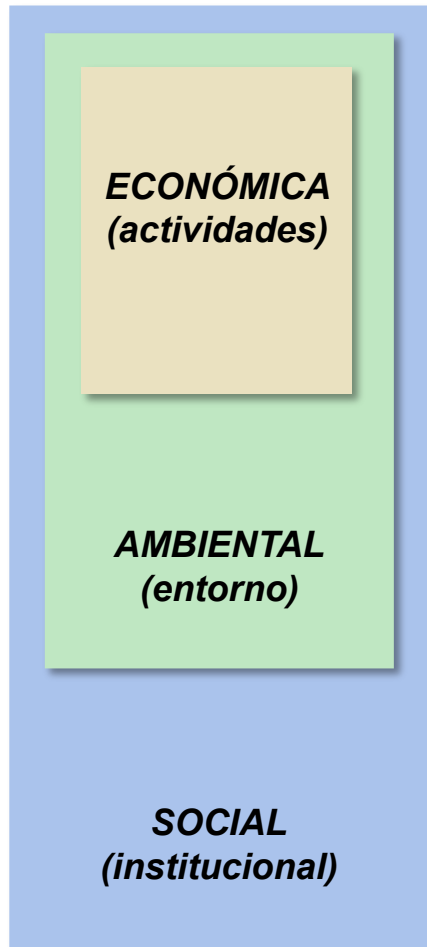
Cádiz



1929/1930: Real Decreto-ley de 11 de junio de 1929, de bases de puertos, zonas y depósitos francos autorizó la ZF de Cádiz.
1933: Acta de deslinde.
1936: se aprueba el proyecto.
1948: se desbloquea la construcción tras la caducidad de la concesión de la Junta de Obras del puerto a un depósito franco.
1952: otorgamiento de la concesión
1982: Real Decreto por el que se unifica la administración portuaria de la Bahía de Cádiz.

EL MARCO ESTRATÉGICO DEL SISTEMA PORTUARIO DE INTERÉS GENERAL

Modelo de desarrollo estratégico (dimensiones)



Criterios de actuación

Eficiencia

Conectividad

Digitalización

Innovación

Sostenibilidad

Seguridad

Transparencia

Líneas estratégicas

Autoridades Portuarias económicamente sostenibles

Ordenación y gestión ágil, transparente y avanzada del dominio público

Infraestructuras orientadas a demanda, fiables, conectadas y sostenibles

Servicios competitivos y operaciones eficientes

Seguimiento y facilitación de la actividad portuaria

Inspecciones y tramitaciones administrativas ágiles y eficaces

Administración portuaria digital. Puertos inteligentes y sincromodales

Puertos innovadores

Puertos con proyección internacional

Puertos ambientalmente sostenibles

Puertos eco-proactivos

Puertos comprometidos con su ciudad

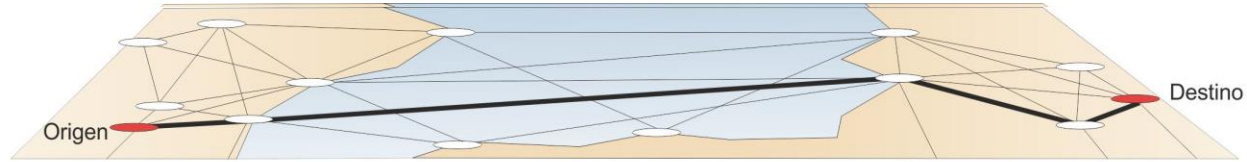
Puertos seguros y protegidos

Ayudas a la navegación (AtoN) avanzadas y de calidad

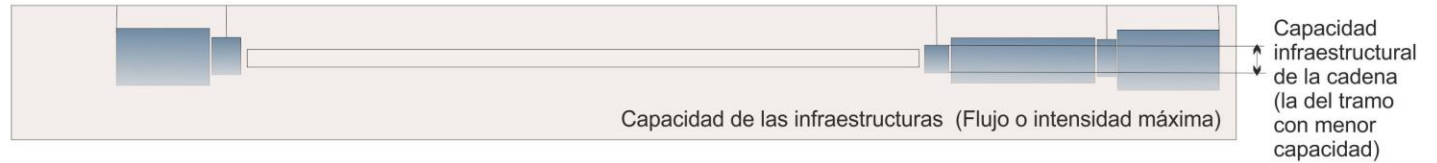
Cultura ética corporativa

Ampliación y mejora continua del capital humano

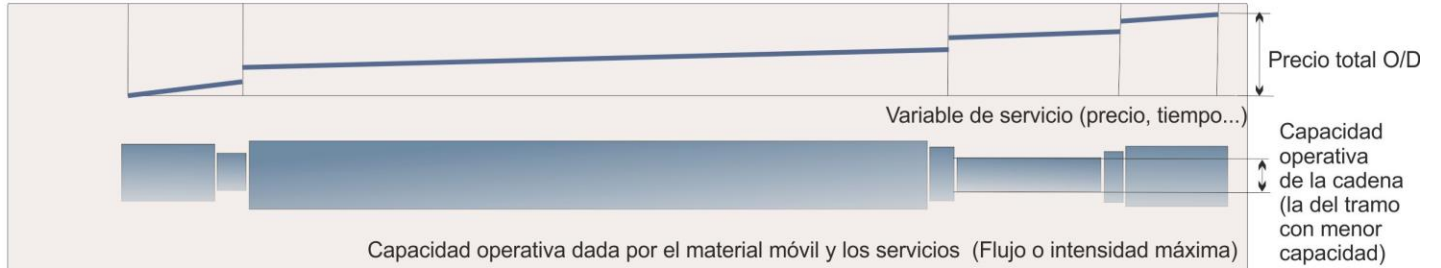
HACIA UNA CADENA DE TRANSPORTE COMPETITIVA Y SOSTENIBLE



INFRAESTRUCTURAS LINEALES Y NODALES
Determinantes de la capacidad infraestructural



INSTALACIONES FIJAS Y MÓVILES. MATERIAL MÓVIL. PRECIOS, TIEMPOS, FRECUENCIAS...
Determinantes de la capacidad operativa
Determinantes de la utilidad, coste generalizado o relación calidad/precio percibida por la demanda



INFO-ESTRUCTURA AL SERVICIO DE LOS AGENTES ECONÓMICOS (TIC)
Determinante para la optimización en una nueva economía/logística



Relaciones entre agentes económicos. Contrataciones-confianza

NIVEL INFRAESTRUCTURAL



NIVEL OPERACIONAL PRESTACIÓN DE SERVICIOS



NIVEL INFOESTRUCTURAL



Puerto de Algeciras.



Puerto de Valencia

¡Gracias!



Puerto de Barcelona



Puerto de Bilbao