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

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE FOMENTO

14 de septiembre de 2010

ÍNDICE

1. ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO DEL ESCENARIO ACTUAL
    1.1 Situación del transporte de mercancías nacional
    1.2 Situación del transporte de mercancías en el sistema portuario
    1.3 Situación del transporte de mercancías internacional
    1.4 Diagnóstico: Causas/ Efectos/ Tendencias
    1.5 Oportunidades
2. MISIÓN Y OBJETIVOS
3. PLAN DE ACCIÓN
    3.1 Proceso de desarrollo
    3.2 Líneas estratégicas/Programas/Acciones/Medidas
    3.3 Descripción del Plan de Acción
4. PROGRAMACIÓN DE RECURSOS ASIGNADOS AL PLAN

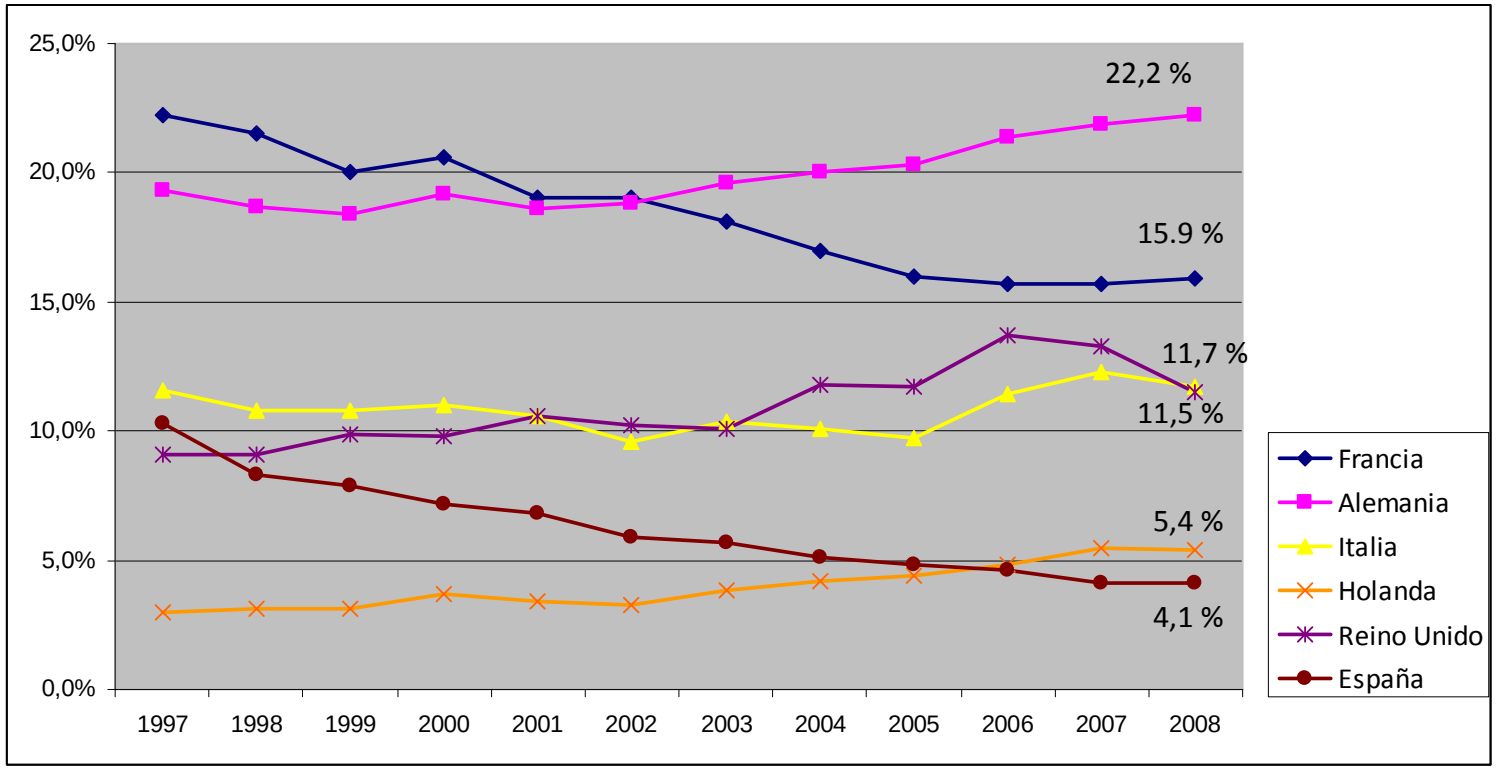
1. ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO DEL ESCENARIO ACTUAL

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE FOMENTO

14 de septiembre de 2010

EVOLUCIÓN DE LA CUOTA MODAL DEL FERROCARRIL EN DIVERSOS 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, siendo además el que **mayores descensos ha experimentado** respecto al conjunto de dichos países en la última década.



Media: 16,5%

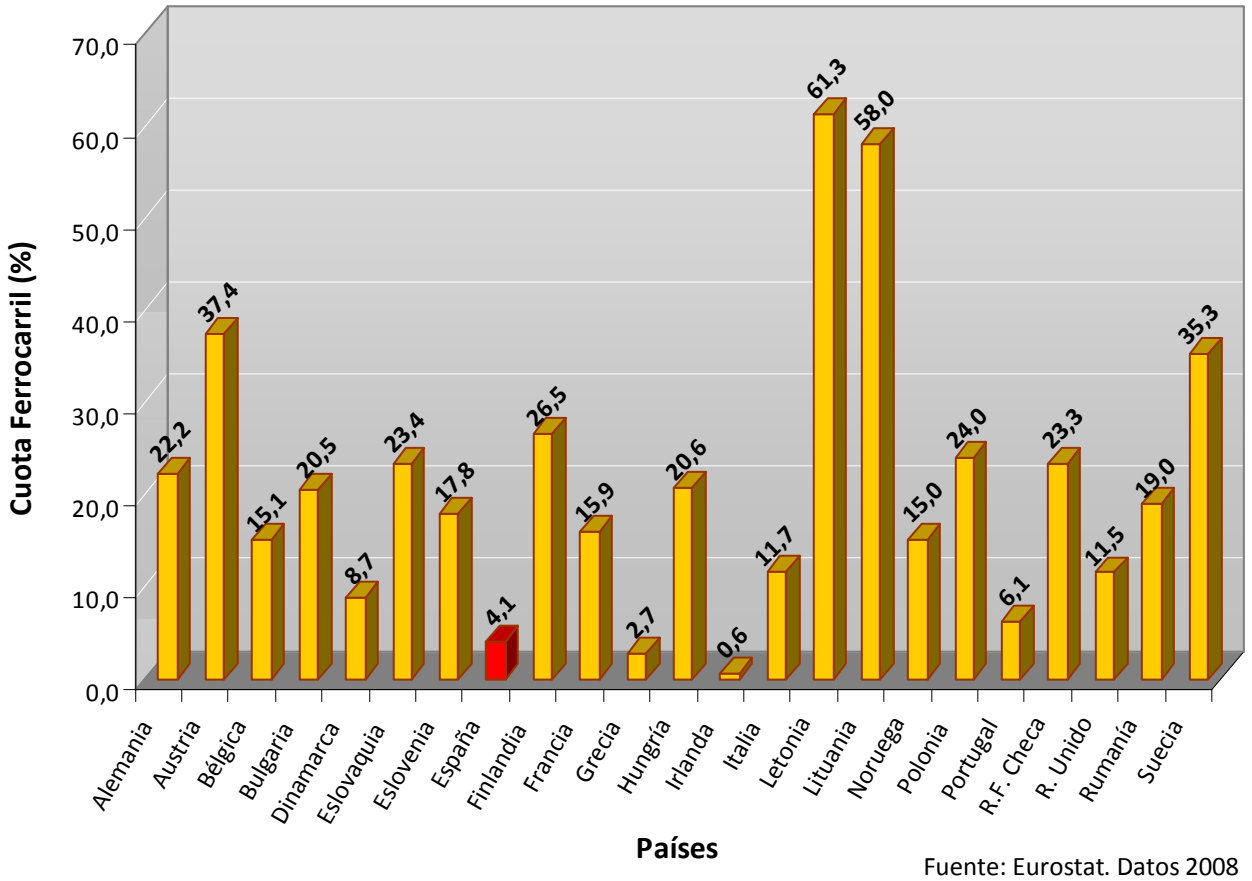
- Alemania
- Francia
- Italia

Media: 13,3%

- Alemania
- Francia
- Italia
- Reino Unido
- Holanda

Fuente: Eurostat

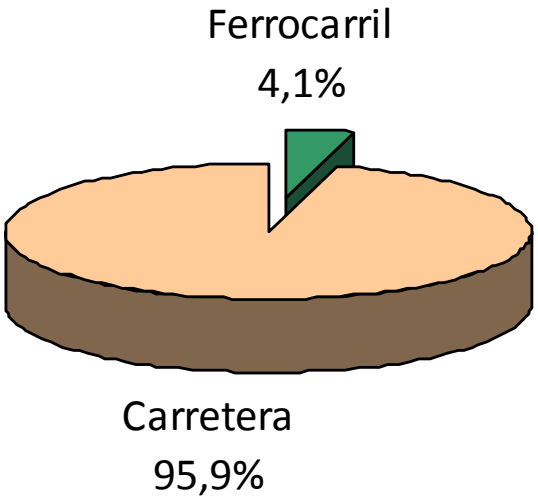
Cuota del transporte ferroviario de mercancías en distintos países Europeos



Fuente: Eurostat. Datos 2008

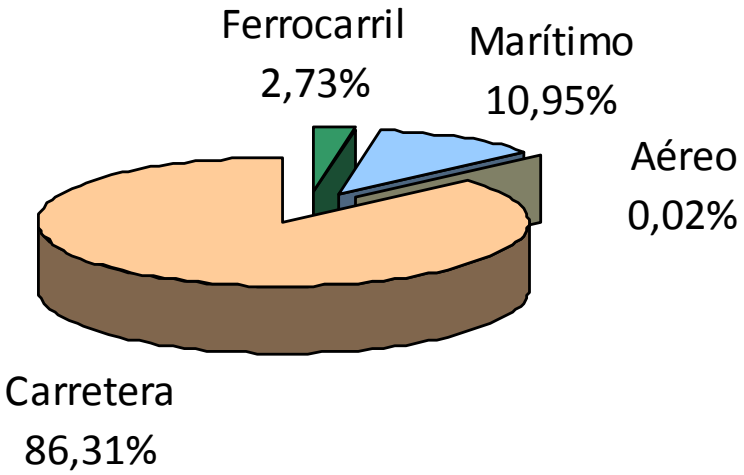
1.1 Situación del transporte de mercancías nacional

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



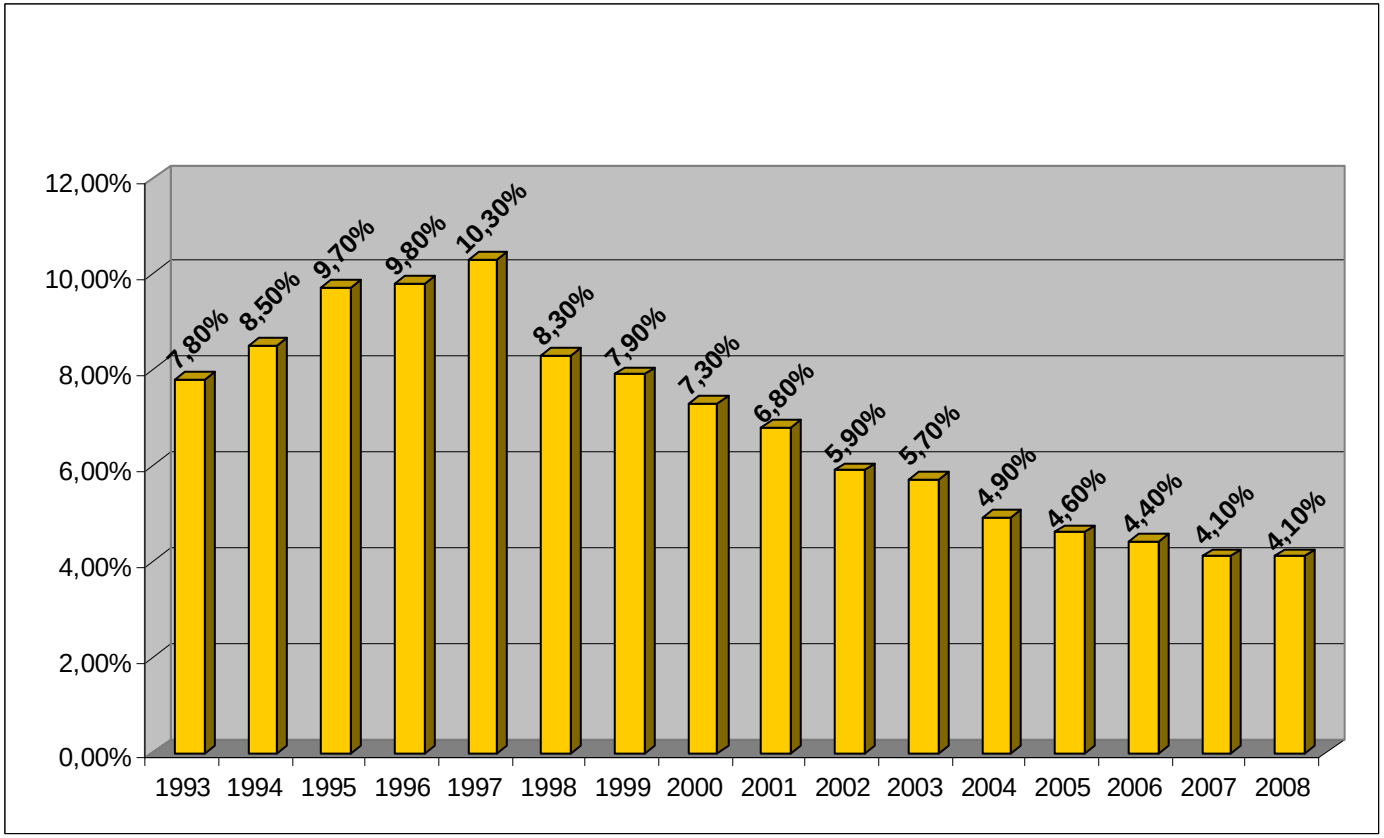
Fuente: Eurostat. Datos 2008

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



Fuente: Los transportes, las infraestructuras y los servicios postales 2008. Ministerio de Fomento.

CUOTA DEL TRANSPORTE FERROVIARIO DE MERCANCÍAS EN ESPAÑA (txkm)

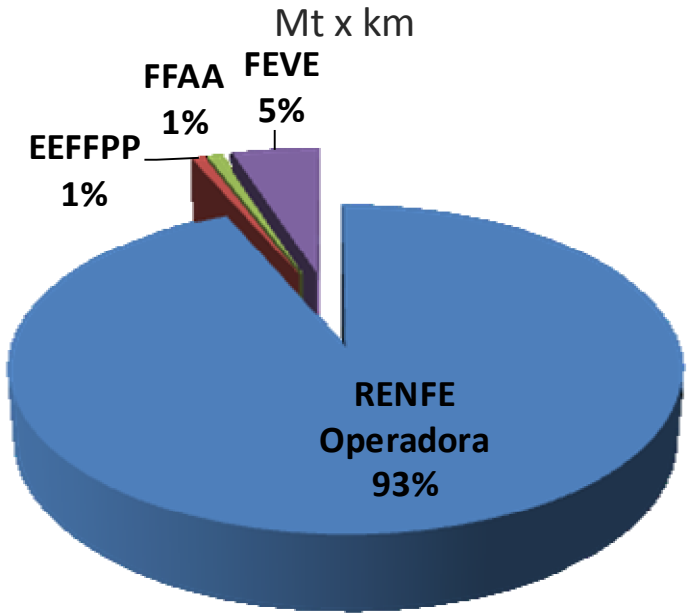


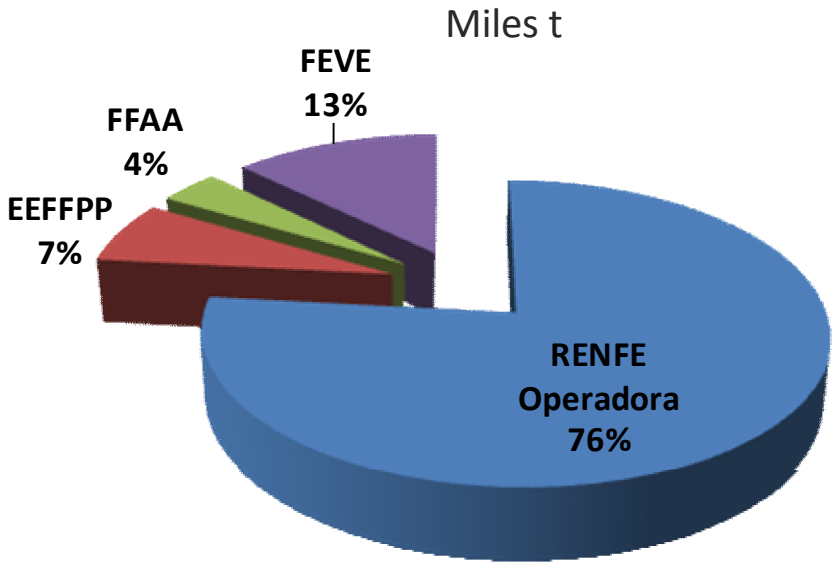
Fuente: Eurostat

Nota: Cuota sobre transporte terrestre

Transporte de mercancías por ferrocarril

Participación de las distintas Empresas Ferroviarias





FFAA: Ferrocarriles Autonómicos / EEFFPP: Empresas Ferroviarias Privadas

Empresas Ferroviarias Privadas. Situación Septiembre 2010

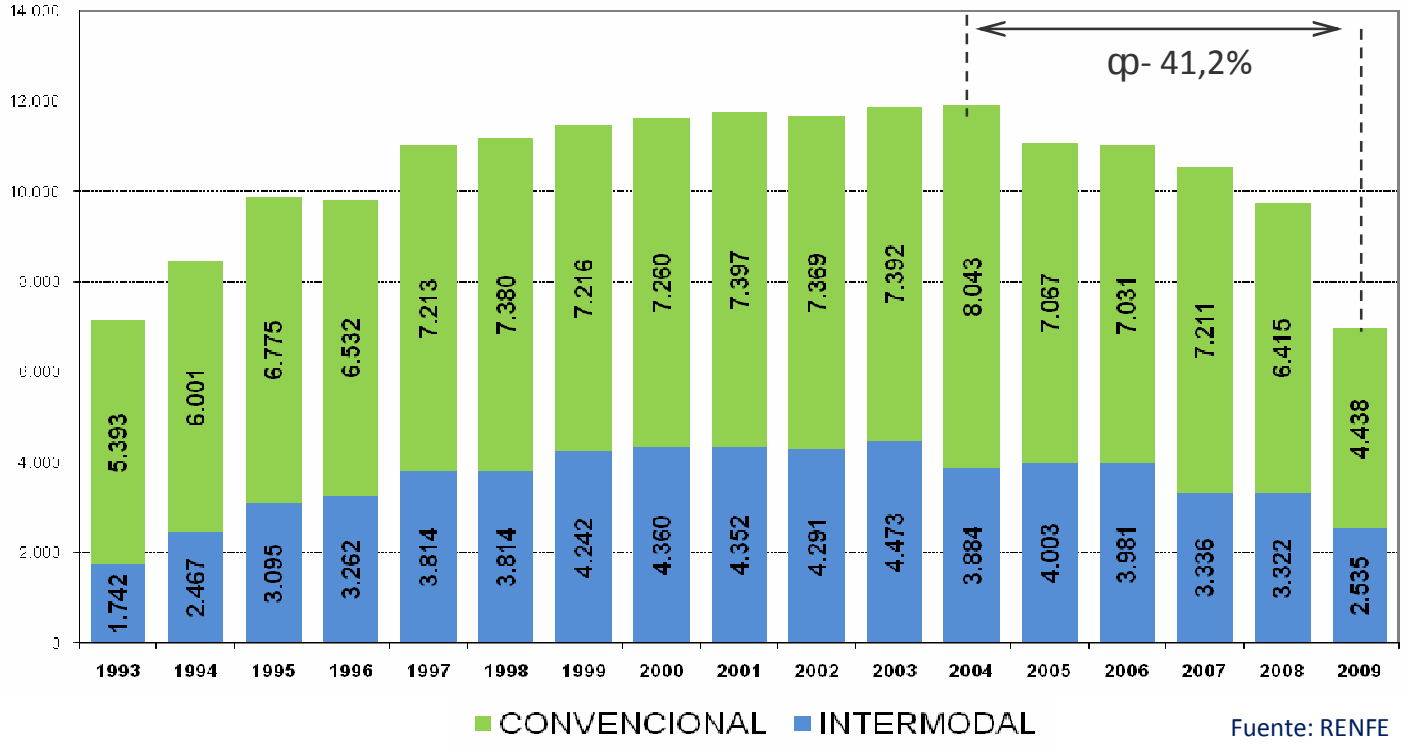
Empresas ferroviarias con licencia	13
Empresas con certificado de seguridad	7
Empresas con actividad comercial	5

Candidatos habilitados	5

Transporte de mercancías por ferrocarril

Análisis de tráficos ferroviarios: Tráficos totales

t x km Renfe Mercancías (millones)



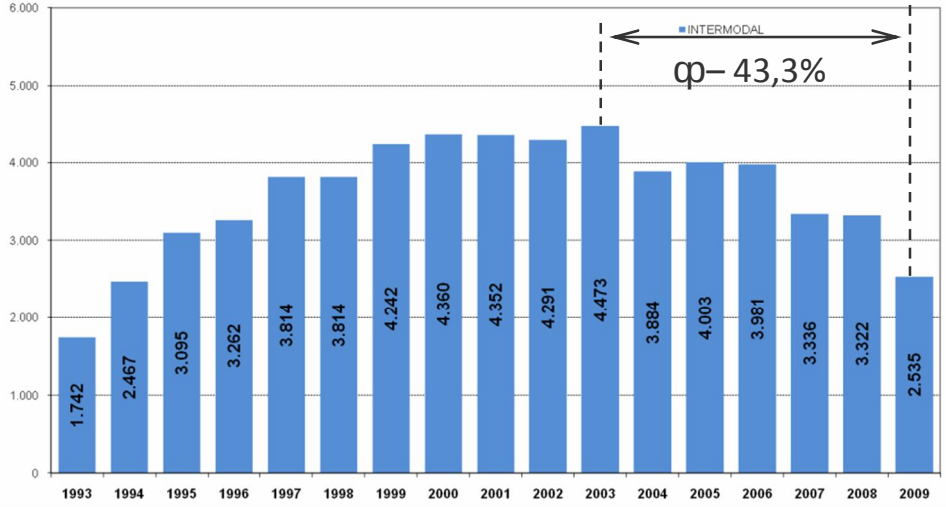
Fuente: RENFE

Transporte de mercancías por ferrocarril

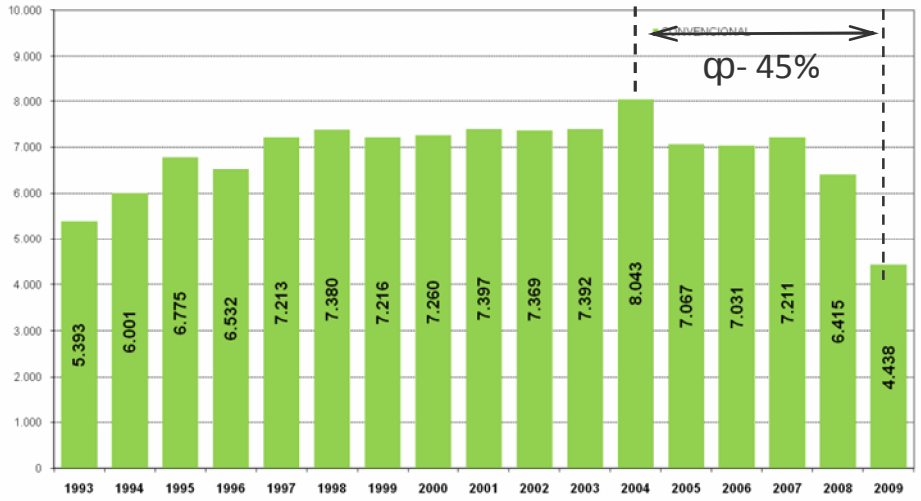
Análisis de tráficos ferroviarios Renfe Operadora

- En el **transporte intermodal** hubo un crecimiento continuado desde el año 1993 alcanzando el máximo en 2003 con 4.473 M txKm. Desde ese año se ha producido un **descenso del 43,3%** hasta los 2.535 M txKm.
- Respecto al **tráfico de vagón convencional**, se observa que se mantiene ligeramente por encima de los 7.000 M txKm desde el año 1997 hasta 2007, con un pico en 2004 de 8.000 M txKm. En los **últimos años** ha descendido hasta los 4.500 M txKm, lo que supone un **descenso del 45%.**

Transporte intermodal (M t x Km)



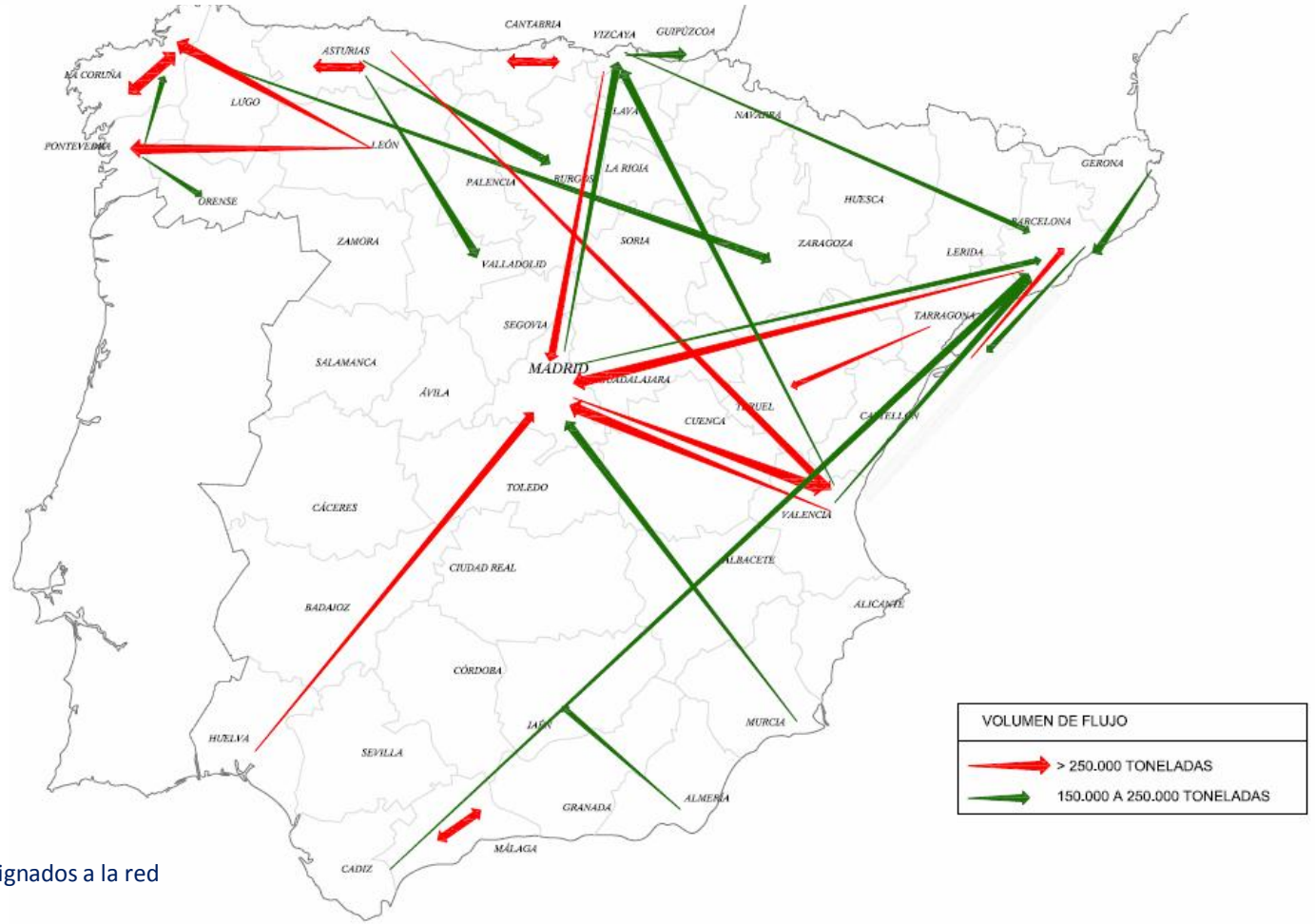
Vagón convencional (M t x Km)



Fuente: RENFE

Transporte de mercancías por ferrocarril

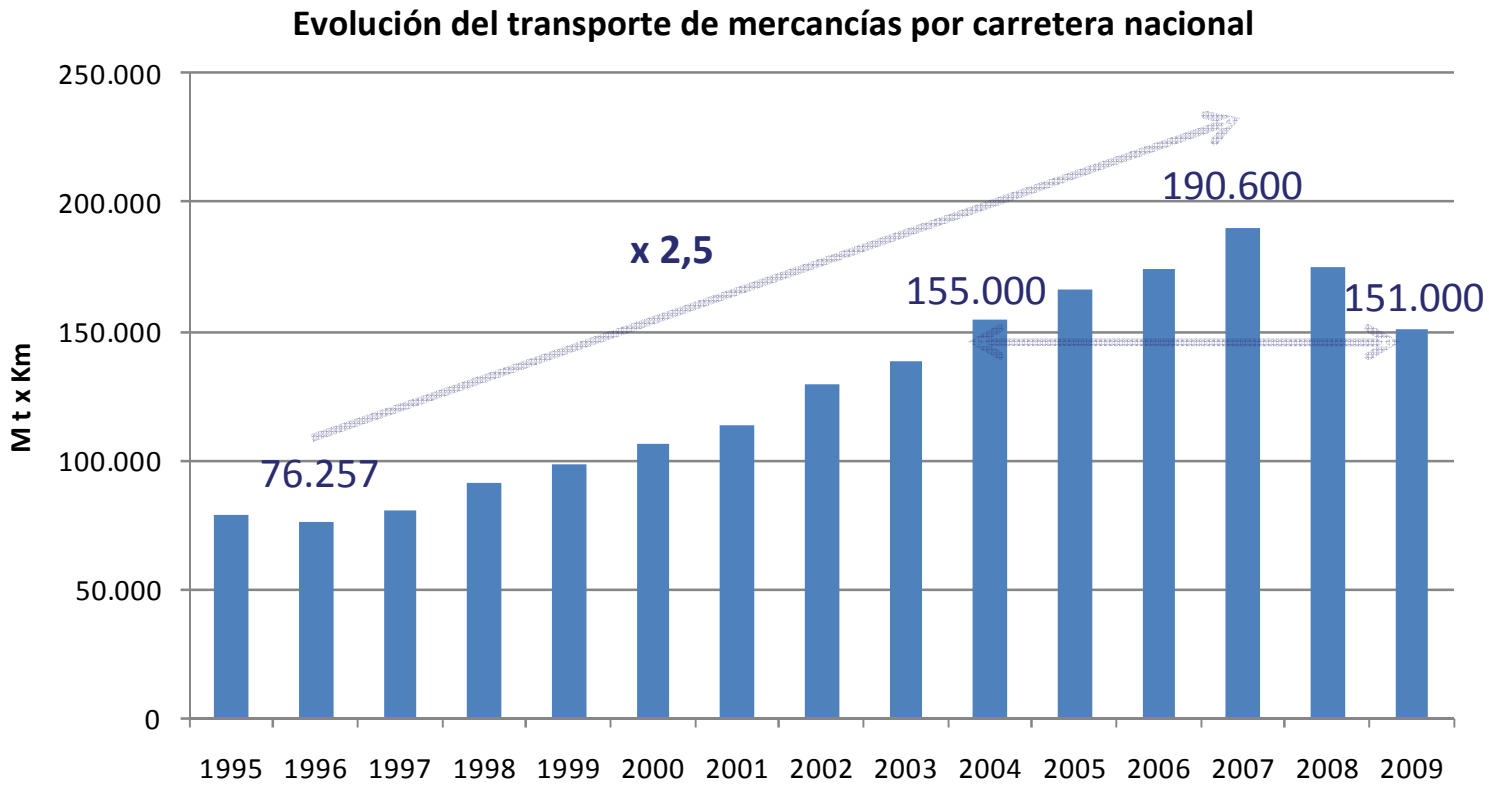
FLUJOS MÁS SIGNIFICATIVOS DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL.
TRÁFICOS NACIONALES TOTALES (VAGÓN CONVENCIONAL + INTERMODAL). Toneladas
(> 150.000 toneladas)



Flujos Origen/ Destino no asignados a la red ferroviaria

Transporte de mercancías por carretera

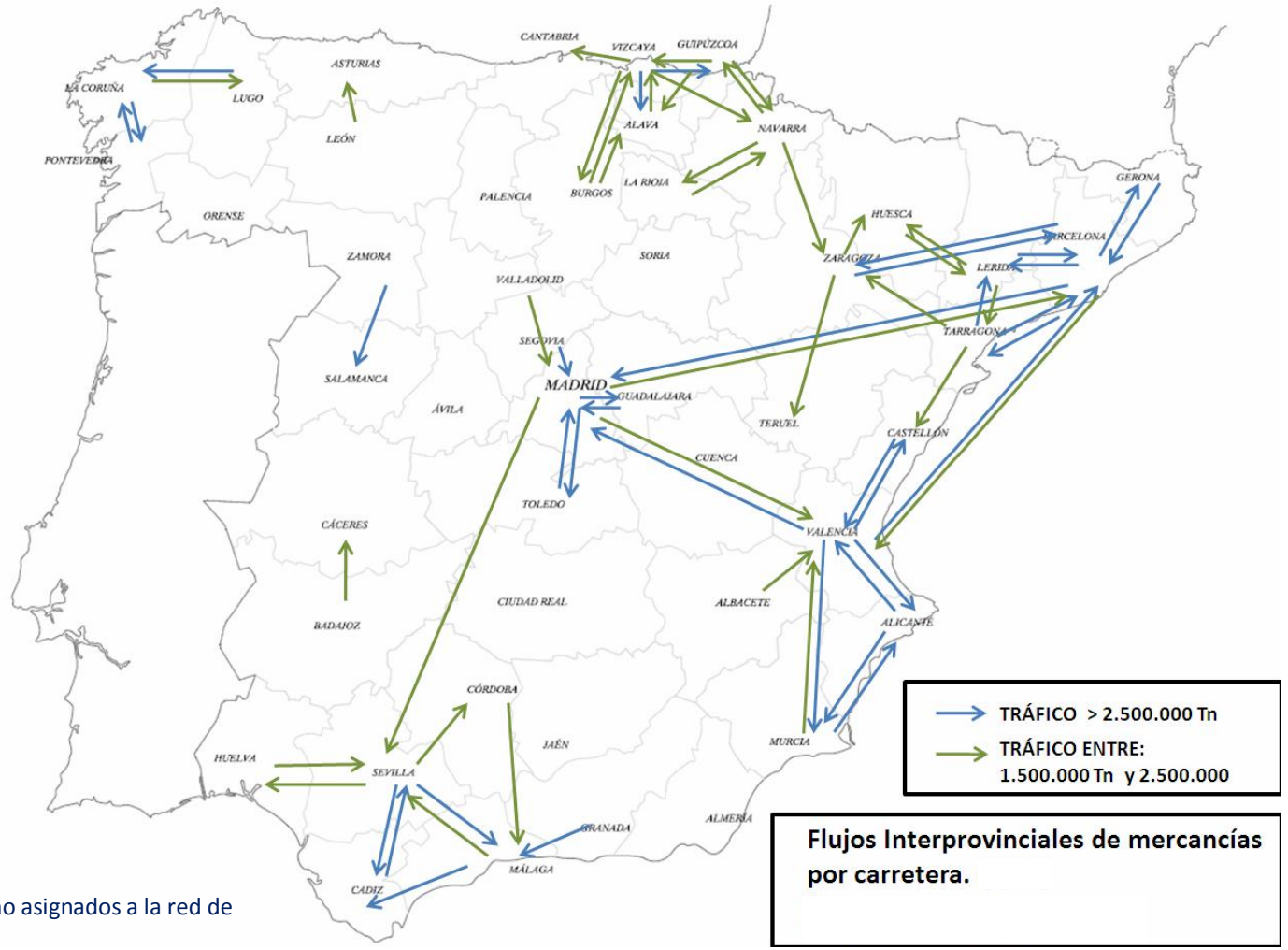
- Entre 1996 y 2007, los tráficos de carretera se multiplicaron por 2,5.
- Entre 2004 y 2007 la carretera incrementa su actividad, decreciendo posteriormente hasta alcanzar en el 2009 niveles similares a los del 2004.



Fuente: EPTMC. Ministerio de Fomento

1.1 Situación del transporte de mercancías nacional

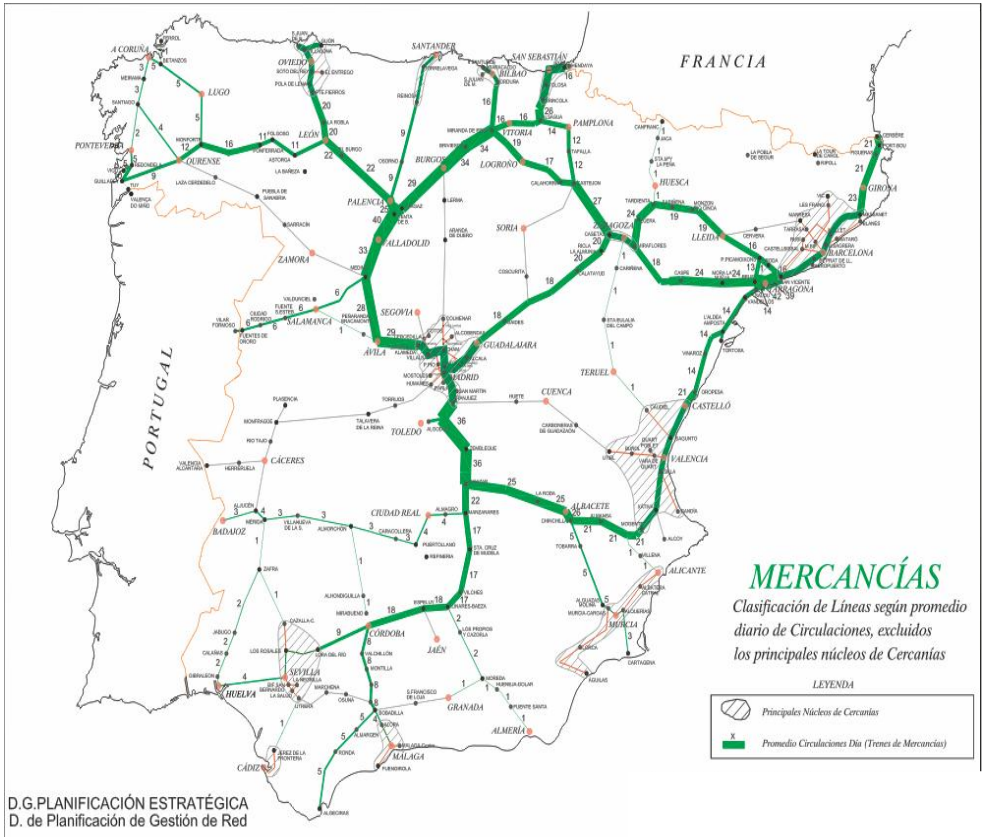
Transporte de mercancías por carretera

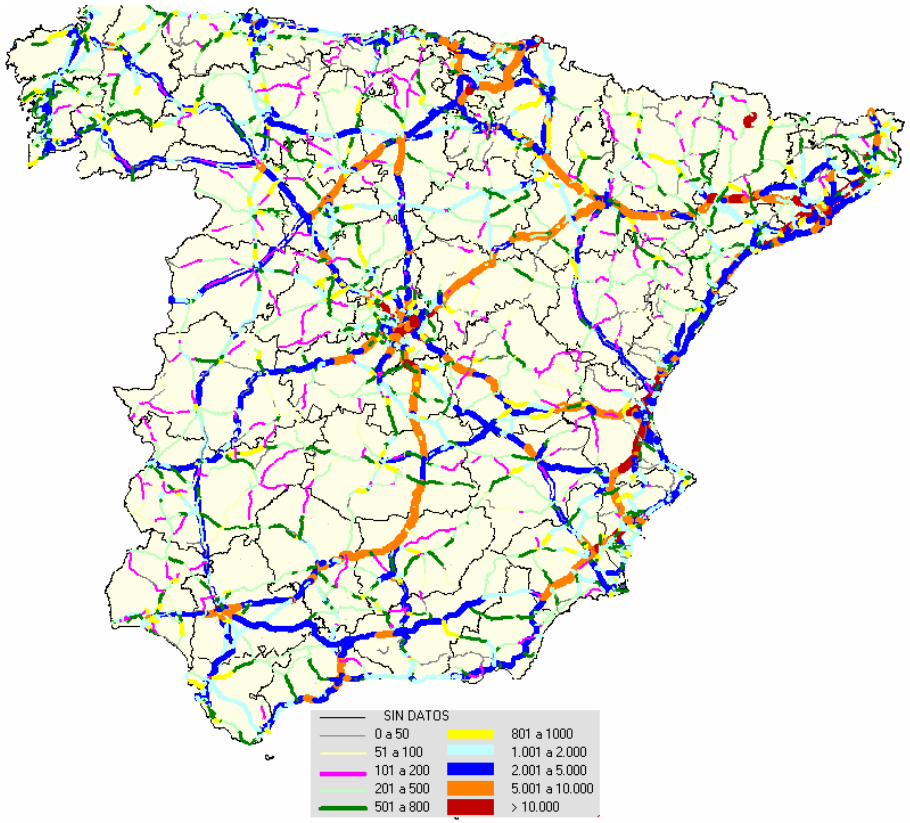


Flujos Origen/ Destino no asignados a la red de carreteras

Transporte terrestre de mercancías

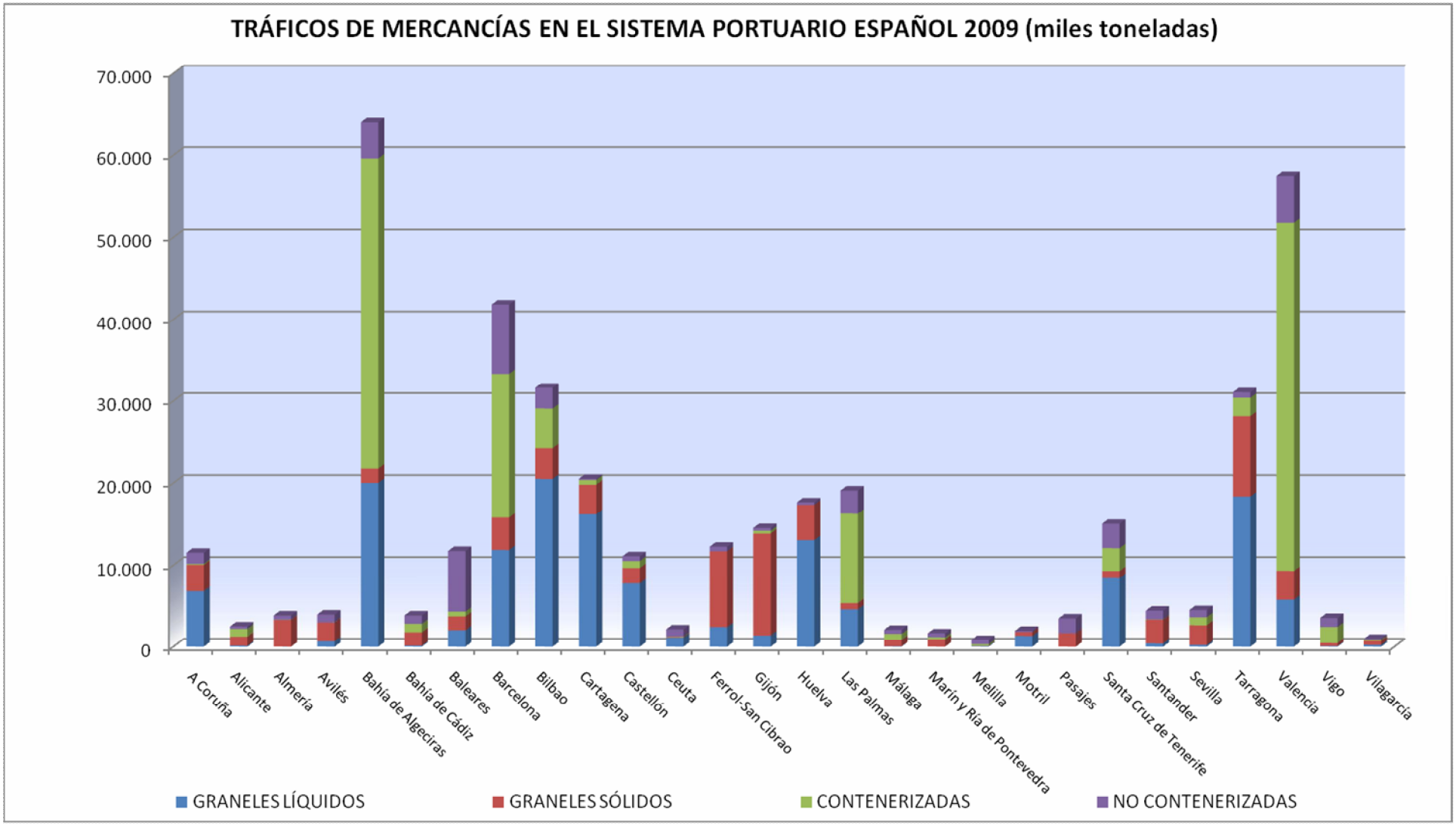
Análisis de tráficos de mercancías
Circulaciones diarias ferroviarias e IMD pesados carretera





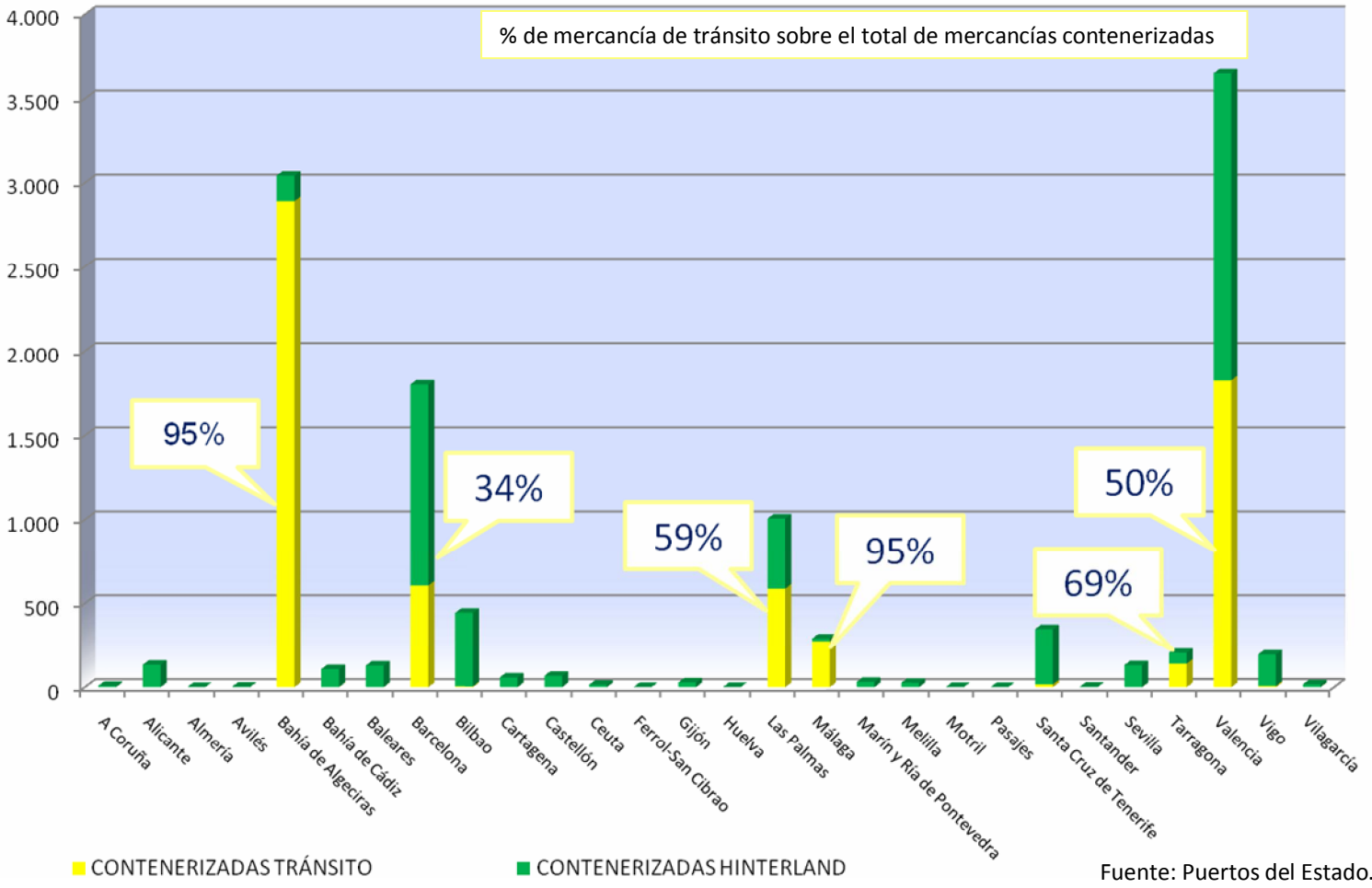
NOTA: Incluye camiones sin remolque, camiones articulados, trenes de carretera y vehículos especiales

1.2 Situación del transporte de mercancías en el sistema portuario



Fuente: Puertos del Estado. 2009

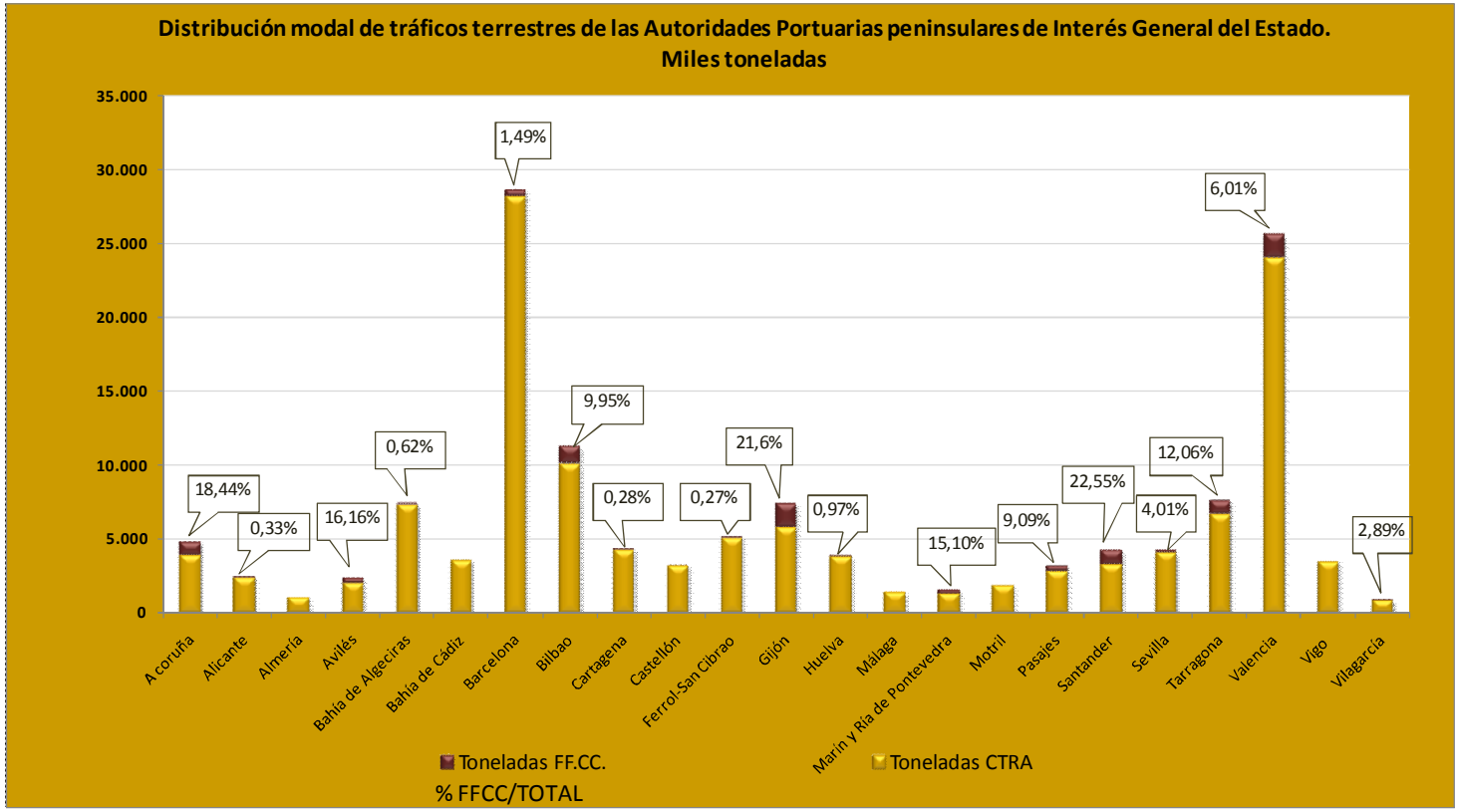
Tráficos portuarios de mercancía general contenerizada en el sistema portuario español (miles TEU)



Fuente: Puertos del Estado. 2009

Análisis de tráficos portuarios: transporte por ferrocarril

- **Únicamente el 5,2 % de los tráficos terrestres del año 2009 de los puertos peninsulares** (**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)**

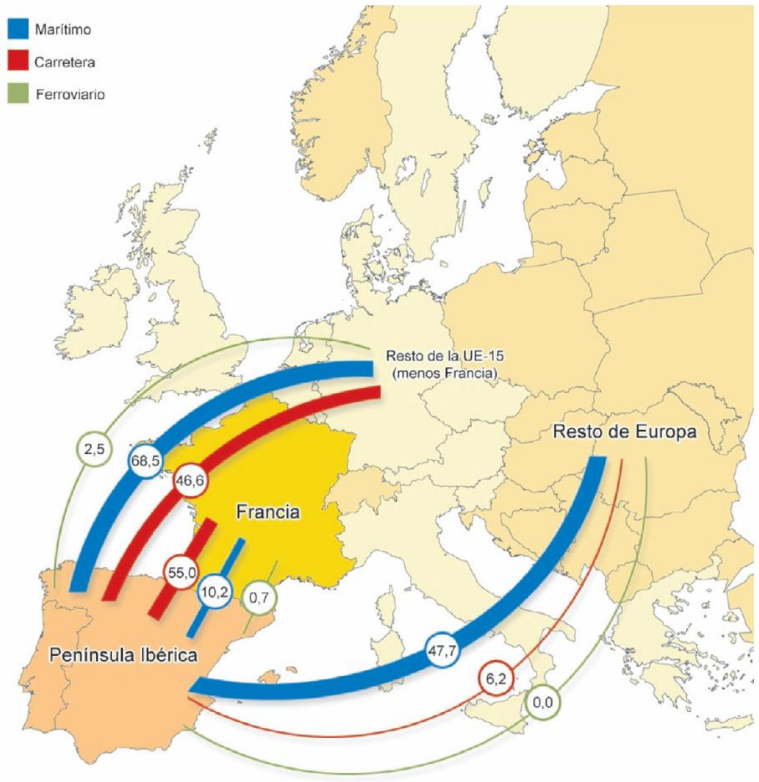


Fuente: Puertos del Estado. 2009

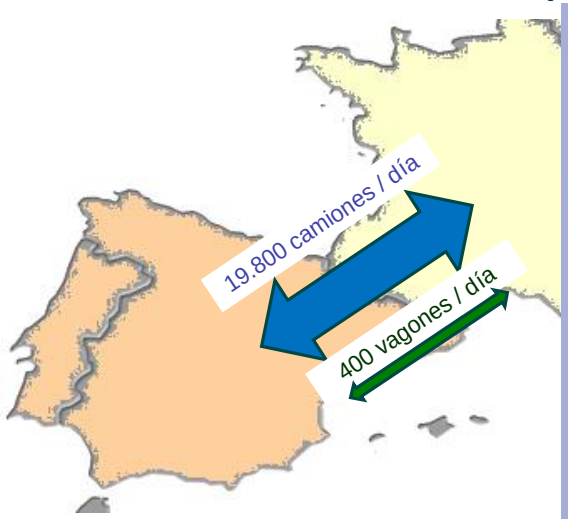
1.3 Situación del transporte de mercancías internacional

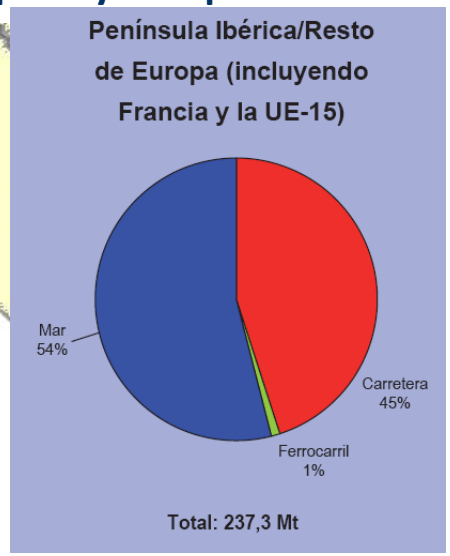
Transporte internacional de mercancías

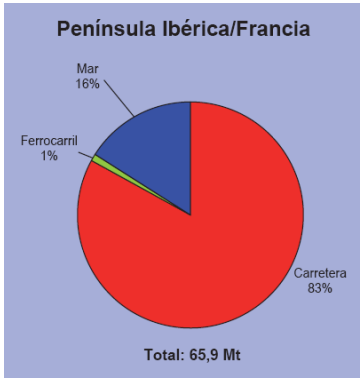
Distribución del flujo de mercancías entre la Península Ibérica y Europa (millones de t)



Distribución porcentual del flujo de mercancías entre España y Europa





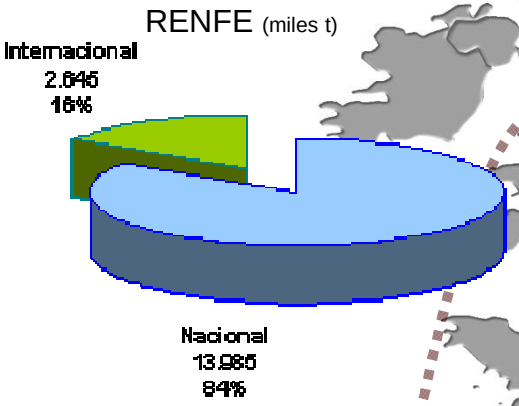


Fuente: Observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos. Junio 2010
Observatorio transfronterizo España – Portugal. Dic. 2009

Transporte internacional por ferrocarril

TRÁFICO TOTAL INTERNACIONAL

Total: 2.979.310 t



R.UNIDO
162.867 t

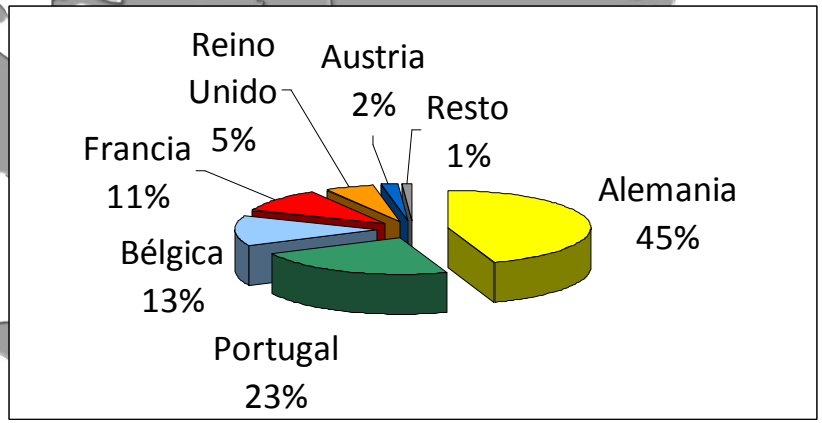
ALEMANIA
1.328.368 t

BELGICA
390.489 t

FRANCIA
316.298 t

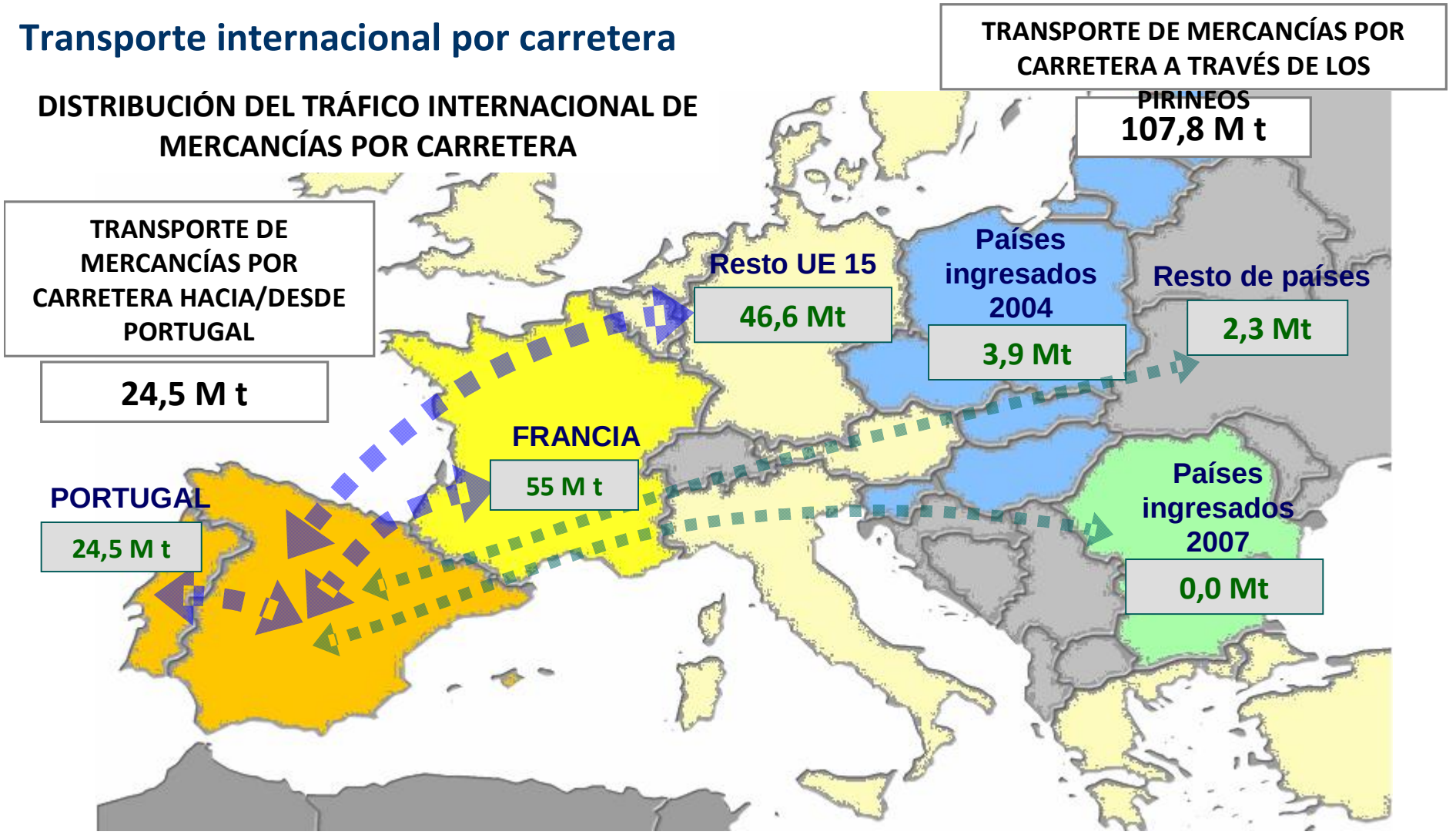
AUSTRIA
57.468 t

PORTUGAL
688.390 t



Transporte internacional por carretera

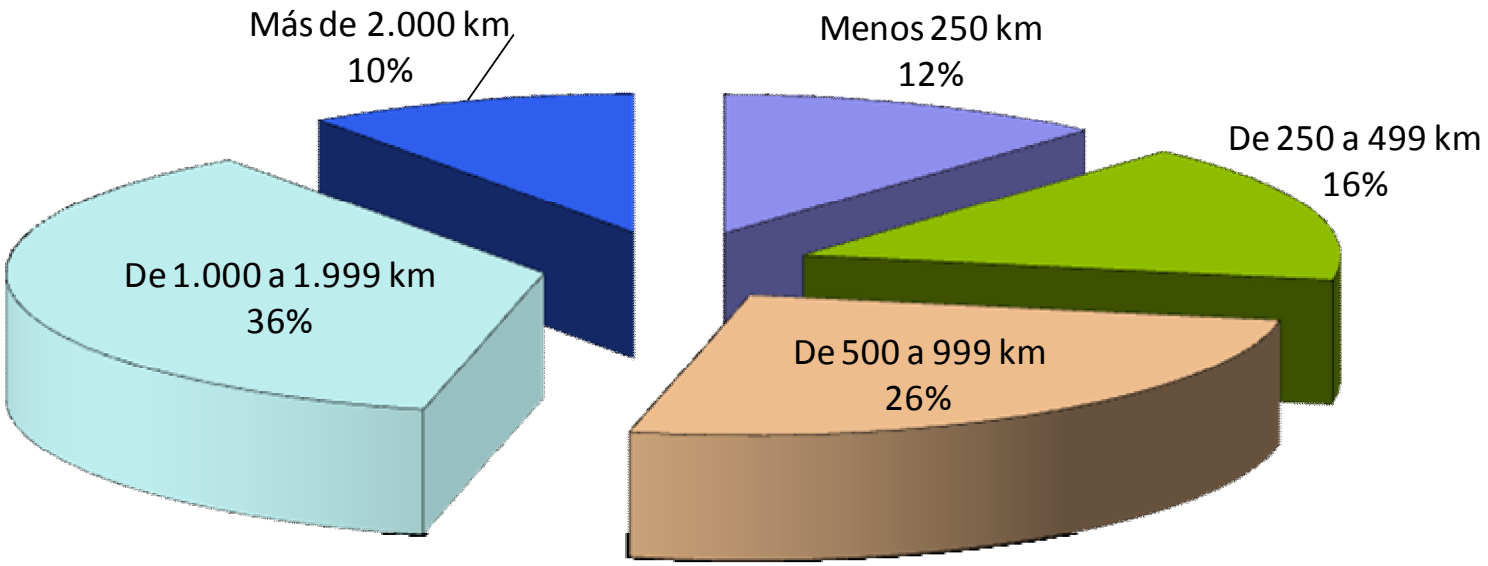
DISTRIBUCIÓN DEL TRÁFICO INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR CARRETERA



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

Transporte internacional por carretera

TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA SEGÚN INTERVALOS DE DISTANCIA
(distribución en toneladas)



Fuente: EPTMC 2009

CAUSAS

Se pueden sintetizar en **dos grandes bloques** las causas del estado de la situación actual:

- **La falta de competitividad en materia económica**.

  A pesar de que el **coste unitario de la tonelada transportada por ferrocarril** en condiciones normales de explotación **debería ser inferior al coste por carretera** para distancias medias y largas (más de 600 Km), **en la práctica no resulta así** debido a:

  - **Costes ineficientes**, como costes de maniobras innecesarias, cambio de ancho, etc.
  - La **falta de inversiones específicas** para el transporte ferroviario de mercancías en España, tanto en infraestructuras lineales, como nodales (terminales-centros logísticos ferroviarios)
  - **Bajo aprovechamiento de recursos disponibles.** (Por ejemplo 65.000 Km/año de recorrido medio real por locomotora, frente a los 120.000 Km/año de un camión y 2,5h/día de conducción efectiva media de los maquinistas frente a 9h/día de conducción efectiva de la carretera).

    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 **baja interoperabilidad** con las **infraestructuras ferroviarias del resto de Europa**, genera impactos negativos en calidad y coste.

CAUSAS

- **La falta de calidad / fiabilidad del servicio.**

  Se refleja tanto en el descenso del transporte ferroviario como en las opiniones de los usuarios y es 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.

  A ello hay que añadir el déficit existente en el desarrollo de la intermodalidad, puesto de manifiesto por distintas asociaciones .

CAUSAS

❑ Otras causas

- 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 **lentitud de implantación de los cambios** derivados de la Política Comunitaria (y española) de Transportes en materia ferroviaria, en especial el **lento progreso del proceso de liberalización** del mercado ferroviario.
- La tradicional **subordinación del tráfico de mercancías al de viajeros**, muy singularmente a los servicios de **cercanías de las grandes ciudades**.
- **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.).

1.4 Diagnóstico: Causas / Efectos / Tendencias

EFECTOS

- **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

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 entiende 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.

1.5 Oportunidades

OPORTUNIDADES

Amplio consenso sobre la necesidad de cambiar la situación

GESTIÓN DEL SISTEMA

- **Creciente interés** por el uso del ferrocarril por los grandes **cargadores** y **operadores** de otros modos.
- Avanzada situación de desarrollo de un **nuevo modelo de negocio de ADIF** que admite nuevas fórmulas de gestión.
- Existencia de **tecnologías** (material, TIC) **de muy altas prestaciones**.
- Tendencia creciente al desarrollo de **planes regionales** de desarrollo de **plataformas logísticas intermodales en las CC.AA.**
- Experiencias de gestión público-privada que demuestran la viabilidad de estas fórmulas.
- Decidido apoyo del Mº de Fomento al transporte ferroviario de mercancías
- **Incentivos** al **transporte combinado**.

CALIDAD Y EFICIENCIA

- **Política europea** y **nacional** para el fomento de la **eficiencia** y la **sostenibilidad**.
- **Elevado potencial** de la **intermodalidad ferroviaria** si se optimizan los costes de "fricción modal".
- Significativos **avances** en **sistemas de información** integrados con el ferrocarril.
- **Experiencia positiva** de otros **países europeos**, como Alemania, en el desarrollo del **transporte ferroviario de mercancías**

INFRAESTRUCTURAS

- **Liberación de capacidad** en **líneas convencionales** para **mercancías**.
- **Apuesta económica** del Mº Fomento-ADIF para **acondicionar** la **Red Convencional** para el TFM.
- Significativo y creciente interés de las Administraciones Autonómicas por el desarrollo de la intermodalidad ferroviaria en sus territorios.
- **Potencial generación de elevados volúmenes de tráficos** con determinadas inversiones de conexión de cuantía no elevada.
- **Expectativas positivas** de las primeras experiencias de **inversión** en instalaciones ferroviarias realizadas por la **iniciativa privada**.

2. MISIÓN Y OBJETIVOS

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE FOMENTO

MISIÓN

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

Objetivos

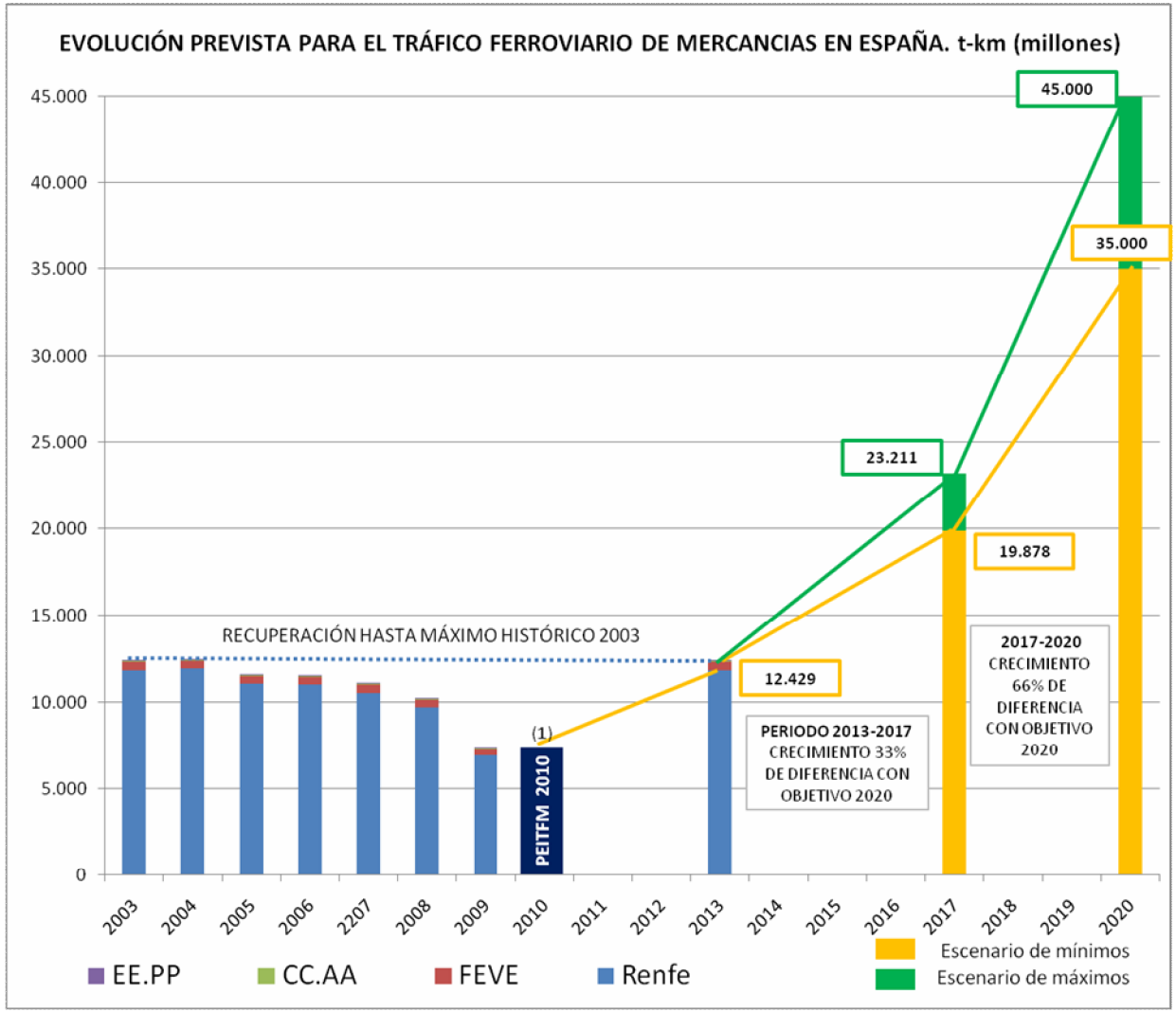
Incrementar el transporte de mercancías por ferrocarril, mejorando su competitividad y calidad hasta alcanzar un máximo entre 77 y 100 Mt en el año 2020.

CUOTA ACTUAL	→	CUOTA FUTURA 2020
4,1%		**8 – 10%**

- ***Promover la intermodalidad*** y la colaboración entre modos.
- ***Mejorar la sostenibilidad*** medioambiental del sistema de transporte.
- ***Promover la cooperación*** entre Administraciones Públicas, especialmente Convenios Específicos de la AGE con las CCAA.
- Impulsar la ***liberalización del mercado***, e ***integrar nuevos actores*** en el desarrollo de las ***cadenas logísticas.***
- ***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

Conclusiones sobre las previsiones de transferencia modal

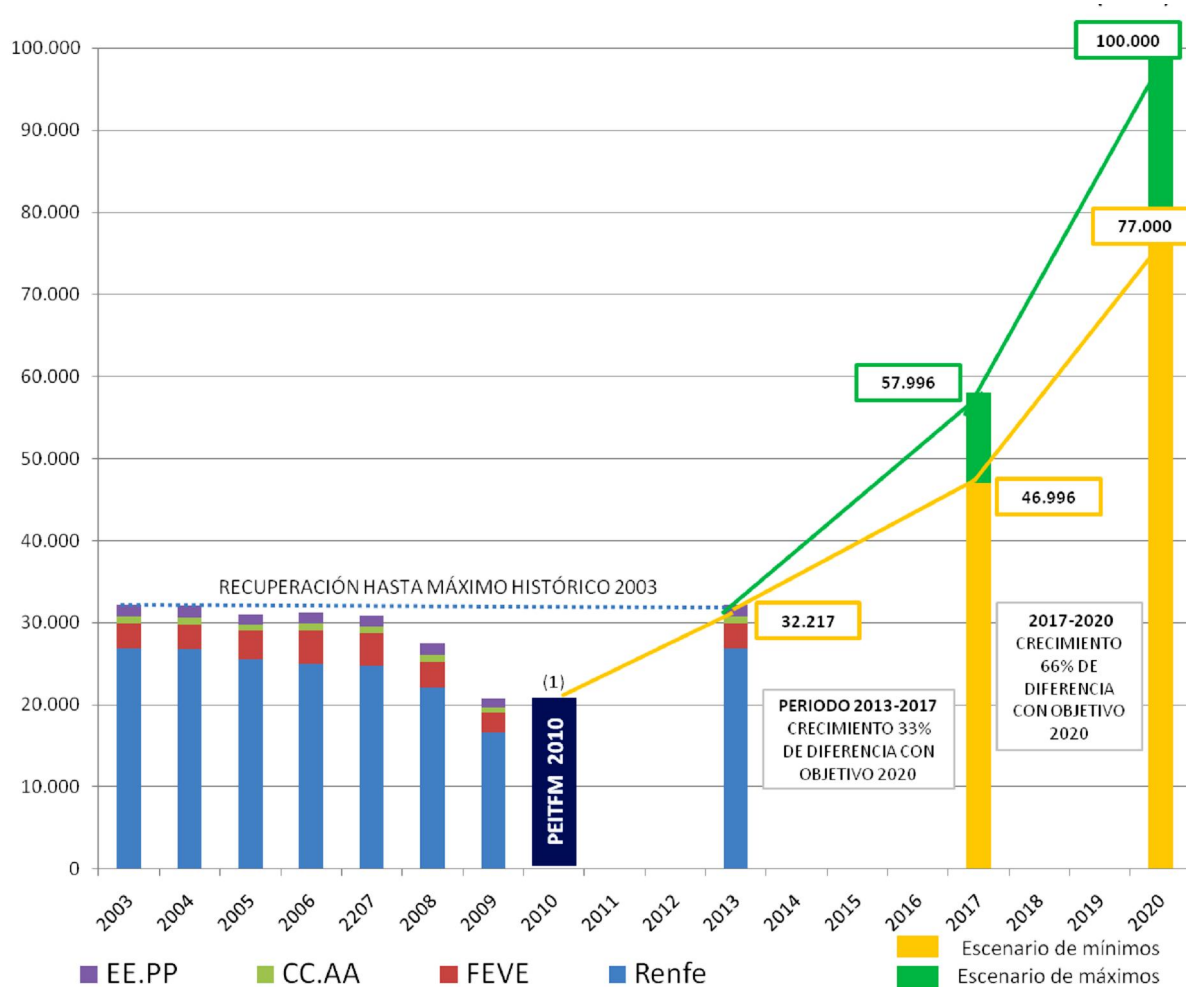


(1) Estimación 2010

Escenarios de captación

Conclusiones sobre las previsiones de transferencia modal

Estimación de la evolución prevista para el transporte ferroviario de mercancías en España (miles de t)



(1) Estimación 2010

Efectos de los escenarios futuros

Escenario de MÍNIMOS

Escenario de MÍNIMOS 2020

77 Millones de toneladas

35.000 Millones de t x km

EFECTOS

Å252Mú/año de beneficio medioambiental

Å375.000 toneladas/año de CO2 de ahorro

Å19.000 vehículos pesados equivalentes/año

Å5.5 millones de viajes/año

Escenario de MÁXIMOS

TRÁFICO TOTAL POTENCIAL 2020

100 Millones de toneladas

45.000 Millones de t x km

EFECTOS

Å370Mú/año de beneficio medioambiental

Å525.000 toneladas/año de CO2 de ahorro

Å27.000 vehículos pesados equivalentes/año

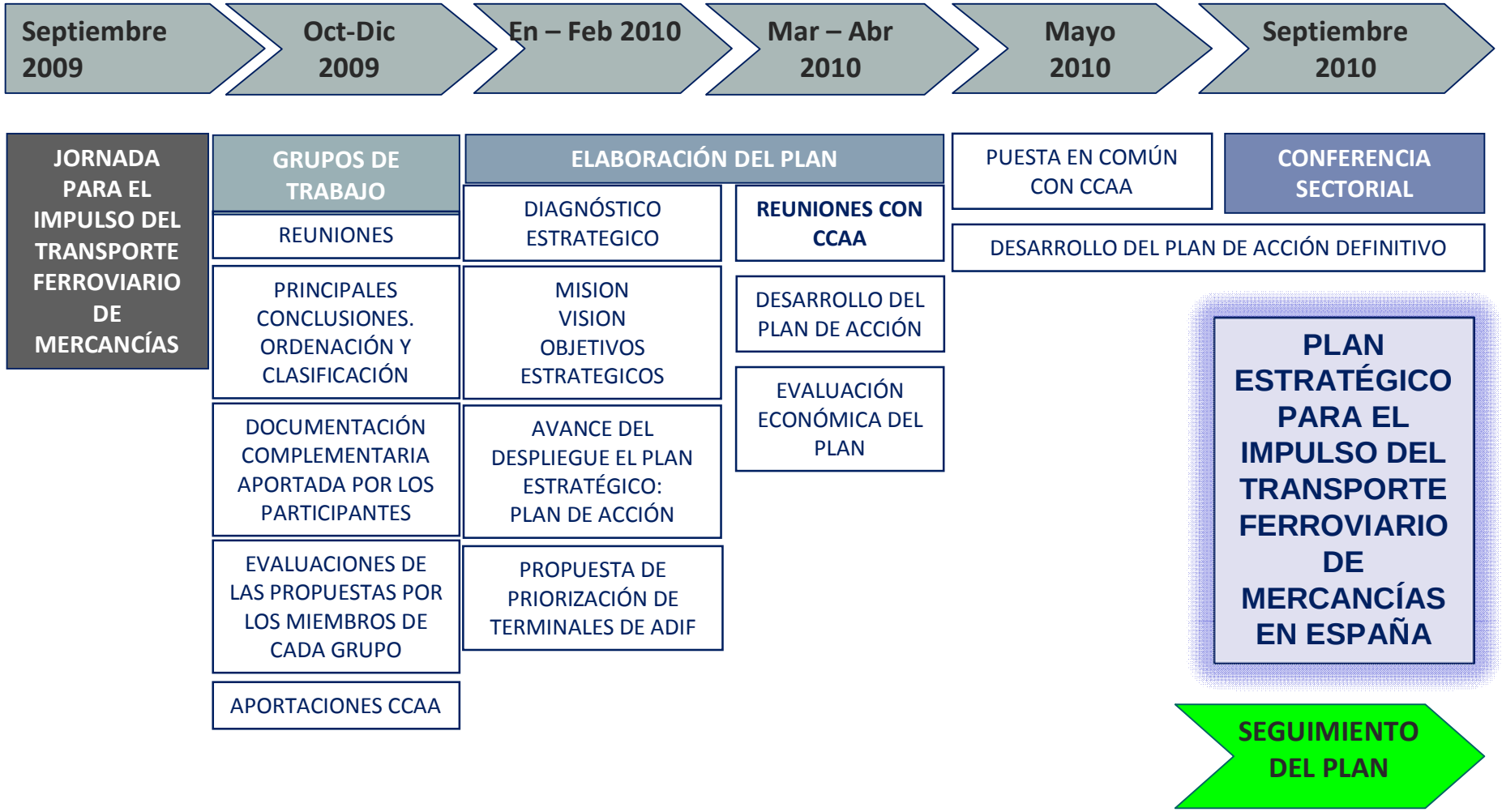
Å8 millones de viajes/año

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

3. PLAN DE ACCIÓN

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE FOMENTO

Cronograma de elaboración del Plan



3.1 Proceso de desarrollo

El Plan Estratégico completa y desarrolla las medidas enunciadas en el Plan presentado en marzo del 2009

- De esta forma se da **continuidad** a la decidida **política del Gobierno para potenciar el transporte de mercancías por ferrocarril.**

- Contiene una serie de **medidas concretas y desarrolladas** para resolver esta situación, así como los medios más adecuados para ponerlas en práctica.

- Para ello se ha completado un **exhaustivo estudio del mercado del transporte de mercancías**, incluyendo un análisis de los flujos actuales, tanto por carretera como por ferrocarril, así como los posibles tráficos potencialmente captables en el caso del ferrocarril, detectando y analizando en detalle las causas que han llevado a la pérdida de cuota del mencionado modo de transporte.

- Define una **"Red Básica para Mercancías"** e incide especialmente en el establecimiento de una **red de nodos logísticos**.

- Todo el Plan, y la definición de estas redes en particular, se ha realizado en un **marco de consenso con las CCAA** y dando participación a los distintos agentes implicados en el sector.

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.

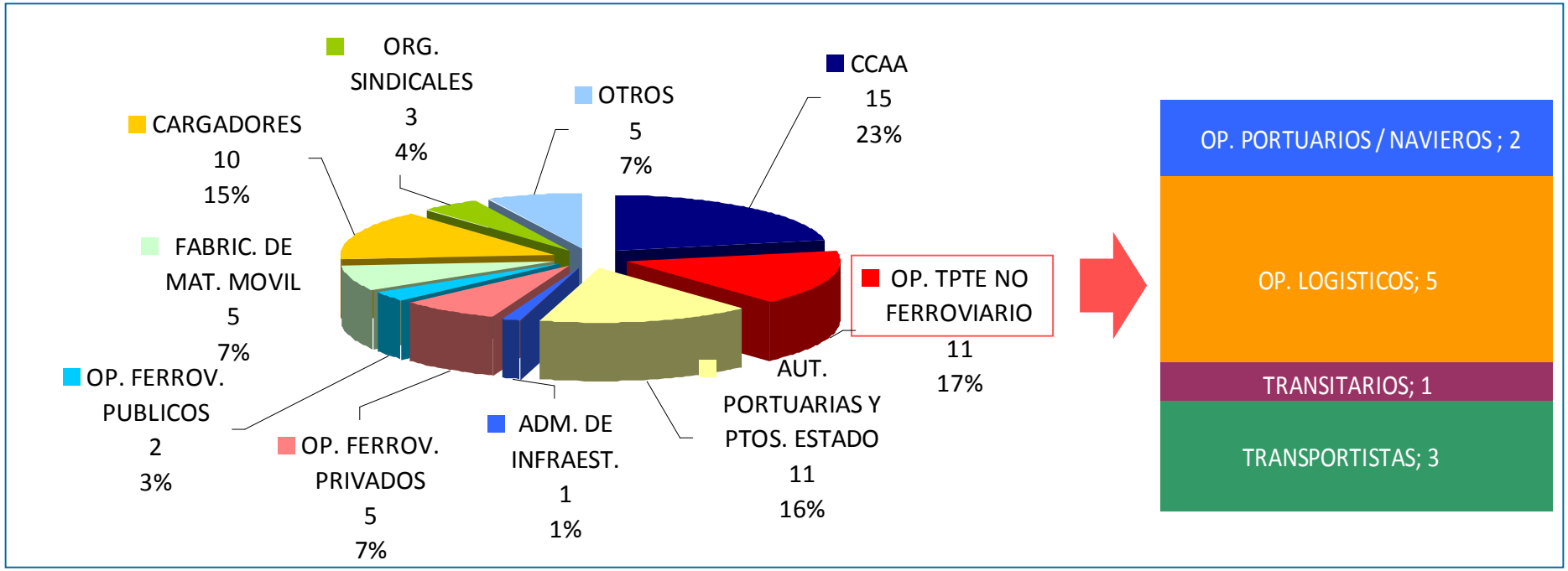
- La **colaboración AGE – Comunidades Autónomas**, permite además integrar los intereses que afectan al sistema ferroviario de mercancías en el contexto internacional, de manera que se haga visible al **ferrocarril desde un contexto europeo** y no exclusivamente nacional o regional.

- 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.

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.



3.2 Líneas estratégicas / Programas / Acciones / Medidas

LÍNEAS ESTRATÉGICAS (3) → PROGRAMAS (10) → ACCIONES (44)→ 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** a través de la **segunda fórmula de entrada** -*segunda licencia*-.
- **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.

3.3 Descripción del Plan de Acción

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

ÅEstablecimiento 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**.

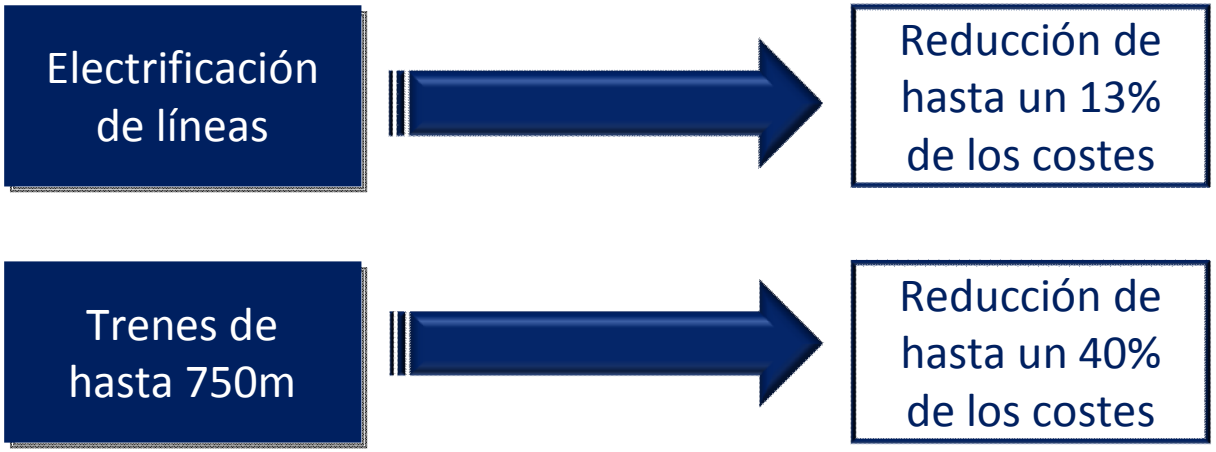
Principales medidas de la Línea Estratégica III: Mejora de las infraestructuras ferroviarias

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.

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

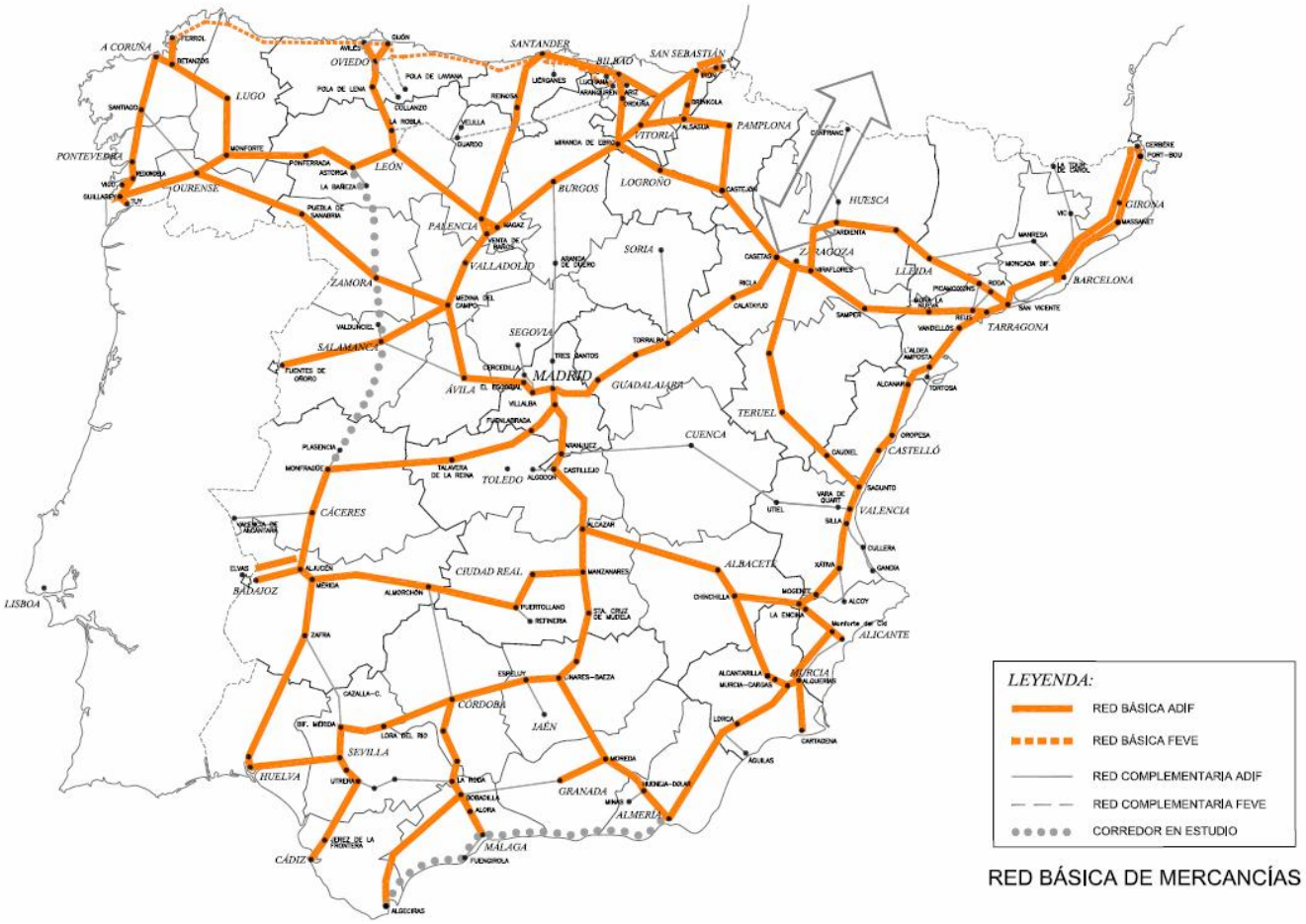


Las actuaciones previstas en el Plan pueden dar lugar a una reducción potencial de los costes unitarios de explotación, elemento clave para aumentar la competitividad del transporte ferroviario de mercancías, en una banda del 25% al 50% sobre la situación actual

3.3 Descripción del Plan de Acción

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

Red Básica de Mercancías



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).

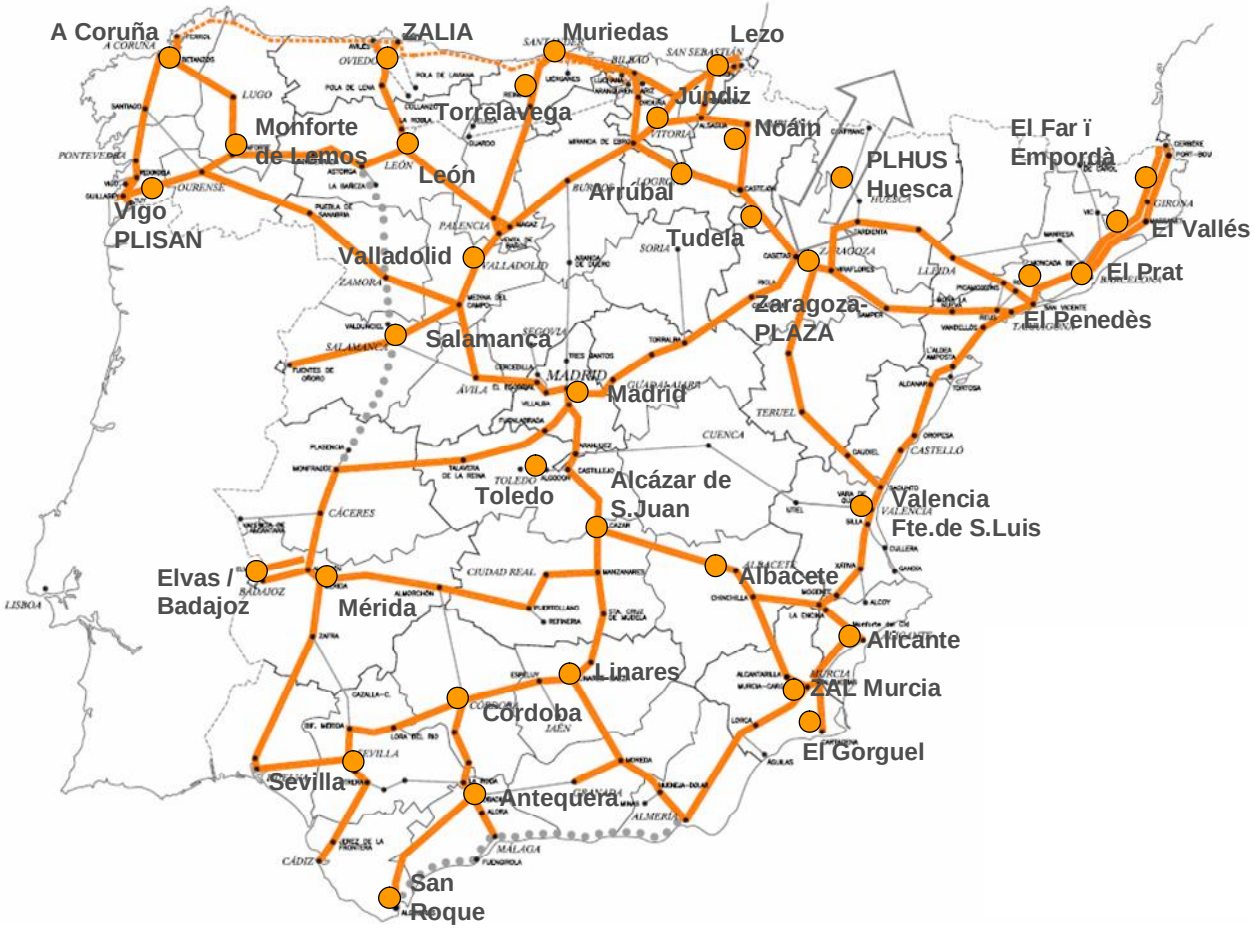
Principales medidas de la Línea Estratégica III: Mejora de las infraestructuras ferroviarias

Terminales priorizadas por Comunidad Autónoma

3.3 Descripción del Plan de Acción

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

Red Básica y Terminales priorizadas por Comunidad Autónoma



4. PROGRAMACIÓN DE RECURSOS ASIGNADOS AL PLAN

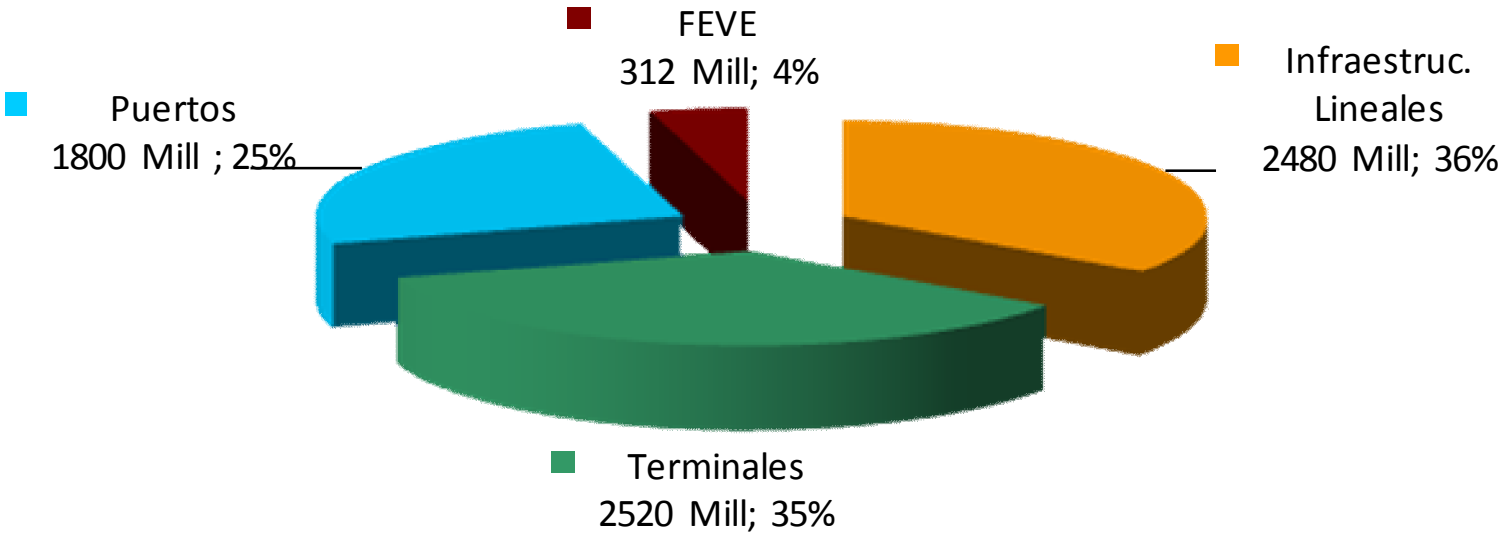
GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE FOMENTO

14 de septiembre de 2010

Actuaciones asociadas al Plan

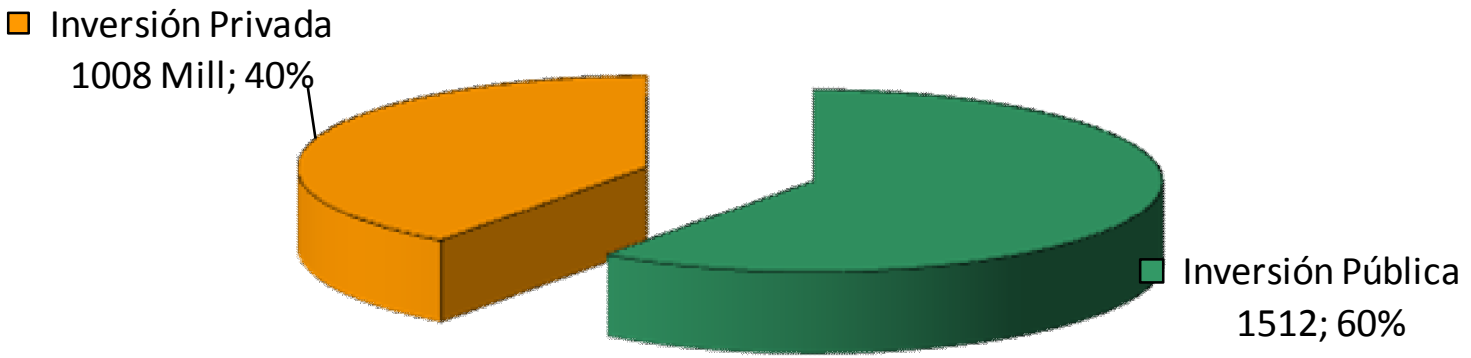
Línea Estratégica	Actuaciones asociadas al Plan	(Millones €)
L.E. I Nuevo modelo de gestión del sistema	Renovación de material, ayudas al transporte intermodal…	300
L.E. II Calidad del servicio y eficiencia	I+D+i	100
L.E. III Mejora de las Infraestructuras Ferroviarias	Infraestructuras lineales y nodales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



Fuentes de financiación adicionales

- **Financiación con participación Privada**:
Especialmente para terminales y accesos a infraestructuras nodales (incluyendo accesos a puertos).

- **Participación de las Comunidades Autónomas**:
Se instrumentará su participación, a través de los respectivos convenios, para las actuaciones en Terminales Intermodales.

- **Participación de las Autoridades Portuarias**:
En las actuaciones sobre infraestructuras ferroviarias de acceso a los puertos.

- **Desinversiones**:
Poniendo en valor parte de los activos de los Entes y Organismos públicos, en especial los terrenos que, ocupados actualmente por instalaciones técnicas y logísticas, puedan ser desafectados.

- **Cánones de infraestructura y tarifas por servicios ACA:**
Se contempla, a medida que se vaya implantando una red ferroviaria eficiente para mercancías, la modificación de cánones y tarifas.

- **Fondos europeos**: a través de los distintos programas plurianuales vigentes de las políticas de cohesión, redes transeuropeas, Marco Polo II y Programa Marco de investigación e innovación.

Fuentes de financiación

Origen de los recursos		Millones €		%
Financiación Pública	Recursos presupuestarios	4.354	5.154	68,6%
	Desinversiones	800		
Participación Privada	Vía participación en sociedades mixtas para promoción / gestión Terminales	1.008	2.358	31,4%
	Vía PPP	1.350		
TOTAL			**7.512**	**100%**