
4.3 TERMINALES

Las **terminales** son los nodos del sistema, indispensables para poder articular **cadena logística intermodales eficientes**. Son los **puntos de articulación modal**, donde concurren mercancías que pueden ser transferidas entre los distintos modos de transporte, buscando siempre la reducción de costes y calidad de los servicios ofrecidos, en un contexto en donde los cargadores demandan soluciones puerta a puerta.

Merecen una mención especial los **puertos**, como nodos esenciales para el transporte de mercancías, ya que son el punto de origen o destino de más del 50% del tráfico ferroviario de mercancías en España.

Los nodos de transporte ferroviario de mercancías viven momentos de transición para adaptarse a los requerimientos de las cadenas logísticas, tanto en su dotación de infraestructuras como en su gestión. El objeto de la propuesta de acciones en terminales es identificar acciones concretas que pueden implementarse en el horizonte 2030 y que permitirán:

- Aumentar las prestaciones de la oferta de infraestructuras en terminales ferroviarias de mercancías de la RFIG, incluyendo las conexiones con los puertos, y otras instalaciones de servicio, fomentando la intermodalidad e incluyendo la disponibilidad de espacios para desarrollo de actividades logísticas y nuevos servicios que aporten valor a la actividad ferroviaria (DUM, servicios de Autopista Ferroviaria, etc.).
- Aumentar la cooperación entre diferentes administraciones del sector público (y sus entes dependientes) para armonizar e impulsar las actuaciones estratégicas.
- Aumentar la participación de la iniciativa privada en la gestión de terminales ferroviarias de mercancías.
- Fortalecer y avanzar en la coordinación entre Adif y las Autoridades Portuarias (AAPP) relativa a la gestión de los complejos ferro-portuarios en aspectos clave como la gestión de capacidad (ver Acción GC3 en el apartado 4.2.3) y el despliegue de sistemas interoperables.
- Establecer la necesaria cooperación entre los explotadores de instalaciones de servicio, los administradores de infraestructuras y las empresas ferroviarias (ver medida GC1M4 en el apartado 4.2.1), al objeto de garantizar un funcionamiento eficaz de la circulación de trenes desde y hasta las instalaciones de servicio, siendo necesario incluir en dicha cooperación el intercambio de información sobre seguimiento, localización y, si fuera posible, hora estimada de llegada y de salida en caso de retrasos y perturbaciones.

4.3.1 ACCIÓN T1: CONEXIONES FERROVIARIAS CON LOS PUERTOS

4.3.1.1 Descripción

La Acción T1 consiste principalmente en actuaciones de inversión en infraestructuras ferroviarias que contribuyen a aumentar la competitividad de los tráficos de mercancías con origen o destino en los puertos. Concretamente:

- **Conexiones directas a puertos**, priorizando las conexiones con puertos que ya concentran una actividad ferroviaria importante y cuyos accesos actuales presentan configuraciones obsoletas que limitan el crecimiento del tráfico.
- **Vías de apartado que permitan la circulación de trenes de 740 m** en itinerarios ferroviarios que ya concentran tráficos de mercancías con origen o destino portuario, para permitir un aumento de las longitudes básica y especial de las líneas sobre las que se realizan los itinerarios.
- **Remodelación de vías en instalaciones técnicas de apoyo a los puertos**, para permitir el tratamiento de trenes de mayor longitud, actuando en instalaciones existentes de Adif, colaterales a puertos, desde las que se expiden o reciben los trenes que se tratan en las dependencias portuarias y que presentan limitaciones de longitud en las vías de apartado desde la que se realiza la conexión con los puertos.

Adicionalmente, la Acción T1 contempla la **firma de Convenios de conexión** en puertos que actualmente no cuentan con un Convenio suscrito. Los Convenios de conexión establecen las reglas para la conexión física y funcional de las infraestructuras de Adif y las AAPP que integran los complejos ferro-portuarios.

En el caso de actuaciones de inversión, la Acción se centra en infraestructuras que presentan limitaciones y donde ya existen tráficos de mercancías que pueden beneficiarse directamente de la mejora.

La Acción persigue elevar las prestaciones de la infraestructura ferroviaria, permitiendo la planificación de trenes de mayor longitud que la actual (de hasta 740 metros) y reduciendo la necesidad de maniobras en los accesos a los puertos por limitaciones de la infraestructura.

Se pueden señalar como medidas asociadas a la consecución de esta Acción las siguientes:

- **Medida T1M1:** Desarrollo del Programa de actuaciones ferroviarias del Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria, que incluye, entre otras, las siguientes actuaciones:
 - Nuevos accesos a los puertos de Barcelona, Castellón, A Coruña, Ferrol y Sagunto.
 - Apartaderos de 750 m en las líneas Algeciras-Bobadilla, Sagunto-Teruel-Zaragoza, Zaragoza-Reus, Huelva-Sevilla y Bilbao-Miranda.
 - Ampliaciones de vías en las terminales de Lezo, Muriedas y Escombreras.

- **Medida T1M2:** Firma de Convenios de conexión en puertos que actualmente no cuentan con un Convenio suscrito.

Las actuaciones de la medida T1M1 se encuentran en distintas fases de desarrollo (estudios funcionales, proyectos básicos, proyectos constructivos o ejecución de obra) y están financiadas total o parcialmente por el sistema portuario a través del Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria.

La Estrategia de Movilidad, Sostenible, Segura y Conectada 2030 del MITMA recoge como medida 6.1.2 la consolidación del Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria.

4.3.1.2 Coste

El coste estimado de la Acción T1 asciende aproximadamente a 1.600 M€.

4.3.1.3 Calendario

Se prevé que la Acción T1 se desarrolle progresivamente dentro del horizonte establecido para la iniciativa Mercancías 30 en el año 2030.

4.3.1.4 Responsables

Las entidades responsables son Adif, Puertos del Estado y Autoridades Portuarias.

4.3.1.5 Indicadores de seguimiento

- Indicador Medida T1M1: puesta en servicio de las actuaciones ferroviarias programadas.
- Indicador Medida T1M2: firma de Convenios de conexión.

El seguimiento de estos dos indicadores será anual.

4.3.2 ACCIÓN T2: ACTUACIONES EN TERMINALES INTERMODALES Y LOGÍSTICAS ESTRATÉGICAS

4.3.2.1 Descripción

La Acción T2 tiene como objetivo completar, en el horizonte 2030, la puesta en servicio de una **red de nodos intermodales estratégicos**, identificados como tales los que vertebran la red de terminales intermodales y logísticas del país.

La selección de nodos intermodales estratégicos se ha realizado valorando parámetros como su ubicación en relación a los Corredores de la Red Básica TEN-T y a los corredores prioritarios de mercancías), su proximidad a centros de producción y/o consumo, su conexión con otras redes de transporte como las viarias, o su relación con los principales puertos, su nivel de actividad, su potencialidad, etc.

Los nodos logísticos considerados y sus correspondientes terminales son:

- Nodo de Barcelona (La Llagosta y complejo Can Tunis - ZAL Prat)
- Nodo de Valencia (Valencia - Fuente San Luís)
- Nodo de Madrid (Madrid - Vicálvaro)
- Nodo de Valladolid
- Nodo de Sevilla (Sevilla - Majarabique)
- Nodo de Vitoria-Gasteiz (Jundiz)
- Nodo de Zaragoza (Zaragoza - PLAZA)

Son actuaciones que requieren una remodelación integral de las terminales existentes, con un gran esfuerzo inversor, y necesitan la coordinación entre las distintas administraciones.

Las terminales intermodales y logísticas estratégicas serán de gran capacidad (> 200.000 UTI /año por terminal), y serán diseñadas con parámetros interoperables, eficientes y resilientes, estando conectadas a redes viarias de gran capacidad, concentrando actividad y siendo dotadas de espacios para la implantación de actividades complementarias de valor añadido. Siempre que sea posible, dispondrán de conexión en ancho estándar.

Cabe señalar que el desarrollo completo de estos nodos es un proceso complejo y dilatado en el tiempo y el éxito en la implantación de esta Acción requiere un gran esfuerzo de planificación global desde diferentes perspectivas (ferroviaria, viaria, urbanística, presupuestaria, legislativa, etc.) y de cooperación y de coordinación entre todos los agentes implicados.

La Estrategia de Movilidad, Sostenible, Segura y Conectada 2030 del MITMA recoge como medida 6.2.2 el apoyo al desarrollo de los nodos intermodales y logísticos estratégicos.

La Acción T2 se complementa con la Acción T4, que asignará a estos nodos su modelo de gestión más eficiente.

4.3.2.2 Coste

Para todos los nodos estratégicos existe un proyecto funcional inicial que planifica el desarrollo por fases del nodo hasta su máxima capacidad, adecuando la inversión a la evolución de la demanda en el tiempo, que se irá incrementando a medida que se completen las actuaciones en línea.

Están iniciadas las actuaciones de la primera fase de los nodos de Madrid - Vicálvaro, Valencia - Fuente San Luis, Vitoria - Jundiz, La Llagosta y Valladolid. La inversión estimada de estas actuaciones entre los años 2021 y 2023 asciende a 240 M€ hasta su puesta en servicio.

Para el resto de actuaciones hasta 2030 se estiman 120 M€, lo que hace un total de 360 M€.

4.3.2.3 Calendario

Como se ha comentado en el apartado anterior, las actuaciones se encuentran en diferentes fases de desarrollo.

Se prevé que la primera fase de estas actuaciones ya iniciadas comience su explotación en 2023.

La puesta en servicio del resto de actuaciones se prevé que tenga lugar a lo largo del período de vigencia de la iniciativa Mercancías 30.

4.3.2.4 Responsables

Adif y MITMA.

4.3.2.5 Indicadores de seguimiento

Se propone como indicador el número de Unidades de Transporte Intermodal (UTI) transportadas en terminales estratégicas y su seguimiento será anual.

4.3.3 ACCIÓN T3: ACTUACIONES EN OTRAS TERMINALES INTERMODALES PRINCIPALES

4.3.3.1 Descripción

La Acción T3 tiene como objetivo la progresiva puesta en servicio, dentro del período 2021 - 2030, de una **red de nodos intermodales principales** en los ejes de gran actividad de transporte de mercancías que, conectados a los nodos logísticos estratégicos, terminen de vertebrar la red de terminales intermodales y logísticas del país.

Además de los nodos estratégicos definidos en la Acción T2, existen otras terminales intermodales consideradas principales. Estas instalaciones, aunque concentran gran actividad, suelen ser de menor tamaño y capacidad que las anteriores y/o requerir actuaciones más contenidas y concretas.

La Acción T3 trata de definir las actuaciones necesarias en estas terminales principales para terminar de conformar una red eficiente y competitiva. Estas terminales estarán diseñadas con parámetros eficientes y resilientes, y estarán adaptadas a las necesidades de los sectores industriales con mayor demanda de transporte de mercancías por ferrocarril.

Se proponen las siguientes medidas dentro de la Acción T3:

- **Medida T3M1:** Realizar una consulta al sector (químico, automoción, siderúrgico, etc.) para identificar las terminales de interés y las actuaciones necesarias.
- **Medida T3M2:** Identificar las actuaciones de interés y establecer un programa de financiación y una planificación de ejecución y puesta en servicio.

La Acción T3, al igual que la Acción T2, se complementa con la Acción T4, que asignará a los nodos intermodales principales su modelo de gestión más eficiente.

4.3.3.2 Coste

El coste de las actuaciones de la Acción T3 se estima en 110 M€.

4.3.3.3 Calendario

Una vez realizada la consulta al sector, en un plazo no superior a un año, se establecerán las actuaciones concretas a implantar dentro de la Acción T3, cuya puesta en servicio se prevé dentro del horizonte 2030.

4.3.3.4 Responsables

Adif y MITMA.

4.3.3.5 Indicadores de seguimiento

Se propone como indicador el número de actuaciones ejecutadas en terminales principales respecto al total que se establezca y su seguimiento será anual.

4.3.4 ACCIÓN T4: MODELOS DE GESTIÓN DE TERMINALES

4.3.4.1 Descripción

La Acción T4 consiste en la definición del modelo de gestión más adecuado y el agente/socio estratégico que puede acompañar a Adif en cada tipología de instalación de servicio (estratégica, principal, otras instalaciones de servicio), atendiendo a aspectos como titularidad, promoción o inversión, y gestión o explotación.

La Estrategia de Movilidad, Sostenible, Segura y Conectada 2030 del MITMA recoge como medida 6.2.3 el desarrollo de un nuevo modelo de gestión de las terminales y nodos logísticos intermodales de Adif y su aplicación, especialmente, en las terminales intermodales y logísticas estratégicas.

Para ello, se propone potenciar la relación público-privada en la explotación de las distintas áreas de las terminales ferroviarias de mercancías de forma que, por un lado, la respuesta a la demanda del mercado sea más eficiente y, por otro, las empresas explotadoras puedan realizar mayores inversiones en la terminal con el fin de mejorar el servicio prestado.

La prestación de servicios en las terminales de la RFIG está regulada por la Directiva 2012/34/UE del Parlamento europeo y del Consejo por la que se establece un espacio ferroviario europeo único, el Reglamento de Ejecución (UE) 2017/2177 de la Comisión relativo al acceso a las instalaciones de servicio y a los servicios ferroviarios conexos y la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, en sus artículos 44 y 45.

En este marco, desde el que se promueve la apertura del mercado de prestación de servicios ferroviarios, Adif viene gestionando desde hace años una transición paulatina y ordenada hacia

la externalización de servicios con diferentes fórmulas: por una única empresa prestadora de servicios a su riesgo y ventura, o por prestación para sí mismos (autoprestación) por las propias empresas ferroviarias. Con ello se busca responder a las necesidades del sector y ganar flexibilidad y competitividad en los servicios que se prestan en sus terminales.

Se considera necesario hacer una evaluación de los resultados obtenidos con los modelos implantados hasta ahora y proponer la evolución necesaria de estos modelos según los requerimientos de cada tipo de instalación, incluyendo la identificación de socios estratégicos y la optimización de procesos, con el fin de mejorar la competitividad y ofrecer un nuevo valor añadido a los usuarios de las instalaciones.

Por otra parte, y en relación con los complejos ferro-portuarios, constituidos por las redes y terminales portuarias y las instalaciones de Adif a las que conecta, y que dan apoyo a los tráficos terrestres de entrada/salida de los puertos, la Acción consiste en identificar e implantar mejoras en la coordinación de los procesos de planificación y gestión de la capacidad que realizan Adif y cada Autoridad Portuaria, avanzando hacia una coordinación más optimizada e integrada, particularmente en los complejos de mayor actividad. Estas mejoras en los procesos de gestión de capacidad en los complejos ferro-portuarios están contempladas asimismo dentro de la Acción GC3 (apartado 4.2.3).

Las medidas propuestas dentro de la Acción T4 son las siguientes:

- **Medida T4M1:** Implantar un nuevo modelo de gestión de las terminales y otras instalaciones de servicio, distinguiendo entre terminales estratégicas, principales y otras instalaciones de servicio.
- **Medida T4M2:** Identificar e implantar mejoras en la explotación de los complejos ferro-portuarios de mayor actividad, avanzando hacia una gestión más optimizada e integrada.

4.3.4.2 Coste

La Acción T4 se llevará a cabo con recursos propios de las entidades. En el caso de los costes relacionados con la optimización y digitalización, se ha propuesto un bloque de ayudas que incluye actuaciones en terminales (Acción AY8).

4.3.4.3 Calendario

La Acción T4 se desarrollará progresivamente dentro del horizonte establecido para la iniciativa Mercancías 30.

4.3.4.4 Responsables

Adif, Puertos del Estado y Autoridades Portuarias.

4.3.4.5 Indicadores de seguimiento

- Indicador Medida T4M1: Número de instalaciones implantadas según el modelo de gestión propuesto según tipología (estratégica, principal, y otra). Seguimiento anual.
- Indicador Medida T4M2: Número de complejos ferro-portuarios que han introducido mejoras de gestión. Seguimiento anual.

4.3.5 ACCIÓN T5: DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS (DUM)

4.3.5.1 Descripción

La **Distribución Urbana de Mercancías (DUM)** o de “última milla” concentra el tramo final en el proceso de la cadena logística y la distribución de mercancías, desde el centro de distribución al punto de entrega al consumidor final o al comercio minorista. En estos momentos, es una de las actividades de transporte y socioeconómica con mayor desarrollo, con unos índices de crecimiento anual próximos a los dos dígitos.

Las principales causas de este desarrollo se encuentran, básicamente, en el elevado aumento del comercio electrónico y las tecnologías ligadas al mismo, que han supuesto un cambio drástico en la forma de consumo, y ello ligado a la cada vez mayor concentración de la población en grandes ciudades y sus áreas metropolitanas.

De modo paralelo al aumento imparable de la DUM se producen elementos distorsionadores para la logística urbana y su interacción con el día a día de las ciudades, como son el aumento del número de vehículos de reparto y su repercusión negativa en cuanto a congestión del tráfico, problemas de movilidad y aumento de los índices de contaminación.

Por otro lado, también es indudable el **carácter municipal** que básicamente subyace en la DUM, desde la regulación de horarios y espacios de carga y descarga hasta cuestiones como las posibles restricciones de acceso o requisitos de los vehículos con el que realizar el transporte. Hechos estos que, además, pueden diferir en distintos municipios y Comunidades Autónomas.

Si bien la DUM es realizada por carretera, posee un elemento, como es el centro de distribución desde el que tiene su origen el último tramo del transporte, que, con su indudable relevancia de ubicación, también puede tener una especial importancia en cuanto a su relación con las terminales ferroviarias.

Se considera que hay que poner en valor, por un lado, el papel de las terminales ferroviarias como nodo de transporte intermodal y, por otro, la potencialidad que la ubicación de algunas terminales tiene para la DUM por su proximidad a los centros urbanos.

Esta Acción supone que el transporte por ferrocarril, y especialmente las terminales de mercancías, en cuanto elemento básico para su desarrollo, puede coadyuvar a favorecer que la DUM se realice de un modo más eficiente y sostenible, especialmente en aquellas situadas en centros urbanos o muy próximas a los mismos.

Para ello se plantean las siguientes medidas:

- **Media T5M1:** Potenciar la disposición de espacios para la ruptura y fragmentación de cargas, así como para su desconsolidación, en las áreas logísticas de las terminales situadas en centros urbanos o muy próximas a los mismos, haciéndolas atractivas para el establecimiento e implantación de centros de DUM.
- **Media T5M2:** Impulsar, en la planificación y desarrollo de los proyectos de terminales ferroviarias, espacios logísticos de DUM.
- **Media T5M3:** Analizar, en los proyectos de terminales ferroviarias de mercancías, el potencial uso de espacios de la terminal para el uso de drones en DUM.

Cabe señalar que la Estrategia de Movilidad, Sostenible, Segura y Conectada 2030 que el MITMA tiene en marcha recoge como medida 6.3.2 el apoyo y facilitación en relación a la normativa sobre DUM, para contribuir al establecimiento de una visión conjunta en la materia, que es perfectamente compatible con lo que en la Acción T5 se plantea.

4.3.5.2 Coste

El coste de las medidas que se plantean dentro de la Acción T5 se encuentra integrado dentro de los costes de las acciones T2 y T3, sin que supongan un incremento de los mismos.

4.3.5.3 Calendario

Las medidas propuestas se implementarán de modo progresivo a lo largo de la vigencia de la iniciativa Mercancías 30.

4.3.5.4 Responsables

Adif y MITMA, en coordinación con municipios y Comunidades Autónomas.

4.3.5.5 Indicadores de seguimiento

Como indicadores de seguimiento de la Acción T5 se consideran los siguientes:

- Número de terminales que disponen de espacios dedicados a DUM.
- Superficie de espacios dedicados a DUM en terminales.

El seguimiento de ambos indicadores será anual.