



Autoridad Portuaria de Valencia

LA IMPORTANCIA PARA EL PUERTO DE VALENCIA DE LOS CORREDORES FERROVIARIOS DE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y SU CONEXIÓN CON EUROPA

Sines, 21 de febrero de 2022

Aurelio Martínez Estévez

Presidente Autoridad Portuaria de València



ORDEM
DOS
ENGENHEIROS



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

Puertos del Estado



- 1. Presentación APV**
- 2. Red Ferroviaria**
- 3. Tráficos ferroviarios**
- 4. Valencia, nodo ferroviario.**
- 5. Inversiones**
- 6. Estrategia dinamización de tráfico**
- 7. Tráficos con Europa**
- 8. Conclusiones**

Top **WORLD** Container Port **2020**

1	Shanghai	43,50
2	Singapur	36,87
3	Ningbo-Zhoushan	28,73
4	Shenzhen	26,55
5	Guangzhou Harbor	23,19
6	Qingdao	22,00
7	Busan	21,60
8	Tianjin	18,36
9	Hong Kong	17,96
10	Los Angeles	17,33
27	Valencia	5,42

Top **EUROPEAN** Container Port **2020**

1	Rotterdam	14,35
2	Amberes	12,02
3	Hamburgo	8,52
4	Pireo	5,44
5	Valencia	5,42
6	Algeciras	5,11
7	Bremerhaven	4,77
8	Felixstowe	3,78
9	Gioia Tauro	3,19
10	Barcelona	2,96

Top **SPANISH** Container Port **2021**

1	Valencia	5,60
2	Bahía de Algeciras	4,79
3	Barcelona	3,53
4	Las Palmas	1,17
5	Bilbao	0,53
6	Sta. Cruz Tenerife	0,43
7	Málaga	0,23
8	Bahía de Cádiz	0,21
9	Vigo	0,21
10	Alicante	0,17

Cifras en millones de TEUs

Propiedad de la Autoridad Portuaria de Valencia. Todos los derechos reservados.
Esta presentación no puede ser copiada sin el permiso expreso de la Autoridad Portuaria de Valencia.

Acumulado Enero-Diciembre 2021 Provisionales . Fuente: Puertos del Estado/Alphaliner

valenciaport

Ranking Mundial, Europeo y Español



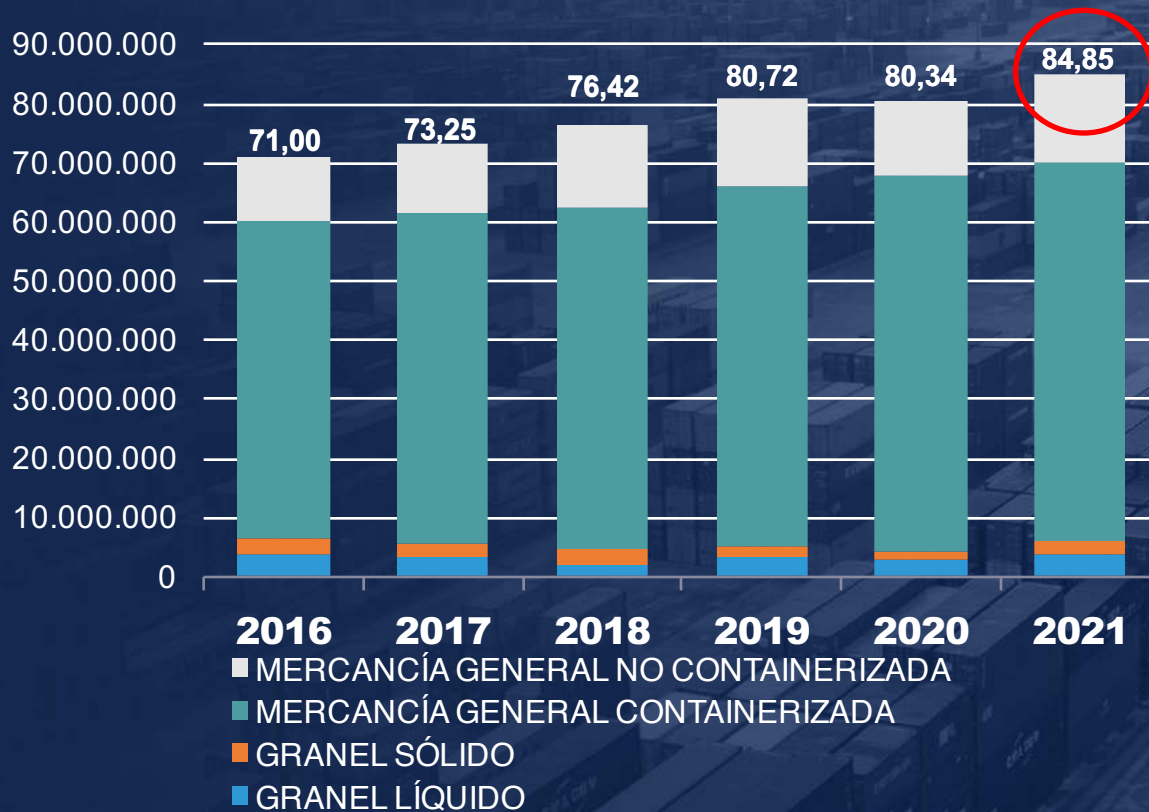
Top WORLD Container Port 3Q 2021

Top 30 Ports

Rank	Port	1-3Q 2021	1-3Q 2020	Growth % 1-3Q 21/20	1H 2021 TEU	Growth % 1H 21/20	FY 2020 TEU	Growth % 20/19
1 (1)	Shanghai	34,800,000	31,653,000	▲ 9.9%	22,945,000	14.4%	43,501,400	0.5%
2 (2)	Singapore	28,212,880	27,235,800	▲ 3.6%	18,730,900	5.0%	36,870,940	-0.9%
3 (3)	Ningbo-Zhoushan	23,970,000	21,360,000	▲ 12.2%	16,070,000	21.3%	28,734,300	4.3%
4 (4)	Shenzhen	21,410,000	18,920,000	▲ 13.2%	13,770,000	24.4%	26,553,000	3.0%
5 (5)	Guangzhou	17,860,000	16,980,000	▲ 5.2%	11,770,000	9.4%	23,191,500	1.5%
6 (7)	Qingdao	17,830,000	16,040,000	▲ 11.2%	11,660,000	12.9%	22,004,700	4.7%
7 (6)	Busan	16,976,707	16,107,012	▲ 5.4%	11,421,544	5.1%	21,823,995	-0.8%
8 (9)	Tianjin	15,800,000	13,770,000	▲ 14.7%	10,290,000	19.9%	18,356,100	6.1%
9 (8)	Hong Kong	13,319,000	13,309,000	▲ 0.1%	8,769,000	1.8%	17,971,000	-1.8%
10 (10)	LA/LB	15,271,766	12,171,041	▲ 25.5%	10,181,702	41.5%	17,326,718	2.1%
11 (11)	Rotterdam	11,506,000	10,669,000	▲ 7.8%	7,612,000	8.7%	14,349,446	-3.1%
12 (12)	Dubai	10,300,000	10,084,600	▲ 2.1%	6,900,000	3.4%	13,488,000	-4.4%
13 (13)	Port Kelang	10,434,428	9,617,320	▲ 8.5%	7,004,232	17.0%	13,244,414	-2.5%
14 (14)	Antwerp	9,100,620	8,860,300	▲ 2.7%	6,200,000	5.4%	12,041,770	1.5%
15 (15)	Xiamen	8,980,000	8,330,000	▲ 7.8%	5,890,000	11.3%	11,410,000	2.7%
16 (18)	Tanjung Pelepas	8,349,920	7,067,670	▲ 18.1%	5,560,024	19.8%	9,846,106	8.5%
17 (16)	Kaohsiung	7,418,281	7,203,692	▲ 3.0%	4,946,429	2.0%	9,621,672	-7.7%
18 (17)	Hamburg	6,500,000	6,361,841	▲ 2.2%	4,333,340	5.5%	8,577,653	-7.6%
19 (24)	Ho Chi Minh City						7,864,100	8.9%
20 (22)	NY/NJ	6,659,082	5,382,422	▲ 23.7%	4,395,072	30.6%	7,585,825	1.5%
21 (20)	Laem Chabang	6,388,351	5,599,465	▲ 14.1%	4,256,932	12.0%	7,546,491	-5.4%
22 (21)	Jakarta						6,870,400	-9.6%
23 (23)	Colombo						6,854,763	-5.2%
24 (31)	Tanger Med						5,771,220	20.2%
25 (26)	Yingkou	3,960,000	4,160,000	▼ -4.8%	2,660,000	0.8%	5,673,100	3.9%
26 (25)	Piraeus				2,673,370	-0.8%	5,437,000	-3.7%
27 (27)	Valencia inc Sagunto	4,217,112	3,954,021	▲ 6.7%	2,830,826	11.8%	5,428,307	-0.2%
28 (19)	Dalian	2,690,000	4,280,000	▼ -37.1%	1,730,000	-41.8%	5,110,000	-40.0%
29 (29)	Algeciras	3,592,762	3,827,525	▼ -6.1%	2,326,323	-8.0%	5,105,826	-0.4%
30 (35)	Rizhao	3,830,000	3,520,000	▲ 8.8%	2,450,000	9.9%	4,860,000	7.5%

Toneladas / tipo de presentación

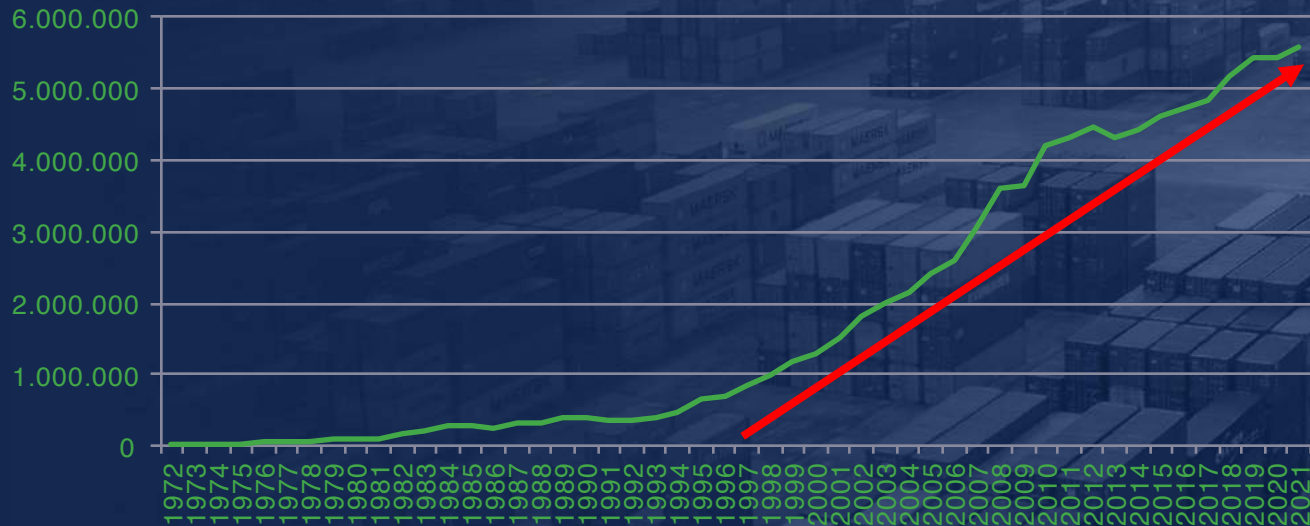
APV TRÁFICO



75,44%

**Contenedor,
nuestro
tráfico
principal**

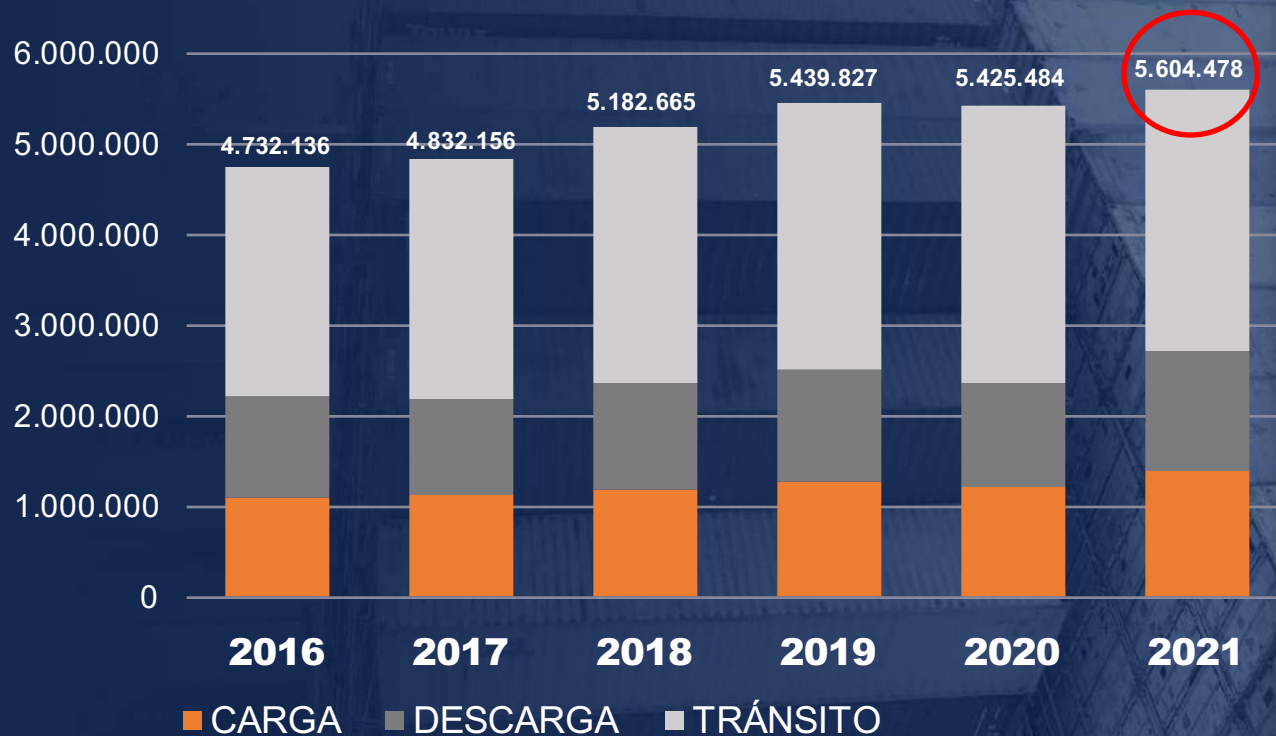
Evolución Tráfico de Contenedores en Valencia (TEU)



Tasa media de crecimiento
1994 -2020
11,4%

TEU / Carga, Descarga, Tránsito

APV TRÁFICO



Puerto de comercio exterior y transbordo

Propiedad de la Autoridad Portuaria de Valencia. Todos los derechos reservados. Esta presentación no puede ser copiada sin el permiso expreso de la Autoridad Portuaria de Valencia.

Datos en TEUs

40 %

**Tráfico Total
contenedores
import/export**



**% APV
Tráfico
Total
Sistema
Portuario
Español**



Source: Puertos del Estado: cierre 2021

¿Por qué Valencia?

Foreland

Conectividad : Hinterland /

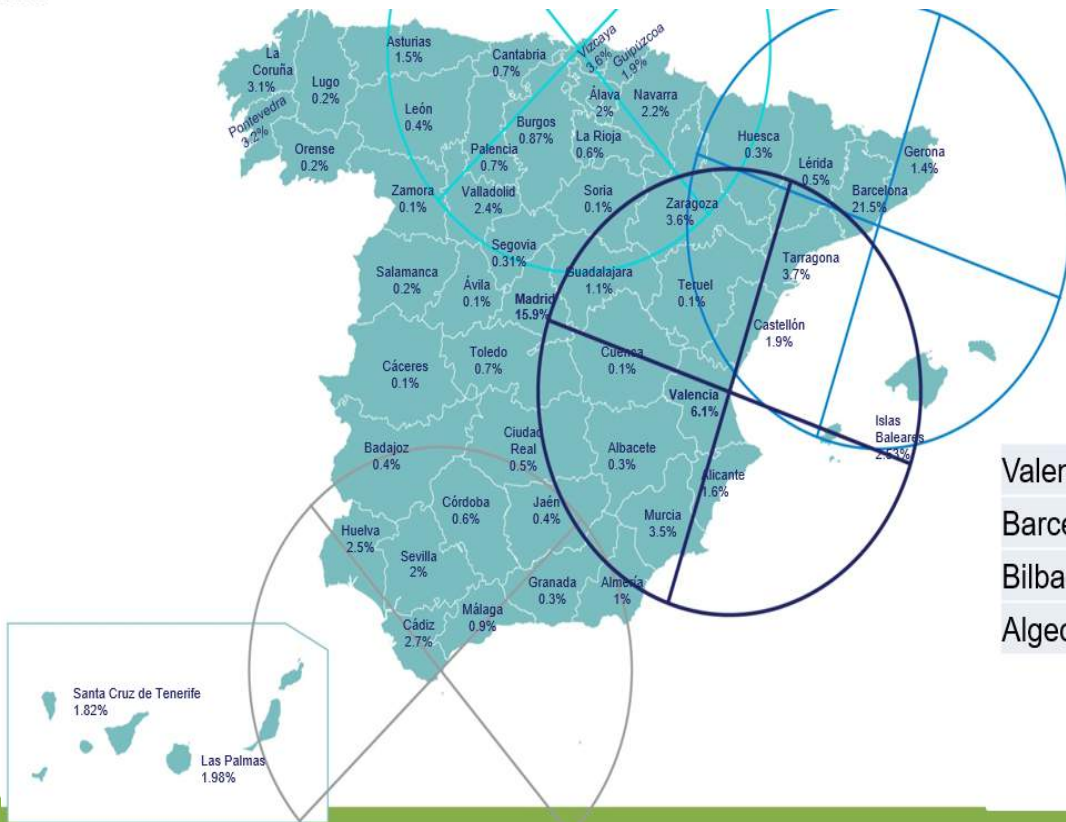


Porcentaje PIB por provincias en España

Valencia	55,5
Barcelona	25,9
Bilbao	39,1
Algeciras	15,6

¿Por qué Valencia?

Conectividad : Hinterland / Foreland



Peso del tráfico IMEX en España

Valencia	60,4
Barcelona	33,4
Bilbao	37,9
Algeciras	11,4

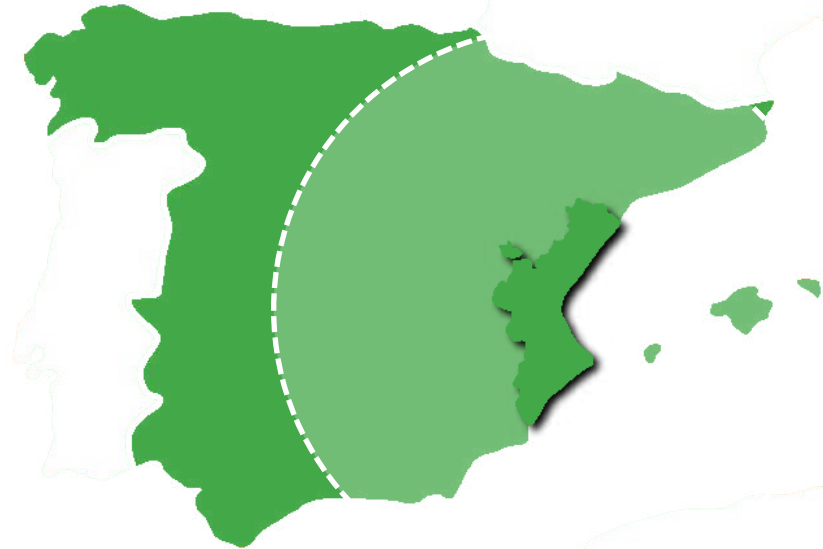
VAB (Valor Añadido Bruto)
2.500 M€

2,39%
del porcentaje sobre el total
de la Comunidad Valenciana



Total empleos
38.866

2,09%
del porcentaje sobre el total
de la Comunidad Valenciana



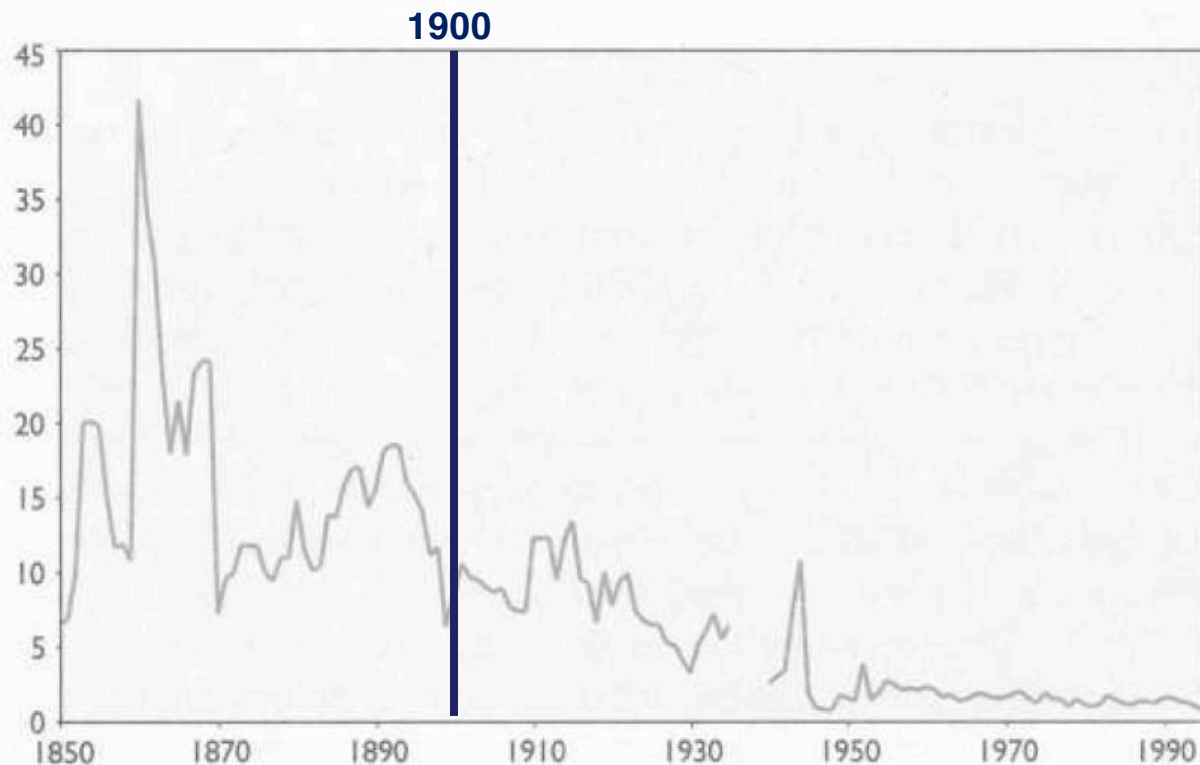
2. Red ferroviaria



Diseño radial

GRAFICO 3

Inversión en ferrocarriles sobre la inversión total, 1850-1996



Diseñada
en el
Siglo XIX

FUENTE: Inversión total. Fundación BBV-IVIE (1995, 1998) e INE.

Argumentos esgrimidos en el diseño de la red ferroviaria en España:

1. Organizar la logística militar con sede en Madrid
2. Asegurar todo tipo de abastecimientos a Madrid y la corte
3. Facilitar la conexión de la monarquía y del aparato del Estado con el resto del país
4. La eficiencia económica y el impulso de la actividad económica casi nunca estuvo presente en los debates parlamentarios sobre el trazado

Otras variables que explican la situación presente:

1. La orografía que encarece los costes de las infraestructuras y la capilaridad del trazado
2. La baja densidad de población y su distribución (periférica con una isla en medio)
3. Bajo nivel de renta y, por lo tanto, reducida demanda de transporte
4. Distancias poco ferrocarrizables
5. Inestabilidad en la gestión (8 directores en 15 años)

El resultado de este proceso se podría resumir:

1. Deficitaria (en 2020 ADIF -461 M€ + RENFE -479M€)
2. Radial
3. Ineficiente (cara) (desde la construcción hasta la explotación)
4. Poco competitiva
5. Niveles de calidad y fiabilidad bajos en mercancías
6. Alejada de las necesidades del sistema productivo
7. Volcada en el transporte de pasajeros
8. Con una importancia en el transporte de mercancías mínima (4,7%)
9. Costosa (3.300 km de alta velocidad, 40.000 m€ inversión de ADIF)
10. Escasa coordinación entre las administraciones públicas españolas

Efectos generados:

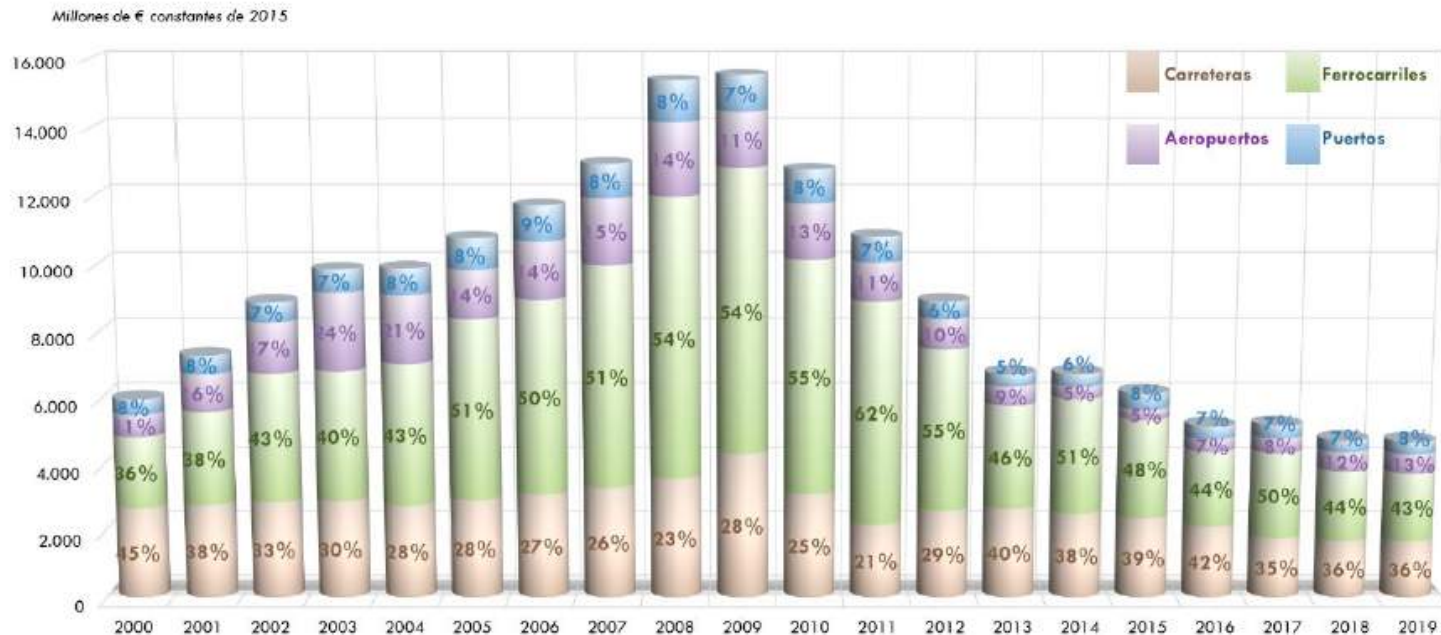
1. Costes logísticos más elevados para las empresas
2. Débiles cadenas intermodales
3. Pérdida de competitividad del tejido productivo
4. Superior impacto medioambiental, dependencia de los combustibles fósiles.
5. Con unas elevadas probabilidades de irreversibilidad (o muy costosa)

3. Tráficos ferroviarios

Características:

1. Se ha hecho un gran esfuerzo inversor en ferrocarril

Gráfico 86. Distribución de la inversión en infraestructuras de transporte realizadas por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. 2000-2019



Fuente: Elaboración propia del OTLE con datos de la Dirección General de Programación Económica y Presupuestos. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Características:

1. Se ha hecho un gran esfuerzo inversor en ferrocarril
2. La inversión ferroviaria se ha centrado en la Alta Velocidad (pasajeros)

Distribución de las inversiones en el transporte ferroviario (2019)

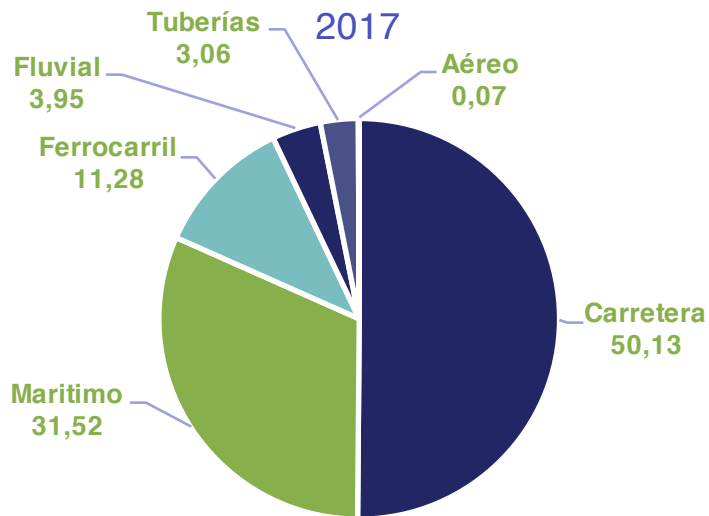


Fuente: Dir. Gral. Programación Económica y Presupuestos.
Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Diciembre 2020

Características:

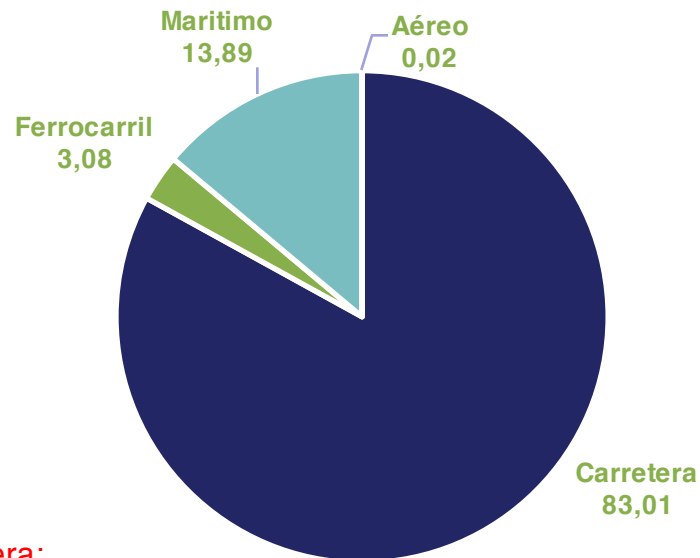
1. Se ha hecho un gran esfuerzo inversor en ferrocarril
2. La inversión ferroviaria se ha centrado en la Alta Velocidad (pasajeros)
3. La inversión en mercancías ha sido prácticamente nula
4. El resultado es una cuota en el transporte nacional de mercancías por tierra ínfima (4,6%) con tendencia a la baja o al estancamiento

**Reparto modal transporte EU-28
Año 2017**

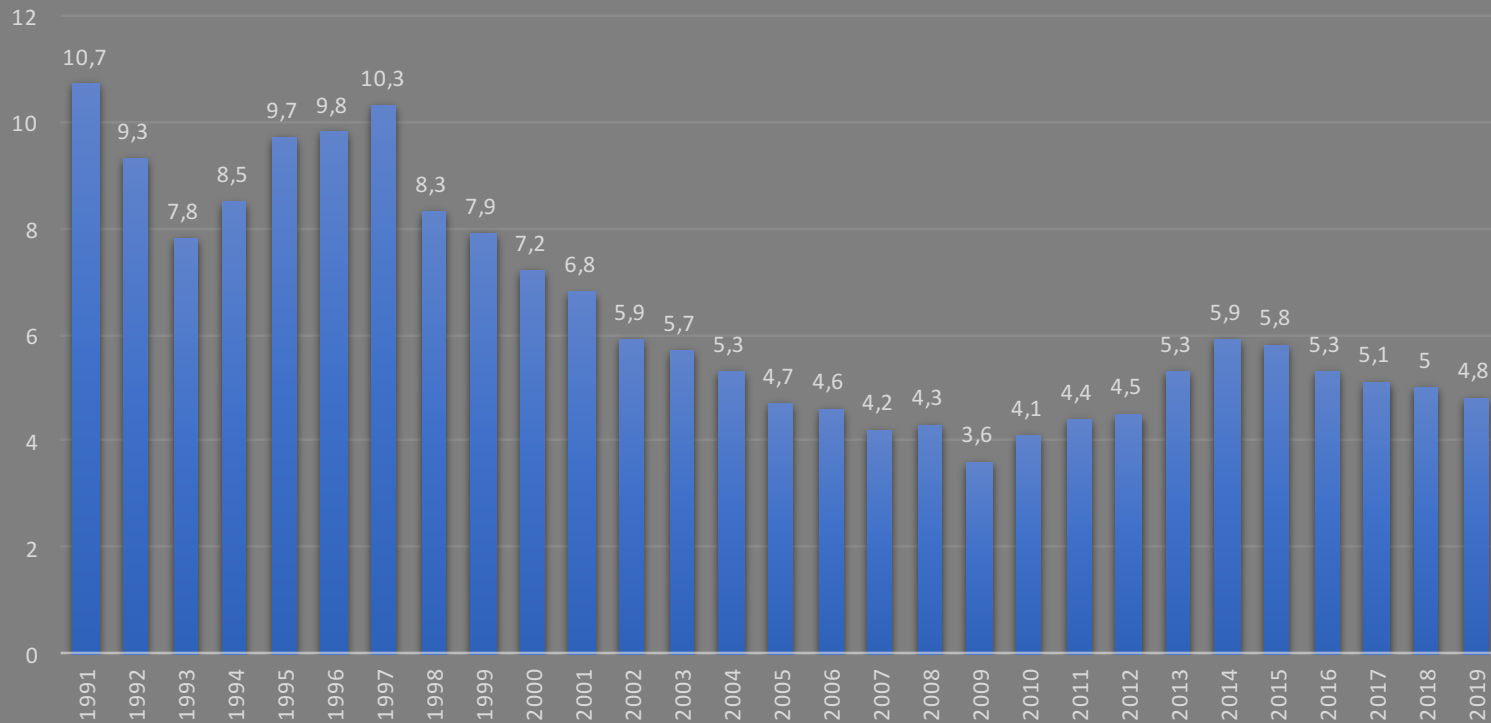


FC/FC+Carretera:
Europa 18,3%
España 3,6%

**Tráfico interior de mercancías en España.
Reparto modal año 2018**

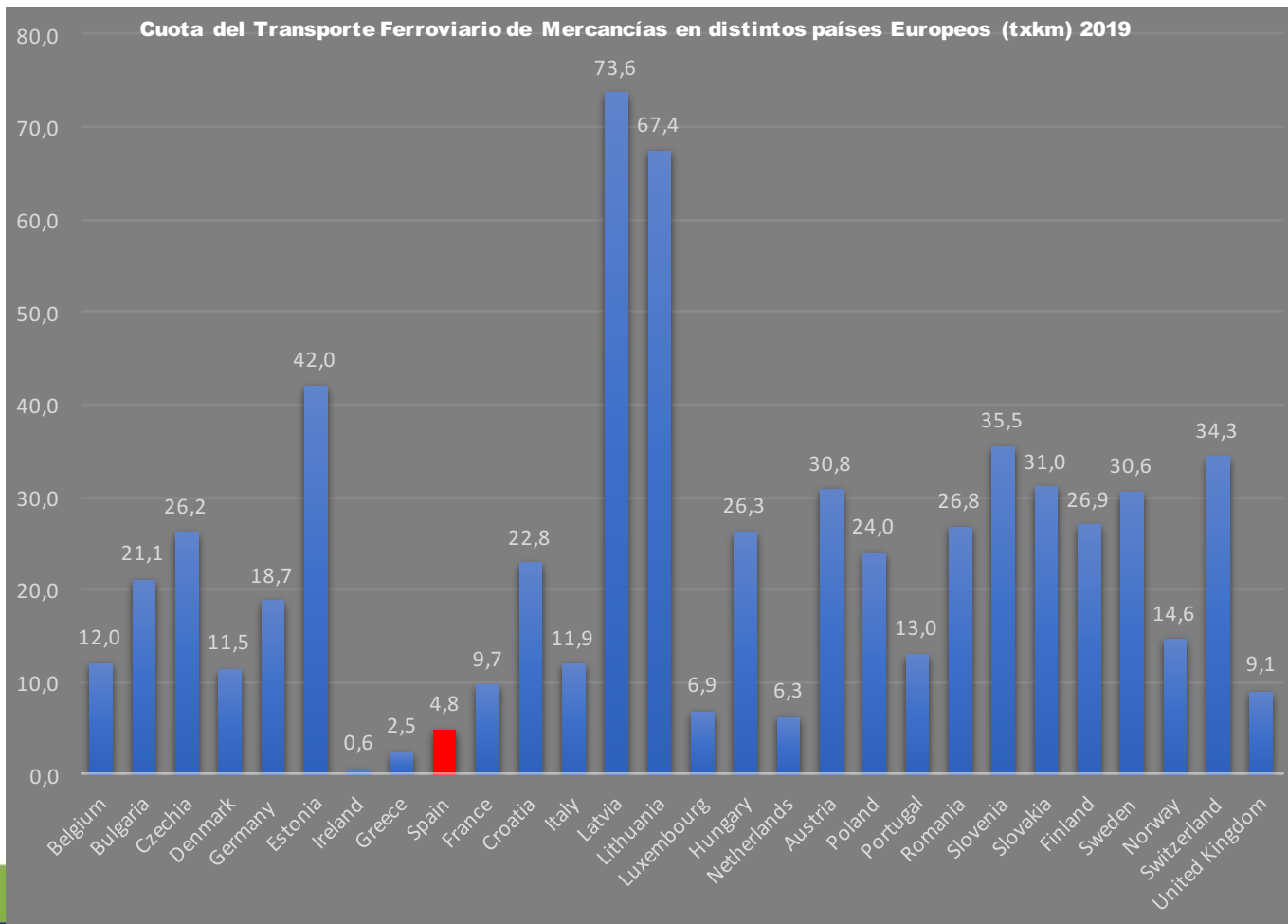


Cuota del Transporte Ferroviario de Mercancías en España (txkm)



Características:

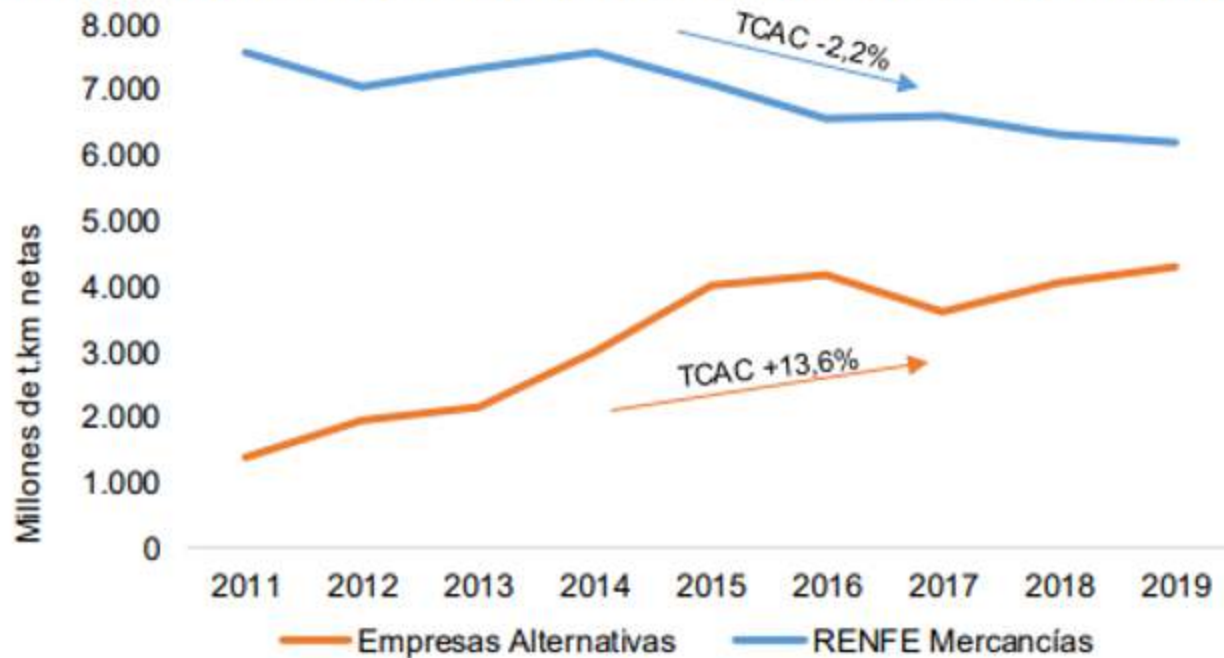
1. Se ha hecho un gran esfuerzo inversor en ferrocarril
2. La inversión ferroviaria se ha centrado en la Alta Velocidad (pasajeros)
3. La inversión en mercancías ha sido prácticamente nula
4. El resultado es una cuota en el transporte nacional de mercancías por tierra ínfima (4,6%) con tendencia a la baja o al estancamiento
5. Muy por debajo de la media de la UE del 17% o el 40% de EE.UU.



Características:

5. Muy por debajo de la media de la UE
6. A pesar del proceso de paulatina liberalización el peso del transporte ferroviario privado es bajo, pero creciente

Gráfico 7. Evolución del tráfico de mercancías por ferrocarril (t.km netas)

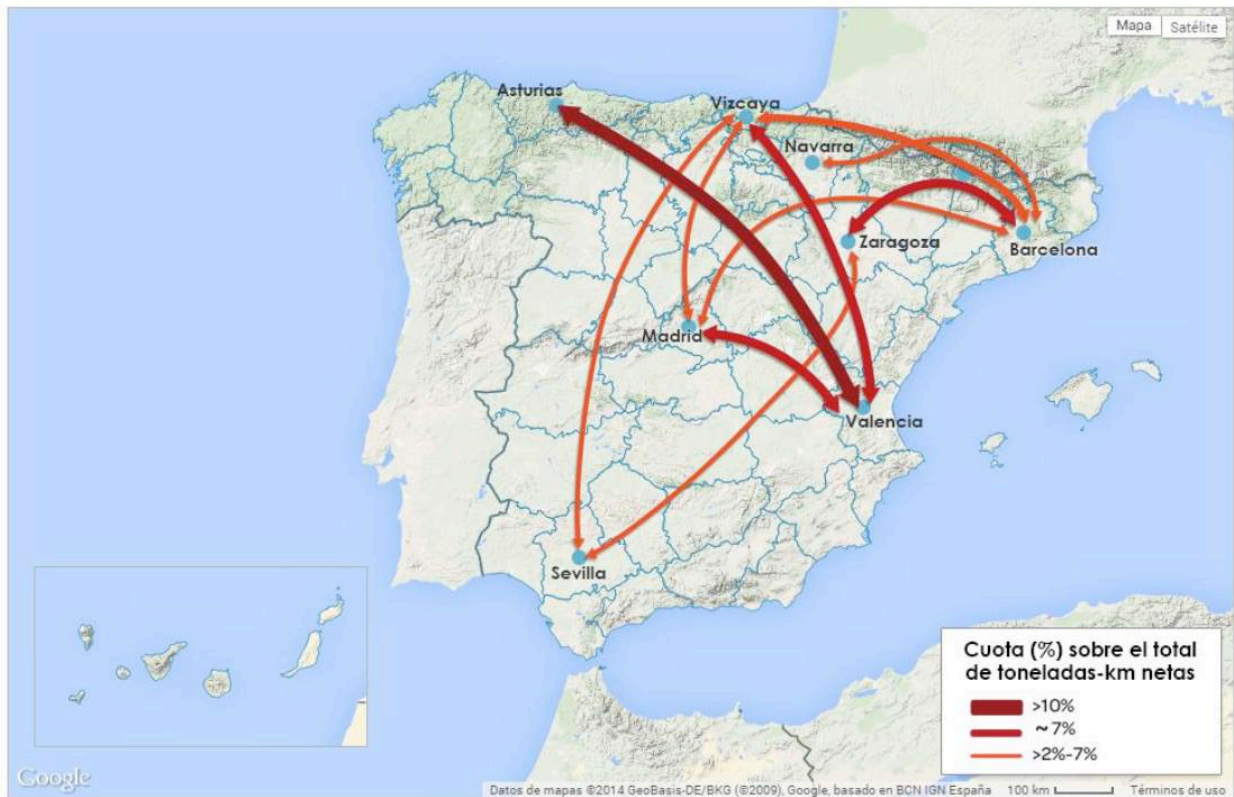


Fuente. Elaboración propia con datos de las empresas ferroviarias

Características:

5. Muy por debajo de la media de la UE
6. A pesar del proceso de paulatina liberalización el peso del transporte ferroviario privado es bajo, pero creciente
7. Únicamente presentan porcentajes significativos las conexiones entre Avilés – Sagunto; Barcelona – Zaragoza; Madrid – Valencia y el corredor cántabro - mediterráneo

Figura 6. Principales flujos de transporte ferroviario de mercancías de medio y largo recorrido (cuota sobre el total de toneladas-kilómetro netas transportadas). 2019



Fuente: Elaboración propia del OTLE con datos del informe anual del sector ferroviario 2019. Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia

Características:

5. Muy por debajo de la media de la UE
6. A pesar del proceso de paulatina liberalización el peso del transporte ferroviario privado es bajo, pero creciente
7. Únicamente presentan porcentajes significativos las conexiones entre Avilés – Sagunto; Barcelona – Zaragoza; Madrid – Valencia y el corredor cántabro - mediterráneo
8. A pesar de los múltiples planes estratégicos aprobados para revertir esa situación

Escenarios de captación

OBJETIVOS DEL PLAN EN MATERIA DE DEMANDA

Evolución de la demanda de transporte ferroviario

Real 2019

10.473 M t-km

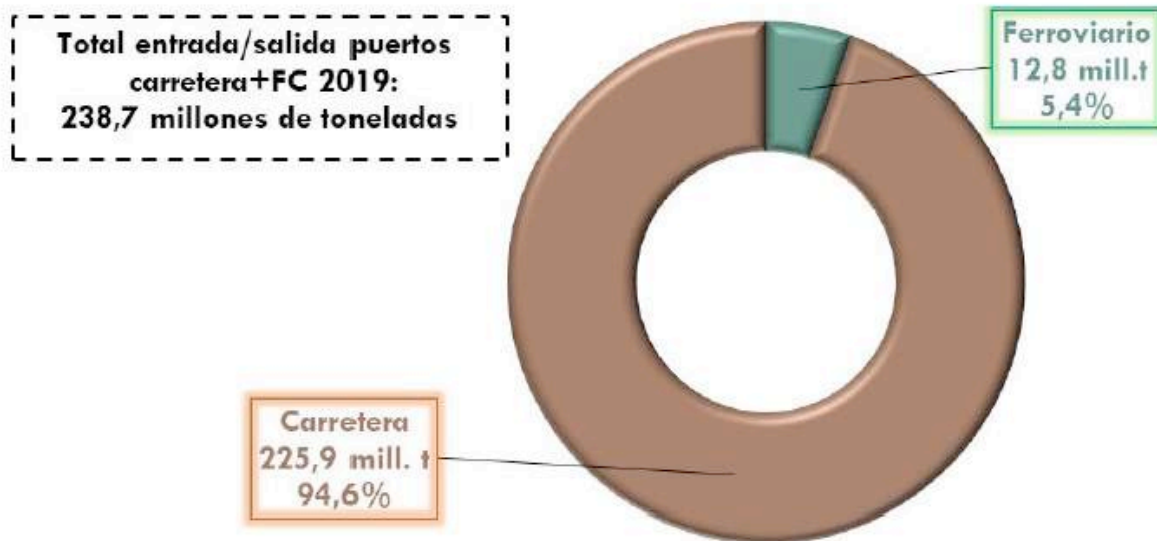
Informe Anual del Sector Ferroviario 2019 -CNMC



Características:

5. Muy por debajo de la media de la UE
6. A pesar del proceso de paulatina liberalización el peso del transporte ferroviario privado es bajo, pero creciente
7. Únicamente presentan porcentajes significativos las conexiones entre Avilés – Sagunto; Barcelona – Zaragoza; Madrid – Valencia y el corredor cántabro - mediterráneo
8. A pesar de los múltiples planes estratégicos aprobados para revertir esa situación
9. La relación ferrocarril – puertos es un poco mejor pero insuficiente

Gráfico 251. Reparto entre los modos carretera y ferroviario en la entrada/salida de mercancías a los puertos del Sistema Portuario de Titularidad Estatal. 2019

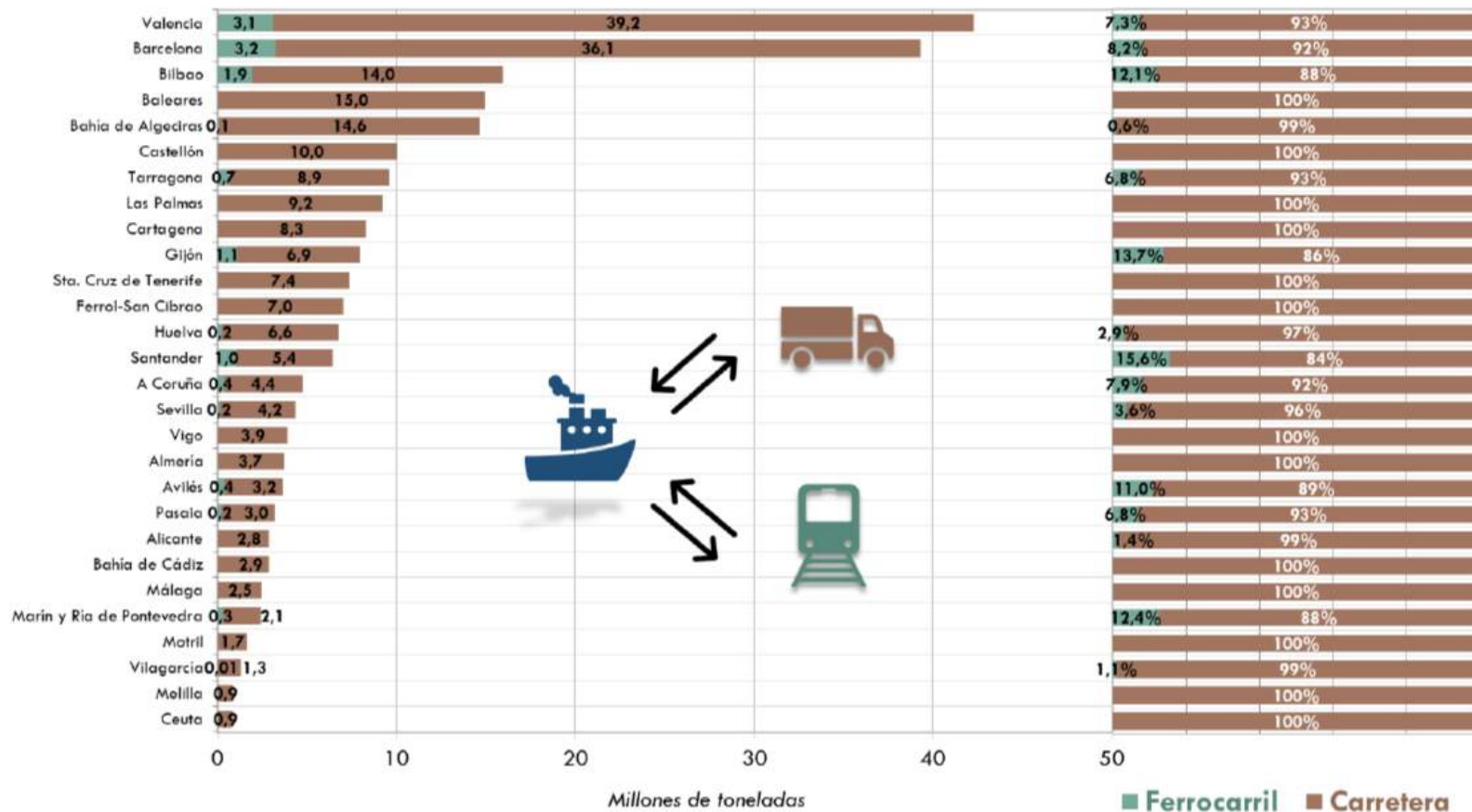


Fuente: Elaboración propia del OTLE con datos de Puertos del Estado. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Características:

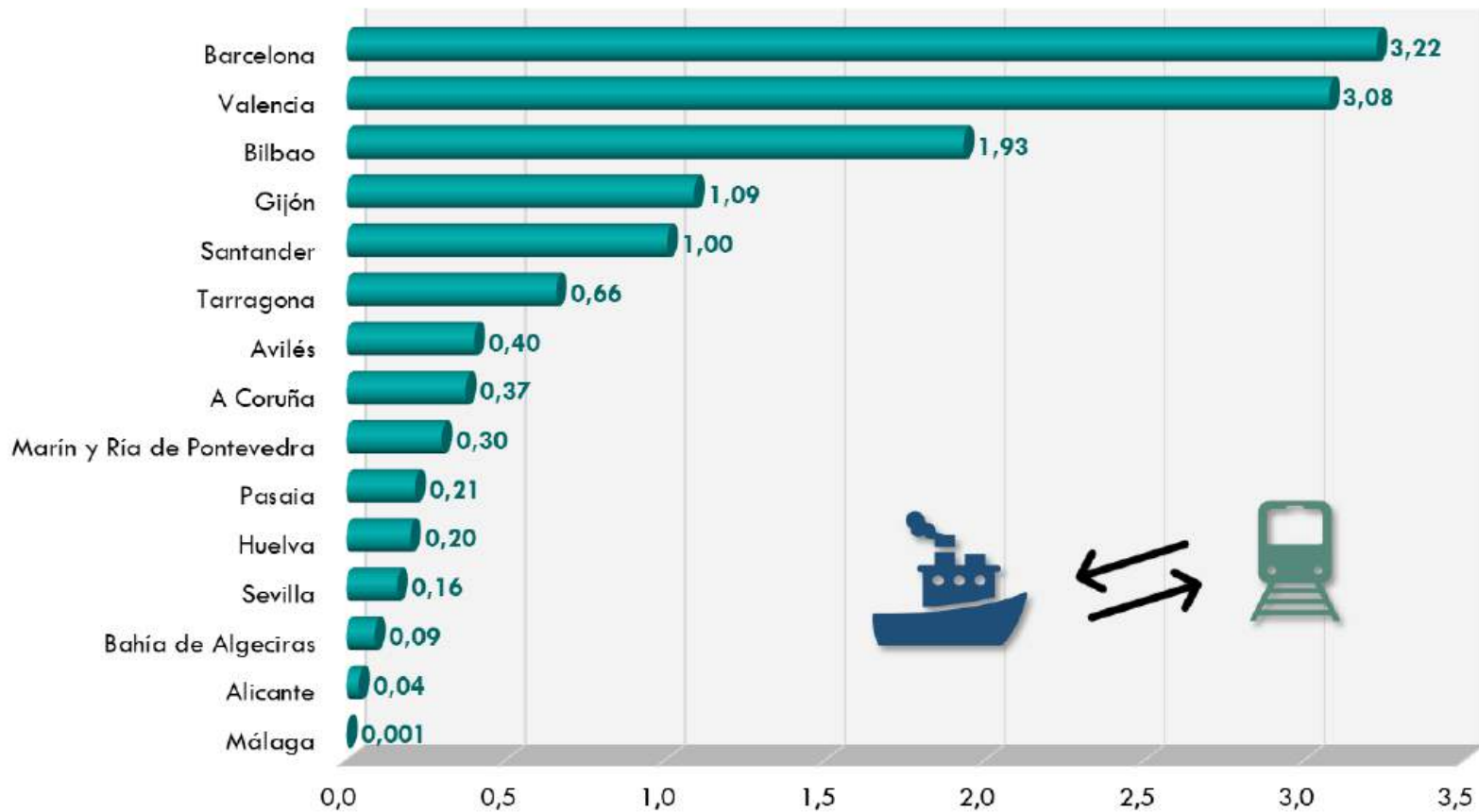
- 10 . Los corredores ferroviarios que funcionan mejor con los puertos son los establecidos en las líneas antiguas abandonadas por los nuevos trayectos de AVE
 - a) Madrid – Valencia,
 - b) Zaragoza – Barcelona,
 - c) El área industrial de Vizcaya y su hinterland con su puerto

Gráfico 252. Reparto entre los modos carretera y ferroviario en la entrada/salida de mercancías a los puertos, por Autoridad Portuaria (toneladas y % sobre el total). 2019



Fuente: Elaboración propia del OTLE con datos de Puertos del Estado. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Gráfico 253. Transporte marítimo-ferroviario por puertos. 2019



Millones de toneladas

Fuente: Elaboración propia del OTLE con datos de Puertos del Estado. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Características:

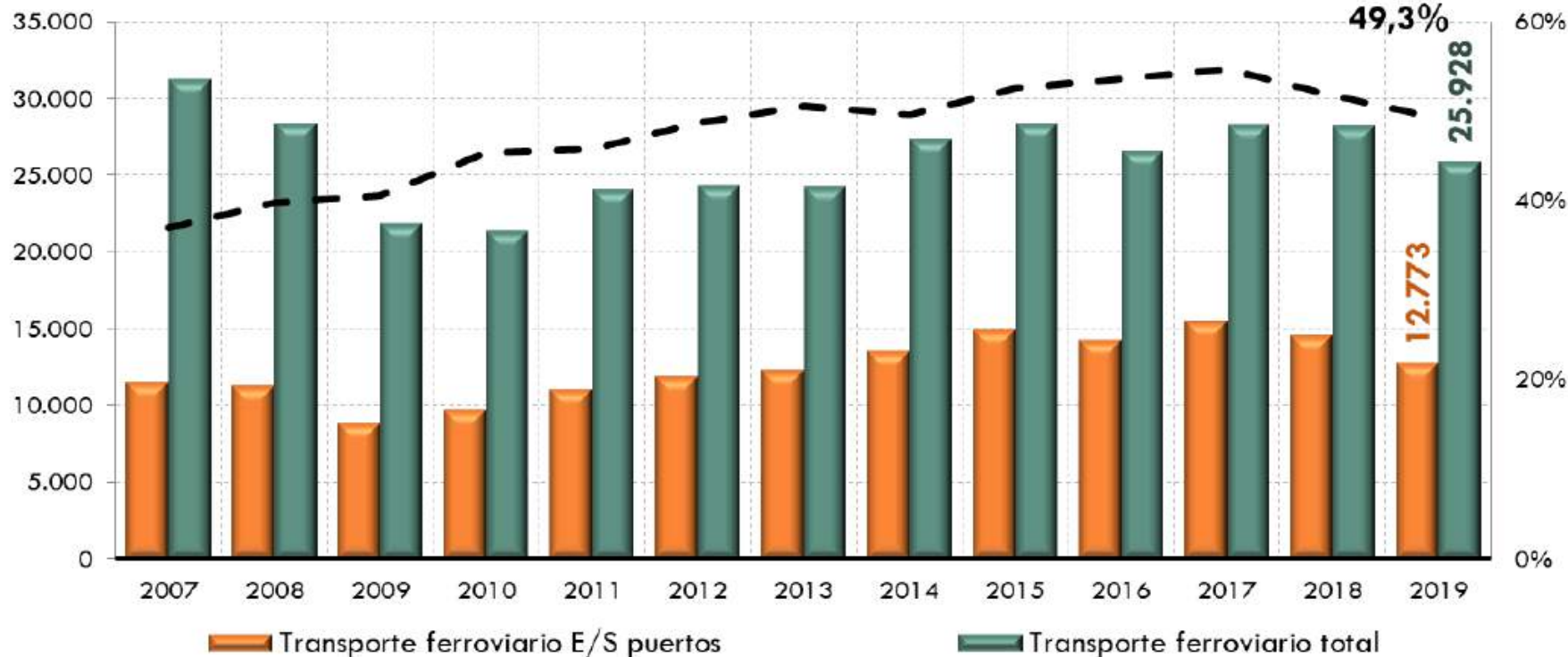
11. Los corredores ferroviarios que funcionan mejor son los establecidos en las líneas antiguas abandonadas por los nuevos trayectos de AVE
 - a) Madrid – Valencia,
 - b) Zaragoza – Barcelona,
 - c) El área industrial de Vizcaya y su hinterland con su puerto
12. Lo que determina que los puertos son los principales demandantes de servicios ferroviarios

Gráfico 254. Evolución del transporte ferroviario y del transporte marítimo-ferroviario (miles de toneladas y %). 2007-2019

Miles de toneladas

Cuota (%)

% Transporte ferroviario - marítimo s/ total ferroviario;



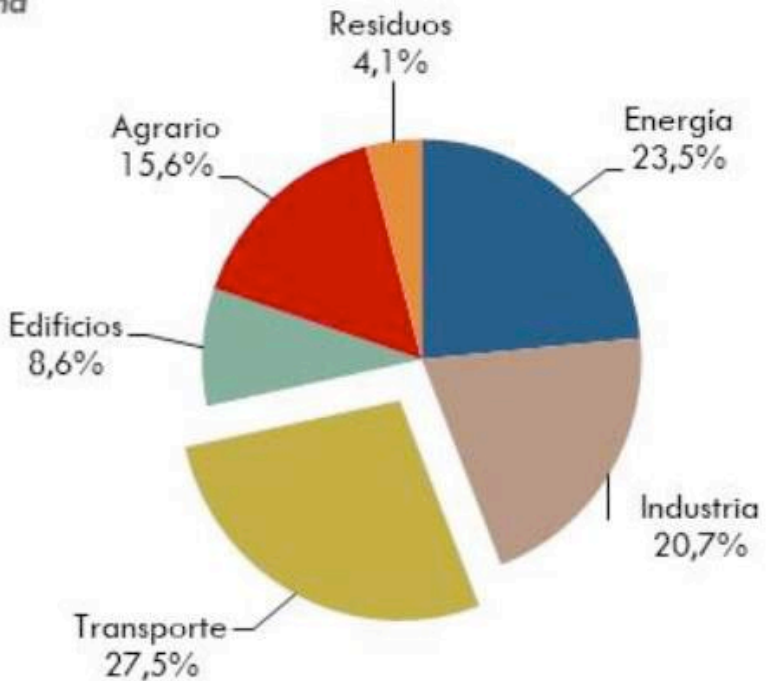
Fuente: Elaboración propia del OTLE con datos del OFE y Puertos del Estado. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Características:

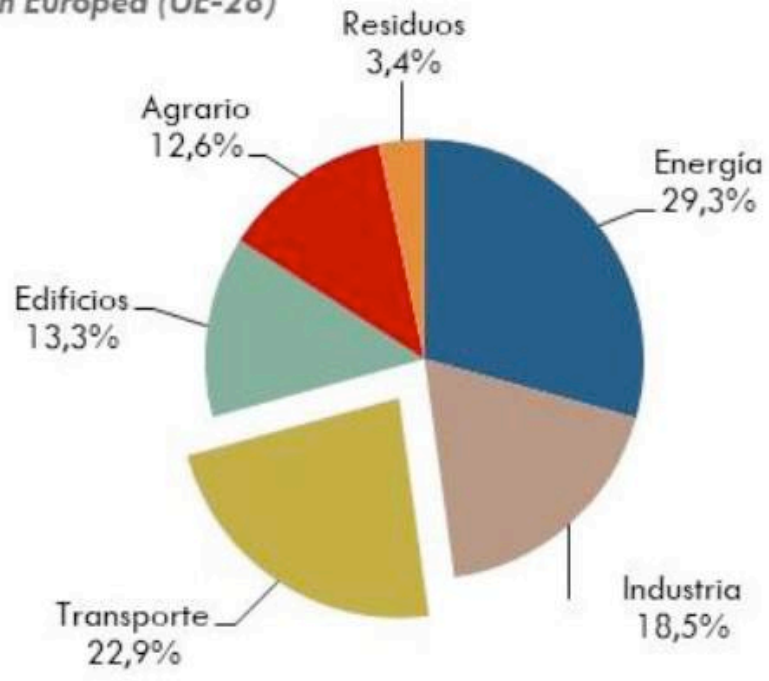
11. Los corredores ferroviarios que funcionan mejor son los establecidos en las líneas antiguas abandonadas por los nuevos trayectos de AVE
 - a) Madrid – Valencia,
 - b) Zaragoza – Barcelona,
 - c) El área industrial de Vizcaya y su hinterland con su puerto
12. Lo que determina que los puertos son los principales demandantes de servicios ferroviarios
13. El resultado de este proceso de transporte modal es un consumo elevado de combustibles fósiles e importantes emisiones de CO₂

Gráfico 221. Emisiones de GEI procedentes del transporte en relación con otros sectores. España y Unión Europea (UE-28). 2018

España



Unión Europea (UE-28)

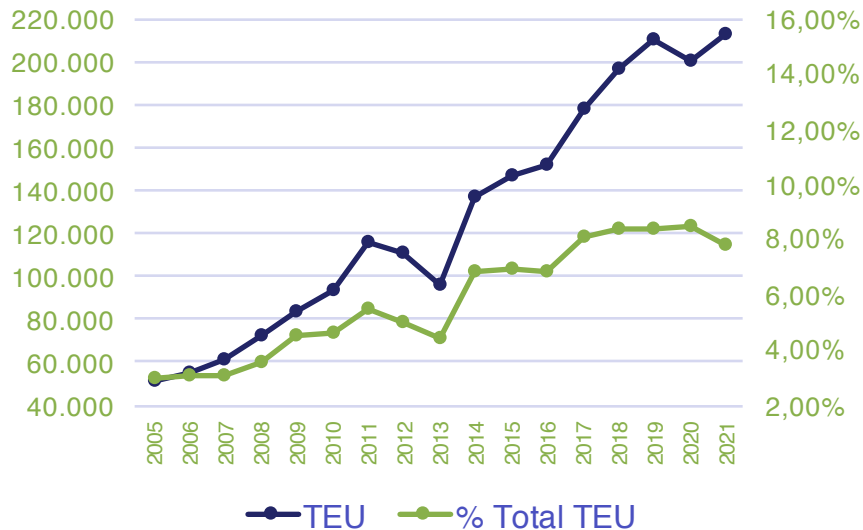


Fuente: Elaboración propia del OTLE con datos de Eurostat

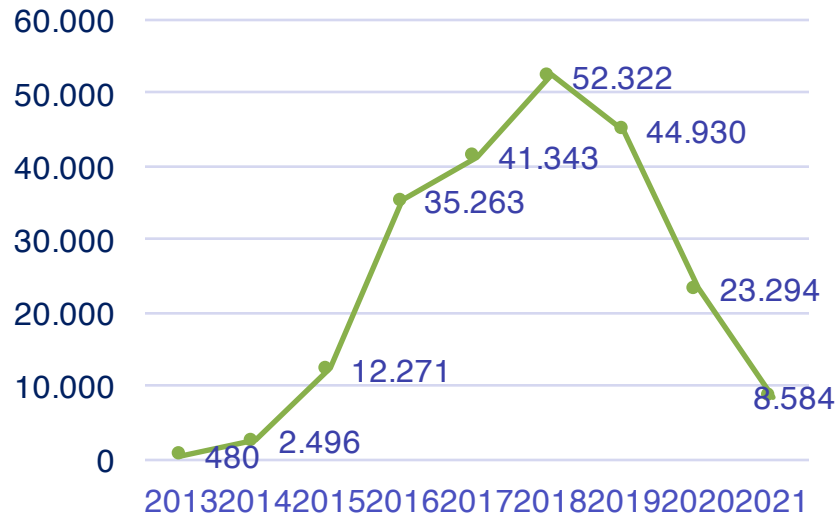
4. Valencia, nodo ferroviario

Evolución del tráfico ferroviario

TEU



Vehículos



% TEU ferroviarios en comparación con el total de TEU FFCC+Carretera (incluido vacíos).

(*) Datos desde 2018 incluyen FSL

Corredores Ferroviarios:

Madrid – Centro – Portugal
Mediterráneo - Atlántico
Mediterráneo

Más de 80 trenes semanales
Con origen/destino
Puerto de Valencia

El Puerto de Valencia
está conectado con la Red
Ferroviaria de Interés General



5. Inversiones

- Inversión público/privada en el conjunto del sistema portuario español 11.000 millones de Euros hasta 2025, de ellos 4.750 públicos para infraestructuras básicas desarrolladas por las Autoridades Portuarias.
- De esos 4.750 millones de euros, 1.000 son destinados fundamentalmente al ferrocarril para mejorar diversos aspectos (mejora líneas ferroviarias internas de los puertos, conexiones de los puertos con la red ferroviaria de interés general, mejora de prestaciones de la red ferroviaria que afecta a puertos entre otros)

En el caso de Valencia

ACTUACIONES DE MEJORA POR PARTE DE VALENCIAPORT Y ADIF LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA - ZARAGOZA



Tramos que exigen atención

Valenciaport prevé invertir **40 MILLONES** de €

Alto de Miel - Milla de Hiena Lanzadera 20 km en línea 2024	Carriñena - María de Huerva Lanzadera 20 km en línea 2024
Longares - Ararales de Miel Lanzadera 20 km en línea 2024 80 km en línea 2024	Sanja de Rubiellos - Cella Lanzadera 20 km en línea 2024 100 km 2024 y 2024
Carriñena - Cuencabuena Lanzadera 20 km en línea 2024 20 km y 20 km 2024 y 2024	Jérica - Navajas Lanzadera 21 km en línea 2024 20 km y 20 km
Calamocha - Lechago Lanzadera 20 km en línea 2024	Segorbe - Masabas Blancas Lanzadera 20 km en línea 2024
Santa Fulanja del Campo - Monreal del Campo Lanzadera 20 km en línea 2024	Albalat - Sagunto Lanzadera 20 km en línea 2024
Ferreruela - Cella Lanzadera 20 km en línea 2024	Teruel - Sagunto Lanzadera 20 km en línea 2024
Alto de Miel - Milla de Hiena Lanzadera 20 km en línea 2024 20 km en línea 2024	

Demanda potencial del corredor

(Datos estimados del Encuesta Espectativa del Estado del Corredor Castellano-Mediterráneo presentada por la CCAJ el 5 de agosto 2013)

	Potencial tráfico de 48-54 trenes semanales
	21.000 vehículos / año
	1.100.000 toneladas / año
	Más de 76.000 TEU / año

▲ Nuevos apartaderos

Valenciaport tiene prevista invertir **13,6 MILLONES** de €

- ▲ Carriñena
- ▲ Ferreruela
- ▲ Teruel
- ▲ La Puebla de Valverde
- ▲ Barracas
- ▲ Jérica - Viver
- ▲ Estivella - Albalat



Autoridad Portuaria de Valencia

Valenciaport invertirá
240 millones
de euros
en los puertos de València
y Sagunto para hacer
del ferrocarril el transporte
del futuro.

Corredores
ferroviarios
y servicios
de trenes
refrigerados **+80**
TRENES SEMANALES

Origen / destino valenciaport



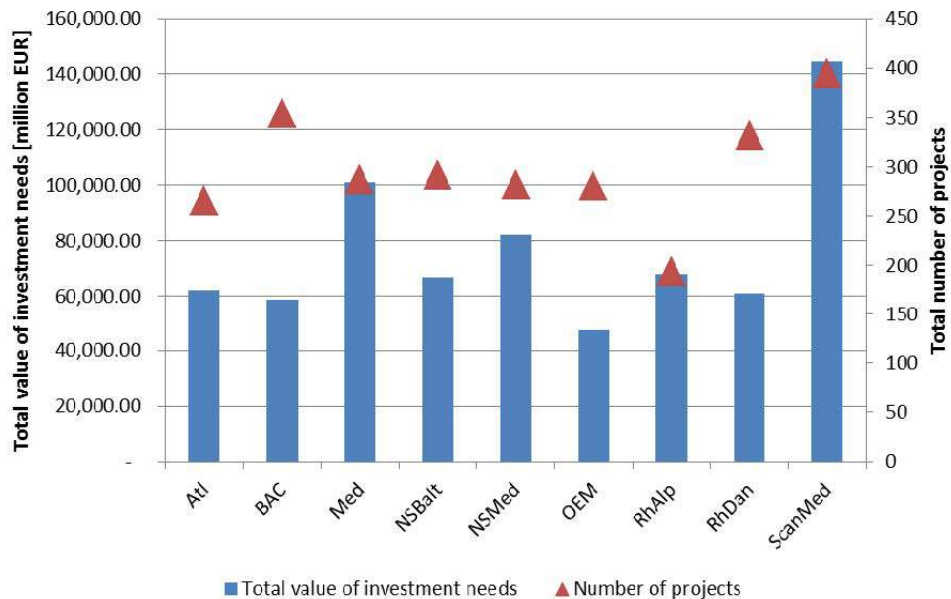
La nueva terminal de FSL, se ubica estratégicamente, junto a Mercavalencia, la Zona de actividades logísticas (ZAL) y el acceso ferroviario al puerto de València. Permitirá conectar la ciudad con el Corredor Mediterráneo, hacia el norte, sur y oeste.



6. Estrategia de dinamización de los tráficos

- Participar en proyectos intermodales en áreas estratégicas bien como
 - Puertos secos, bien como
 - Puntos de carga
- En conexión con los cargadores de la zona
- Mediante un proceso de gestión privada
- Apuesta futura por los corredores:
 - Canfranc
 - Lisboa

7. Tráficos con Europa

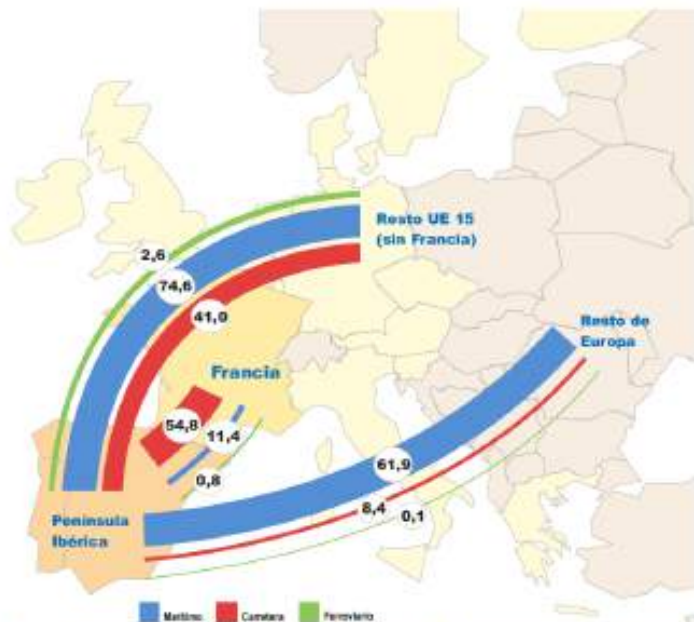


Scandinavian-Mediterranean Corridor
 North Sea-Baltic Corridor
 North Sea-Mediterranean Corridor
 Baltic-Adriatic Corridor
 Orient/East-Mediterranean Corridor
 Rhine-Alpine Corridor
 Atlantic Corridor
 Rhine-Danube Corridor
 Mediterranean Corridor

TRANSPORTE FERROVIARIO DE MERCANCÍAS: España

Tráfico internacional

Mapa 4. Reparto del flujo de mercancías en 2016 entre la Península Ibérica y el resto de Europa por modo de transporte (millones de toneladas) para los 3 perímetros (Francia, resto de la UE15³ sin Francia, resto de Europa⁴)



Fuente: elaboración propia con datos de D.G. de Carreteras del Ministerio de Fomento, Diputación de Gipuzkoa, Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire, Conseils Départementaux des Pyrénées Atlantiques, des Hautes Pyrénées, de la Haute Garonne et des Pyrénées Orientales, ASF, Encuesta Transit 2010, Eurostat, Puertos del Estado, e Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT) de Portugal

Conclusiones