



# ESTRATEGIA LOGÍSTICA DE CASTILLA Y LEÓN

2030

---

**FASE I**  
**ANÁLISIS Y DIAGNOSTICO**

*Diciembre 2024*



**Junta de  
Castilla y León**

## *Contenidos*

- 1 Introducción y Antecedentes
- 2 Condiciones de CONTORNO
- 3 Caracterización de la OFERTA
- 4 Caracterización de la DEMANDA
- 5 BENCHMARKING de Planes Territoriales
- 6 CONTRASTE de Mercado
- 7 CONCLUSIONES del Diagnóstico

# 1

## Introducción y antecedentes



---

1.1. Contexto del Proyecto

---

1.2. Objetivos de la Estrategia

---

## 1. INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES

### 1.1. Contexto del Proyecto

La **Consejería de Movilidad y Transformación Digital de la Junta de Castilla y León** inició la redacción de la *'Elaboración de la Estrategia Logística de Castilla y León 2030'*, en un contexto determinado por varios aspectos de gran relevancia:

- En primer lugar, por la relación fundamental de Castilla y León con el **Corredor Atlántico**. A fin de conseguir una plena cohesión territorial y una óptima conexión con Europa del transporte de mercancías en el Noroeste de España, Castilla y León cuenta con el Corredor Atlántico como infraestructura básica y primordial para lograr sus objetivos, por lo que su impulso y promoción debe ser parte fundamental de la estrategia, promoviendo el ferrocarril como alternativa **eficiente y competitiva** para el transporte de mercancías.
- En segundo lugar, por la importancia de la modificación en Reglamento (UE) 1316/2013 que amplía el ámbito de aplicación del **mecanismo Conectar Europa** al Noroeste de España. Con esta modificación se abre la oportunidad de financiación a actuaciones en los corredores A Coruña-Vigo-Orense-León y Gijón-León-Venta de Baños.
- En tercer lugar, por resultar esencial el desarrollo de un mecanismo de participación por parte de Castilla y León de cara al nuevo **Plan Director del Corredor Atlántico de Mercancías** que se encuentra en elaboración por parte del Ministerio de Movilidad, a fin de ofrecer una visión técnica e integral de las necesidades del territorio.

- Retos actuales a los que se enfrenta el sector:
  - Nuevo escenario geopolítico mundial que afecta las cadenas de suministro.
  - Digitalización del sector.
  - Sostenibilidad.
  - Falta de conductores, profesionales e incorporación de la mujer al sector
  - IA; Block Chian, robotización, IoT (Internet de las cosas), etc...

En relación a los tres primeros puntos, la ampliación definitiva del Corredor Atlántico, que incluye los itinerarios mencionados como parte de la Red Básica, define la planificación de la Red Transeuropea TENT-T, por lo que la Estrategia debe servir como instrumento que apoye y contemple todas las **reivindicaciones de Castilla y León** en relación a este asunto.

Respecto al último punto, la Estrategia Logística de CyL será clave para configurar una **visión integral** del **Sector T&L** y planificar y programar las **líneas estratégicas de acción** para los próximos años.

La **Estrategia logística de Castilla y León** se va a definir en un **momento fundamental** para el devenir del **Corredor Atlántico**

## 1. INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES

### 1.2. Objetivos de la Estrategia

Los **objetivos estratégicos** principales con los que se ha planteado la definición de la Estrategia Logística de CyL son los siguientes:

- Conseguir la **cohesión territorial** de Castilla y León, y la **integración** e interconexión de su territorio con las regiones vecinas, Portugal y Centro de Europa.
- Establecer una base sólida para la **organización y desarrollo del sector** de transporte y logística en Castilla y León.
- Promover la **mejora e impulso** de las **infraestructuras** lineales y nodales, garantizando su integración con los territorios limítrofes.
- Fomentar la **eficiencia** del sector y promover su **modernización y mejora** competitiva desde criterios de **sostenibilidad**.

En cuanto a los **objetivos metodológicos** generales de la asistencia técnica para el diseño de la Estrategia, cabría destacar los siguientes:

- La definición de una **Estrategia "integral"** para el sector del Transporte y la Logística en Castilla y León, que considere tanto los aspectos "Hard" como los aspectos "Soft" de este sector.
- Organización de un **Proceso Participativo** para la definición de la Estrategia, en constante comunicación y coordinación con los agentes clave del sector, tanto públicos como privados.



El **enfoque metodológico** propuesto para cumplir con los objetivos planteados, contempla cuatro fases de ejecución de los trabajos:



Para la ejecución de la **Fase I de Análisis y Diagnóstico** se ha realizado:

- Un detallado **trabajo de gabinete** con el que identificar, caracterizar y analizar, en base a información pública disponible, las condiciones de contorno y los principales indicadores de oferta y demanda del sector del transporte y la logística en Castilla y León, así como las referencias y mejores prácticas que se pueden extraer del benchmarking estatal e internacional de la planificación existente en materia de transporte y logística en otros territorios de España.
- Un amplio **trabajo de campo** a partir de entrevistas y encuestas a los principales agentes públicos y privados del sector, con el que recibir información de primera mano sobre la situación de la oferta y la demanda de transporte y logística de mercancías en Castilla y León.

El presente **Informe de Análisis y Diagnóstico** sintetiza los trabajos realizados durante la Fase I de definición de la Estrategia Logística, y sirve de **apoyo** para la **reflexión estratégica** posterior a realizar durante la Fase II de Definición Estratégica, y en concreto para los **talleres de trabajo con agentes clave** organizados como parte fundamental de esta.

# 2

## Condiciones de contorno



---

2.1. Contexto socioeconómico

---

2.2. Marco regulatorio y de planificación

---

2.3. Tendencias sectoriales

---

## 2. CONDICIONES DE CONTORNO

### 2.1. Contexto socioeconómico

#### 2.1.1. POBLACIÓN

La mayoría del territorio castellano y leonés se categoriza como **rural**, i.e. un bajo nivel de densidad poblacional, ya que se compone en su mayor parte por municipios de menos de 1.000 habitantes, especialmente en el norte y este de la Comunidad Autónoma.

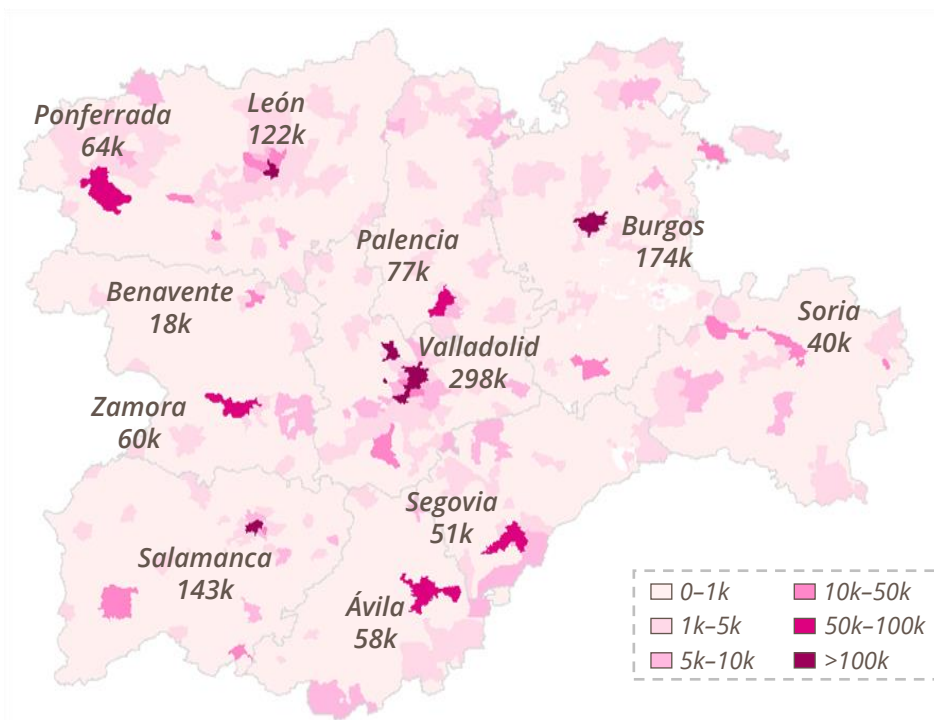
Como resultado, la mayoría de la población de Castilla y León se encuentra altamente **concentrada** en las **capitales de provincia**, que junto con Ponferrada conforman los municipios de más de 50.000 habitantes. Este reparto poblacional dentro de la Comunidad Autónoma coincide con el modelo de red del sector del transporte y la logística, el cual concentra sus principales activos en unos pocos núcleos de población.

No obstante, cabría destacar en esta comparación entre demografía y sector logístico en Castilla y León, los casos particulares de Ávila y Segovia, que pese a tener una destacable población por su cercanía a Madrid, cuentan con escasos desarrollos logísticos e industriales en comparación a otras capitales de provincia como Burgos, Valladolid y León.

Castilla y León es un **territorio principalmente rural** y concentra la mayoría de su **población en pocos núcleos urbanos**, lo que ha condicionado el **modelo de red actual del sector** en Castilla y León, concentrando sus principales infraestructuras en unos pocos núcleos de población, salvo alguna excepción como CTBenavente.

#### Población municipal

Fuente: INE (2022). Unidades: N° habitantes



### 2.1.1. POBLACIÓN

#### EVOLUCIÓN HISTÓRICA

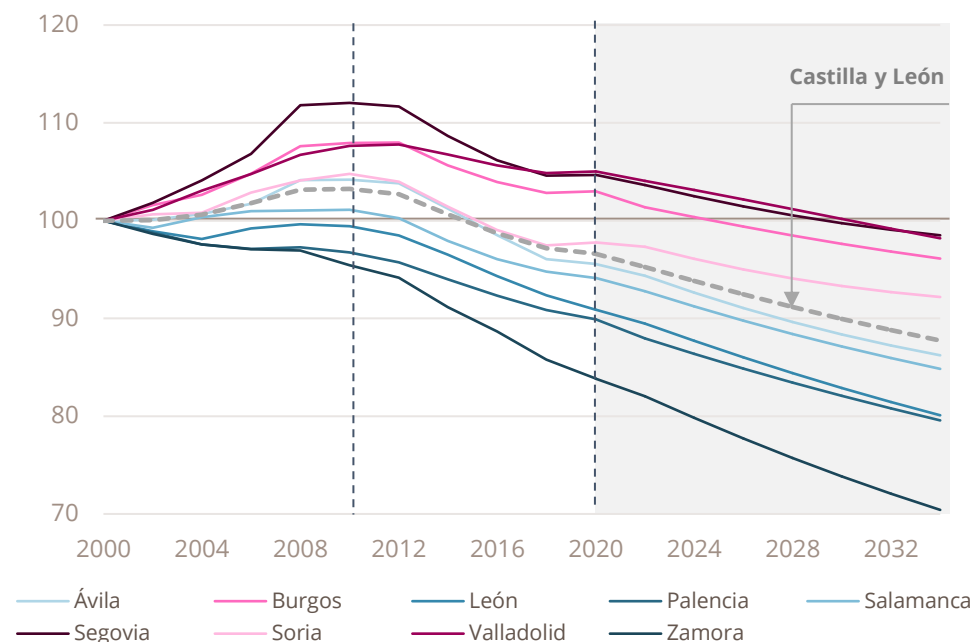
En la evolución que ha experimentado la población de Castilla y León entre 2000-2020, se observan dos períodos con tendencias muy diferenciadas:

- **2000 – 2010: crecimiento** medio de población en Castilla y León ligado al contexto de expansión económica global y del país. Pese a ello, las provincias de León, Palencia y Zamora ya presentaban una pérdida de población.
- **2010 – 2020:** a partir de 2010, la población media de todas las provincias de Castilla y León presenta una tasa de **decrecimiento** constante, marcada por la despoblación rural y la baja natalidad. Este cambio de tendencia fue principalmente causado por la crisis económica de 2008 y la emigración de la población hacia núcleos urbanos con más oportunidades laborales.

En cuanto a las previsiones a medio-largo plazo, el INE prevé que en el periodo **2020 – 2034** continúe la tendencia de **decrecimiento** de los últimos años.

*La implementación de la Estrategia Logística se enfrenta al **reto** de encontrar **profesionales suficientes y cualificados** en un contexto de marcada despoblación del entorno rural y de emigración a los grandes ciudades, incluso fuera de la Comunidad.*

*Variación de la población por provincias*  
Fuente: INE (2022). Unidades: % población (Base 100 – 2000)

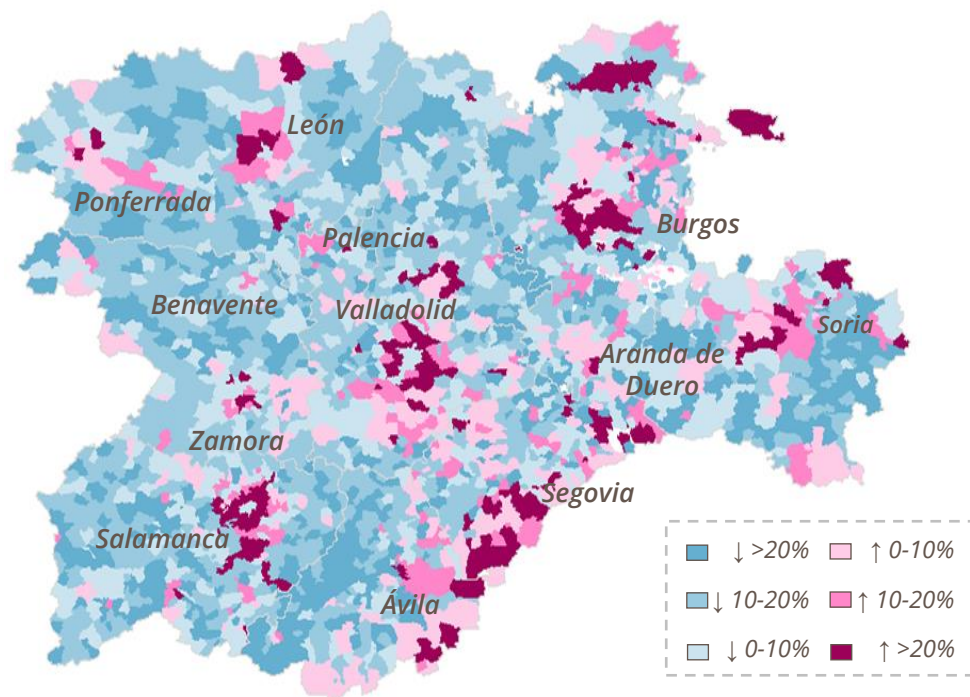


### 2.1.1. POBLACIÓN

En el periodo **2002 - 2011** se produce un aumento importante de la población, principalmente en las capitales de provincia y en los municipios próximos.

#### Variación población 2002 - 2011

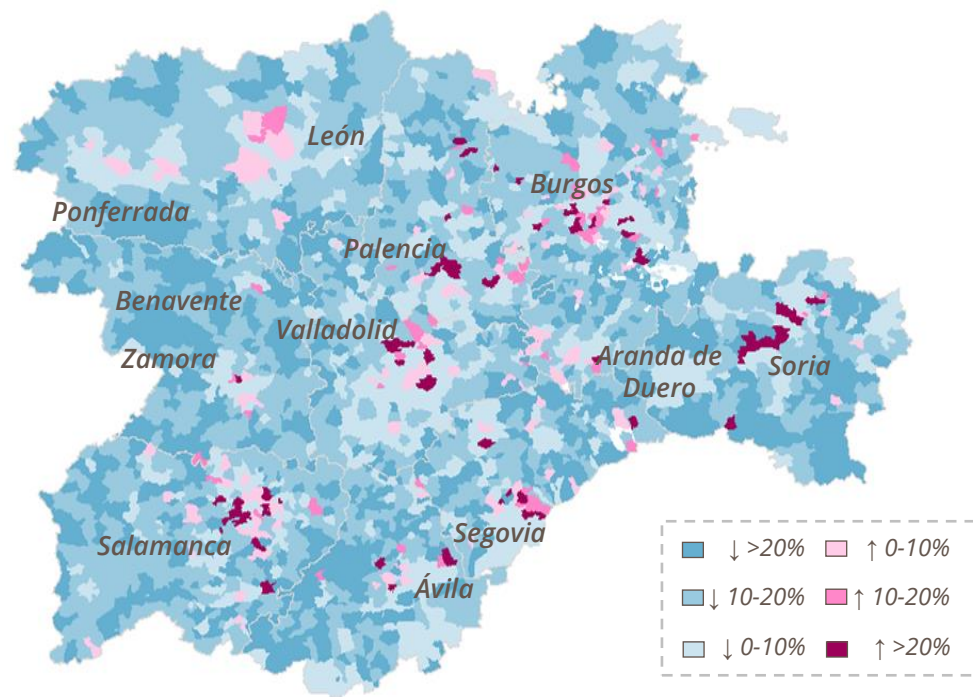
Fuente: INE (2022). Unidades: % variación N° habitantes



Sin embargo, en el periodo **2011 - 2020** se observa una despoblación generalizada en toda la comunidad, con una importante tasa de decrecimiento en las áreas más rurales.

#### Variación población 2011 - 2020

Fuente: INE (2022). Unidades: % variación N° habitantes



La Estrategia Logística de CyL tendrá como reto generar y consolidar la **actividad logística** ligada a la actividad productiva en las zonas más rurales (e.g. producción agroalimentaria y transformados) sirviendo de **alternativa a la acuciante despoblación** en CyL desde 2010

## 2.1.2. ECONOMÍA EN CASTILLA Y LEÓN

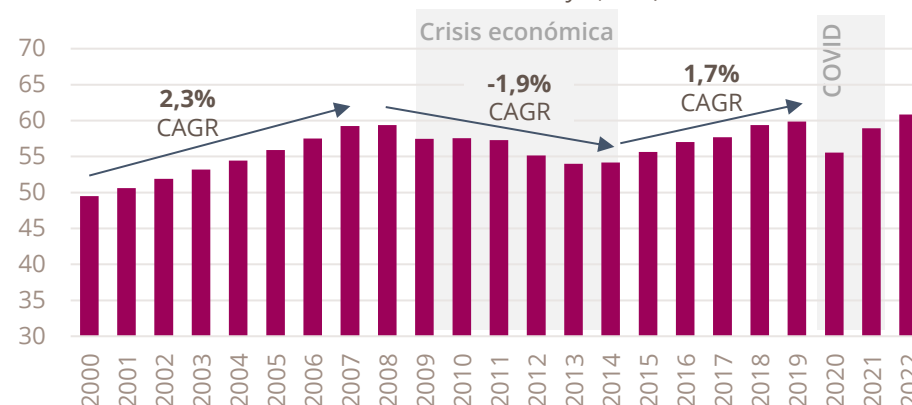
### EVOLUCIÓN RECIENTE

El PIB de Castilla y León alcanzó en 2019 su **máximo histórico**, después de 5 años de fuerte crecimiento, en los que ha recuperado la **tendencia de evolución de los años previos a la crisis financiera 2008**. En la serie histórica se pueden identificar dos períodos claros de evolución:

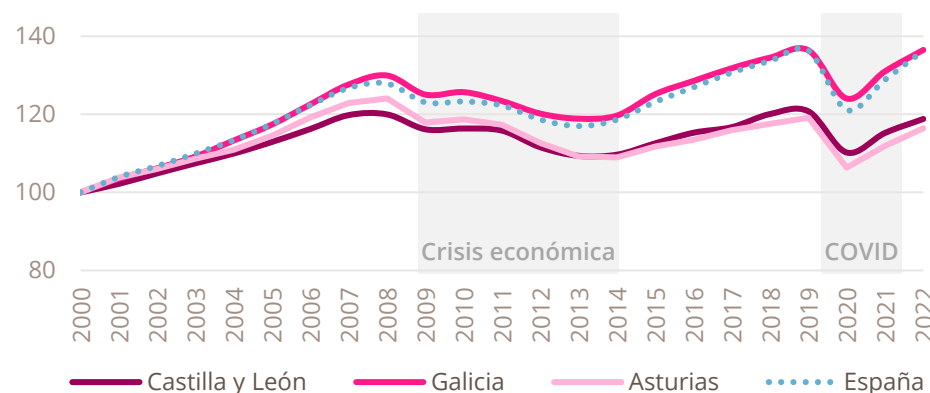
- **Periodos de crecimiento:** en los periodos 2000-2008 y 2013-2019, la economía de Castilla y León experimentó importantes crecimientos, y el PIB aumentó con un ritmo anual compuesto del 2,3% y el 1,7%, respectivamente.
- **Periodos de recesión :** entre 2008-2013, la economía se vio fuertemente afectada por la crisis económica global, experimentando un decrecimiento anual medio del -1,9% hasta su estabilización en 2014. Por su parte, en 2020, y como consecuencia de la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, se produjo una caída el PIB de CyL del -7,2%. No obstante, esta caída ha sido menor que la del resto de España, o de Comunidades vecinas como Galicia o Asturias, con un -10,8%, -10,2% y -9,1% respectivamente. Tras esto, el PIB se recuperó a lo largo de 2021 y 2022 a un 4,6% CAGR entre estos años, superando los niveles post-pandemia.

El **crecimiento medio del PIB** de Castilla y León en los últimos 20 años ha sido **moderado**, lo que ha provocado que haya ido **perdiendo terreno** respecto a la economía nacional o de la eurozona, e incluso de territorios vecinos como Galicia.

**Evolución PIB Castilla y León**  
Fuente: Estadística CyL (2023). Unidades: Miles Millones €



**Comparativa PIB Castilla y León con otras economías**  
Fuente: INE (2023). Unidades: % variación PIB precios corrientes (base 100 - 2000)

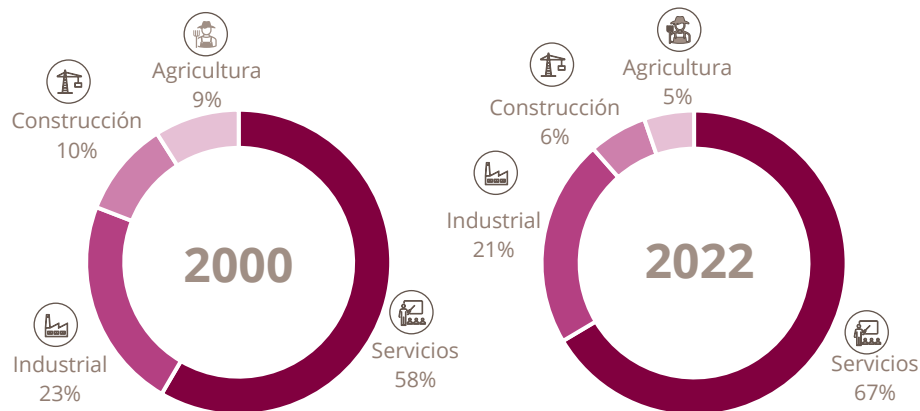


### PESO DE LOS SECTORES PRODUCTIVOS

El **sector servicios** es el principal motor económico de Castilla y León, representando un **67%** de su PIB en 2022. Destaca también el **sector industrial**, con un **21%** del PIB en 2022, mientras que la agricultura descendió de manera importante desde el 9% en 2000 al 5% en 2022.

*Peso por sectores del PIB de Castilla y León*

*Fuente: INE (2022). Unidades: % PIB*



La **Estrategia logística** deberá poner un foco especial en propiciar la **mejora competitiva** del **sector industrial** en Castilla y León, que con un peso del 21% es superior al de la media nacional, y del **sector agroalimentario**, con gran potencial de desarrollo en toda España, y que mostró un comportamiento excepcional en el periodo 2014-2020, incluso a pesar de la Covid19.

Respecto a la evolución del PIB por sector, se observa un **crecimiento continuado** del **sector servicios** desde 2002, salvo en el periodo de crisis económica entre 2009-2014, donde su crecimiento se vio estancado.

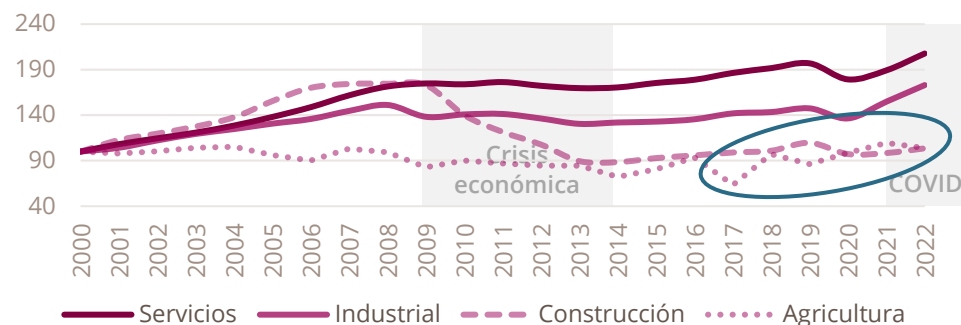
El **sector industrial** ha mantenido un **peso estable** en la economía de la comunidad, en torno a un 21%, sufriendo algo más la crisis entre 2008 y 2013, pero retomando la senda de crecimiento a partir de este año, a la par que el sector servicios.

Por otro lado, el **sector agrícola** es el sector que ha experimentado un **crecimiento más rápido** entre 2014 y 2019, con un 5,7% CAGR. Además, otro dato reseñable, de acuerdo a las estimaciones del INE para el sector en 2020, es que, al contrario que el resto de sectores en CyL, el agroalimentario **apenas** se ha visto **afectado** por la crisis del **COVID-19**.

Sin embargo, el sector encara un futuro de incertidumbres ya que se prevé un descenso de su aportación al VAB debido al fuerte incremento de los costes de producción (energía, fertilizantes y piensos) como consecuencia principalmente de la guerra en Ucrania.

*Evolución del PIB por sector en Castilla y León*

*Fuente: INE (2023). Unidades: % PIB € corrientes (base 100 – 2000)*



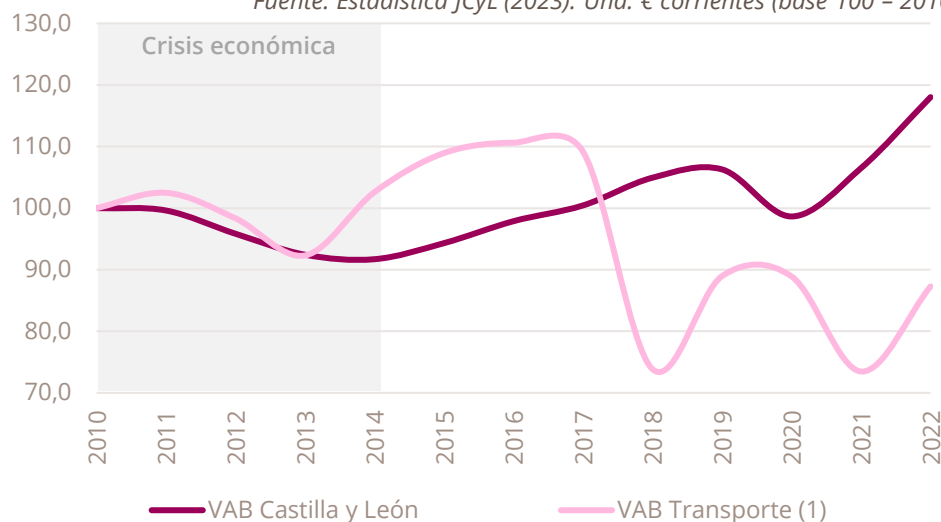
### 2.1.3. TRANSPORTE Y LOGÍSTICA EN LA ECONOMÍA

#### EVOLUCIÓN RECIENTE

Entre **2010 y 2017**, el peso de la rama de actividad de **Transporte** <sup>(1)</sup> en el VAB de la comunidad se ha mantenido **estable** (entre 3,3% y 3,8%), sin apenas impacto de la crisis económica de 2008.

En **2018**, este sector de Transporte **cayó de forma notable** hasta el **2,3%** del VAB total de la Comunidad de Castilla y León. En **2019 y 2020** hubo una **leve recuperación** en el sector. Sin embargo, esta se ha visto frenada por la pandemia, **cayendo a un 2,2% en 2021**. Desde 2021 se produce un crecimiento hasta el 3,4% en 2022.

**Evolución del VAB de CyL vs VAB sector Transporte CyL**  
Fuente: Estadística JCyL (2023). Und: € corrientes (base 100 - 2010)

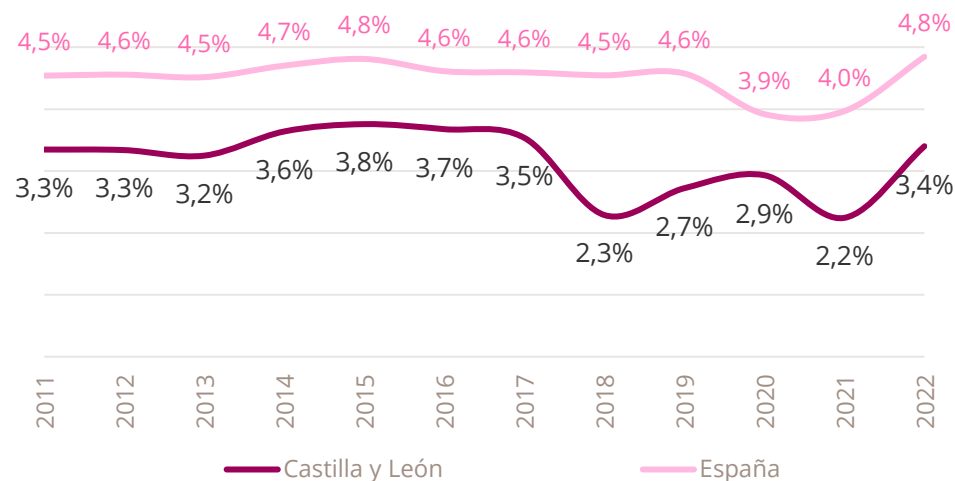


(1): "Transporte" de CyL incluye actividades de Transporte y Almacenamiento (códigos 49-52 del CNAE 2019).

En comparación con la economía a nivel nacional, el peso de la actividad de transporte en Castilla y León, históricamente, **ha sido ligeramente inferior** con un 3,2% de media entre 2010-2021 del VAB autonómico frente al 4,5% del VAB nacional<sup>(2)</sup>.

*El transporte y la logística en CyL tienen un peso **ligeramente inferior** al de la **media nacional**, pese a su extensión y su estratégica posición como conector del noroeste de la península.*

**Comparativa del peso del Sector del Transporte**  
Fuente: Informe anual del OTLE (2022), Estadística JCyL (2022). Unidades: % VAB



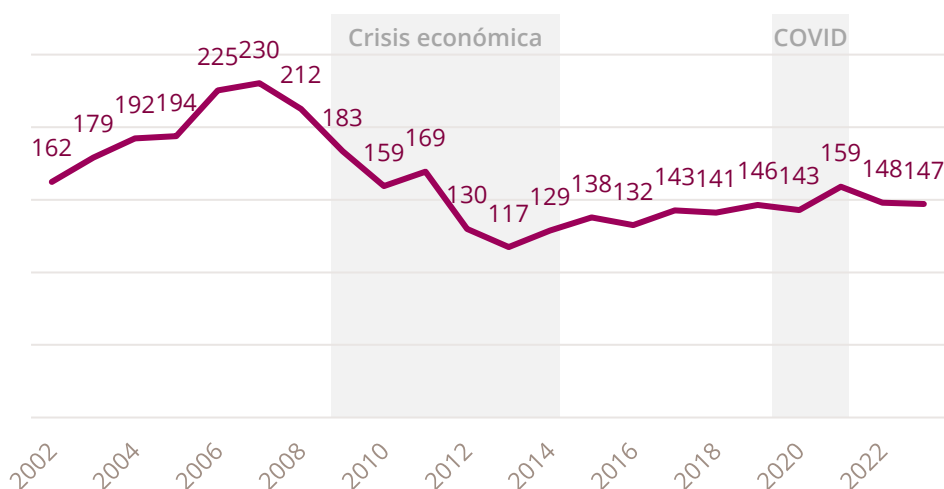
(2): "Transporte" nacional incluye actividades de Transporte y Almacenamiento (códigos 49-52 del CNAE 2019).

Respecto al **tráfico de mercancías** por carretera, este alcanzó su **máximo histórico** en **2007**, con 230 M Tn transportadas. Posteriormente, como consecuencia de la crisis económica, y con ella de la fuerte caída del sector de la construcción principalmente, el tráfico se redujo significativamente (49% en 2007-13) y en 2020 aún era un 38% inferior al tráfico de 2007.

*La crisis del **sector construcción** parece estar detrás de gran parte de la **pérdida de tráfico** de transporte por carretera desde 2007*

Volumen de mercancías transportadas por carretera en CyL

Fuente: MITMA (2023). Unidades: M Tn

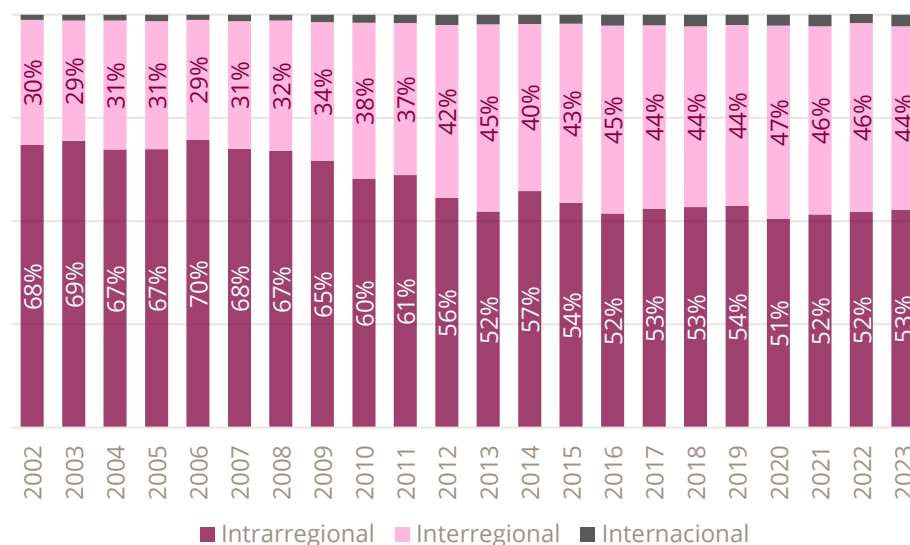


El análisis por origen-destino de los tráfico de mercancías confirma que los tráfico interiores en Castilla y León son los que más sufrieron la crisis iniciada en 2008. Desde entonces, su peso se ha visto reducido progresivamente frente al tráfico **interregional** hasta el inicio de la recuperación económica de 2014.

Finalmente, el volumen del segmento **internacional** ha ido en aumento pese a la crisis económica, aunque en términos absolutos tiene un peso modesto (cerca del 3% del tráfico total de 2021).

O/D mercancías transportadas por carretera en Castilla y León

Fuente: MITMA (2023). Unidades: % Tn



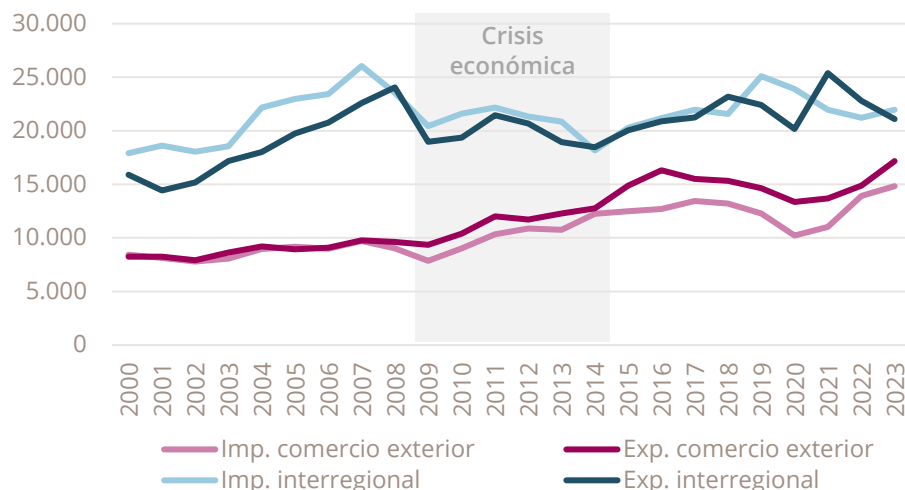
### 2.1.4. BALANZA COMERCIAL

En relación al **Comercio Exterior**, Castilla y León ocupa las posiciones nº10 y nº8 en el ranking de Comunidades Autónomas por volumen de importaciones y exportaciones totales, respectivamente, representando el 3,5% y el 4,5% de los respectivos totales nacionales.

- Las **importaciones** en 2023 alcanzaron la cifra de **14.832M €**, mientras que las **exportaciones** fueron de **17.172M €**.
- Como consecuencia de crisis económica, desde el año 2008 el crecimiento de las importaciones se ha reducido respecto al de las exportaciones, resultando en un **balance ligeramente positivo**.

*Evolución de las importaciones y exportaciones de Castilla y León*

Fuente: DataComex (2023), C-intereg (2021). Unidades: M €



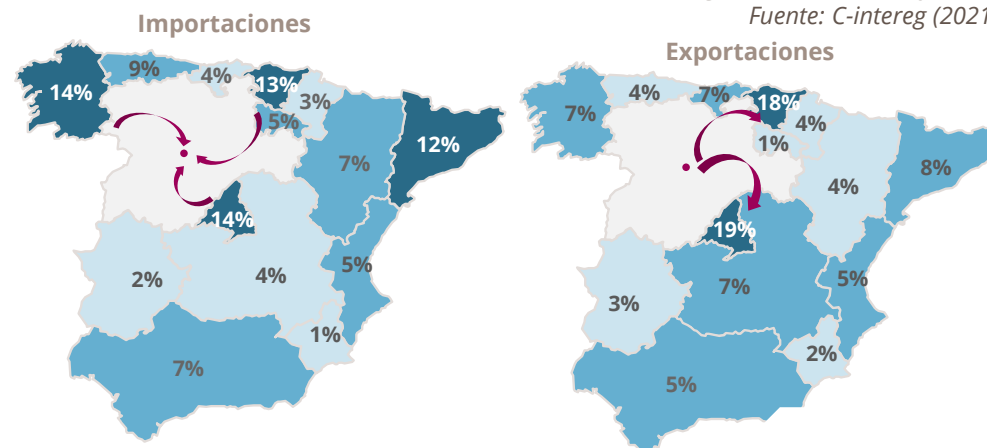
\*No existen datos oficiales actualizados import-export interregional

En cuanto al **Comercio Interregional** de la Comunidad castellano y leonesa:

- Las exportaciones sufrieron un descenso del 23,3% en el periodo 2008-2014, recuperando un crecimiento sostenido hasta 2019.
- De forma análoga, las importaciones cayeron un 22,8% durante el mismo periodo, retornando a niveles pre-crisis alrededor de 2019.
- Los principales **mercados de exportación** en 2021 fueron **Madrid** (19%) y **País Vasco** (18%), mientras que en los **mercados de importación** destaca **Galicia** (14%) frente a **País Vasco** (13%) y **Madrid** (14%).

*Distribución comercio interregional de Castilla y León*

Fuente: C-intereg (2021)

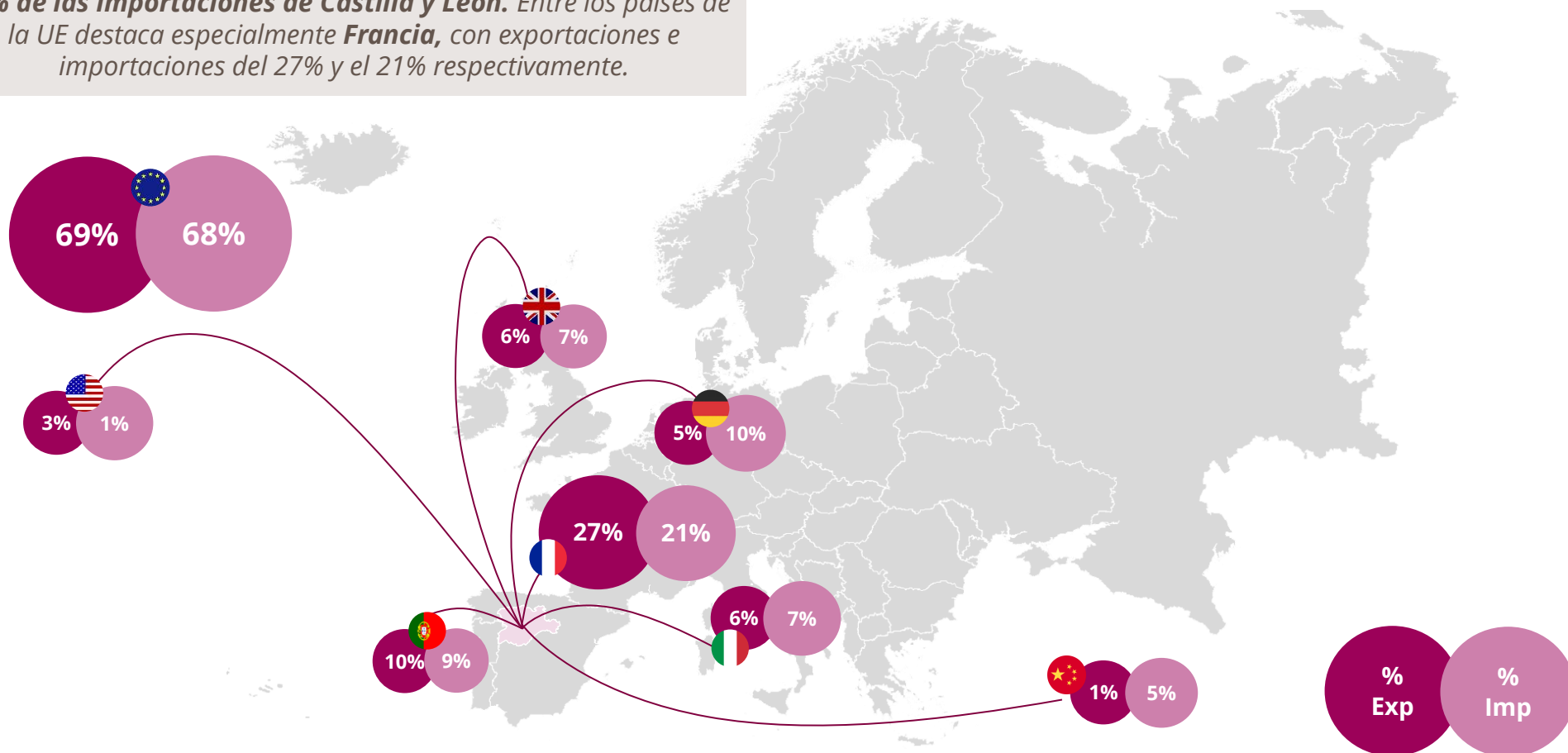


**CyL** presenta un balance neto ligeramente **exportador**, siendo Madrid, País Vasco y Galicia sus principales destinos y orígenes.

#### 2.1.4. BALANZA COMERCIAL

La **Unión Europea** representa el **69% de las exportaciones** y el **68% de las importaciones de Castilla y León**. Entre los países de la UE destaca especialmente **Francia**, con exportaciones e importaciones del 27% y el 21% respectivamente.

*Distribución de exportaciones e importaciones de Castilla y León (2024)*  
Fuente: Elaboración propia a partir de DataComex, Min. de Industria, Comercio, y Turismo

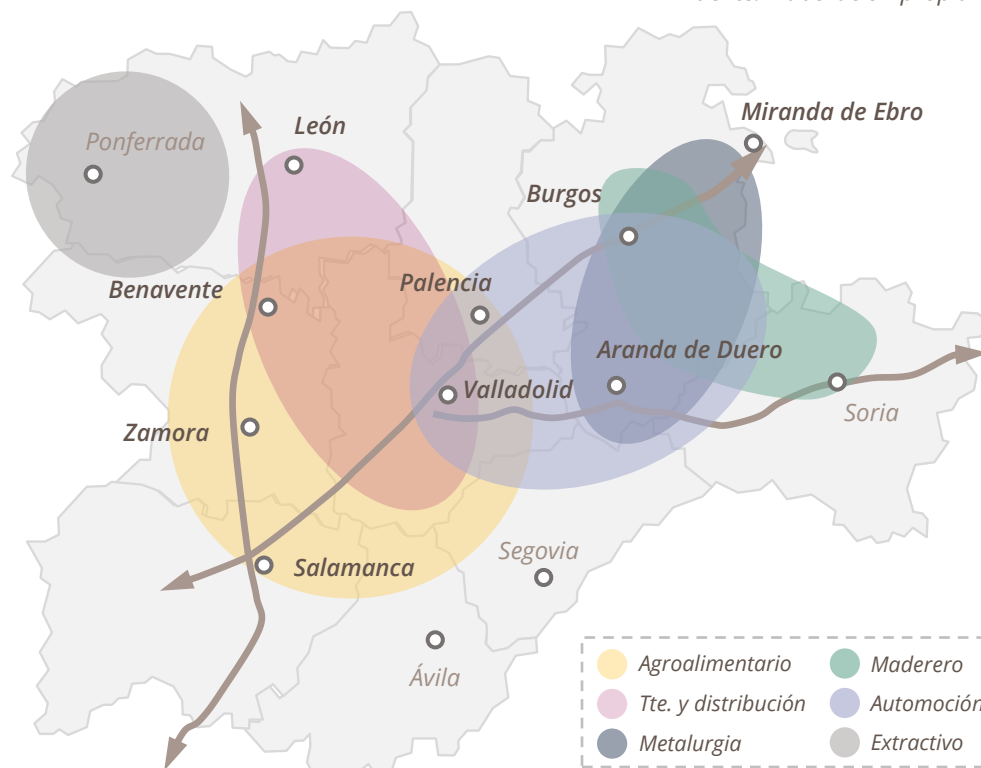


### 2.1.5. CLÚSTERS DE ACTIVIDAD ECONÓMICA DE CASTILLA Y LEÓN

Los principales clústers empresariales se encuentran en el eje *Valladolid – Palencia – Burgos – Miranda de Ebro* y *Aranda de Duero*, y en el eje de la Vía de la Plata entre *León – Benavente – Salamanca*. Estos clústers se especializan en los siguientes sectores:

- **Agroalimentario:** tras el sector servicios, es el principal motor económico de la Comunidad y se emplaza fundamentalmente en la franja central de la Comunidad Autónoma. Destacan la producción de cereales, productos cárnicos, derivados lácteos y vino.
- **Automoción:** las principales fábricas de vehículos se localizan en el entorno de Valladolid y Palencia (Renault). También destacan las fábricas de neumáticos (Michelin y Bridgestone) y las fábricas de componentes en Ávila, Soria, Burgos, Palencia y Valladolid.
- **Metalurgia:** La mayoría de las fábricas del sector metalúrgico se localizan en el eje *Burgos – Miranda de Ebro – Aranda de Duero* debido a la entrada de materia prima por ferrocarril desde Bilbao. Este clúster sirve principalmente al sector de la automoción.
- **Transporte y distribución:** La mayoría de la actividad de transporte y distribución se concentra en León, Benavente y Valladolid dada su conectividad y su localización estratégica entre Madrid y los principales núcleos de producción y consumo del noroeste español.
- **Otros sectores relevantes:** entre otros sectores a destacar se encuentran el sector maderero, concentrado principalmente entre Soria y Burgos, y el sector extractivo en la zona de El Bierzo.

*Principales clústers empresariales de Castilla y León*  
Fuente: Elaboración propia



En CyL destacan los clústers **agroalimentario** y de **automoción** en la zona central, el **metalúrgico** en Burgos – Miranda de Ebro - Aranda de Duero, el **extractivo** en la zona de El Bierzo, el **maderero** entre Soria y Burgos y la actividad relacionada con el **transporte y distribución** en el eje Valladolid-León.

## 2.1.5. CLÚSTERS EMPRESARIALES DE CASTILLA Y LEÓN

## AGROALIMENTARIO

El clúster agroalimentario es el sector productivo que aporta un **mayor Valor Añadido Bruto (VAB)** a la comunidad castellano y leonesa.

Se identifican varios subsectores de actividad según el tipo de producto.

- **Agricultura y ganadería**

En el eje viario que une *Benavente - Zamora - Salamanca* se encuentran COBADU y Consorcio de Producción del Ovino, sociedades cooperativas que aúnan a más de mil agricultores y ganaderos de la provincia de Zamora.

Además, cabe destacar Agropal, localizada en Palencia, una cooperativa que integra a más de 8.000 agricultores y ganaderos que superaron los 300 millones de € en ventas en 2021.

- **Derivados lácteos**

Su producción se localiza principalmente en las provincias de Zamora, Valladolid y León.

Entre las principales empresas productoras destacan García Baquero (Toro) y Quesos del Duero (Benavente). Así mismo, Entrepinares y Lactiber son dos de los principales proveedores de lácteos de Mercadona.

- **Derivados de cereales**

La producción de derivados de cereales para consumo humano se concentra principalmente en la provincia de Palencia. El clúster con mayor facturación es el conformado por Gullón y el Grupo Siro en Aguilar de Campoo, el cual sumó 600 M € en ventas en 2020.

- **Sector cárnico**

Lidera las exportaciones agroalimentarias de Castilla y León con un 28% del total. La mayoría de esta industria se localiza en el sur de la Comunidad Autónoma:

- **Guijuelo (Salamanca)** constituye una denominación de origen protegida de elaboración de jamones y paletas, donde se concentra cerca del 40% de la producción nacional de ibéricos en 2018.
- En **Segovia** se encuentran empresas especializadas en el sector cárnico y de embutidos, tales como la IGP Chorizo de Cantimpalos y la Marca de Garantía Cochinillo de Segovia.
- **Ávila** acoge empresas cárnicas que se dedican a la producción y elaboración de carne de ternera, ajo y novillo, muchas de ellas englobadas en la IGP Carne de Ávila.
- En **Soria**, cabe destacar Icpor, compañía especializada en el proceso de cría y engorde de cerdo blanco, y Cárnicas Villar, dedicada a la elaboración de embutidos y jamones.

- **Sector vitivinícola**

En los alrededores de **Valladolid** se encuentran algunas de las más reconocidas denominaciones de origen de **vino**. Entre las que destacan Ribera del Duero (que concentra 6 de las 10 bodegas con mayor volumen de ventas de Castilla y León), Rueda y Toro.

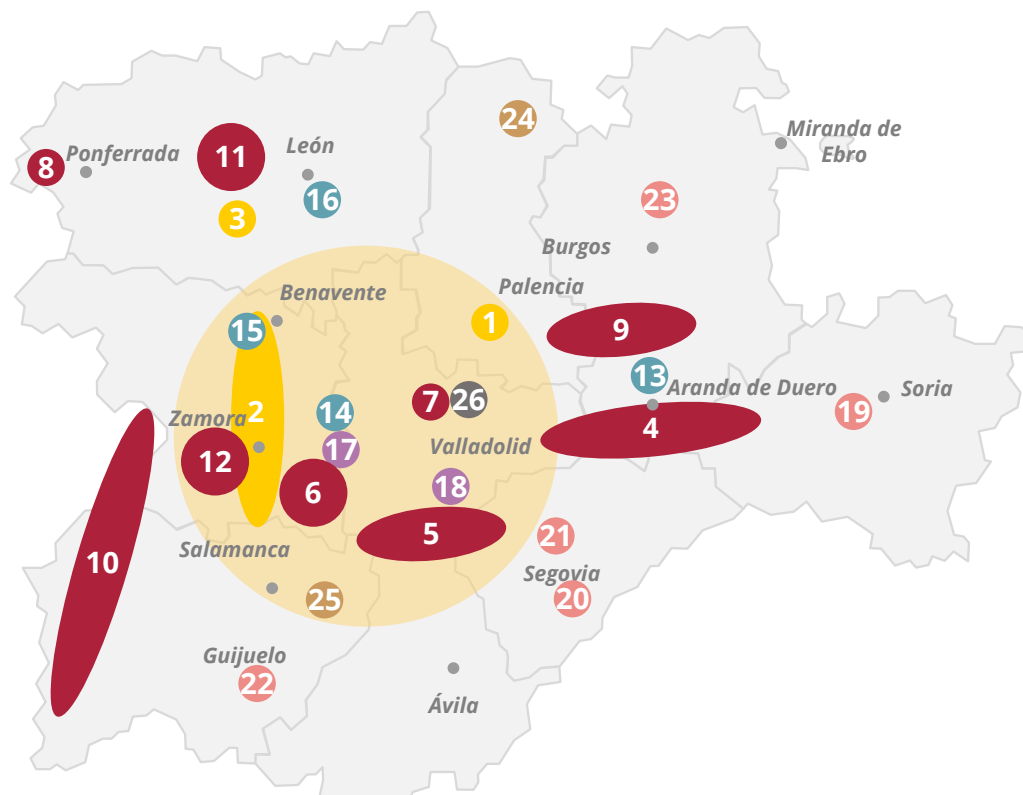
- **Azúcar**

La cooperativa ACOR y la empresa Azucarera destacan en esta industria con fábricas en León, Zamora y Valladolid.

### 2.1.5. CLÚSTERS EMPRESARIALES DE CASTILLA Y LEÓN

Tejido productivo – Sector agroalimentario

Fuente: Elaboración propia



El sector agroalimentario de CyL está principalmente representado por la **producción de cereales** que sirve a la **ganadería** de la Comunidad, la cual engloba la **industria cárnica y láctea**, muy significativa en las zonas del sur y oeste de la Comunidad.



## 2.1.5. CLÚSTERS EMPRESARIALES DE CASTILLA Y LEÓN

## AUTOMOCIÓN

Castilla y León concentra más del **15%** de la **fabricación de automóviles a nivel nacional** y **exporta el 85%** de la **producción**. Desde el punto de vista del empleo, el sector se concentra en Valladolid (con un 50% del total), Palencia (26%) y Burgos (12%), y en menor medida Soria (8%) y Ávila (3%).

En el sector se identifican dos tipos de empresa:

- **Fabricantes de vehículos**

Destacan las fábricas del grupo Renault en Valladolid y Palencia.. Además, en Valladolid se fabrican motores diésel y gasolina, además de baterías eléctricas. Por último, en la fábrica de Iveco de Valladolid se producen las cabinas del modelo Iveco Daily.

- **Industria auxiliar**

Entre las principales empresas proveedoras a los grandes fabricantes de vehículos, destacan Michelin y Bridgestone, ambas dedicadas a la fabricación de neumáticos.

También se encuentra Benteler y Gestamp (fabricantes de componentes metálicos para el tren de rodaje, la carrocería, el motor y los sistemas de escape) y la factoría de Nissan en Ávila (dedicada a la fabricación de piezas de recambio).

## Tejido productivo – Sector automoción

Fuente: Est. Reg.I de vehículos de energías alternativas en CyL (ANFAC 2020-2023)



La industria de la automoción se concentra en torno a **Valladolid y Palencia**, donde se ubican las fábricas de **Renault**. Asimismo, destacan otros fabricantes automovilísticos (IVECO y Nissan), fabricantes de **neumáticos** (Michelin y Bridgestone) y empresas de **componentes** (Benteler, Gestamp, Antolin, etc.).

## 2.1.5. CLÚSTERS EMPRESARIALES DE CASTILLA Y LEÓN

## METALURGIA

La industria metalúrgica da soporte a la **industria manufacturera** de la automoción, o de sectores como la construcción y la energía.

Los clústeres cercanos a Burgos, Palencia y Aranda de Duero reciben el grueso de sus materias primas por la línea ferroviaria *Madrid-Hendaya* y el ramal ferroviario *Burgos – Aranda de Duero*.

Algunas de las principales compañías del sector en Castilla y León son:

- **Grupo Chinchurreta**, a través de *Tecno Aranda* y *Tubos Aranda*, se centra en la fabricación de **tubos y perfiles** de acero para su uso en mobiliario, estructuras metálicas, maquinaria industrial o conductos.
- **Bamesa** es una compañía especializada en la transformación de **acero plano** para la confección de componentes de electrodomésticos, automóviles, aerogeneradores o barcos.
- **Nammo** es una empresa fabricante de **sistemas de propulsión** aeroespaciales, así como munición para usos militares y en deportes de tiro.
- **Acerinox** se dedica a la fabricación de **productos largos** de acero inoxidable tales como barras corrugadas y alambrón mediante el tratamiento del acero.
- **Coated Solutions** es un productor internacional de **bobinas de acero** especializado en decapado, laminación en frío, galvanizado y prepintado de alta calidad.

Tejido productivo – Sector metalúrgico

Fuente: Elaboración propia



La industria metalúrgica se ubica a lo largo del **corredor ferroviario** con origen en el Puerto de Bilbao. La mayoría de empresas se localizan entre **Miranda de Ebro, Burgos y Aranda de Duero**, esta última gracias al ramal ferroviario desde el Corredor Atlántico que abastece a empresas del Polígono Industrial Prado Marina.

## 2.1.5. CLÚSTERS EMPRESARIALES DE CASTILLA Y LEÓN

## TRANSPORTE Y DISTRIBUCIÓN

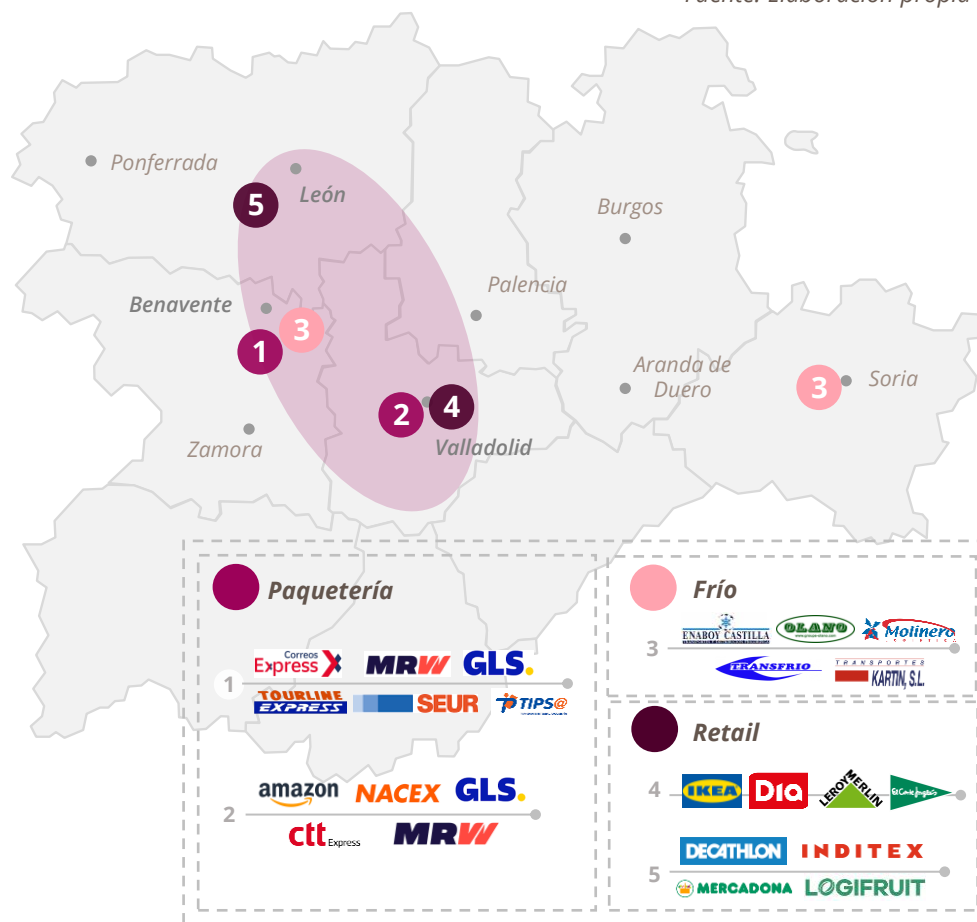
En el eje *León - Benavente - Valladolid* se concentra principalmente la actividad de **transporte y distribución de Castilla y León**, por su conectividad y localización a medio camino entre Madrid y los principales núcleos de producción y consumo de la fachada atlántica y del cantábrico, desde Oporto hasta Santander.

- **Grandes retailers** se han establecido en Castilla y León, fundamentalmente en las inmediaciones de León y Valladolid. Por un lado, *retailers* como Inditex, Decathlon o Mercadona han establecido centros de distribución XXL en Villadangos del Páramo y al sur de León. Por otro lado Ikea, Leroy Merlin o El Corte Inglés concentran una importante actividad logística en las naves de Valladolid donde han establecido también puntos de venta al público.
- Las empresas de **paquetería**, con bases de transporte presentes en Benavente y Valladolid, han experimentado en los últimos años un aumento de actividad en general, y del segmento de mensajería urgente en particular, gracias en gran medida al auge del comercio electrónico.
- Benavente es el principal centro de operaciones de desconsolidación y removido de **pescado y marisco** proveniente de los puertos costeros del noroeste peninsular, para su posterior distribución, principalmente, hacia Zaragoza, Barcelona, Madrid y Valencia.

Los grandes **operadores logísticos** y empresas de **retail** se localizan principalmente en **nodos estratégicos** de transporte (i.e. Benavente) o cerca de los principales **polos de producción** (industria) **y/o consumo** (población).

## Tejido empresarial – Sector Transporte y Distribución

Fuente: Elaboración propia



## 2.1.5. CLÚSTERS EMPRESARIALES DE CASTILLA Y LEÓN

## OTROS SECTORES RELEVANTES

En Castilla y León existen otros sectores productivos asociados a:

- **Sector maderero:** destacan principalmente la empresa de **Kronospan**, multinacional fabricante de tableros de madera que opera fábricas en Burgos y Salas de los Infantes (Burgos); y la empresa **Burpellet**, dedicada a la fabricación de pellets para su uso como combustible, cuya fábrica se encuentra localizada en Doña Santos (Burgos) y concentra la mayor capacidad de producción de este producto a nivel nacional.
- **Sector farmacéutico:** liderado por **GlaxoSmithKline (GSK)**, empresa fabricante de medicamentos y otros productos sanitarios, con una factoría en Aranda de Duero (Burgos). En el año 2019 se produjeron en ella 179 millones de unidades de medicamentos, de los cuales el 95% fueron exportados. Actualmente es un sector en crecimiento y con potencial, tanto en farmacéutica humana como animal.
- **Sector extractivo:** se concentra en la provincia de León principalmente, donde actualmente existen dos compañías importantes:
  - En primer lugar el **Grupo CUPA**, con sede en Galicia, es el mayor productor de pizarra natural del mundo. Nueve de sus 20 canteras se encuentran en León y Zamora, y el 95% de su producción es exportada globalmente a más de 70 países.
  - En segundo lugar la empresa **cementera Cosmos**, perteneciente al Grupo Voltorantim, cuenta con una fábrica en Toral de los Vados (León) con una capacidad de producción de cemento de 1.600.000 toneladas anuales.

- **Sector energético:** se encuentra en pleno proceso de transformación, a fin de adaptarse y acoger energías renovables no contaminantes.

En junio de 2020, las tres centrales térmicas existentes en Castilla y León (La Robla - León, Compostilla II - El Bierzo y Velilla - Palencia) cesaron su actividad como consecuencia del cierre de la minería del carbón y la imposibilidad de cumplir con la normativa medioambiental. En su lugar, se están desarrollando proyectos de energías renovables (e.g. parques solares y eólicos, así como plantas de biogás).

En octubre de 2021, el MITECO anunció una subvención cercana a los 13 millones de euros a 42 proyectos de **energías renovables térmicas** en Castilla y León, para satisfacer las necesidades energéticas de la industria en la comunidad autónoma.

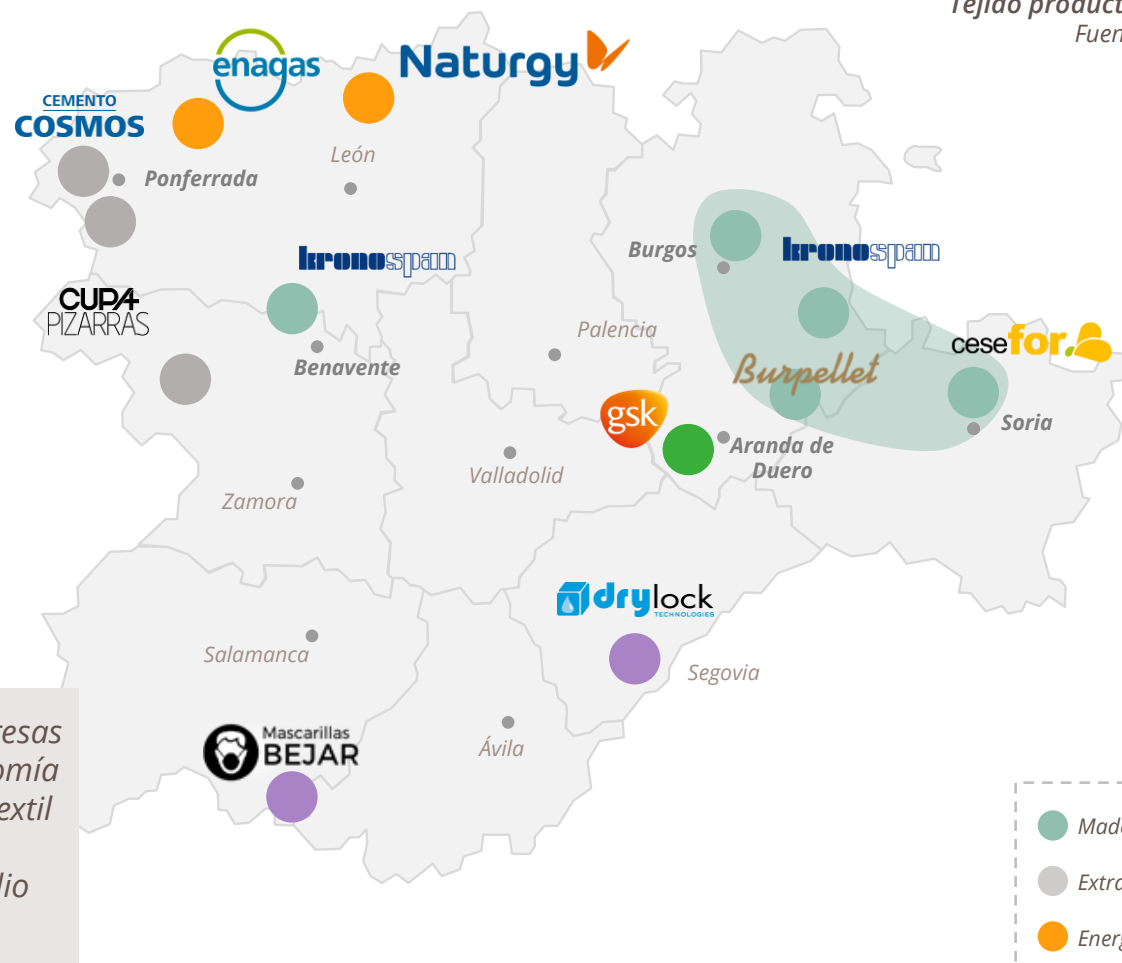
Asimismo, El Bierzo y el norte de León se han identificado como áreas para el desarrollo y la producción de **hidrógeno verde**, incluyendo el proyecto de reconversión de la antigua central térmica de La Robla, liderado por **Enagas** y **Naturgy**.

- **Industria textil:** Béjar (Salamanca) ha recibido un fuerte impulso a raíz de la pandemia de la COVID-19 desde 2020, cuando ICW Holding invirtió en una fábrica de producción de mascarillas. En ese mismo año se posicionó como la primera empresa de fabricación de mascarillas a nivel nacional, con unas ventas anuales superiores a los 15 millones de euros.
- **Sector TIC:** Aunque en la actualidad es un sector poco desarrollado, la Junta de Cyl está realizando esfuerzos en materia de digitalización. Esto puede ser una oportunidad para el crecimiento y consolidación de empresas TIC y posicionar a esta industria como referente en el desarrollo digital de la comunidad autónoma.

## 2.1.5. CLÚSTERS EMPRESARIALES DE CASTILLA Y LEÓN

Tejido productivo – Otros sectores

Fuente: Elaboración propia

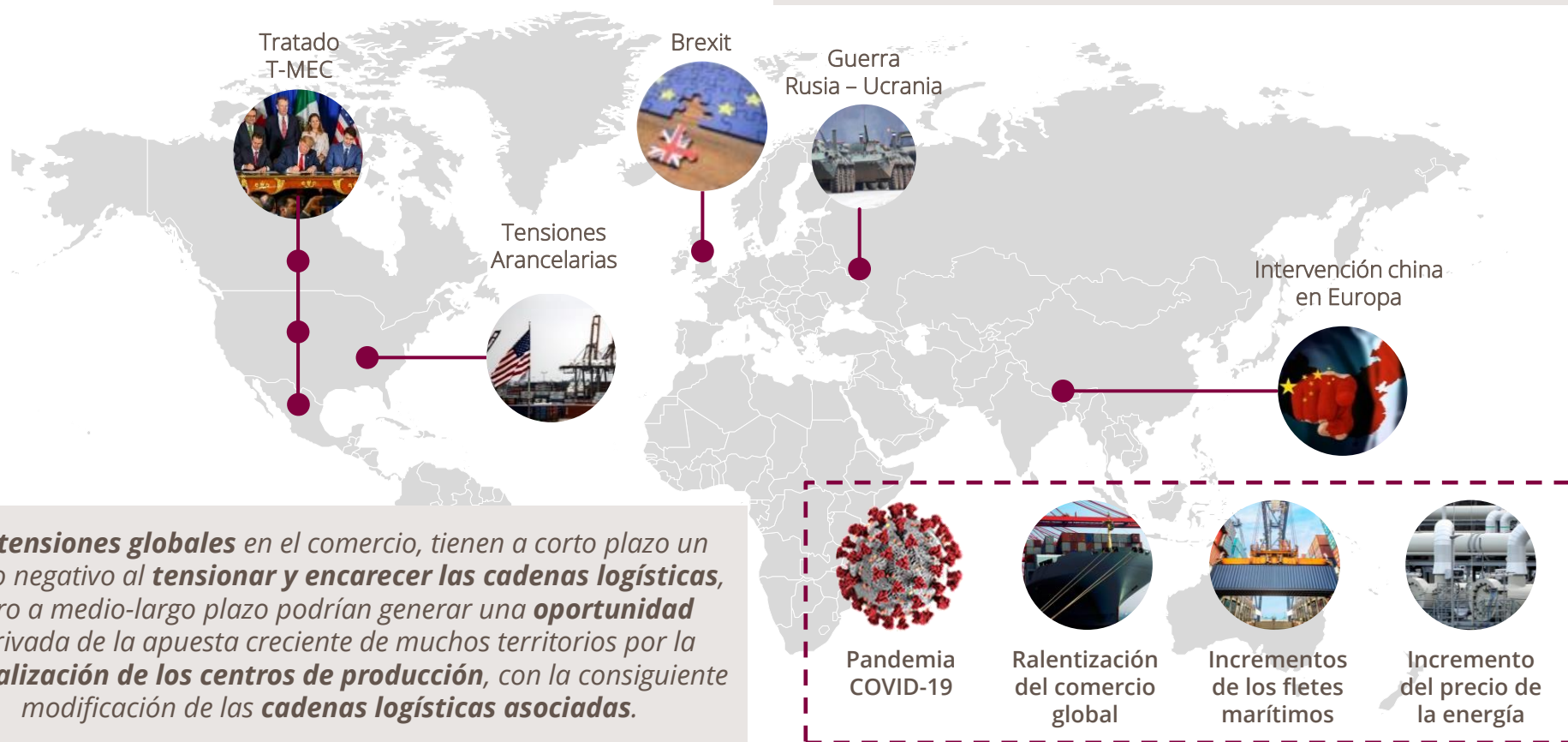


Cabría mencionar también aquellas empresas de sectores de **peso histórico** en la economía de la comunidad autónoma (extractivo, textil y maderero) y otras de sectores de **crecimiento potencial** en el corto-medio plazo (energético y farmacéutico).

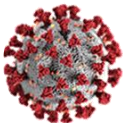
### 2.1.6. CONTEXTO GLOBAL

En este apartado se analizan algunos de los aspectos del **contexto político-económico** a nivel global que mayor impacto pueden tener en la economía y en el **sector del transporte y la logística en Castilla y León**.

*El contexto de **tensiones globales** generalizadas, refuerza el **papel clave de la logística** frente al consumo y la actividad productiva.*



*Las **tensiones globales** en el comercio, tienen a corto plazo un efecto negativo al **tensionar y encarecer las cadenas logísticas**, pero a medio-largo plazo podrían generar una **oportunidad** derivada de la apuesta creciente de muchos territorios por la **relocalización de los centros de producción**, con la consiguiente modificación de las **cadenas logísticas asociadas**.*



IMPACTO DE LA COVID-19

Según datos del Banco Mundial, la **economía global** se contrajo un 3,1% en 2020 como consecuencia de la pandemia. El impacto sobre las economías avanzadas ha sido aún mayor, entorno al 4,6%. En España, el 11,2% de caída del PIB supuso un descenso histórico en la economía nacional.

Pese a la drástica caída de la economía a nivel mundial, en 2021 se ha registrado una recuperación rápida aunque desigual entre países y regiones. De hecho, el PIB de España creció un 6,4% en 2021 y un 5,8% en 2022. Sin embargo, esta recuperación se ha visto afectada por las tensiones políticas en Europa y el aumento de los costes de la energía causado por la guerra entre Rusia y Ucrania, habiendo experimentado una deceleración del crecimiento en 2023 (2,3%)

Los **sectores** que se han visto más afectados en 2020 en España han sido la construcción (-18,2% interanual), el sector servicios (-9,8%) y el sector industrial (-4,3%), mientras que la agricultura ha sido el único sector que ha experimentado un crecimiento en este periodo (8,7%). Dentro de los servicios, el comercio, transporte y hostelería han caído un 20,4%.

Crecimiento interanual PIB

Fuente: Banco Mundial, INE. Unidades: % variación PIB

|                                      | 2019 | 2020  | 2021 | 2022 | 2023 |
|--------------------------------------|------|-------|------|------|------|
| Mundo                                | 2,6  | -3,1  | 6,2  | 3,0  | 2,6  |
| Economías avanzadas                  | 1,6  | -4,6  | 5,5  | 2,5  | 1,5  |
| Economías emergentes y en desarrollo | 3,8  | -1,6  | 7,0  | 3,7  | 4,0  |
| España                               | 2,0  | -11,2 | 6,4  | 5,8  | 2,3  |

2.1.6. CONTEXTO GLOBAL

El **e-commerce** ha sido uno de los sectores que ha salido más reforzado de la emergencia sanitaria. Además de los impactos directos en la economía, la pandemia también ha implicado un cambio en los patrones de consumo de las personas y los hábitos de las empresas. El confinamiento provocó un aumento importantísimo de las compras online, obligando a las empresas a desarrollar una estrategia de promoción y venta electrónica para adaptarse a la situación. Esto ha supuesto acelerar su digitalización de forma más rápida de lo que se habría previsto en situaciones normales.

Asimismo, la pandemia ha provocó cambios en los **procesos logísticos** y se prevé el aumento de la automatización y la robotización. La tendencia estos últimos años era importante, pero la emergencia sanitaria impulsó su consolidación.

Otra tendencia que se ha acelerado a raíz de la pandemia es la **relocalización** de la producción para conseguir una menor dependencia de países terceros y garantizar el suministro. Por tanto, se prevé un aumento del “Short Sea Shipping” en detrimento de la navegación de larga distancia y, entre otros aspectos, moderará la dependencia de las cadenas de suministro con los países asiáticos y revitalizará el tejido industrial nacional.

El **sector logístico**, en líneas generales, ha salido reforzada de la crisis sanitaria y económica provocada por la Covid19, tanto por la **imagen de flexibilidad y fiabilidad** ofrecido, como por la **menor caída de actividad** frente a otros sectores de la economía.



### RALENTIZACIÓN DEL COMERCIO GLOBAL DE MERCANCÍAS

Tras una acusada recuperación después del impacto inicial de la pandemia de COVID-19, durante el segundo semestre de 2021 se produjo una **ralentización del comercio a nivel global**. Los principales factores de esta ralentización fueron la **paralización** de los **puertos** (provocada por la creciente demanda de importaciones en el primer semestre del año) y la **interrupción** de la **producción** en diferentes industrias, como la **automoción** o los **semiconductores**.

Asimismo, la guerra entre Rusia y Ucrania ha incrementado el precio de la energía, lo que ha impactado negativamente en el coste del transporte, y como consecuencia, del comercio global. El futuro en este aspecto es incierto, y sus consecuencias dependerán de la duración del conflicto.

Por otro lado, es destacable el desabastecimiento de **microchips**, cuyas fábricas principales se encuentran concentradas en Asia (Taiwán y Corea del Sur) y en EEUU. El cierre de fábricas de microchips durante el confinamiento, unido al incremento del precio de las materias primas y el atasco del transporte marítimo, está comprometiendo a las industrias de la automoción, electrónica, etc.

La **industria automovilística española** también está padeciendo las consecuencias de la escasez de microchips. Según la ANFAC, la producción anual de automóviles cayó un -19,6% en 2020 respecto a 2019, mientras que las exportaciones disminuyeron un -15-5% en el mismo periodo.

Además, desde septiembre de 2021 ha habido una tendencia a la **disminución** de la **demanda de bienes**, como indica la caída de los pedidos de exportación. Según la Organización Mundial del Comercio (OMC), este enfriamiento de la demanda de importaciones podría ayudar a **aliviar la congestión en los puertos**.



### INCREMENTO DEL PRECIO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

Entre octubre de 2020 y octubre de 2021, las **tarifas** por contenedor de transporte desde Asia **aumentaron** entre un **342,77% y un 574,23%** (en función del destino), según datos de "Freightos Baltic Index" (FBX).

El incremento de los costes se debe parcialmente al impacto de la pandemia a nivel global y los **confinamientos** domiciliarios que se declararon a raíz de ésta, los cuales conllevaron un aumento del número de pedidos en todo el mundo.

Asimismo, la **crisis de suministros** provocada por la pandemia ha generado atascos en puertos comerciales y subidas de precios, afectando también al transporte marítimo en todo el mundo.

Además, las estrictas medidas de **confinamiento en China** han afectado a la actividad de los **puertos chinos**, los cuales tienen un peso muy destacado en el comercio a nivel mundial. Los cierres de estos puertos por casos de COVID-19 han provocado retrasos en los envíos, provocando así su encarecimiento.

Otros factores señalados por los expertos son la **guerra comercial** entre **China y EEUU**, que genera situaciones de estrés en la producción de bienes y en su distribución a nivel mundial, y la escasez de barcos y contenedores a nivel mundial (de los que China es el principal fabricante del mundo).

Las tarifas han bajado desde mediados de septiembre de 2021 y se han mantenido estables, aunque algunos expertos creen que el elevado precio de las tasas y los retrasos podrían continuar. Adicionalmente, el estallido del conflicto bélico entre Rusia y Ucrania ha provocado un aumento del coste de la energía y, como consecuencia, un incremento de los costes del transporte marítimo.

#### 2.1.6. CONTEXTO GLOBAL



## TENSIONES ARANCELARIAS

### ESTADOS UNIDOS – CHINA

Desde 2008, bajo la Administración de Trump, **EE.UU.** impuso **aranceles** a **productos chinos** por valor de 370.000 millones de dólares anuales, (equivalente a cerca de tres cuartas partes de las exportaciones de China). Como respuesta, **China** impuso sus propias **medidas contra** las **exportaciones de EEUU**, como aranceles a más de 128 productos estadounidenses.

La guerra comercial entre ambos países también tiene **consecuencias** sobre el **mercado global**. Para la **Unión Europea**, Estados Unidos es el principal destino de sus exportaciones mientras que China es el principal origen de sus importaciones. No obstante, varios países de la UE han aumentado sus exportaciones a EE.UU. gracias a la reducción de las importaciones estadounidenses desde China. En el caso de **España**, la actividad comercial tampoco se ha visto frenada por este contexto. Según datos de la secretaría de Estado de Comercio, las ventas en 2019 se incrementaron a China en un 8,4% y, a EE.UU. en un 7,4%. Según los expertos, las exportaciones a China no deberían quedar muy afectadas por la tensión geopolítica.

Los aranceles continúan en vigor pese a que ambos países sellaron un acuerdo en enero de 2020 como un primer paso para resolver su conflicto comercial. Este pacto ha facilitado la apertura del mercado chino a nuevas empresas norteamericanas, a la penetración en el país asiático de más productos agrícolas de EE.UU. y a la firma de nuevos compromisos de respeto a la propiedad intelectual. No obstante, EE.UU. no tiene previsto levantar los aranceles en el corto plazo, aunque reiniciará el proceso de excepción que permite a los importadores eludir estas tarifas.

### 2.1.6. CONTEXTO GLOBAL

#### ESTADOS UNIDOS – UNIÓN EUROPEA

Conforme a su política de **proteccionismo comercial**, la Administración del anterior presidente Donald Trump impuso en 2018 a las importaciones desde la Unión Europea unos aranceles del 25% para el acero y del 10% para el aluminio. Ante estas medidas, la Unión Europea respondió con sus propios aranceles a otros productos estadounidenses.

Sin embargo, la Administración Biden ha buscado **reparar** las **relaciones comerciales** con sus socios europeos y eliminar elementos de fricción entre los bloques. Para ello, en **marzo de 2021**, ambas partes alcanzaron un **acuerdo de suspensión** durante **4 meses** de los aranceles impuestos entre ellas. Aunque fue pactado como consecuencia de las disputas por las ayudas públicas a los fabricantes aeronáuticos Airbus y Boeing, también benefició a otros sectores como la industria agroalimentaria española.

Meses más tarde, durante la cumbre del G-20 en **octubre de 2021**, Estados Unidos y la Unión Europea anunciaron un **acuerdo de suspensión** de **aranceles del acero y aluminio** entre ambas partes. Este pacto permitirá a ambos negociar un nuevo acuerdo comercial global para abordar el exceso de capacidad mundial de acero y aluminio, procedente principalmente de China.

*La mayor y creciente amenaza de la economía China, ha llevado a **EE.UU.** a apostar por un **restablecimiento de las relaciones comerciales con la UE**, lo que plantea una oportunidad para el **tejido exportador de Castilla y León** que permitiría reforzar las cadenas logísticas con los **Puertos del Norte y Oeste peninsular**.*



## BREXIT

El 1 de enero de 2021, Reino Unido abandonó formalmente la Unión Europea. Desde entonces, sus **relaciones comerciales** con **Europa** se han vuelto más **complicadas**, y aunque no hay una política arancelaria, sí existen nuevos trámites burocráticos. Por ejemplo, para mover mercancías entre la UE y Reino Unido, se requiere más control en los trámites administrativos de aduanas y declaraciones de seguridad.

En septiembre de 2021, ante el riesgo de que el Brexit agravase los **problemas** de la **cadena de suministro** creados por la pandemia, el gobierno británico tuvo que anunciar el retraso de las declaraciones y controles aduaneros completos a las importaciones desde la Unión Europea, y las declaraciones sobre seguridad y protección hasta julio de 2022. No obstante, las exportaciones británicas a la Unión Europea seguirán estando sujetas a controles completos, por tanto, la industria británica pierde competencia con Europa.

El Brexit ha propiciado un **descenso** del número de **inmigrantes** e incluso la salida del país de muchos **trabajadores**. Adicionalmente, durante la pandemia se paralizaron los procesos de formación y acreditación de transportistas que eran necesarios para afrontar la situación post-Brexit con mejores garantías. Esto ha derivado en una **escasez** de más de 100.000 **conductores** de camiones en el Reino Unido que ha obligado al gobierno a **flexibilizar** temporalmente la regulación de los **tiempos de conducción**.

Junto a la ralentización del comercio mundial como consecuencia de la COVID-19, todos estos factores han llevado a un **desabastecimiento de productos** que está afectando a múltiples sectores (alimentación, construcción, equipamiento de oficinas, etc.).

Ante esta situación, el gobierno británico está definiendo **medidas** de actuación como:

- Invertir 32,5 M£ en instalaciones de carretera para conductores de vehículos pesados.
- Invertir en nuevos campos de formación para capacitar a 5.000 conductores adicionales.
- Aumentar el número de pruebas de conducción de vehículos pesados a 50.000 pruebas anuales.
- Congelar el impuesto especial sobre vehículos para los vehículos pesados y suspender la tasa de usuarios de la carretera de vehículos pesados otros 12 meses a partir de agosto de 2022.
- Relajar temporalmente las reglas de cabotaje para los viajes internacionales de vehículos pesados dentro de Gran Bretaña para proporcionar una mayor resiliencia para las cadenas de suministro.
- Emitir hasta 5.000 visas temporales a corto plazo para conductores de transporte de alimentos y combustible para trabajar en el Reino Unido.

*Pese a las dificultades que plantea el Brexit para las **relaciones comerciales UK-UE**, se espera que estas se **estabilicen en el corto plazo**, y que Reino Unido siga siendo un país atractivo para las empresas españolas en el medio-largo plazo.*



### TRATADO T-MEC

El Tratado entre **México, Estados Unidos y Canadá** o T-MEC, es un tratado de **libre comercio** que reescribe las normas que regirán los intercambios de servicios y bienes industriales y agrícolas entre los tres países norteamericanos. Fue firmado por los gobiernos de los tres países el 30 de noviembre de 2018, entrando en vigor el 1 de julio de 2020 en sustitución del acuerdo anterior, Tratado de Libre Comercio de América del Norte, T-LCAN, vigente desde 1994.

El nuevo acuerdo concede a los Estados Unidos un mayor acceso al mercado lácteo de Canadá (evaluado en \$19 miles de millones), incentiva una mayor producción doméstica de automóviles y camiones, aumenta las regulaciones medioambientales y laborales, e introduce y actualiza las protecciones de propiedad intelectual.

Las **nuevas normas de origen** para los fabricantes de automóviles y de otros productos textiles, químicos y siderúrgicos están plenamente en funcionamiento a partir de **2022**. En cuanto al mercado automovilístico, estas nuevas normas supondrán que las compañías que actualmente importan sin aranceles componentes para la producción de vehículos tendrán que pagar tarifas por estos mismos componentes después de la entrada en vigor del acuerdo.

Dado que la UE mantiene tratados de libre comercio con México y Canadá, las barreras proteccionistas del T-MEC solo afectarían a las empresas españolas que busquen introducirse en el mercado de EE.UU. Para el sector del automóvil, las reglas de origen afectarán especialmente a las exportaciones de componentes desde España, pues estas tendrán preferencia arancelaria si se integran con los bienes exportados desde México.



### INTERVENCIÓN CHINA EN EUROPA

La "Nueva Ruta de la Seda de siglo XXI" representa una red de conectividad compuesta por los **corredores económicos marítimos y terrestres** entre **China, Eurasia, Oriente Medio, Europa y África** y alcanza el 70% de la población planetaria, produciendo el 55% del PIB global, además de albergar el 70% de las reservas de petróleo y gas del mundo.

En abril de 2016, la compañía estatal China *Ocean Shipping Company* (COSCO) selló la compra del 67% del mayor puerto griego por valor de 368.500.000 €, hecho que le abre las puertas de la Ruta de la Seda.

China se ha comprometido a invertir al menos 350 millones de euros durante los próximos diez años al puerto, adicionalmente a los 200 millones de euros ya invertidos en las dos terminales que ya opera bajo una concesión de 35 años.

Las dos partes tratan de aprovechar la ubicación estratégica de Grecia al cruce de Europa, Asia y África, diciendo que podría convertirse en un centro para canalizar los productos de la segunda mayor economía del mundo y el mayor exportador hacia Europa.

*El **Tratado T-MEC** representa una **amenaza** importante para algunos de los productos de **exportación de CyL** de sectores clave como el **agroalimentario o automoción**.*

*Las **inversiones chinas** en España en Transporte y Logística hasta la fecha se han dirigido principalmente al **Litoral Mediterráneo**.*



### GUERRA RUSIA – UCRANIA

La aproximación en los últimos años del gobierno ucraniano a la Unión Europea y sobre todo a la OTAN, llevan tiempo ocasionando importantes tensiones entre Rusia y Ucrania que han desembocado en la **invasión** de Ucrania por parte de Rusia. Como respuesta a la invasión, los países occidentales han impuesto duras sanciones económicas a Rusia y están apoyando a Ucrania mediante el envío de recursos humanitarios y sanitarios, económicos y armamentísticos.

El conflicto bélico está teniendo consecuencias económicas, geopolíticas y demográficas de gran calado a nivel global, pero muy especialmente en Europa, por la importante involucración de la UE en favor de Ucrania y por la fuerte dependencia que casi todos sus países tienen de las materias primas (energéticas, minerales y agroalimentarias principalmente), que se producen tanto en Rusia como en Ucrania.

En concreto, Rusia es uno de los principales suministradores de gas y petróleo a Europa, por lo que el conflicto está ocasionando que el **precio** de los **combustibles** y la **energía asciendan** de forma considerable, afectando de lleno a sectores como el del transporte y la logística.

### 2.1.6. CONTEXTO GLOBAL

Además de los combustibles, el conflicto está afectando a otras materias primas llegadas desde Rusia, como los **metales** (aluminio, níquel, cobre, paladio y platino) y los **productos agrícolas** (piensos, fertilizantes, etc.), los cuales están viendo aumentados sus precios notablemente.

Otra consecuencia derivada de la subida del precio de la energía es la **inflación**. Los costes de producción están aumentando a nivel global y particularmente en España, lo que está incrementando aún más la ya elevada inflación provocada principalmente por la guerra arancelaria global y el impacto del COVID-19.

El final del conflicto es incierto y las consecuencias derivadas de la guerra perdurarán en el corto-medio plazo.

*Las consecuencias de la **guerra entre Rusia y Ucrania** perdurarán en el medio plazo, con efectos importantes de **restricción del suministro de materias primas** energéticas, minerales y agroalimentarias, lo que puede plantear una **oportunidad** en la reactivación de su **producción en Castilla y León** tanto para consumo nacional como incluso internacional.*

## 2. CONDICIONES DE CONTORNO

### 2.2. Marco regulatorio y de planificación

#### 2.2.1 INTRODUCCIÓN

En este primer apartado se identifican y desarrollan, aunque de forma sintética, una serie de aspectos del marco regulatorio sectorial que tendrán una influencia en el corto-medio plazo en la actividad del transporte y la logística, tanto a nivel local como global.

Se quieren destacar aquellos aspectos relevantes de este contexto general que deberán tenerse en cuenta en la Estrategia Logística de Castilla y León, habiendo posibilidad de profundizar más adelante en aquellos que finalmente se decida recoger y priorizar dentro de la Estrategia (e.g. KPIs de impacto medioambiental, etc.). Los aspectos analizados se han estructurado en tres grandes bloques, en función de su alcance geográfico y político.



#### 1. Marco de la Unión Europea

- **Red Transeuropea de Transporte (TEN-T)**, incluyendo las expansiones previstas de sus principales corredores (promovidas por el Programa CEF 2021-2027), y especialmente el **Corredor Atlántico** y su influencia sobre la Comunidad de Castilla y León.
- **Marco Regulatorio** de los diferentes modos de transporte, incluyendo los más recientes como el Paquete de Movilidad o la Euroviñeta.
- **Transformación Digital**, incluyendo los reglamentos que buscan promover mejoras de eficiencia de la industria del transporte y la logística a través del uso compartido de datos en formato electrónico.
- Iniciativas de la UE en materia de **Sostenibilidad** aplicadas al sector de transporte y la logística.



#### 2. Marco Nacional

- **Planes y Estrategias Nacionales** vigentes que tienen un impacto significativo en el sector a nivel nacional (i.e. la Estrategia Logística de España, el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, y la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030).
- **Marco Regulatorio nacional** del transporte por carretera, ferrocarril, marítimo y aéreo, incluyendo la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) y su Reglamento de desarrollo (ROTT), la normativa de adjudicación de surcos horarios de ferrocarril y la normativa de acceso a la red ferroviaria
- Legislación y planificación en materia de **Sostenibilidad**, como la Ley de Cambio Climático y Transición Energética y la Hoja de Ruta del Hidrógeno.

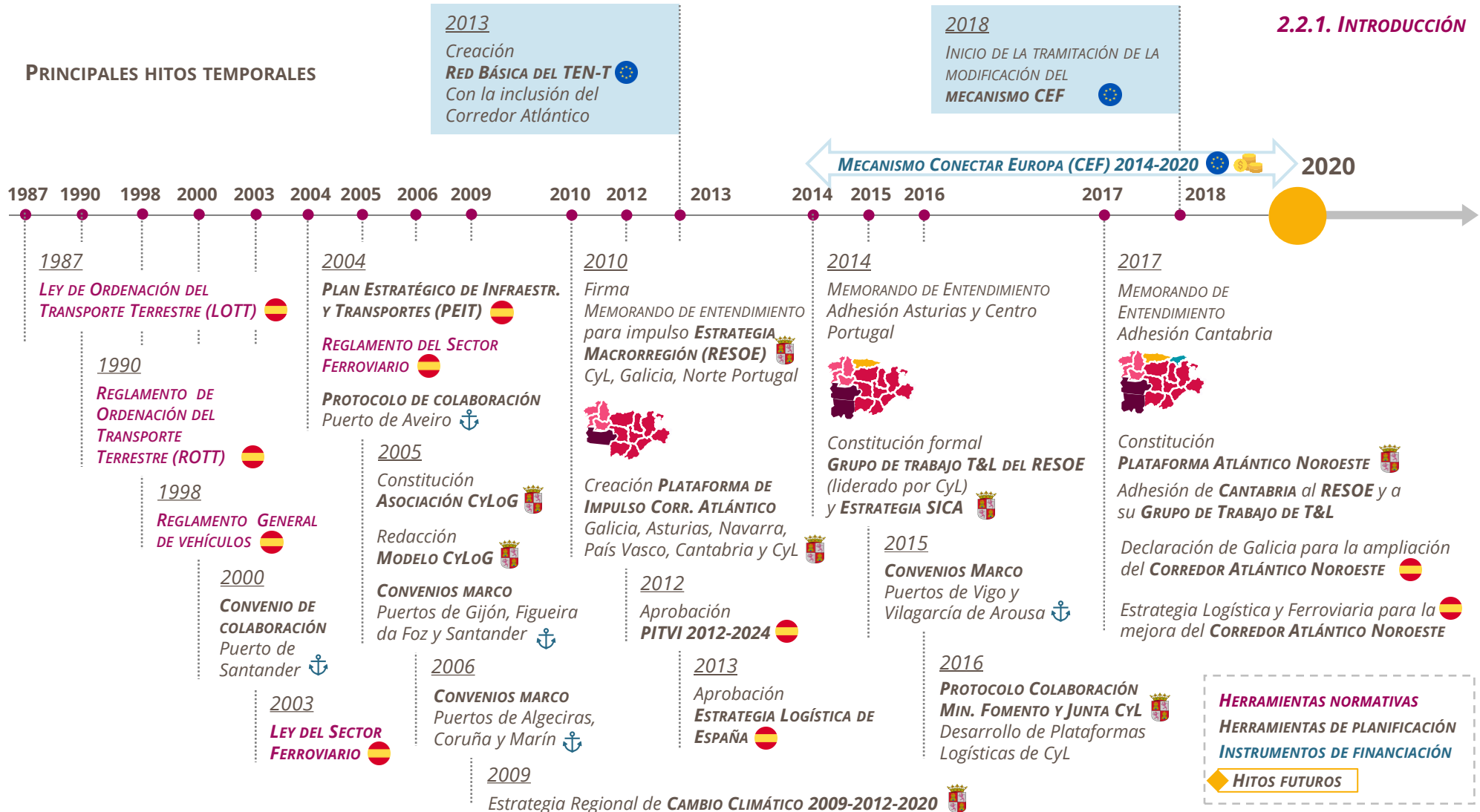


#### 3. Marco Autonómico

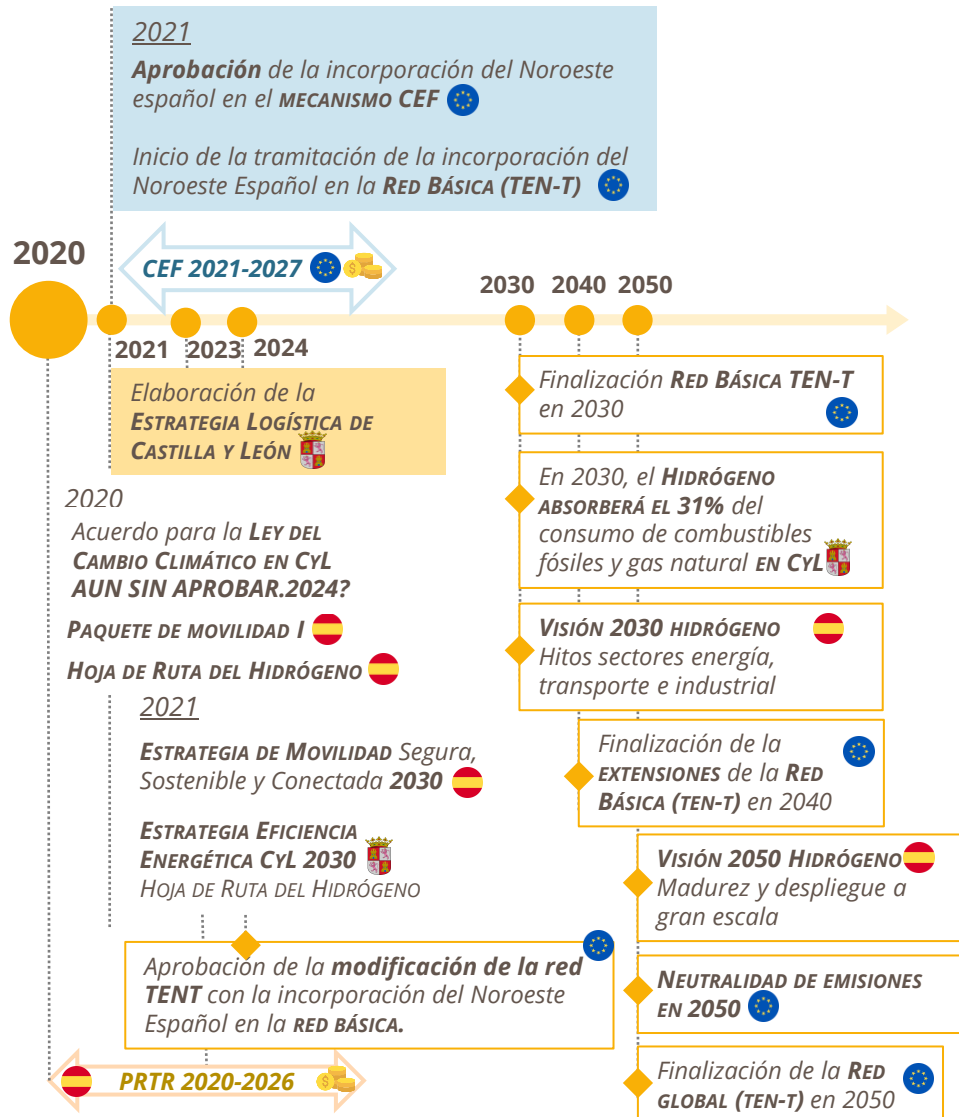
- **Master Plan de la Macrorregión RESOE**, su evolución, sus agentes y sus actuaciones para impulsar la competitividad y la eficiencia del transporte en Castilla y León y su entorno.
- **Modelo CyLog, Decreto 16/2007 y Orden FOM 1570/2008** que promueven el sector del transporte y la logística en la Comunidad.
- En el ámbito de **Sostenibilidad**, las implicaciones de la Estrategia Regional de Cambio Climático 2009-2012-2020, la Ley de Cambio Climático y Transición Energética en Castilla y León, y la Hoja de Ruta del Hidrógeno en la Comunidad castellano y leonesa.

2.2.1. INTRODUCCIÓN

PRINCIPALES HITOS TEMPORALES



2.2.1. INTRODUCCIÓN



La **Estrategia Logística 2030 de CyL**, deberá ser un elemento clave en la configuración de una **logística integral** para el **noroeste de España**, englobando para ello las reivindicaciones de Castilla y León, y alineándose con los principios fundamentales del marco regulatorio y estratégico europeo y nacional.

## 2.2.2. MARCO DE LA UNIÓN EUROPEA

### I.- LA RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE (TEN-T)

La red TEN-T, Red Transeuropea de Transporte, es un conjunto de infraestructuras planificadas con las que se pretende favorecer el libre flujo de personas y mercancías a lo largo de la UE. Incluye redes viarias y ferroviarias, aeropuertos, puertos, canales de navegación interior, terminales ferroviarias y multimodales, y sistemas de gestión de tráfico.

La red está diseñada con una doble estructura:

- **Red Básica (Core Network):** eje vertebrador de la Red Global formando el esqueleto de la red multimodal. Constituye aquellos componentes de la red TENT-T con el mayor valor añadido europeo: enlaces transfronterizos pendientes, principales cuellos de botella y nodos multimodales. Su finalización está prevista en 2030.
- **Red Global (Comprehensive Network):** es una red de transporte multimodal relativamente densa que recoge las infraestructuras, existentes o planificadas de la TENT-T, y que servirá de base para determinar los proyectos de interés común. Su finalización está programada para el año 2050.

La Red Básica está formada por 9 Corredores Prioritarios Europeos que se identificaron para agilizar y facilitar el desarrollo coordinado de la red principal. El sistema europeo de gestión del tráfico ferroviario (ERTMS) y las autopistas del mar complementan estas funciones.

Son dos los corredores prioritarios de la red transeuropea que conectan con la península, el **Corredor Mediterráneo** (--) y el **Corredor Atlántico** (--), estando Castilla y León afectada por este último.

**CyL está afectada por el Corredor Atlántico de la Red TEN-T**

*Corredores prioritarios de la Red Básica TEN-T (sin extensiones)*

*Fuente: Comisión Europea*



### 2.2.2. MARCO DE LA UNIÓN EUROPEA

#### REGULACIÓN DE LA RED TEN-T

La Red se regula a través de dos Reglamentos: el **RE 1315/2013**, donde se establece el orden de prioridad de las infraestructuras a desarrollar; y el **RE 2021/1153**, por el que se establece el Mecanismo CEF 2021-2027 y se deroga el **RE 1316/2013**, en cuyo anexo I ya se recogían las conexiones del Corredor Atlántico con el Noroeste peninsular.

#### REQUISITOS DE UE PARA TRAMOS DE LA RED BÁSICA

El **RE 1315/2013** establece que los tramos de la **red básica de transporte ferroviario de mercancías**, deben cumplir con los siguientes requisitos:

- Electrificación total de la línea
- Velocidad de línea: 100 km/h
- Carga mínima por eje de 22,5 t
- Circulación de trenes de 740 m de longitud
- Implantación del ERTMS
- Ancho UIC para nuevas líneas ferroviarias, excepto aquella que sea una extensión de red ya existente con ancho de vía distinto

#### FEDER, FSE+ Y NEXT GENERATION EU

Fondos de financiación orientados a impulsar el desarrollo económico de regiones y sectores de actividad que se encuentran en una situación desfavorable. Los fondos FEDER y FSE han dado apoyo en los últimos años en Castilla y León a proyectos de energías renovables y de creación de empleo. Por su parte, los fondos Next Generation EU se enfocan en la recuperación tras la pandemia de sectores económicos.

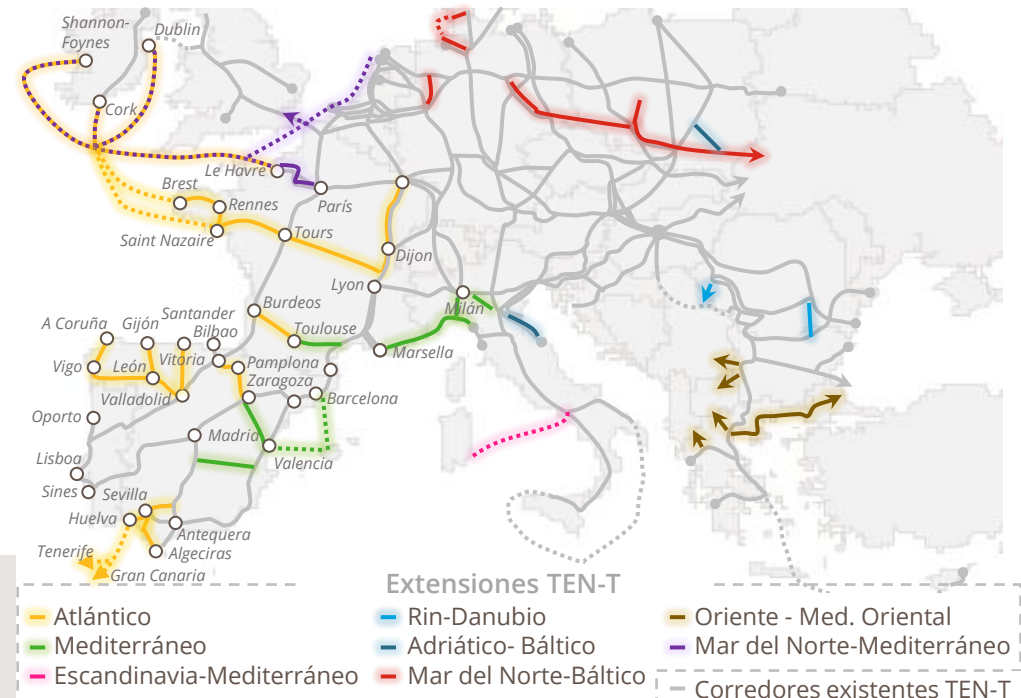
*El desarrollo del **Corredor Ferroviario Atlántico en CyL** cuenta con importantes **mecanismos de financiación**, pero deberá adecuarse a unos **estándares funcionales básicos**.*

#### MECANISMO CONECTAR EUROPA CEF (2021-2027)

Instrumento financiero creado por la Comisión Europea para coordinar sus inversiones en las redes europeas de infraestructuras digitales, de transporte y de energía. La regulación del programa CEF, aprobada en julio de 2021, supone una importante extensión de los Corredores de la Red TEN-T.

*Programa CEF 2021-2027 – Expansión de los Corredores Europeos*

*Fuente: Comisión Europea*



### 2.2.2. MARCO DE LA UNIÓN EUROPEA

#### CORREDOR ATLÁNTICO

El Corredor Atlántico vertebra el transporte de mercancías por la fachada atlántica europea, desde el Estrecho de Gibraltar hasta el Canal de la Mancha, a la vez que conecta con grandes centros de consumo interiores tales como Madrid o París.

Las extensiones de la Red Básica a incorporar en el Corredor Atlántico, incluidas en el reglamento que establece el Mecanismo Conectar Europa (CEF) 2021-2027 son:

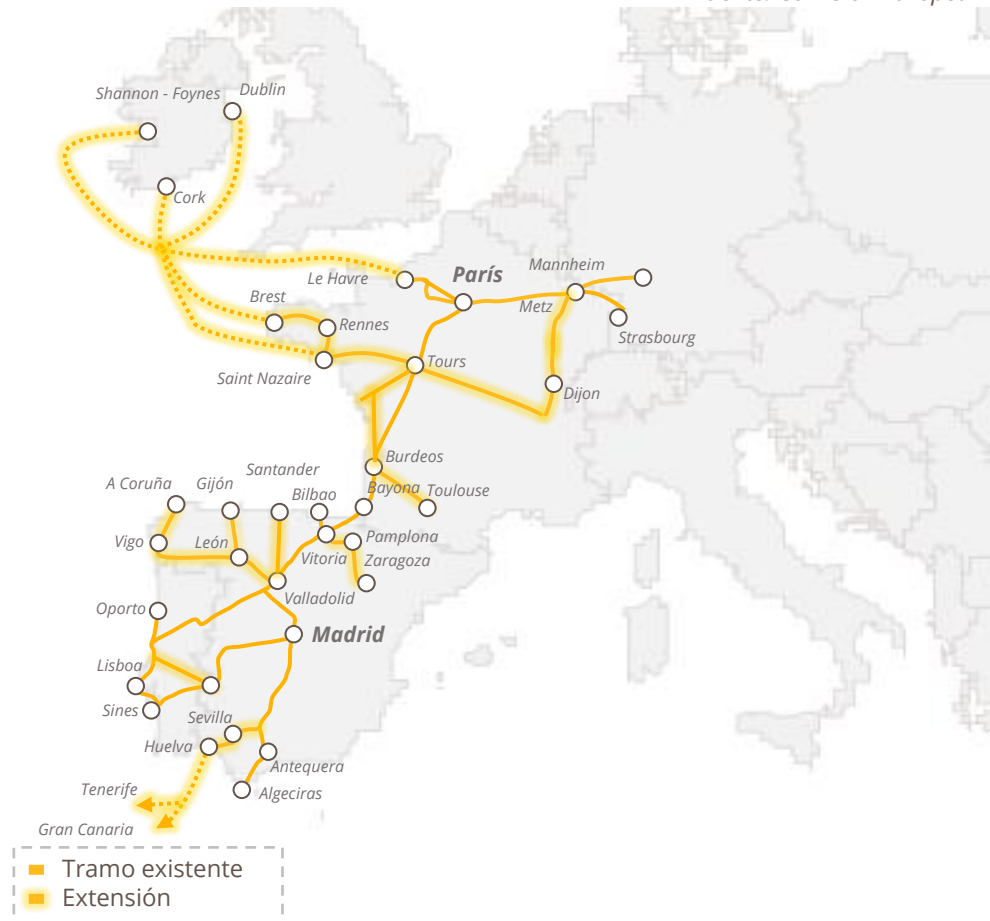
- *Coruña-Vigo-Orense-León y Gijón-León- Venta de Baños.*  
La extensión del Corredor Atlántico hacia el noroeste peninsular se da con el objetivo de reequilibrar la cuota modal en el tráfico de mercancías entre Castilla y León, Galicia, Asturias y el Norte de Portugal, actualmente desequilibrada en favor de la carretera.
- *Zaragoza-Pamplona-Bilbao*
- *Tenerife/Gran Canaria-Huelva/Sanlúcar de Barrameda-Sevilla-Córdoba*
- Conexión entre los puertos franceses del Atlántico y los irlandeses
- Tramos de unión con nodos interiores como Dijon o Toulouse

El tráfico ferroviario de entrada y salida desde los puertos peninsulares de la fachada atlántica hacia Europa por Irún, se canaliza por Valladolid, mientras que el tráfico por carretera confluye en Burgos. La mayor parte de las exportaciones/importaciones de Portugal con España y el resto de Europa pasan por el eje Fuentes de Oñoro (Salamanca) – Miranda de Ebro.

**La extensión del Corredor Atlántico dinamizará las relaciones comerciales entre las regiones del noroeste peninsular, y entre estas y Europa y norte de África.**

#### Tramos existentes y extensiones previstas del Corredor Atlántico mercancías

Fuente: Comisión Europea



### RED TEN-T VIARIA EN LA PENÍNSULA IBÉRICA

Como se ha comentado anteriormente, la Red Transeuropea de Transporte comprende las infraestructuras de transporte lineales y nodales de los modos viario, ferroviario, aéreo, marítimo y navegación interior, así como las de carácter multimodal.

Dicha red se compone de infraestructuras nodales (nodos urbanos, puertos, aeropuertos y terminales ferrocarril-carretera) e infraestructuras lineales o de enlace entre nodos (ferrocarril, carretera, vías navegables interiores y Autopistas del Mar)

A continuación, se detallan las redes viarias y ferroviarias, así como los nodos relativos a las terminales ferroviarias de mercancías, incluidas en la Red TEN-T Básica y Global.

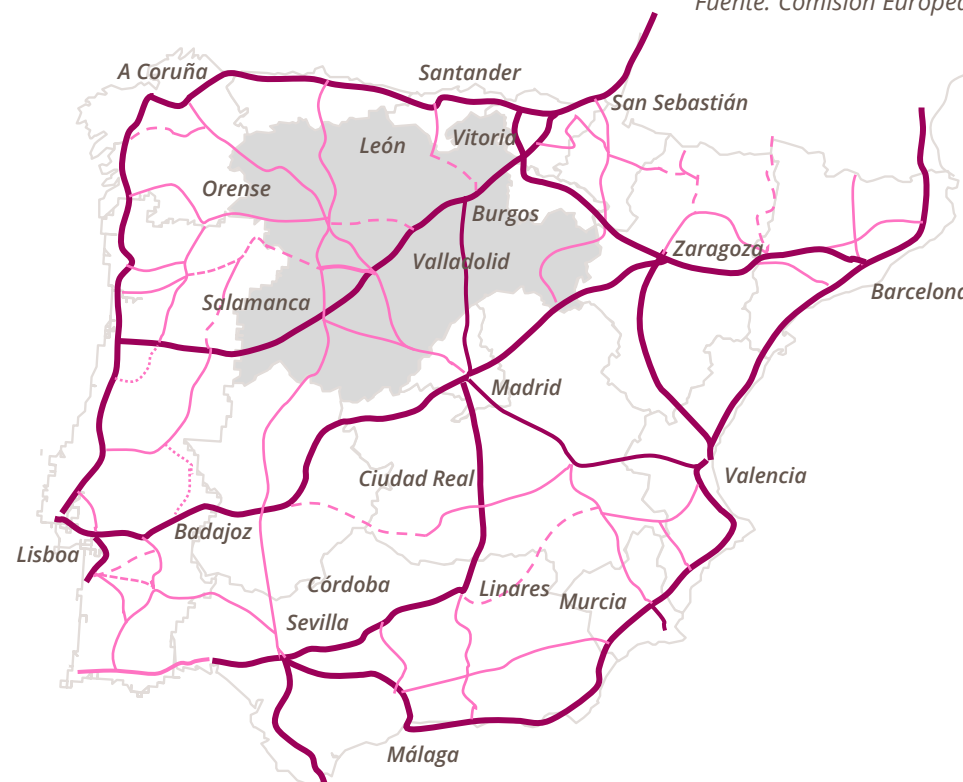
En dichos mapas se pueden distinguir las vías en operación, aquellas que están en desarrollo y las planificadas, a fecha de mayo 2023, teniendo en cuenta las últimas modificaciones de la red.

*La Red TEN-T ferroviaria contiene un mayor número de actuaciones planeadas en comparación con la Red TEN-T viaria, tanto en la Península Ibérica como en Castilla y León*

### 2.2.2. MARCO DE LA UNIÓN EUROPEA

#### Red Global y Básica viaria en la Península Ibérica

Fuente: Comisión Europea

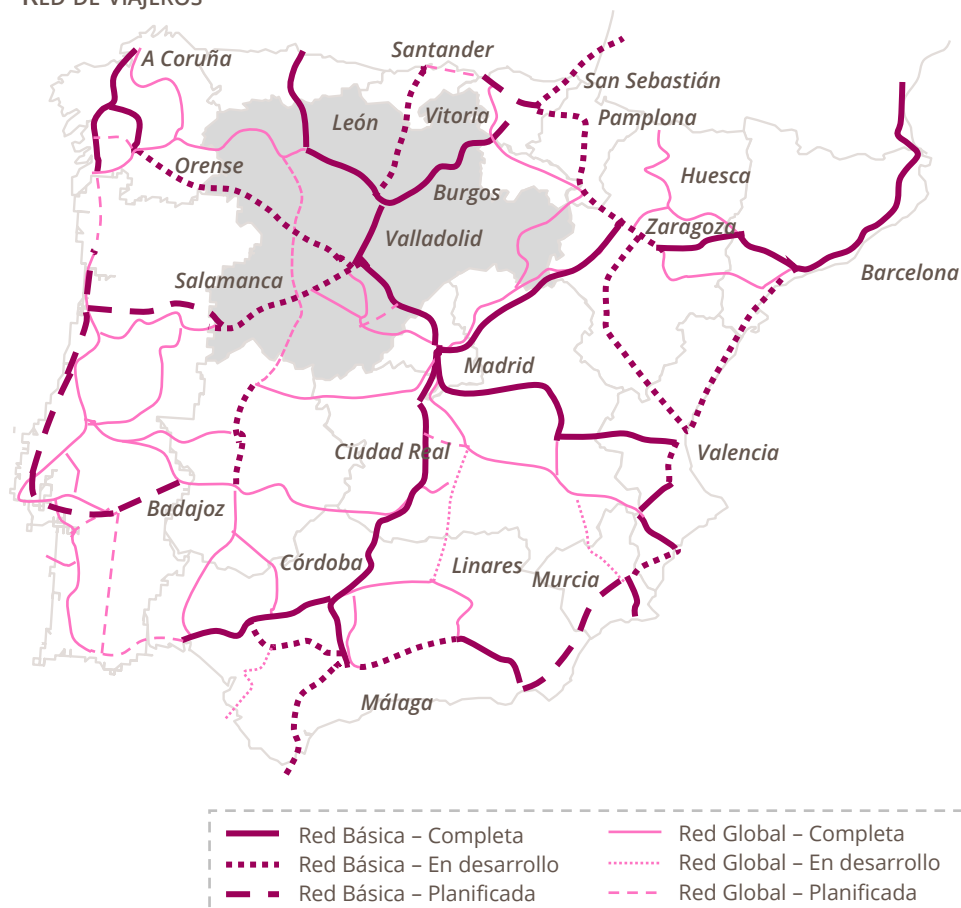


|                                                                   |                                                                    |
|-------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|
| <span style="color: red;">—</span> Red Básica – Completa          | <span style="color: blue;">—</span> Red Global – Completa          |
| <span style="color: red;">- - -</span> Red Básica – En desarrollo | <span style="color: blue;">- - -</span> Red Global – En desarrollo |
| <span style="color: red;">- · -</span> Red Básica – Planificada   | <span style="color: blue;">- · -</span> Red Global – Planificada   |

### 2.2.2. MARCO DE LA UNIÓN EUROPEA

#### RED TEN-T FERROVIARIA EN LA PENÍNSULA IBÉRICA

##### RED DE VIAJEROS



#### Red Global y Básica ferroviaria en la Península Ibérica

Fuente: Comisión Europea

##### RED DE MERCANCÍAS



### 2.2.2. MARCO DE LA UNIÓN EUROPEA

## II.- TRANSPORTE POR CARRETERA

### ACCESO A LA PROFESIÓN

La UE dispone del **RE 1071/2009** que establece las normas comunes relativas a las condiciones que deben cumplirse para ejercer la profesión de **transportista por carretera**. Estas normas son de aplicación a los transportistas que utilizan vehículos de más de 3,5 toneladas de MMA.

### REGULACIÓN DE LAS DIMENSIONES Y PESOS MÁXIMOS

La **Directiva (UE) 2015/719** establece **dimensiones y pesos máximos** para el tráfico internacional. Estas normas se complementan con los requisitos para homologar vehículos comerciales que establece la Directiva 97/27/CE.

### EUROVIÑETA

**Sistema de peajes** que se aplica al **transporte pesado por carretera** (de más de 12 toneladas) para calcular el pago a realizar por un vehículo de grandes dimensiones en función de los factores que mejor recogen su huella ecológica (i.e., distancia recorrida, emisiones de CO<sub>2</sub> generadas).

Directiva (UE) 2023/959 del Parlamento Europeo y del Consejo de 10 de mayo de 2023 que modifica la Directiva 2003/87/CE por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión Europea que afecta a los vehículos de >35 tn.

No obstante, dado que la tarificación vial en la UE es **competencia nacional**, los Estados Miembros conservan la libertad de aplicar peajes y tasas por utilización a diferentes categorías de vehículos.

### PAQUETE DE MOVILIDAD

El 9 de junio de 2020, el Parlamento Europeo aprobó las medidas contenidas en el Paquete de Movilidad, el cual tiene como finalidad **mejorar las condiciones laborales** de los conductores y **armonizar las normas de transporte** en la Unión Europea. Este Paquete incluye los siguientes textos legislativos:

- RE 2020/1054, sobre **tiempos de conducción y descanso** (*en vigor desde el 20 de agosto de 2020*). Incluye la prohibición del descanso semanal en la cabina del vehículo y la obligación de volver a casa cada 4 semanas para realizar un descanso semanal normal.
- RE 2020/1055, sobre el **acceso al mercado de transporte** (*aplicable desde el 21 de febrero de 2022*). Establece limitaciones al cabotaje y a los desplazamientos indefinidos, así como la obligación del uso de tacógrafo en vehículos ligeros de más de 2,5 toneladas.
- RE 2020/1056, sobre **información electrónica relativa al transporte de mercancías** (*aplicable partir del 21 de agosto de 2024*).
- Directiva (UE) 2020/1057 sobre el **desplazamiento de trabajadores** (aplicables desde febrero 2022). Establece la obligación de los transportistas a reportar los datos del transporte, conductor, vehículo y viaje. Además, incluye una nueva normativa de cabotaje por la que un conductor puede realizar con un mismo vehículo hasta tres cabotajes consecutivos en 7 días para transporte internacional.

### CONVENIO TIR (TRANSPORTE INTERNACIONAL ROUTIER)

El Convenio TIR fue creado en 1975 por la UNECE (*United Nations Economic Commission for Europe*) para **agilizar los trámites aduaneros** entre los 75 países suscritos a él. El Convenio establece una serie de **condiciones** sobre las **mercancías**, los **vehículos** de transporte y la **documentación**.

### 2.2.2. MARCO DE LA UNIÓN EUROPEA

#### Tiempos de conducción

Fuente: MITMA (Reglamento (CE) 561/2006)

#### TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO

El **RE (CE) 561/2006**, modificado posteriormente por el **RE (UE) 2020/1054**, del mencionado Paquete de la Movilidad, y en vigor desde el 20 de agosto de 2020, establece las normas sobre el tiempo de conducción, las pausas y los períodos de descanso para los conductores de camiones y autobuses con el fin de mejorar las condiciones de trabajo y la seguridad vial.

Por su parte, el **RE (UE) 165/2014**, también modificado por el **RE (UE) 2020/1054**, establece los requisitos relativos a la fabricación, instalación, utilización, ensayo y control de los tacógrafos que deben instalarse en los vehículos que entran en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) 561/2006.

| Tipo           | Conducción                  | Descanso                                                                                                        |
|----------------|-----------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Ininterrumpido | 4h 30 min                   | 45 min (o 15 min + 30 min)                                                                                      |
| Diario         | Máx: 9h<br>(2 veces/semana) | Ordinario: mín 11h (o 3h + 9h)                                                                                  |
| Semanal        | Máx: 56h                    | Normal: 45h<br>Reducido: 24h                                                                                    |
| Bisemanal      | Máx: 90h                    | A) 2 descansos normales/semana<br>B) 1 descanso normal + 1 reducido/semana<br>(compensando la semana siguiente) |

El **marco normativo** europeo resulta cada vez **más restrictivo** para el sector de la **carretera**, con un paquete de medidas enfocadas a **reducir las emisiones** contaminantes de la carretera y a **mejorar las condiciones laborales** de sus trabajadores.

#### Conducción ininterrumpida



#### Conducción diaria-semanal



#### Conducción bisemanal



### 2.2.2. MARCO DE LA UNIÓN EUROPEA

## III.- TRANSPORTE POR FERROCARRIL

### AGENCIA FERROVIARIA EUROPEA

El **RE (CE) 881/2004** creó la Agencia Ferroviaria Europea (AFE) con el fin de mejorar la interoperabilidad y la seguridad del sistema ferroviario europeo. No dispone de competencias decisorias.

El **RE(UE) 2016/796** relativo a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea derogó y sustituyó el primer reglamento, por el cual la AFE es ahora la única instancia competente para emitir autorizaciones de vehículos destinados a actividades transfronterizas (i.e. locomotoras y vagones), así como certificados de seguridad únicos para las empresas ferroviarias que operan en varios Estados miembros.

### INTEROPERABILIDAD

Con la **Directiva 96/48/CE** relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad, y la **Directiva 2001/16/CE** relativa a la interoperabilidad el sistema ferroviario transeuropeo convencional, la Unión Europea inició un proceso destinado a garantizar el tráfico fluido y seguro de los trenes entre las redes nacionales de los Estados miembros.

La **Directiva 2008/57/CE** —modificada posteriormente por las directivas 2009/131/CE y 2011/18/UE— refundió en un solo texto las Directivas anteriores a ella. Asimismo, esta Directiva fue también refundida por la **Directiva (UE) 2016/797** sobre la interoperabilidad el sistema ferroviario dentro de la Unión Europea.

*Desde el 1-ene-2007, el **transporte ferroviario estatal e internacional de mercancías** está **abierto a la competencia**.*

### ACCESO DE LAS EMPRESAS FERROVIARIAS A LAS INFRAESTRUCTURAS

La **Directiva 95/18/CE** sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias dispone que, para poder acceder a las infraestructuras de todos los Estados miembros, las empresas ferroviarias tienen que disponer de una licencia expedida por el Estado miembro en el que esté establecida la empresa, la cual debe cumplir con ciertas condiciones para que se le conceda (honorabilidad, capacidad financiera y competencia profesional).

Esta directiva fue sustituida posteriormente por la **Directiva 2012/34/UE** (que a su vez fue modificada mediante la **Directiva UE 2016/2370**) por la que se establece un **espacio ferroviario único** en la Unión Europea.

### ADJUDICACIÓN DE SURCOS HORARIOS

Conforme al **RE (UE) 913/2010**, los Corredores Ferroviarios de Mercancías Internacionales han establecido para cada uno de ellos un órgano denominado **Ventanilla Única**, para que los candidatos soliciten y reciban respuestas, en un solo lugar y con un solo trámite, en relación con la **capacidad de infraestructura** para los **trenes de mercancías** que atraviesan, al menos, una frontera a lo largo de cualquier de los Corredores Europeos de Mercancías.

### TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

El Reglamento **transporte internacional de mercancías peligrosas por ferrocarril (RID)** se recoge en el Apéndice C del Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril (COTIF), redactado en Berna en 1980. El RID establece unas normas uniformes para regular la **seguridad** del transporte internacional de mercancías peligrosas por ferrocarril en los Estados parte del COTIF. Su última enmienda ha sido realizada en 2021.

2.2.2. MARCO DE LA UNIÓN EUROPEA

IV.- TRANSPORTE MARÍTIMO

El **RE (UE) 2017/352** establece un marco para la prestación de servicios portuarios y normas comunes sobre transparencia financiera de los puertos. Tiene como objetivo igualar las condiciones, proteger a los operadores portuarios contra las incertidumbres y crear un clima más propicio para inversiones públicas y privadas eficientes.

El Reglamento define las **condiciones** en las que se aplica la libertad de prestar **servicios portuarios**, por ejemplo, el tipo de requisitos mínimos con fines de seguridad o ambientales, circunstancias en que se limita el número de operadores o el procedimiento de selección de operadores. En cada uno de estos casos, introduce **reglas comunes** sobre la transparencia de la **financiación pública** y el **cobro por uso** de la infraestructura portuaria y los servicios portuarios. Igualmente introduce a cada Estado Miembro un nuevo mecanismo para gestionar las quejas y las disputas entre las partes interesadas de los puertos.

Por otra parte, los buques mercantes serán incluidos en el **Emission Trading System (ETS)** de la Comisión Europea, aplicando nuevas restricciones sobre sus emisiones de CO<sub>2</sub> por energía consumida. Estas restricciones crecerán progresivamente entre los años 2025 y 2050.

La medida de la CE conllevará una **desventaja competitiva** frente a otros puertos tales como Tánger-Med o Malta, que podrían atraer una parte importante de las operaciones de transbordo que actualmente se realizan en puertos de los Estados miembro de la UE.

*Las medidas de la UE para avanzar en la **transición ecológica** podrían suponer una **pérdida de competitividad** de los **puertos del sur de Europa** frente a los de sus regiones vecinas.*

V.- TRANSPORTE AÉREO

El **Mercado Único Europeo** de la aviación se estableció formalmente en 1992 con el '**tercer paquete**' de Reglamentos que eliminaron las restricciones comerciales restantes de los operadores de transporte aéreo europeos para operar a través de la UE.

El organismo regulador es la **Agencia Europea de Seguridad Aérea**. Fue creada en 2002 con el objetivo de desarrollar normas comunes de altos estándares en materia de seguridad y medio ambiente.

En 2004, la Comisión Europea puso en marcha un plan para reformar el espacio aéreo europeo llamado **SES (Single European Sky)**. Desde entonces se han realizado proyectos concretos a nivel local y estatal para actuar en determinados ámbitos. Este ambicioso plan pretende reestructurar el espacio aéreo europeo en función de los flujos aéreos (en vez de las fronteras nacionales), crear capacidad adicional y mejorar la eficiencia global del sistema de Gestión de Tráfico Aéreo.

Estos objetivos se quieren cumplir a través de las siguientes **acciones** que impactarán tanto en el transporte de viajeros como de mercancías:

- Triplicar la capacidad del sistema para reducir retrasos.
- Mejorar la seguridad en un factor 10.
- Reducir en un 10% el impacto ambiental de los efectos de los vuelos.
- Proporcionar servicios de control de Gestión del Tráfico Aéreo con una reducción de costes del 50%.



Medio ambiente



Capacidad



Eficiencia



Seguridad



Puntualidad

## VI.- TRANSFORMACIÓN DIGITAL

Los esfuerzos de la UE para promover mejoras de eficiencia de la industria del transporte y la logística a través de la transformación digital, se centran principalmente en el **intercambio de datos**.

- Para el *transporte por carretera*, el **RE (UE) 2020/1056** sobre Información Electrónica relativa al Transporte de Mercancías (eFTI) busca mejorar la eficiencia de los procesos administrativos y facilitar el intercambio de información en todos los Estados miembros.
- En cuanto al *transporte por ferrocarril*, el **RE (UE) 1305/2014** de la CE sobre la especificación técnica de interoperabilidad referente a las aplicaciones telemáticas del subsistema de transporte de mercancías en la UE, que deroga el Reglamento (CE) nº 62/2006, tiene como objeto garantizar el intercambio eficaz de información dentro de un marco técnico común.

Asimismo, para complementar estas acciones, en 2015 fue creado el **Digital Transport and Logistics Forum (DTLF)**, un grupo de expertos cuyo objetivo es abordar los principales obstáculos para el intercambio electrónico de información en el sector, fomentando la cooperación y apoyando a la UE en el desarrollo de propuestas viables en esta materia.

Por otro lado, en el ámbito de la **digitalización de los procesos de aduanas** destacan los siguientes reglamentos y plataformas:

- CAU, nuevo Código Aduanero de la Unión, recogido en el Reglamento (UE) 2019/632, que establece el marco de una nueva aduana electrónica para toda la UE.
- *EU Single Window Environment for Customs*, propuesta de la CE actualmente en revisión por el Parlamento y el Consejo Europeo.

### 2.2.2. MARCO DE LA UNIÓN EUROPEA

**e-FTI** facilita el intercambio de datos para el transporte por carretera



**DTLF** es un Foro de expertos para fomentar la digitalización del sector



**'EU Single Window Environment for Customs'** promoverá mejoras en los procesos de aduanas a través de la digitalización



**Cooperación**  
organismos  
regulatorios



**Protección**  
medioambiental



**Facilidad**  
procesos



**Resiliencia**  
crisis sanitarias

*El marco normativo de la UE busca promover la configuración de un **sistema de transporte más interoperable**, tanto en lo relativo a sus **infraestructuras** de transporte, como a los **datos** que genera la actividad de transporte y comercio en las mismas.*

### 2.2.2. MARCO DE LA UNIÓN EUROPEA

## VII.- SOSTENIBILIDAD

### AGENDA 2030

La Agenda 2030 para el **Desarrollo Sostenible** fue aprobada por la **Asamblea General** de la **ONU** en septiembre de 2015. Los Estados Miembros adoptaron un conjunto de objetivos globales para erradicar la pobreza, proteger el planeta y asegurar la prosperidad para todos. El compromiso se plasma en **17 objetivos** y **169 metas** que abarcan las esferas económica, social y ambiental.

#### Objetivos de Desarrollo Sostenible más dependientes del sector logístico



### NUEVO PLAN DE ACCIÓN DE ECONOMÍA CIRCULAR DE LA UE, 2020

Introduce iniciativas a lo largo de todo el ciclo de vida de los productos que fomenten el consumo responsable, eficiente y sostenible de los recursos.

### ESTRATEGIA EUROPEA PARA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE E INTELIGENTE, 2020

Pone el foco en dos pilares del transporte de mercancías: la necesidad de impulsar el uso de **vehículos de baja emisión** y emisión cero para todos los modos de transporte; y la generalización de un sistema de **transporte multimodal**, principalmente a través de extender y mejorar la Red TEN-T e incrementar la oferta de terminales interiores de carga.

### PACTO VERDE EUROPEO, 2019

Se trata de una nueva estrategia de crecimiento para transformar la UE en una **sociedad climáticamente neutra, equitativa y próspera**, con una economía moderna, eficiente en el uso de los recursos y competitiva, donde:

- Hayan dejado de producirse emisiones netas de GEI en 2050.
- El crecimiento económico esté disociado del uso de recursos.
- No haya personas ni regiones que se queden atrás.

### LIBRO BLANCO DE TRANSPORTE HOJA DE RUTA HACIA UN ESPACIO ÚNICO EUROPEO DE TRANSPORTE: POR UNA POLÍTICA DE TRANSPORTES COMPETITIVA Y SOSTENIBLE 2011

El texto señala la necesidad de abordar el reto de romper la **dependencia** del **petróleo** del sistema de transporte sin sacrificar su **eficiencia** y comprometer la movilidad. El Libro Blanco presentó una lista exhaustiva de **iniciativas** para alcanzar estos fines, en su mayoría ya puestas en marcha por la Comisión. También fijó **objetivos** que sirvan de referencia para lograr la meta de reducción del 60% de las emisiones de CO<sub>2</sub>.

*La UE promueve la **multimodalidad** y el uso de **vehículos de bajas emisiones** como principales vectores de la sostenibilidad en el transporte de mercancías en las próximas décadas.*

## 2.2.3. MARCO NACIONAL

### I.- PLANES Y ESTRATEGIAS NACIONALES

#### ESTRATEGIA DE MOVILIDAD SEGURA, SOSTENIBLE Y CONECTADA 2030

La Estrategia, aprobada el 10 de diciembre de 2021, define la **hoja de ruta** del MITMA en materia de **transporte, logística y movilidad**. Esta se estructura en 9 ejes, 41 líneas de actuación y más de 150 medidas a adoptar en los próximos años. Hace énfasis en la conservación y mantenimiento de las infraestructuras y las cadenas logísticas intermodales, inteligentes y sostenibles, así como la mejora de la conectividad marítima y aérea internacional.

#### ESTRATEGIA INDICATIVA DEL DESARROLLO, MANTENIMIENTO Y RENOVACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA, 2021-2026

Esta Estrategia es el principal instrumento de planificación ferroviaria para el periodo 2021-2026, y está alineada con la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030.

La Estrategia prevé una inversión de 24.200 M€, y en ella se analizan dos escenarios con distintas prioridades de inversión: en el primero de ellos, un 70% de la inversión se destina a la red de alta velocidad frente a un 30% para la red convencional, y el segundo escenario presenta un reparto 50-50% donde se incrementa considerablemente las actuaciones relacionadas con la movilidad urbana, las cercanías y el transporte de mercancías. Finalmente se optó por este último escenario, al entenderse que resuelve de forma más eficaz los retos del sistema de transporte nacional.

#### PLAN DE INNOVACIÓN PARA EL TRANSPORTE Y LAS INFRAESTRUCTURAS, 2018-2020

El Plan de Innovación tiene como objetivo integrar y coordinar las **actividades de innovación** del Grupo Fomento. Del mismo modo, pretende incentivar la innovación abierta y la **colaboración con el sector privado y Universidades**.

#### PLAN DE RECUPERACIÓN, TRANSFORMACIÓN Y RESILIENCIA (PRTR), 2020

El fondo de recuperación **NextGen EU** permitirá la asignación a España de hasta **140.000 M€** a través del PRTR, el cual define un ambicioso plan de modernización, digitalización, seguridad y sostenibilidad de infraestructuras clave de transporte e intermodales.

Concretamente, a través de su componente nº6 '*Movilidad sostenible, segura y conectada*' se destinarán 6.667 M€ a incentivar el **trasvase modal de la carretera al tren**, especialmente en el transporte de mercancías.

#### PLAN DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (PITVI) 2012-2024

El PITVI es el **marco de planificación estratégica vigente** para el desarrollo de infraestructuras de transporte en España. En el marco del mismo se está elaborando el **Plan Director del Corredor Atlántico de Mercancías**, del cual se presentaron en febrero de 2019 las principales líneas de actuación y unas inversiones pendientes de ejecución por valor de 17.000 M€. Desde entonces se desconoce el progreso de este plan.

#### ESTRATEGIA LOGÍSTICA DE ESPAÑA 2013

En coherencia con los objetivos del PITVI, la estrategia define objetivos específicos, como mejorar la eficiencia y sostenibilidad del sistema de transporte y desarrollar una red intermodal que permita realizar trayectos entre nodos, prestando servicios logísticos completos e integrados.

*El marco regulatorio nacional confirma la apuesta por un sistema de **transporte intermodal, inteligente y sostenible**, y destina, a través de sus diferentes planes sectoriales (PRTR, PITVI, etc.) **importantes inversiones** para su desarrollo y promoción.*

## II.- PLANES Y ESTRATEGIAS SUPRA-NACIONALES

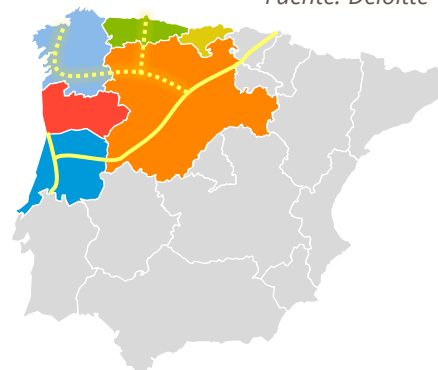
### MACRORREGIÓN RESOE

Castilla y León es uno de los territorios que conforman la **Macrorregión RESOE (Regiones del Sudoeste Europeo)**, junto a Galicia, Asturias, Cantabria y las regiones Norte y Centro de Portugal. Esta macrorregión fue creada en 2010 con el fin de establecer un **marco de cooperación transfronterizo** que beneficie los recursos e intereses comunes de estos territorios, a través de la coordinación entre sus entes de planificación y la comunicación conjunta con las administraciones nacionales y europeas.

En el sector del transporte y la logística, el principal objetivo de la Macrorregión consiste en la promoción de los proyectos de la **Red Transeuropea de Transporte** y el **Corredor Atlántico** dentro de su ámbito territorial. Con este fin se creó el **Grupo de Transportes y Logística**, que está liderado por la Dirección General de Transportes de la Junta de Castilla y León, y en la que participan todas las regiones de la Macrorregión.

#### Territorios y agentes de la Eurorregión RESOE

Fuente: Deloitte



Las **iniciativas más relevantes** en materia de transporte, con el liderazgo de los gobiernos de CyL, Galicia y Asturias, han sido:

- 2014** ..... *Estrategia SICA (Sección Ibérica del Corredor Atlántico)*  
Estrategia común para el eje logístico que conecta la costa atlántica en Portugal con el resto de Europa a través de Galicia, Asturias y Castilla y León. (Macrorregión RESOE).  
*Protocolo de Aveiro*  
Potenciar el Corredor Atlántico en el ámbito de la Península Ibérica. (Macrorregión RESOE).
- 2016** ..... *Master Plan de Fomento del Transporte Intermodal de Mercancías para la Macrorregión RESOE*, que define 164 actuaciones destinadas a incentivar y coordinar el transporte intermodal de mercancías y la logística en la RESOE. (Macrorregión RESOE)
- 2017** ..... *Declaración institucional del 9 de octubre de 2017 de las Comunidades de Castilla y León, Asturias y Galicia para el apoyo e impulso de la ampliación del Corredor Atlántico ferroviario*. La inclusión de los principales ejes de transporte de mercancías en el Corredor facilita acceder a financiación para implementar las actuaciones de mejora y aumentar la cuota modal del ferrocarril.
- 2018** ..... *Grupo de trabajo para la actualización de proyectos (RESOE)*
- 2019** ..... *Estrategia Logística y Ferroviaria para la Mejora de las Infraestructuras del Corredor Atlántico Noroeste*.  
Presentación institucional del 28 de enero de 2019 (RESOE)
- 2021** ..... *Participación de la Junta de Castilla y León en la revisión del Reglamento UE 1315/2013-Red Transeuropea de Transporte*
- 2023** ..... *Cumbre Corredor Atlántico de Santiago de Compostela*

### 2.2.3. MARCO NACIONAL

#### RED DE CIUDADES CENCYL (RCC)

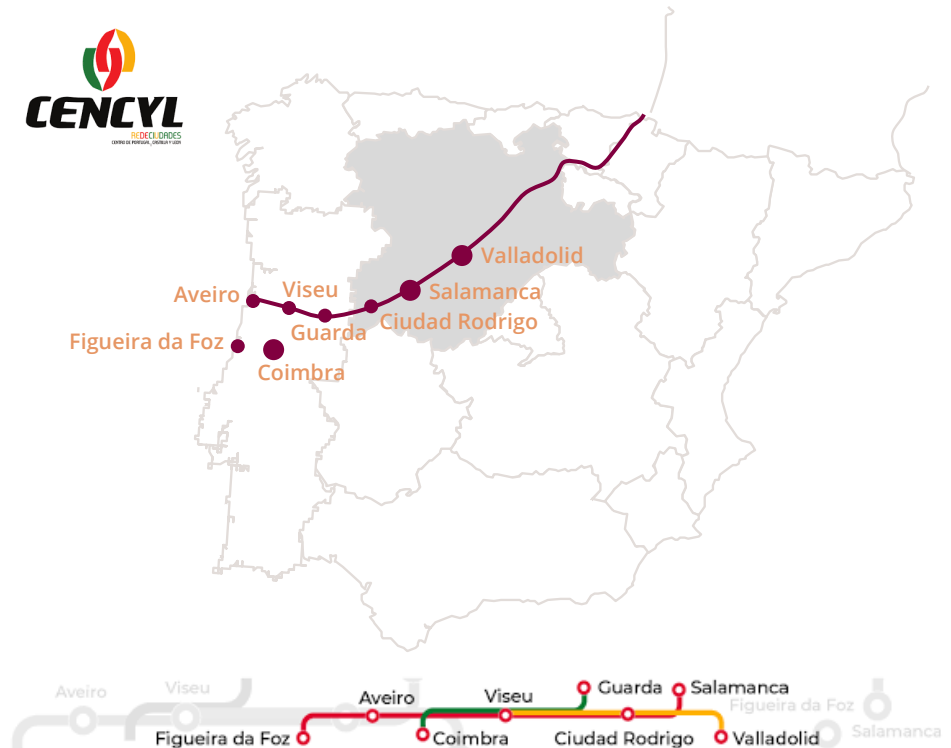
Varias de las principales ciudades ubicadas a lo largo del Corredor Atlántico, desde Valladolid hasta Aveiro, e incluyendo también Coimbra y Figueira da Foz, han creado este organismo de cooperación para hacer frente a los principales retos que deben afrontar, con especial foco en la sostenibilidad medioambiental.

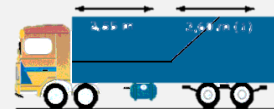
La RCC impulsó, en el marco del *Programa Operativo de Cooperación Transfronteriza España-Portugal 2014-2020* (POCTEP), un proyecto para elaborar y gestionar de forma conjunta estrategias municipales de adaptación al cambio climático, mediante las cuales avanzar hacia la renaturalización de las ciudades y el desarrollo de infraestructuras verdes. Este ha estado cofinanciado por el fondo europeo FEDER.

*Iniciativas como la Macrorregión RESOE o la Red de Ciudades CENCYL, confirman el nivel de **hermanamiento y cooperación** natural que el **Corredor Atlántico** de la Red TENT-T genera entre las regiones del **noreste de España y norte de Portugal**, y para las que el **transporte ferroviario de mercancías** se convierte en un ámbito clave generador de **sinergias y valor añadido**.*

*Red de ciudades Cencyl España – Portugal*

*Fuente: Red ciudades Cencyl*





La altura máxima del vehículo cargado **ha sido ampliada a 4,5 metros** (actualización del RD 2822/1998)

### 2.2.3. MARCO NACIONAL

## III.- TRANSPORTE POR CARRETERA

### LOTT/ROTT

La Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT), el Reglamento que la desarrolla (ROTT), aprobado por el Real Decreto 1211/90, con última modificación por el Real Decreto 284/2021 de 20 de abril, así como la Ley Orgánica 5/87 de delegación de facultades en la materia a las CCAA, con última modificación por la Ley 13/2021 de 1 de octubre, son las normas básicas reguladoras del **transporte de mercancías por carretera**.

Tanto la ley como su reglamento contemplan temas referidos al contrato de transportes, como la responsabilidad, carga y descarga, seguros, documentos de control, tipos de contrato, planes de transporte, inspecciones, régimen tarifario, capacitación para ejercer la profesión, etc.

Este marco regulador también define los distintos tipos de vehículos utilizados para el transporte, estableciéndose reglas relativas al registro general de transportistas, fianzas, o la regulación de cooperativas y sociedades de comercialización. El transporte internacional está también reflejado en el reglamento, donde se determinan sus particularidades.

### LEY 15/2009 DEL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCÍAS (LCTTM)

La LCTTM define el **régimen jurídico** del contrato de transporte terrestre de mercancías, tanto por **carretera** como por **ferrocarril**. Se adapta a los convenios internacionales sobre la materia (CMR y CIM) y a las medidas liberalizadoras respecto al ferrocarril.

En diciembre de 2021, el Gobierno y el Comité Nacional del Transporte por Carretera acordaron una serie de modificaciones sobre la LCTTM, como la prohibición por Decreto-Ley de la participación del conductor en la **carga y descarga** de la mercancía, entre otras cuestiones.

### REGULACIÓN DE LAS DIMENSIONES Y PESOS MÁXIMOS

Las dimensiones y pesos máximos de los vehículos por carretera en España están regulados por el Reglamento General de Vehículos, aprobado por el **RD 2822/1998**, de 23 de diciembre, y sus modificaciones posteriores.

En relación a la Masa Máxima Autorizada, el límite de 40 toneladas establecido por la UE ha sido ampliado hasta 42/44 toneladas (en función de las características del vehículo) para vehículos de 5 o más ejes, tras la aprobación del RE 159/2021. Esta medida pretende disminuir el número de vehículos pesados en circulación, y con ello las emisiones de gases contaminantes.

En este sentido, cabe destacar la aprobación del uso de duotrailers en España (bajo autorización), dentro del concepto de European Modular Systems (longitud máxima de 32m, y MMA de 72tn). Actualmente, solo pueden realizar operaciones entre países vecinos que acepten este tipo de vehículos, cruzando solo una frontera. En España, se deben solicitar los itinerarios y cumplir las condiciones de la DGT.

| Tipo           | 2 ejes | 3 ejes    | 4 ejes    | Más ejes              |
|----------------|--------|-----------|-----------|-----------------------|
| Vehículo motor | 18 ton | 25/26 ton | 31/32 ton |                       |
| Remolque       | 18 ton | 24 ton    |           |                       |
| Tráiler        |        |           | 36/38 ton | 40 → <b>42/44 ton</b> |
| Tren carretera |        |           | 36 ton    | 40 → <b>42/44 ton</b> |

*La apuesta por el **incremento** de los límites de **pesos y dimensiones** de los vehículos de carga para **eficientar** y **hacer más sostenible** el sistema de transporte por carretera, implicará un **rediseño de las instalaciones logísticas** donde estos operan (i.e. muelles carga, zonas de maniobra, etc.).*

### 2.2.3. MARCO NACIONAL

## IV.- TRANSPORTE POR FERROCARRIL

### NORMATIVA GENERAL DEL SECTOR

Los principales instrumentos normativos vigentes para los ferrocarriles españoles de Interés General son la **Ley 38/2015** del **Sector Ferroviario** y el **RE 2387/2004**. La *Ley 38/2015*, que deroga el texto legislativo anterior (Ley 39/2003), mantiene un buen número de sus preceptos a la vez que unifica las **nuevas normas** contenidas en la **Directiva 2012/34/UE**. Por su parte, el Reglamento desarrolla la Ley del Sector Ferroviario en todo lo referente a las **infraestructuras** ferroviarias, a los **servicios** adicionales, complementarios y auxiliares.

### ACCESO A LA RED

La **Ley 38/2015**, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario establece que los servicios de **mercancías** se prestarán sobre la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) en régimen de **libre competencia** entre las empresas ferroviarias. Estas empresas ferroviarias se considerarán aquéllas que, aportando en todo caso la tracción, sean titulares de una **Licencia de empresa ferroviaria** y del **Certificado de Seguridad**, otorgada por el Ministerio de Movilidad.

### ADJUDICACIÓN DE SURCOS HORARIOS

La adjudicación de los surcos ferroviarios se realiza conforme al procedimiento de adjudicación de capacidad descrito por **ADIF** y **ADIF AV** en sus respectivas Declaraciones sobre la Red.

Los surcos se adjudican bien mediante un procedimiento anual de reserva previa para el siguiente horario de servicio o bien mediante la asignación *ad hoc* en una fecha próxima a la salida del tren. El administrador atenderá las solicitudes de los operadores si hubiera capacidad disponible e iniciará un procedimiento de coordinación de solicitudes.

### IDIOMA

Por el **RD 810/2007**, todas las comunicaciones en materia de Seguridad en la Circulación en el ámbito de la Red gestionada por ADIF debe efectuarse en castellano. Sin embargo, en base a lo dispuesto en la **Orden FOM/1613/2016**, en el caso de los operaciones transfronterizas, los maquinistas pueden ser eximidos de esta obligación. Respecto a la frontera española-portuguesa, conforme al Convenio suscrito en junio de 2021 entre *Infraestructuras de Portugal S.A.* y ADIF, la comunicación podrá ser realizada en ambos idiomas o en el idioma de quien ejerza funciones de seguridad.

### PLAN MERCANCÍAS 30

Esta iniciativa, lanzada por el MITMA en 2021, identifica una serie de medidas de impacto a corto y medio plazo, cuya implantación antes de 2030 permita elevar la cuota modal del transporte ferroviario de mercancías hasta el 10% y, por lo tanto, reducir las externalidades negativas asociadas al transporte (contaminación, accidentes, ruido, etc.).

### PLAN DIRECTOR PARA ADECUACIÓN Y MEJORA DEL CORREDOR ATLÁNTICO 2018-2025 – ZONA NOROESTE

Recoge las actuaciones necesarias para la adecuación de las líneas del Corredor Atlántico con el fin de potenciar el tráfico de mercancías y viajeros, y mejorar la calidad del servicio actual, reduciendo los tiempos de viaje y garantizando la fiabilidad de los servicios.

*El Plan Mercancías 30 del Gobierno de España pretende implementar una batería de medidas que permitan alcanzar una cuota modal del transporte ferroviario de mercancías del 10%.*

2.2.3. MARCO NACIONAL

V.- TRANSPORTE MARÍTIMO

De acuerdo con el **Real Decreto Legislativo 2/2011**, Puertos del Estado tiene atribuidas las funciones de coordinar y supervisar las actuaciones de los diferentes órganos de la Administración General del Estado con competencias en materia de **intermodalidad, logística y transporte** que hagan referencia a los **Puertos de Interés General**. En particular, Puertos del Estado participa, establece y tramita los **convenios** de conexión entre las **autoridades portuarias y ADIF**, para su aprobación por el Ministerio de Movilidad, y coordina su aplicación y seguimiento.

Por otro lado, las autoridades portuarias son las administradoras de la infraestructura ferroviaria dentro de la zona de servicio portuario. De conformidad con la Ley del Sector Ferroviario, la conexión de las infraestructuras ferroviarias de los puertos con la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) está regulada por convenio (previa autorización del Ministerio de Movilidad) en el que se establecen las obligaciones y derechos de la autoridad portuaria y el administrador de la RFIG.

La actividad portuaria se desarrolla en un marco de libre y leal competencia entre los operadores a los puertos de interés general. A tal efecto, corresponde a Puertos del Estado promover la **competencia** en el conjunto del sistema portuario y a las autoridades portuarias en sus propios ámbitos territoriales y funcionales.

*La **Autoridades Portuarias** están realizando importantes inversiones en su Hinterland para el desarrollo de **conexiones intermodales** carretera-ferrocarril, lo que plantea una gran oportunidad para CyL a la hora de promover una actividad de su **tejido exportador/importador** más eficiente y sostenible.*

VI.- TRANSPORTE AÉREO

La normativa española reguladora del transporte aéreo de mercancías se encuentra recogida en la **Ley 48/1960**, de 21 de julio, donde se regula el **contrato de transporte** por el traslado de las mercancías y la **responsabilidad** sobre las mismas.

Esta Ley ha sido desarrollada y modificada posteriormente, entre otras, por la **Ley 1/2011**, de 4 de marzo, por la que se establece el **Programa Estatal de Seguridad Operacional (PESO)** para la Aviación Civil y modifica la Ley 21/2003, de Seguridad Aérea. La regulación del PESO se desarrolló posteriormente en el Real Decreto 995/2013, de 13 de diciembre.

Por otro lado, el **Programa Nacional de Seguridad (PNS)**, en conformidad con la Ley 21/2003, de 7 de julio de Seguridad Aérea, establece la organización, métodos y procedimientos necesarios para asegurar la protección y salvaguarda de los pasajeros, tripulaciones, público, personal de tierra, aeronaves, aeropuertos y sus instalaciones, frente a actos de interferencia ilícita, perpetrados en tierra o en aire.

En la Resolución de 16 de julio de 2012 de la Secretaría General de Transportes, se publicaron algunas modificaciones sobre el PNS, como las condiciones para efectuar los **controles de seguridad** a la **carga**.

Finalmente, la Resolución de 22 de julio de 2021 de la Secretaría introduce cambios en el Programa desde 2022, principalmente en algunos apartados referidos tanto a los Agentes Acreditados como a los Expedidores Conocidos, al procedimiento de aprobación de compañía aéreas, y a la gestión de la información anticipada sobre transporte de mercancías previa a la carga (PLACI), como primer análisis de riesgos a efectos de la seguridad aérea de las mercancías que vayan a entrar en la UE por vía aérea.

### 2.2.3. MARCO NACIONAL

## VII.- SOSTENIBILIDAD

### LEY 7/2021, DE 20 DE MAYO, DE CAMBIO CLIMÁTICO Y TRANSICIÓN ENERGÉTICA

La Ley de Cambio Climático y Transición Energética estableció, entre otros, el **objetivo de reducción de emisiones** en el territorio español para 2030 en un 38% respecto a 2010, lo que equivale a un 23% respecto a 1990.

Para ello, estableció instrumentos como el *Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático* (PNACC, aprobado el 22 de septiembre de 2020 para el periodo 2021-2030), el *Plan Nacional Integrado de Energía y Clima* (PNIEC, publicado el 31 de marzo de 2021 para el periodo 2021-2030) y la *Estrategia de Descarbonización a 2050* (ELP 2050, aprobada el 3 de noviembre de 2021).

En lo que respecta al transporte y la logística, la Ley incluye disposiciones enfocadas a la promoción de **movilidad sin emisiones** (i.e introducción de vehículos de cero emisiones y el establecimiento de zonas de bajas emisiones), la instalación de puntos de recarga eléctrica, la introducción de combustibles alternativos y la reducción de emisiones en transporte marítimo y puertos.

Asimismo, destaca que el Gobierno establecerá objetivos de **trasvase modal** en el transporte de mercancías de distancias superiores a los 300km hacia el ferrocarril.

Los indicadores concretos vendrán recogidos en la nueva Ley de movilidad sostenible y financiación del transporte. En el anteproyecto de esta nueva Ley se destaca, además de la promoción del trasvase de mercancías hacia modos más sostenibles, el desarrollo de una regulación y visión conjuntas de la **Distribución Urbana de Mercancías** (DUM).

### HOJA DE RUTA DEL HIDRÓGENO EN ESPAÑA, 2020

Publicada en octubre de 2020 por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, esta Hoja de Ruta identifica los **retos y oportunidades** para el pleno desarrollo del **hidrógeno renovable** en España, y proporciona una serie de medidas destinadas a impulsar la acción inversora, ofreciendo una Visión para 2030 y otra para 2050.

En particular, la Visión 2030 prevé una capacidad instalada de electrolizadores de 4 GW y una serie de hitos en el sector industrial, la movilidad y el sector eléctrico, para los cuales será preciso movilizar inversiones estimadas en 8.900 M€ durante el periodo 2020-2030.



*España ha iniciado un proceso de **transformación de la economía nacional hacia la neutralidad en emisiones para 2050**, con una serie de políticas públicas que ponen un foco especial en el sector de **transporte y logística** mediante la apuesta por la **multimodalidad** y la **movilidad sin emisiones**.*

### 2.2.3. MARCO NACIONAL

#### ESPAÑA CIRCULAR 2030

'España Circular 2030' o 'Estrategia Española de Economía Circular' (EEEC), aprobada en 2020, sienta las bases para impulsar un nuevo modelo de **producción y consumo más sostenible**, en el que las materias primas se mantienen más tiempo en los ciclos productivos y pueden aprovecharse de forma recurrente generándose así menos residuos.

La esencia del modelo radica en que los recursos se mantengan en la economía el mayor tiempo posible, promoviendo que los residuos generados sirvan de materia prima para otras industrias. La estrategia se alinea con los objetivos del nuevo Plan de Acción de Economía Circular para una Europa más limpia y competitiva (2020), el Pacto Verde Europeo y la Agenda 2030.

Los principales **objetivos cuantitativos** que marca la EEEC para 2030 son:

- Reducir la emisión de **gases** de efecto invernadero por debajo de 10 millones de toneladas de CO<sub>2</sub>eq.
- Reducir un 15% los **residuos** generados un respecto al 2010 y los residuos de alimentos en las cadenas de producción y suministros en un 20% a partir del 2020.
- Reducir un 30% el **consumo** nacional de materiales en relación con el PIB.
- Incrementar la **reutilización** al 10% de los residuos municipales generados y mejorar un 10% la eficiencia del uso del agua.

Por otro lado, la EEEC establece líneas de actuación relacionadas directamente con la producción, consumo, gestión de residuos, materias primas secundarias y reutilización del agua, y otras de carácter más transversal dedicadas a investigación, sensibilización, empleo y formación.

El **sector de la logística y el transporte** tiene el reto de impulsar un modelo de economía circular, apostando por un desarrollo de la actividad mas limpio y eficiente.

Entre otras, la logística inversa sostenible, la recogida selectiva y la valorización de residuos, el uso de vehículos de mercancías no contaminantes u operaciones logísticas verdes, se implantan cada vez más en las empresas del sector tras una concienciación de sostenibilidad ambiental y de economía circular cada vez más difundida.

#### Proceso de Economía Circular

Fuente: Deloitte



## 2.2.4. MARCO AUTONÓMICO

### I.- PLANES SECTORIALES DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

#### MODELO CYLOG (CASTILLA Y LEÓN LOGÍSTICA)

CyLoG es una Asociación apoyada por la Junta de Castilla y León que define la **Estrategia Regional en materia de Logística** y que integra, entre otros servicios, una red de infraestructuras (Enclaves) que mantiene la vocación de ofrecer servicios logísticos especializados a las empresas de Castilla y León. El establecimiento, organización y funcionamiento de los "Enclaves CyLOG" se regula a través del Decreto 16/2007 y la orden FOM 1570/2008.

En 2005, CyLoG diseñó un Plan de Acción (2005-2015) denominado '*Modelo CyLoG de Infraestructuras Complementarias del Transporte de Mercancías y la Logística*', sobre el que se asentaban los siguientes **pilares estratégicos**:

- Impulsar el crecimiento y la competitividad del sector productivo.
- Favorecer el potencial exportador de Castilla y León a través de la intermodalidad carretera-ferrocarril y el transporte marítimo.
- Modernizar y cohesionar el sector del transporte.
- Convertir a Castilla y León en el nodo logístico de referencia del Noroeste Peninsular a través de la integración y creación de diferentes enclaves.

El Modelo buscaba articular logísticamente, mediante 15 centros CyLog, la zona de paso y confluencia de los ejes de comunicaciones de Castilla y León con el norte, centro y sur de España, y las principales conexiones con Portugal, Francia y el resto de Europa.

Tras al crisis de 2008, los planes del modelo CyLog se paralizaron y muchos de centros no fueron desarrollados o desaparecieron. Hoy en día se están impulsando varios centros, incluyendo nuevas terminales intermodales (e.g terminal intermodal de Ponferrada y Zaldesa).

Una de sus herramientas para la promoción de la logística regional, es el establecimiento de **convenios y acuerdos de colaboración** con diferentes agentes públicos y privados clave para el sector en CyL.



### 2.2.4. MARCO AUTONÓMICO

#### ALIANZA CASTILLA Y LEÓN – GALICIA – ASTURIAS | ESTRATEGIA LOGÍSTICA Y FERROVIARIA 2017

La alianza fue constituida en Octubre 2017 como respuesta a la no inclusión del **ramal noroeste en los planes del Corredor Atlántico**.

Los tres gobiernos autonómicos aunaron sus esfuerzos para conseguir que el trazado español del Corredor Atlántico incluyera la conexión ferroviaria de los puertos de Vigo, A Coruña, Gijón y Avilés, a través de Palencia, León y Ourense.

La alianza desarrolló la Estrategia Logística Ferroviaria 2017, en la cual se apoyaba la demanda de revisión del trazado del Corredor Atlántico para la inclusión de estas Comunidades Autónomas en dicha red de mercancías.

Finalmente, en Junio de 2018 se recibió la noticia por parte de la Comisión Europea de la modificación del trazado del Corredor Atlántico y la inclusión de la Extensión Noroeste.

#### ACUERDO 50/2021

Acuerdo de la Junta de Castilla y León por el que se declaran las acciones derivadas del **desarrollo y ampliación de la Red TEN-T** como de especial y extraordinaria trascendencia y urgente actuación para implementar las medidas acordadas. Los principales puntos del acuerdo fueron:

- Declarar como situación de especial y extraordinaria trascendencia y urgente actuación los proyectos vinculados al desarrollo y ampliación de la Red TENT-T en Castilla y León, tanto la conexión de los ramales ferroviarios de León y Palencia hacia Asturias y Galicia (ramales Coruña-Vigo-Orense-Ponferrada-León y Gijón-León-Venta de Baños), incorporándose como futuro ramal noroeste del Corredor Atlántico, como la reapertura para el tráfico de mercancías del ramal ferroviario Aranda de Duero-Madrid y su incorporación como futuro ramal central del Corredor Atlántico.
- Aprobar las siguientes medidas de carácter general para agilizar su desarrollo:
  - Se declaran prioritarias y se cursarán con carácter preponderante todas las actuaciones competencia de la Administración de la Comunidad de CyL vinculadas al desarrollo de dichos proyectos.
  - La Administración de la Comunidad de CyL arbitrará los mecanismos de coordinación precisos en relación con aquellas actuaciones o procedimientos que sean competencia de otras Administraciones Públicas.
  - La Administración de la Comunidad de CyL establecerá los instrumentos de colaboración con las entidades públicas o privadas, y con las Administraciones Públicas, intervinientes en el desarrollo de los proyectos.

### 2.2.4. MARCO AUTONÓMICO

#### PLAN REGIONAL SECTORIAL DE CARRETERAS 2008-2020

El Plan Regional de Carreteras es el **instrumento de planificación** que se limita únicamente a las carreteras de titularidad de la Comunidad Autónoma de Castilla y León.

Entre 2008 y 2020 se asignaron cerca de 3.498 M€ en actuaciones de **modernización** y 1.981 M€ en programas de **conservación** en las carreteras de la Red Autonómica. Junto a otras inversiones adicionales, el **presupuesto total** fue de **6.300 M€**, siendo la provincia de León la provincia con mayor dotación (1.170 M€).

| Resumen de Presupuestos del Plan 2008-2020 |               | Mill. de €      |
|--------------------------------------------|---------------|-----------------|
| Red Autonómica                             | Modernización | 3.497,78        |
|                                            | Conservación  | 1.980,74        |
| Plan Económico-Financiero de PROVILSA      |               | 297,69          |
| Autovía Valladolid – Segovia               |               | 251,58          |
| Carreteras de otras Administraciones       | Provinciales  | 156,00          |
|                                            | Municipales   | 117,00          |
| <b>Presupuesto total</b>                   |               | <b>6.300,79</b> |

El **nuevo Plan de Carreteras 2023 – 2034** se encuentra actualmente en **fase de elaboración**. Las actuaciones previstas se distribuyen en un escenario equilibrado de inversión en las actuaciones de **Modernización** de las infraestructuras y la **Conservación** y **Explotación** de las mismas.

#### PROGRAMAS TERRITORIALES DE FOMENTO

En los últimos años, la Junta de Cyl viene impulsando la actividad económica de provincias y municipios, mediante la implementación de sus propios **marcos de planificación**:

- **Programa Territorial de Fomento para Miranda de Ebro 2017-2019:** Contempla el desarrollo de la Terminal Ferroviaria en el Área Logística del Polígono de 'Ircio Actividades', así como una Plataforma Logística Intermodal en el suelo industrial de Rottneros. Este plan ha finalizado su
- **Plan de dinamización económica de los municipios mineros de Castilla y León 2016 – 2020:** Pretende impulsar el desarrollo y la diversificación de la actividad económica y el empleo en las cuencas mineras con una elevada dependencia a la industria del carbón.
- **Programa Territorial de Fomento para Villadangos del Páramo 2018-2024:** Entre las actuaciones incluye el desarrollo de la plataforma logística ferroviaria dentro de su Polígono Industrial. En proceso de ampliación temporal.
- **Programa Territorial de Fomento para Béjar 2019-2025:** Incluye entre otros objetivos, el impulso de sus sectores productivos.
- **Programa Territorial de Fomento de Benavente 2019-2024:** Entre sus actuaciones destaca el proyecto de ampliación del Centro de Transportes y Logística. En proceso de ampliación temporal.
- **Programa Territorial de Fomento para Ávila 2020-2024:** Contempla la creación de una plataforma logística agroalimentaria de colaboración que ayude a las empresas del sector.
- **Programa Territorial de Fomento para Medina del Campo 2021-2024:** Recoge el desarrollo e impulso de varias áreas de suelo industrial en el municipio. En proceso de ampliación temporal.

#### 2.2.4. MARCO AUTONÓMICO

## II.- PLANES SECTORIALES PARA LA INDUSTRIA

### II PLAN DIRECTOR DE PROMOCIÓN INDUSTRIAL DE CYL

El plan pretende lograr que la industria se convierta en motor económico de CyL, mediante la reindustrialización y diversificación, la innovación, disminuyendo la brecha entre territorios, favoreciendo el desarrollo de empresas en el medio rural y apoyando el crecimiento de las PYMES

A tal fin, el documento define cinco **Planes Industriales Prioritarios**:

- Plan Industrial Nissan en Ávila (2019-2024)
- Plan Industrial Network Steel en Villadangos, León (2019-2021)
- Plan Industrial Grupo Kronospan en Burgos (2019-2024)
- Plan Industrial Grupo Latemaluminium en Zamora y León (2021-2025)
- Plan Industrial de Renault España S.A. en CyL (2021-2024)



### 2.2.4. MARCO AUTONÓMICO

## III.- SOSTENIBILIDAD

### ESTRATEGIA REGIONAL DE CAMBIO CLIMÁTICO (ERCC) 2009-2012-2020

La Estrategia aprobada mediante el *Acuerdo 128/2009* de la Junta de Castilla y León definió las políticas regionales de mitigación de las emisiones de gases causantes del efecto invernadero durante este período.

También incluye actuaciones de adaptación planificada a las consecuencias del cambio climático, y propone un Sistema de Indicadores que permita evaluar y controlar la eficacia y el grado de implementación de las distintas medidas contempladas en la Estrategia.

### ESTRATEGIA REGIONAL DE VEHÍCULOS DE ENERGÍAS ALTERNATIVAS EN CASTILLA Y LEÓN 2020-2023

Con el fin de facilitar la transición hacia el uso de vehículos menos contaminantes, la Estrategia Regional de Vehículos de Energías Alternativas en Castilla y León 2020-2023 prevé el despliegue de una red de **900 puntos de recarga públicos** y **77 estaciones de suministro** para servir a los vehículos de combustibles alternativos.

*La apuesta regional por la sostenibilidad en el sector del transporte y la logística mantiene una **visión integral**, con acciones que cubren desde la apuesta por la **multimodalidad** y la movilidad con **vehículos limpios**, a las estrategias **DUM** en áreas urbanas de bajas emisiones, o la sostenibilidad en el **consumo** y el **reciclaje** asociado al transporte y la logística.*

### LEY DE CAMBIO CLIMÁTICO Y TRANSICIÓN ENERGÉTICA EN CASTILLA Y LEÓN

En el **Acuerdo 26/2020** de la Junta de Castilla y León por el que se aprueban medidas contra el cambio climático en el ámbito de la Comunidad de Castilla y León, la Junta se comprometió a elaborar un '*Anteproyecto de Ley de Cambio Climático y Transición Energética en Castilla y León*'. En consecuencia, hasta su aprobación definitiva, se aplica la correspondiente ley estatal en la comunidad autónoma.

Si bien no se conoce aún el contenido de la nueva Ley autonómica, las iniciativas de la Junta de Castilla y León ayudan a vislumbrar sus probables líneas de actuación y regulación. En el mismo Acuerdo 26/2020 antes mencionado destaca la elaboración de cuatro **Estrategias Regionales** diferenciadas:

- Estrategia de Economía Circular
- Estrategia de Energía Térmica Renovable
- Estrategia de Eficiencia Energética
- Estrategia para la Mejora de la Calidad del Aire

En el **sector del transporte** cabe destacar la mencionada Estrategia para la Mejora de la Calidad del Aire, que ha sido aprobada con un periodo de vigencia hasta 2030. En ella se establece como objetivo principal la promoción de una transición de las flotas de transporte de empresas hacia **vehículos de combustible alternativo** y el desarrollo de **áreas urbanas de bajas emisiones** (según el *Acuerdo 26/2020*, se llevará a cabo en todos los municipios que superen los 10.000 habitantes).

### 2.2.4. MARCO AUTONÓMICO

#### ESTRATEGIA DE ECONOMÍA CIRCULAR CASTILLA Y LEÓN, 2020-2030

La Estrategia cubre el horizonte temporal 2020-2030 y establece cuatro líneas estratégicas organizadas en 16 programas de trabajo y 76 medidas concretas. Las **líneas estratégicas** son:

- Investigación y eco-innovación
- Residuos como recurso
- Nuevos modelos de consumo y relación económica
- Formación, sensibilización y participación

La Estrategia está encaminada a conseguir unos **objetivos cuantitativos** específicos, que se revisarán cada tres años, entre los que destacan:

- Aumentar la productividad de los materiales en un 20% en la comunidad (medida como el consumo de materiales en relación con el PIB)
- Reducir la emisión de gases de efecto invernadero correspondientes a los sectores de producción (procesos industriales, agricultura y ganadería, tratamiento y eliminación de residuos) un 25%
- Contraer la generación de residuos en un 15%
- Incrementar la tasa global de reciclado de materiales en un 35%
- Mejorar un 10% la eficiencia en el uso del agua



#### HOJA DE RUTA DEL HIDRÓGENO, 2030

La apuesta por el hidrógeno verde forma parte de la *Estrategia de Eficiencia Energética de Castilla y León 2030*, que contempla la puesta en marcha de proyectos relacionados con el hidrógeno para reducir el consumo de energía primaria y potenciar el uso de renovables.

Para ello, se prevé desarrollar completamente la **cadena de valor del hidrógeno**, instalando una capacidad de **200 MW de electrolizadores** e implantando **4 hidrogeneras** (localizadas en León, Valladolid, Burgos y Salamanca) para el abastecimiento de las flotas que usen hidrógeno como combustible alternativo. Entre otras acciones, también se contempla la creación de **valles de producción de H<sub>2</sub>**, con potenciales ubicaciones en Burgos, León y Palencia (cerca de redes de transporte de gas natural).

**ESTRATEGIA DE EFICIENCIA ENERGÉTICA DE CASTILLA Y LEÓN** El Ente Regional de la Energía (EREN), de la mano de los principales agentes del sector de la energía renovable en la región, han impulsado esta Estrategia con los objetivos principales de reducción del consumo de energía primaria en un 30,2%, reducción del consumo de energía final acumulada, y la reducción de las emisiones en un 21,35%, dentro de las medidas de competitividad y eficiencia energética para empresas y familias.

Esta Estrategia pretende aprovechar el alto potencial de producción de energía renovable, en especial por la elevada disponibilidad de radiación solar y de biomasa, y la elevada capacitación de las empresas del sector en la región.

Dentro de dicho documento se explican las medidas de impulso a la capacidad energética, siendo Castilla y León la Comunidad Autónoma que ha cerrado 2021 con la mayor cifra de generación renovable en España, con un total de 89,1% del total de nuestra producción energética, frente al 46,7% de la media nacional.

## 2.2.5. FINANCIACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE

### NEXT GENERATION EU (2021-2027)

UNIÓN EUROPEA 

750.000 M€

ESPAÑA 

2021-2023: 70.000 M€ mediante transferencia directa. Estos incluyen:

- 2.990 M€ a los Corredores Europeos
- 1.900 M€ al resto de la Red TEN-T
- 970 M€ a intermodalidad y logística
- 800 M€ al transporte sostenible y digital

### MECANISMO CEF (2021-2027)

UNIÓN EUROPEA 

33.700 M€, de los cuales 25.800 M€ van destinados al sector transportes

ESPAÑA 

Por determinar. Se conceden ayudas por proyecto de forma anual y centralizada en lugar de por país.

(En el periodo 2014-2020: de los 26.251 M€ para transportes en la UE, España obtuvo 2.800 M€)

### FEDER y FSE+ (2021-2027)

UNIÓN EUROPEA 

FEDER: 262.100 M€  
FSE+: 99.300 M€

ESPAÑA 

34.700 M€. Por norma general, el fondo no financia "grandes infraestructuras", sino actuaciones de modernización y mejora.

### MINISTERIO DE MOVILIDAD

ESPAÑA 

Desde 2017\*, la inversión en infraestructuras por parte del MITMA se encuentra alrededor de:

- 750 M€/año en nueva infraestructura
- 1.100 M€/año en mantenimiento de la infraestructura existente

**NextGenEU y CEF** son los principales instrumentos de financiación europeos para impulsar el desarrollo de la **infraestructura de transporte y logística** en Castilla y León a corto-medio plazo.

## 2. CONDICIONES DE CONTORNO

### 2.3. Tendencias sectoriales

El sector del transporte y la logística se está viendo beneficiado por avances tecnológicos, normativos e incluso organizativos, que brindan nuevas oportunidades para implementar modelos de negocio más escalables, eficientes y sostenibles.

A continuación, se analizan algunas de las tendencias clave que afectan al sector de Transporte y Logística a nivel global, a fin de enriquecer el debate con agentes públicos y privados que sirva de base para la elaboración de la futura Estrategia Logística de Castilla y León

#### Infraestruct./Suelo



Multimodalidad



Nuevo mercado inmológico



AESP para Camiones

#### Operador./Cargadores



Integración vertical



Nuevos modelos de transporte



Transformación digital

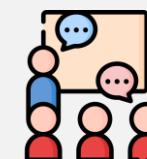
#### Ecosistema



Sensibilidad medioambiental



Logística urbana



Apuesta por la formación

### 2.3.1. APUESTA POR LA MULTIMODALIDAD

La opción de **combinar varios modos** de transporte en la cadena de suministro, en un contexto en el que la apuesta por la **sostenibilidad** y las restricciones en los niveles de emisiones contaminantes son cada vez mayores, es fundamental para aumentar la **eficiencia** y competitividad del sector de transporte y logística.

Entre los distintos modos de transporte de mercancías, el **ferrocarril** es ampliamente reconocido como el que menos externalidades medioambientales genera, principalmente en materia de emisiones de gases contaminantes, en accidentalidad y en contaminación acústica. Por todo ello, el sector logístico está apostando por consolidar la **integración** del ferrocarril con las **plataformas logísticas terrestres** y por reforzar la accesibilidad ferroviaria a los **puertos**.

*El **Modelo CyLoG** lleva años anticipando en Castilla y León la apuesta clara del sector por la **multimodalidad**.*



CIMAALSA y VIIA desarrollarán conjuntamente la autopista ferroviaria del Puerto de Barcelona.



La nueva terminal intermodal Zaldesa (Salamanca) permitirá fidelizar su tráfico con los puertos portugueses.



Algunas de las **principales iniciativas** recientes orientadas a fomentar la multimodalidad en el transporte de mercancías son:

- Desarrollo e impulso de **políticas y programas** que dan apoyo a la multimodalidad desde las administraciones, como la iniciativa 'Mercancías 30' española o la 'Estrategia Europea para la movilidad sostenible e inteligente'.
- Fomento de nuevos modelos de **colaboración público-privada** que atraigan la inversión y experiencia en la gestión necesarias para el transporte multimodal.
- Impulso específico a las **autopistas ferroviarias** como alternativa para atraer al sector del transporte por carretera hacia la multimodalidad, propiciando así el deseado reequilibrio entre modos de transporte.
- Creciente **oferta multimodal** en los Centros de Transporte y Logística (**CTL**) y Zonas de Actividad Logística (**ZAL**), siendo 9 los centros que actualmente están desarrollando una nueva terminal ferroviaria en su interior, y 4 más han completado la construcción de esta infraestructura la última década en España.
- Inversión de las Autoridades Portuarias en **Puertos Secos** en el interior de la Península, en una apuesta decidida por ampliar y fidelizar su hinterland, incrementando además la cuota ferroviaria de la mercancía que entra y sale del Puerto.
- Impulso a la **transformación digital** como herramienta que posibilita un mejor seguimiento de la mercancía y favorece la integración entre modos de transporte.

### 2.3.2. NUEVO MERCADO INMOLOGÍSTICO

En el último siglo el sector inmologístico en España ha experimentado una **transformación** sin precedentes, como consecuencia principalmente de tres **factores**:

- Los nuevos **patrones de consumo** y desarrollo económico, demandantes de **inmediatez** y generadores de un flujo mucho más tenso en la cadena logística, lo que obliga a una **cadena de suministro** mucho más **jerarquizada**, con grandes almacenes de regulación para el ámbito nacional y autonómico, almacenes intermedios de recogida y distribución, y plataformas urbanas para la distribución capilar de última milla.
- La existencia de un **parque logístico** obsoleto y en muchos casos inadecuado a las nuevas tendencias en cuanto a **diseño, dimensión, edificabilidad, etc.**, que precisa de una fuerte **reconversión** allí donde no se puede generar nuevo suelo logístico.
- La llegada de **nuevos inversores** que aportan **músculo financiero** y que perciben la logística como un **sector refugio** dentro del mercado inmobiliario, a tenor de su magnífica respuesta antes las crisis económicas y sanitaria vividas.



Mercadona dispone de 120.000 m<sup>2</sup> de nave en Villadangos del Páramo (León).



FM Logistic implanta plataformas cross-docking para distribución urbana.



Las principales **tendencias** en el mercado inmologístico en España son:

- Inversión en grandes proyectos de **naves XXL**, tanto en las terceras coronas/arcos de las grandes ciudades, como en los nodos con vocación de distribución nacional e incluso internacional.
- Inversión en **naves de Cross-Docking** en los anillos interiores de circunvalación de los grandes centros de consumo.
- Introducción progresiva de **naves multinivel** en ubicaciones próximas a núcleos urbanos muy consolidados y que permitan un alto índice de edificabilidad, a fin de compensar la carencia y el elevado precio del suelo en las zonas prime.
- Desarrollo de **microplataformas de distribución urbana** para satisfacer la demanda de las ciudades con un modelo más sostenible.
- **Hibridación** de los sectores de actividad **logística e industrial**, propiciando el modelo 'clúster' de aportación de eficiencia y valor añadido a la actividad productiva.

*En **Castilla y León**, al igual que en la mayor parte de España, se plantea el debate sobre la conveniencia de la **regeneración de suelo industrial** para su adecuación a las nuevas demandas del sector logístico en cuanto a **dimensiones y flexibilidad** del diseño.*

### 2.3.3. ÁREAS DE ESTACIONAMIENTO SEGURAS PARA CAMIONES

De los años 80 a esta parte, las Áreas de Estacionamiento de Camiones (AEC) han ido evolucionado para adaptarse a las necesidades de los conductores y empresas que hacen uso de los mismos, una evolución que ha ido de la mano del desarrollo de los CTL y las plataformas logísticas.

Durante la última década, desde la Unión Europea se han venido desarrollando numerosas iniciativas tendentes a apoyar la creación de una red europea de **Áreas de Estacionamiento Seguras y Protegidas para Camiones (AESP)**, a fin de mejorar las condiciones laborales en el sector del transporte y de elevar el estándar de calidad del servicio ofrecido.

En este sentido, en Europa existen actualmente unas 300 mil plazas de aparcamiento disponibles, muy pocas de ellas certificadas, estimándose necesario sumar otras 100 mil que sean capaces de garantizar servicios de **seguridad** básicos y unas condiciones de **trabajo y descanso de calidad**.

A tal fin, desde la UE se han diseñado las siguientes **herramientas** con las que facilitar el desarrollo de la mencionada red:

- La definición de un **estándar** denominado 'EU-Parking', en el que se recogen requisitos tanto a nivel de **seguridad** como de **servicios**, y en el que las diferentes AEC pueden ser certificadas.
- La aprobación del **Mecanismo CEF** como **línea de ayudas** para el desarrollo de AESP. En concreto, Europa financia estas iniciativas con cuantías que van del 20% al 85% del coste del proyecto, estando dos de ellos ubicados en Irún y en la ZAL de Murcia.

*CyL cuenta con una amplia red de AEC, una parte de la cual se ubica en los Centros CyLoG, que podrían beneficiarse del **impulso financiero y normativo de la UE** para elevar su **estándar de seguridad y condiciones laborales** al de AESP.*



Área de Estacionamiento Segura del CTL Salamanca

### 2.3.4. INTEGRACIÓN VERTICAL

En la última década se ha observado una **evolución** en la estrategia de las grandes compañías del sector logístico hacia una integración vertical de sus modelos de negocio. Se habla de integración vertical cuando una misma empresa gestiona distintas actividades de su cadena de distribución, la mayoría de las cuales tradicionalmente eran delegadas a terceros.

Este fenómeno ha sido especialmente notable en el sector marítimo, donde las principales empresas navieras están reforzando su negocio en las cadenas logísticas terrestres convirtiéndose en operadores de terminales marítimas y ferroviarias, y ofreciendo servicios de transporte y logística a sus clientes.

Consolidarse como integradoras de carga les permite ofrecer un servicio *end-to-end* gracias a que controlan parte, o toda, la cadena de suministro, lo que a su vez les permite generar flujos de caja más estables y reducir su exposición a la volatilidad de los costes del transporte marítimo.

Algunas de las **ventajas** que presenta son:

- Asegura la **continuidad** del suministro y la **calidad** de los productos
- Facilita una mayor **capacidad de negociación** con los clientes
- **Reduce los procesos** intermedios
- **Reduce los costes** de producción y se obtienen economías de escala
- Reduce el **coste** de las **transacciones**
- Obtiene unos márgenes mayores y con ello una **mayor rentabilidad**

Por el contrario, este modelo supone una mayor **dificultad** para adaptarse a los **cambios** por tener que reorientar a todas las empresas del grupo, y es más sensible a las **crisis** que afectan a toda la cadena de suministro.



"CMA CGM desembarca en el mercado ferroviario con la compra de Continental Rail"

*El Estrecho Digital – 1 julio, 2021*



"El brazo logístico de MSC, MEDLOG, adquiere una nueva terminal ferroviaria en España"

*MSC – 28 de enero, 2021*



"Maersk crecerá en Logística & Servicios con la integración de APM Terminals Inland Services"

*Diario del Puerto – 16 mayo, 2019*

**La tendencia a la integración vertical atraerá a nuevos agentes e inversiones hacia el sector del transporte y la logística en CyL.**

### 2.3.5. NUEVOS MODELOS DE TRANSPORTE

Entre las **tendencias** más destacadas que afectan a los nuevos modelos de transporte, cabría destacar las siguientes:

- La progresiva generalización de los **megacamiones** para el transporte de largo recorrido, lo que obligará a una importante adaptación de viario, aparcamiento y zona de maniobra en los **CTL** ubicados en los **grandes corredores** nacionales e internacionales.
- La previsible irrupción de los **drones de reparto** de paquetería, inicialmente en entornos rurales y/o periurbanos, pero que con el tiempo se irán extendiendo a entornos urbanos más o menos consolidados, y que podrán tener en las naves/parcelas de los CTL sus puntos de expedición/recepción de paquetes.
- La aún lenta pero ya imparable introducción de los **robots / vehículos autónomos** que operan mediante Inteligencia Artificial (IA), con numerosas aplicaciones en el transporte y logística de mercancías, desde la **distribución capilar urbana**, hasta la **gestión de almacenes** bajo modelos funcionales automatizados.

Ante este tipo de tendencias, se plantean dos grandes **retos** para el sector del transporte y logística:

- **Anticipar y adaptar el diseño** de las infraestructuras (vial, aceras, CTLs, Áreas de Estacionamiento Seguras) para el cumplimiento normativo y la optimización de procesos.
- Fomentar la **captación de talento**, enfocada a la búsqueda y contratación de nuevos perfiles profesionales cualificados para el uso y manipulación de estos nuevos modelos de transporte.



XPO Logistics emplea megacamiones para el transporte entre las fábricas de Renault y sus proveedores. El operador logístico estima que el uso de estos vehículos le permite reducir un 20% tanto los costes operativos como las emisiones de CO<sub>2</sub>.



DHL Express y EHang lanzan su primer servicio de distribución por **drones autónomos** en áreas urbanas de China, permitiendo reducir los tiempos y los costes de entrega hasta en un 80%.



Los **robots** de reparto autónomo de Starship realizan entregas a domicilio en Milton Keynes (Reino Unido) desde 2018, un servicio que ha permitido sustituir cerca de 80.000 viajes en vehículo privado cada año.

### 2.3.6. TRANSFORMACIÓN DIGITAL

La rápida tendencia hacia la digitalización de la sociedad, entre otros en respuesta a una creciente demanda de inmediatez en la forma en que consumimos, trabajamos y nos relacionamos, y más aún a raíz de la crisis sanitaria derivada de la Covid-19, ha impactado de forma directa en la **operativa** de las empresas del sector del transporte y la logística.

En ese sentido, los numerosos avances que se producen en el terreno tecnológico ofrecen nuevas oportunidades al sector de mejorar la **eficiencia** y la **escalabilidad de procesos**. El tejido empresarial ya está acogiendo de forma mayoritaria el **Internet of Things (IoT)**, los servicios en la **nube** y el **Big Data**, mientras que la adopción de tecnologías más novedosas como el **machine learning**, la **Inteligencia Artificial (IA)** y el **Blockchain** es menor por el momento.

La más extendida a día de hoy es el **Internet of Things (IoT)**. La implementación masiva de sensores permite conectar, por ejemplo, camiones, trenes, barcos y almacenes con Internet, y la información obtenida, posibilita una mejor visibilidad de las operaciones y un conocimiento más profundo sobre cómo y dónde realizar las mejoras.

Por otra parte, se presentan nuevos retos como la implantación de la **tecnología 5G**, aspectos de **ciberseguridad**, integración y gestión de la información en **tiempo real**, o la **ética y regulación** de estas nuevas herramientas y este nuevo contexto competitivo.

Por último, si bien es verdad que la apuesta por la innovación y la digitalización está cada vez más extendida y se hace más accesible a casi cualquier tipo de empresa, también es cierto que la importante inversión que en ocasiones requiere hace que el **grado de penetración** sea actualmente cercano a **un tercio** de las compañías del sector, siendo mayor en las empresas de mayor dimensión o que trabajan con clientes que *'arrastran'* a su proveedor hacia esta nueva realidad.



Entre los principales **retos** de la transformación digital, cabría destacar:

- Integrar en el proceso de transformación digital a todos los **actores** que componen la cadena de suministro mediante nuevos modelos de **colaboración**.
- Evolucionar el **modelo** actual basado en la **trazabilidad** hacia otro de **predicción**, capaz de prever contingencias, planificar recursos y desarrollar respuestas.
- Necesidad creciente de gestionar el **dato** mediante modelos de 'Big Data', procesando la información generada para tomar **decisiones** que aumenten el rendimiento de la empresa, e incidiendo en factores que permitan reducir **costes**.
- Crear un nuevo **marco regulador** que propicie la **convivencia** de los modelos de negocio más tradicionales con los nuevos modelos, y que tenga capacidad de **adaptación** a los avances tecnológicos.
- Capacidad de ofrecer formación y atraer **talento** para el conocimiento y uso de nuevas **herramientas y modelos** digitales, en especial los orientados a la automatización y robotización de procesos logísticos.

*La **transformación digital** provocará un importante **aumento de la productividad** en el sector, pero afronta a corto plazo el **reto** de la necesidad de una **fuerte inversión en capital humano y recursos productivos** por parte de todos sus agentes.*

### 2.3.7. SENSIBILIDAD MEDIOAMBIENTAL

#### GESTIÓN RESPONSABLE DE RESIDUOS

La actividad logística produce residuos generalmente inocuos y similares en todos los CTL. Son muchos los CTL que promueven actuaciones para la **segregación** de los residuos generados entre las empresas instaladas, la **recogida y gestión** adecuada de los mismos mediante disposición de puntos limpios, clasificación en diferentes contenedores, compactadoras de caja y trituradoras de pallets, entre otros.

Las empresas del sector logístico como Leroy Merlin o Ikea ya reciclan más del 80% de los residuos que producen. El Pozo, referente en el sector cárnico, presenta estrategias de valorización de residuos con medidas para alcanzar el residuo cero.

#### INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA Y ZONAS VERDES

La mayoría de los CTL que se han venido desarrollando en los últimos años fomentan una mayor integración con el entorno que ocupan, respetando los **ambientes naturales existentes**. Además se promueve el desarrollo de zonas verdes, zonas ajardinadas o cultivos ecológicos entre otros, distribuidas por el perímetro.



Integración paisajística de la **Plataforma Central Iberum**, Illescas (Toledo)

#### SOSTENIBILIDAD ENERGÉTICA

Las medidas de ahorro energético son una estrategia eficaz para afrontar el aumento de los costes en los suministros, mediante instalación de puntos de **recarga** eléctrica e iluminación **LED** como ha hecho el CTL de Benavente, o de un sistema de **iluminación inteligente** como en el caso del CTL Burgos, consiguiendo así una reducción de la huella de carbono.

En materia de generación de energía, la práctica más común en los centros y empresas logísticas españolas consiste en la producción de **energía solar** mediante la instalación de paneles fotovoltaicos en las cubiertas de las naves. Cabe destacar que apenas un 10%-20% de la energía que se genera se usa para cubrir las propias necesidades operativas de un almacén, pudiendo suministrar la energía sobrante para otros usos.

Por otra parte, algunos agentes del sector comienzan a posicionarse en la **producción de hidrógeno** debido a su elevada capacidad de penetración en el transporte y la logística al ser apto para su uso en vehículos pesados, furgonetas de reparto, vehículos de mantenimiento e incluso trenes.

#### APROVECHAMIENTO DE AGUAS PLUVIALES

El aprovechamiento de las aguas pluviales para riego, mantenimiento y protección contra incendios, tras su **recogida** de las cubiertas de las instalaciones, es otra práctica que aplican algunas empresas en sus centros logísticos y que produce un importante ahorro en el consumo de agua.

*En su compromiso con la economía circular, el **tejido empresarial** del sector, liderado por los **Centros de Transporte y Logística**, está tomando medidas para hacer un **uso responsable y eficiente** de los recursos, y **reducir su huella ambiental** en materia de emisiones, consumo de agua y eficiencia energética.*

## 2.3.5. SENSIBILIDAD MEDIOAMBIENTAL

## COMPROMISO SOSTENIBLE

En los últimos años, tanto el tejido empresarial como los CTL han trabajado en mejorar aspectos como la **seguridad, calidad y eficiencia** en sus servicios de transporte y logística.

Las normativas ambientales van cada vez más dirigidas a lograr una logística más sostenible, lo que ha derivado en un mayor **compromiso medioambiental**. Fiel reflejo de ello, son aquellos que demuestran su compromiso hacia una 'logística verde' a través de la obtención de **certificaciones**.

Entre las más comunes se encuentran EMAS y la certificación en ISO, emitidas por organismos autorizados como AENOR o IQNet. A nivel de diseño y construcción de nave, LEED, que extiende las medidas de sostenibilidad a todos los procesos, o BREEAM se postulan como dos de los sellos que garantizan la sostenibilidad del edificio durante toda la vida útil del mismo. Por otro lado, el sello Lean & Green reconoce a las empresas que en sus actividades logísticas reduzcan un 20% sus emisiones CO2 en un plazo de cinco años.

*Las certificaciones en materia de sostenibilidad ayudan a un **rápido reconocimiento** de la administración y del mercado respecto al compromiso de las empresas con el impulso de una 'logística verde' y sostenible, optando a **ayudas y facilidades** para futuras inversiones.*



Las principales **certificaciones**...

... ya presentes en el sector del transporte y la logística son:

**ISO 9001:** Gestión de calidad

**ISO 14001:** Gestión medioambiental

**ISO 45001:** Seguridad y salud en el trabajo

**EMAS:** Sistema de gestión medioambiental y compromiso de mejora continua

**LEED:** Construcción y operación sostenible de edificios y naves

**IFS Logistics:** Estándares de calidad y seguridad de alimentos

**SQAS** 'Safety and Quality Assessment for Sustainability System-Transport Services'

... con cada vez más presencia:

**ISO 50001:** Eficiencia energética

**ISO 28000:** Seguridad de cadena de suministro

**IQNet SR10:** Responsabilidad Social Corporativa y Sostenibilidad

**Estrella Lean & Green:** reducción de las emisiones derivadas de las actividades logísticas ( i.e., Mercadona, Eroski, Bergé Gefco)

**BREEAM:** Construcción y operación sostenible de edificios y nave

**Econsense:** Uso de plástico PET reciclado en procesos productivos de fabricación (i.e., ElPozo)

### 2.3.8. LOGÍSTICA URBANA

Los nuevos patrones de consumo, caracterizados por un gran aumento del **comercio** electrónico y las entregas a domicilio, hacen que sean cada vez más los núcleos urbanos que encuentran dificultades en la gestión de la logística en su interior. El desarrollo de **Centros de Distribución Urbana** y una amplia **red de microplataformas** permite:

- **Reconducir los flujos vehiculares** y concentrar la entrada de camiones a puntos estratégicos.
- Fomentar una **movilidad limpia** para la distribución de mercancías, con vehículos limpios y sostenibles (e.g., coches eléctricos, bicicletas eléctricas, repartidores a pie, etc.)
- Dotar en definitiva a la logística urbana de mayor **capilaridad y versatilidad**.

Sin embargo, aunque existen proyectos para establecer redes de microplataformas en las principales ciudades de España, algunas barreras regulatorias aún dificultan la implantación de este modelo de distribución.



Cargo Sous Terrain – La red logística de paquetería comenzará a operar en 2031 y completará la conexión entre las principales ciudades suizas en 2045.



Algunos **proyectos referentes europeos** en materia de logística urbana...

#### ● **Chapelle International** de París

Integración de un amplio espacio logístico, con una terminal de carga, en un ámbito urbano consolidado.

#### ● **Proyecto SMILE** financiado por la UE

Estudio de soluciones para la distribución urbana de mercancías mediante la implantación de una red de microplataformas.

#### ● Sistema **Cargo Sous Terrain**, en Suiza

Red de almacenes robotizados y ecológicos con electricidad 100% de energías renovables, que fluyen a través de una red de túneles subterráneos, conectando las plataformas DUM y liberando espacio en superficie.

#### ● **Fedex Express drone delivery**, en Irlanda

Proyecto piloto de vuelos regulares de entrega de paquetería con drones. Los **drones** se postulan como las nuevas tecnologías para reparto en entornos urbanos, si bien aún han de superar las dificultades de la actual incertidumbre regulatoria.

*La creciente **complejidad de la logística urbana** hace precisa una **revisión del modelo operativo y jerárquico** tradicional de la red de almacenes en el territorio, con la inclusión de una **red más capilar de microplataformas** para distribución de última milla.*

### 2.3.9. APUESTA POR LA FORMACIÓN

Las nuevas y beneficiosas tendencias en el transporte y la logística traen consigo el reto de una **gestión eficiente** de las mismas. Para ello, los dos principales ámbitos en los que el sector necesita fortalecer su preparación y conocimientos actuales son:

- El **desarrollo e integración** del conjunto de **nuevas tecnologías** que permiten robotizar y automatizar tareas, tanto en logística como en el transporte de mercancías.
- La **planificación y gestión** de una **cadena de suministro** con etapas cada vez más complejas (p.ej. Distribución Urbana de Mercancías), más multimodales y con flujos más tensos.

Por ello, las empresas del sector están apostando tanto por **ofrecer formación** a sus profesionales, como por **captar talento externo** con conocimientos específicos en estos campos, y en consecuencia la **oferta formativa** se ha visto ampliada significativamente en los últimos años.

#### *Perfiles con alta demanda de contratación en el transporte y la logística*

*Fuente: Informe de tendencias de empleo y talento 2019, IMF Business School*

|                                             |     |
|---------------------------------------------|-----|
| E-commerce manager                          | 48% |
| Responsable comercial, ventas y marketing   | 43% |
| Ingeniero de proyectos y métodos logísticos | 41% |
| Analista de sistemas                        | 36% |
| Responsable de transformación digital       | 29% |
| Director de logística                       | 28% |
| Director de cadena de suministro            | 28% |
| Técnico en lean management                  | 28% |



Algunos de los **proyectos** formativos en transporte y logística más destacados...

- La **Confederación Española de Centros de Mercancías (CETM)** imparte formación sectorial desde su Centro de Formación en el Transporte de Azuqueca. Además, coordina una extensa red de más de 30 centros formativos, algunos de los cuales se imparten en **Valladolid, Palencia, Segovia, Zamora y Salamanca**.
- El **Centro Español de Logística (CEL)** ofrece más de 100 cursos formativos en sistemas de la información aplicados a la logística, gestión de inventarios o empresarial, tanto presencial como online.
- **Correos**, empresa en proceso de expansión internacional, ofrece un abanico de alternativas formativas, en su mayoría online, con distintos niveles de especialización **abierto a todos sus empleados**.
- **Amazon**, en vista de la creciente demanda de habilidades específicas en los puestos de trabajo del sector logístico, ha impulsado recientemente en un plan de formación que facilita el acceso a la **universidad y cursos formativos** a 300.000 empleados de la firma.
- La **'Estrategia de Eficiencia Energética de Castilla y León 2030'** incluye 6 medidas para impulsar la formación en la gestión eficiente de **flotas de transporte** o en los distintos usos de **combustibles alternativos**, tanto a profesionales como a recién graduados.

*Desde la **Junta de CyL** se puede apoyar e incluso asumir gran parte del reto de la **fuerte inversión en formación** que requerirá la modernización y mejora competitiva del sector en su territorio.*

# 3

## Caracterización de la Oferta



---

3.1. Infraestructuras de transporte

---

3.2. Suelo y naves logísticas

---

3.3. Modelos de desarrollo y gestión

---

3.4. Servicios

---

3.5. Operadores de transporte y logística

---

3.6. Formación y profesionales

---

### 3. CARACTERIZACIÓN DE LA OFERTA

## 3.1. Infraestructuras de Transporte

### 3.1.1. RED DE INFRAESTRUCTURAS

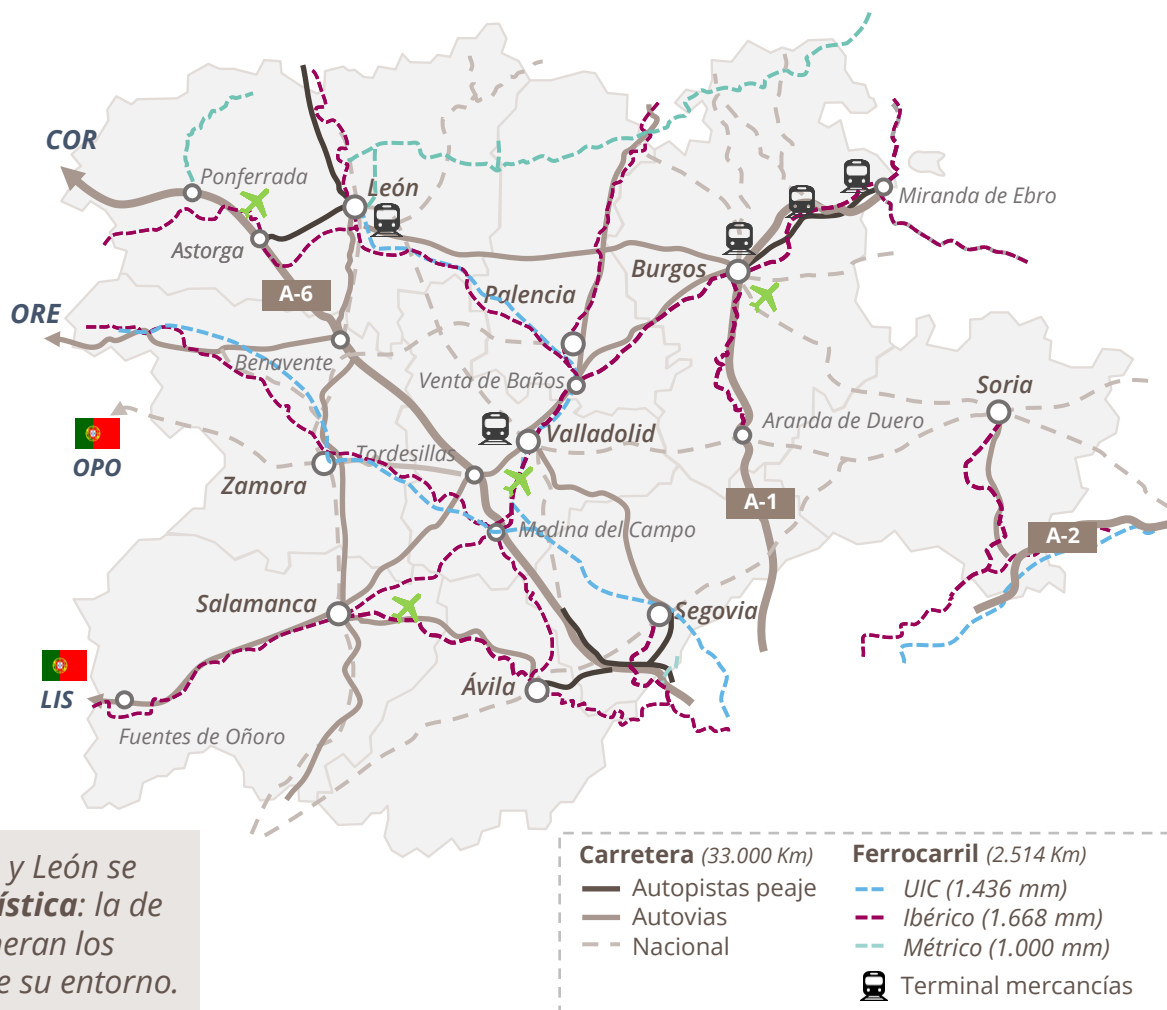
La red de infraestructuras de transporte y logística de mercancías en Castilla y León se ha venido configurando para dar respuesta a una **doble realidad/demanda logística**:

- Dar servicio a su propio **mercado interno** de actividad productiva, de comercio y/o de consumo.
- La de facilitar el **tránsito** entre los importantes polos y nodos de producción, comercio y/o consumo de mercancías de su entorno nacional (Zona Centro, cabecera del Ebro y Noroeste Peninsular) e internacional (Portugal y Europa por Irún).

El resultado es una suma de dos **redes superpuestas**:

- Una **radial**, que resulta de la intersección de dos importantes ejes oblicuos (Centro-Noroeste y Portugal-Irún) en Valladolid, como núcleo poblacional y logístico más importante de Castilla y León.
- Otra **reticular**, con dos grandes corredores Este-Oeste (cabecera del Ebro – Galicia, Centro-Portugal) y dos corredores Norte-Sur (Ruta de la Plata y País Vasco-Centro peninsular), que se cruzan a su vez en algunos de los centros de consumo, comercio y producción más importantes de Castilla y León (Burgos, León, Salamanca y Segovia).

*La red de infraestructuras de transporte de Castilla y León se configura para dar respuesta a una **doble realidad logística**: la de su **mercado interno** y la del fuerte **tránsito** que generan los importantes polos de consumo, comercio y producción de su entorno.*



### 3.1.2. RED VIARIA

Castilla y León cuenta con una extensa red viaria, compuesta principalmente por las siguientes vías de alta capacidad:

#### Norte-Sur

- **A-1:** conecta Burgos con Bilbao, Vitoria y Francia hacia el norte, y con Madrid hacia el sur.
- **A-6:** transcurre desde Madrid hasta A Coruña, dejando a su paso algunas de las principales ciudades de Castilla y León.
- **A-66, o Ruta de la Plata:** conecta Asturias y Sevilla a través de León, Zamora y Salamanca.
- **A-67:** conecta Valladolid al norte con el Puerto de Santander.
- **A-2:** conecta Soria al noreste con Cataluña y Aragón al sur con Madrid, a través del enlace con la A-15.

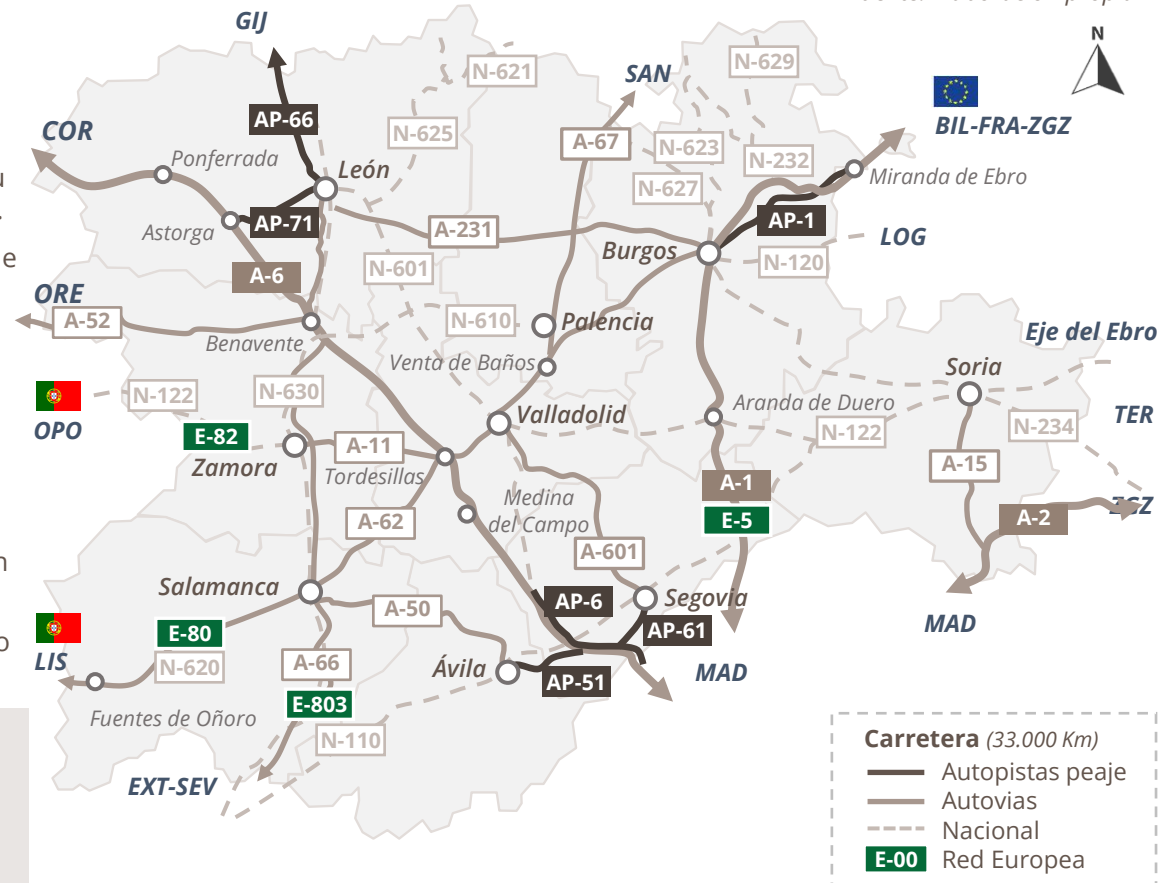
#### Este-Oeste

- **A-62/N-620/E-80, o Corredor Atlántico:** conecta Portugal con Francia.
- **A-52, o Autovía Rías Bajas:** conecta Benavente con O Porriño (Vigo).

La **red viaria** de Castilla y León está compuesta por un número importante de vías de **alta capacidad**, estando muy marcada por **importantes corredores nacionales e internacionales**, tanto Norte-Sur (A-1, A-6 y Ruta de la Plata) como Este-Oste (Corredor Atlántico).

#### Red viaria de Castilla y León

Fuente: Elaboración propia



### 3.1.2. RED VIARIA

#### EJES VIARIOS PRINCIPALES

La red viaria de Castilla y León se estructura principalmente en torno a tres grandes ejes de **tránsito nacional e internacional**:

- **Corredor Atlántico**

Canaliza el grueso del transporte de mercancías entre Portugal y Europa, en su paso por la comunidad a través de la Autovía de Castilla (A-62). Atraviesa importantes núcleos de actividad económica como Miranda de Ebro, Burgos, Palencia, Valladolid y Salamanca.

Por otro lado, el Corredor Atlántico comunica Europa y el norte de España con el centro y sur peninsular a través de la A-1.

- **Ruta de la Plata**

Conecta el occidente peninsular de norte a sur a través de la autopista A-66, atravesando los núcleos de población de León, Benavente, Zamora y Salamanca.

- **Eje A Coruña – Madrid**

Conecta el noroeste y centro peninsular a través de la autopista A-6 Madrid – A Coruña.

*El importante tráfico de **tránsito nacional e internacional** de mercancías que atraviesa Castilla y León, lo hace principalmente por el **Corredor Atlántico**, el eje **A Coruña-Madrid** y la **Ruta de la Plata**.*

Ejes de comunicación viaria principales

Fuente: Elaboración propia



### 3.1.2. RED VIARIA

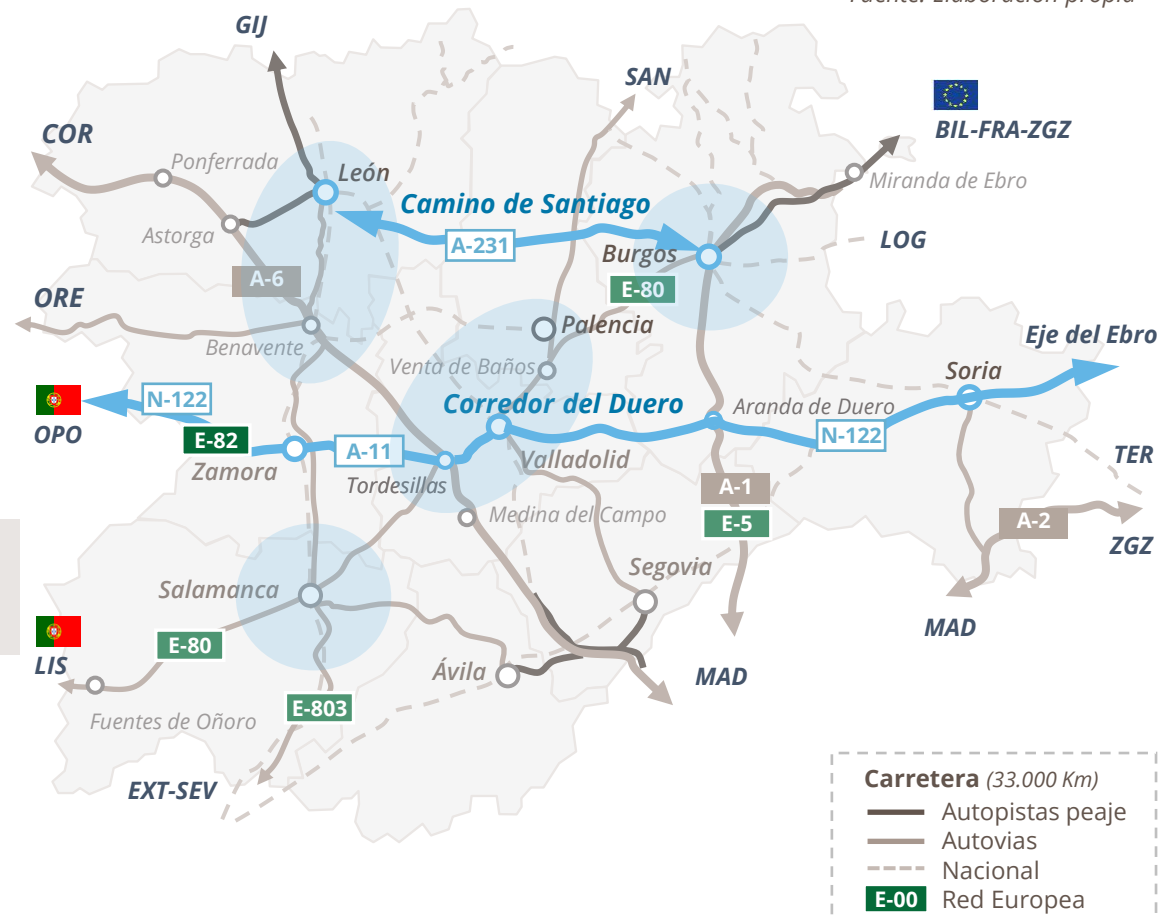
#### EJES VIARIOS SECUNDARIOS

Por su parte, en Castilla y León existen dos grandes ejes de tránsito principalmente intrarregional:

- **Camino de Santiago**  
Conecta el Corredor Atlántico con el Norte y Noroeste peninsular, atravesando Burgos y León por la autovía A-231.
- **Corredor del Duero**  
Comunica Portugal con Aragón y Cataluña, vertebrando el territorio castellano y leonés, a través de la A-11 Y N-122.  
El acondicionamiento previsto del corredor se completará en dirección Este con el Arco Mediterráneo a través del Eje del Ebro y con Francia por el Pirineo aragonés, y en dirección Oeste hacia Oporto (Portugal).

*El Camino de Santiago (A-231) y el Corredor del Duero (A-11, N-122) son los ejes que estructuran principalmente flujos de mercancías intrarregionales.*

*Ejes de comunicación viaria secundarios*  
Fuente: Elaboración propia



### 3.1.2. RED VIARIA

#### INFRAESTRUCTURAS VIARIAS ESTATALES PLANIFICADAS / DESARROLLO

##### A-60 Autovía León-Valladolid

117 M€

Villanubla – Medina de Rioseco (27 km)  
Pendiente

##### A-76 Autovía Orense-Ponferrada

Villamartín de la Abadía – Requejo (6 km)  
Requejo – Lagariños (Orense) (119 km)  
Pendiente de licitación

##### A-11 Autovía del Duero

329 M€

Frontera Portugal – Zamora (72 km)  
1 tramo en licitación

##### A-65 Autovía Tierra de Campos

Palencia – Villafrechós (53 km)  
Villafrechós – Villalpando (25 km)  
Pendiente – Tramo estimado en 165 M€

##### A-40 Autovía de la Meseta Sur

200 M€

Adanero – Maqueda (Toledo) (115 km)  
Redacción de proyecto, en fase de estudio

Infraestructuras viarias planificadas en CyL  
Fuente: PITVI 2012-2024. PGE 2022, Elaboración propia

##### A-12 Autovía Camino de Santiago

Burgos – Villamayor del Río (Varios Tramos) (44 km)  
Pendiente-Redacción  
Villamayor del Río – Sto. Domingo (La Rioja) (14 km)  
En construcción. Presupuesto 84 M€.

##### A-68 Autovía del Ebro

Miranda de Ebro – Castejón (140 km)

##### A-15 Autovía Navarra

387 M€

Los Rábanos – Ágreda (68 km)  
Tramos pendientes de redacción de proyecto salvo Fuentesauco-Villar del Campo (15 Km-161M€) (en ejecución)

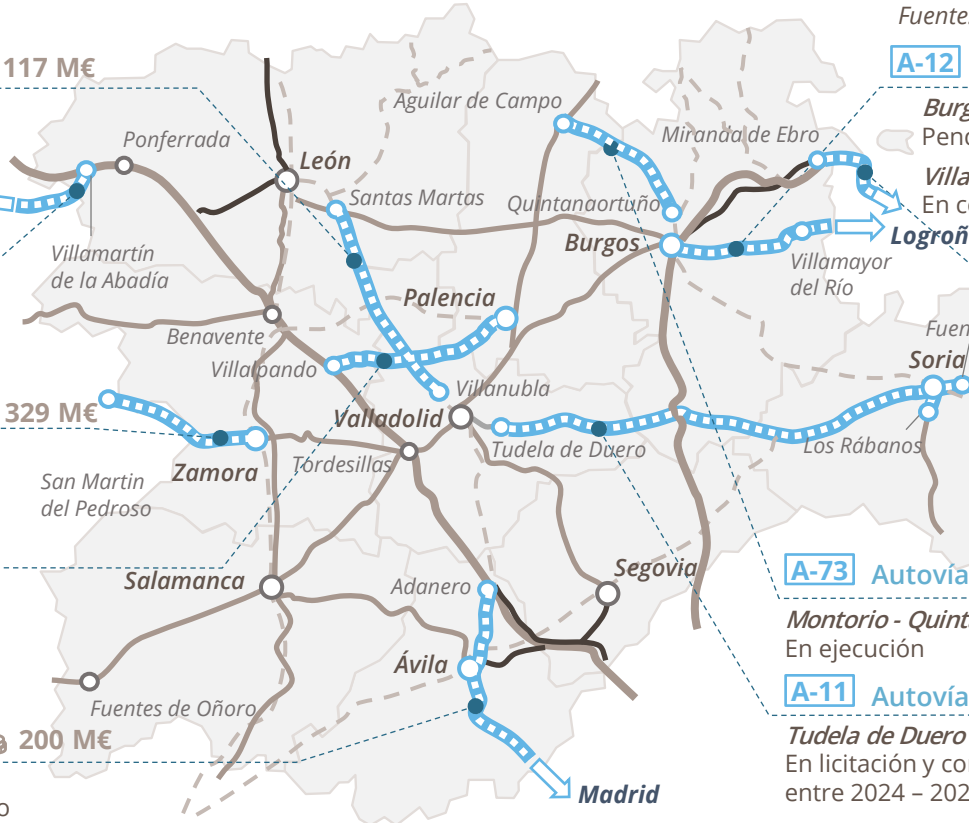
##### A-73 Autovía Burgos-Aguilar del Campo

296 M€

Montorio – Quintanaortuño (12 km-108M€)  
En ejecución

##### A-11 Autovía del Duero

Tudela de Duero – Soria (128 km)  
En licitación y construcción con apertura de tramos prevista entre 2024 – 2026.

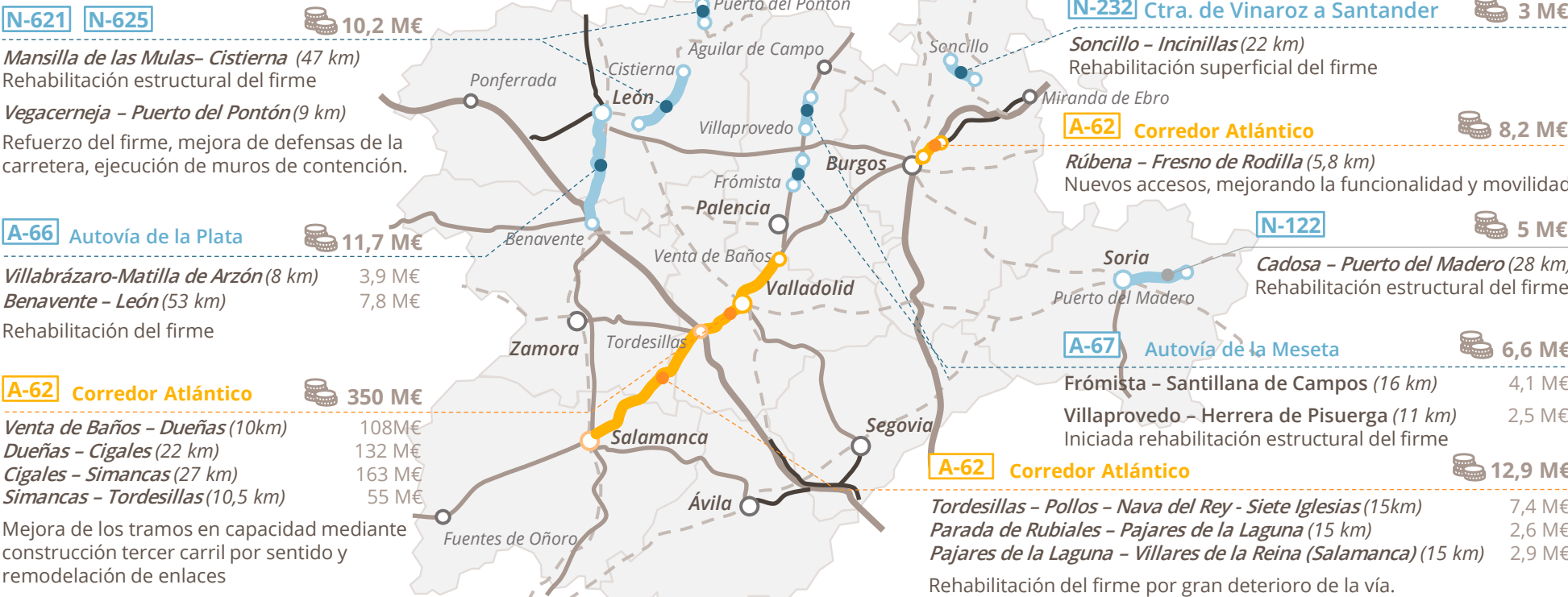


|  |                             |
|--|-----------------------------|
|  | Autopistas peaje            |
|  | Autovías                    |
|  | Nacional                    |
|  | Infraestructura planificada |

El gobierno invertirá en Castilla y León un 18,3% de los cerca de 820 M€ que tiene previsto invertir en la red de carreteras del Estado, acometiendo las **principales actuaciones** en la **Autovía del Duero** (A-11).

3.1.2. RED VIARIA

ACTUACIONES DE MEJORA EN LA RED VIARIA ESTATAL



La principal inversión en mejora para la red viaria estatal en Castilla y León, son las obras de **desdoblamiento y remodelación de enlaces** del tramo **Venta de Baños y Tordesillas** del **Corredor Atlántico**, para mejorar su capacidad, con una **inversión** prevista de **350 M€**.

- Autopistas peaje
- Autovías
- Nacional
- Acondicionamientos

### 3.1.3. ÁREAS DE ESTACIONAMIENTO SEGURO Y PROTEGIDO

Desde la **Unión Europea** se han venido desarrollando iniciativas tendentes a apoyar la creación de una red europea de Áreas de Estacionamiento Seguras y Protegidas para camiones (**AESP**), a fin de mejorar las **condiciones laborales** en la actividad de conducción, favoreciendo el cumplimiento de los tiempos de conducción y descanso, y restringiendo el descanso en cabina, tal y como establece el nuevo Paquete de Movilidad vigente desde agosto 2020.

Castilla y León se sitúa como la **segunda CCAA en dotación total** de Áreas de Estacionamiento para Camiones (AEC) y la **primera en número de parkings de más de 200 plazas** (e.g. CTBurgos, Centrolid - Valladolid, Cetramesa - Salamanca). Se concentran principalmente en el Corredor Atlántico y la Ruta de la Plata, dando servicio a la A1, A-6, A-62 y A-66.

Sin embargo, en la actualidad son sólo 5 las áreas de estacionamiento que cumplen los estándares europeos de seguridad y servicios prestados como AESP.

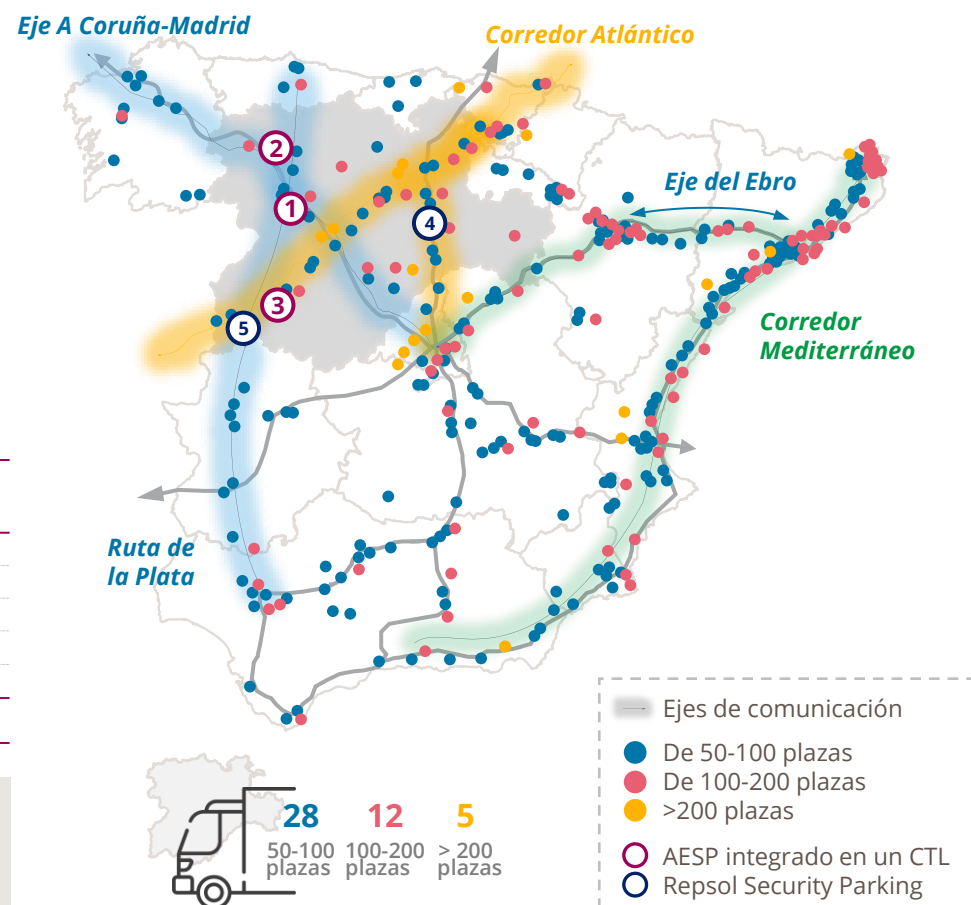
#### Servicios adicionales

| AEC con estándar AESP en Castilla y León | # plazas | Café /Rest. | Hotel | Wifi | Duchas | Lavado | Aseos |
|------------------------------------------|----------|-------------|-------|------|--------|--------|-------|
| 1 CTLeón                                 | 160      | ✓           |       | ✓    |        | ✓      |       |
| 2 CTBenavente                            | 140      |             | ✓     | ✓    | ✓      |        | ✓     |
| 3 Cetramesa (Salamanca)                  | 180      | ✓           |       | ✓    | ✓      | ✓      |       |
| 4 Repsol Fontioso                        | 90       |             |       | ✓    | ✓      |        | ✓     |
| 5 Repsol Valdecarpinteros                | 25       | ✓           |       | ✓    | ✓      |        | ✓     |
| Valores medios/# TOTAL                   | 119      | 3           | 1     | 5    | 4      | 2      | 3     |

**Castilla y León es la segunda CCAA en dotación total de Aparcamientos de Camiones (AEC), y la primera en número de AEC de más de 200 plazas, pero sólo cuenta con 5 AESP certificadas.**

#### Localización de AESP en España

Fuente: Elaboración propia a partir de "Truck Parking Europe", MITMA



### 3.1.4. RED FERROVIARIA

En términos de infraestructura ferroviaria, la red castellano leonesa se encuentra por **debajo de los valores medios** de la red estatal, con el 58% de la red electrificada (64% media nacional), y el 30% con vía doble (38% media nacional).

Cabría mencionar también que la red ferroviaria actual en Castilla y León dispone de **tres anchos de vía** distintos : el métrico, el estándar y el ibérico.

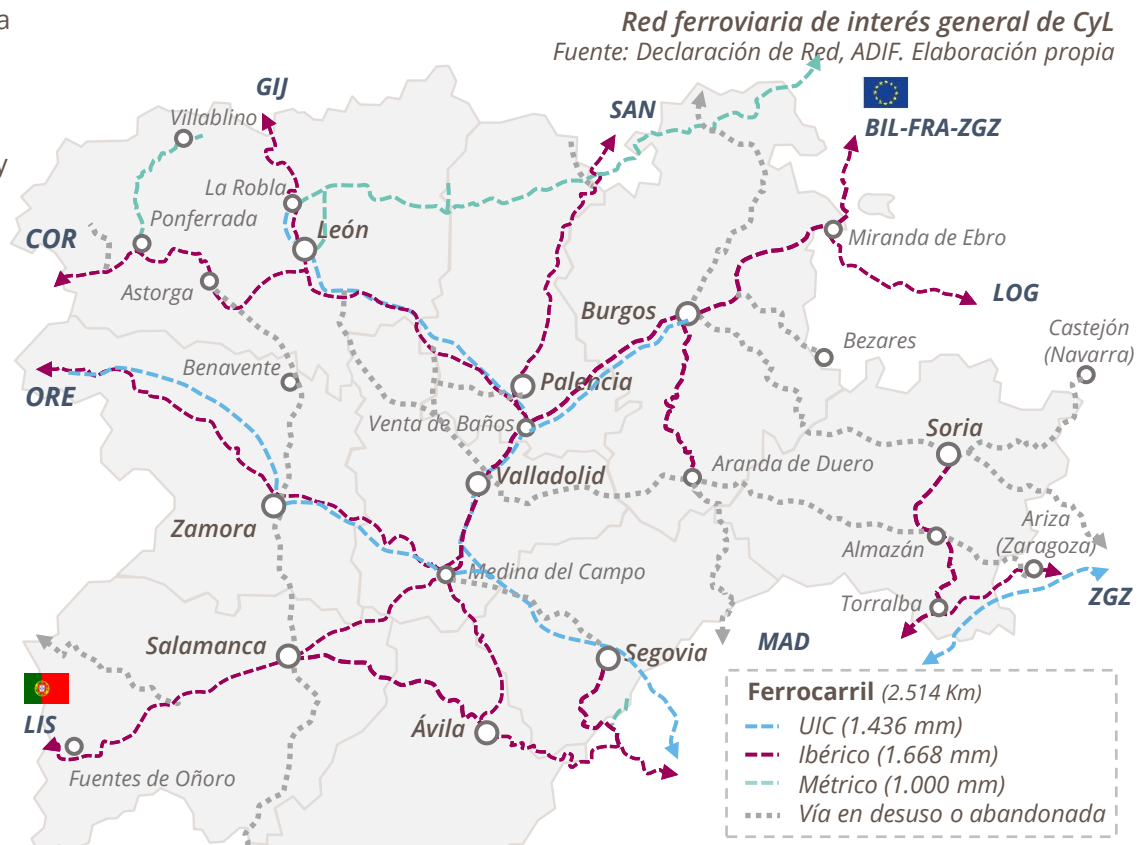
La **mallá ferroviaria** se estructura en torno a dos grandes líneas troncales de las que parten otras líneas o tramos principales:

#### Líneas troncales

- Madrid – Vitoria (por Segovia, Valladolid y Burgos)
- Venta de Baños – Gijón (por Palencia y León)

#### Otras líneas/tramos (en sentido antihorario)

- Burgos – Aranda de Duero
- Madrid – Vitoria
- Palencia – Santander
- León – A Coruña
- Medina del Campo – Orense
- Medina del Campo – Fuentes de Oñoro
- Salamanca – Ávila
- Villalba de Guadarrama – Segovia
- Soria – Torralba



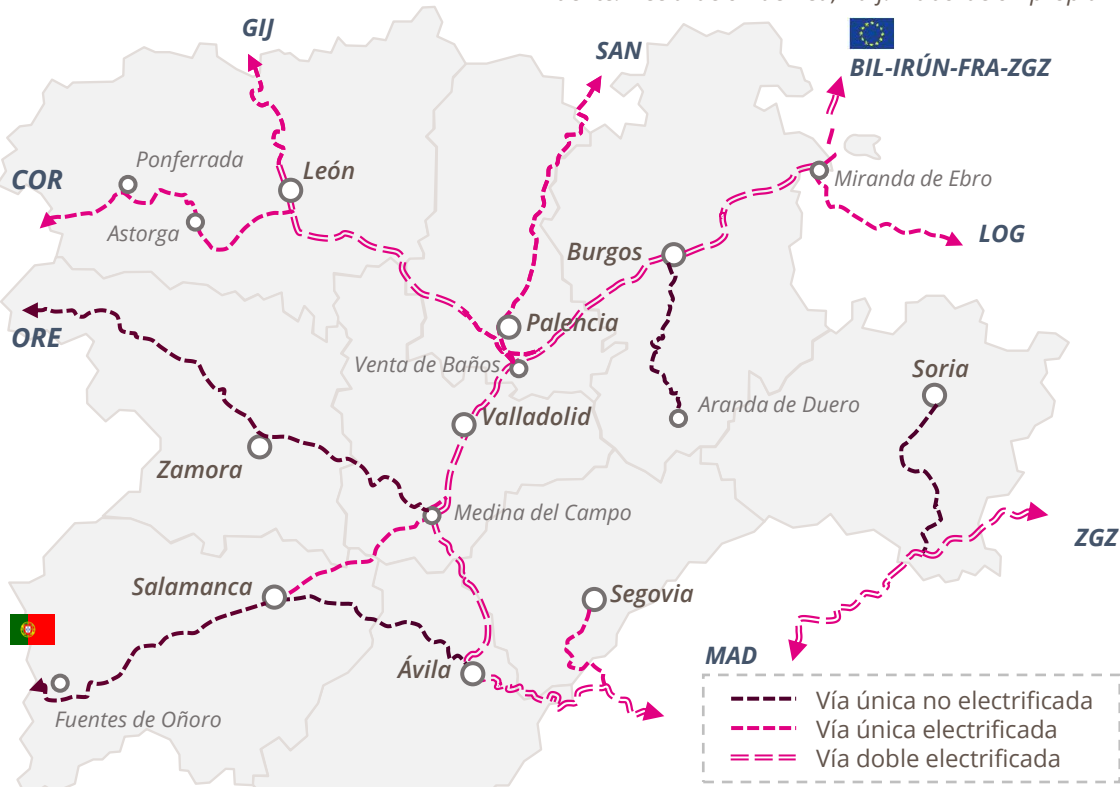
**Castilla y León juega el papel de articular y conectar el tráfico ferroviario de mercancías entre el Sur y el Norte peninsular, especialmente en sus ramificaciones a Noroeste (Galicia, Portugal) y Nordeste (País Vasco, Cataluña y Francia)**

3.1.4. RED FERROVIARIA

CARACTERIZACIÓN DE LA RED FERROVIARIA DE MERCANCÍAS

|                                         | Vel. Máx<br>(km/h) | Rampas<br>(‰) | Long. Máx.<br>(m) |
|-----------------------------------------|--------------------|---------------|-------------------|
| <b>Madrid – Vitoria</b>                 |                    |               |                   |
| Villalba – Ávila                        | 150                | 17-17         | 480-550           |
| Ávila – Quintanilleja                   | 160                | 22-26         | 520-550           |
| Quintanilleja – Miranda de Ebro         | 200                | 12-15         | 520-550           |
| Miranda de Ebro – Vitoria               | 155                | 10-11         | 520-550           |
| <b>Venta de Baños – Gijón</b>           |                    |               |                   |
| Venta de Baños – Gijón                  | 160                | 22-23         | 450-550           |
| La Robla – Pola Lena                    | 105                | 22-23         | 450-550           |
| <b>Palencia – Santander</b>             |                    |               |                   |
| Palencia – Alar del Rey                 | 160                | 8-8           | 450-550           |
| Alar del Rey – Reinosa                  | 130                | 11-17         | 450-550           |
| <b>León – La Coruña</b>                 |                    |               |                   |
| León – Astorga                          | 155                | 10-12         | 450-540           |
| Astorga – Ponferrada                    | 135                | 17-23         | 450-540           |
| Ponferrada – Toral de los Vados         | 160                | 17-23         | 450-540           |
| Toral de los Vados – Monforte           | 120                | 17-22         | 450-540           |
| <b>Burgos – Aranda de Duero</b>         |                    |               |                   |
| Burgos – Aranda de Duero                | 100                | 12-18         | 420-530           |
| <b>Medina del Campo – F. de Oñoro</b>   |                    |               |                   |
| Medina del Campo – Salamanca            | 155                | 10-11         | 550-600           |
| Salamanca – Fuentes de Oñoro            | 140                | 18-17         | 550-600           |
| <b>Medina del Campo – Orense</b>        |                    |               |                   |
| Medina del Campo – Zamora               | 140                | 8-10          | 500-550           |
| Zamora – Puebla de Sanabria             | 200                | 13-7          | 500-550           |
| <b>Ávila – Salamanca</b>                |                    |               |                   |
| Ávila – Salamanca                       | 155                | 17-17         | 330-480           |
| <b>Villalba de Guadarrama – Segovia</b> |                    |               |                   |
|                                         | 90                 | 19-18         | 300-450           |
| <b>Soria – Torralba</b>                 |                    |               |                   |
|                                         | 115                | 16-17         | 400-450           |

Características de la red ferroviaria  
Fuente: Declaración de Red, Adif. Elaboración propia



La red ferroviaria de mercancías en CyL cuenta con un alto porcentaje de vía única sin electrificar, elevadas rampas en muchos de sus tramos y vías que sólo permiten trenes de menos de 550m de longitud.

## EJES FERROVIARIOS PRINCIPALES

Los dos principales corredores ferroviarios de mercancías configuran una **"Y" ferroviaria autonómica**:

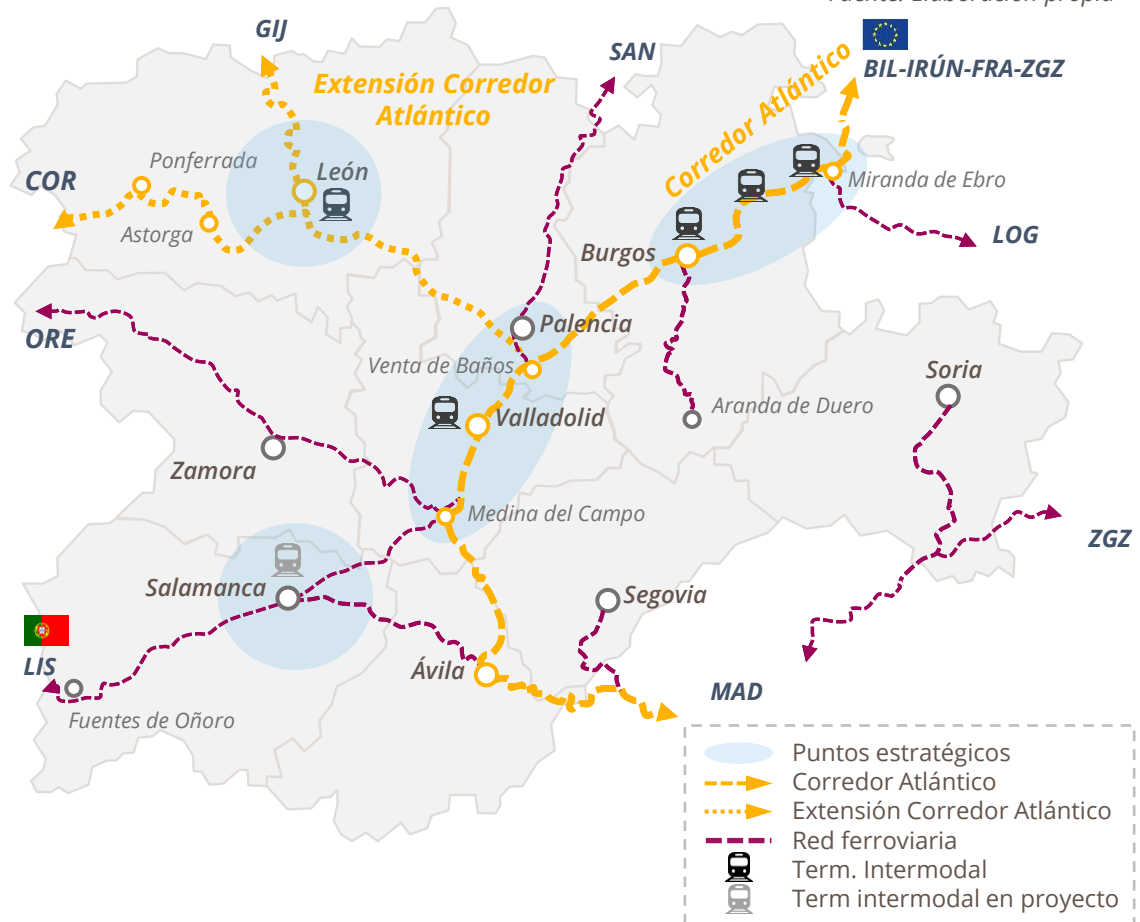
- **Eje Madrid – Irún**  
Forma parte del Corredor Atlántico y conecta Madrid con el Norte peninsular y Europa. A su paso por Castilla y León atraviesa Ávila, Medina del Campo, Valladolid, Venta de Baños, Burgos, y Miranda de Ebro, y tiene conexión directa con el Puerto de Bilbao.
  - **Eje León – A Coruña y Venta de Baños – León - Gijón**  
Ambos corredores constituyen las principales conexiones ferroviarias de mercancías del Noreste peninsular, conectando el Corredor Atlántico con los puertos de Vigo, A Coruña y Gijón.
- Por otro lado, la industria de extracción del entorno de León tiene un peso relevante en el movimiento de mercancías de estos corredores.

*El principal eje de comunicación para tráficos de mercancías por ferrocarril es la "Y" castellano y leonesa, integrada por el Corredor Atlántico dirección Madrid y el tramo ferroviario desde Palencia hacia el noroeste peninsular, con nodo en Venta de Baños.*

### 3.1.4. RED FERROVIARIA

Corredores logísticos ferroviarios principales en Castilla y León

Fuente: Elaboración propia



### EJES FERROVIARIOS SECUNDARIOS

Como ejes secundarios de tráfico de mercancías que parten de los corredores troncales destacan los siguientes tramos:

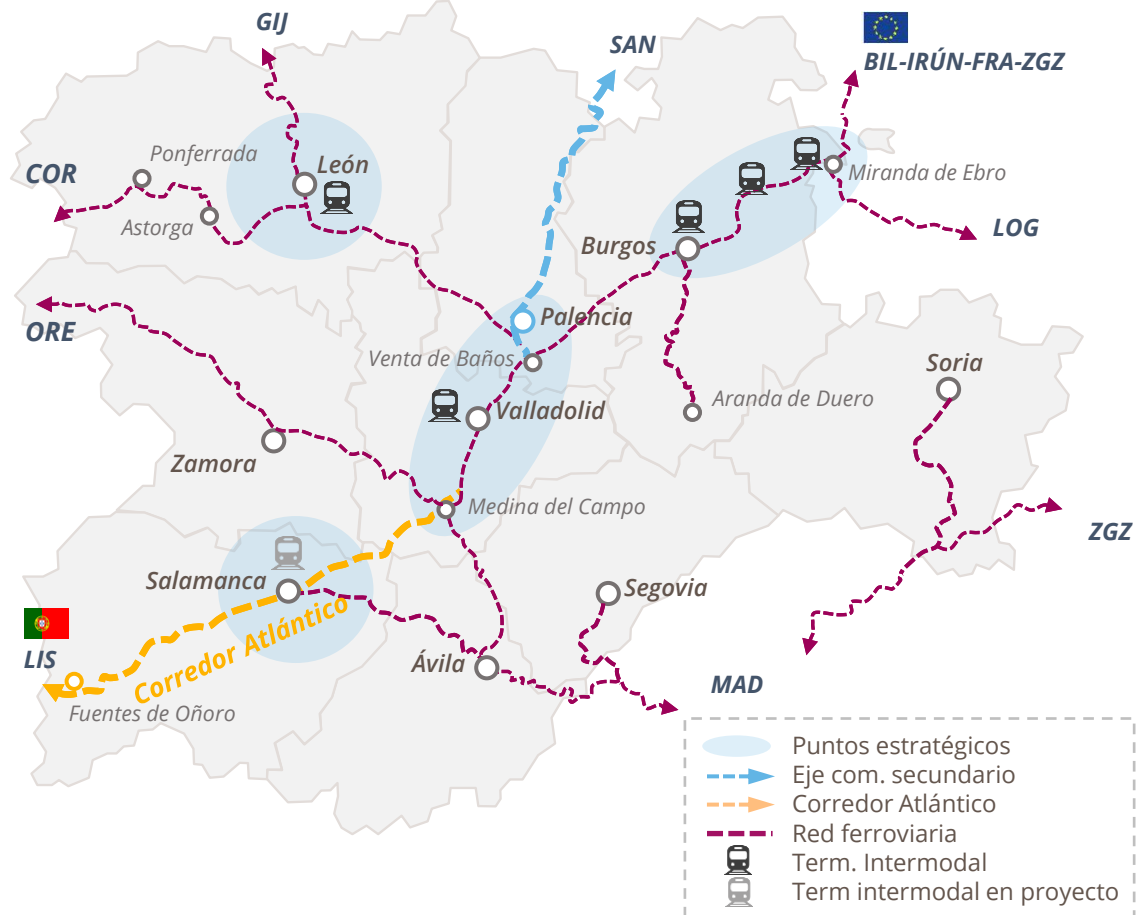
- **Eje Medina del Campo – Fuentes de Oñoro**  
Eje ferroviario transfronterizo perteneciente al Corredor Atlántico que conecta Portugal y centro Europa.  
El tramo encadena diversos retrasos en la acometida de inversiones para modernizar la red a ambos lados de la frontera, como la aún pendiente electrificación de las vías entre Salamanca y Frontera Portuguesa o la mejora de apartaderos para trenes de 750 m. Además, el tramo Medina del Campo a Salamanca, sigue en vía única, con pasos a nivel y uso de locomotoras diésel.
- **Eje Palencia – Santander**  
Tramo ferroviario complementario al Corredor Atlántico que conecta Castilla y León con el Puerto de Santander.

*El tramo de vía de **Medina del Campo - Fuentes de Oñoro**, perteneciente al Corredor Atlántico, **pierde peso** con respecto al resto del corredor debido a la **falta de inversión** en infraestructura ferroviaria a **ambos lados de la frontera**.*

### 3.1.4. RED FERROVIARIA

Corredores logísticos ferroviarios secundarios en Castilla y León

Fuente: Elaboración propia



### 3.1.4. RED FERROVIARIA

## VÍAS EN ABANDONO O DESUSO

Actualmente, existen varias vías de interés autonómico abandonadas o en desuso que requieren mejoras para volver a estar operativas:

- **Valladolid - Ariza (Zaragoza)**  
Conexión de Valladolid con el Corredor Mediterráneo.
- **Santander – Corredor Mediterráneo**  
Conexión del Puerto de Santander con el Corredor Mediterráneo a su paso por Burgos

Asimismo, la Junta de Castilla y León está **impulsando la reapertura** de las siguientes líneas:

- **Línea Aranda de Duero – Madrid:** inoperativo desde 2011 debido al derrumbe del túnel de Somosierra. Conecta con el Corredor Mediterráneo sobre el trazado de la línea *Burgos – Madrid*. Propuesta por parte de la Junta de Castilla y León como nuevo ramal del Corredor Atlántico.
- **Línea Soria – Castejón de Ebro:** sin servicio desde 1996, este tramo daría continuidad a la línea Soria – Madrid.
- **Vía de la Plata, Plasencia – Salamanca – Zamora – Astorga:** Conecta el sector occidental de la comunidad de Norte a Sur.

La Junta de Castilla y León y las administraciones locales están promoviendo la **reapertura** de algunas **líneas ferroviarias en desuso** para el transporte de mercancías, entre ellas la línea **Aranda de Duero-Madrid** y **Soria-Castejón de Ebro**

### Red ferroviaria abandonada o en desuso

*Fuente: Elaboración propia*



### 3.1.4. RED FERROVIARIA

#### INSTALACIONES FERROVIARIAS DE "USO PÚBLICO"

##### Terminales intermodales

- 1 Villafraía (484-574 m)
- 2 León Mercancías (385-810 m)
- 3 Complejo Valladolid (196-510 m)

##### Apartaderos – Cargaderos

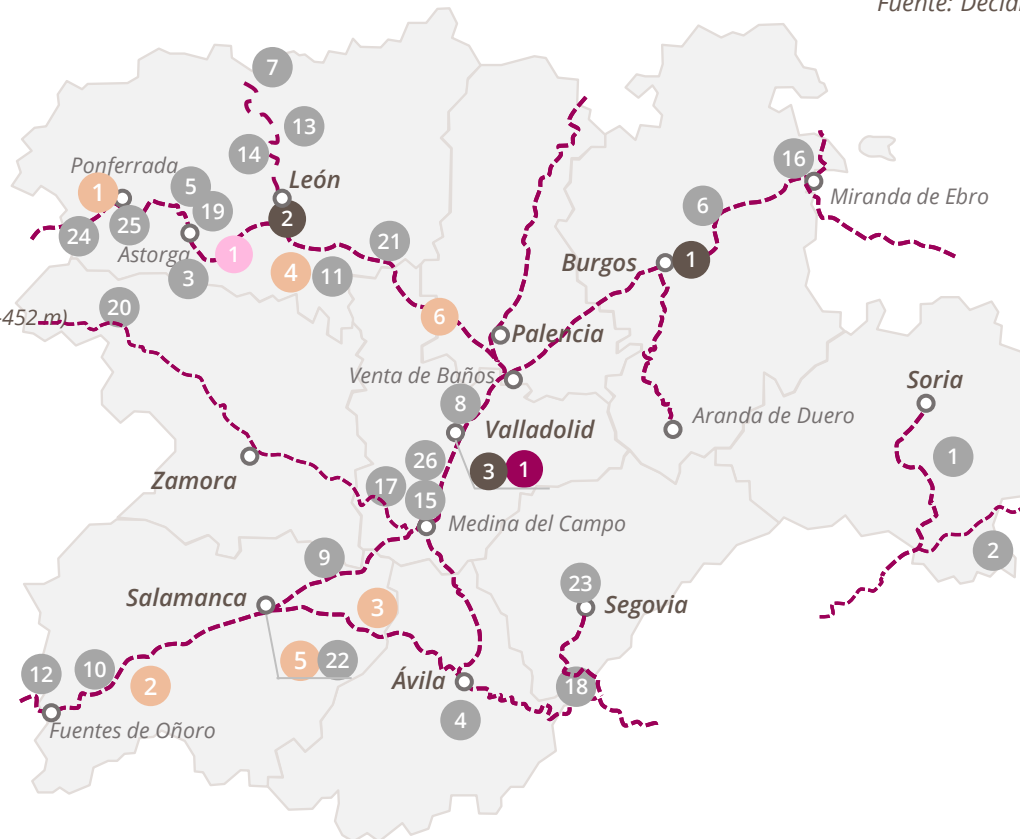
- 1 Ponferrada Clasificación (800-840 m)
- 2 Fuente de San Esteban – Boadilla (430-452 m)
- 3 Peñaranda de Bracamonte (289 m)
- 4 Santas Martas (470-575 m)
- 5 Tejares – Chamberí (112-378 m)
- 6 Paredes de Nava (484 m)

##### Cargaderos

- 1 La Carrera (410-440 m)

##### Cargaderos en proyecto

- 1 Villadangos



#### Instalaciones de uso público en Cyl

Fuente: Declaración de Red, ADIF (2022). Elaboración propia

##### Otras instalaciones menores

- 1 Almazán – Villa (196 m)
- 2 Arcos de Jalón (243 m)
- 3 Astorga (268-457 m)
- 4 Ávila (140-570 m)
- 5 Brañuelas (201-417 m)
- 6 Briviesca (220-300 m)
- 7 Busdongo (212-400 m)
- 8 Cabezón del Pisuerga (120-538 m)
- 9 Cantalapiedra (693 m)
- 10 Ciudad Rodrigo (175 m)
- 11 El Burgo Ranero (240-538 m)
- 12 Fuentes de Oroño (110-360 m)
- 13 La Pola de Gordón (118 m)
- 14 La Robla (190-370 m)
- 15 Medina del Campo (295-438 m)
- 16 Miranda de Ebro (350-500 m)
- 17 Nava del Rey (286 m)
- 18 Navalperal (347 m)
- 19 Porqueros (133 m)
- 20 Puebla de Sanabria (223-673 m)
- 21 Sahagún (350-395 m)
- 22 Salamanca (77-426 m)
- 23 Segovia (338-615 m)
- 24 Toral de los Vados (395-500 m)
- 25 Torre del Bierzo (100-184 m)
- 26 Viana (300 m)

A pesar del **notable número** de **cargaderos** e **instalaciones ferroviarias públicas**, muchas de ellas están obsoletas, tienen actualmente **una actividad muy reducida** o se encuentran incluso en **desuso**

### 3.1.4. RED FERROVIARIA

#### INSTALACIONES FERROVIARIAS DE "USO PRIVADO"

##### Cargaderos en terminales intermodales

- 1 **Villafria**   
Gonvarri Industrial S.A.
- 2 **León Contenedores**   
Ba Vidrio S.A., Talleres Mecánicos Celada S.A.,
- 3 **Valladolid-Argales**   
Redalsa
- 4 **Miranda de Ebro - JSV**   
Patentes Talgo S.L., Montefibre S.A., Garlan Sdad. Cooperativa
- 5 **Pancorbo**   
Vías Y Construcciones S.A., Transformados Siderúrgicos S.A.

##### Otros cargaderos

- 6 **La Robla**   
Gas Natural Sdg S.A., Cementos Tudela Veguin S.A., Hullera Vasco Leonesa S.A., Hullera Vasco Leonesa
- 7 **Guardo**   
Renfe Mercancías
- 8 **Toral de los Vados**   
Cementos Cosmos S.A.

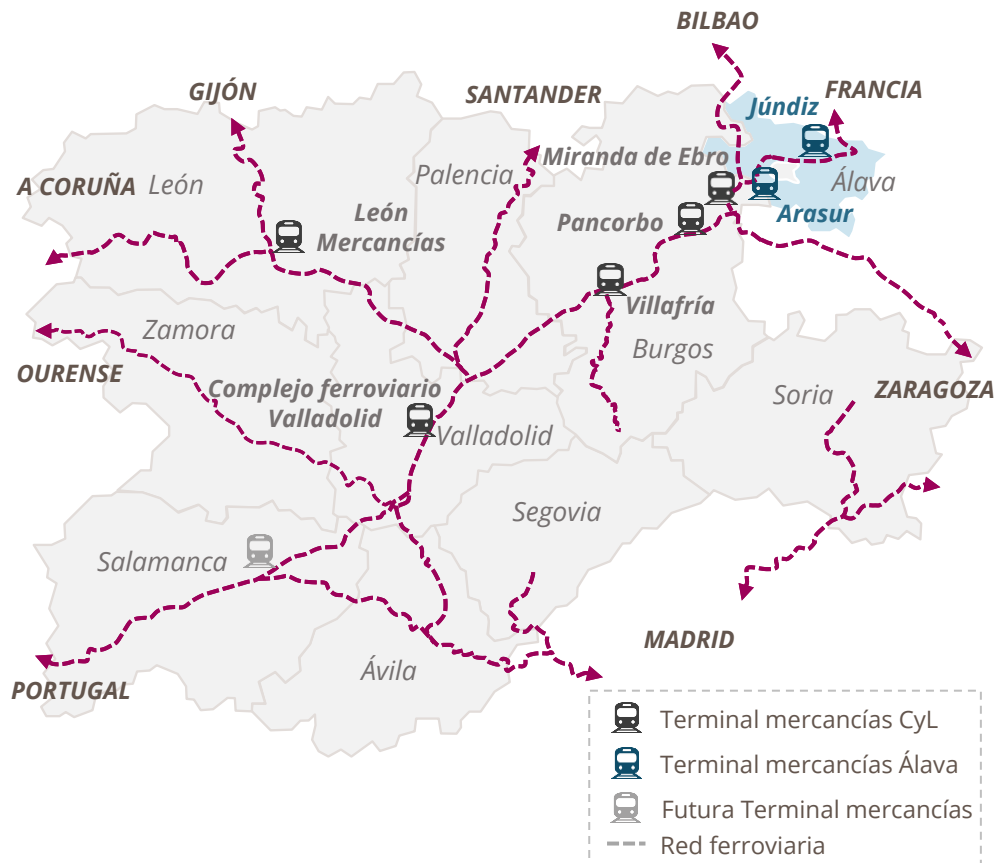


*Cargaderos de uso privado en Cyl*  
Fuente: Declaración de Red, ADIF (2022). Elaboración propia

- 9 **Palanquinos**   
Copasa
- 10 **Pozaldez**   
Coprosa
- 11 **Babilafuente**   
Biocarbur. De Cast. Y Leon S.A
- 12 **Nava del Rey**   
Cecosa
- 13 **Arévalo**   
Harinera Vilafranquina S.A.
- 14 **Arija**   
Sibelco Minerales
- 15 **Villalonguejar (Burgos)**   
Adiseo España S.A., Trancacesa
- 16 **Aranda de Duero - Prado Marina**   
Aranda Intermodal S.L.
- 17 **Venta de Baños**   
Casa Riaño S.A., Renault S.A., Precon S.A., Siro Venta De Baños S.A., Portland Valderribas S.A.
- 18 **La Carrera (Valladolid)**   
Renault S.A.

### 3.1.4. RED FERROVIARIA

#### "TERMINALES INTERMODALES" OPERATIVAS EN EL ENTORNO COMPETITIVO



Terminales intermodales en CyL  
Fuente: ADIF (2022). Elaboración propia

#### LEÓN MERCANCÍAS

**Titular:** ADIF

**Operador:** Transfesa y Slisa

**Infraestructuras**

- Superficie terminal: 6.200 m<sup>2</sup>
- Vía sin electrificar C/D: 400 m.
- 1 vía intermodal: 680 m.
- 17 vías de clasificación: 175-910 m.
- Superficie playa uso logístico: 6.227 m<sup>2</sup>
- Edificio de servicios: 113 m<sup>2</sup>
- Sup. ampliación logística: 3.852 m<sup>2</sup>

**Tipología UTIs:** Contenedores y cajas móviles

**Elementos de manipulación:**

- 1 grúa móvil LUNA RSL-45
- 2 tractores de maniobras



### 3.1.4. RED FERROVIARIA

#### Terminales intermodales de "Castilla y León"

Fuente: ADIF (2022), Elaboración propia

##### PANCORBO TELOF

-  Titular: A. P. Bilbao
-  Operador: Sibport
-  Infraestructuras
  - 2 vías C/D: 612 - 656 m
  - 2 vías mango: 82 - 616 m
  - 1 vía R/E: 755 m
  - 65.000 m² zona de tráfico ferroviario
  - 59.000 m² playa carga y descarga
  - 75.000 m² áreas logístico-industriales
  - Superficie total TELOF: 480.000 m²



##### MIRANDA DE EBRO

-  Titular: JSV
-  Operador: Sinergy (BEST)
-  Infraestructuras
  - 700 metros lineales de vía
  - Terminal contenedores: 95.000 m²
  - 4.500 m² almacenes
  - 1.900 m² talleres
-  Tipología de UTIs: Contenedores (20', 30', 35', 40' y 45') y cajas móviles
-  Elementos de manipulación: 1 grúa móvil



##### COMPLEJO FERROVIARIO VALLADOLID

-  Titular: ADIF
-  Operador: ADIF
  - 2 terminales de mercancías: Argales y La Esperanza
-  Infraestructura:
  - 5 vías R/E: 387 m long. máx.
  - 8 vías C/D: 510 m long. máx.
-  Nueva ubicación en construcción – 2023
  - 72 Ha con 2 áreas funcionales y 12 vías



##### BURGOS VILLAFRÍA

-  Titular: ADIF
-  Operador: Logística Multimodal CyL
-  Infraestructuras
  - 18.000 m² zona operaciones carga y descarga
  - 3 vías de recepción y carga de 785 m.
  - 2 vías intermodales de 467 m.
  - 2 vías de carga 505 y 575 m.
  - 1 foso para graneles
-  Tipología de UTIs: Contenedores
-  Elementos de manipulación: 2 grúas móviles



3.1.4. RED FERROVIARIA

**Terminales intermodales de "Álava"**

Fuente: ADIF (2022), Sibport, Elaboración propia

**ARASUR**

 Titular: A.P. Bilbao

 Operador: Sibport

 Infraestructuras

- Terminal de contenedores: 63.440 m<sup>2</sup>
- 4 vías de carga de 450 m
- 85.000 m<sup>2</sup> de naves logístico-industriales
- Parking seguro para camiones
- 8 electrolinerías



**JÚNDIZ**

 Titular: ADIF

 Operador: Sibport

 Infraestructura:

- Terminal contenedores: 31.500 m<sup>2</sup>
- Capacidad almacenamiento: 1.273 TEUs
- 2 vías de longitud max. 518 y 490 m
- Parking seguro para camiones de 180 plazas

 Tipología de UTIs: Contenedores (20', 30', 35', 40' y 45') y cajas móviles

 Elementos de manipulación: 2 grúas móviles



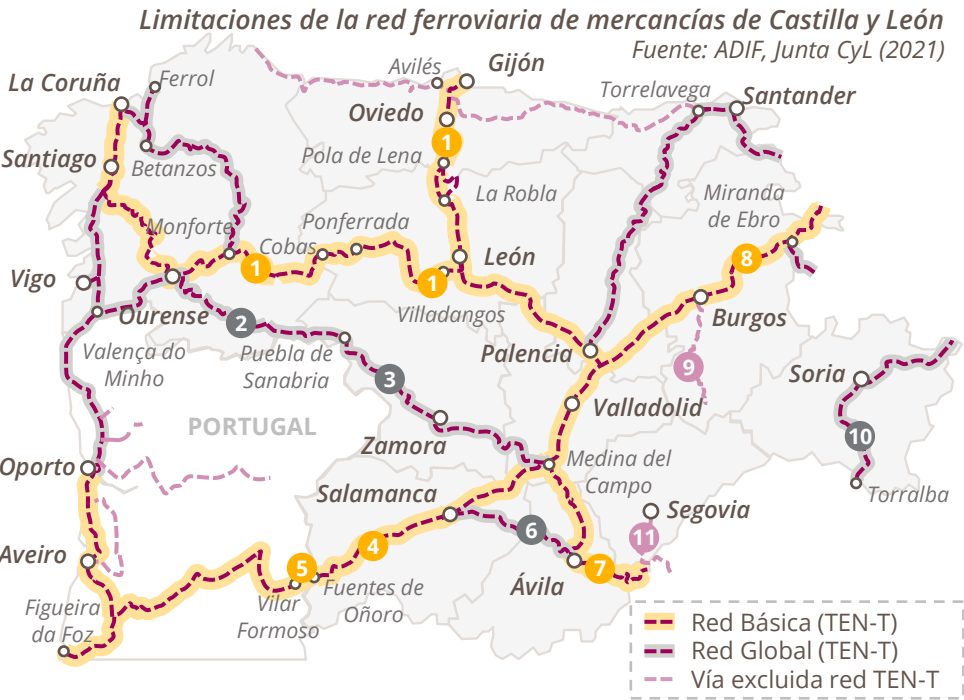
3.1.4. RED FERROVIARIA

LIMITACIONES FERROVIARIAS ACTUALES EN CYL

Actualmente, la red ferroviaria básica de mercancías que discurre por Castilla y León presenta limitaciones que le impiden alcanzar niveles de productividad adecuados y hacen que el corredor no sea eficiente. Las líneas ferroviarias que presentan algunos de estos puntos críticos son:

| Línea con puntos críticos               | Limitación                                                                           |
|-----------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 Monforte – León – Oviedo              | Rampas características > 20‰                                                         |
| 2 Ourense – Puebla Sanabria             | Prescripciones a la circulación por gálibo<br>Sin electrificar                       |
| 3 Puebla de Sanabria – Medina del Campo | Sin electrificar                                                                     |
| 4 Salamanca - Fuentes de Oñoro          | Sin electrificar                                                                     |
| 5 Fuentes de Oñoro – Vilar Formoso      | Bloqueo Telefónico<br>Sin electrificar                                               |
| 6 Salamanca – Ávila                     | Longitud máxima básica: 330 m<br>Sin electrificar                                    |
| 7 Ávila – Madrid                        | Prescripciones a la circulación por gálibo                                           |
| 8 Burgos – Mirada de Ebro               | Prescripciones a la circulación por gálibo                                           |
| 9 Burgos – Aranda de Duero              | Sin electrificar<br>Bloqueo Telefónico<br>Prescripciones a la circulación por gálibo |
| 10 Soria – Torralba                     | Sin electrificar                                                                     |
| 11 Segovia – Villalba de Guadarrama     | Longitud máxima básica 300                                                           |

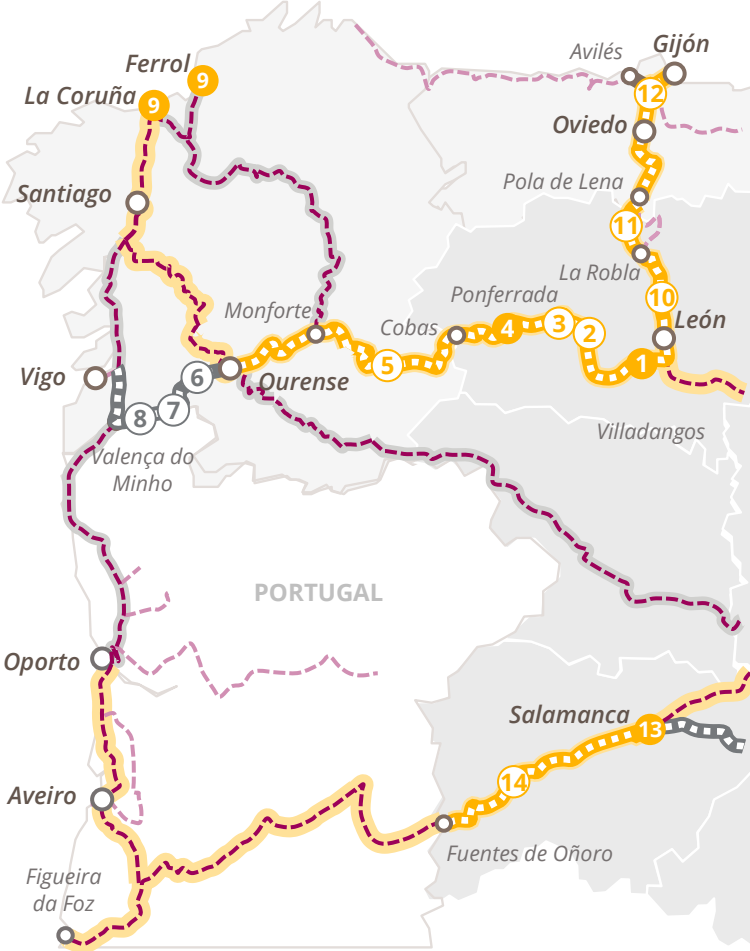
Las **limitaciones** de la red ferroviaria de mercancías **impiden** alcanzar **estándares de productividad** adecuados y **condiciones de interoperabilidad** global de la red



- Puntos críticos** de la red ferroviaria de mercancías en Castilla y León:
- Red con vía **no electrificada** (6 tramos) y de **vía única** (9 tramos)
  - **Longitud máxima básica de trenes** 300-330 m (2 tramos)
  - **Sistema de seguridad** ASFA en la mayoría de la red
  - **Ancho** ibérico en la mayoría de la red
  - **Rampas** > 15‰ (12 tramos) y **rampas** > 20‰ (3 tramos)
  - Preinscripciones de circulación por **gálibo** (3 tramos)

3.1.4. RED FERROVIARIA

ACTUACIONES FERROVIARIAS EN DESARROLLO



León – A Coruña

Actuación

Estado

Inversión

|   |                            |                                                              |                       |         |
|---|----------------------------|--------------------------------------------------------------|-----------------------|---------|
| 1 | Villadangos del Páramo     | Nuevo cargadero en P.L. Villadangos                          | En ejecución ⇒ 2024 ✓ | 16,5 M€ |
| 2 | León – Cobas               | 3 nuevos apartaderos 740 m                                   | En redacción          | -       |
| 3 | León – Monforte            | Mejora infraestr. y elementos de vía                         | En redacción          | -       |
| 4 | Ponferrada                 | Apartadero-cargadero CyLog Ponferrada                        | En redacción          | -       |
| 5 | Cobas – Monforte           | Mejora infraestr. y elementos de vía                         | En redacción          | -       |
| 6 | Monforte – Vigo            | Rehabilitación de trincheras y nuevos apartaderos 750 m      | En ejecución          | 1,85 M€ |
| 7 | Monforte – Vigo            | Mejora infraestructura, señaliz. y nuevos apartaderos 750 m. | En ejecución          | -       |
| 8 | Red ferroviaria de Galicia | Mejora control del tráfico y ERTMS                           | En ejecución          | 63 M€   |
| 9 | Puertos A Coruña y Ferrol  | Accesos FFCC a puertos interiores y ext.                     | En ejecución          | 243 M€  |

León – Gijón

|    |                                  |                                                         |                    |          |
|----|----------------------------------|---------------------------------------------------------|--------------------|----------|
| 10 | León – La Robla                  | Adaptación a Alta Velocidad (ancho mixto, 25 kV, ERTMS) | Ejecutado ⇒ 2024 ✓ | -        |
| 11 | Variante de Pajares              | 2 túneles: ancho mixto, 25 kV, ERTMS, vía doble         | Ejecutado ⇒ 2024 ✓ | 4.000 M€ |
| 12 | Pola de Lena – resto de Asturias | Mejora de los trazados                                  | Redactado          | -        |

Otras actuaciones

|    |                         |                           |                       |          |
|----|-------------------------|---------------------------|-----------------------|----------|
| 13 | Zaldesa                 | Nueva terminal intermodal | En ejecución ⇒ 2025 ✓ | 12,3 M€  |
| 14 | Salamanca – F. de Oñoro | Electrificación 25 kV     | En ejecución ⇒ 2024 ✓ | 110,0 M€ |

- Vía excluida de la red TEN-T
- Red Básica (TEN-T) — Red Global (TEN-T)
- ⊗ Actuación en nodo ferroviario
- ⊗ Actuación en línea ferroviaria
- ▬ Tramo con actuación en curso

La Red Básica TEN-T actual de mercancías, y sus extensiones, deberán contar en 2030 y 2040, respectivamente, con:

- Electrificación
- Apartaderos ≥ 740 m
- Velocidad ≥ 100 km/h
- Señalización ERTMS
- Carga/eje ≥ 22,5 ton
- Ancho internacional

3.1.4. RED FERROVIARIA



| Palencia – Santander |                                      | Actuación                                                           | Estado                              | Inversión |
|----------------------|--------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|-----------|
| 1                    | Palencia – Torrelavega               | Nuevos apartaderos 750 m                                            | En ejecución                        | 3,9 M€    |
| 2                    | Torrelavega – Santander              | Duplicación de vía                                                  | En ejecución ⇒ 2025 ✓               | 53,6 M€   |
| 3                    | Puerto Santander                     | Ampliación longitud de vía útil en la terminal de carga de Muriedas | En licitación ⇒ 2027 ✓              | 40 M€     |
| Madrid – Hendaya     |                                      |                                                                     |                                     |           |
| 4                    | Valladolid                           | Nueva variante por el Este de la ciudad                             | En ejecución ⇒ 2025 ✓               | 109,0 M€  |
| 5                    | Valladolid                           | Nueva terminal de mercancías                                        | En ejecución (fase I Y II) ⇒ 2026 ✓ | 71,8 M€   |
| 6                    | Burgos                               | Nuevo cargadero de Kronospan                                        | En ejecución ⇒ 2024 ✓               | 14,0 M€   |
| 7                    | Burgos-Vitoria                       | Implantación de tercer carril o nueva plataforma de Alta Velocidad  | En ejecución                        | 1.492 M€  |
| 8                    | "Y" vasca: Astigarraga – Irún        | Nueva variante de altas prestaciones                                | En ejecución                        | -         |
| 9                    | "Y" vasca, tramo: Astigarraga – Irún | Implantación de ancho UIC                                           | En ejecución ⇒ 2024 ✓               | 52,9 M€   |
| 10                   | Bergara – Astigarraga                | Nueva variante de altas prestaciones                                | En ejecución ⇒ 2024 ✓               | 47,3 M€   |
| Otras actuaciones    |                                      |                                                                     |                                     |           |
| 11                   | Soria – Castejón de Ebro             | Reapertura y alternativas de trazado                                | En estudio                          | -         |
| 12                   | Soria – Torralba                     | Mejoras en el trazado                                               | En servicio ⇒ 2023 ✓                | 77,5 M€   |
| 13                   | Ávila – Salamanca                    | Electrificación y mejora sistema telecomunicaciones                 | En ejecución ⇒ 2024 ✓               | 6,5 M€    |

La Red Básica TEN-T actual de mercancías, y sus extensiones, deberán contar en 2030 y 2040, respectivamente, con:

- Electrificación
  - Velocidad ≥ 100 km/h
  - Carga/eje ≥ 22,5 ton
- Apartaderos ≥ 740 m
  - Señalización ERTMS
  - Ancho internacional

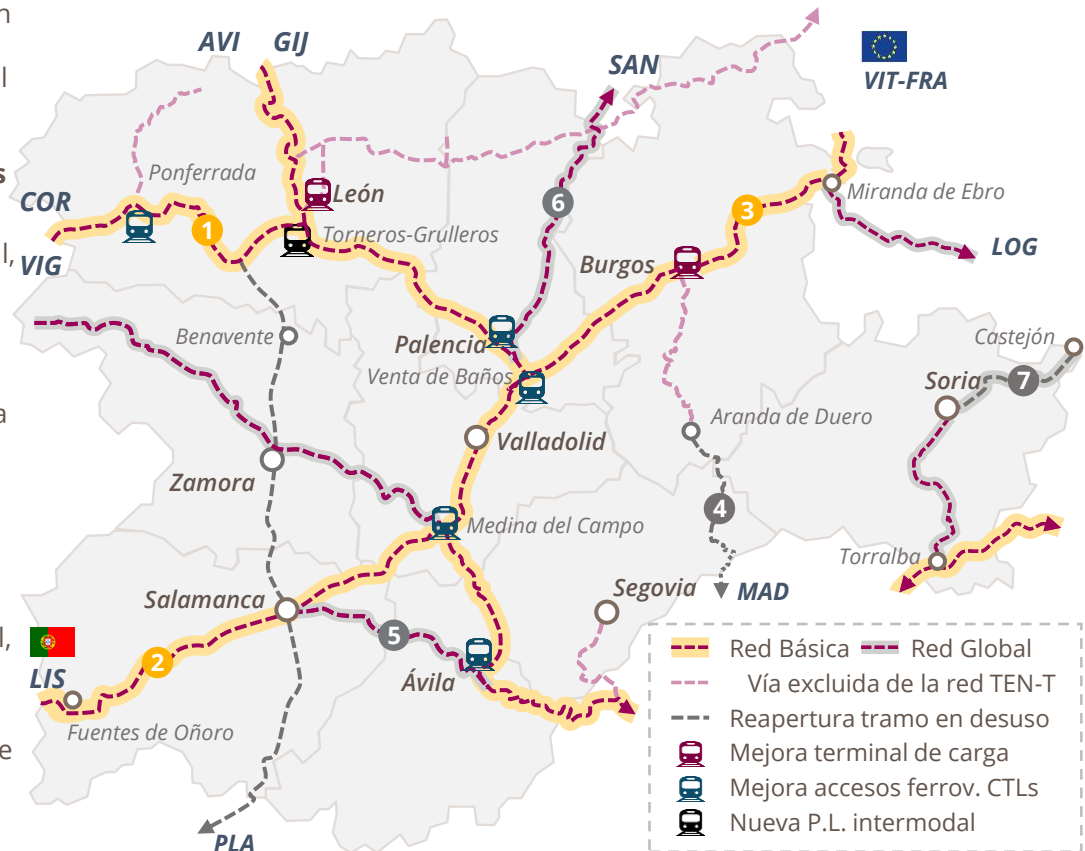
### 3.1.4. RED FERROVIARIA

#### ACTUACIONES FERROVIARIAS RECLAMADAS POR CASTILLA Y LEÓN

Existen varios desarrollos de infraestructuras en Castilla y León que han sido históricamente reclamados por organismos locales para impulsar la economía de la Comunidad Autónoma, la mayoría de ellos dentro del ámbito del Corredor Atlántico. Los siguientes corredores ferroviarios son los principales promovidos por las entidades de la comunidad autónoma, y en los que ya se están desarrollando algunas **actuaciones** (en fase de estudio, en proyecto o en ejecución):

- 1 **Tramo León-Ponferrada-Cobas:** mejoras de la línea convencional, incluyendo la variante del Puerto del Manzanal.
- 2 **Tramo Salamanca-Fuentes de Oñoro:** electrificación del único tramo sin catenaria en la conexión París-Lisboa.
- 3 **Tramo Burgos-Vitoria.** Se contempla, bien la construcción de una nueva plataforma de Alta Velocidad (ya ha salido a información pública), bien la adaptación de la línea existente con la implantación del tercer carril (en estudio).
- 4 **Línea Burgos-Aranda de Duero-Madrid:** realización de las actuaciones necesarias sobre la línea para su reapertura.
- 5 **Línea convencional de Ávila:** se promueve su renovación integral, si bien actualmente solo se está llevando a cabo la instalación de telecomunicaciones fijas y móviles GSM-R.
- 6 **Línea Valladolid-Palencia-Santander:** Se reclama que, a pesar de ser una de las líneas con mayor volumen de tráfico y también de saturación de Castilla y León, no haya sido incluida como beneficiaria en la Estrategia Indicativa.
- 7 **Línea Soria-Castejón:** reapertura en fase de estudio de viabilidad.

Principales actuaciones reclamadas por JCyL y organismos locales  
Fuente: Elaboración propia, Junta Castilla y León

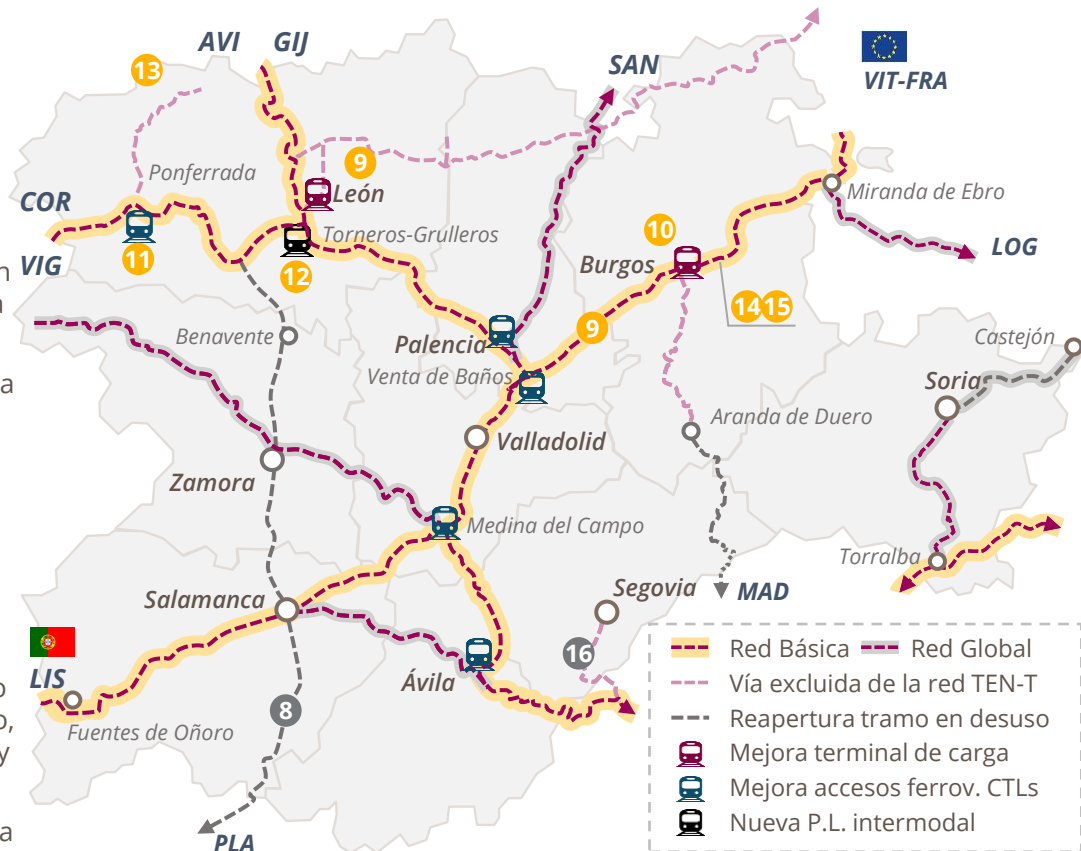


### 3.1.4. RED FERROVIARIA

Algunas de las actuaciones promovidas **no se encuentran planificadas ni en desarrollo** por parte del **Gobierno Central**:

- 8** **Línea Plasencia-Salamanca-León:** actuaciones de reacondicionamiento para la reapertura de la línea.
- 9** **Tramo Villamuriel de Cerrato-Burgos:** Desdoblamiento de vía para dar continuidad a la vía doble entre Madrid y la "Y" Vasca.
- 10** **Terminales de mercancías de León y Burgos:** mejoras en las áreas de recepción y expedición de trenes.
- 11** **Terminal de mercancías de Ponferrada:** planeada la construcción de un nuevo apartadero. Sin embargo, se pretende impulsar una terminal intermodal que lo complemente.
- 12** **Terminal de mercancías de Torneros-Grulleros:** desarrollo de una nueva plataforma logística intermodal.
- 13** **Conexión ferro-portuaria:** mejora de la conectividad ferroviaria con los puertos de la fachada atlántica, reduciendo así la dependencia de la carretera para transportar la mercancía.
- 14** **Conexión Francia-País Vasco-Castilla y León:** implementación del ancho UIC. Al pertenecer al Corredor Atlántico, esta mejora deberá estar finalizada para 2030.
- 15** **Autopista ferroviaria:** La Comisión Europea lleva años evaluando el desarrollo de una autopista ferroviaria en el Corredor Atlántico, no obstante la elevada inversión para adecuar los anchos de vía y los gálibos de los túneles supone un freno a la iniciativa.
- 16** **Tramo Villalba de Guadarrama - Segovia:** ha quedado fuera de la Red TEN-T básica y global, lo que supone un gran escollo en el desarrollo y servicio de dicho línea.

*Principales actuaciones reclamadas por JCyL y organismos locales*  
*Fuente: Elaboración propia, Junta Castilla y León*



### 3.1.5. INFRAESTRUCTURA PORTUARIA

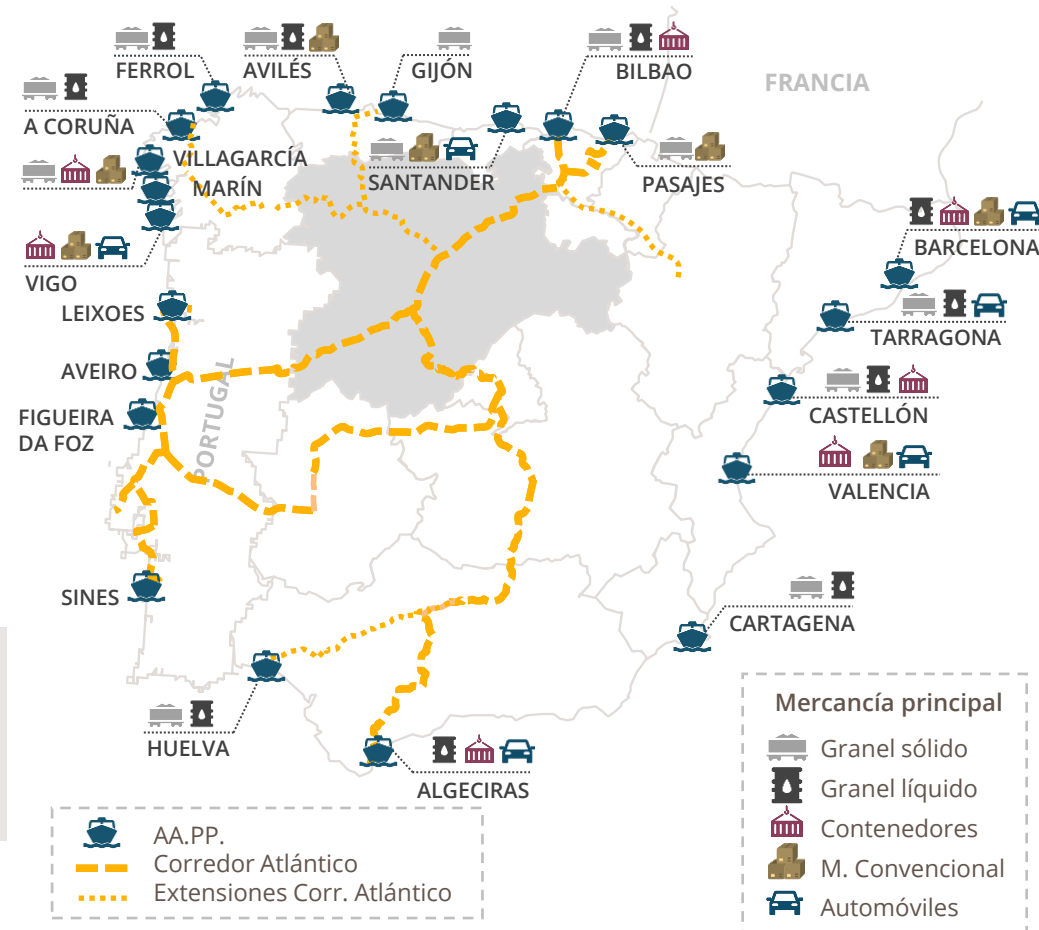
Las principales puertas de salida y entrada de mercancía hacia/desde Castilla y León por vía marítima son:

- **Levante peninsular**
  - Puerto de Barcelona
  - Puerto de Valencia
- **Cornisa cantábrica**
  - Puerto de Bilbao
  - Puerto de Santander
  - Puerto de Gijón
  - Puerto de Avilés
- **Fachada atlántica**
  - Puerto de Ferrol
  - Puerto de A Coruña
  - Puerto de Villagarcía
  - Puerto de Marín
  - Puerto de Vigo
  - Puerto de Leixoes
  - Puerto de Aveiro
  - Puerto de Huelva
  - Puerto de Algeciras

Actualmente, los puertos de **Barcelona** y **Valencia** son los **más relevantes** para las importaciones/exportaciones de CyL. Sin embargo, **Bilbao, Santander y Gijón** en la cornisa cantábrica y **Vigo, Coruña, Leixoes y Aveiro** en la cornisa atlántica, son la **entrada/ salida natural** de las mercancías **hacia/desde CyL**

#### Principales puertos de mercancías de la Península Ibérica

Fuente: Puertos del Estado (2021). Elaboración propia



##### 3.1.5. INFRAESTRUCTURA PORTUARIA

#### CORREDORES FERRO-PORTUARIOS

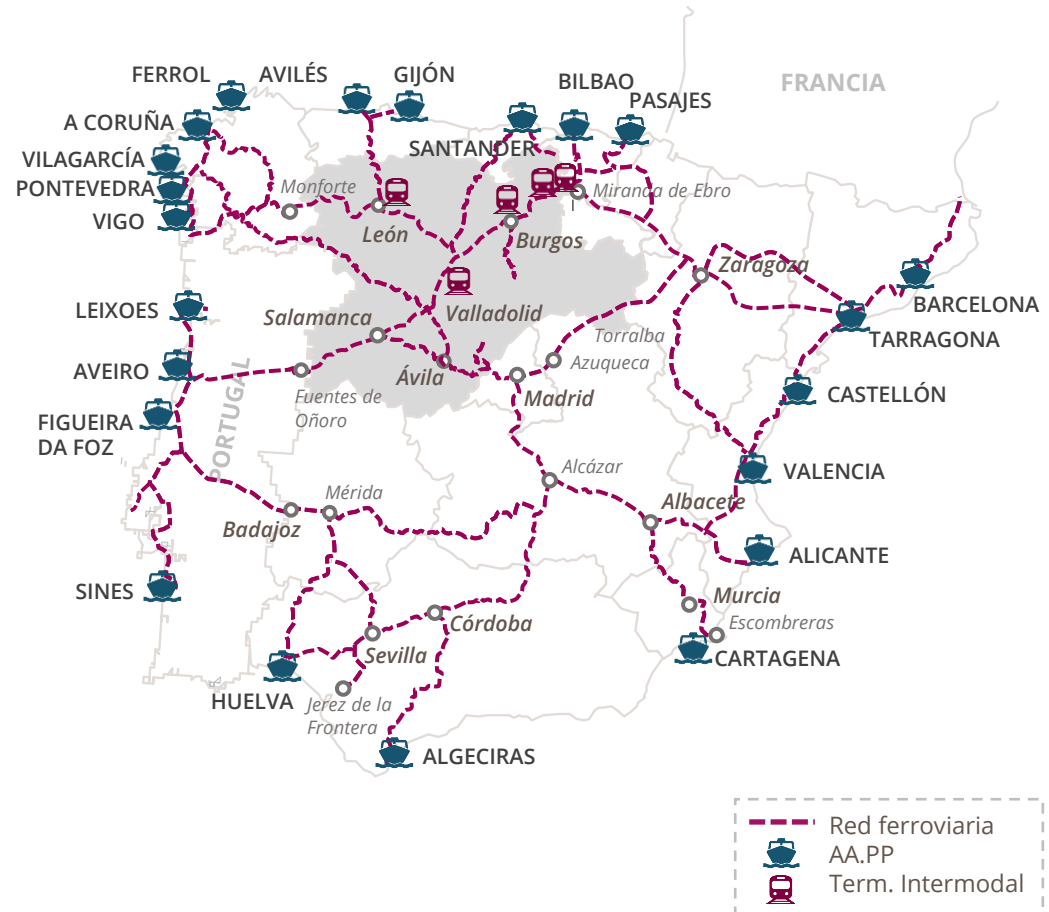
La mayoría de las autoridades portuarias están dirigiendo sus esfuerzos y estrategias a potenciar los tráficos ferroportuarios mediante la firma de **Convenios** con terminales intermodales ya existentes, o incluso desarrollando sus propios **puertos secos** en puntos del interior peninsular para extender y ampliar su Hinterland.

En Castilla y León, existen varios ejemplos de desarrollos privados por parte de terminales o autoridades portuarias, como la Terminal Intermodal de Pancorbo, la cual fue financiada por el Puerto de Bilbao, o la Terminal de Miranda de Ebro, adquirida por JSV y operada por Sinergy (Hutchinson Ports), que conecta con su terminal de contenedores en el Puerto de Barcelona.

Los **principales** orígenes/destinos de corredores ferro-portuarios utilizados por el tejido empresarial castellano y leonés son **Bilbao** y **Barcelona**, aunque también existe una actividad significativa con los puertos de Gijón, Santander, Vigo, Valencia, Huelva y Algeciras.

*Los principales **corredores ferroportuarios** utilizados por el tejido empresarial de **Castilla y León** son los que unen con los puertos de **Bilbao** y **Barcelona**, aunque también existe una actividad significativa con los puertos de Gijón, Santander, Vigo, Valencia, Huelva y Algeciras.*

*Conexiones ferro-portuarias de Castilla y León*  
Fuente: Declaración de Red Adif (2023), Elaboración propia



#### CONVENIOS ENTRE LA JUNTA DE CYL Y AUTORIDADES PORTUARIAS

Existen varios Convenios Marco de Colaboración firmados entre Castilla y León y distintas Autoridades Portuarias entre 2000 y 2015.

Las principales líneas definidas en estos convenios son:

- Potenciar la **intermodalidad** (carretera-ferrocarril-barco).
- Aumentar el **hinterland** y la **competitividad** de los puertos.
- Potenciar el **transporte marítimo de corta distancia**.
- Impulsar **actividad económica e industrial** de la Comunidad Autónoma.
- Crear **empleo** en actividades de servicios asociados al transporte.
- Promover **nuevos CTL** y desarrollos logísticos en la comunidad.

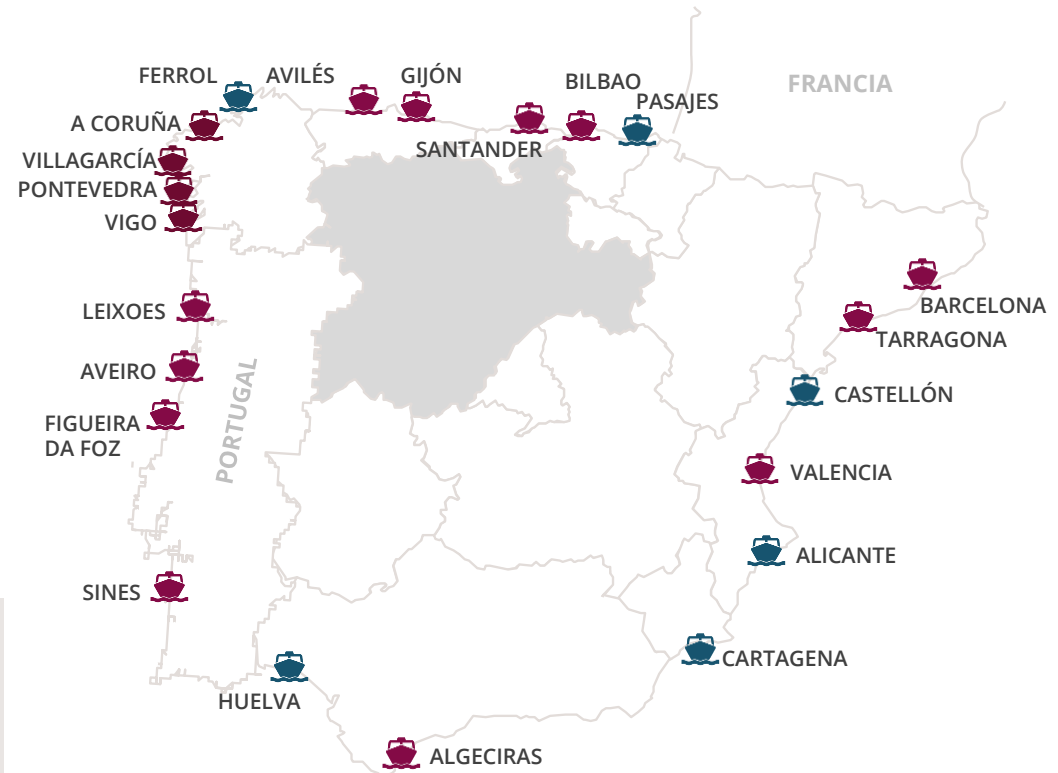
Estos Convenios recogían líneas de actuación genéricas y objetivos poco concretos. Sin embargo, el resultado de la Estrategia Logística será la suscripción de nuevos Convenios y Protocolos de Colaboración con objetivos bien definidos.

*La definición de la **Estrategia Logística** de Castilla y León debería concluir con la negociación y firma de nuevos **Convenios y Protocolos** de Colaboración con las **principales autoridades portuarias** para las exportaciones e importaciones de la Región.*

#### 3.1.5. INFRAESTRUCTURA PORTUARIA

Convenios entre Junta CyL con las principales AAPPs

Fuente: JCYL. Elaboración propia



- AA.PP. sin convenio
- AA.PP. con convenio

### 3.1.5. INFRAESTRUCTURA PORTUARIA

*Características de los puertos principales del Norte*  
Fuente: Puertos del Estado, OTLE (2021). Elaboración propia

#### PUERTOS DEL NORTE PENINSULAR

##### PUERTO DE VIGO

-  **Dársenas:** 1 contenedores, 1 mercancía convencional, 1 Ro-Ro
-  **Carga ppal.:** Piezas de automoción y productos pesqueros
-  **Buques (2019):** 1.674
-  **Línea de atraque / calado máx.:** 14,5 km / 18 m
-  **Sup. Terrestre / sup. almacén:** 44 Ha / 36 Ha
-  **Principales tráficos:** Europa, América y África
-  **Carreteras:** VG-20, AP-9, AP-9P
-  **FFCC:** Vigo-León, Vigo-Zamora



##### PUERTO DE GIJÓN

-  **Dársenas:** 1 contenedores, 5 mercancía convencional, 2 granel líquido, 6 granel sólido
-  **Carga ppal.:** Carbón y mineral de hierro
-  **Buques (2019):** 1.187
-  **Línea de atraque / calado máx.:** 10 km / 25 m
-  **Sup. Terrestre / sup. almacén:** 409 Ha / 183 Ha
-  **Principales tráficos:** Europa y América
-  **Carreteras:** A-66, A-8, AS-I, AS-II, N-632
-  **FFCC:** Gijón-León, Gijón-Pola de Laviana, Gijón-Ferrol



##### PUERTO DE BILBAO

-  **Dársenas:** 1 contenedores, 1 mercancía convencional, 3 granel líquido, 4 granel sólido, 1 Ro-Ro
-  **Carga ppal.:** Carbón. 1.er puerto GNL de España
-  **Buques (2019):** 2.818
-  **Línea de atraque / calado máx.:** 20,8 km / 30 m
-  **Sup. Terrestre / sup. almacén:** 403 Ha / 315 Ha
-  **Principales tráficos:** Europa y América
-  **Carreteras:** E-70, A-8, A-68, N-634
-  **FFCC:** Bilbao-Miranda, Bilbao- Santander



##### PUERTO DE SANTANDER

-  **Dársenas:** 1 contenedores, 3 mercancía convencional, 1 granel líquido, 2 granel sólido, 1 Ro-Ro
-  **Carga ppal.:** Piezas de automoción
-  **Buques (2019):** 1.614
-  **Línea de atraque / calado máx.:** 6,6 km / 13 m
-  **Sup. Terrestre / sup. almacén:** 142 Ha / 92 Ha
-  **Principales tráficos:** Europa
-  **Carreteras:** A-8, A-67, S-10, N-611, N-634
-  **FFCC:** Santander-Oviedo, Santander-Bilbao, Santander-Palencia



### 3.1.5. INFRAESTRUCTURA PORTUARIA

#### PUERTOS DEL LEVANTE Y SUR PENINSULAR

##### PUERTO DE BARCELONA

-  **Terminales:** 3 contenedores y polivalentes, 10 granel líquido, 7 granel sólido 2 Ro-Ro
-  **Carga ppal.:** Gas natural, gasolina y productos químicos
-  **Buques (2019):** 8.901
-  **Línea de atraque/ calado máx.:** 23 km/ 16,5 m
-  **Sup. Terrestre/ sup. almacén:** 1.114 Ha/ 530 Ha
-  **Principales tráficos:** Europa, América y Asia
-  **Carreteras:** AP-2, AP-7, AP-9, C-32, C-58, N-340
-  **FFCC:** Zaragoza-Madrid-, Tarragona-Zaragoza/Valencia, Manresa-Lleida, Mataró-Port Bou-Francia



##### PUERTO DE ALGECIRAS

-  **Terminales:** 2 contenedores, 3 mercancía convencional, 2 granel líquido, 2 granel sólido, 1 Ro-Ro
-  **Carga ppal.:** Petróleo crudo, fuel-oil y productos alimenticios
-  **Buques (2019):** 29.070 (73% Ro-Ro)
-  **Línea de atraque / calado máx.:** 17,8 km / 18,5 m
-  **Sup. Terrestre / sup. almacén:** 466 Ha / 261 Ha
-  **Principales tráficos:** Europa y África
-  **Carreteras:** A-7, A-381, N-340, N-350, N-357
-  **FFCC:** Madrid-Algeciras



##### PUERTO DE VALENCIA

-  **Terminales:** 5 contenedores, 1 mercancía convencional, 1 granel líquido, 1 granel sólido, 2 Ro-Ro
-  **Carga ppal.:** Materiales de construcción, productos siderúrgicos y químicos
-  **Buques (2019):** 7.891
-  **Línea de atraque/ calado máx.:** 21 km/ 16,5 m
-  **Sup. Terrestre/ sup. almacén:** 510 Ha/ 330 Ha
-  **Principales tráficos:** Europa, América y Asia
-  **Carreteras:** A-3, A-7, V-21, V-30, V-31, CV-500
-  **FFCC:** Valencia-Port Bou, Valencia-País Vasco, Valencia-Cuenca/Albacete-Madrid, Valencia-Alicante



##### PUERTO DE HUELVA

-  **Terminales:** 1 contenedores, 5 mercancía convencional, +10 granel líquido, 1 granel sólido, 1 Ro-Ro
-  **Carga ppal.:** Petróleo crudo y gas natural.
-  **Buques (2019):** 2.491
-  **Línea de atraque / calado máx.:** 9,2 km / 16,5 m
-  **Sup. Terrestre / sup. almacén:** 1.715 Ha / 71 Ha
-  **Principales tráficos:** Europa y África
-  **Carreteras:** A-49, A-492, N-431, N-435, N-442, H-624
-  **FFCC:** Sevilla-Huelva, Huelva-Zafra



### 3.1.6. INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA

*El tráfico de carga en los aeropuertos de CyL es **residual**, contando únicamente con **pequeños volúmenes** transportados en vuelos comerciales, principalmente en **Burgos y Valladolid**.*

*La Diputación de **León** está evaluando las posibilidades y dimensiones de una **terminal de carga** en el aeropuerto de León.*

#### AEROPUERTO LEÓN

- 👤 Gestión: Ejército del aire / AENA
- ✈ Longitud pista: 3.000 m
- 🏠 Terminal de pasajeros: 5.000 m<sup>2</sup>
- ✈ Plataforma civil: 57.000 m<sup>2</sup>
- 🚚 Instalaciones carga: hasta 4 Tn
- 🚗 Aparcamiento vehículos.: 295 plazas



#### AEROPUERTO SALAMANCA

- 👤 Gestión: Ejército del aire / AENA
- ✈ Longitud pista: 2.513 m
- 🏠 Terminal de pasajeros: 3.500 m<sup>2</sup>
- ✈ Plataforma civil: 5 puestos aviación
- 🏢 Oficinas: 300 m<sup>2</sup>
- 🚚 Instalaciones carga: 4 grúas de 10.000 Lb y 3 tractores remolque



#### Aeropuertos de Castilla y León

Fuente: AENA, OTLE, Enaire (2021), Elaboración propia



#### AEROPUERTO BURGOS

- 👤 Gestión: AENA
- ✈ Longitud pista: 2.100 m
- 🏠 Terminal de pasajeros: 1.959 m<sup>2</sup>
- ✈ Plataforma civil: 6 puestos aviación
- 🏢 Oficinas: 290 m<sup>2</sup>
- 🚚 Zona de carga: 7.700 m<sup>2</sup>
- 🚚 Instalaciones carga: No
- 🚗 Aparcamiento vehículos: 188 plazas

#### AEROPUERTO VALLADOLID

- 👤 Gestión: Ejército del aire / AENA
- ✈ Longitud pista: 3.125 m
- 🏠 Terminal de pasajeros: 4.500 m<sup>2</sup>
- ✈ Plataforma civil: 6 puestos aviación
- 🛡 Plataforma militar: 24 puestos
- 🚚 Instalaciones carga: Sin limitaciones
- 🚗 Aparcamiento veh.: 350 plazas



### 3.1.6. INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA

La **reducida longitud** de las **pistas** de los aeropuertos de CyL **limita la operación de aeronaves** de carga de mayor tamaño, penalizando el peso de carga y su radio de alcance, lo que hace que su **carga aérea sea poco significativa**.

#### Principales aeronaves de carga

Fuente: AENA, Antonov, ATR, Boeing, Elaboración propia (2021)



#### OPERACIÓN DE “CAMIONES AÉREOS”

Las operaciones de camiones aéreos, también denominados RFS (*Road Feeder Services*), consisten en servicios de transporte de **carga aérea por carretera entre dos aeropuertos**, que a efectos de normativas de seguridad aérea y aduanera, se tratan como “vuelos” reales.

Los RFS son muy frecuentes en los aeropuertos europeos (i.e Frankfurt, Bruselas, Madrid, Barcelona, etc.), pues brindan a las aerolíneas una **alternativa de transporte rentable** desde los aeropuertos autonómicos a un aeropuerto “hub”, ofreciendo las siguientes ventajas:

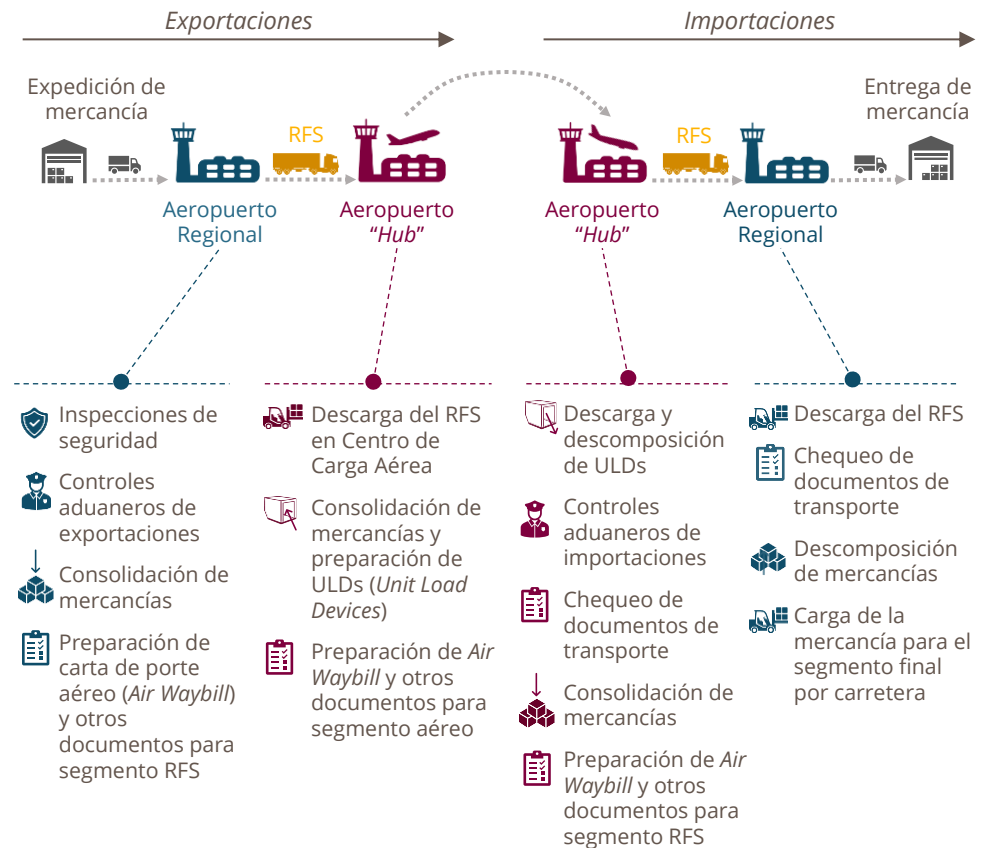
- **Menores recursos financieros** (en comparación con aviones reales).
- Mayor **flexibilidad de horarios** (un RFS opera bajo un número de vuelo particular, con una ruta y una franja horaria dada – incluyendo operaciones nocturnas).
- Mayor conveniencia para el transporte regular de mercancías de **tiempo crítico**, en distancias cortas y volúmenes reducidos.
- Ampliación del **área de captación** para el transporte de mercancías desde el aeropuerto “hub” (a las zonas servidas por los regionales).
- Mayor **eficiencia de los procesos** de inspección, control de aduanas y administrativos (se realizan en aeropuertos menos congestionados y con costes de “handling” más bajos que en un aeropuerto “hub”).

*Ante la escasez de demanda y las limitaciones de la infraestructura, los RFS podrían proporcionar un **modelo comercial sostenible** para los aeropuertos de Castilla y León*

#### 3.1.6. INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA

*Esquema del transporte de carga aérea a través de camiones aéreos (RFS)*

*Fuentes: Marco normativo de OACI, Estándares de IATA, Elaboración propia (2022)*



### 3. CARACTERIZACIÓN DE LA OFERTA

## 3.2. Suelo y naves logísticas

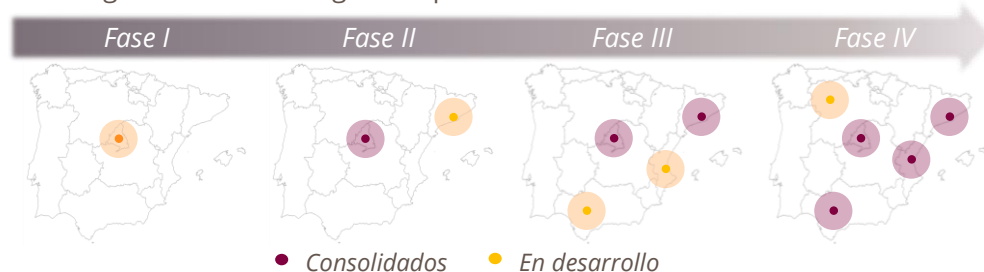
### 3.2.1. MODELO DE IMPLANTACIÓN LOGÍSTICO NACIONAL

#### IMPLANTACIÓN DE LA ACTIVIDAD LOGÍSTICA EN EL TERRITORIO

El modelo de implantación de las actividades logísticas más relevantes en el territorio, sigue una serie de patrones comunes:

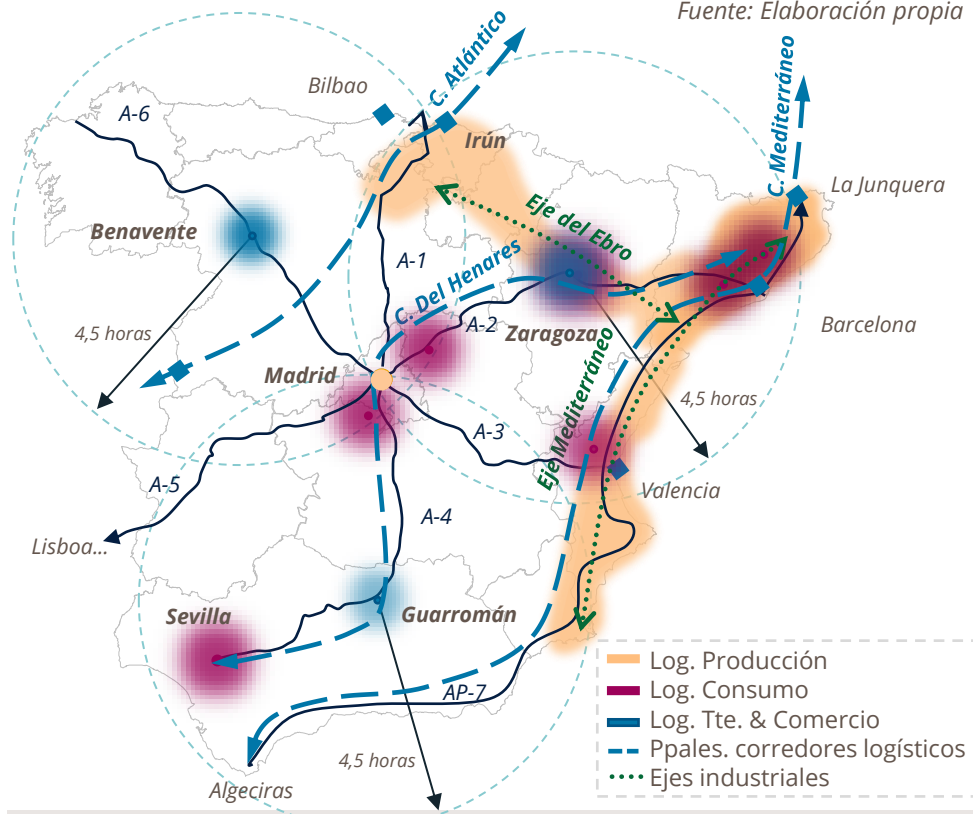
- **Transporte y comercio:** muy vinculada a nodos que sirven a:
  - **Tte. internacional terrestre:** los nodos más relevantes son los pasos transfronterizos de La Junquera, Irún y Fuentes de Oñoro.
  - **Tte. internacional marítimo:** puertos con importantes tráficos import/export, como Valencia, Barcelona y Bilbao.
  - **Removido nacional/regional:** los nodos equidistantes a 4,5h del centro y la costa peninsular son Benavente, Zaragoza y Guarromán.
- **Logística de producción:** implantaciones mayoritarias a lo largo de los dos grandes ejes industriales de España, el Eje del Ebro y el Eje Mediterráneo.
- **Logística de consumo:** grandes polos de consumo como las áreas metropolitanas de Madrid, Barcelona, Sevilla y Valencia.

Las grandes empresas de consumo están siguiendo un modelo y faseado de implantación y desarrollo territorial que responde generalmente al siguiente patrón:



#### Principales implantaciones por actividad logística en España

Fuente: Elaboración propia



**La implantación de grandes empresas de consumo como Mercadona o Decathlon en León, anticipa una gran oportunidad de desarrollo logístico para el noroeste de la Península Ibérica.**

## 3.2.2. ESQUEMA LOGÍSTICO NACIONAL

## TIPOS DE DESARROLLOS LOGÍSTICOS

Si se dejan de lado las ubicaciones en instalaciones de perfil más industrial (que incluso hoy en día son frecuentes ante la insuficiente promoción de suelo logístico en un contexto de demanda disparada), podría decirse que las empresas de transporte, logística y distribución de mercancías tienen en la actualidad la opción de implantarse en dos tipologías fundamentales de suelo logístico con las siguientes características básicas:

Instalaciones logísticas aisladas

- 1 nave (con o sin sectorización)
- 1 cliente (o número reducido)
- Gestor privado
- Gestión ≈ mantenimiento

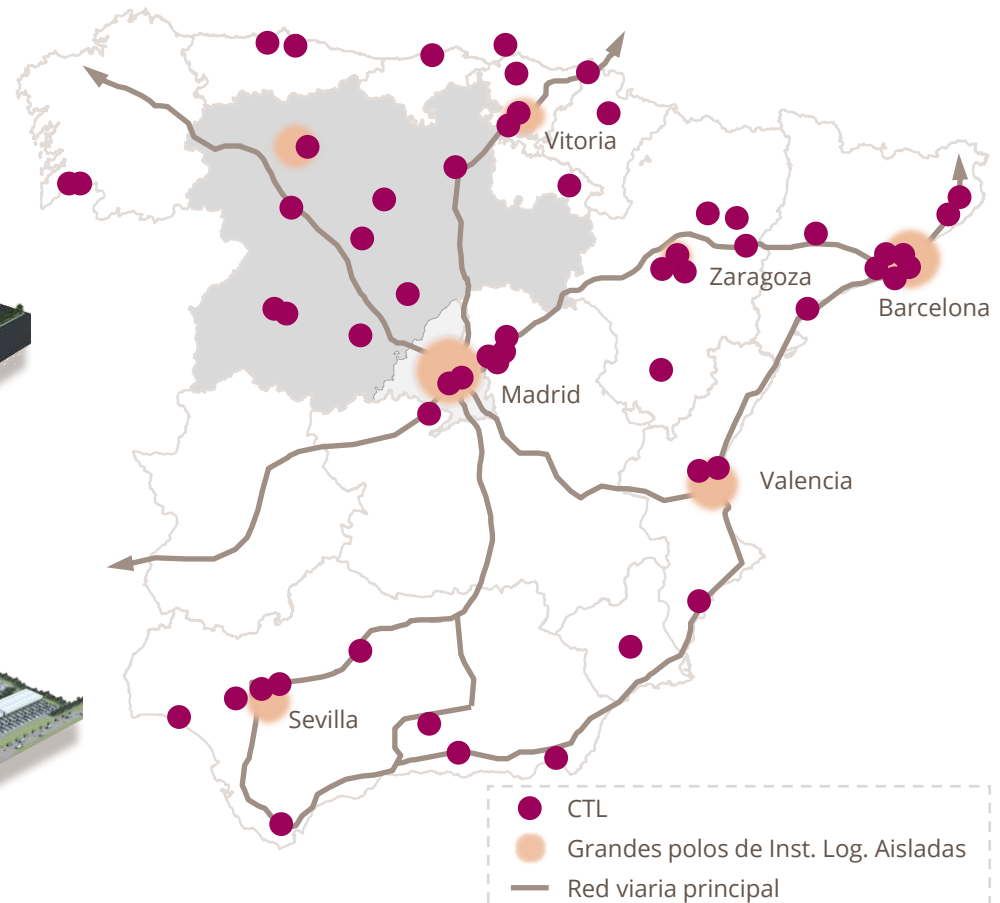
Centros de Transporte y Logística (CTL)

- Varias naves
- Instalaciones, oficinas y servicios auxiliares
- Numerosos clientes/usuarios
- Gestor público o público-privado
- Gestión ≈ mantenimiento + valor añadido



CTLs y núcleos de concentración de instalaciones logísticas aisladas en España

Fuente: Elaboración propia



### 3.2.2. MODELO DE IMPLANTACIÓN LOGÍSTICO-INDUSTRIAL EN CYL

La oferta de **suelo industrial y logístico** de Castilla y León se localiza mayoritariamente a lo largo de los principales ejes de comunicación de la Comunidad Autónoma, donde el eje más relevante con mayor concentración de suelo es el **Corredor Atlántico**, entre Miranda de Ebro y Salamanca.

Según los últimos datos del OTLE (2019), la **superficie logística** de Castilla y León representa el **2,2%** del total de **suelo logístico** a nivel **nacional**, destacando los siguientes polos:

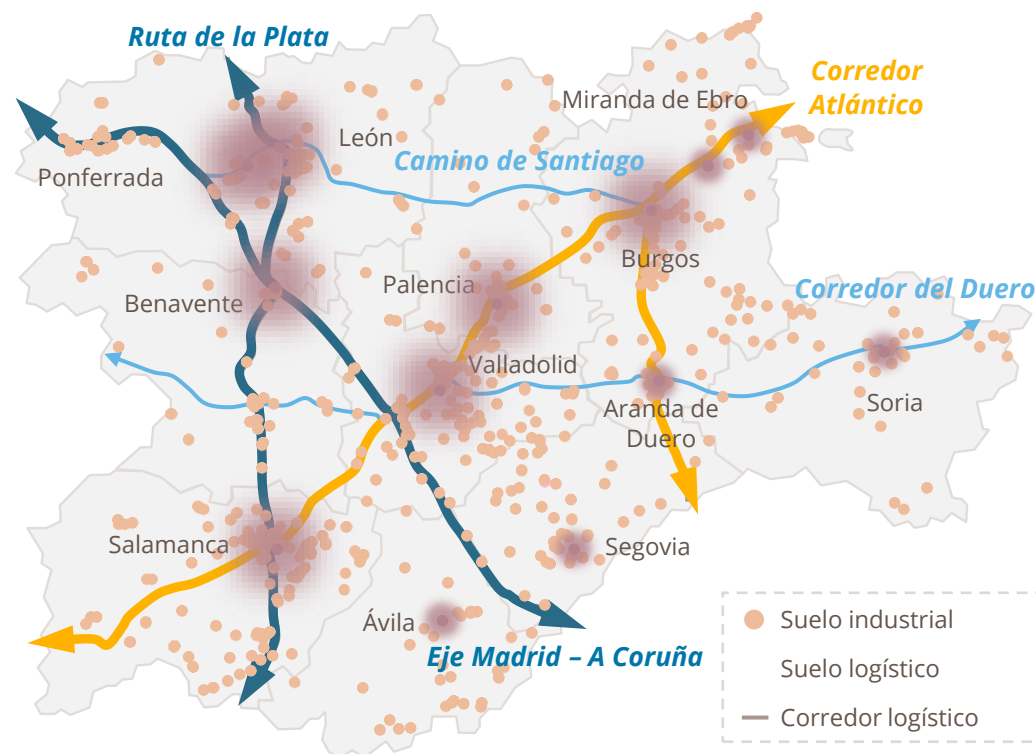
- **Burgos:** es la provincia con mayor superficie logística de vocación industrial
- **León:** es la provincia con mayor superficie logística para distribución.
- **Valladolid:** es la provincia con mayor superficie de almacenes para transporte y distribución.

En términos de **instalaciones logísticas**, estas se concentran principalmente en Burgos (30,1%), Valladolid (19,1%) y León (17,4%). En un segundo plano quedan Palencia (10,2%), Salamanca (9,5%) y Soria (7,8%), mientras que Segovia, Zamora y Ávila apenas representan un 6% de estas infraestructuras.

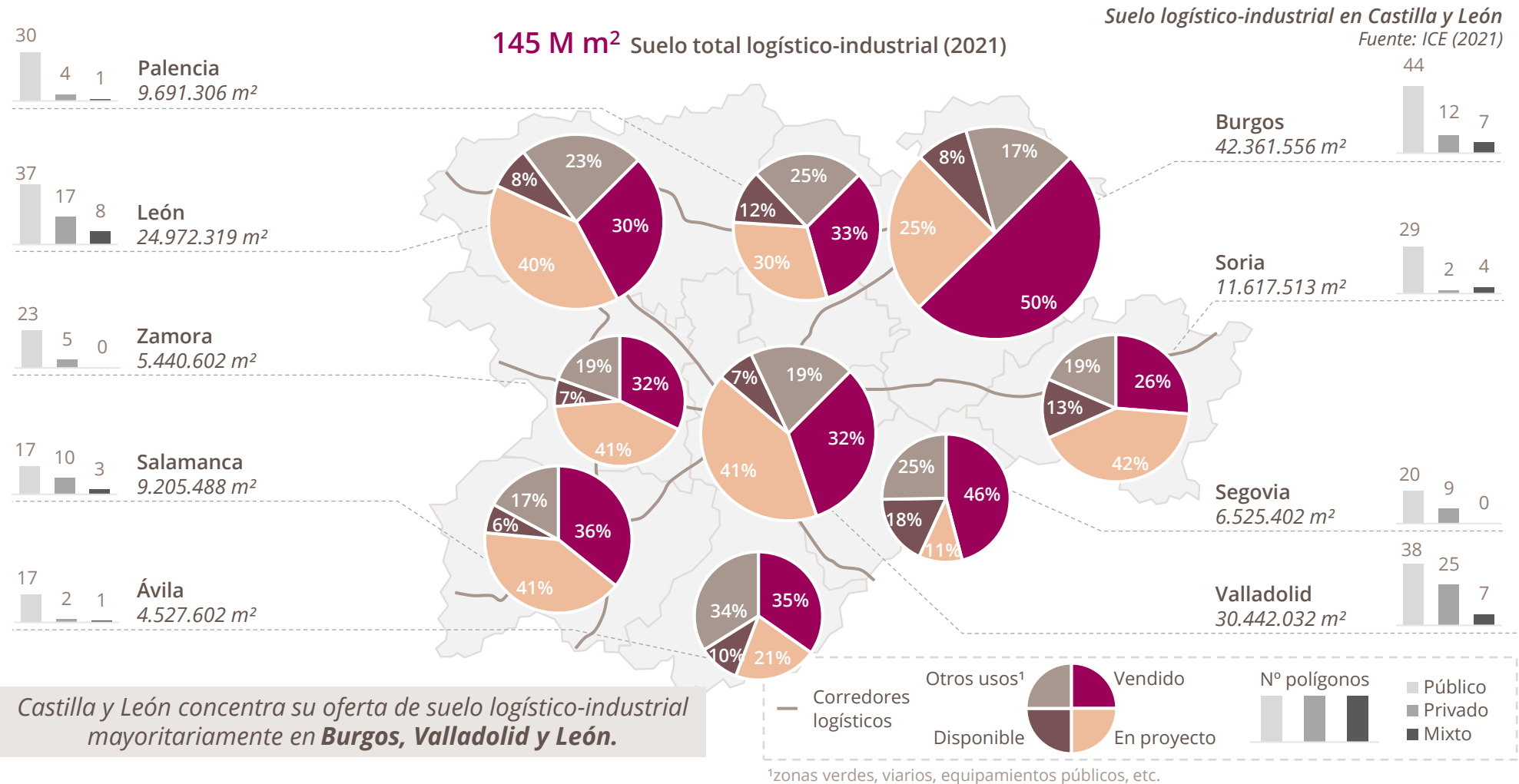
*La oferta de **suelo logístico e industrial** se localiza a lo largo de los principales **ejes de comunicación** de Castilla y León, siendo el **Corredor Atlántico** el eje con mayor concentración de suelo, fundamentalmente entre el tramo **Miranda de Ebro y Salamanca***

#### *Suelo logístico e industrial en Castilla y León*

*Fuente: CyLog, Junta CyL, ICE, "Movilidad Transporte e Infraestructuras. CCOO", OTLE*



### 3.2.3. OFERTA DE SUELO LOGÍSTICO-INDUSTRIAL EN CYL



## 3.2.3. OFERTA DE SUELO LOGÍSTICO-INDUSTRIAL EN CYL

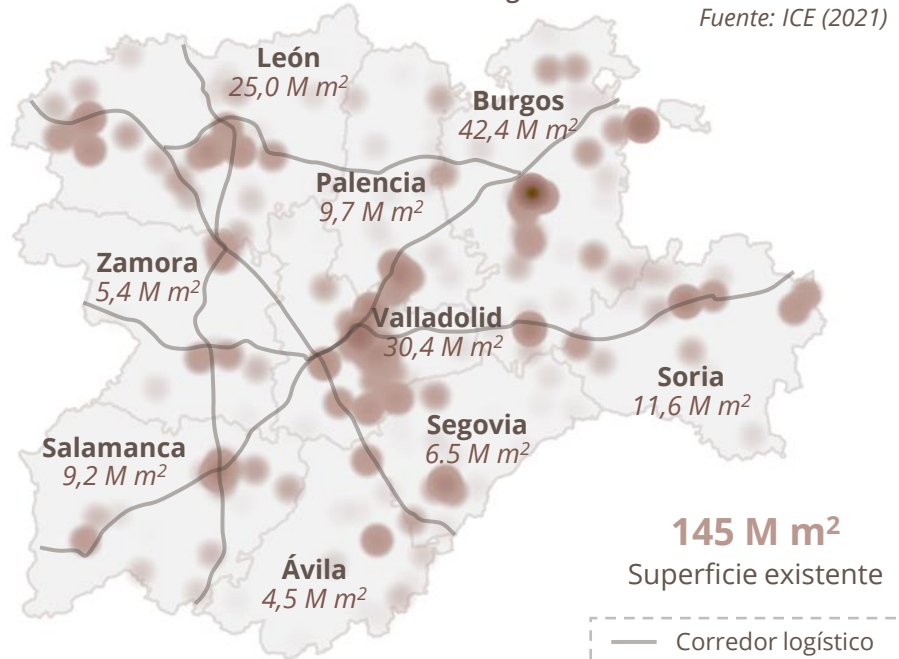
## SUELO LOGÍSTICO-INDUSTRIAL EXISTENTE Y PLANIFICADO EN CYL

El suelo logístico-industrial existente en Castilla y León se concentra principalmente en las provincias de Burgos y Valladolid, en gran medida dedicadas a la industria manufacturera, y en la provincia de León por su actividad asociada tanto al transporte y distribución (e.g. Villadangos y León) como a la industria extractiva (en Ponferrada). En un segundo plano, se identifican las zonas de Soria, Palencia y Salamanca.

*Los futuros desarrollos están planificados a lo largo del Corredor Atlántico, en las zonas que ya poseen una mayor infraestructura logística-industrial, siguiendo una estrategia de refuerzo de los principales polos industriales de la comunidad*

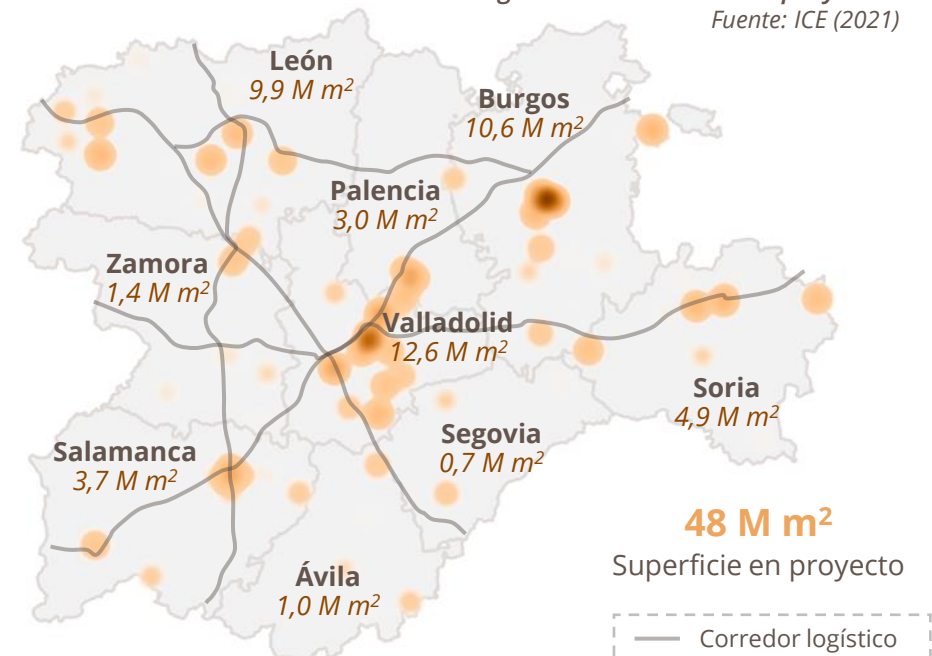
## Desarrollos logístico-industriales "existentes"

Fuente: ICE (2021)



## Desarrollos logístico-industriales "en proyecto"

Fuente: ICE (2021)



### 3.2.4. OFERTA DE SUELO LOGÍSTICO EN CASTILLA Y LEÓN

La superficie de instalaciones logísticas en Castilla y León ha aumentado de forma estable en los últimos años con un crecimiento de 3,3% CAGR entre 2014 y 2019, impulsado por el crecimiento de la logística a nivel global.

A día de hoy, Castilla y León ocupa el 10º lugar en el ranking nacional en superficie de instalaciones logísticas con 1,78M m²:

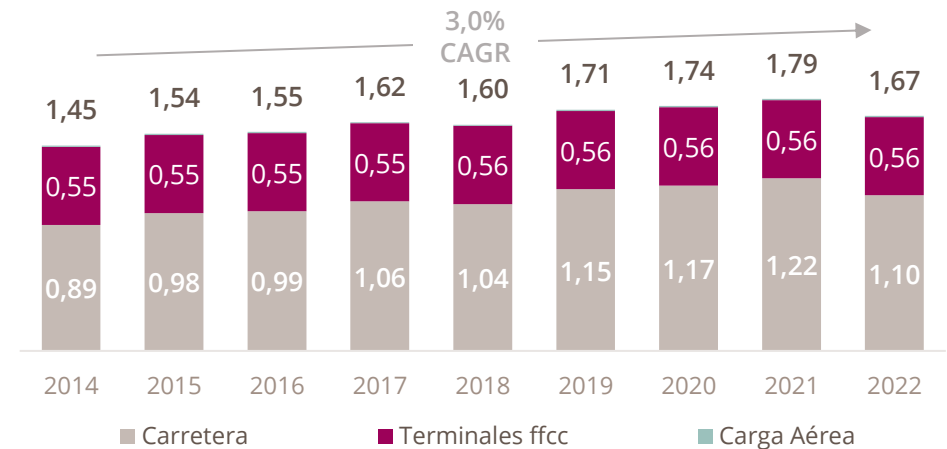
- La mayoría de las instalaciones logísticas están relacionadas con el **transporte por carretera** (1.2M m²).
- En términos de **instalaciones logísticas ferroviarias**, Castilla y León ocupa el 4º lugar de España, solo por detrás de Andalucía, Madrid y Cataluña. Esta superficie es equiparable a la de País Vasco y Aragón.
- Desde un punto de vista de **carga aérea**, todas las instalaciones logísticas se localizan en el aeropuerto de Burgos, sumando 7,7k m², cifra acorde al reducido volumen de carga aérea de la Comunidad.

**Castilla y León** ocupa el 10º lugar en el ranking nacional de superficie de **instalaciones logísticas** con 1,78M m², manteniendo un **crecimiento sostenido** del 3,0% CAGR entre 2014 y 2021. La mayoría de estas instalaciones logísticas están vinculadas al **transporte por carretera**

*\*Datos 2021 de terminales ffcc y carga aérea no disponible. No obstante, se infiere de los datos históricos y de la planificación de desarrollo de infraestructuras que estos datos no han cambiado con respecto a 2020.*

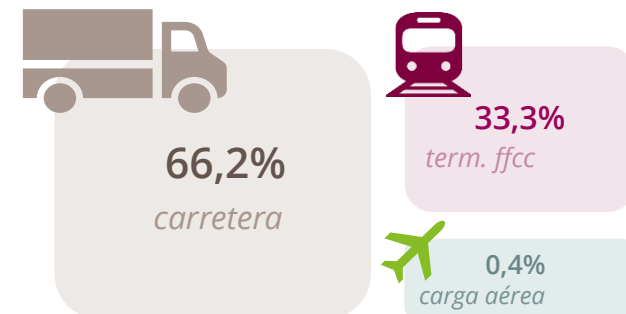
#### Evolución de la superficie de instalaciones logísticas en Cyl

Fuente: OTLE (2023). Unidades: M m²



#### Superficie de instalaciones logísticas por modo en Cyl

Fuente: OTLE (2021). Unidades: m²



### ALMACENES DE TRANSPORTE POR CARRETERA

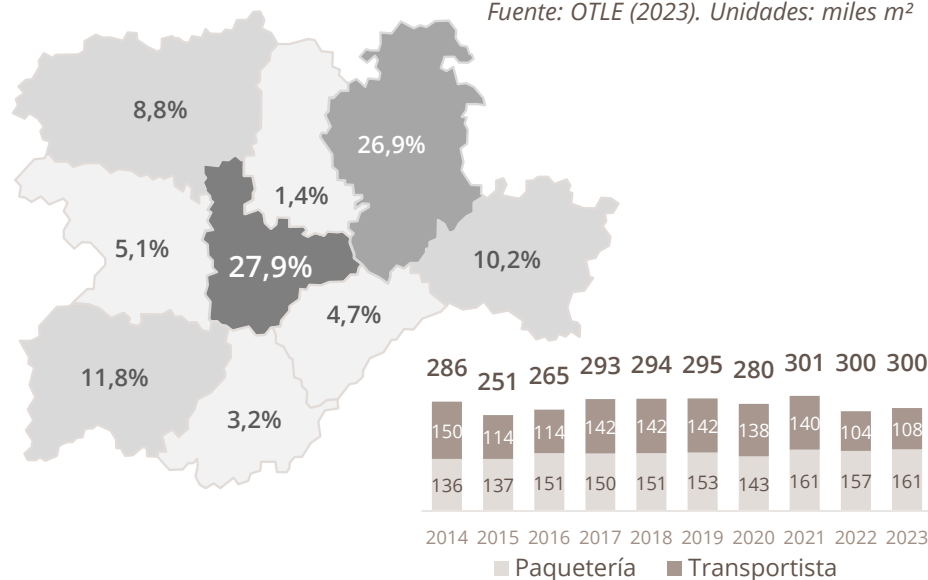
La superficie de almacenes en Castilla y León se ha mantenido prácticamente constante en los últimos años, sin apenas nuevos desarrollos. Esta superficie de almacenamiento principalmente se destina a **paquetería** y **transporte** por carretera.

Las mayores superficies de almacenes se concentran en **Valladolid** (27,9%) y **Burgos** (26,9%).

Por otro lado, las provincias que mayor superficie de almacenes han desarrollado desde 2014 son León (8,4k m<sup>2</sup>), Burgos (5,7k m<sup>2</sup>) y Valladolid (4,6k m<sup>2</sup>) y Ávila (3,7k m<sup>2</sup>)

*Almacenes de transporte por carretera*

Fuente: OTLE (2023). Unidades: miles m<sup>2</sup>



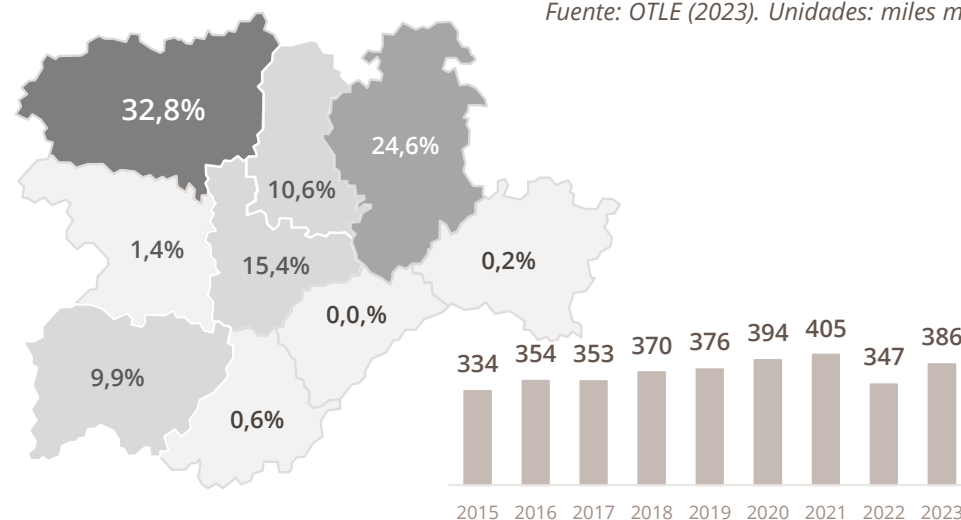
### PLATAFORMAS LOGÍSTICAS DE DISTRIBUCIÓN POR CARRETERA

Estas plataformas se concentran principalmente en **León** (32,8%) y **Burgos** (24,6%). Por el contrario, las provincias del sur de la comunidad autónoma que lindan con Madrid apenas disponen de superficie de almacenamiento para distribución.

El aumento del peso de la actividad logística a nivel global ha motivado el desarrollo de este tipo de plataformas en los últimos años, **creciendo al 15,5% CAGR** entre **2015 y 2023**. Además, las primeras plataformas de la CCAA de uso compartido de paquetería y gestión logística han sido construidas en Soria (60k m<sup>2</sup>) y Valladolid (11k m<sup>2</sup>).

*Plataformas logísticas de distribución por carretera*

Fuente: OTLE (2023). Unidades: miles m<sup>2</sup>



## 3.2.4. OFERTA DE SUELO LOGÍSTICO EN CASTILLA Y LEÓN

## PLATAFORMAS LOGÍSTICAS DE INDUSTRIA POR CARRETERA

Instalaciones logísticas para empresas fabricantes, entre las que también se encuentran instalaciones de **temperatura controlada**.

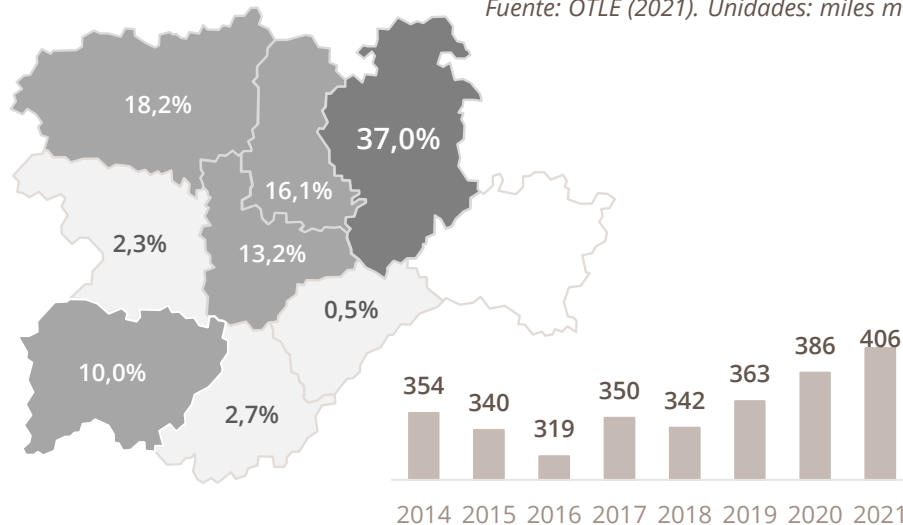
La construcción de este tipo de plataformas ha crecido al 4,9% CAGR entre 2016 y 2021.

Como en la mayoría de las instalaciones cubiertas en Castilla y León, **Burgos** es la provincia que **más superficie** posee (37,0%).

Sin embargo, en los últimos años León es la provincia que más superficie ha desarrollado desde 2014 (105k m²).

*Plataformas logísticas de industria por carretera*

Fuente: OTLE (2021). Unidades: miles m²



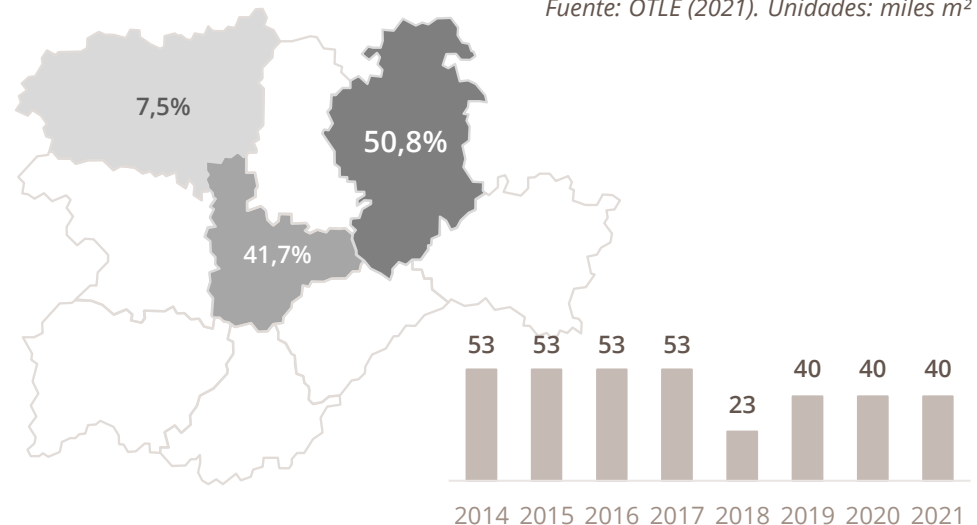
## INSTALACIONES ESPECIALIZADAS POR CARRETERA

Este tipo de instalaciones comprende almacenes **farmacéuticos**, de **mercancías peligrosas**, además de logística **textil** y de **automóvil**.

Únicamente se encuentran en **Burgos** (50,8%), **Valladolid** (41,7%) y residualmente en León. Esto se debe a la ubicación de las fábricas de automoción, y la fábrica farmacéutica de GSK en Aranda de Duero.

*Instalaciones especializadas por carretera*

Fuente: OTLE (2021). Unidades: miles m²



### 3. CARACTERIZACIÓN DE LA OFERTA

## 3.3. Modelos de desarrollo y gestión

### 3.3.1. CONCEPTOS GENERALES

La determinación del modelo de desarrollo y explotación óptimo de infraestructuras y suelo para las actividades del transporte y logística responde, en líneas generales, a la lógica que se plantea en el esquema adjunto, la cual gira en torno a tres conceptos fundamentales:

- **Solidez del Plan de Negocio**

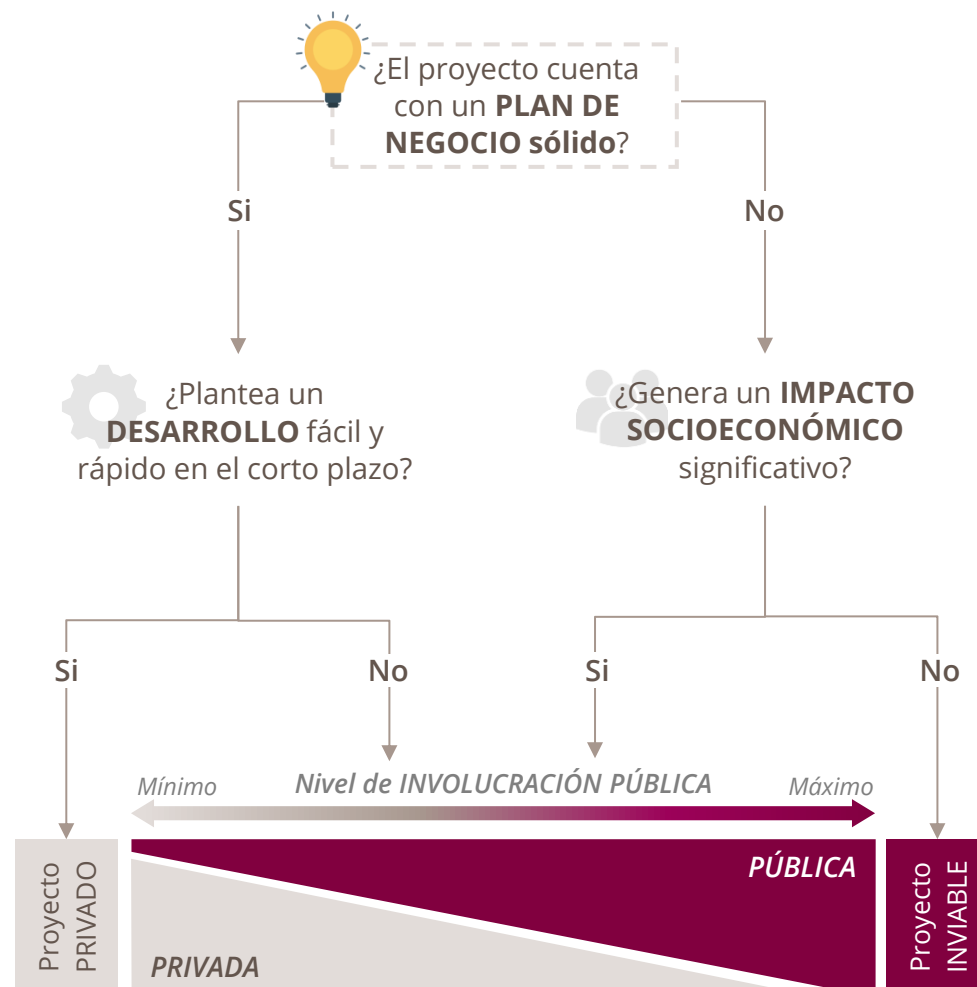
Cuanto más sólido y claro sea éste, mayor posibilidad tendrá de atraer iniciativa privada para que se haga cargo de las inversiones necesarias a cambio de un retorno de la inversión razonable pero alcanzable.

- **Posibilidad de desarrollo fácil y rápido**

Cuanto menos obstáculos e incertidumbres planteen los asuntos relacionados con la adquisición del suelo o el proceso de tramitación de la administración, menos necesaria será la involucración “directa” (inversión, etc.) de la administración pública.

- **Impacto socioeconómico**

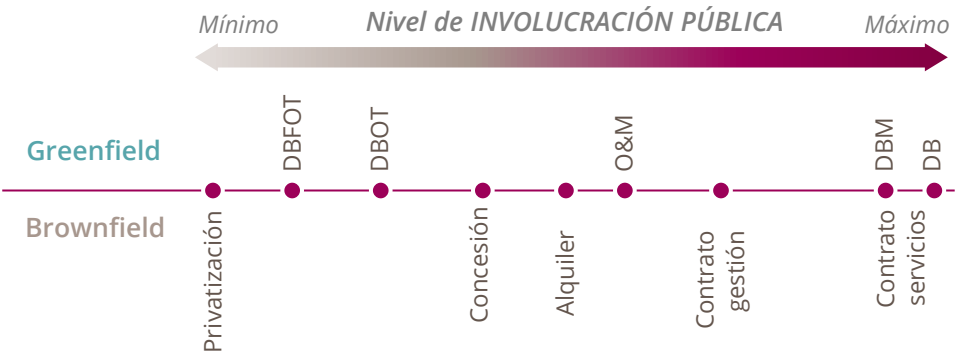
Cuanto más impacto socioeconómico genere un proyecto (reequilibrio territorial, apoyo al desarrollo, crecimiento económico, apoyo a las estrategias de gobierno...) más razones habrá para que la iniciativa pública se involucre y vele por la maximización de este impacto, aunque el proyecto tenga un plan de negocio claro y sólido. Por el contrario, si el plan de negocio no es tan claro y sólido como para atraer al máximo el interés de la iniciativa privada, pero el impacto socioeconómico del desarrollo es importante, entonces la iniciativa pública debe valorar su involucración en el desarrollo hasta el punto en el que resulte atractivo a la iniciativa privada entrar y continuar hasta la explotación efectiva de la infraestructura.



3.3.2. DISTRIBUCIÓN DE RESPONSABILIDADES Y RIESGOS

Los modelos CPP responden a unos patrones generalmente aceptados a nivel internacional y que varían según la infraestructura sea de nueva construcción (*greenfield*) o existente (*brownfield*). Sin embargo, **el contrato final es diferente para cada proyecto** y responde a un acuerdo específico sobre el reparto de las responsabilidades y riesgos que implica. En este sentido, cabe mencionar dos situaciones bastante comunes en la mayoría de proyectos:

- Los contratos de operación y mantenimiento generalmente llevan implícita la aportación de la maquinaria de manipulación e instalaciones técnicas por parte del operador, si bien, la construcción de la infraestructura varía según el modelo.
- En cuanto al riesgo comercial, suele ser asumida parcial o totalmente por la iniciativa pública en la mayoría de modelos. Por lo tanto, en los casos en que el operador asume la mayor parte del riesgo comercial, la iniciativa pública acepta, al menos, un canon variable y ligado al nivel de actividad.



Responsabilidad y riesgos en proyectos CPP  
Fuente: Elaboración propia

|                                 | Diseño | Financiación | Construcción | Mantenimiento | Operación | Comercial |
|---------------------------------|--------|--------------|--------------|---------------|-----------|-----------|
| Proyecto nuevo (Greenfield)     |        |              |              |               |           |           |
| O&M                             | ●      | ●            | ●            | ●             | ●         | ●         |
| DBOT                            | ●      | ●            | ●            | ●             | ●         | ●         |
| DBFOT                           | ●      | ●            | ●            | ●             | ●         | ●         |
| Proyecto existente (Brownfield) |        |              |              |               |           |           |
| Contrato servicio               | ●      | ●            | ●            | ●             | ●         | ●         |
| Contrato gestión                | ●      | ●            | ●            | ●             | ●         | ●         |
| Alquiler                        | ●      | ●            | ●            | ●             | ●         | ●         |
| Concesión                       | ●      | ●            | ●            | ●             | ●         | ●         |
| Privatización                   | ●      | ●            | ●            | ●             | ●         | ●         |

3.3.2. DISTRIBUCIÓN DE RESPONSABILIDADES Y RIESGOS

SUELO LOGÍSTICO E INDUSTRIAL

En Catilla y León existen **diversos modelos** de desarrollo y gestión del **suelo logístico e industrial**. En ocasiones la gestión y propiedad del suelo es 100% privado, en otras es 100% pública, pero mayoritariamente, se utilizan fórmulas público-privadas. A continuación, a modo de ejemplo, se detalla el modo de gestión de algunos de los desarrollos logístico-industriales en CyL:

- **CTL Benavente:** empresa pública constituida en 1993 por el Ayuntamiento de Benavente y dos Cajas de Ahorro. Actualmente, es de gestión 100% municipal en suelo público. *(Público)*.
- **Cetile:** constituido en 2002. Sociedad 100% privada con una concesión del suelo de (50 + 25) años por parte del Ayuntamiento de Chozas de Abajo. *(Público – Privado)*.
- **Centrolid:** fundada en 1986 por un grupo de empresas transportistas (AVET). Los terrenos son propiedad del Ayuntamiento y están dados en concesión a Centrolid (50 años). Tras la crisis de 2008, muchas de las empresas fundadoras desaparecieron y modificaron el modelo de negocio a una visión más global. Actualmente, Centrolid es 99% privada, con una pequeña participación del Ayto. *(Público – Privado)*.
- **CT Burgos:** constituido en 1980, el suelo pertenece al Ayto. y la gestión es público-privada. El Centro de Transportes es gestionado por CT Burgos mediante una concesión, renovada en 2006 y con un plazo de vigencia hasta 2027. *(Público – Privado)*.
- **Cetramesa:** constituido en 2004, los suelos son propiedad del Ayto. cedidos a Cetramesa mediante una concesión de 50 + 25 años. *(Público – Privado)*

- **CyLog Ávila:** Es gestionado por la empresa pública SOMACYL, donde actualmente se sitúan las fábricas de Nissan. Actualmente, existe un proyecto de ampliación de las instalaciones. *(Público)*.
- **CT Segovia:** Construido en 2002 por Semutransa (empresa privada), los suelos pertenecen al Ayuntamiento de Segovia, si bien fueron construidos y son explotados por Semutransa mediante una concesión. *(Público – Privado)*.
- **Polígono industrial Villadangos del Páramo (León):** Construido en 2001, el suelo es propiedad del Ayuntamiento de Villadangos, si bien fue desarrollado y es gestionado por el ICE, perteneciente a la Junta de CyL. *(Público)*.
- **Polígono industrial Ircio:** Desarrollado en suelo público y titularidad del ICE, es un proyecto desarrollado, pero aún con poca actividad. *(Público)*.
- **Zaldesa:** El proyecto de la plataforma intermodal y suelo logístico está siendo impulsado tanto por el Ayuntamiento de Salamanca, como por la Junta de CyL. Además, el suelo es propiedad del Ayuntamiento. *(Público)*.
- **CyLog Ponferrada:** Promovido por el Ayto., planean el desarrollo de una plataforma logística en suelo perteneciente al Ayto. y a ADIF -antigua terminal de la Placa, en desuso-. *(Público)*.
- **Centronorte:** Concesión administrativa del Ayto. de Palencia a empresa privada. *(Público – Privada)*

En **CyL** hay experiencia en los **diferentes modelos de desarrollo y gestión de suelo e infraestructuras de T&L**. Esto debe servir como **estímulo** para seguir apostando por los **modelos PPP**, permitiendo a los agentes públicos y privados involucrarse.

### 3.3.2. DISTRIBUCIÓN DE RESPONSABILIDADES Y RIESGOS

Clasificación de plataformas logísticas por su gestión  
Fuente: Elaboración propia



### 3.3.2. DISTRIBUCIÓN DE RESPONSABILIDADES Y RIESGOS

Ejemplo de modelo de gobierno de terminales intermodales

Fuente: Elaboración propia

#### TERMINALES INTERMODALES

- **Terminal Intermodal de Miranda de Ebro:** Construida en 2018, es propiedad de JSV y está operada por Sinergy (Hutchinson Ports). Tiene el objetivo de dar una mejor conexión con el Hinterland a la terminal de Hutchinson en el Puerto de Barcelona (*Privada*).
- **Terminal Intermodal Villafraja (Burgos):** En 2006, ADIF construye el Puerto Seco de Villafraja, del cual es propietario. La terminal está operada por Logística Multimodal Castilla y León S.A. (*Público – privada*).
- **Terminal Intermodal Pancorbo:** Construida en 2017 por la Autoridad Portuaria de Bilbao para incrementar el hinterland del puerto en Castilla y León, actualmente es operada por Sibport, pero no tiene actividad. (*Privada*).
- **León Mercancías:** es propiedad de ADIF. En 2020 dejó de estar operada directamente por ADIF para pasar a ser operada por la UTE de operadores ferroviarios privados: Transfesa y Slisa, hasta 2026. (*Público – privada*).
- **Terminal Intermodal de Salamanca (Zaldesa):** el proyecto está siendo impulsado por el Ayto. de Salamanca y la Junta de CyL y se espera que sea completado en 2025. (*Pública*)
- **Complejo Ferroviario Valladolid:** el proyecto está siendo desarrollado por ADIF y se espera que se complete en 2026. Conectará con el futuro Parque Agroalimentario. (*Pública*)



### 3.3.2. DISTRIBUCIÓN DE RESPONSABILIDADES Y RIESGOS

Clasificación de terminales intermodales por su gestión  
Fuente: Elaboración propia



3. CARACTERIZACIÓN DE LA OFERTA

3.4. Servicios

3.4.1. SERVICIOS EN LOS DESARROLLOS LOGÍSTICOS (CTLs)

El desarrollo del suelo, infraestructuras y servicios, específicamente adaptados para la actividad de transporte y logística, sirve de catalizador para el desarrollo, consolidación y modernización del tejido empresarial, tanto internacional como estatal y local, atraídos por la oportunidad que plantea la demanda latente no satisfecha de estos servicios en el entorno.

Esta oferta de **servicios** a vehículos, empresas y personas que, tradicionalmente, se ofrecen en los Centros de Transporte y Logística (CTL), tiene que ser pensados para **maximizar las sinergias y valor añadido** de las actividades económicas implantadas en los mismos.

Se pueden destacar las siguientes alternativas que tendría que considerar, como mínimo, cualquier nuevo CTL.

| Generales                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Para personas y empresas                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"><li>• Bar – Cafetería</li><li>• Restaurante</li><li>• Hotel</li><li>• Equipo contraincendios</li><li>• Recogida selectiva de residuos</li><li>• Servicios de mantenimiento</li><li>• Limpieza</li><li>• Control de accesos</li><li>• Jardinería</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>• Vigilancia 24 horas</li><li>• Transporte público</li><li>• Entidades bancarias</li><li>• Aseguradoras</li><li>• Mensajería y paquetería</li><li>• Centro de asistencia médica</li><li>• Guardería</li><li>• Centro formación</li><li>• Servicios de aduana</li><li>• Locales comerciales</li></ul> |
| Para Vehículos                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <ul style="list-style-type: none"><li>• Parking de pesados</li><li>• Estación de servicio</li><li>• Limpieza camiones</li></ul>                                                                                                                                                             | <ul style="list-style-type: none"><li>• Báscula</li><li>• Taller de reparación</li></ul>                                                                                                                                                                                                                                                   |

3.4.2. TERMINALES FERROVIARIAS

Las terminales de mercancías se componen de vías principales de recepción/expedición, carga/descarga e instalaciones de servicio donde, de acuerdo con su funcionalidad, se prestan diferentes servicios a las empresas de transporte ferroviario. Entre los principales servicios e instalaciones adicionales a valorar, cabe destacar:

| Generales                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Infraestructura                                                                                                                                                                     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"><li>• Edificios gestión y mando ferrovi.</li><li>• Aduana, insp. fiscal y fitosanitario</li><li>• Servicios de almacenaje y grupaje</li><li>• Parking de pesados</li><li>• Estación de combustible</li><li>• Instalaciones logísticas adjuntas</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>• Apartadero</li><li>• Plazas reefer</li><li>• Estacion. de plataformas</li><li>• Báscula</li></ul>                                           |
| Material móvil                                                                                                                                                                                                                                                                             | Mercancías                                                                                                                                                                          |
| <ul style="list-style-type: none"><li>• Taller mantenimiento y reparación</li></ul>                                                                                                                                                                                                        | <ul style="list-style-type: none"><li>• Servicios para contenedor</li><li>• Equipos de manipulación</li><li>• Áreas consolid./desconsolid.</li><li>• Primera/última milla</li></ul> |

Existe una tendencia clara a ofrecer **servicios** a las **mercancías**, a los **vehículos**, a las **empresas instaladas** y a sus **empleados y usuarios**, con el fin de ser una plataforma más atractiva y aportar sinergias y **valor añadido** al desarrollo de la actividad.

### 3.4.3. PUERTOS COMERCIALES

Los puertos comerciales prestan principalmente dos tipos de servicios: servicios portuarios relacionados con las actividades necesarias para la explotación del puerto, y servicios de naturaleza comercial que, aunque carezcan de carácter de servicio portuario, están vinculados a la actividad portuaria y aportan valor añadido. Entre los principales servicios e instalaciones, caben destacar:

#### Generales

- Seguridad y vigilancia 24 horas
- Limpieza y mantenimiento
- Punto Verde
- Instalaciones PIF

#### Para personas y empresas

- Entidades bancarias
- Mensajería y paquetería
- Oficinas
- Salas de formación
- Aparcamiento veh. ligeros
- Restaurantes y comercios
- Ocio y deportes
- Gimnasio
- Transporte público
- Depósito de contenedores
- Centro consolidación carga
- Handling y almacenamiento
- Alquiler maquinaria

#### Para vehículos

- Parking de pesados
- Estación de servicio
- Taller de reparación y limpieza

#### Para barcos

- Suministro de combustible
- Recogida de residuos
- Depósito de combustible

### 3.4.4. CENTROS DE CARGA AÉREA

Las terminales de carga aérea, dependiendo de diversas variables (e.g. volúmenes de tráfico, tipología de mercancías, tamaño de las aeronaves, etc.) pueden adoptar diferentes diseños funcionales y disponer de diferentes servicios de valor añadido:

#### Generales

- Control de accesos y vigilancia
- Centro de negocios
- Servicios de handling
- Servicios aduaneros (24/7)
- Servicios fitosanitario/veterinario
- Instalaciones PIF
- Zonas logísticas adyacentes
- Talleres

#### Para personas y empresas

- Vigilancia 24 horas
- Aparcamiento veh. ligeros
- Aparcamiento veh. Pesados
- Transporte público
- Salas de formación
- Restaurante / cafetería
- Servicios bancarios
- Instalaciones específicas

#### Para aeronaves

- Estacionamiento de aeronaves y equipos
- Taller de mantenimiento y reparación de aeronaves
- Depósito de combustible

### 3. CARACTERIZACIÓN DE LA OFERTA

## 3.5. Operadores de transporte y logística

#### 3.5.1. CONTEXTO GENERAL DEL SECTOR

El sector del **transporte por carretera** en España se caracteriza por una **alta atomización** empresarial, donde las compañías de transporte por carretera representan aproximadamente el 45.2% del negocio del transporte de mercancías. Este dato es muy superior al de países similares de la UE con volúmenes superiores de mercado.

Pese a esta situación, en los últimos años se observa una creciente **tendencia a la consolidación** de la oferta. El número de microempresas y pequeñas empresas de transporte sigue menguando, y no tanto el de las medianas, mientras que las grandes, por el contrario, siguen aumentando.

Por otro lado, el sector de los **operadores logísticos** se mantiene **altamente concentrado**, con un 6% de las empresas más grandes facturando el 60,7% del negocio. Además, España presenta una de las **tasas más altas** de Europa de **subcontratación interna**, siendo aproximadamente del 34%, frente al 29% de Francia y el 24% de UK.

En relación a la titularidad del capital, destaca el origen nacional de la mayoría de empresas del sector logístico. Sin embargo, el 53,3% del negocio está en manos de empresas con **matrices extranjeras**, la mayoría francesas y alemanas.

Para el análisis se han utilizado datos 2018, los cuales no están impactados por el COVID. En 2018, el sector facturó 4.597M €, creciendo un 3,1% con respecto al año anterior. No obstante, supone una ralentización del sector comparado con el crecimiento de 5,9% entre 2016-2017, la primera vez desde 2014.

*El sector presenta una **elevada atomización empresarial** y gran peso del **accionariado extranjero** en las **empresas líderes***

El Banco Mundial, a través del **“Logistics Performance Index”** realiza un análisis comparativo a nivel mundial del **desempeño logístico** de cada país a través de los siguientes indicadores principales:

- Eficiencia de las aduanas y controles de fronteras
- Calidad de las infraestructuras de transporte
- Facilidad para organizar transportes a precios competitivos
- Posibilidad de trazabilidad de envíos
- Frecuencia con la que los envíos se realizan en el plazo previsto

*Logistics Performance Index (LPI)  
Fuente: Libro blanco Transporte XXI (2020), Worldbank (2021)*

| Ranking LPI | País          | Puntuación  |
|-------------|---------------|-------------|
| 1           | Alemania      | 4,19        |
| 2           | Países Bajos  | 4,07        |
| 3           | Suecia        | 4,07        |
| 4           | Bélgica       | 4,05        |
| 5           | Singapur      | 4,05        |
| 6           | Reino Unido   | 4,01        |
| ...         | ...           | ...         |
| 17          | Canadá        | 3,81        |
| <b>18</b>   | <b>España</b> | <b>3,78</b> |
| 19          | Australia     | 3,77        |

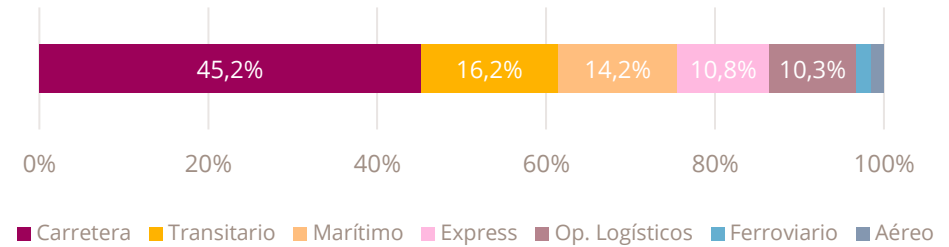
### 3.5.2. ESTADOS ECONÓMICOS – FINANCIEROS

El sector presenta una **rentabilidad media reducida**, con un margen neto del 3,6%, debido en parte a la elevada atomización y como consecuencia de la pérdida de capacidad negociadora por parte de los operadores. Los mayores márgenes del sector son del transporte marítimo.

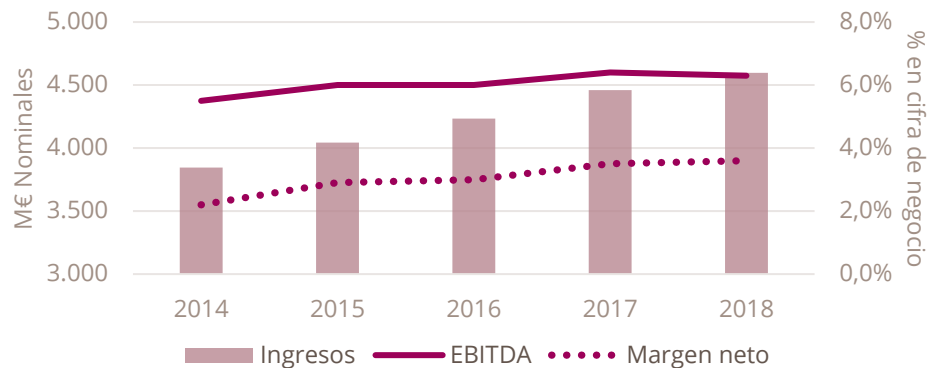
En nivel de **ingresos**, el sector es **liderado** por el **transporte en carretera**, seguido por el sector de transitarios y el marítimo, donde los gastos de explotación consumen un gran parte de estos ingresos (72,7%). Esto se debe a aspectos como el coste del combustible y el alto porcentaje de subcontratación por parte de las empresas.

Los niveles de **endeudamiento** se han ido **reduciendo progresivamente**, aumentando la cifra de fondos propios de 37,2% en 2014 a 40,4% en 2018.

**Distribución de ventas por modo de transporte en España**  
Fuente: Libro Blanco Operadores Logísticos Transporte XXI (2018). Ud: € nominales

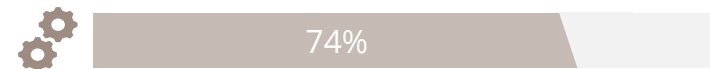


**Análisis financiero del sector logístico en España**  
Fuente: Libro Blanco Operadores Logísticos Transporte XXI (2018). Ud: M€ nominales

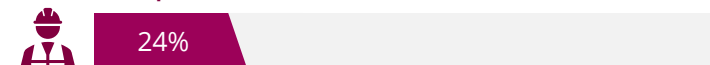


**Gastos de explotación del sector en España**  
Fuente: Libro Blanco Operadores Logísticos Transporte XXI (2018). Ud: % €

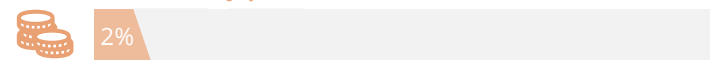
#### Consumo y otros gastos de explotación



#### Gastos de personal



#### Amortizaciones y provisiones



### 3.5.3. PRINCIPALES OPERADORES LOGÍSTICOS

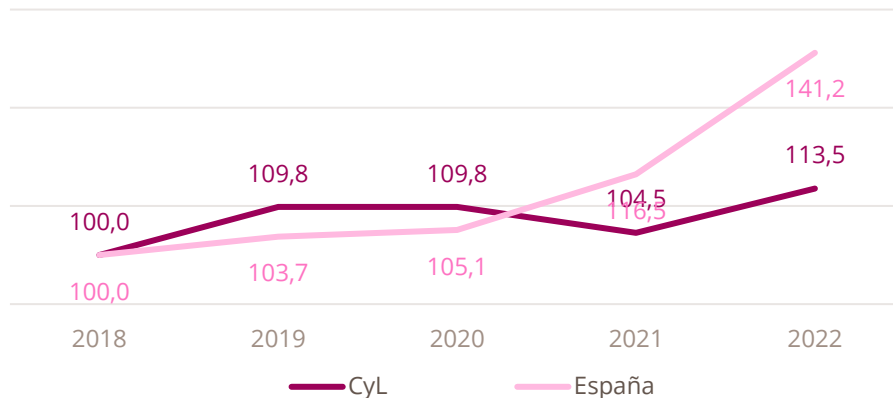
El negocio de operadores logísticos en España lo **lidera** la **Comunidad de Madrid** con una cuota nacional de 55,9 %, seguido de Cataluña (13,7%). Castilla y León se sitúa 8ª en el ranking nacional en ventas, con una cuota del 1,7%, al nivel de Aragón.

Con una **baja cuota de mercado** nacional que posee **Castilla y León**, la Comunidad Autónoma no presenta un **crecimiento similar** que la media española en los últimos años, con un 2,57% CAGR vs 7,14 % CAGR nacional entre 2018 y 2022.

En 2022, las ventas de los 15 principales operadores logísticos en Castilla y León supusieron unos 151M €, donde la empresa Molinero Logística SL representó un 50% de las mismas.

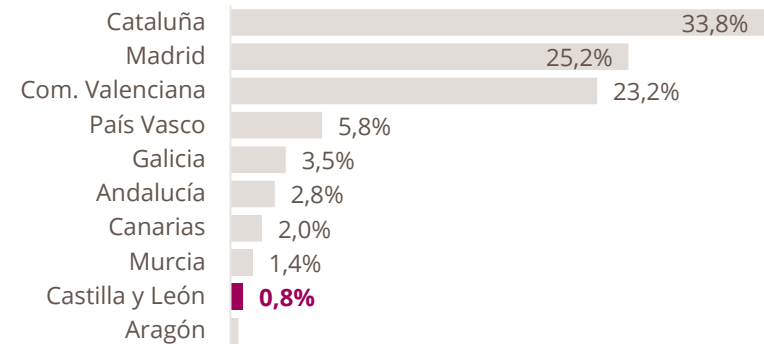
#### Ventas totales de operadores logísticos

Fuente: Libro Blanco Operadores Logísticos Transporte XXI (2022). Ud: M€ nominal



#### Cuota de ventas de operadores logísticos por Comunidad Autónoma

Fuente: : Libro Blanco Operadores Logísticos Transporte XXI (2022)



#### Top 10 operadores logísticos en Cyl

Fuente: Libro Blanco Operadores Logísticos Transporte XXI (2022)

| Ranking | Empresa                             | Localidad       | Ventas anuales |
|---------|-------------------------------------|-----------------|----------------|
| 1       | Molinero Logística                  | Olvega          | 75,82M €       |
| 2       | Centro Logístico Avanzado           | Valladolid      | 14,86M €       |
| 3       | Lógica Aranda                       | Aranda de Duero | 13,96M €       |
| 4       | Fitotrans                           | Valladolid      | 9,61M €        |
| 5       | Fri-Olvega                          | Olvega          | 8,46M €        |
| 6       | Sv. Integrales al Transporte Masahe | Palencia        | 5,86M €        |
| 7       | Distribución Transporte y Cabotaje  | Laguna de Duero | 3,24M €        |
| 8       | Alta Gestión Almacenes Dedicados    | Burgos          | 2,85M €        |
| 9       | Kronospan FLT                       | Burgos          | 2,76M €        |
| 10      | Logística Sanmival                  | Burgos          | 2,75M €        |

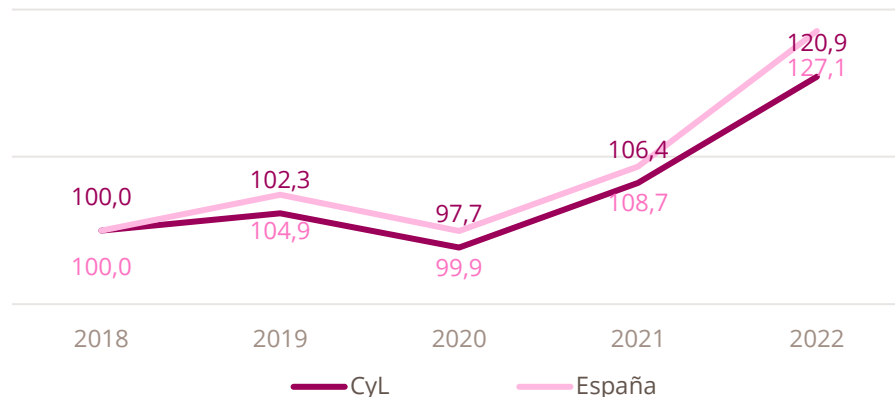
### 3.5.4. OPERADORES DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

Las empresas de transporte de mercancías por carretera en **Castilla y León** sumaron unos 938M € en ventas, representando el 3,4 % del total de España y ocupando la **10ª posición del ranking nacional**. No obstante, las ventas se han incrementado entre 2018 y 2022 un 3,86% CAGR, **creciendo de forma más moderada que la media** nacional (4,91% CAGR).

La mayoría de **empresas de transporte por carretera** de Castilla y León son **pequeñas** (71,8%) a diferencia que en la mayoría de España, donde el porcentaje se reparte de manera más equilibrada entre grandes, medianas y pequeñas. Aún así, la tendencia del sector es hacia la concentración empresarial y aumento del tamaño medio, lo que parece obligar a una adaptación del mercado de estas empresas en Castilla y León.

#### Ventas totales de transporte por carretera

Fuente: Libro Blanco Transporte por Carretera Transporte XXI (2022). Ud: M€ nominal



#### Distribución de ventas por modo de transporte en España

Fuente: Libro Blanco Transporte por Carretera Transporte XXI (2018)

|                                                                                     |  |       |  |       |  |       |  |       |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------|
|                                                                                     | Grande (> 50M €)                                                                    |       | Mediana (50-10M €)                                                                  |       | Pequeña (10-2M €)                                                                   |       | Micro (< 2M €)                                                                      |       |
|                                                                                     | Empr.                                                                               | Cuota | Empr.                                                                               | Cuota | Empr.                                                                               | Cuota | Empr.                                                                               | Cuota |
|  | -                                                                                   | -     | 11                                                                                  | 28,2% | 89                                                                                  | 71,8% | -                                                                                   | -     |
|  | 47                                                                                  | 32,8% | 360                                                                                 | 38,1% | 883                                                                                 | 26,5% | 410                                                                                 | 2,6%  |

#### Top 10 empresas de transporte de mercancías por carretera Cyl

Fuente: Libro Blanco Transporte por Carretera Transporte XXI (2022)

| Ranking | Empresa                          | Localidad             | Ventas anuales |
|---------|----------------------------------|-----------------------|----------------|
| 1       | Martínez Marcos SL               | Valladolid            | 38,42          |
| 2       | Adom Reparte SL                  | Burgos                | 30,51          |
| 3       | Transporte de León y Cataluña SL | Santovenia Valdoncina | 27,04          |
| 4       | ROR Operador de Transportes SL   | Santovenia Valdoncina | 21,8           |
| 5       | Etsa Global Logistics SA         | Salamanca             | 21,3           |
| 6       | Mareltrans Logística 2012 SL     | Santovenia Valdoncina | 21,27          |
| 7       | Transportes Juan José Gil SL     | Aranda de Duero       | 19,74          |
| 8       | De Pedro y Molinero SL           | Soria                 | 17,33          |
| 9       | Joanca Logistica y Transporte SL | Burgos                | 16,34          |
| 10      | Mat Graneles y Especiales SL     | Valladolid            | 14,52          |

3. CARACTERIZACIÓN DE LA OFERTA

3.6. Formación y profesionales

3.6.1. PROGRAMAS DE FORMACIÓN

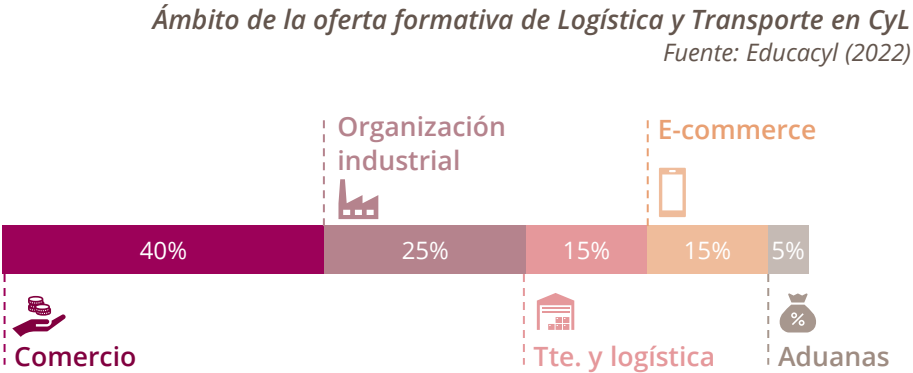
El crecimiento del sector del transporte y la logística y sus buenas perspectivas en el corto-medio plazo, han hecho que la **oferta formativa** se haya **incrementado** en Castilla y León, concentrándose principalmente en Valladolid, Burgos, León y Salamanca.

La irrupción de **nuevas tecnologías** en este sector ha modificado la oferta formativa ante la falta de personal cualificado para ciertas tareas y responsabilidades.

Ante el **déficit de conductores** de camión, la DG Formación Profesional sugiere la búsqueda de nuevas estrategias formativas involucrando al sector privado, donde además es crucial la involucración por parte de la DGT y las autoescuelas en estas iniciativas.

Oferta formativa de Logística y Transporte en CyL por provincia y nivel educativo  
Fuente: Educacyl (2022)

| Nivel formativo         | León | Zamora | Valladolid | Salamanca | Palencia | Burgos | Soria | Ávila | Segovia | Total |
|-------------------------|------|--------|------------|-----------|----------|--------|-------|-------|---------|-------|
| Certificado Profesional | -    | -      | 2          | 1         | 1        | 3      | -     | -     | 1       | 8     |
| FP Grado Medio          | 2    | 2      | 5          | 2         | 1        | 2      | 1     | 2     | 2       | 19    |
| FP Grado Superior       | 13   | 3      | 17         | 8         | 6        | 15     | 4     | 4     | 2       | 72    |
| Grado Universitario     | 1    | -      | 1          | -         | -        | -      | -     | -     | -       | 2     |
| Máster Universitario    | 1    | -      | 2          | 4         | -        | -      | -     | -     | -       | 7     |
| Posgrado                | -    | -      | -          | 1         | -        | 1      | -     | -     | -       | 2     |
| Total                   | 17   | 5      | 27         | 16        | 8        | 21     | 5     | 6     | 5       | 110   |



### 3.6.2. PROFESIONALES DEL SECTOR DEL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA

En los últimos años, las empresas demandan nuevos perfiles más adaptados a las tendencias del sector (i.e. irrupción de nuevas tecnologías, nuevos modelos organizativos, etc.). Sin embargo, existe una **carencia** importante en la **oferta de perfiles cualificados**.

A esto se suma el problema de encontrar profesionales cualificados cerca de los nuevos desarrollos situados fuera de los principales núcleos urbanos, con lo que la mano de obra se está convirtiendo en un factor básico a la hora de determinar la ubicación de nuevas instalaciones logísticas.

Esta escasez se detecta también en el transporte por carretera, con una elevada **falta de conductores de camiones** y un envejecimiento de los existentes por la carencia de relieve generacional en la profesión.

*El **transporte de mercancías por carretera** sufre un problema acuciantes de **falta de conductores**.*

*El acceso a **profesionales cualificados** en el entorno inmediato de nuevos desarrollos logísticos es un criterio clave en la **decisión de implantación** de nuevas empresas.*

#### Trabajadores en el sector del transporte y almacenamiento en CYL

Fuente: INE (2024). Unidades: % trabajadores



#### Transporte terrestre y tubería



65%

#### Almacenamiento



25%

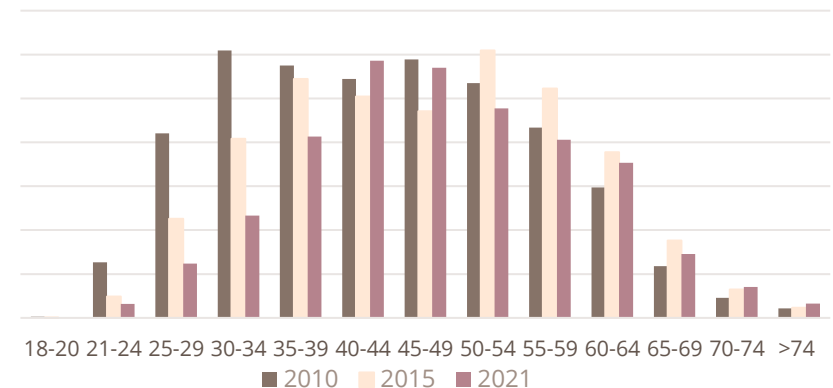
#### Postales y correos



11%

#### Evolución de la edad de conductores con permiso de camión

Fuente: DGT (2022). Unidades: Permisos de conducción de camión en España



### 3.6.3. PARQUES TECNOLÓGICOS Y CIENTÍFICOS

En Castilla y León existen 2 parques tecnológicos en funcionamiento y otro en Burgos en fase de construcción:

- **Parque Tecnológico de Boecillo (Valladolid):** Cuenta con una superficie total de 113 ha. Actualmente, el parque comprende 109 empresas, mayoritariamente dedicadas al sector de la ingeniería TIC, electrónica e I+D.
- **Parque Tecnológico de León:** Superficie de 32 ha, donde se han instalado 18 empresas, dedicadas mayoritariamente a los sectores farmacéuticos y TIC. Se prevé una ampliación de 52 ha adicionales.
- **Parque Tecnológico de Burgos:** Actualmente en construcción, tendrá una superficie total de 130 ha, donde 45% del espacio estará destinado a la implantación de empresas tecnológicas.

Además, existen parques científicos dentro de las Universidades de Salamanca, León, Valladolid y Burgos y centros tecnológicos para la transferencia de conocimiento al sector productivo:

- Fundación para la Investigación y Desarrollo del Transporte (CIDAUT)
- Fundación Centro de Automatización, Robótica, Tecnologías de la Información y de la Fabricación (CARTIF)
- Centro Tecnológico de Miranda de Ebro (CTME)
- Instituto Tecnológico de Castilla y León (ITCL)
- Instituto de Biotecnología (INBIOTEC)

#### Parque Tecnológicos y Científicos de Castilla y León

Fuente: Junta Castilla y León (2021), Elaboración propia



*Es clave **incentivar la colaboración** entre los Centros Tecnológicos, las empresas y los centros industriales y logísticos, con el fin de **mejorar la competitividad** de los sectores productivos castellano-leoneses.*

- Parque Tecnológico
- Parque Científico
- Universidad
- Centro Tecnológico

# 4

## Caracterización de la Demanda



---

4.1. Tráfico de Mercancías

---

4.2. Sectores Productivos

---

4.3. Suelo Logístico-Industrial

---

## 4. CARACTERIZACIÓN DE LA DEMANDA

### 4.1. Tráfico de Mercancías

#### 4.1.1. REPARTO MODAL DE LAS MERCANCÍAS EN ESPAÑA

En términos generales, en el transporte de mercancías en España aún no se han alcanzado niveles precrisis a escala nacional, aunque sí lo ha hecho el transporte internacional, creciendo un 1,4% CAGR entre 2007 y 2019.

El transporte por carretera y ferrocarril aún están por debajo de los volúmenes de 2008, un -38% y -20% respectivamente, debido principalmente al peso que tuvo el sector de la construcción antes de la crisis económica del 2008 y que aún no se ha recuperado.

En conjunto, el transporte de mercancías sufrió una caída del 9,7% CAGR entre 2008-2013, experimentando a partir de 2014 un crecimiento sostenido, hasta el impacto de la pandemia en 2020.

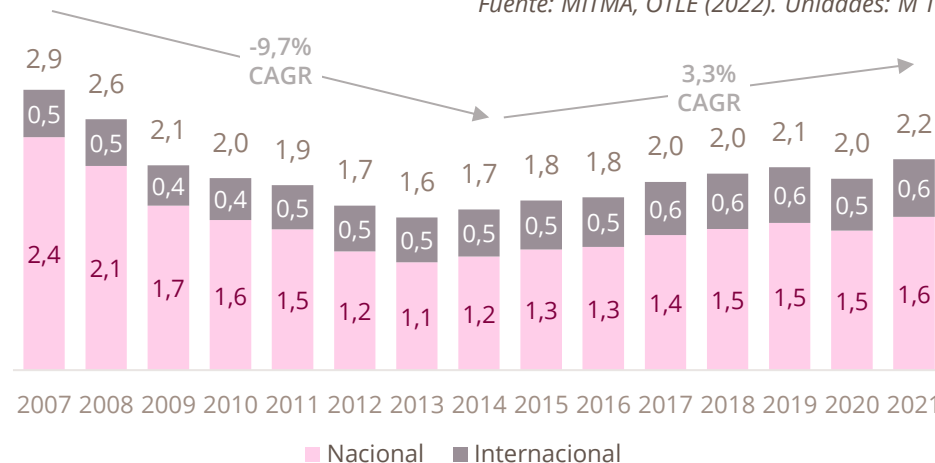
En la actualidad, más del 95% del **transporte nacional** de mercancías en España (en Ton) se realiza por **carretera**, frente al 1,2% del ferrocarril y el 3,1% del transporte marítimo, siendo residual la cuota de transporte aéreo a nivel nacional. En el **ámbito internacional**, es el **transporte marítimo** el modo más relevante (79,2%), frente al transporte por carretera (19,9%). El 1% restante lo copa el transporte ferroviario y el aéreo.

El **transporte marítimo** es el único que ha superado los **niveles precrisis** (+4%) debido al mejor comportamiento del transporte internacional. Tras la COVID-19 se ha generado una importante congestión en los puertos como consecuencia de los confinamientos, lo que ha incrementado notablemente el precio de los fletes.

*Los **precios del transporte** a nivel global están **aumentando**, y se prevé que lo sigan haciendo en el corto plazo, debido a factores como el alza en los precios del **combustible**, los cuellos de botella producidos por la **COVID-19** en el transporte marítimo o la **falta de conductores** en el transporte terrestre.*

#### Transporte de mercancías en España

Fuente: MITMA, OTLE (2022). Unidades: M Tn



#### Nacional (2022)



95,6%



1,28%



3,06%



0,01%



#### Internacional (2022)



21,6%



0,82%



77,4%



0,16%

### 4.1.2. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

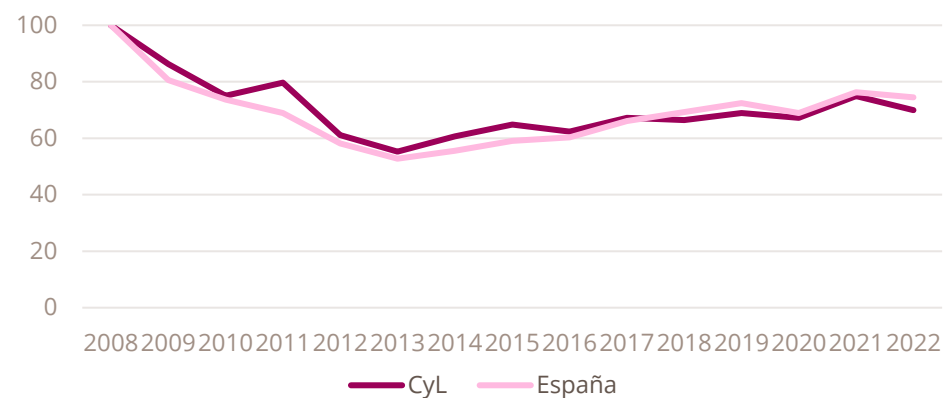
Realizando un zoom del mapa de **IMD** de **vehículos pesados** en Castilla y León, se confirma cómo el **Corredor Atlántico** (Autovía de Castilla A-62) es el de **mayor relevancia**, tanto a nivel **nacional** para los tráficos origen-destino Castilla y León, como para los tráficos **import-export** de la actividad productiva de Castilla y León y las regiones de su entorno.

Los mayores volúmenes se registran desde **Burgos hacia Francia**, con más de **8.000 veh<sub>pesados</sub>/día**. Otras zonas donde se registran IMD elevadas coinciden con los principales ejes de comunicación de la Comunidad Autónoma: la autopista A-6 que conecta Madrid con los Puertos de Gijón, Vigo y A Coruña, y la autopista A-1 que conecta Madrid con el Corredor Atlántico.

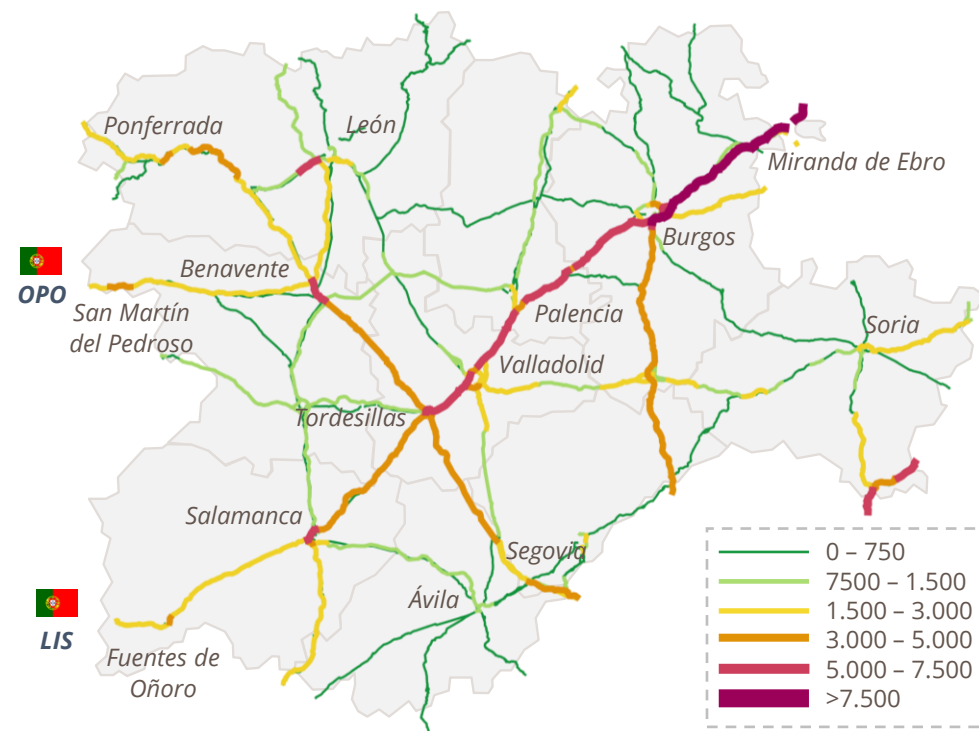
Los **pasos fronterizos** entre Castilla y León y Portugal más transitados son **Fuentes de Oñoro** (2.490 veh<sub>pesados</sub>/día) y **San Martín del Pedroso** (784 veh. pesados/día)

#### *Evolución del transporte de mercancías por carretera en Cyl*

Fuente: OTLE (2022). Unidades: % variación Tn (base 100 - 2008)



*Intensidad Media Diaria (IMD) de vehículos pesados*  
Fuente: MITMA (2021), Informe transfronterizo Esp-Por. Unidades: Vehículos/día



Las **IMD de pesados** confirman la relevancia de la **conexión con Europa** de Portugal y el Centro Peninsular **a través de Burgos**, y en menor medida, de la **conexión del Centro y Noroeste peninsular a través de Benavente**.

## 4.1.2. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

## TRÁFICO NACIONAL DE MERCANCÍAS POR CARRETERA DESDE/HACIA CyL

El número de toneladas transportadas por carretera entre Castilla y León y el resto de CCAA descendió drásticamente tras la crisis financiera, alcanzando un 10,7% CAGR entre 2007-2013. Aunque entre 2013-2015 creció un 8,4% CAGR, el volumen de tráfico parece haberse **estancado** desde entonces.

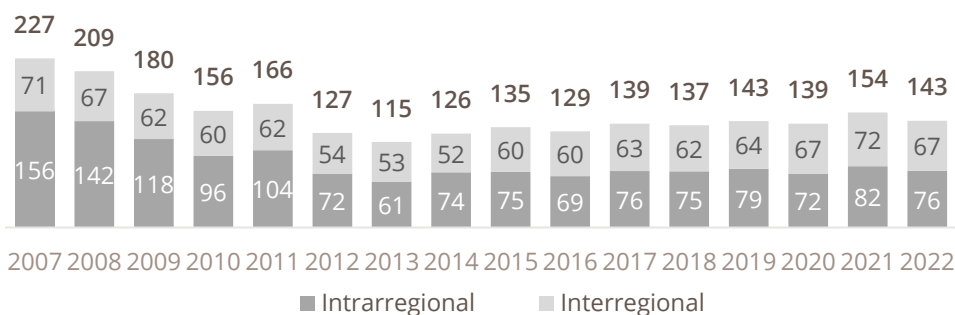
Por otro lado, cabría mencionar que el carácter **ligeramente exportador** de la actividad productiva en Castilla y León.

Los **principales tráficos** se producen con **País Vasco**, debido tanto a su proximidad y conectividad, como a ser uno de sus principales puertos de import/export próximo a Castilla y León. Le sigue **Madrid** como uno de los centros de consumo más importante a nivel nacional.

Por otro lado, **Barcelona y Valencia** son los puertos principales de import/export de Castilla y León.

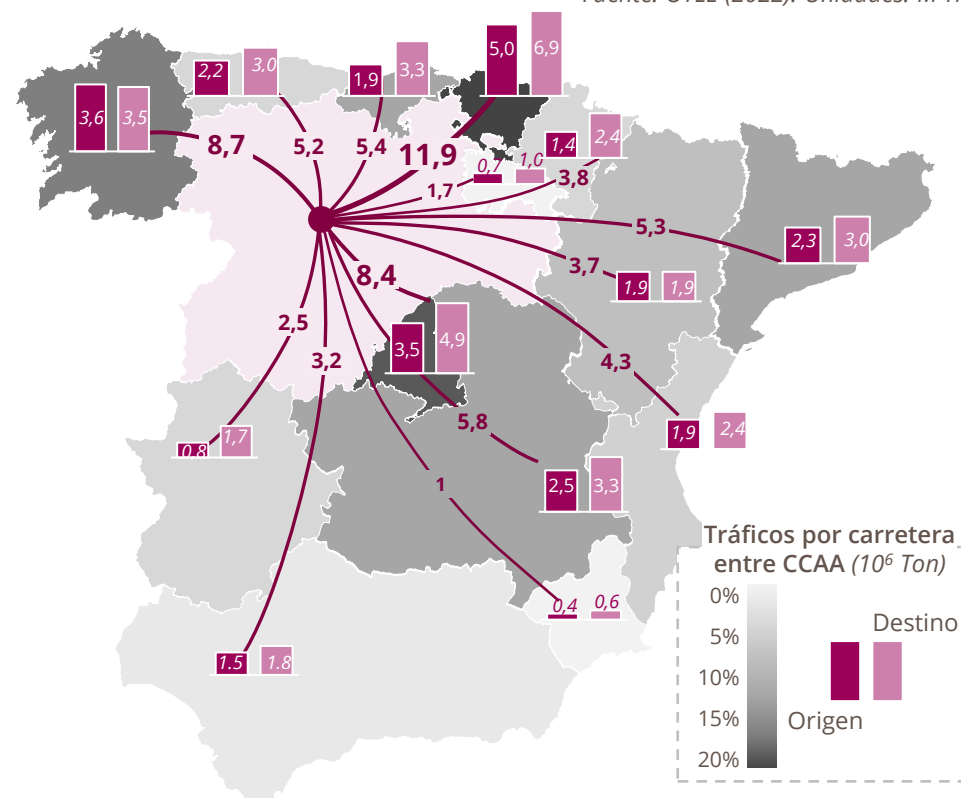
## Tráfico mercancías por carretera entre CyL y resto de CCAA

Fuente: OTLE (2022). Unidades: M Tn



## Tráfico de mercancías por carretera entre CyL y resto de CCAA

Fuente: OTLE (2022). Unidades: M Tn



**CyL es una comunidad ligeramente exportadora, con tráficos dirigidos principalmente a los cercanos polos de consumo de Madrid y País Vasco.**

**TRÁFICO INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR CARRETERA DESDE/HACIA CYL**

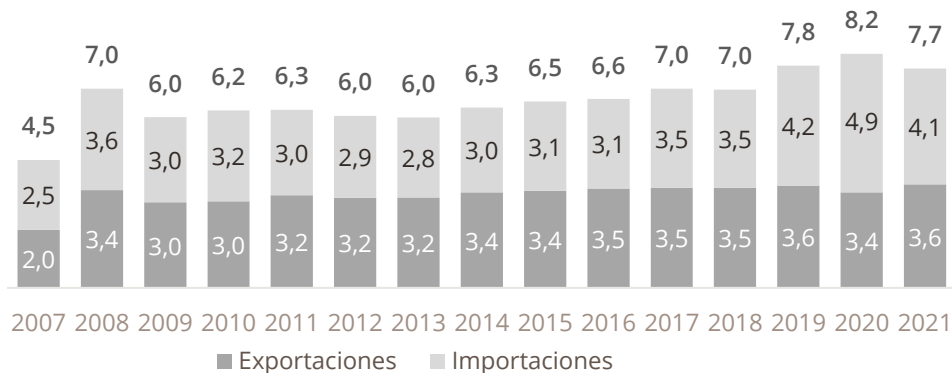
El tráfico internacional de mercancías desde/hacia Castilla y León por carretera ha aumentado desde 2013 un 4,4% CAGR, **superando los niveles pre-crisis**. Históricamente, el volumen de mercancías expedidas al extranjero ha sido superior al volumen recibido. Sin embargo, en los últimos años el balance se ha ido equilibrando, y desde 2019 la balanza comercial por carretera es negativa.

Más de la mitad de los volúmenes import/export por carretera, se realizan con los países vecinos de **Francia y Portugal**, seguido por los países del norte de Europa. Castilla y León exporta más a Portugal que a Francia por carretera, mientras que importa más carga del territorio francés.

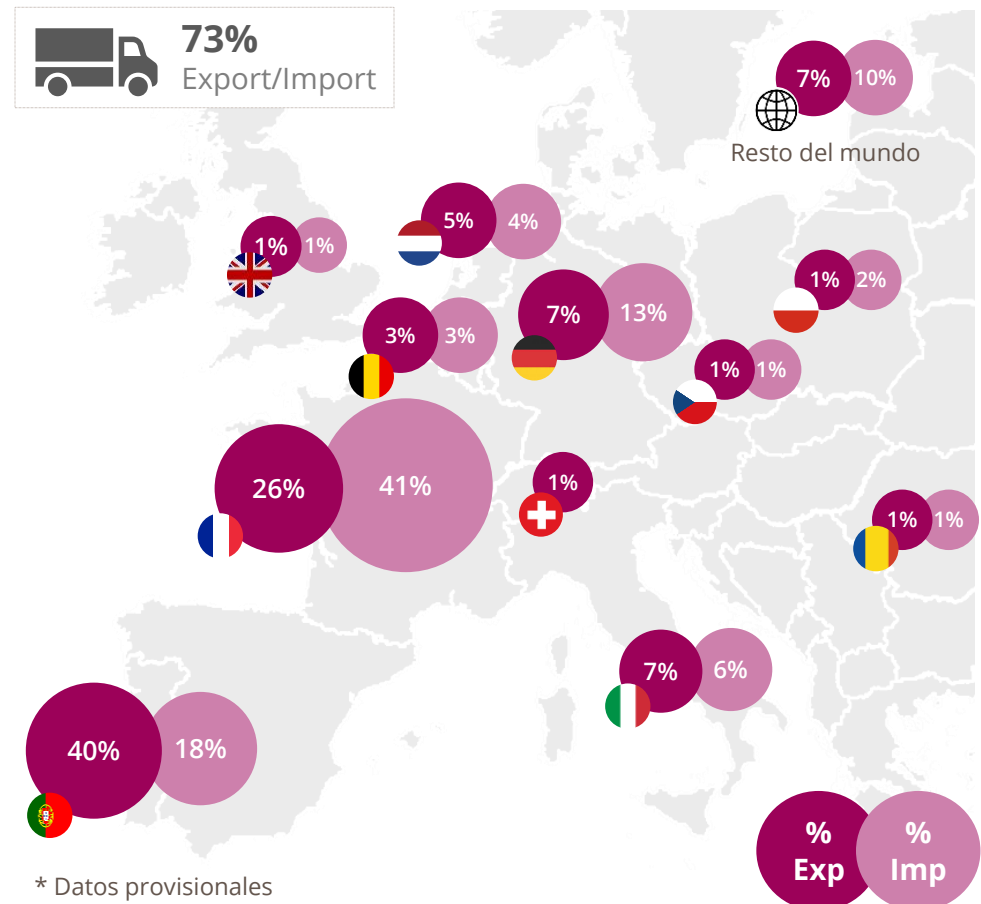
Los productos que más exporta la comunidad autónoma por carretera, en volumen de carga, son **alimentos (36%)** y **maderas (10%)**, mientras que lo que más se importan son bienes relacionados con la **automoción (20%)** y **hierro/acero (10%)**

**Tráfico internacional de mercancías por carretera O/D CyL**

Fuente: DataComex (2021\*). Unidades: M Tn

**4.1.2. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA****Tráfico internacional de mercancías por carretera de CyL por país**

Fuente: DataComex (2021\*). Uds.: % sobre el total de importaciones o exportaciones





## TRÁFICO INTERNACIONAL MERCANCÍAS POR FERROCARRIL DESDE/HACIA CYL

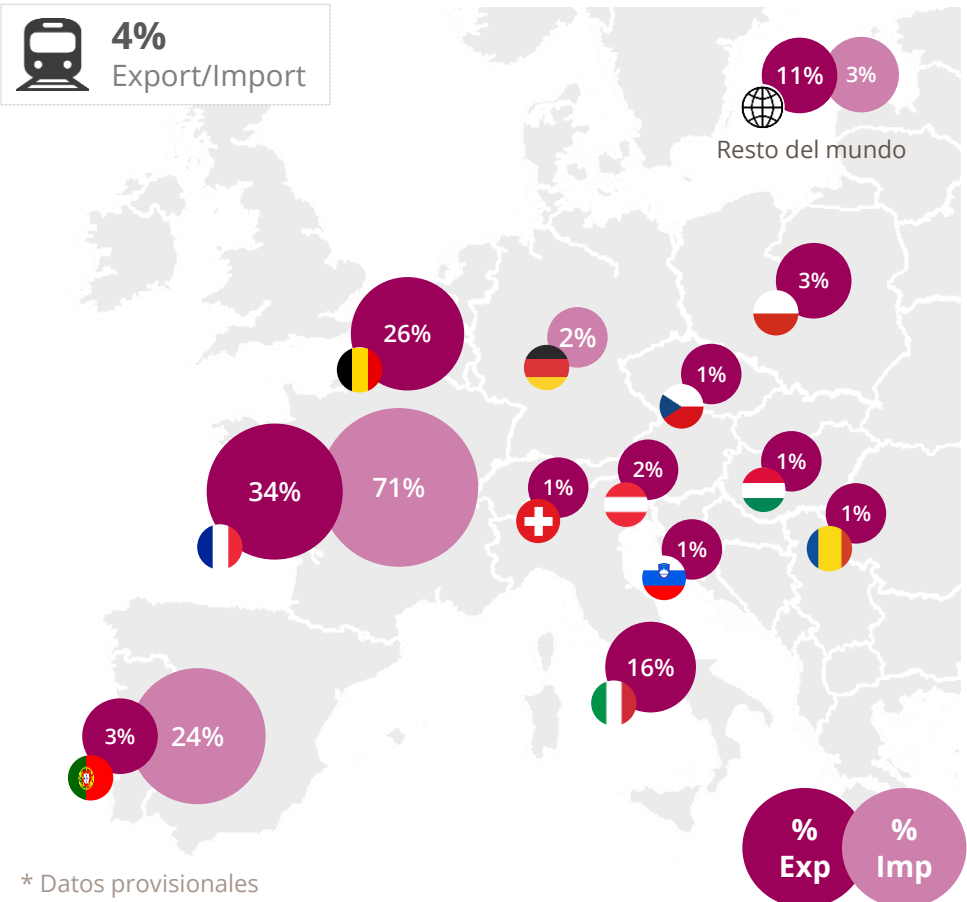
El volumen de **exportación** es aproximadamente **3 veces superior al volumen de importación**. Las mercancías expedidas se venden principalmente a **Francia, Bélgica, Italia y Reino Unido**, siendo la gran mayoría de ellos **automóviles y componentes**.

Tráfico internacional de mercancías por ferrocarril con origen/destino en CyL

Fuente: DataComex (2021\*). Unidades: k Tn



4%  
Export/Import



### 4.1.4. TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS

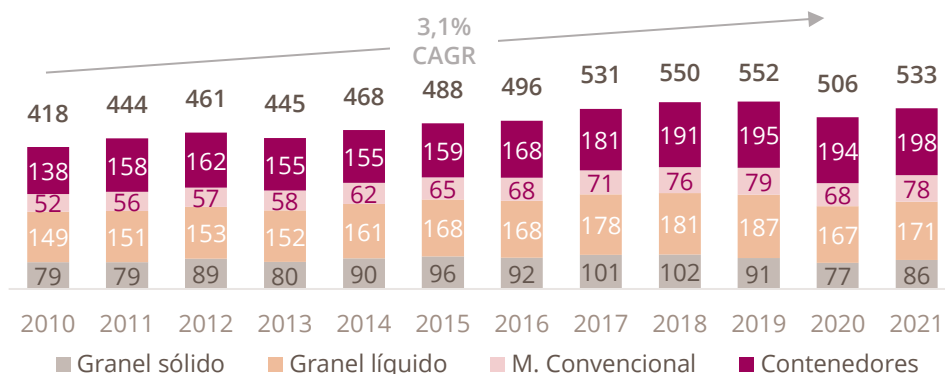
El volumen de tráfico del conjunto de los puertos españoles asciende a 552 M Tn en 2019, dominado en gran parte por el granel líquido y mercancía contenerizada principalmente, lo que representa el 69% del tráfico marítimo total.

Los principales puertos de import/export con Castilla y León son:

- *Levante*: Valencia y Barcelona (contenedores).
- *Fachada cantábrica*: Bilbao (siderúrgico, contenedores y agroalimentario), Gijón (agroalimentario) y Santander (automoción y agroalimentario).
- *Fachada atlántica*: Vigo (Contenedor, agroalimentario, automoción), Leixoes (contenedores), Coruña (extractivo) y Aveiro (contenedor).
- *Otros* : Algeciras (siderúrgico, contenedores).

#### Tráfico portuario nacional por tipo de mercancía<sup>1</sup>

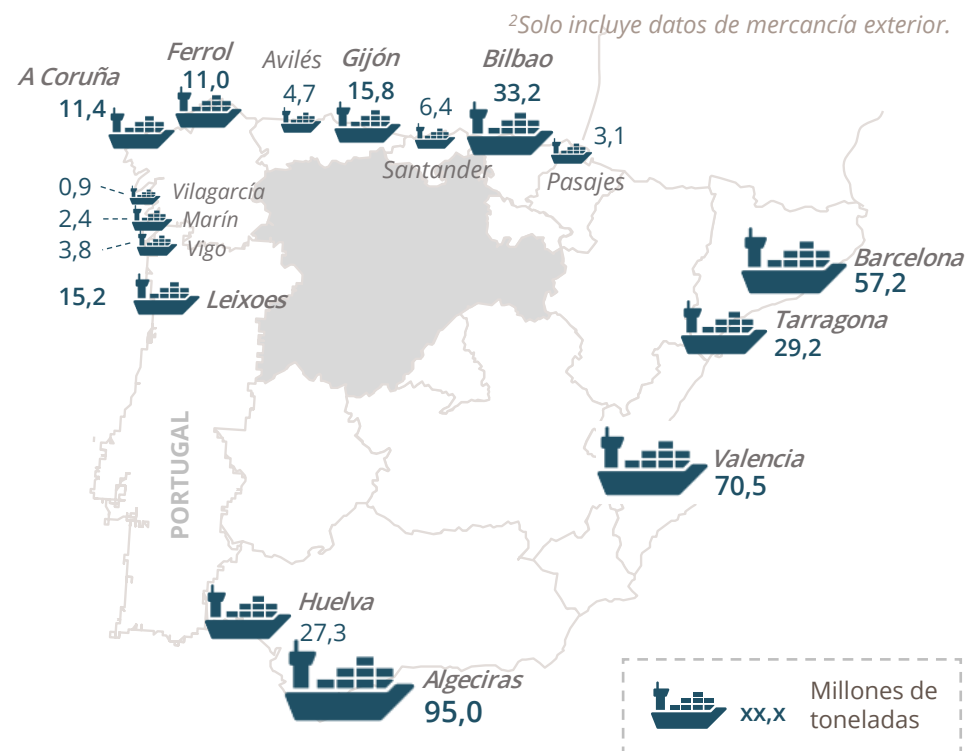
Fuente: Puertos del Estado, OTLE (2022). Unidades: M Tn



<sup>1</sup>Incluye cabotaje, exterior, tránsito y transbordos

#### Tráfico de mercancías<sup>2</sup> de los principales puertos con influencia en CyL

Fuente: Puertos del Estado, OTLE, Porto de Leixoes (2019). Unidades: M Tn



Los principales puertos de import/export con CyL son **Barcelona** y **Valencia**, seguido de **Bilbao**, **Gijón** y **Santander** en la costa cantábrica, y **Vigo** y **Leixoes** en la costa Atlántica.

**TRÁFICO INTERNACIONAL MERCANCÍAS POR TTE. MARÍTIMO DESDE/HACIA CYL**

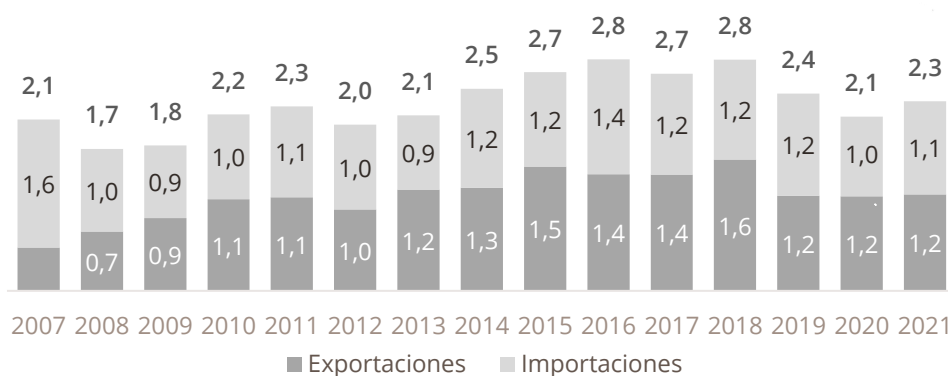
El transporte internacional de mercancías por vía marítima en Castilla y León históricamente ha sido, y sigue siendo, **principalmente de importación**. El volumen total de tráfico desde y hasta CyL aumentó notablemente entre 2012-2016. Tras esto se ha mantuvo relativamente constante en torno a los 2,7 M Tn, hasta la llegada de la COVID-19 (e.g. cuellos de botella, incremento de los fletes, etc).

Castilla y León importa principalmente **alimentos** de Reino Unido, Alemania, Estados Unidos y Lituania, **artículos manufacturados** de todo tipo desde el sureste asiático y **combustibles y materias primas** de origen animal desde el norte de África, Turquía y Brasil.

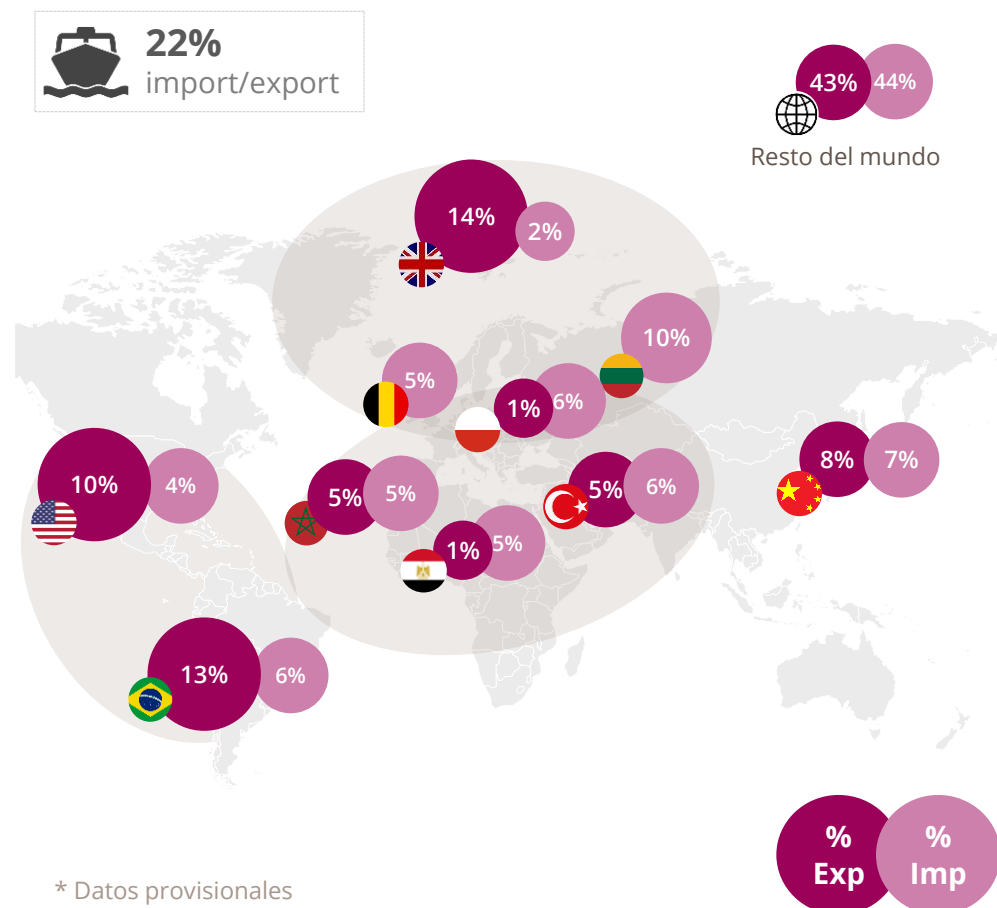
Entre las **exportaciones** destacan los mercados de **UK, EEUU y Brasil**, sobre todo con la venta de productos químicos y farmacéuticos.

**Tráfico internacional de merc. por tte. marítimo con origen/destino en CyL**

Fuente: DataComex (2022). Unidades: M Tn

**Tráfico internacional de mercancías por tte. marítimo de CyL por países**

Fuente: DataComex (2021\*). Uds.: % sobre el total import/export



### PUERTO DE BARCELONA

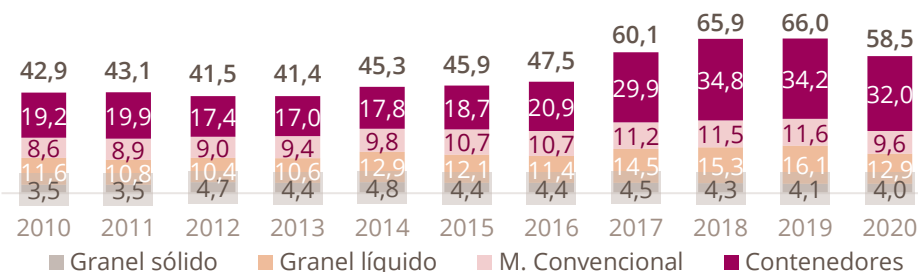
El tráfico en el Puerto de Barcelona creció un 6,8% CAGR entre 2012-2019. Sin embargo, a causa del impacto del COVID-19, el tráfico portuario de mercancía se redujo de 66 M Tn a 58,5 M Tn en 2020. En 2019, la carga contenerizada supuso un 52% del tráfico portuario total, seguida por el tráfico de granel líquido (24%) y por la carga general convencional (18%).

El 55% de entrada y salida de mercancía al puerto en 2019 fue transportada por carretera y el 34% por modo marítimo.

Durante los años 2017-2018 se ha experimentado un importante crecimiento en el volumen gestionado en el puerto, provocado principalmente por el aumento del mercado de Asia, Oriente y Norteamérica. Esto implica una mayor internacionalización y trayectos de mayor recorrido.

#### Tráfico total por tipo de mercancía<sup>1</sup> Puerto de Barcelona

Fuente: OTLE (2020). Unidades: M Tn



TRÁFICO EXTERIOR  
TOTAL  
**57,2 / 51,9**  
MILLONES DE TONELADAS

TRÁFICO CABOTAJE  
TOTAL  
**8,7 / 6,6**  
MILLONES DE TONELADAS

TRANSPORTE  
INTERMODAL  
**3.324 / 2.958**  
MILES DE TEUS

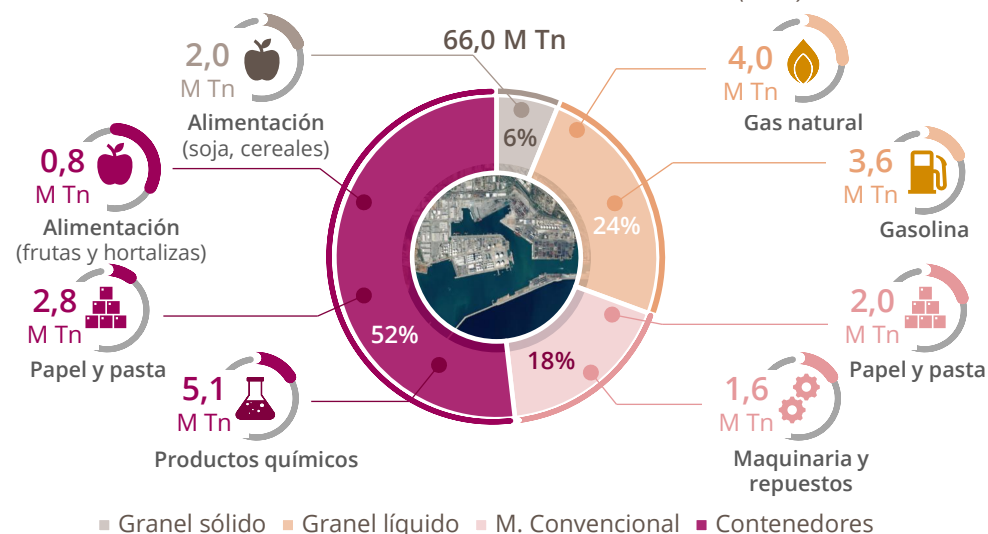
<sup>1</sup>Incluye cabotaje, exterior, tránsitos y transbordos.

■ 2019 ■ 2020

#### 4.1.4. TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS

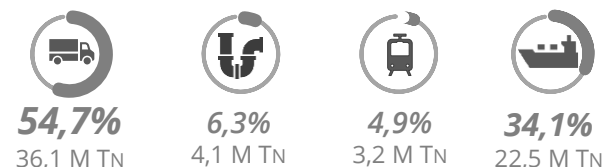
#### Caracterización del tipo de producto en el Puerto de Barcelona

Fuente: Puertos del Estado (2019). Unidades: M Tn



#### Modo de entrada y salida de mercancías al puerto

Fuente: OTLE, Puertos del Estado (2019). Unidades: M Tn



El Puerto de Barcelona es el **principal** puerto de **import/export** de mercancía contenerizada para la empresas castellano leonesas

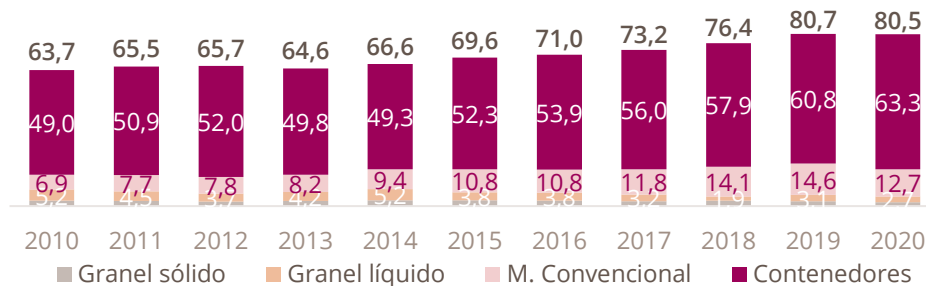
### PUERTO DE VALENCIA

El tráfico en el Puerto de Valencia ha crecido a un ritmo estable y progresivo a un 2,7% CAGR desde 2010, moviendo hasta 81 M Tn en 2019. La mercancía contenerizada supuso un 75%, seguida del granel líquido con un 18%. A pesar del COVID-19, el tráfico portuario de mercancía apenas se redujo en 2020, registrando en torno a 80,5 M Tn.

Los tráficos con Europa y el Short Sea Shipping representan el 39% del tráfico de mercancías en toneladas, seguido de Asia con 24% y América 23%. El 49% de la mercancía que accede al puerto en 2019 se transporta por carretera, y un 46% por vía marítima.

Tráfico total por tipo de mercancía<sup>1</sup> Puerto de Valencia

Fuente: OTLE (2020). Unidades: M Tn



TRÁFICO EXTERIOR  
TOTAL  
**70,6 / 71,3**  
MILLONES DE TONELADAS

TRÁFICO CABOTAJE  
TOTAL  
**10,1 / 9,2**  
MILLONES DE TONELADAS

TRANSPORTE  
INTERMODAL  
**5.439 / 5.428**  
MILES DE TEUS

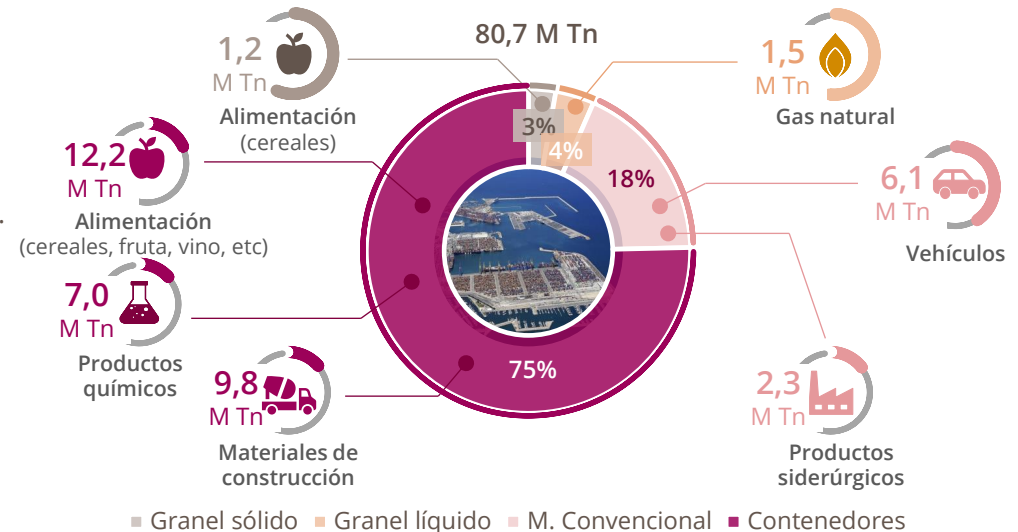
<sup>1</sup>Incluye cabotaje, exterior, tránsitos y transbordos.

■ 2019 ■ 2020

#### 4.1.4. TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS

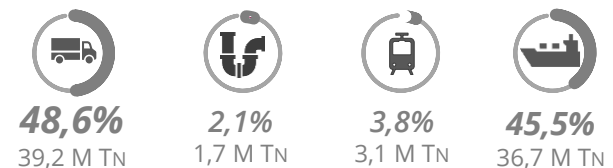
Caracterización del tipo de producto en el Puerto de Valencia

Fuente: Puertos del Estado (2019). Unidades: M Tn



Modo de entrada y salida de mercancías al puerto

Fuente: OTLE, Puertos del Estado (2019). Unidades: M Tn



**El Puerto de Valencia es el segundo puerto en volumen de mercancías export/import contenerizadas con origen/destino Cyl**

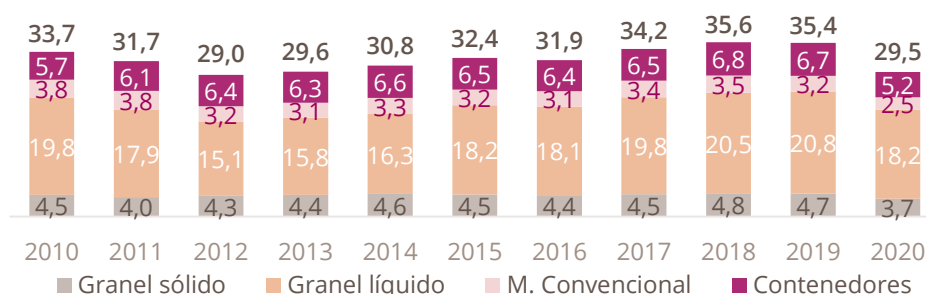
### PUERTO DE BILBAO

El tráfico en el Puerto de Bilbao ha crecido a un 2,7% CAGR entre 2012-2019, alcanzando 35,4 M Tn en 2019. En 2016 se registró un descenso puntual del tráfico debido a la huelga de la estiba que afectó también al tráfico ferroportuario. En 2020, a causa del impacto del COVID-19, el tráfico portuario de mercancía se redujo en un 17% respecto al tráfico total de 2019.

Los tráficos con Europa y el Short Sea Shipping representan el 51% del tráfico, América del Norte el 18% y África el 11%. El 50% de la mercancía total de entrada y salida al puerto se transporta por tubería y el 40% por carretera.

#### Tráfico total por tipo de mercancía<sup>1</sup> Puerto de Bilbao

Fuente: OTLE (2020). Unidades: M Tn



TRÁFICO EXTERIOR  
TOTAL  
**33,2 / 27,9**  
MILLONES DE TONELADAS

TRÁFICO CABOTAJE  
TOTAL  
**2,2 / 1,7**  
MILLONES DE TONELADAS

TRANSPORTE  
INTERMODAL  
**628 / 486**  
MILES DE TEUS

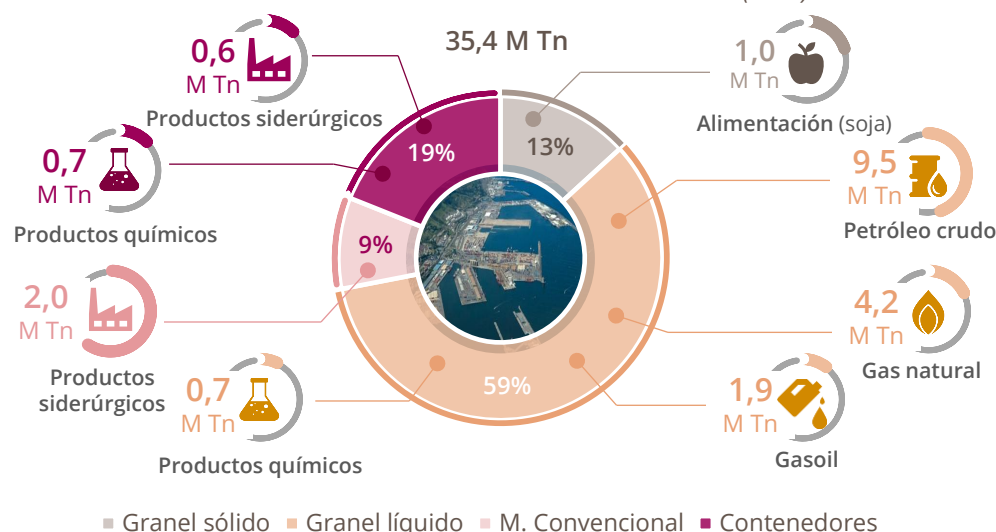
<sup>1</sup>Incluye cabotaje, exterior, tránsitos y transbordos.

■ 2019 ■ 2020

#### 4.1.4. TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS

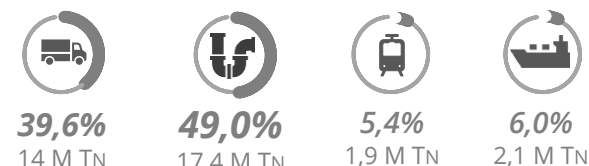
#### Caracterización del tipo de producto en el Puerto de Bilbao

Fuente: Puertos del Estado (2019). Unidades: M Tn



#### Modo de entrada y salida de mercancías al puerto

Fuente: OTLE, Puertos del Estado (2019). Unidades: M Tn



**Siderúrgico, contenedores y agroalimentario son los principales tráficos import/export de Castilla y León y el Puerto de Bilbao**

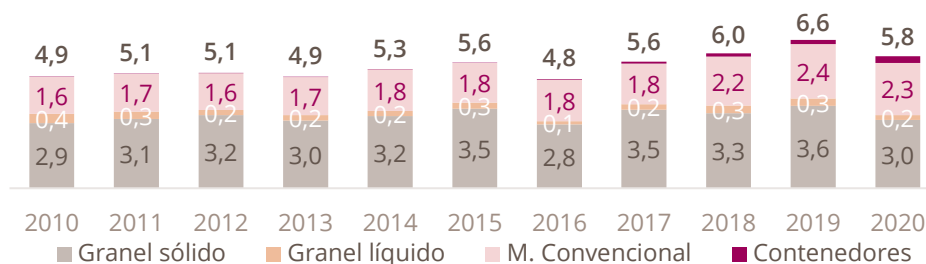
### PUERTO DE SANTANDER

El tráfico en el Puerto de Santander creció un 3,7% CAGR entre 2012-2019, moviendo 6,6 M Tn en 2019, principalmente un 59% granel y un 37% mercancía convencional y apenas mercancía contenerizada. Sin embargo, a causa del impacto del COVID-19, el tráfico portuario de mercancía se redujo en un 11% respecto al tráfico total de 2019. Por otro lado, la nueva terminal de contenedores con capacidad máxima de 100.000 TEUS permitirá potenciar el tráfico de mercancía general.

Los tráficos con Europa y el Short Sea Shipping representan el 76% del tráfico de mercancías en toneladas, seguido de América con 15%. El 83% de la mercancía de entrada y salida al puerto en 2019 se transporta principalmente por carretera y el 40% por ferrocarril.

Tráfico total por tipo de mercancía<sup>1</sup> Puerto de Santander

Fuente: OTLE (2020). Unidades: M Tn



TRÁFICO EXTERIOR  
TOTAL  
**6,4 / 5,7**  
MILLONES DE TONELADAS

TRÁFICO CABOTAJE  
TOTAL  
**0,2 / 0,1**  
MILLONES DE TONELADAS

TRANSPORTE  
INTERMODAL  
**14 / 26**  
MILES DE TEUS

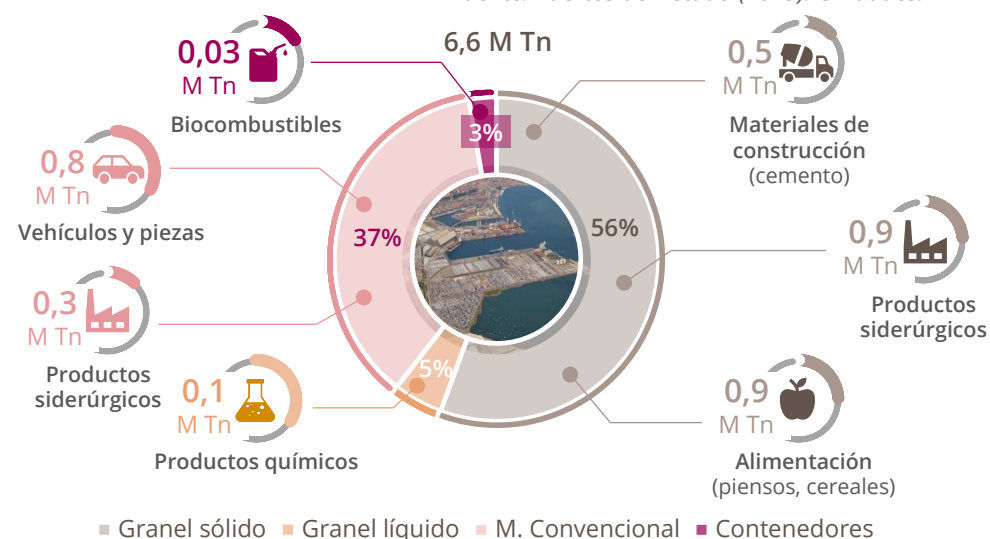


<sup>1</sup>Incluye cabotaje, exterior, tránsitos y transbordos.

### 4.1.4. TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS

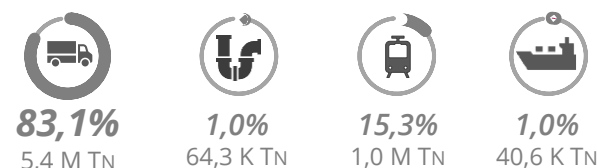
Caracterización del tipo de producto en el Puerto de Santander

Fuente: Puertos del Estado (2019). Unidades: M Tn



Modo de entrada y salida de mercancías al puerto

Fuente: OTLE, Puertos del Estado (2019). Unidades: M Tn



El Puerto de Santander sirve a los clúster de **automoción y agroalimentario** de CyL, y tiene planeado ampliar su terminal de contenedores para **impulsar** el tráfico de **mercancía general**.

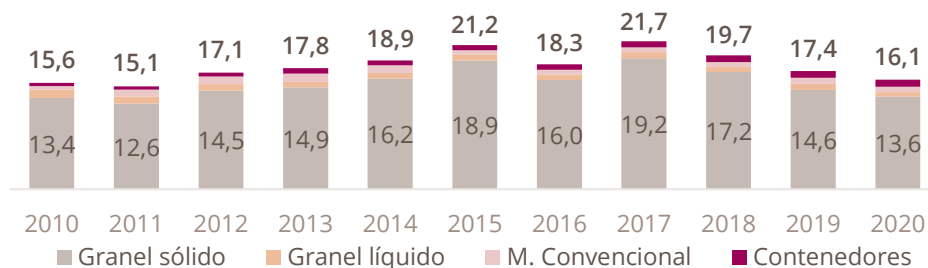
### PUERTO DE GIJÓN

El tráfico en el Puerto de Gijón aumentó un 5,8% CAGR entre 2010-2017. Los graneles sólidos lideran año tras año el volumen total de tráfico del puerto, representando el 84% en 2019. Sin embargo los descensos en las importaciones de carbón térmico, carbón siderúrgico y mineral de hierro, debido al cierre de las centrales térmicas, han supuesto un retroceso del 12% respecto a 2018. Asimismo, a causa del impacto del COVID-19, el tráfico de mercancías se redujo en un 7% respecto a 2019.

En los flujos marítimos de mercancías, Europa representa el 44% del tráfico de mercancías en toneladas, seguido de América con 42%. El 40% de la mercancía de entrada y salida al puerto es por carretera y el 49% es transportada por otros modos como cinta transportadora.

Tráfico total por tipo de mercancía<sup>1</sup> Puerto de Gijón

Fuente: OTLE (2020). Unidades: M Tn



TRÁFICO EXTERIOR  
TOTAL

15,8 / 14,6

MILLONES DE TONELADAS

TRÁFICO CABOTAJE  
TOTAL

1,6 / 1,5

MILLONES DE TONELADAS

TRANSPORTE  
INTERMODAL

76 / 85

MILES DE TEUS

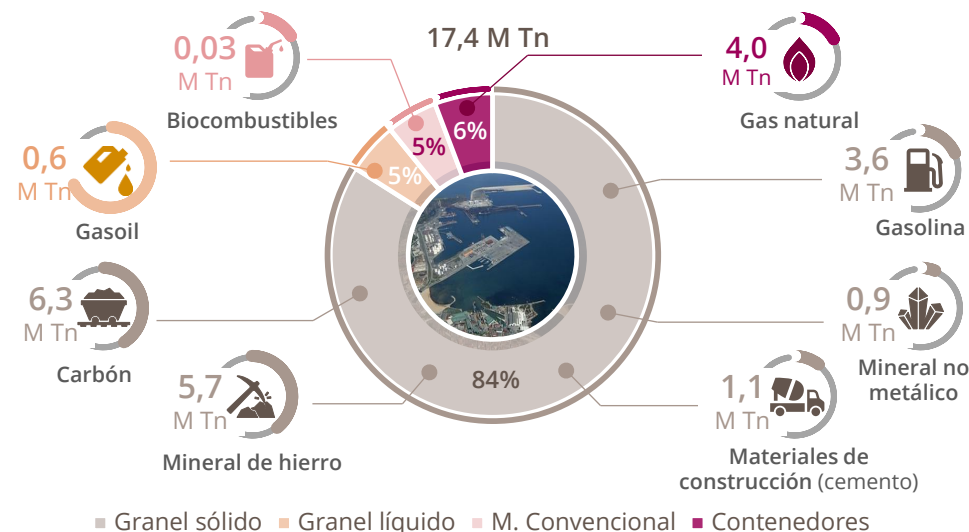
<sup>1</sup>Incluye cabotaje, exterior, tránsito y transbordos.

<sup>2</sup>Otro modos, recogiendo principalmente datos de cinta transportadora



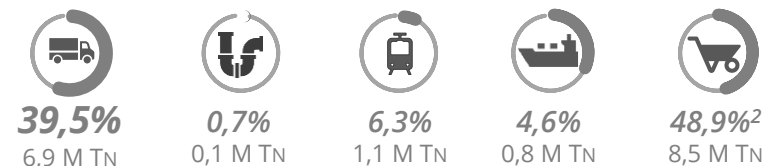
Caracterización del tipo de producto en el Puerto de Gijón

Fuente: Puertos del Estado (2019). Unidades: M Tn



Modo de entrada y salida de mercancías al puerto

Fuente: OTLE, Puertos del Estado (2019). Unidades: M Tn



El principal tráfico del Puerto de Gijón es el **granel sólido**, especialmente el **carbón** y el **mineral de hierro**. Además, sirve a las empresas **agroalimentarias** de CyL en **Palencia y Valladolid**.

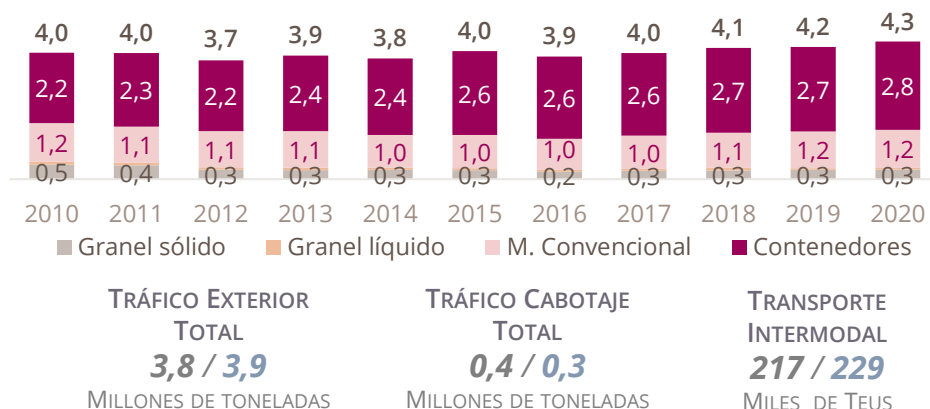
### PUERTO DE VIGO

El tráfico en el Puerto de Vigo creció a un 1,6% CAGR entre 2012-2019, permaneciendo prácticamente estable en torno a las 4 M Tn anuales. El tráfico de carga contenerizada supone un 64% del tráfico total, seguido por un 28% de mercancía general convencional. A pesar de COVID-19, el tráfico portuario de mercancía de vio incrementado en un 4% respecto al registro de 2019, alcanzando el pico de 4,3 M Tn en 2020.

Europa representa el 46% del tráfico de mercancías en toneladas, seguido de América con 20% y África 19%. El modo de acceso de mercancía al puerto en 2019 es principalmente terrestre, siendo el 94% del total transportada por carretera.

Tráfico total por tipo de mercancía<sup>1</sup> Puerto de Vigo

Fuente: OTLE (2020). Unidades: M Tn



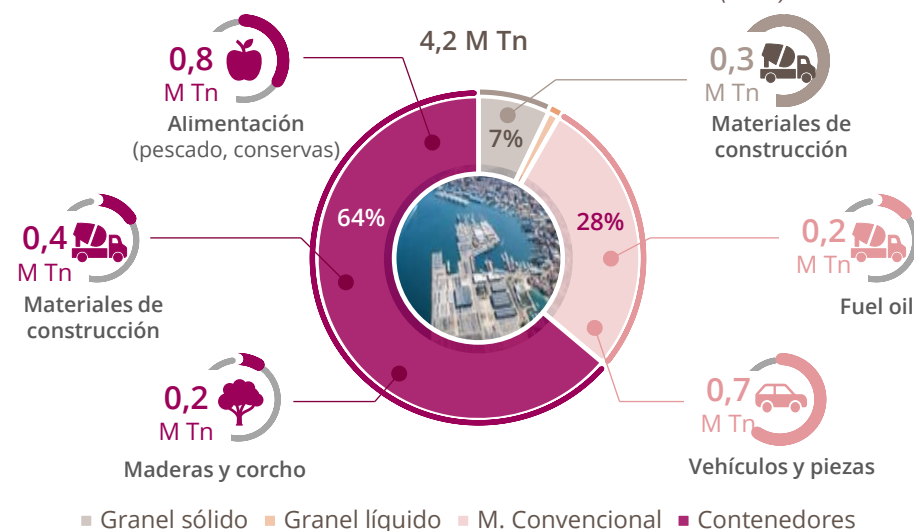
<sup>1</sup>Incluye cabotaje, exterior, transitos y transbordos.



### 4.1.4. TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS

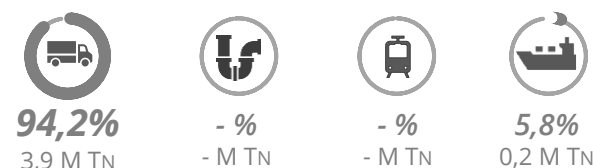
Caracterización del tipo de producto en el Puerto de Vigo

Fuente: Puertos del Estado (2019). Unidades: M Tn



Modo de entrada y salida de mercancías al puerto

Fuente: OTLE, Puertos del Estado (2019). Unidades: M Tn



El Puerto de Vigo sirve a la industria de congelados de CyL de mariscos y pescado, además de servir al clúster de automoción de Palencia y Valladolid

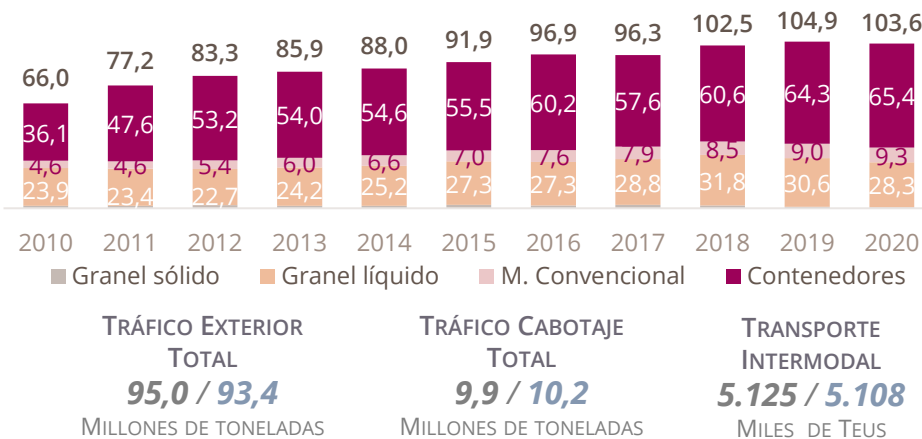
### PUERTO DE ALGECIRAS

El tráfico en el Puerto de Algeciras ha crecido a un ritmo estable y progresivo de un 5,3% CAGR desde 2010, moviendo hasta 105 M Tn en 2019. La mercancía contenerizada supuso un 61% del tráfico total y un 29% de granel líquido. A pesar del COVID-19, el tráfico portuario de mercancía apenas se redujo en 2020, registrando 103,6 M Tn, -1,2% menos que lo registrado en 2019.

El puerto mantiene con África el principal flujo marítimo de mercancías con un 37%, seguido de Europa 34%, Asia 15% y América 14%.

Tráfico total por tipo de mercancía<sup>1</sup> Puerto de Algeciras

Fuente: OTLE (2020). Unidades: M Tn



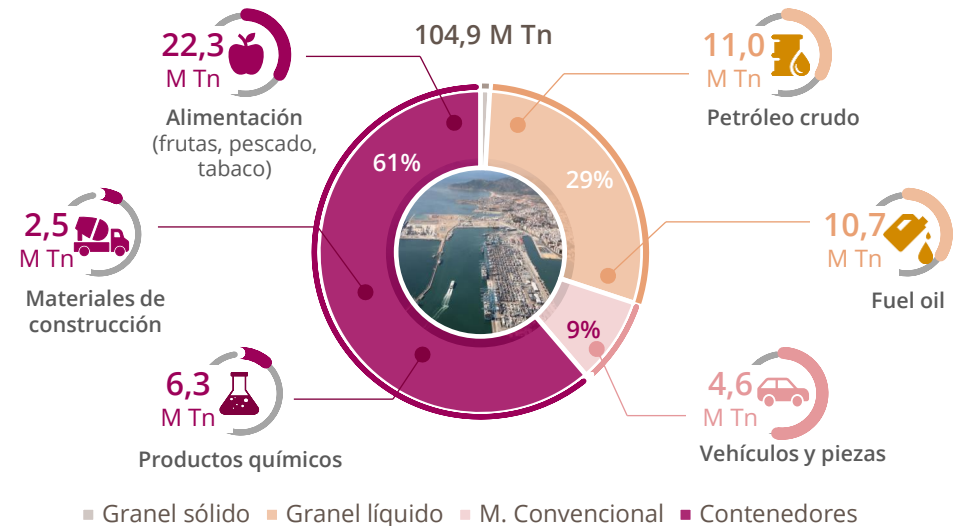
<sup>1</sup>Incluye cabotaje, exterior, tránsitos y transbordos.



### 4.1.4. TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS

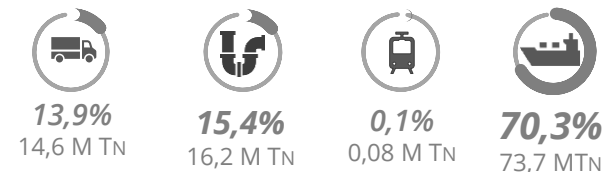
Caracterización del tipo de producto en el Puerto de Algeciras

Fuente: Puertos del Estado (2019). Unidades: M Tn



Modo de entrada y salida de mercancías al puerto

Fuente: OTLE, Puertos del Estado (2019). Unidades: M Tn



El Puerto de Algeciras es el puerto español con mayor recepción de mercancías, en gran medida de tránsito y transbordo. Hay tráficos marginales entre este puerto y CyL de metales y vehículos.

## 4.1.4. TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS

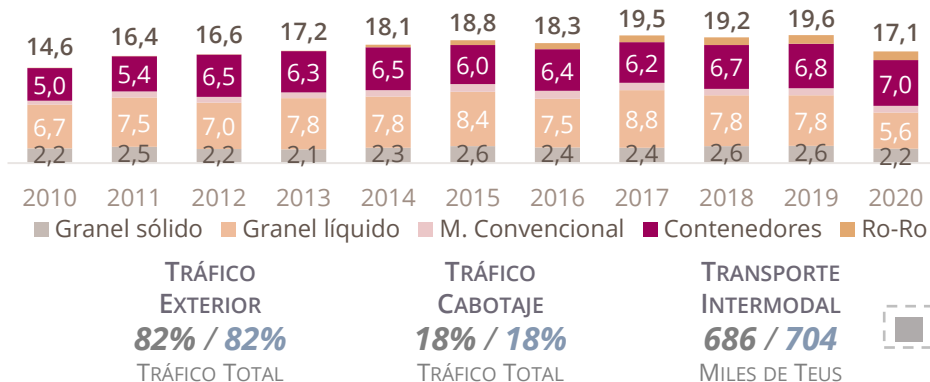
## PUERTO DE LEIXOES

El Puerto de Leixoes, el segundo de Portugal en cuota de mercado, ha crecido a un ritmo estable del 3,3% CAGR desde 2010, llegando hasta 19,6 M Tn en 2019. El tráfico de granel líquido supone el 40% del tráfico total, seguido de la carga contenerizada (35%). Por otro lado, a causa del impacto del COVID-19, el tráfico portuario de mercancía registró 17,1 M Tn en 2020, 13% menos que el tráfico total de 2019.

Alrededor del 40% del tráfico está relacionado con energía (i.e. petróleo, y carbón), seguido de la madera, corcho y papel (10%). El total de mercancías con entrada y salida al puerto por ferrocarril alcanzó las 400.000 toneladas en 2019.

Tráfico total por tipo de mercancía Puerto de Leixoes

Fuente: Porto de Leixoes, INE Portugal (2020). Unidades: M Tn



*El Puerto de Leixoes, el segundo más importante de Portugal, mueve el doble de carga en contenedor que los puertos gallegos, dado sus costes más competitivos.*

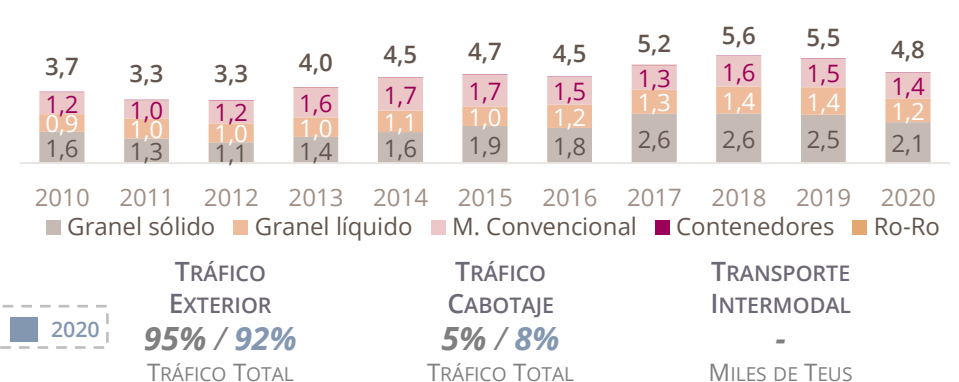
## PUERTO DE AVEIRO

El tráfico en el Puerto de Aveiro ha crecido desde 2010 a un CAGR 4,4%, moviendo en 2019 hasta 5,5 M Tn. El puerto es especialista en transporte de granel sólido (46% del tráfico total), seguido de carga general (29%) y granel líquido (25%). A causa del impacto del COVID-19, el tráfico portuario de mercancía registró 4,8 M Tn en 2020, 14% menos que el tráfico total de 2019.

Alrededor del 22% de la mercancía movida en 2019 es agroalimentario seguido de productos químicos en un 21%. El total de mercancías con entrada y salida al puerto por ferrocarril alcanzó 275.000 toneladas en 2019.

Tráfico total por tipo de mercancía Puerto de Aveiro

Fuente: INE Portugal (2020). Unidades: M Tn



<sup>1</sup>Incluye cabotaje, exterior, tránsitos y transbordos.

*Castilla y León se encuentra dentro del hinterland del Puerto de Aveiro, por su proximidad y las conexiones con la comunidad.*

## TRANSPORTE FERROPORTUARIO

A continuación se presentan algunas de los principales conexiones ferroportuarias de Castilla y León:

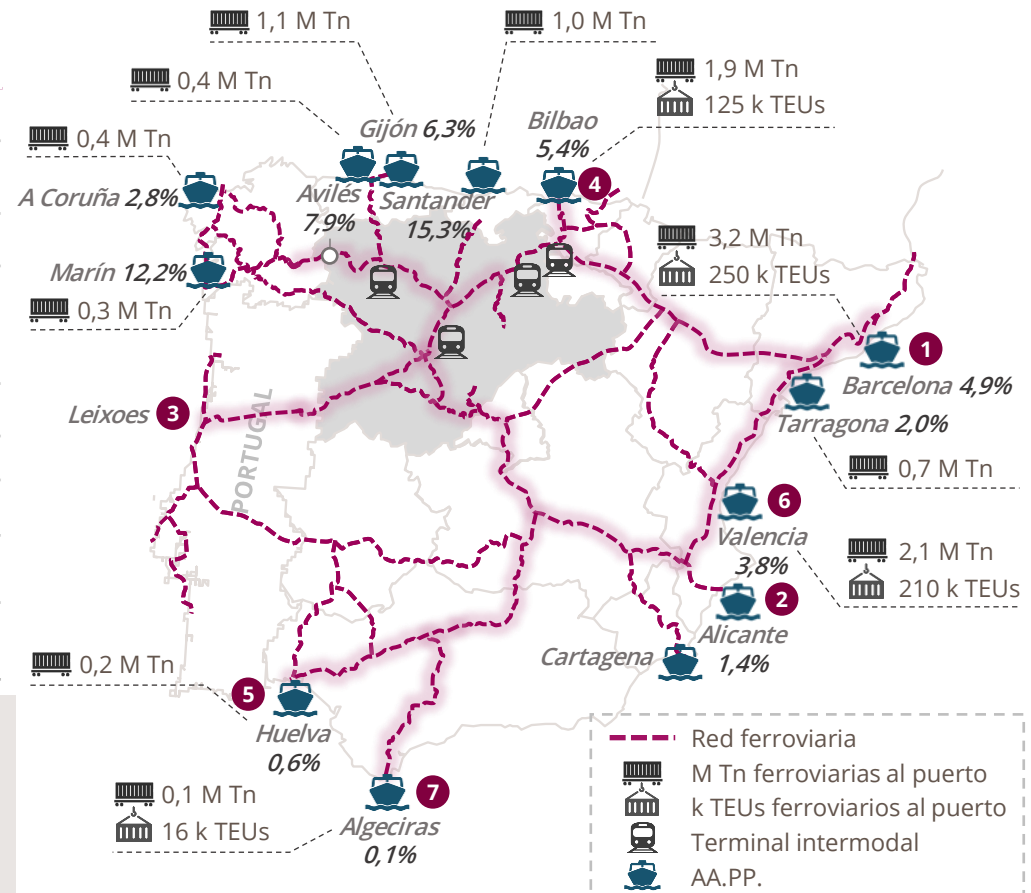
| Conexión                 | Frecuencia (trenes/semana)                                                                                                 | TEUs                        | Operador           |
|--------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|--------------------|
| TERMINAL MIRANDA DE EBRO | 1 4 – 5                                                                                                                    | 11.300 año                  | Synergy            |
|                          | 2 Potencial conexión ferroviaria con Alicante, con el objetivo de buscar enlaces mas rentables con Canarias. Propiedad JSV |                             |                    |
|                          | 3 0,5                                                                                                                      | -                           | -                  |
| TERMINAL VILLAFRÍA       | 1 – 3                                                                                                                      | -                           | Synergy            |
|                          | 1 Nuevo servicio ferroviario tras acuerdo entre Asercomex y Hutchinson Ports con O/D la terminal BEST de Barcelona         |                             |                    |
|                          | 4 2 – 3                                                                                                                    | -                           | -                  |
|                          | 5 1                                                                                                                        | Vagones cisterna de Ad-Blue |                    |
|                          | 6 1                                                                                                                        | 64 por tren                 | Tracción Rail      |
| CARGADERO PONFERRADA     | 7 2                                                                                                                        | 52 por tren                 | Captrain           |
| RENAULT VALLADOLID       | 6 Importación de baterías desde Asia y Sudamérica                                                                          |                             | Transfesa Pecovasa |

*El 50% del tráfico ferroviario español es portuario, siendo **Barcelona y Valencia** los puertos que más tráfico concentran, seguido de **Bilbao**. Asimismo, las mayores **cuotas ferroportuarias** se ubican en la fachada cantábrica y atlántica, aspecto en el que destacan **Santander, Gijón y Marín**.*

## 4.1.4. TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS

## Tráficos ferroportuarios a nivel nacional

Fuente: Puertos del Estado (2019). Uds: % cuota ferroportuaria, M Tn, k TEUs



### 4.1.5. CARGA AÉREA

A nivel nacional, la carga aérea representa una parte poco significativa del transporte total de mercancías. Sin embargo, este juega un factor decisivo en el transporte internacional de mercancías, tanto para productos de alto valor añadido como para artículos de distribución inmediata.

La distribución aérea internacional se concentra en unos flujos principales donde solo unos pocos aeropuertos actúan como nodos. En España, estos nodos son **Madrid, Barcelona, Zaragoza y Vitoria**, estos dos últimos enfocados casi exclusivamente a carga aérea.

El modelo camina hacia una desconcentración de las operaciones mediante una diversificación hacia instalaciones intermedias (e.g. Zaragoza y Vitoria), provocada por los efectos de falta de espacio logístico en las inmediaciones de los aeropuertos de Madrid y Barcelona, así como por la mayor saturación de sus instalaciones por vuelos de pasajeros.

En este contexto, los **aeropuertos de Castilla y León** reciben una **carga poco significativa** debido a varios condicionantes como la escasa demanda, la corta longitud de sus pistas que no permite la llegada de grandes aeronaves de carga, las reducidas conexiones aéreas y la influencia que ejercen los aeropuertos de Madrid, Vitoria y Zaragoza en su hinterland.

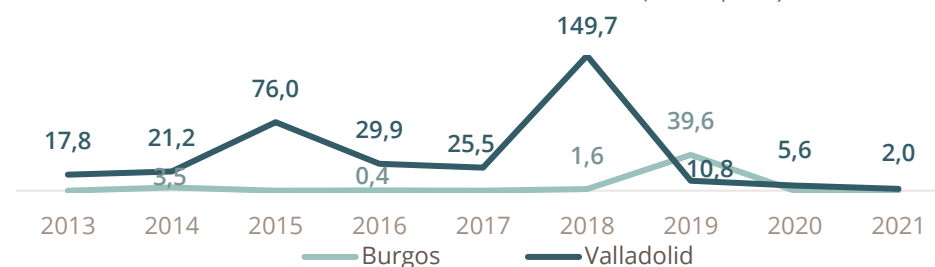
Tras la pandemia, la carga aérea en los aeropuertos castellano-leoneses ha caído notablemente. En 2021, Valladolid recibió/expidió 1.988 kg, mientras que Burgos y León únicamente movieron 200 kg de carga.

*Se dan volúmenes de carga aérea poco significativos en Castilla y León debido a la falta de demanda y conexiones aéreas, la corta longitud de sus pistas y la influencia de los aeropuertos de Madrid y Vitoria en el hinterland de los aeropuertos de CyL.*



### Evolución de carga aérea por aeropuerto de Castilla y León

Fuente: OTLE, AENA (2021). Unidades: kTn



### 4.1.6. TRANSPORTE INTERMODAL DE MERCANCÍAS

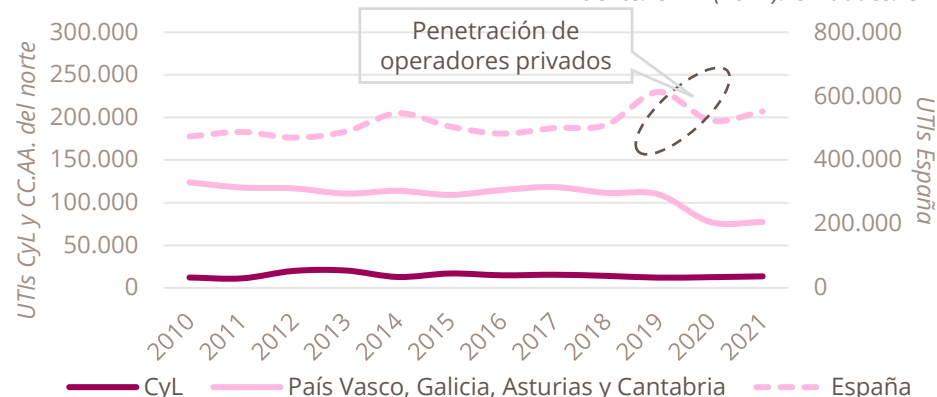
#### TRANSPORTE INTERMODAL FERROVIARIO

A pesar de que a nivel nacional el transporte intermodal ferroviario de UTIs (i.e. contenedores, cajas móviles y semirremolques) creció notablemente en 2019, en el conjunto de las CC.AA del norte peninsular, incluido Castilla y León descendió. Además, en 2020 el transporte intermodal ferroviario nacional cayó significativamente a causa del impacto del COVID-19.

En el conjunto del **territorio nacional**, la tendencia ha sido **ascendente** gracias a la penetración de operadores privados en las terminales de ADIF, con un aumento del 5% entre 2010-2018. En 2019 el repunte fue muy significativo (+33% respecto al año anterior), liderado por Cataluña, Comunidad de Madrid, Comunidad Valenciana, Aragón y, especialmente, Extremadura. Si bien, en el **noroeste peninsular**, el tráfico de UTIs **disminuyó** de forma progresiva y continúa en la última década (a excepción de un repunte entre 2015-2017), perdiendo un 10% del volumen respecto a 2010.

*Evolución de las UTIs manipuladas en las terminales de ADIF*

Fuente: OTLE (2022). Unidades: UTIs



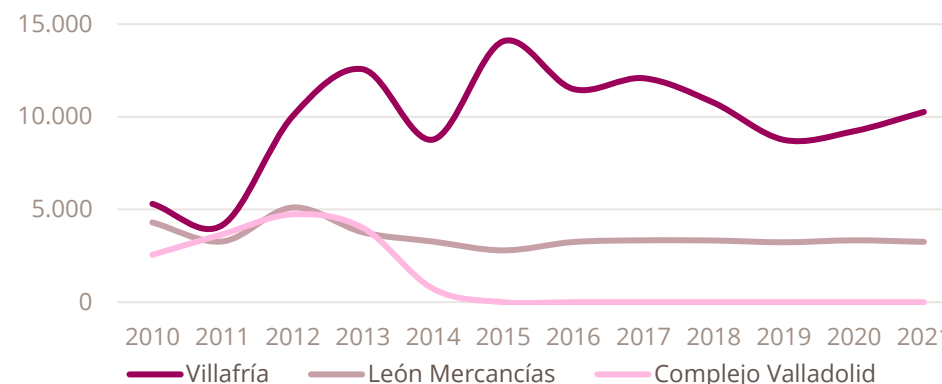
En Castilla y León, el transporte de UTIs ha experimentado una notable volatilidad, con subidas y bajadas de hasta el 60% interanual. Al igual que en el transporte por carretera, en los últimos años ha decrecido el transporte por contenedor hasta cerca de 13.000 UTIs anuales en 2020.

La caída del transporte intermodal ferroviario en Burgos Villafra se debió, en parte, a la competencia con el Puerto Seco de Miranda de Ebro y la falta de oferta por parte de APM Terminals en su conexión con el Puerto de Barcelona. Sin embargo, finalmente este servicio ha desaparecido y se ha llegado a un acuerdo con Sinergy (Hutchinson Ports) para ofertar 2-3 trenes semanales entre Villafra y el Puerto de Barcelona, lo que ha ocasionado un aumento de sus tráficos en 2020.

Por su parte, el tráfico en la terminal de León Mercancías se mantiene constante desde 2014, mientras que Valladolid espera a la finalización de la construcción del complejo ferroviario para recuperar sus tráficos.

*Evolución de las UTIs manipuladas en las terminales de ADIF en Cyl*

Fuente: OTLE (2022). Unidades: UTIs



## 4.1.6. TRANSPORTE INTERMODAL DE MERCANCÍAS

## TRANSPORTE INTERMODAL POR CARRETERA

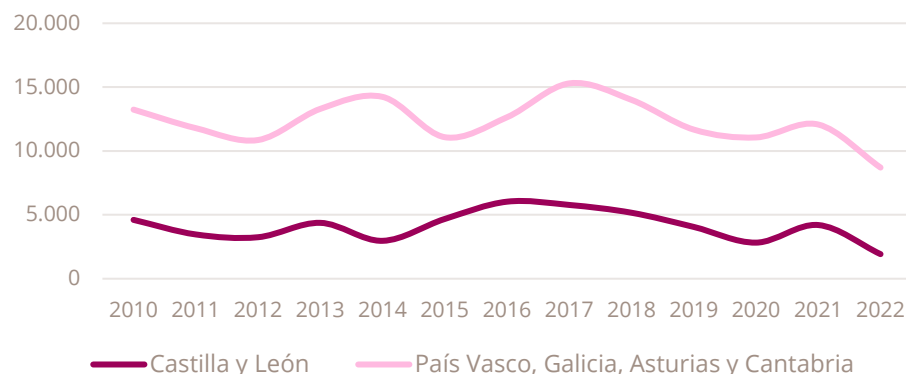
En los últimos años, **el tráfico de contenedores por carretera ha decrecido** tanto en Castilla y León como en las CC.AA que disponen de puertos ubicados en la Cornisa Atlántica y Cantábrica (i.e País Vasco, Galicia, Asturias y Cantabria), a pesar de que el transporte por carretera en su conjunto sigue en continuo crecimiento.

En Castilla y León, entre 2014 y 2016 casi se dobló el tráfico de contenedores por carretera. Sin embargo, en los siguientes tres años experimentó un descenso superior al 30%, el mismo patrón que muestra el conjunto de las comunidades autónomas del noroeste peninsular.

Además, en 2020, la tendencia de caída de los tráficos intermodales por carretera se siguió manteniendo debido al impacto de la pandemia en la cadena logística nacional y global.

*Evolución transporte de mercancías por carretera en contenedor*

Fuente: OTLE (2022). Unidades: M Tn

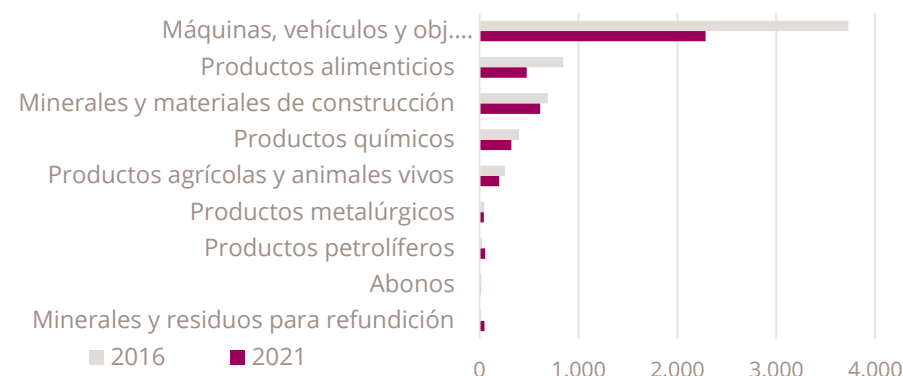


Entre 2016 y 2019, el transporte por contenedor de algunas mercancías como combustibles fósiles o algunos minerales y residuos, aumentó en Castilla y León, si bien en un volumen muy reducido.

Sin embargo, la carga intermodal más transportada por carretera son máquinas, vehículos y componentes asociada al clúster de automoción, la cual también redujo su transporte en contenedor en casi un 40%.

*Transporte por carretera en contenedor por tipo de mercancía en Cyl*

Fuente: OTLE (2022), Unidades: k Tn



*El tráfico intermodal ferroviario está creciendo en España tras la fuerte competencia entre navieras y operadores, así como la estrategia de los puertos en extender su hinterland mediante puertos secos. Sin embargo, esto no se refleja en la **intermodalidad por carretera, que ha decrecido en toda España desde 2016.***

## 4.1.6. TRANSPORTE INTERMODAL DE MERCANCÍAS

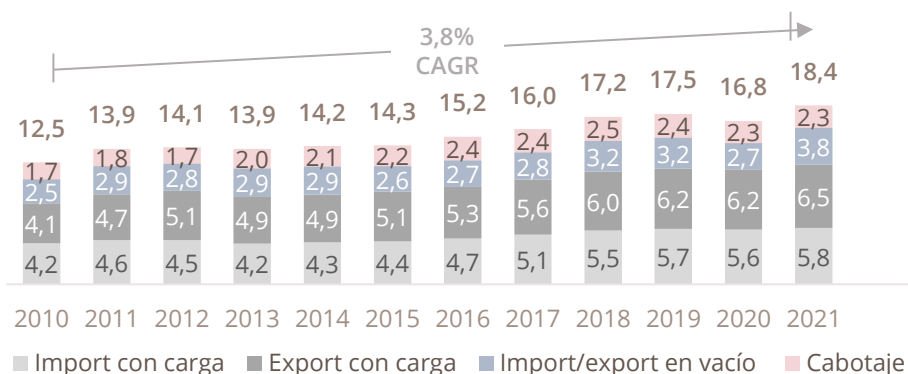
## TRANSPORTE INTERMODAL PORTUARIO

El tráfico de contenedores a través de los puertos supuso el **34% del tráfico total** en 2019, dominado por la **exportación** y con un crecimiento del **3,8% CAGR** desde 2010. En el periodo 2011- 2015 el tráfico se encontraba alrededor de los 14 MTEU, aumentando hasta prácticamente 18 MTEU en 2019. Sin embargo, a causa del COVID-19 descendió a 16,8 MTEU en 2020.

En el territorio nacional, los puertos de mayor **tráfico intermodal** son **Algeciras, Valencia y Barcelona**, y en un segundo plano cuatro puertos andaluces (i.e. Málaga, Huelva, Almería y Cádiz) y Bilbao, Santander.

## Tráfico de contenedores en puertos españoles

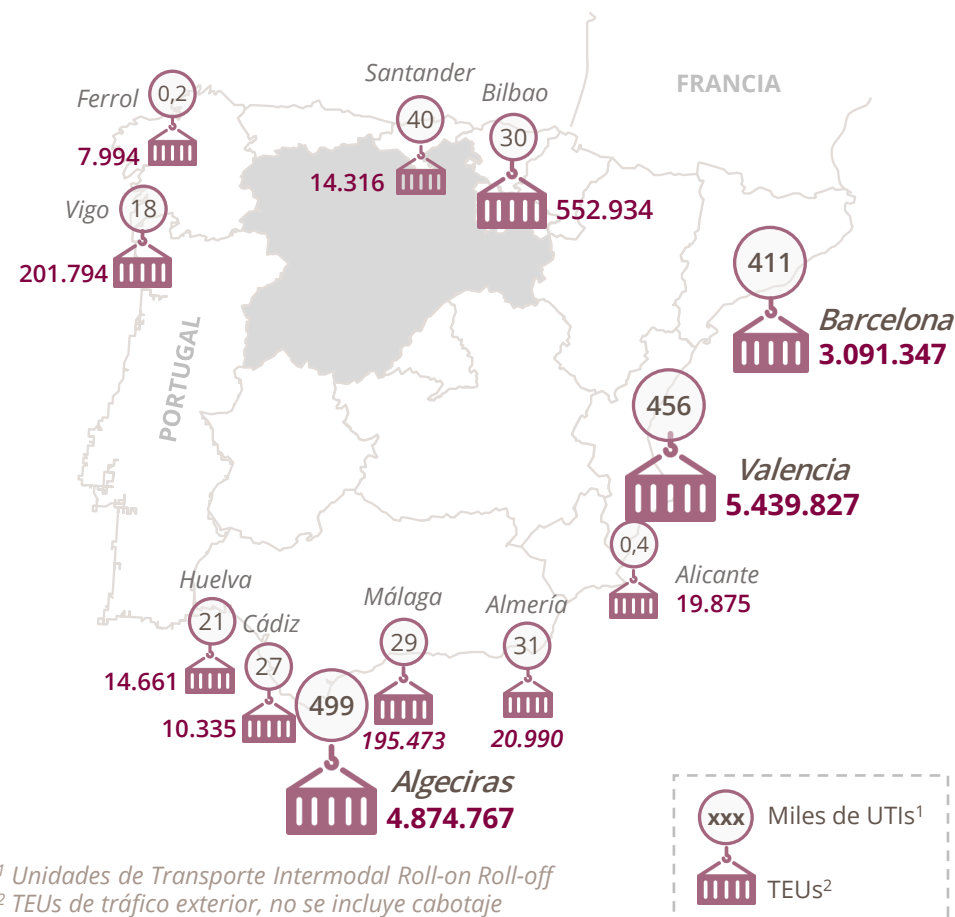
Fuente: Puertos de Estado, OTLE (2020). Unidades M TEUs



**El transporte portuario de contenedores ha caído desde 2019 debido a las restricciones del COVID-19, la falta de contenedores vacíos y los cuellos de botella en los puertos estadounidenses.**

## Tráfico portuario intermodal y total en la Península Ibérica

Fuente: Puertos del Estado, OTLE (2019). Unidades: k UTIs, TEUs



<sup>1</sup> Unidades de Transporte Intermodal Roll-on Roll-off

<sup>2</sup> TEUs de tráfico exterior, no se incluye cabotaje



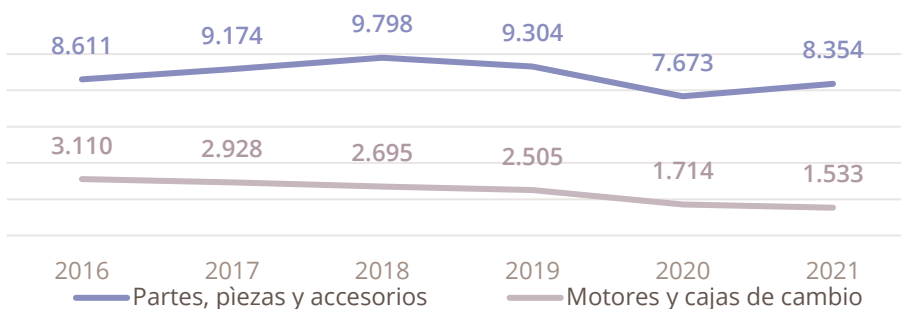
La producción de vehículos en España creció de forma estable entre 2016-2019. Sin embargo, en 2020 y 2021, la producción de vehículos y componentes cayó notablemente debido a la falta de microchips, causa de los cuellos de botella en la logística global ocasionados por la pandemia.

Por la misma razón, la matriculación de vehículos en España y el resto de Europa cayeron significativamente, lo que afectó tanto a la venta nacional como a las cifras de exportación. Actualmente, se están produciendo cortes en los volúmenes de fabricación mundial de automóviles debido a la crisis de desabastecimiento global de microchips.

En 2020, el **86%** de los **vehículos fabricados en España se vendieron en el extranjero** (1,95M vehículos). El 64,4% de los vehículos exportados se enviaron a Francia (397.000 uds.), Alemania (386.000 uds.), Reino Unido (241.000 uds.) e Italia (225.000 uds.) con una cuota de 20,4%, 19,8%, 12,4% y 11,6%, respectivamente. Por otro lado, previo a la pandemia, las exportaciones de motores y cajas de cambio cayeron -13,2% CAGR entre 2016-2021, mientras que la exportación del resto de componentes se ha comportado de forma más volátil.

#### Evolución de la exportación española por tipo de componente

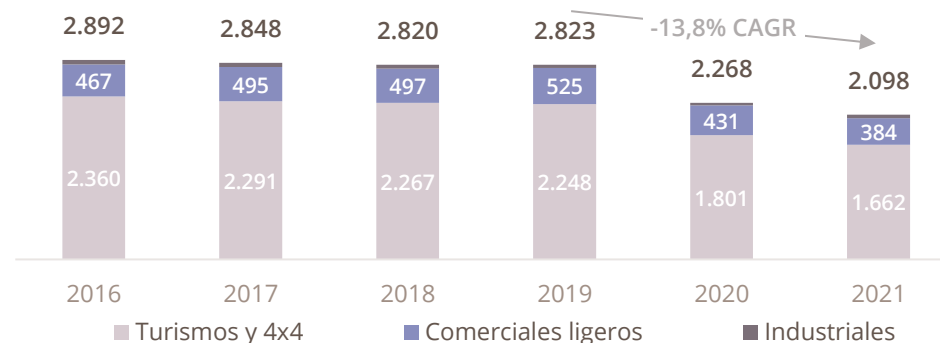
Fuente: Informe ANFAC 2021. Unidades: k € nominales



#### 4.2.1. SECTOR AUTOMOCIÓN

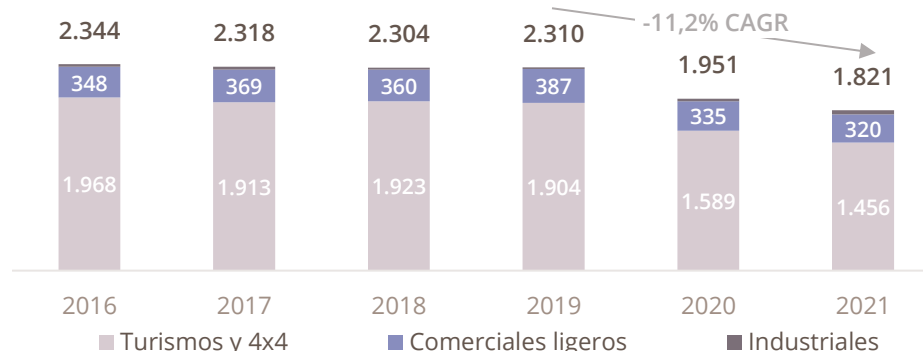
##### Evolución de la producción española por tipo de vehículo

Fuente: Informe ANFAC 2021. Unidades: k vehículos



##### Evolución de la exportación española por tipo de vehículo

Fuente: Informe ANFAC 2021. Unidades: k vehículos



A pesar del impacto del COVID en la industria de la automoción a nivel global, CyL se perfila como una de las **regiones clave de Europa** en la **transición** de esta industria en el **corto-medio plazo**, alojando empresas fabricantes de vehículos y componentes de cero emisiones.

### 4.2.2. SECTOR AGROALIMENTARIO

#### CEREALES

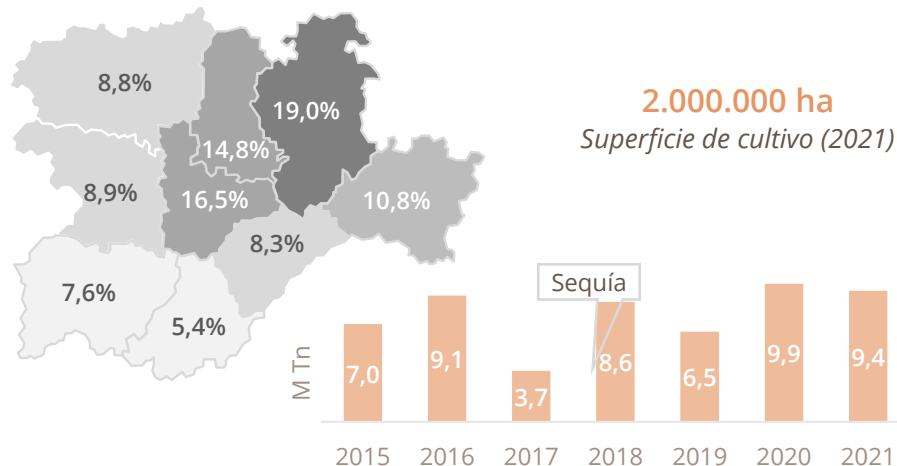
El sector agroalimentario concentra el **15% de las exportaciones** de **Castilla y León**, siendo **Portugal** (20%) y **Francia** (13%) los principales destinos de la producción castellano leonesa.

El cultivo de **cereales** representa casi la **mitad** del valor de la **producción vegetal** de la comunidad, siendo principalmente trigo, cebada y maíz. Además, Castilla y León concentra el 40% de la producción de trigo de España y un tercio de la de maíz y cebada.

También es importante la producción de patata, remolacha azucarera, girasol y alfalfa. Castilla y León concentra más del 80% de la remolacha azucarera, el 40% del girasol y patata, y una quinta parte de la alfalfa producida en España.

#### *Dist. de la superficie y producción de cereales en Castilla y León*

Fuente: Anuario de estadística agraria de CyL, Sector agrario CyL Unicaja 2022



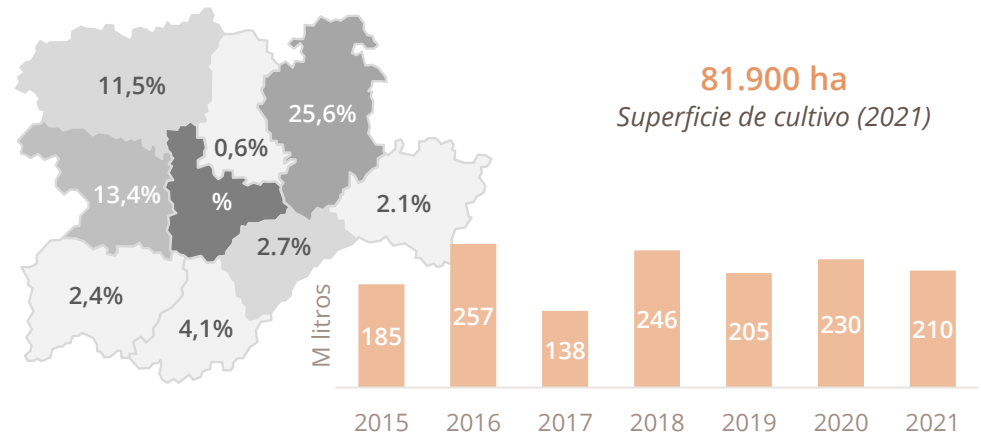
#### SECTOR VITIVINÍCOLA

Castilla y León posee **9 Denominaciones de Origen** (DO), 4 denominaciones de Vino de Calidad (VC) y una Indicación Geográfica Protegida (IGP) de vino. Casi la **mitad de la superficie de viñedos** se concentra en la provincia de **Valladolid**, seguida en importancia por **Burgos y Zamora**.

En 2019, aproximadamente el **17% de la producción de vino se exportó**. En 2020, la mayoría del vino exportado tuvo como destino Suiza (34,5%), Alemania (22,8%), EEUU (19,2%), Países Bajos (11,6%) y México (11,2%).

#### *Dist. de la superficie y producción de vino en Castilla y León*

Fuente: Anuario de estadística agraria de CyL, Informe sectorial vino CyL ICEX (2022)



**El sector agroalimentario de CyL es prácticamente exportador.**

Concentra el 15% de las exportaciones de la Comunidad Autónoma, siendo Portugal (20%) y Francia (13%) los principales destinos de la producción exportada.

## 4.2.2. SECTOR AGROALIMENTARIO

## SECTOR CÁRNICO

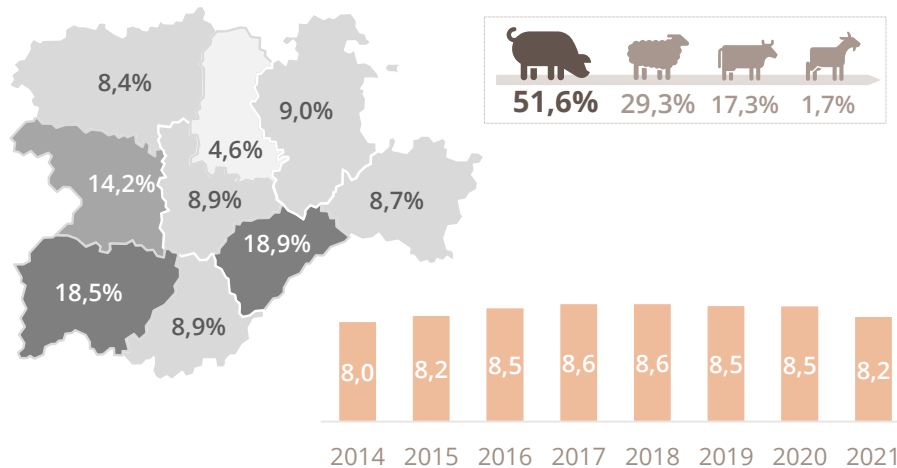
Las provincias más importantes en términos ganaderos son **Salamanca y Segovia y Zamora**. Cabe destacar el ganado porcino en Segovia, el bovino en Salamanca y el ovino en Zamora y León.

El 50% de la carne exportada es porcina, el 20% bovina y 7% ovina o caprina. **Burgos** es la provincia con **mayor exportación de alimentos**, representando el 20% de CyL, de los cuales el 60% corresponde a carne porcina fresca y embutidos.

La carne bovina fresca es principalmente exportada a Portugal, mientras que la carne porcina se exporta a Francia. Es también importante el incremento de la demanda de carne porcina congelada de China.

## Producción ganadera en Castilla y León

Fuente: Anuario de estadística agraria de CyL, (2020). Ud: M cabezas ganado



## SECTOR LÁCTEO

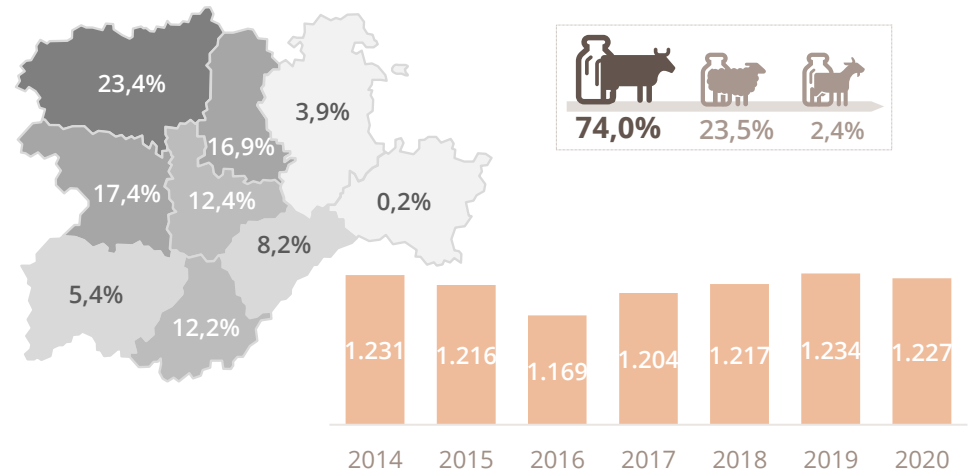
Castilla y León es la **segunda CC.AA.**, tras Galicia, en **producción de leche vacuna** cruda en España, representando un 13% del total nacional con 94.000 vacas lecheras, lo que representa el 11% del censo nacional.

Gracias a la producción de cereales para alimentación animal de la comunidad autónoma, los costes de alimentación son menores que en otras zonas productoras.

En 2020 España exportó en torno a 1.6M Tn de productos lácteos, en su mayoría quesos, principalmente a Portugal (162k Tn), Francia (99k Tn) e Italia (71k Tn).

## Producción de leche en Castilla y León

Fuente: Anuario de estadística agraria de CyL (2021). Ud: M l



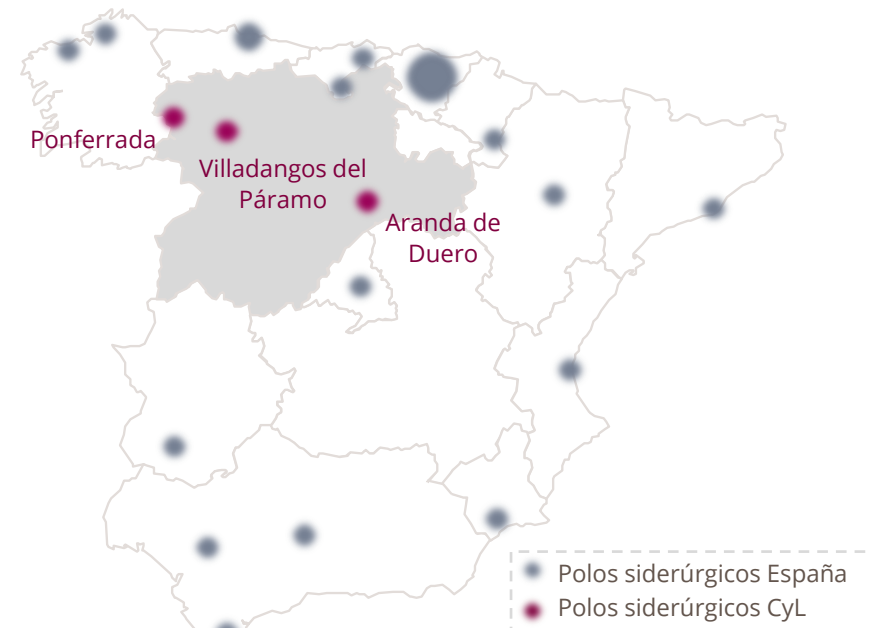
### 4.2.3. SECTOR METALÚRGICO

Según UNESID, en España existen 22 plantas de producción de acero y más de 50 instalaciones de laminación y primera transformación, la mayoría de ellas en la cordillera cantábrica. En Castilla y León existen **tres polos siderúrgicos**:

- **Ponferrada:** se localiza la empresa Roldan SA dedicada a la fabricación de productos largos de acero inoxidable. La fábrica de acero en Algeciras les suministra barras de acero de 2 Tn. Con una producción de 100.000 Tn anuales, exporta alrededor del 85% de su producción principalmente a UE.
- **Aranda de Duero:** en el Polígono Prado Marina se sitúan varias empresas dedicadas a la transformación de aceros. Además, existe un ramal ferroviario para abastecer Tubos Aranda y Coated Solutions desde el Puerto de Bilbao. En 2020 este ramal transportó 178.000 Tn de acero, con una frecuencia de 5-6 trenes semanales.
  - *Tubos Aranda:* En 2021 produjeron 125.000 Tn de tubos de acero. El 60% de la producción se destinó a España y el resto se exportó principalmente a Francia, Alemania, Países Bajos y Portugal.
  - *Coated Solutions:* originariamente se dedicaba al galvanizado de acero, con una producción de 40.000 Tn anuales. En 2019 comenzaron a realizar decapado de bobinas con una producción estable de 100.000 Tn anuales, destinadas principalmente a España.
  - *Tecno Aranda:* fabricación de torres eólicas. En 2020 se produjeron 1.000 tramos de torres, equivalentes a 55.000 Tn de acero.
- **Villadangos del Páramo:** en su polígono se han instalado varias empresas metalúrgicas. Además, la Junta ha planificado la apertura en 2024 de un ramal ferroviario para abastecer estas empresas.
  - *Coated Solutions:* se espera que se produzcan 200.000 Tn de acero.
  - *Latem Aluminum:* se dedica a la producción de lingotes de aluminio reciclado. Se espera que cuando se abra el nuevo ramal lleguen a una producción de 80.000-90.000 Tn.

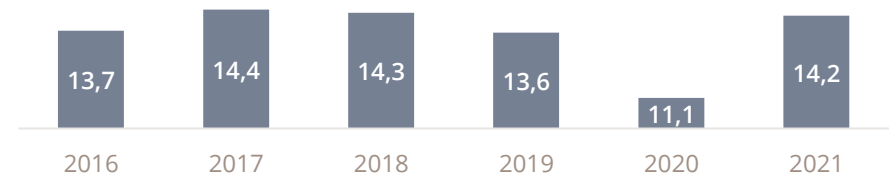
### Industria siderúrgica en España

Fuente: UNESID, Tubos Aranda, Network Steel (2021)



### Producción de acero en España

Fuente: La industria siderúrgica española UNESID (2021). Unidades: M Tn



#### 4.2.4. SECTOR MADERERO

**Castilla y León** es la CC.AA, tras Galicia, con más volumen maderable (150M m<sup>3</sup>) y produce el 14% de la madera nacional, de la cual el 76% se emplea para usos industriales (el resto para energía). Esta madera tiene como destino principal el mercado nacional.

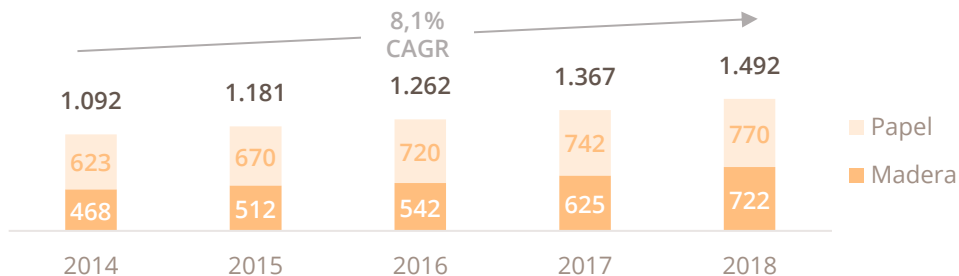
Actualmente no existe información pública de la producción de productos maderables de CyL. Sin embargo, analizando las tendencias del sector maderero mediante los datos de actividad económica del INE, se observa un **crecimiento del 8,1% CAGR entre 2014-2018**. Además, Castilla y León es puntera en la producción de biocombustibles sólidos como pellets (250.000 Tn anuales) y astillas (300.000 Tn anuales).

La principal empresa maderera en CyL es **Kronospan**, la cual posee fábricas en **Salas de los Infantes y Burgos**, y planea conectar esta última mediante un ramal a la terminal intermodal de Villafría:

- Burgos: 1,700 m<sup>3</sup> diarios de tableros
- Salas de los Infantes: 1,000 m<sup>3</sup> diarios de tableros

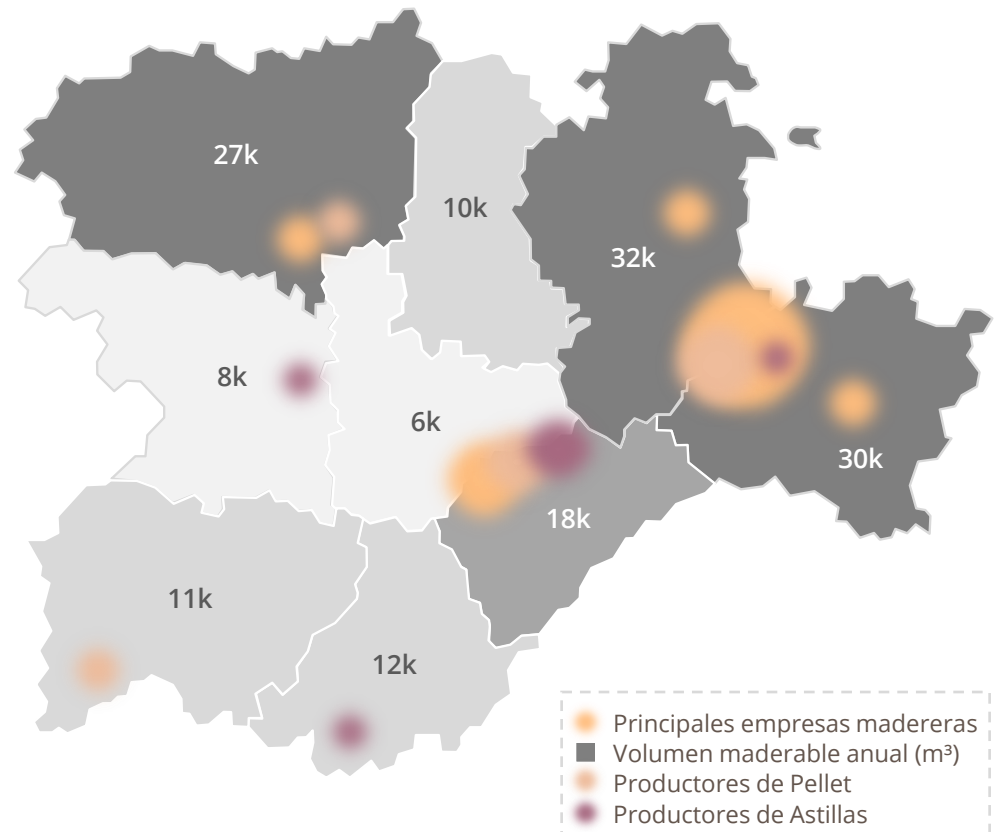
#### Valor de la actividad económica de la producción de madera y papel España

Fuente: CNAE 16, 17 y 18 INE (2018). Unidades: k € nominales



#### Volumen maderable y empresas madereras en Castilla y León

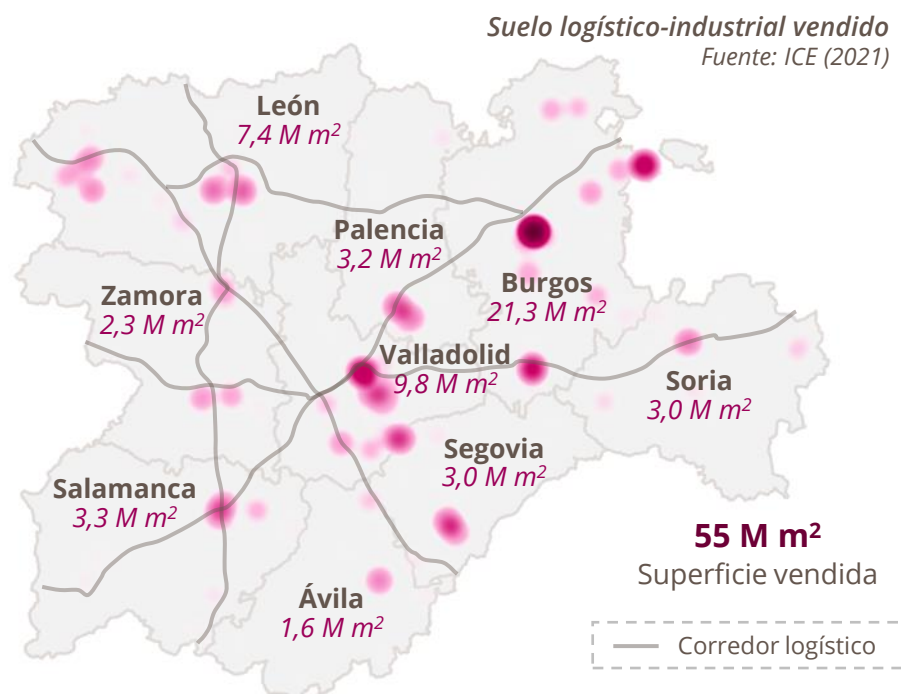
Fuente: El sector forestal en CyL CES, Anuario de estadística forestal (2020), AveBiom. Ud: m<sup>3</sup>



## 4. CARACTERIZACIÓN DE LA DEMANDA

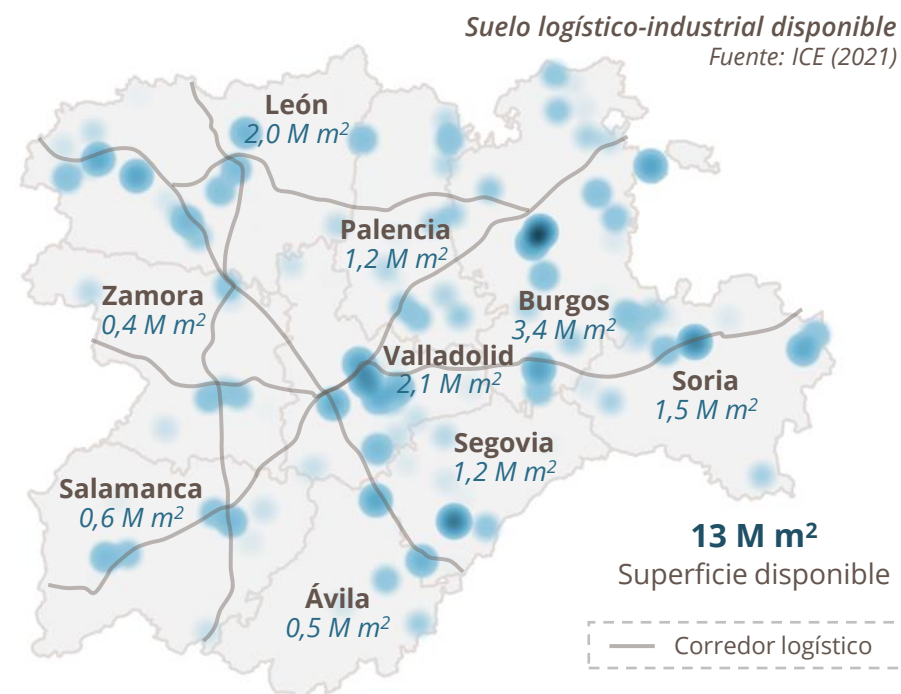
### 4.3. Suelo logístico-industrial

#### 4.3.1. DEMANDA DE SUELO LOGÍSTICO-INDUSTRIAL EN CYL



Gran parte del suelo vendido en Castilla y León se concentra a lo largo del eje **Miranda de Ebro – Burgos – Valladolid – Salamanca** (especialmente en Burgos, que acumula el 39% del total), y en menor medida en Aranda de Duero y Segovia.

Dentro del suelo vendido, actualmente un **29%** es de propiedad **pública** (25% de ayuntamientos y 4% del ICE o del SEPES), un **59%** es de titularidad **privada** y el resto es de carácter **público-privado (12%)**.



En cuanto a la disponibilidad de suelo, si bien se concentra más en los núcleos industriales de **Valladolid** y **Burgos**, existe una oferta bastante homogénea por toda la comunidad autónoma.

Cabe destacar la alta disponibilidad de suelo en las provincias de **Soria** y **Segovia**, y en la comarca de **El Bierzo**, en gran medida a raíz del cese de actividad tanto de las centrales térmicas como de la industria extractiva asociada que se encuentran en esta zona.

### 4.3.2. ACTIVIDAD EN LOS CENTROS CYLOG

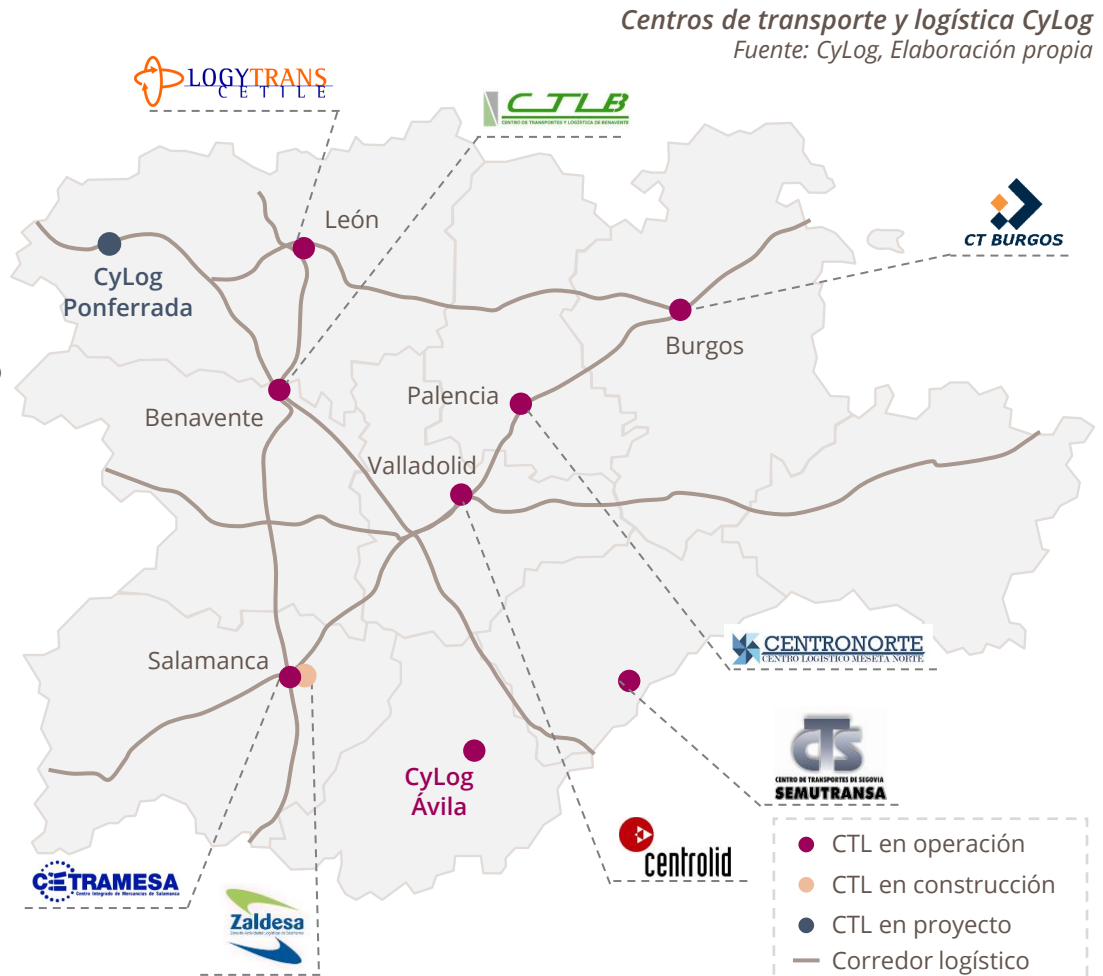
CyLoG es una Asociación, apoyada por la Junta de Castilla y León, que integra, entre otros servicios, una Red de Infraestructuras públicas que mantiene la vocación de ofrecer servicios logísticos especializados a las empresas de Castilla y León.

Actualmente CyLoG, es miembro del Foro del Corredor Atlántico y está integrado en el Grupo de Trabajo de Transporte y Logística como responsable de la Secretaría Técnica.

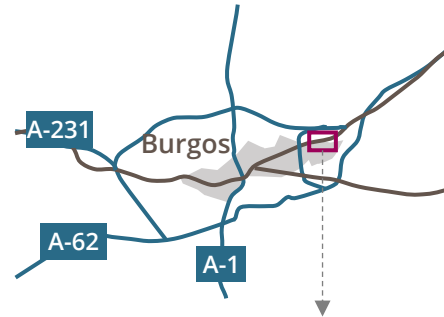
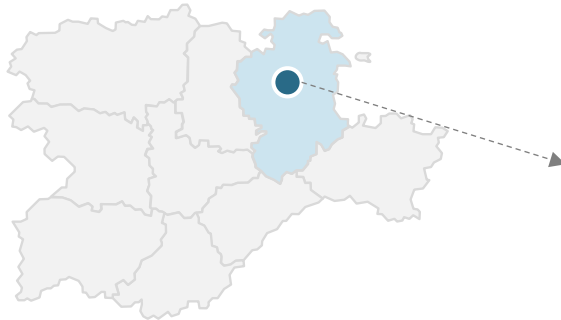
Originariamente, CyLog planeó el desarrollo de una red logística con 15 enclaves distribuidos por Castilla y León. Sin embargo, en la actualidad la Red se compone de **8 enclaves en operación**, alguno de los cuales tienen proyectos de ampliación. Además, hay un nuevo enclave en Salamanca en construcción (Zaldesa) y otro en proyecto en Ponferrada (CTL Ponferrada).

Cada enclave de la Red CyLoG es una S.A. constituida, según el caso, por participación pública y/o participación privada con objetivos de negocio comunes. La participación de Ayuntamientos y Junta es muy dispar. Así, Centrolid (Valladolid) presenta una 99% de participación privada frente a los enclaves de Salamanca y Benavente que son 100% municipales. CyLoG, por su parte, se mantiene al margen del paquete accionarial de cada enclave.

A continuación se presentan, de manera descriptiva, los principales **indicadores de actividad** de cada uno de los centros de la Red CyLoG: año de inicio, perfil, suelo desarrollado, parcela mín/max, nave mín/máx, % de ocupación, empresas instaladas, etc.



## CT BURGOS



**PROMOTORES:** Ibercaja, Fundación Caja Burgos, JCyL, Diputación de Burgos y Cámara de Comercio Burgos

**GESTIÓN:** CETABSA (Público – Privada)

**INICIO DE ACTIVIDAD:** 1980

**PRINCIPAL ACTIVIDAD:** Agroalimentario

**SUELO DESARROLLADO:** 440.000 m<sup>2</sup>

**AMPLIACIÓN DE SUELO:** 220.000 m<sup>2</sup>

**TAMAÑO PARCELA (MIN/MAX):** 5.000 – 50.000 m<sup>2</sup>

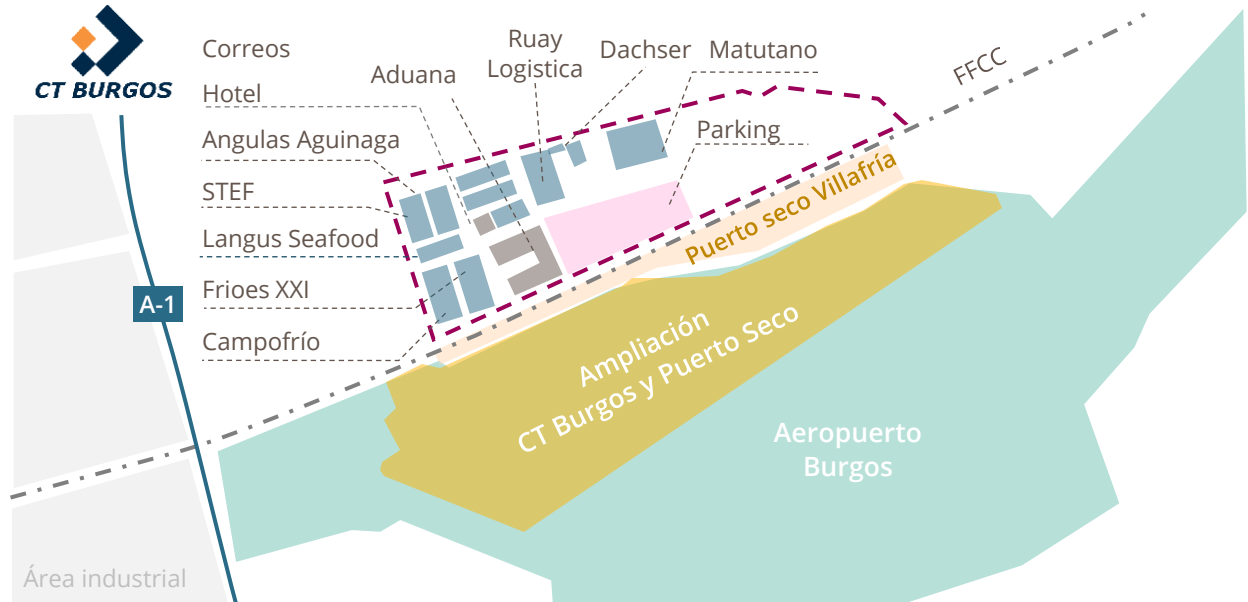
**NAVES:** 14 (4 cross-docking, 4 almacenaje y 3 frío)

**SUPERFICIE TOTAL TECHO:** 86.000 m<sup>2</sup>

**SUPERFICIE TECHO (MIN/MAX):** 3.600 – 9.000 m<sup>2</sup>

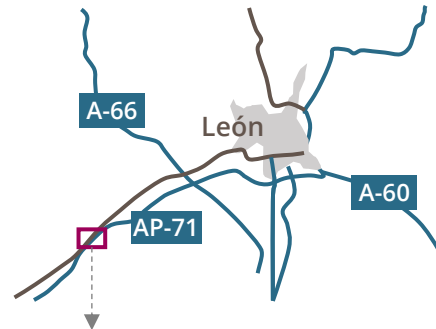
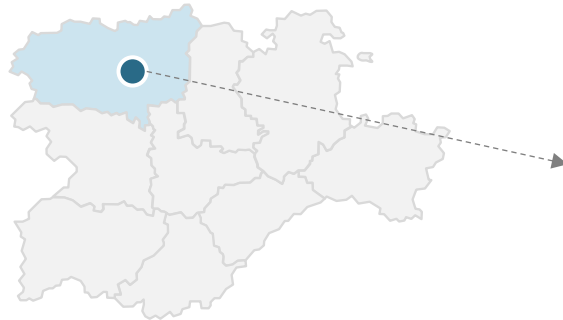
**COMERCIALIZACIÓN:** 100% ocupación

**INTERMODALIDAD:** No



| SUPERFICIE BRUTA           | 660.000 m <sup>2</sup>              |
|----------------------------|-------------------------------------|
| Área almacén               | 50.000 m <sup>2</sup>               |
| Área Cross-Dock            | 3.700 m <sup>2</sup>                |
| Área almacén refrigerado   | 20.000 m <sup>2</sup>               |
| Oficinas                   | 3.500 m <sup>2</sup>                |
| Área comercial y servicios | 35.000 m <sup>2</sup>               |
| Parking vehículos pesados  | 320 plazas (50.000 m <sup>2</sup> ) |
| Puerto seco Villafraja     | 116.000 m <sup>2</sup>              |

#### CETILE LEÓN



| SUPERFICIE BRUTA           | 261.700 m <sup>2</sup>              |
|----------------------------|-------------------------------------|
| Área almacén               | 18.250 m <sup>2</sup>               |
| Área Cross-Dock            | -                                   |
| Área almacén refrigerado   | -                                   |
| Oficinas                   | 3.500 m <sup>2</sup>                |
| Área comercial y servicios | 1.200 m <sup>2</sup>                |
| Parking vehículos pesados  | 100 plazas (30.000 m <sup>2</sup> ) |

PROMOTORES : Logitrans Cetile, Ayto. Chozas Abajo

GESTIÓN: Logytrans Cetile S.A. (Público – Privada)

INICIO DE ACTIVIDAD: 2002

PRINCIPAL ACTIVIDAD: Automoción y depósito

SUELO DESARROLLADO: 60.000 m<sup>2</sup>

AMPLIACIÓN DE SUELO: -

TAMAÑO PARCELA (MIN/MAX): 2.500 – 10.000 m<sup>2</sup>

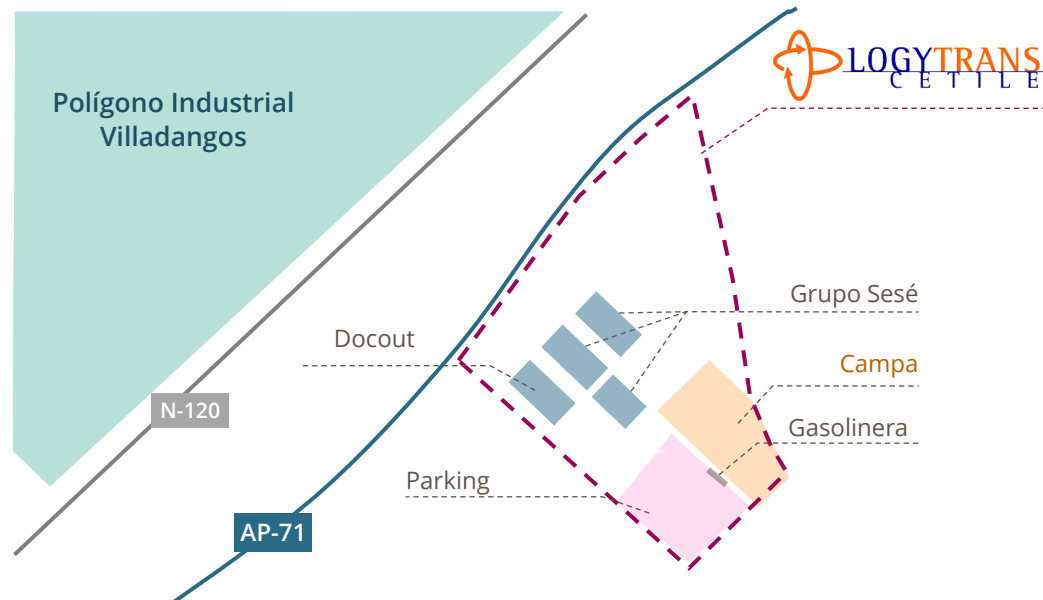
NAVES: 4 (3 cross-dock)

SUPERFICIE TOTAL TECHO: 20.200 m<sup>2</sup>

SUPERFICIE TECHO (MIN/MAX): 4.125 – 5.250 m<sup>2</sup>

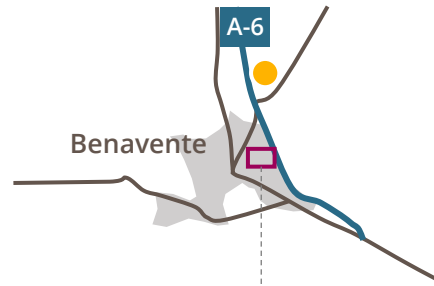
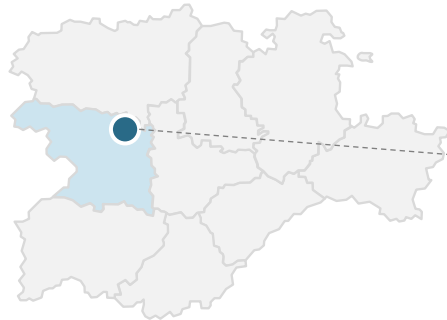
COMERCIALIZACIÓN: 31% ocupación

INTERMODALIDAD: No



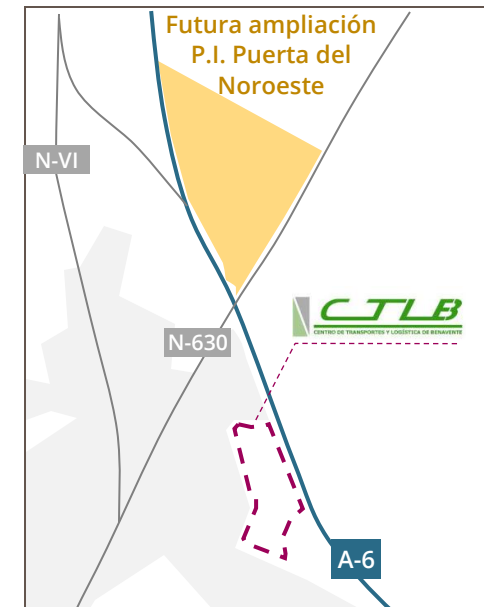
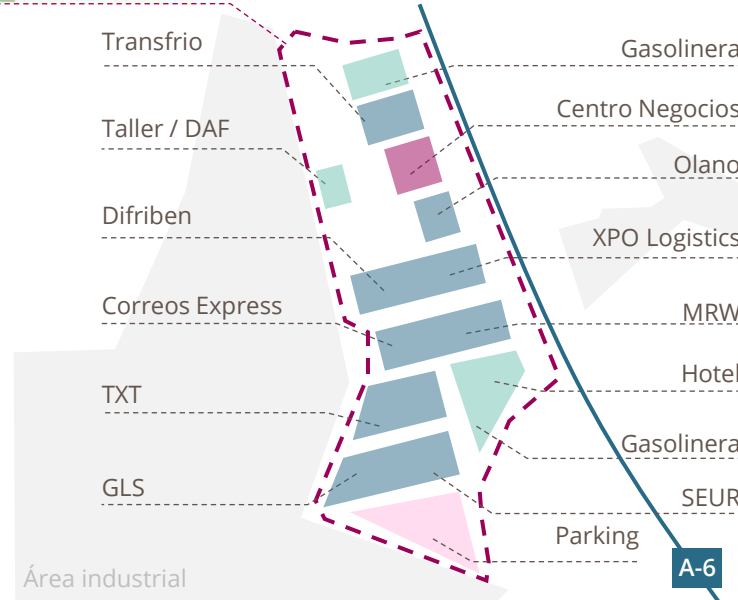
#### 4.3.2. ACTIVIDAD EN LOS CENTROS CYLOG

##### CTL BENAVENTE

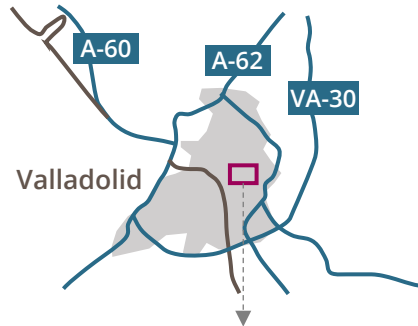
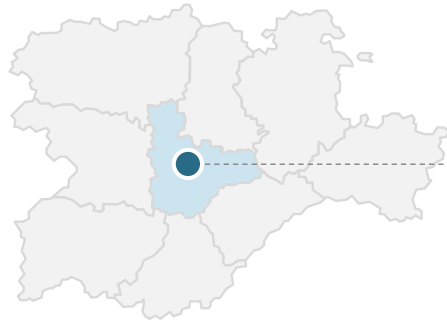


**PROMOTORES :** Ayuntamiento de Benavente  
**GESTIÓN:** Centro Benaventano de Transportes (Pública)  
**INICIO DE ACTIVIDAD:** 1993  
**PRINCIPAL ACTIVIDAD:** Logística  
**SUELO DESARROLLADO:** 180.000 m<sup>2</sup>  
**AMPLIACIÓN DE SUELO:** 560.000 m<sup>2</sup>  
**TAMAÑO PARCELA (MIN/MAX):** 3.000 – 21.000 m<sup>2</sup>  
**NAVES:** 4 cross-docking  
**SUPERFICIE TOTAL TECHO:** 37.000 m<sup>2</sup>  
**SUPERFICIE TECHO (MIN/MAX):** 6.600 – 10.200 m<sup>2</sup>  
**COMERCIALIZACIÓN:** 95% ocupación  
**INTERMODALIDAD:** No

| SUPERFICIE BRUTA           | 210.000 m <sup>2</sup>              |
|----------------------------|-------------------------------------|
| Área almacén               | –                                   |
| Área Cross-Dock            | 32.000 m <sup>2</sup>               |
| Área almacén refrigerado   | 5.000 m <sup>2</sup>                |
| Oficinas                   | 3.500 m <sup>2</sup>                |
| Área comercial y servicios | 15.000 m <sup>2</sup>               |
| Parking vehículos pesados  | 130 plazas (17.000 m <sup>2</sup> ) |
| Centro de negocios         | 3.350 m <sup>2</sup>                |



#### CENTROLID



PROMOTORES: AVET, Ayto. Valladolid

GESTIÓN: Centrolid S.A. (Público – Privada)

INICIO DE ACTIVIDAD: 1998

PRINCIPAL ACTIVIDAD: Logística, transporte y consumo

SUELO DESARROLLADO: 178.000 m<sup>2</sup>

AMPLIACIÓN DE SUELO: 40.000 m<sup>2</sup>

TAMAÑO PARCELA (MIN/MAX): –

NAVES: 4

SUPERFICIE TOTAL TECHO: 42.000 m<sup>2</sup>

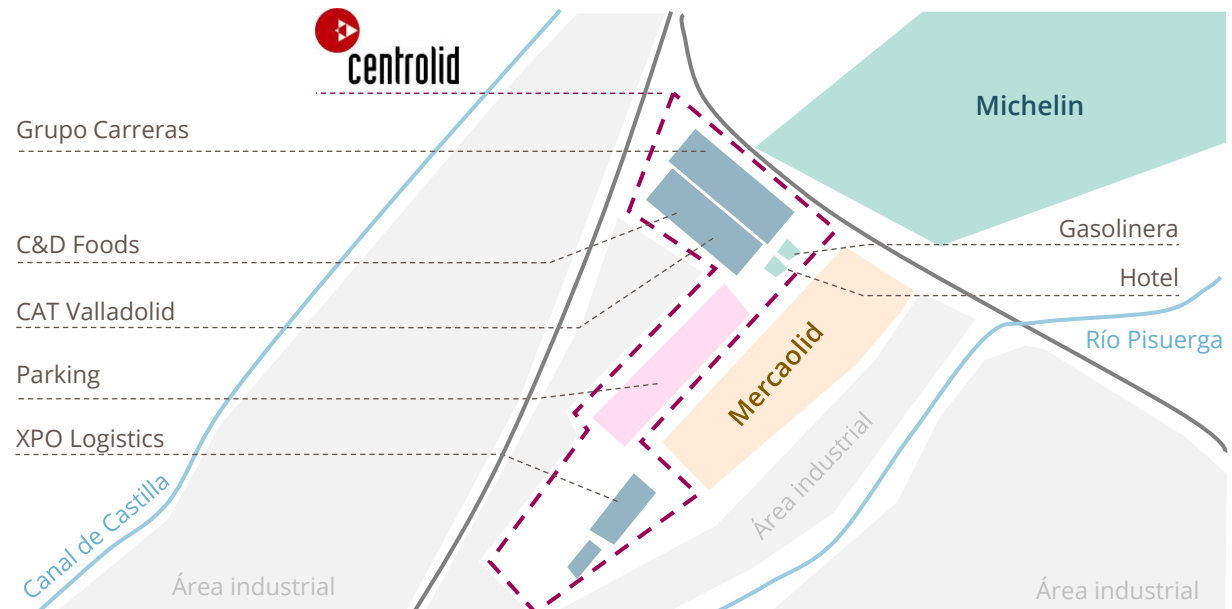
SUPERFICIE TECHO (MIN/MAX): 13.000 m<sup>2</sup>

COMERCIALIZACIÓN: 100% ocupación

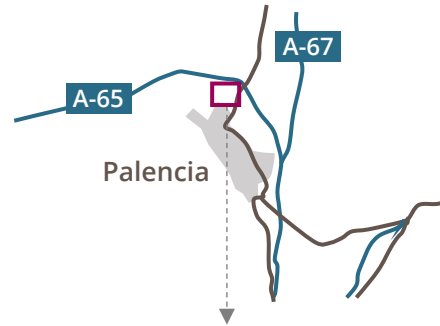
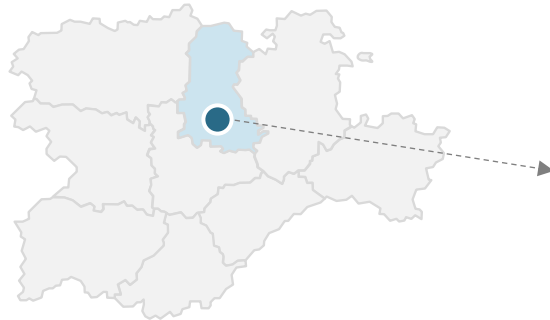
INTERMODALIDAD: No

#### 4.3.2. ACTIVIDAD EN LOS CENTROS CYLOG

| SUPERFICIE BRUTA           | 208.000 m <sup>2</sup>              |
|----------------------------|-------------------------------------|
| Área almacén               | 18.000 m <sup>2</sup>               |
| Área Cross-Dock            | 24.000 m <sup>2</sup>               |
| Área almacén refrigerado   | –                                   |
| Oficinas                   | 7.300 m <sup>2</sup>                |
| Área comercial y servicios | 11.829 m <sup>2</sup>               |
| Parking vehículos pesados  | 486 plazas (45.000 m <sup>2</sup> ) |
| Centro de negocios         | 23.807 m <sup>2</sup>               |



#### CENTRONORTE



| SUPERFICIE BRUTA           | 270.000 m <sup>2</sup>              |
|----------------------------|-------------------------------------|
| Área almacén               | 6.340 m <sup>2</sup>                |
| Área Cross-Dock            | –                                   |
| Área almacén refrigerado   | –                                   |
| Oficinas                   | 15 m <sup>2</sup>                   |
| Área comercial y servicios | 550 m <sup>2</sup>                  |
| Parking vehículos pesados  | 120 plazas (24.500 m <sup>2</sup> ) |

#### 4.3.2. ACTIVIDAD EN LOS CENTROS CYLOG

PROMOTORES : Agrupación Logística Palencia, Ayto. Palencia

GESTIÓN: Centro Logístico Meseta Norte S.L. (Público – Privada)

INICIO DE ACTIVIDAD: 2006

PRINCIPAL ACTIVIDAD: Aparcamiento

SUELO DESARROLLADO: 270.000 m<sup>2</sup>

AMPLIACIÓN DE SUELO: –

TAMAÑO PARCELA (MIN/MAX): 22.000 m<sup>2</sup>

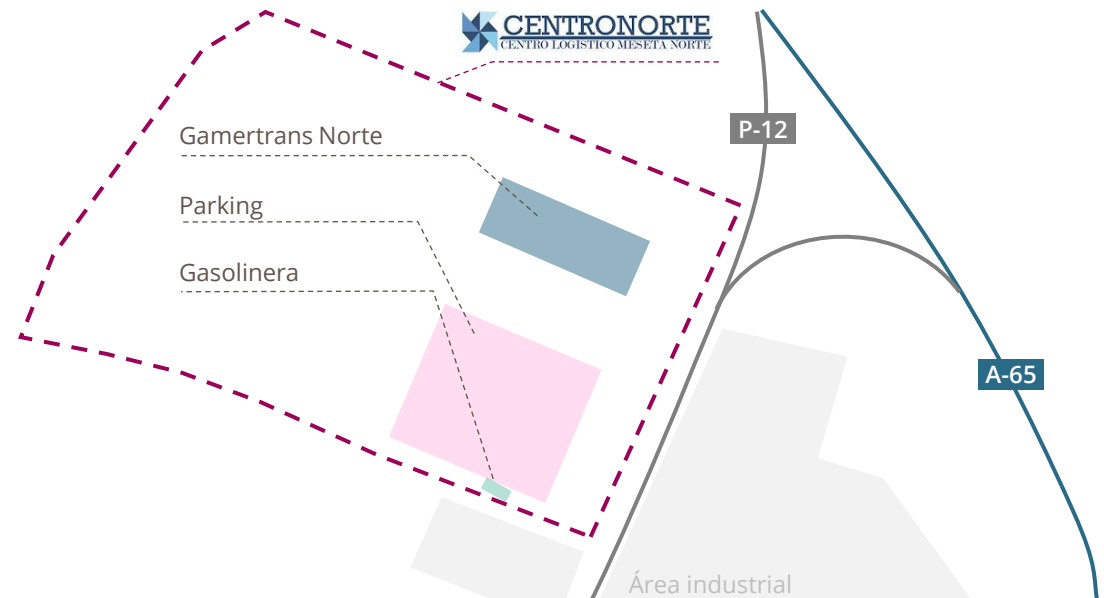
NAVES: 1

SUPERFICIE TOTAL TECHO: 7.000 m<sup>2</sup>

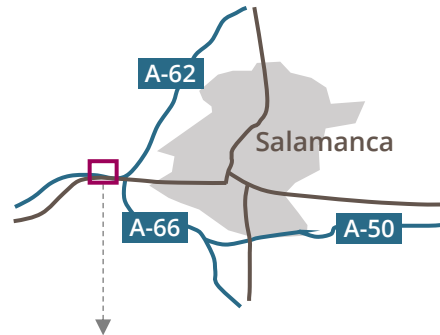
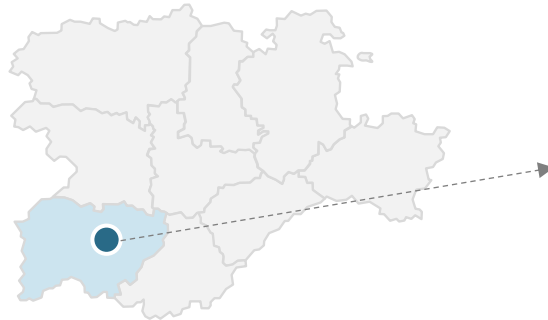
SUPERFICIE TECHO (MIN/MAX): 7.000 m<sup>2</sup>

COMERCIALIZACIÓN: 54% ocupación

INTERMODALIDAD: No



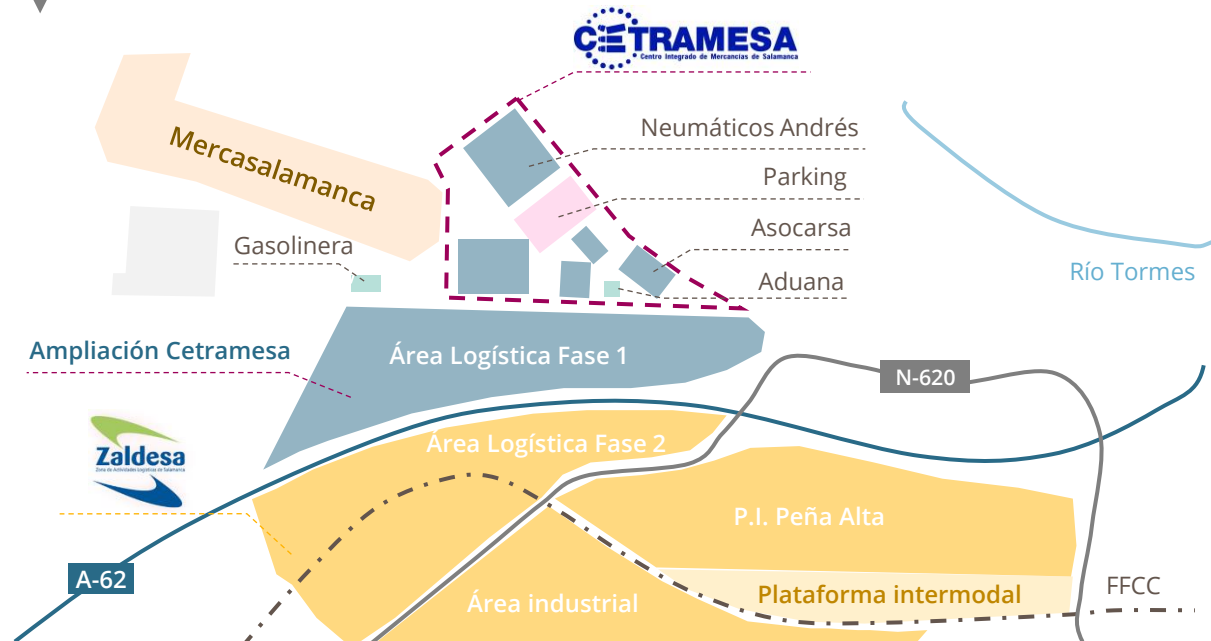
#### CETRAMESA



**PROMOTORES:** Cetramesa, Ayto. Salamanca  
**GESTIÓN:** Cetramesa (Público – Privada)  
**INICIO DE ACTIVIDAD:** 1995  
**PRINCIPAL ACTIVIDAD:** Automoción y aparcamiento  
**SUELO DESARROLLADO:** 150.000 m<sup>2</sup>  
**AMPLIACIÓN DE SUELO:** 143.000 m<sup>2</sup>  
**TAMAÑO PARCELA (MIN/MAX):** 1.500 – 89.000 m<sup>2</sup>  
**NAVES:** 20 (2 cross-docking, 7 almacenaje y 1 frío)  
**SUPERFICIE TOTAL TECHO:** 35.000 m<sup>2</sup>  
**SUPERFICIE TECHO (MIN/MAX):** 750 – 25.600 m<sup>2</sup>  
**COMERCIALIZACIÓN:** 100% ocupación  
**INTERMODALIDAD:** Futuro desarrollo

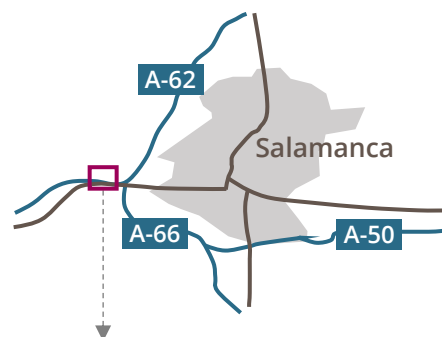
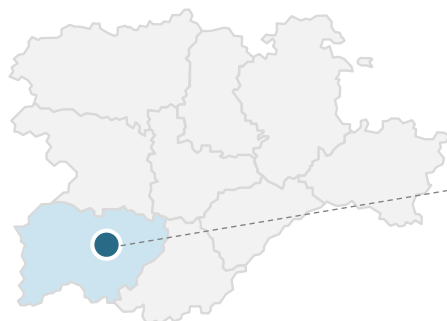
#### 4.3.2. ACTIVIDAD EN LOS CENTROS CYLOG

| SUPERFICIE BRUTA           | 151.000 m <sup>2</sup>              |
|----------------------------|-------------------------------------|
| Área almacén               | 35.000 m <sup>2</sup>               |
| Área Cross-Dock            | –                                   |
| Área almacén refrigerado   | –                                   |
| Oficinas                   | 2.500 m <sup>2</sup>                |
| Área comercial y servicios | –                                   |
| Parking vehículos pesados  | 102 plazas (12.000 m <sup>2</sup> ) |



## 4.3.2. ACTIVIDAD EN LOS CENTROS CYLOG

## ZALDESA (EN CONSTRUCCIÓN)



| SUPERFICIE BRUTA               | 895.409 m <sup>2</sup> |
|--------------------------------|------------------------|
| Área P.I. Peña Alta            | 129.453 m <sup>2</sup> |
| Área Logística Fase 2          | 100.625 m <sup>2</sup> |
| Área Industrial                | 521.390 m <sup>2</sup> |
| Naves de frío (Mercasalamanca) | >30.000 m <sup>2</sup> |
| Terminal Intermodal            | 89.000 m <sup>2</sup>  |

PROMOTORES: ZALDESA

GESTIÓN: Sociedad dependiente del Ayto. Salamanca

INICIO DE ACTIVIDAD: Esperado en 2024

PRINCIPAL ACTIVIDAD: Logística

SUELO DESARROLLADO: –

AMPLIACIÓN DE SUELO: –

TAMAÑO PARCELA (MIN/MAX): 10.000 – 90.000 m<sup>2</sup>

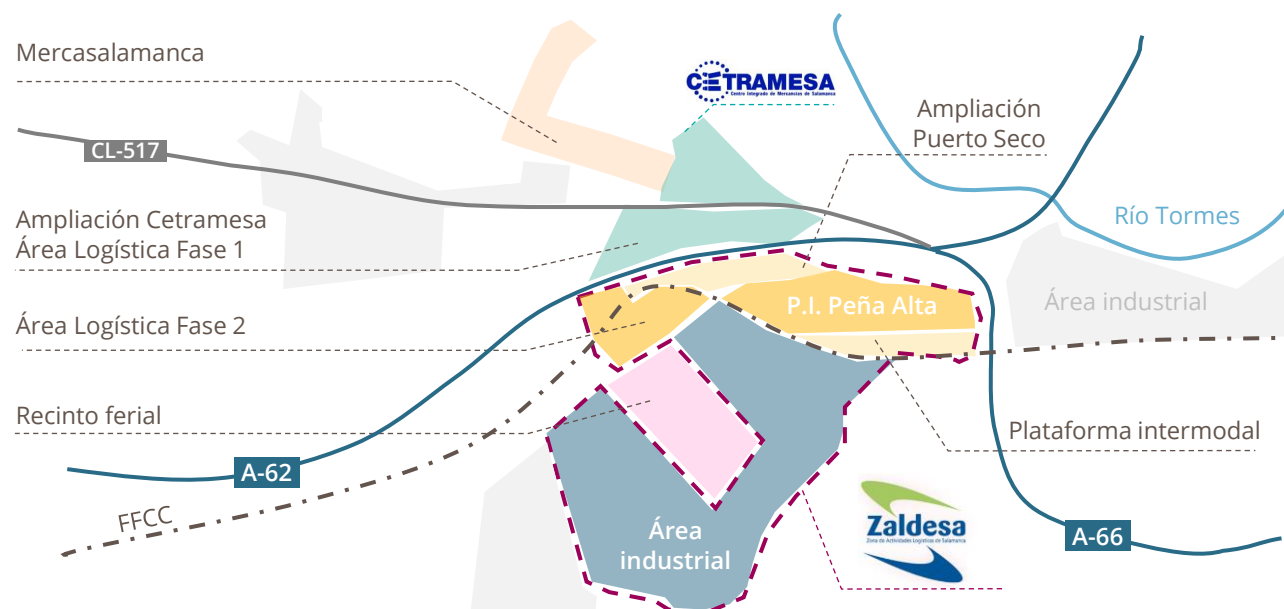
NAVES: –

SUPERFICIE TOTAL TECHO: –

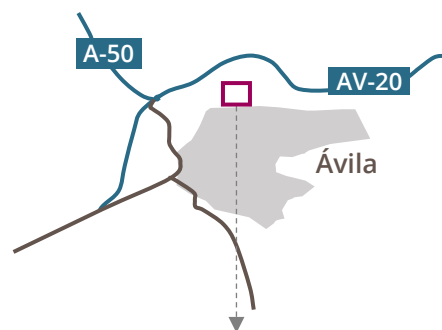
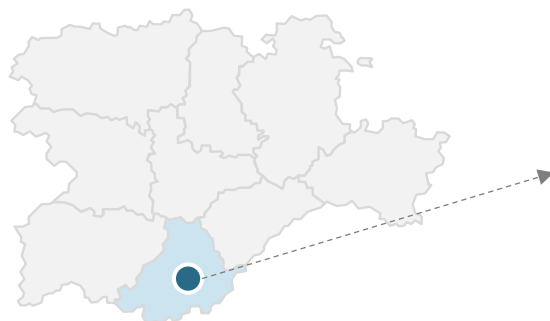
SUPERFICIE TECHO (MIN/MAX): –

COMERCIALIZACIÓN: –

INTERMODALIDAD: Si



### CyLog ÁVILA



| SUPERFICIE BRUTA         | 107.523 m <sup>2</sup> |
|--------------------------|------------------------|
| Área almacén             | 33.398 m <sup>2</sup>  |
| Área X-Dock              | –                      |
| Almacén refrigerado      | –                      |
| Oficinas                 | –                      |
| Área comercial servicios | –                      |

PROMOTORES: SOMACYL

GESTIÓN: SOMACYL, Nissan - Renault (Público – Privada)

INICIO DE ACTIVIDAD: 2008

PRINCIPAL ACTIVIDAD: Automoción

SUELO DESARROLLADO: 107.523 m<sup>2</sup>

AMPLIACIÓN DE SUELO: –

TAMAÑO PARCELA (MIN/MAX): 5.000 – 83.000 m<sup>2</sup>

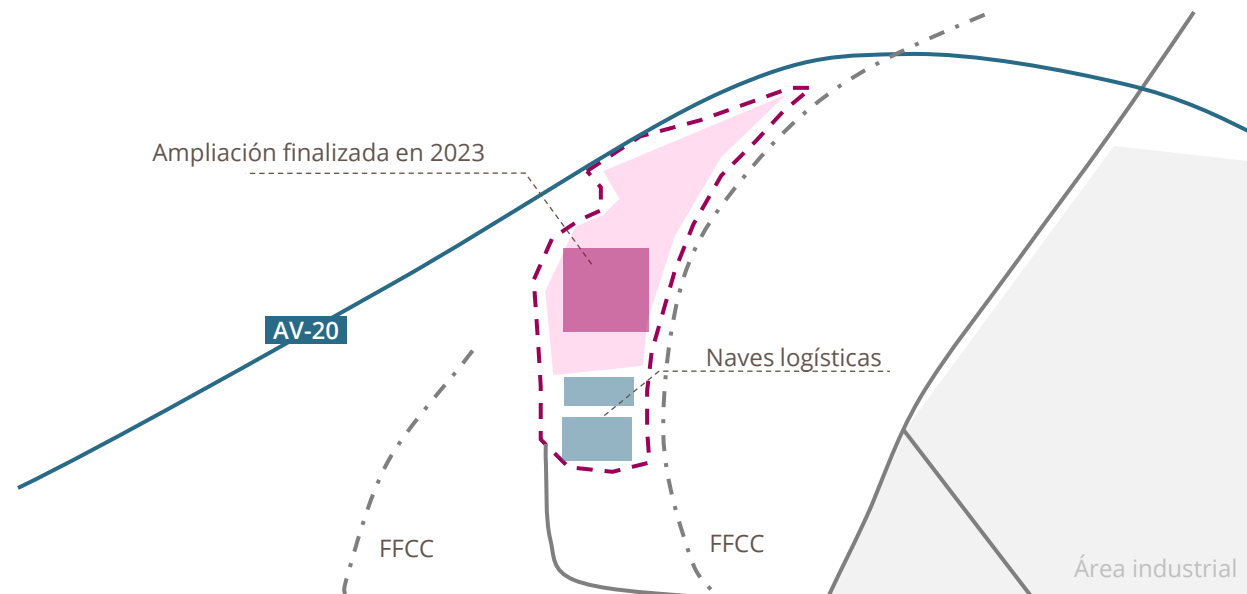
NAVES: 2 + 1 finalizada en 2023.

SUPERFICIE TOTAL TECHO: 12.200 m<sup>2</sup>

SUPERFICIE TECHO (MIN/MAX): –

COMERCIALIZACIÓN: 100% ocupación

INTERMODALIDAD: No



#### SEMUTRANSA CT SEGOVIA



PROMOTORES : Semutransa, Ayto. Segovia

GESTIÓN: Semutransa (Público – Privada)

INICIO DE ACTIVIDAD: 2003

PRINCIPAL ACTIVIDAD: Aparcamiento

SUELO DESARROLLADO: 32.000 m<sup>2</sup>

AMPLIACIÓN DE SUELO: 32.000 m<sup>2</sup> (Propuesta)

TAMAÑO PARCELA (MIN/MAX): –

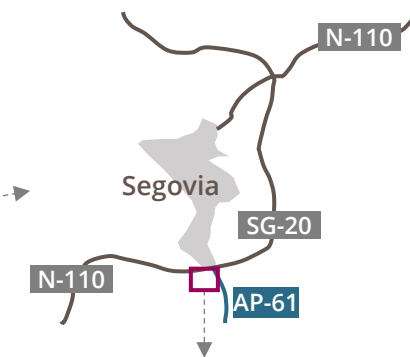
NAVES: –

SUPERFICIE TOTAL TECHO: –

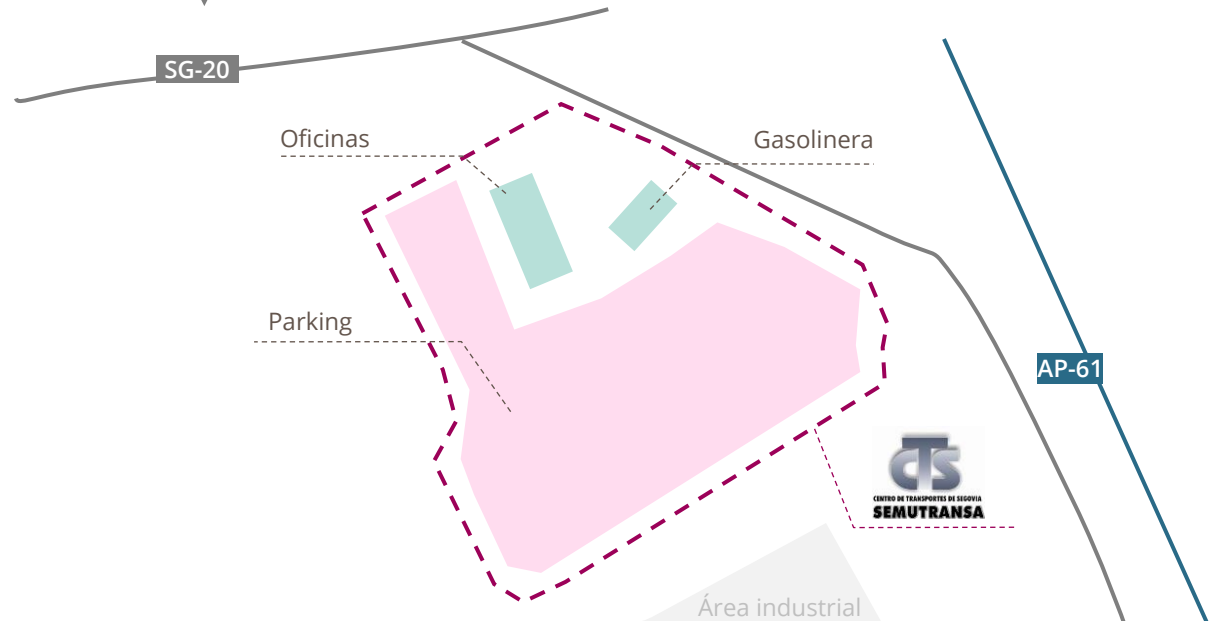
SUPERFICIE TECHO (MIN/MAX): –

COMERCIALIZACIÓN: –

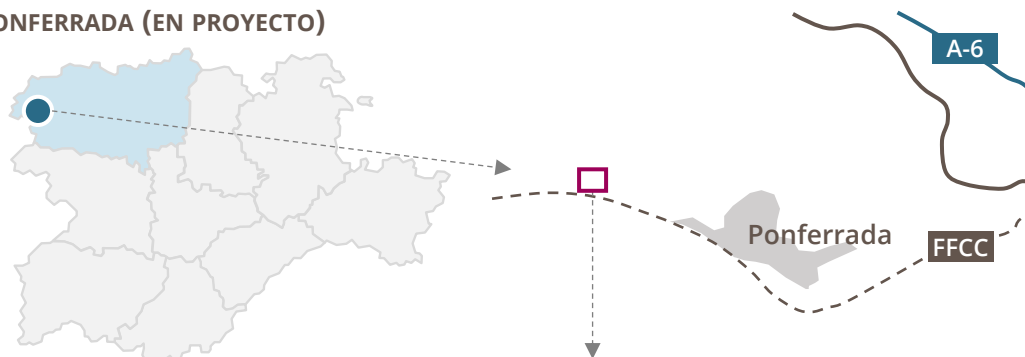
INTERMODALIDAD: No



| SUPERFICIE BRUTA           | 32.000 m <sup>2</sup>               |
|----------------------------|-------------------------------------|
| Área almacén               | –                                   |
| Área X-Dock                | –                                   |
| Área almacén refrigerado   | –                                   |
| Oficinas                   | 1.745 m <sup>2</sup>                |
| Área comercial y servicios | 2.440 m <sup>2</sup>                |
| Parking vehículos pesados  | 130 plazas (10.857 m <sup>2</sup> ) |



#### CyLOG PONFERRADA (EN PROYECTO)



PROMOTORES: Ayto. Ponferrada

GESTIÓN: –

INICIO DE ACTIVIDAD: –

PRINCIPAL ACTIVIDAD: Aparcamiento

SUELO DESARROLLADO: 55.300 m<sup>2</sup>

AMPLIACIÓN DE SUELO: 615.000 m<sup>2</sup>

TAMAÑO PARCELA (MIN/MAX): –

NAVES: –

SUPERFICIE TOTAL TECHO: –

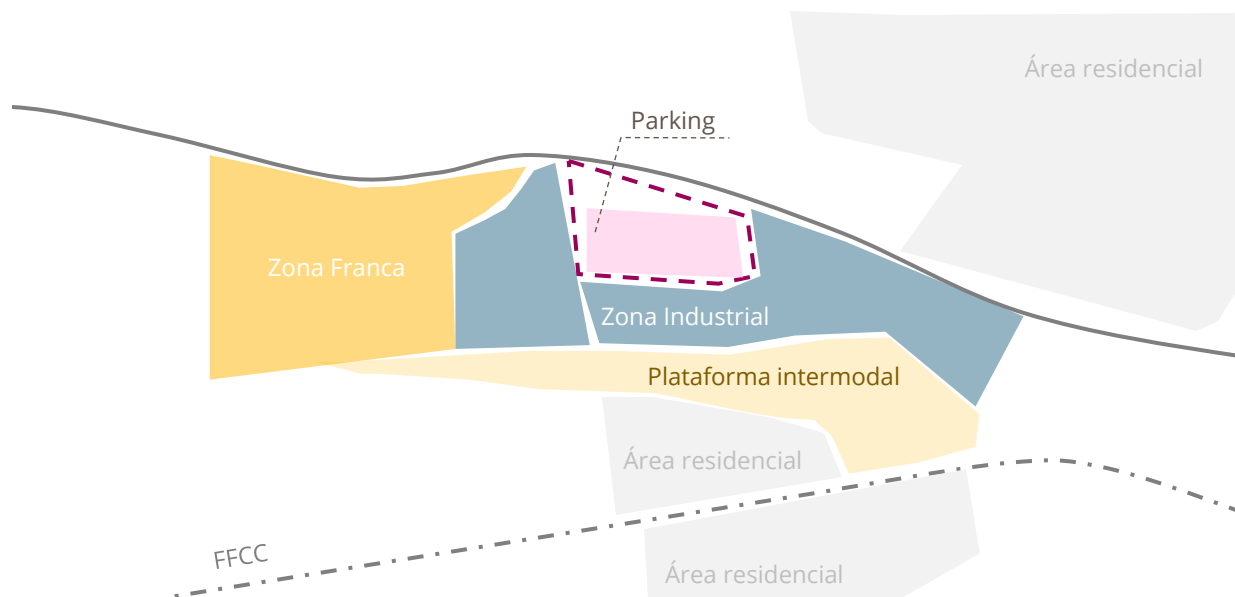
SUPERFICIE TECHO (MIN/MAX): –

COMERCIALIZACIÓN: –

INTERMODALIDAD: Futuro desarrollo

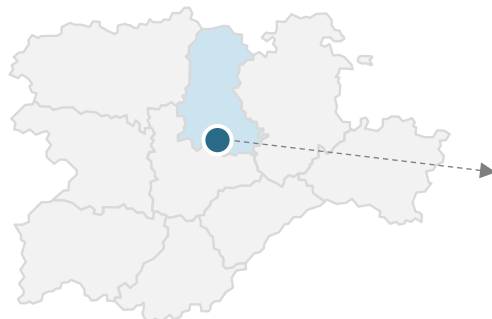
#### 4.3.2. ACTIVIDAD EN LOS CENTROS CyLOG

| SUPERFICIE BRUTA           | 55.300 m <sup>2</sup>               |
|----------------------------|-------------------------------------|
| Área almacén               | –                                   |
| Área X-Dock                | –                                   |
| Área almacén refrigerado   | –                                   |
| Oficinas                   | –                                   |
| Área comercial y servicios | 7.200 m <sup>2</sup>                |
| Parking vehículos pesados  | 173 plazas (30.800 m <sup>2</sup> ) |



#### 4.3.2. ACTIVIDAD EN LOS CENTROS CYLOG

##### CTL ÁREA CENTRAL (PLAN REGIONAL AREA CENTRAL CyLog)



PROMOTORES : Junta CyL

GESTIÓN: -

INICIO DE ACTIVIDAD: -

PRINCIPAL ACTIVIDAD: Automoción

SUELO DESARROLLADO: -

SUELO POR DESARROLLAR: 1.150.000 m<sup>2</sup>

TAMAÑO PARCELA (MIN/MAX): -

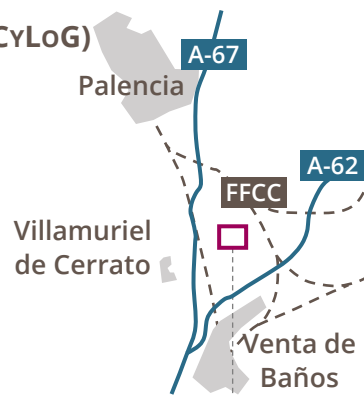
NAVES: -

SUPERFICIE TOTAL TECHO: -

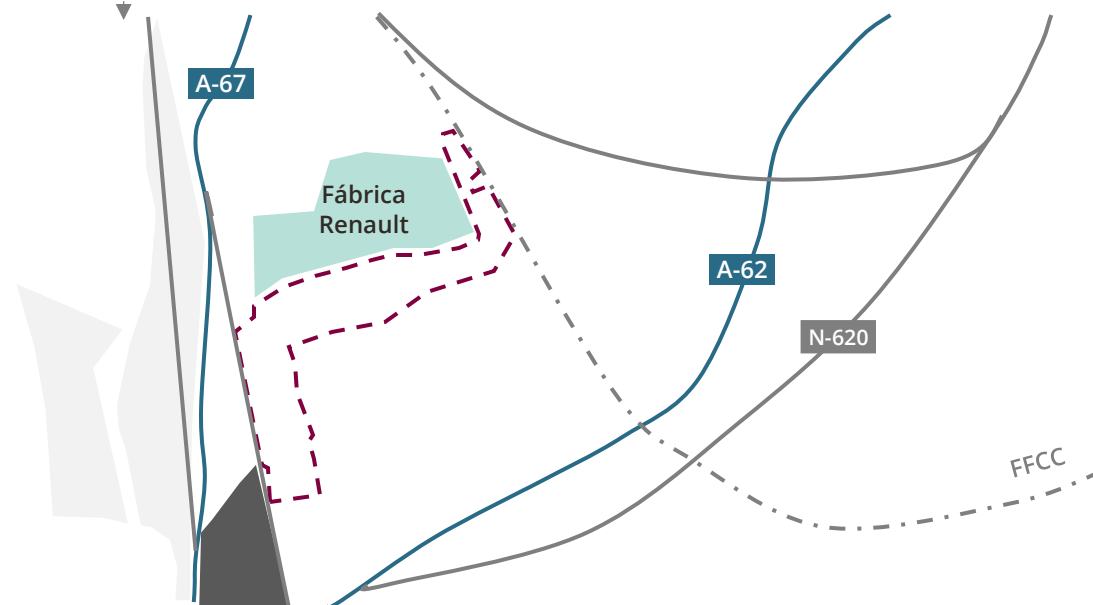
SUPERFICIE TECHO (MIN/MAX): -

COMERCIALIZACIÓN: -

INTERMODALIDAD: Futuro



| SUPERFICIE BRUTA           | 1.150.000 m <sup>2</sup> |
|----------------------------|--------------------------|
| Área almacén               | -                        |
| Área X-Dock                | -                        |
| Área almacén refrigerado   | -                        |
| Oficinas                   | -                        |
| Área comercial y servicios | -                        |
| Parking vehículos pesados  | -                        |



4.3.2. ACTIVIDAD EN LOS CENTROS CYLOG

| CTL                                                                                                                                                                       | Sup. bruta (m²) | Sup. techo (m²) | Generales            |                    |                |                      |                      | A las empresas |          |                    |                  |                  | A las mercancías       |        |                   |                | A las personas      |                    |       |               |         | Al vehículo        |                      |                       |                       |                       |         |          |                      |     |               |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|-----------------|----------------------|--------------------|----------------|----------------------|----------------------|----------------|----------|--------------------|------------------|------------------|------------------------|--------|-------------------|----------------|---------------------|--------------------|-------|---------------|---------|--------------------|----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|---------|----------|----------------------|-----|---------------|
|                                                                                                                                                                           |                 |                 | Limpieza y mantenim. | Control de accesos | Vigilancia 24h | Cert. parking seguro | Recogida de residuos | WiFi           | Oficinas | Vivero de empresas | Centro formación | Entidad bancaria | Servicio de mensajería | Aduana | Instalac. grupaje | Instalac. frío | Instalac. APQ / ADR | Cafe – Restaurante | Hotel | Centro médico | Tiendas | Transporte público | Estación de servicio | Parking. veh. pesados | Sist. digital reserva | Servicio al conductor | Báscula | Talleres | Instalaciones lavado | ITV | Plazas Reefer |
| <br>CT BURGOS                                                                            | 660.000         | 86.000          |                      |                    |                |                      |                      |                |          |                    |                  |                  |                        |        |                   |                |                     |                    |       |               |         |                    |                      |                       |                       |                       |         |          |                      |     |               |
| <br>LOGYTRANS<br>CETILE                                                                   | 131.700         | 37.000          |                      |                    |                |                      |                      |                |          |                    |                  |                  |                        |        |                   |                |                     |                    |       |               |         |                    |                      |                       |                       |                       |         |          |                      |     |               |
| <br>CTLB<br><small>CENTRO LOGÍSTICO Y COMERCIAL DE BURGOS</small>                         | 210.000         | 37.000          |                      |                    |                |                      |                      |                |          |                    |                  |                  |                        |        |                   |                |                     |                    |       |               |         |                    |                      |                       |                       |                       |         |          |                      |     |               |
| <br>centrolid                                                                             | 208.000         | 42.000          |                      |                    |                |                      |                      |                |          |                    |                  |                  |                        |        |                   |                |                     |                    |       |               |         |                    |                      |                       |                       |                       |         |          |                      |     |               |
| <br>CENTRONORTE<br><small>CENTRO LOGÍSTICO MESA Y SUR</small>                             | 270.000         | 7.000           |                      |                    |                |                      |                      |                |          |                    |                  |                  |                        |        |                   |                |                     |                    |       |               |         |                    |                      |                       |                       |                       |         |          |                      |     |               |
| <br>CETRAMESA<br><small>CENTRO LOGÍSTICO MESA Y SUR</small>                             | 151.000         | 35.000          |                      |                    |                |                      |                      |                |          |                    |                  |                  |                        |        |                   |                |                     |                    |       |               |         |                    |                      |                       |                       |                       |         |          |                      |     |               |
| CT Ávila                                                                                                                                                                  | 107.000         | 12.200          |                      |                    |                |                      |                      |                |          |                    |                  |                  |                        |        |                   |                |                     |                    |       |               |         |                    |                      |                       |                       |                       |         |          |                      |     |               |
| <br>SEMUTRANSA<br><small>SERVICIO DE MANTENIMIENTO Y REPARACIÓN DE TRANSPORTES</small> | 32.000          | –               |                      |                    |                |                      |                      |                |          |                    |                  |                  |                        |        |                   |                |                     |                    |       |               |         |                    |                      |                       |                       |                       |         |          |                      |     |               |
| CT Ponferrada                                                                                                                                                             | 55.300          | –               |                      |                    |                |                      |                      |                |          |                    |                  |                  |                        |        |                   |                |                     |                    |       |               |         |                    |                      |                       |                       |                       |         |          |                      |     |               |

# 5

## Benchmarking de Planes Regionales



---

5.1. Antecedentes de la Planificación Autonómica

---

5.2. Iniciativas de Planificación en España

---

5.3. Iniciativas Internacionales

---

## 5. BENCHMARKING DE PLANES REGIONALES

### 5.1. Antecedentes de Planificación Autonómica

Cada vez son más las **Comunidades Autónomas** verdaderamente **conscientes de la importancia estratégica del sector** del transporte y la logística en la economía regional y, en consecuencia, de la necesidad de realizar una planificación regional “integral y racional” del desarrollo de este sector a futuro.

Esta pasa por la necesaria consideración de cuatro **pilares esenciales** para el correcto desarrollo de la actividad de transporte y logística: **suelo, infraestructuras, servicios y tejido empresarial**.

La necesidad de que la **planificación** sea impulsada, al menos en primera instancia, desde la **Administración Autonómica**, es consecuencia de tres factores fundamentales:

- Desventaja competitiva del Sector de T&L en el **mercado del suelo** por sus reducidos márgenes en un mercado con una gran presión urbanística en precio y demanda (residencial, ocio, etc.).
- Las infraestructuras de transporte y logística deben responder a un criterio de **red o malla territorial** con adecuados niveles de jerarquización y especialización, lo que sólo puede ser abordado desde la visión y capacidad de actuación de la Administración Regional.
- La Administración regional es la única que puede actuar de **agente “catalizador”** del conjunto de voluntades públicas y privadas que se necesitan para hacer realidad este tipo de proyectos.

*La **planificación en materia de T&L** está presente en diversos instrumentos de ordenación territorial y planificación sectorial de las CC.AA., si bien, no siempre ha respondido a una **visión integral** del sector, a **largo plazo** y con **alcance regional**.*

Como consecuencia de todo lo anterior, en todo el territorio nacional se ha ido configurando un **mapa de actuaciones** de ámbito autonómico en el sector del T&L entre las que, sin embargo, aparecen importantes **diferencias**, consecuencia principalmente de:

- Una diferente concepción del **alcance y objetivos** que debe cubrir el Plan Regional. Así, algunas Comunidades han apostado por definir una planificación regional de un alcance superior, con el transporte y la logística como un apartado más (perdiendo por ello cierta “identidad”), o han apostado por desarrollar conjuntamente un plan autonómico de infraestructuras logísticas e industriales.
- Son pocas las comunidades que han adoptado una **visión integral** del plan sectorial a nivel regional, integrando los cuatro elementos básicos: suelo, infraestructuras, servicios y tejido empresarial. Así, algunas ponen especial foco sólo en las infraestructuras, generando lo que podría ser simplemente un Plan Director de Infraestructuras.
- Un desigual **nivel de desarrollo** de cada plan, que hace que sean pocas las Comunidades que lo desarrollaron hace tiempo y lo tienen en funcionamiento, mientras otras aún están en fase de implantación o incluso los tienen paralizados. Adicionalmente, hay un grupo no poco numeroso de Comunidades que aún no disponen de un Plan Autonómico tal y como aquí se está planteando.

De esta forma, si bien la planificación en cada Comunidad Autónoma presenta una cierta “heterogeneidad” en cuanto a priorización de los pilares básicos mencionados o grado de desarrollo y madurez de cada Plan, aparece una progresiva convergencia hacia la **necesidad de actuar** en la **racionalización y modernización del sector** del transporte y la logística como pieza clave para mejorar el **posicionamiento competitivo autonómico** y garantizar una **generación sostenible y sostenida de riqueza y desarrollo** para la Comunidad Autónoma.

## 5. BENCHMARKING DE PLANES REGIONALES

### 5.2. Iniciativas de Planificación en España



#### 5.2.1. ANDALUCÍA



##### VALORACIÓN GENERAL

Es uno de los modelos **más complejos y de mayor recorrido** (desde mediados de los 80), con un claro liderazgo de la figura de la APPA (Agencia Pública de Puertos de Andalucía).

Destaca la capacidad de la APPA de planificar y coordinar actuaciones sobre nodos logísticos, independientemente de si son portuarios o interiores, en comunicación directa con las Autoridades Portuarias, ADIF y otros organismos y actores públicos y/o privados. Enfatizar por último el importante esfuerzo que se realizó en **2001** para dotar de una **Ley del Suelo específica** a las Áreas de Transporte de Mercancías en toda Andalucía.

##### INFRAESTRUCTURAS Y SUELO

- **PISTA - Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía 2020** | *Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio*

Revisión del Plan Anterior (2007-2013) en el que se hace especial referencia a las políticas de transporte y medioambientales de la Unión Europea. Sus líneas estratégicas van orientadas a la sostenibilidad del Sistema Intermodal de Transportes y Comunicaciones, como desarrollo del Modelo Territorial de Andalucía. No obstante, pese a la intención de realizar una planificación coordinada, sólo se ha ejecutado un 46% del presupuesto de las actuaciones recogidas. Actualmente se está trabajando en la actualización, Plan 2021-2027, con especial hincapié en recoger actuaciones que se vayan a ejecutar en plazo.

- **PITMA - Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía** | *Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio*

Concreta las políticas en materia de infraestructura y sistema de transporte, con la inclusión de los objetivos a conseguir para los distintos modos de transporte relacionados con la sostenibilidad y la movilidad.

- **Red Logística de Andalucía** | APPA

Se compone de un conjunto de 11 nodos logísticos, 7 portuarios y 4 interiores conformando una Red Logística plenamente interconectada entre sí y con ejes de conexión tanto terrestres como marítimos con el exterior. Es un modelo público, abierto a la iniciativa privada, que bien puede incorporarse a desarrollos públicos ya existentes o bien puede integrar sus centros 100% privados en la Red.

##### LOBBY/AGENCIA AUTONÓMICA

- **APPA - Agencia Pública de Puertos de Andalucía** | *Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio*

Entidad de derecho público que se ocupa del desarrollo y aplicación de la política portuaria y la relativa a las áreas de transporte de mercancías del Gobierno andaluz.

- **Red Logística de Andalucía** | APPA

Sociedad mercantil creada en 2011 tras el proceso de reordenación y agrupación de los centros logísticos y de transporte de la Junta de Andalucía. Su actividad principal es el desarrollo y gestión de las áreas logísticas. Igualmente, participa activamente en la promoción de las infraestructuras y servicios logísticos en Andalucía y su conectividad con el resto del territorio español y europeo.



##### OTRAS INICIATIVAS

- Ley 5/2001 por la que se regulan las Áreas de Transporte de Mercancías en la Comunidad Autónoma de Andalucía.
- Recientemente, la Junta ha impulsado un Plan Coordinado de Acción Logística y Comercial para fomentar la colaboración entre las siete autoridades portuarias ubicadas en su territorio.



## 5.2.2. ARAGÓN



### VALORACIÓN GENERAL

Proyecto de sólido y decidido apoyo institucional, si bien no ha existido una agencia instrumental que actuara como referente autonómico en T&L, asumiendo la Consejería de O.P. dicho papel hasta hace unos años. Desde 2017 la empresa pública **Aragón Plataforma Logística** se encarga de **gestionar de forma centralizada la estrategia de la Comunidad**, mediante el desarrollo de grandes nodos de vocación autonómica y nacional, aunque sin una estructura clara de Red.

Pese a no existir ningún plan o estrategia que sirva de guía para las posibles actuaciones y necesidades futuras, Aragón Plataforma Logística se encarga de realizar una planificación coordinada con una decidida apuesta por la formación e innovación en Logística, así como por su imagen de marca y promoción exterior.

### INFRAESTRUCTURAS Y SUELO

Aragón no cuenta con un Plan concreto en materia de T&L. Sin embargo, el Gobierno autonómico ha sabido implementar una estrategia coordinada y unificada, desarrollando infraestructuras logístico-intermodales y creando una potente imagen de marca que ha atraído grandes inversiones a la comunidad. Además, el Gobierno ha creado el **Plan de Interés General de Aragón (PIGA)** para la implantación de equipamientos, infraestructuras, políticas públicas de suelo y vivienda y actividades industriales

#### • APL - Aragón Plataforma Logística

Creada en 2017, agrupa y gestiona bajo una misma marca las plataformas logísticas de la Comunidad, en las que el Gobierno tiene participación mayoritaria:

- PLAZA: Plataforma Logística de Zaragoza
- PLHUS: Plataforma Logística de Huesca
- PLATEA: Plataforma Logística de Teruel
- Expo Zaragoza Empresarial
- Plataforma Logística de Fraga



#### • Tmz - Terminal Marítima de Zaragoza

Impulsada en 2001 por Mercazaragoza y Puerto de Barcelona, y posteriormente por el Gobierno de Aragón.

#### • PLATA - Aeropuerto de Zaragoza

#### • CTZ - Ciudad del Transporte de Zaragoza



### LOBBY/AGENCIA AUTONÓMICA

#### • APL - Aragón Plataforma Logística | Gobierno de Aragón

Empresa pública, que representa la oferta global en materia logística en Aragón: infraestructuras, formación, investigación y servicios. Desde APL se ha planteado recientemente la creación de un Consejo Asesor para el Desarrollo Logístico Integral de la Comunidad Autónoma de Aragón participativo que represente a entidades públicas y privadas con intereses y actuaciones logísticos.

### OTRAS INICIATIVAS

#### • ZLC - Zaragoza Logistics Center | Dept. Ciencia, Tecnología y Universidad

Instituto de investigación y formación constituido por el Gobierno de Aragón en colaboración con el MIT (Massachusetts Institute of Technology) y la Universidad de Zaragoza, cuya principal misión es la innovación y formación en materia de transporte y logística.

#### • ALIA - Clúster Logístico de Aragón

Asociación de empresas de ámbito privado que nace en 2010 para impulso de la actividad económica de la comunidad autónoma.

#### • IAF - Instituto Aragonés de Fomento

Agencia pública de desarrollo autonómico, que actúa como promotor de iniciativas y actividades para el desarrollo integrado de Aragón, destacando el Foro y el premio PILOT a la excelencia logística.



### 5.2.3. ASTURIAS



#### VALORACIÓN GENERAL

Es un ejemplo claro de Comunidad con un desarrollo logístico condicionado por la **hegemonía Puerto-ZAL**.

No cuentan con ningún Plan Autonómico de T&L ni ninguna agencia pública instrumental, ejerciendo Zalia y Puerto de Gijón de gran reclamo y referencia autonómica en la materia. Dentro de este marco de referencia, no surgen otras iniciativas ni parece que haya lugar para pensar en una planificación global y coordinada.

#### INFRAESTRUCTURAS Y SUELO

- **Plan Director de Infraestructuras para la Movilidad de Asturias 2015-2030**  
*Consejería de Fomento, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente*  
Nace para la reorganización de los modos de transporte y la planificación de las infraestructuras con objeto de responder y planificar la demanda de movilidad centrada exclusivamente en el sector viajeros. No se recoge ninguna planificación o actuación dirigida al transporte de mercancías.
- **Plan Estratégico de Gijón 2002-2012** | *Ayuntamiento de Gijón*  
Pese a no tratarse de un Plan Estratégico centrado en temas de logística y transporte, sienta las bases para el desarrollo de una zona de actividades logísticas que constituye el embrión de ZALIA.

#### ORGANISMOS TERRITORIALES

- **Zona de Actividades Logísticas e Industriales de Asturias (ZALIA)**  
Sociedad pública participada por el Gobierno autonómico, la Autoridad Portuaria de Gijón, la de Avilés y los ayuntamientos de Gijón y Avilés. Está concebida como una plataforma logística intermodal interior vinculada a los puertos marítimos de Gijón y Avilés, actuando como un clúster estratégico para el desarrollo de Asturias.



#### OTRAS INICIATIVAS

- **Plataforma Atlántico Noroeste**  
Constituida en 2017 por las cámaras de Comercio y asociaciones empresariales del Noroeste de España, incluyendo Asturias, Cantabria, Galicia y León. Su finalidad es fomentar el desarrollo económico y el empleo mediante el impulso de las infraestructuras de transporte y de los servicios logísticos que ofrezcan las mejores perspectivas de sostenibilidad social, económica y medioambiental.



#### 5.2.4. CASTILLA-LA MANCHA



##### VALORACIÓN GENERAL

Posee un gran atractivo que le confiere, entre otros, el ejercer de segunda corona logística de Madrid, lo que ha sido **aprovechado por la iniciativa privada para instalarse en el entorno de sus vías de penetración**, con la ventaja de encontrar suelo suficiente y a buen precio.

Sin embargo, este hecho aún no ha sido aprovechado por la propia Junta para desarrollar actuaciones coordinadas y de iniciativa pública, habiéndose esbozado hace más de diez años un ambicioso plan de Plataformas Logísticas que, sin embargo, se encuentra parado.

##### INFRAESTRUCTURAS Y SUELO

- **Red Estratégica de Plataformas Logísticas de Castilla La Mancha, 2006**

*Consejería de Ordenación Territorial y Vivienda*

Identifica las oportunidades con mayor valor estratégico de cara a articular una red de Plataformas Logísticas, configurada a partir de los puntos de intersección de los grandes corredores radiales y transversales.

- **II Plan Director del transporte de Castilla La Mancha, 2001** | *Consejería de*

*Ordenación Territorial y Vivienda*

Incluye los planes directores de "Infraestructuras" y de "Transporte de Mercancías" donde se establecen las estrategias de actuación y los criterios de participación de la administración autonómica en las futuras iniciativas. No se ha actualizado desde entonces.

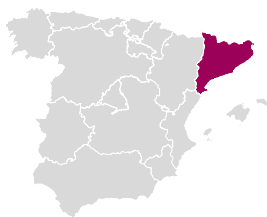
##### LOBBY/AGENCIA AUTONÓMICA

La Junta de Castilla La Mancha no cuenta con ninguna agencia específica para el impulso y desarrollo del sector logístico en la comunidad.

Los proyectos desarrollados hasta la fecha en las provincia de Toledo y Guadalajara como corona logística de Madrid han sido impulsadas por la iniciativa privada. En la actualidad, los proyectos de carácter más autonómico fuera de la corona logística de la zona centro están siendo liderados por los Ayuntamientos de los distintos municipios de manera individual con apoyo de la Junta.



### 5.2.6. CATALUÑA



#### VALORACIÓN GENERAL

La destacada actividad de Cataluña en transporte y logística (tanto de importación y exportación, como de tránsito) cuenta con un apoyo notable de **organismos públicos** al disponer de entidades dedicadas a la **promoción y desarrollo** de suelo logístico (CIMALSA) y a la **integración** de la planificación logística con la de otros sectores (INCASÒL).

Este modelo de gestión ha hecho de Cataluña **una de las Comunidades más activas** en la promoción del sector, tanto con el desarrollo de nueva infraestructura logística (en especial sobre el Corredor Mediterráneo y el Eje Transversal) como en materia de coordinación de las distintas entidades promotoras dentro del Departamento de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat.

#### INFRAESTRUCTURAS Y SUELO

- **Estrategia Logística para la internacionalización de la economía catalana, 2020** | CIMALSA

Tiene como principal objetivo fomentar el desarrollo y competitividad del sector en Cataluña, con el foco puesto en su consolidación, modernización e internacionalización.

Además de los aspectos *hard*, en la estrategia se hace un especial énfasis en aspectos *soft* tales como la formación, las nuevas tecnologías y la coordinación entre entidades, tanto públicas como privadas, y arroja los resultados que se derivan de un proceso participativo que cuenta con los agentes clave del sector.

- **Plan de Infraestructuras del Transporte de Cataluña 2006-2026**

*Departamento de Política Territorial y Obras Públicas*

Instrumento de planificación vigente que tiene por objetivo definir de forma integrada la red de infraestructuras viarias, ferroviarias y logísticas necesarias para la Comunidad Autónoma.

Las principales actuaciones que recoge se encuentran a lo largo del corredor mediterráneo, el cual es el eje de comunicaciones más caliente en transporte y logística. Sin embargo, este plan incluye también medidas para la potenciación logística del Eje Transversal con el objetivo de potenciar zonas más rurales del interior, a través de impulsar la implantación de plataformas logísticas y terminales ferroviarias a lo largo de dicho eje,

#### LOBBY/AGENCIA AUTONÓMICO

- **CIMALSA** | *Generalitat de Catalunya*

Empresa pública que promueve, desarrolla y gestiona infraestructuras y centrales para el transporte de mercancías y la logística en todo Cataluña desde 1992.

- **INCASÒL – Instituto Catalán del Suelo** | *Departamento de Territorio y Sostenibilidad*

Organismo público y autónomo con la función de alinear y coordinar los planes territoriales, urbanísticos y sectoriales (en materia de movilidad o medioambiente, entre otros).

#### OTROS ORGANISMOS TERRITORIALES

- **Consorcio de la Zona Franca de Barcelona** | *Departamento de Territorio y Sostenibilidad*

Entidad pública de dinamización económica, que opera principalmente en el Área Metropolitana de Barcelona. Su actividad principal es gestionar el Polígono Industrial de la Zona Franca de Barcelona y de su Zona Franca Aduanera, así como administrar sus activos y favorecer la proyección internacional de Barcelona, Cataluña y España en los sectores logístico, inmobiliario y ferial.



### 5.2.7. COMUNIDAD VALENCIANA



#### VALORACIÓN GENERAL

Su planificación logística ha estado históricamente muy ligada a la **evolución de sus puertos** y ZALs, por lo que apenas se ha promovido el desarrollo de nodos logísticos interiores, ni tampoco una planificación autonómica coordinada en T&L.

Sin embargo, y a diferencia de otras comunidades costeras, se ha empezado a apostar por una estrategia autonómica conjunta, pero manteniendo la importancia de sus nodos portuarios. Incluso está siendo capaz de crear una cierta **imagen de marca**, la cual está muy ligada a su apuesta decidida por potenciar y consolidar los corredores Valencia-Madrid y Valencia-Zaragoza.

#### INFRAESTRUCTURAS Y SUELO

- **Estudio del Sector Logístico de la CV 2018-2038** | *Consejería de Vivienda y Arquitectura Bioclimática*

Como parte de la estrategia UNEIX, la Generalitat elaboró en 2018 un informe donde se identifican 12 Áreas de Oportunidad Logística, divididas a su vez en tres rangos de importancia. De esta forma se configura la red logística de la Comunidad Valenciana para 2038, en la que se incluyen las infraestructuras logísticas existentes, planificadas y nuevas. Se prevé que para el año 2038 la Red se encuentre formada por 33 nodos localizados en las áreas de oportunidad logística identificadas, con distintas superficies y funcionalidades logísticas

- **UNEIX 2018-2030** | *Consejería de Vivienda y Arquitectura Bioclimática*

Documento que define las principales líneas estratégicas de actuación a seguir y a desarrollar en materia de movilidad, infraestructuras y servicios de transporte en el periodo 2018-2030 para la Comunidad Valenciana. En materia de transporte de mercancías, define un conjunto de actuaciones para desarrollo del tte intermodal.

- **Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana 2010-2030** | *Gen. Valenciana*

Uno de sus ejes estratégicos se basa en convertir la Comunidad Valenciana en la principal plataforma logística del Mediterráneo.

- **Plan Especial del Área Logística de Sagunto** | *Generalitat Valenciana*

Redactado para la ampliación del área logística de Sagunto, llamado "Parc Sagunt II", que contempla 10M m<sup>2</sup> y la implantación de una terminal intermodal ferroviaria

#### ORGANISMOS TERRITORIALES

- **València Port** | *Autoridad Portuaria de Valencia*

Lobby con una gran fuerza, derivada de la fortaleza del Puerto de Valencia en el mercado logístico de la Generalitat y de España. Cubre una labor de promoción permanente dentro y fuera de la Comunidad.

- **Valencia Plataforma Intermodal y Logística** | *Autoridad Portuaria de Valencia*

La APV promueve el desarrollo de las zonas de actividades logísticas en sus puertos para incrementar así su competitividad.

#### OTRAS INICIATIVAS

- **Entidad Valenciana de Vivienda y Suelo (EVHA)** | *Consejería de Industria, Fomento y Turismo*

Agencia pública de desarrollo autonómico, que actúa como promotor de iniciativas y actividades para el desarrollo integrado de Aragón, destacando el Foro y el premio PILOT a la excelencia logística.

- **Fundación Valenciaport** | *Autoridad Portuaria de Valencia*

Investigación y promoción al servicio de la comunidad logístico-portuaria del Puerto de Valencia.





### 5.2.8. EXTREMADURA



#### VALORACIÓN GENERAL

Pese a contar con tres proyectos de cierta relevancia, a día de hoy, Extremadura no dispone todavía de una planificación autonómica en T&L, ni de una agencia pública instrumental específica del T&L de mercancías, liderando Extremadura Avante los desarrollos logísticos, industriales y empresariales en la Región.

Sin embargo, la Junta parece buscar su nicho de mercado como puerta de entrada y lugar de tránsito e intercambio modal de los tráficos procedentes de los puertos del centro-sur de Portugal. Por este motivo, se está empezando a desarrollar una estrategia más coordinada con la redacción de un nuevo Plan de Desarrollo Logístico, actualmente en redacción.

#### INFRAESTRUCTURAS Y SUELO

- **Estrategia logística de Extremadura** | *Junta de Extremadura*

La Estrategia recoge actuaciones en Infraestructuras Logísticas Intermodales y ferroviarias, y fomenta servicios de transporte intermodal, que garanticen la adecuada inserción de Extremadura en la Red Transeuropea de Transporte a través del Corredor Atlántico, cuyos objetivos son:

- Establecer la configuración definitiva de la Red de Áreas Logísticas (incluyendo los Centros de Servicios al Transporte) en Extremadura, jerarquizando su desarrollo.
- Impulsar la intermodalidad, estableciendo los corredores intermodales significativos, promoviendo así la sostenibilidad en el transporte y la logística.
- Proponer un modelo de gobernanza de infraestructuras logísticas en un contexto de colaboración entre entidades públicas y privadas.
- Avanzar en la innovación de las infraestructuras y servicios logísticos y de transporte para aumentar su eficiencia y competitividad, y por tanto la de la industria extremeña.
- Impulsar la capacitación y la colaboración entre operadores logísticos y de transporte, cargadores, e instituciones tecnológicas, a través del asociacionismo.

#### ORGANISMOS TERRITORIALES

- **Extremadura Avante** | *Consejería de Economía, Empresa, e Industria*

Formado por un grupo de empresas públicas de la Junta de Extremadura, que ofrece asesoramiento y acompañamiento financiero a las empresas extremeñas en las diferentes fases de su desarrollo, para fomentar el desarrollo industrial y empresarial de Extremadura.

La inexistencia en Extremadura de una figura específica de promoción y desarrollo del sector de T&L, ha originado que Extremadura Avante abandere en la práctica los únicos proyectos de calado de nodos logísticos.

#### IMAGEN DE MARCA

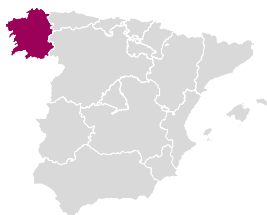
- **Expacio** | *Extremadura Avante*

Extremadura Avante se encarga del desarrollo de suelo “finalista”, a través de la marca Expacio, con el fin de generar actividad económica en la comunidad, principalmente industrial y también logística enfocada a las relaciones con los puertos del Sur de Portugal.





### 5.2.9. GALICIA



#### VALORACIÓN GENERAL

Su gran dependencia portuaria en lo que a T&L se refiere, ha conducido a una ausencia de planificación autonómica de infraestructuras logísticas interiores. Sin embargo, en el últimos años ha habido un impulso notable para la elaboración de una estrategia logística de toda Galicia con objeto de impulsar y dinamizar el transporte de mercancías en la Comunidad.

Portos de Galicia, como ente de referencia autonómica en materia de T&L, ha desarrollado varios estudios que podrían asimilarse a un giro progresivo hacia la planificación autonómica.

#### INFRAESTRUCTURAS Y SUELO

- **Estrategia Logística de Galicia, 2020 – 2028** | *Xunta de Galicia*  
Licitada en septiembre 2020 está próxima a publicarse.
- **Estrategia Gallega de Logística, 2019** | *Xunta de Galicia*  
La Estrategia impulsa medidas como:
  - 4 centros de apoyo al transporte por carretera
  - Plataforma digital Co-carga
  - Puesta en marcha del proyecto Co-logistics, para fomentar la internacionalización y la presencia exterior de las empresas de Galicia y el norte de Portugal en este ámbito
- **Plan Estratégico Plataformas Logísticas de Galicia, 2007** | *CIISA-Xunta Galicia*
- **Estudio de coordinación de infraestructuras para la potenciación del sistema portuario de Galicia, 2007** | *Portos de Galicia*  
Presentado en enero de 2007, realiza un diagnóstico de la red portuaria y logística de la Comunidad y define los principales objetivos estratégicos, territoriales, funcionales e instrumentales
- **PITGAL-Plan Integral de Transportes de Galicia, 2006** | *Consejería O.P.*  
Define las políticas de movilidad en la Comunidad con un horizonte a 2015 y analiza la dotación infraestructural necesaria para poner en marcha un sistema de transporte de mercancías eficiente.

#### LOBBY/AGENCIA AUTONÓMICA

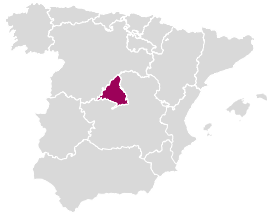
- **Clúster de la Función Logística de Galicia** | *Consejería de Economía, Empresa, e Industria*  
Ente promovido en 2019 por la Consejería de Economía, Empresa, e Industria y agentes y empresas relevantes del sector creada para optimizar la organización de la provisión y el transporte de mercancías..
- **Portos de Galicia** | *Consejería del Medio Rural y del Mar*  
Empezó su actividad en 1996 y es encargada de gestionar, conservar y explotar el desarrollo de los 122 puertos e instalaciones portuarias de Galicia, en los que se desarrollan actividades pesqueras, marisqueras, comerciales y náutico-deportivas.
- **Xestur** | *Consejería del Medio Rural y del Mar*  
Empresa pública constituida en 2013 encargada de la gestión del suelo industrial en Galicia. Dispone de 88 parques empresariales entre los que se encuentran ejecutados y los que se encuentran en curso.



XESTIÓN DO SOLO DE GALICIA  
XESTUR, S.A.



### 5.2.10. COMUNIDAD DE MADRID



#### VALORACIÓN GENERAL

Pese al **gran potencial** logístico de Madrid, sus iniciativas “públicas” en esta materia han sido tradicionalmente reducidas, quedando la mayoría de las mismas **en manos de la iniciativa privada**, que ha ido buscando su hueco en el difícil mercado del suelo de la Comunidad.

El desarrollo de suelo logístico dentro del Aeropuerto Madrid Barajas puede servir de referencia para futuros desarrollos en otros aeropuertos españoles de cara a impulsar la carga aérea.

#### INFRAESTRUCTURAS Y SUELO

- **Plan de Infraestructuras Logísticas, 2012** | *Comunidad de Madrid*

La Comunidad de Madrid presentó en 2012 un **Plan estratégico de Infraestructuras Logísticas**. Era un ambicioso plan para impulsar la competitividad de la economía, la logística y el comercio de la comunidad. Preveía una inversión de más de 4.000 millones de euros a realizar en 12 años, así como el desarrollo de cerca de 35 millones de m<sup>2</sup> de suelo logístico.

- **Desarrollo Logístico Airport City Adolfo Suarez Madrid – Barajas ÁREA 1** | *AENA*

AENA ha presentado un proyecto global denominado Airport City en el ámbito del aeropuerto Madrid Barajas. Este proyecto prevé un desarrollo de 323 Ha destinados a actividades logísticas y aeronáuticas, oficinas, hoteles y servicios. La primera fase del proyecto, denominada ÁREA 1, se licitó en diciembre 2021 y comprende el desarrollo de una superficie de 28 Ha para actividades logísticas.

El modelo de negocio contempla una sociedad conjunta en la que la aportación de Aena es equivalente al derecho de superficie y la aportación del inversor es equivalente al capital necesario para acometer el desarrollo

#### LOBBY/AGENCIA AUTONÓMICA

- **Madrid Plataforma Logística** | *Consejería de Economía, Empresa, e Industria*

Fue creada como Agencia Regional para la promoción del sector del Transporte y la Logística en la Comunidad de Madrid, con responsabilidad directa en la implementación del Plan de Infraestructuras Logísticas, pero finalmente fue disuelta.



### 5.2.11. REGIÓN DE MURCIA



#### VALORACIÓN GENERAL

Murcia es una de las Comunidades Autónomas más activas en cuanto a planificación autonómica. En materia de T&L, a diferencia de otras comunidades costeras, Murcia ha apostado por una estrategia autonómica conjunta pero manteniendo la importancia de sus nodos portuarios y su conexión con plataformas intermodales interiores.

A día de hoy, está haciendo una apuesta importante en la puesta en marcha de las ZALes de Murcia y Cartagena, la ampliación de la dársena de Escombreras y la zona de actividades complementarias del aeropuerto de Murcia.

#### INFRAESTRUCTURAS Y SUELO

- **PERM - Plan Estratégico de la Región de Murcia 2014-2020** | *Gobierno Autonómico*

Apuesta por el sector de T&L y en la generación de ZALs conectadas a plataformas de transporte intermodal vinculadas con la Red TEN-T. Entre sus objetivos se encuentra la unificación de normativa, simplificación de trámites administrativos, creación de un sistema de información centralizada de carga e impulso de la intermodalidad e interoperabilidad.

- **Plan de Nodos Logísticos en la Región de Murcia, 2012** | *Instituto de Fomento de la Región de Murcia*

Planificación de los desarrollos logísticos de la Región de Murcia ligados a los principales ejes de producción, distribución y consumo de la Región: Puerto Cartagena, Murcia, Valle del Guadalentín, Altiplano – Noroeste, Eje del Campo de Cartagena- Mar Menor y futuro Aeropuerto Internacional.

- **Plan Estratégico 2007-2013** | *Región de Murcia*

Contiene un diagnóstico del sector del transporte y la logística de la Región de Murcia. El plan incluye entre sus tareas la ejecución de los planes de ampliación y modernización del puerto de Cartagena, así como las actuaciones encaminadas a la mejora de los accesos viarios y ferroviarios con las zonas de actividades logísticas y la redacción del Plan Regional de Mejora de la Competitividad de las Cadenas Logísticas: Diseño y ejecución de parques o áreas empresariales.

#### LOBBY/AGENCIA AUTONÓMICA

- **ZAL-Murcia** | *Consejería de Fomento e Infraestructuras*

La Terminal Intermodal y ZAL de Murcia constituyen una Plataforma Logística cuyos objetivos son la integración de los flujos de transporte de mercancías por ferrocarril y por carretera, así como el desarrollo logístico en la Región.





## 5.2.12. NAVARRA



### VALORACIÓN GENERAL

Las futuras actuaciones en materia de T&L en Navarra parecen estar conceptualmente bien enfocadas, abarcando tanto las relativas a suelo e infraestructuras como a servicios, tejido empresarial, promoción, etc.

En 2019, Nasuvinsa ha creado una sección específica de Logística para favorecer el impulso a las áreas industriales de actividad económica de la Comunidad Foral y, particularmente, reactivar el desarrollo de los nodos intermodales de las áreas logísticas

### INFRAESTRUCTURAS Y SUELO

- **Estrategia Logística de Navarra (2018-2028)** | *Departamento de Desarrollo Económico*

Tiene por objeto completar el desarrollo del Modelo de Áreas Logísticas definido con anterioridad en el PEALIN, reorientándolo y adaptándolo a las actuales demandas de transporte y logística de los sectores productivos de Navarra, e impulsando la intermodalidad integrando el ferrocarril en las áreas logísticas y garantizando una adecuada conectividad.

Se pone el foco también en el fomento de la innovación en el sector logístico mediante acciones coordinadas con el Plan Industrial de Navarra.

- **PEALIN - Plan Estratégico de Áreas Logísticas e Intermodalidad de Navarra (2007)** | *Dpto. Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones*

Con este documento se iniciaba una estrategia coordinada por parte del gobierno autonómico, determinando la capacidad logística del territorio y definiendo las líneas estratégicas en materia de T&L no sólo relativas a suelo e infraestructuras.

Este Plan se materializó a través de un Modelo Territorial que determinaba de forma genérica los entornos geográficos más apropiados para la ubicación de áreas logísticas, atendiendo a criterios de viabilidad y a la existencia previa de otras infraestructuras, pivotando en el Centro de Transportes de Pamplona.

### LOBBY/AGENCIA AUTONÓMICA

- **NASUVINSA - Navarra de Suelo y Vivienda** | *Gobierno de Navarra*

Sociedad pública de vivienda, suelo y urbanismo del Gobierno de Navarra, que absorbió en 2014 las competencias de la Agencia Navarra del Transporte (ANL) en materia de logística y transporte de mercancías.

A través del Observatorio Territorial de Navarra se realiza el seguimiento y promoción de la movilidad, la logística y el transporte en la Comunidad Foral..





### 5.2.13. País Vasco



#### VALORACIÓN GENERAL

Larga trayectoria en el desarrollo de infraestructuras e iniciativas de T&L. Pese a ello no se le conoce un Plan Autonómico de T&L de mercancías con entidad suficiente como el que existe en otras comunidades con una historia mucho más reciente.

La creación de la 'Basque Country Logistics and Mobility Federation' es el intento más representativo de poner en marcha una iniciativa de ámbito autonómico.

#### INFRAESTRUCTURAS Y SUELO

- **Plan Director de Transporte Sostenible de Euskadi 2030** | *Dpto. Desarrollo Económico e Infraestructuras*  
Continuación del Plan Director 2002-2012, cuyos objetivos en materia de T&L de mercancías son:
  - Incentivar el transporte intermodal
  - Avanzar en los modelos de colaboración Público-Privada para el desarrollo y gestión de las Plataformas Logísticas Intermodales
- **Estrategia para la promoción y desarrollo de las plataformas logísticas intermodales del País Vasco 2013-2014** | *Dpto. Desarrollo Económico e Infraestructuras*  
El objetivo fundamental de la Estrategia es potenciar una red de áreas logísticas intermodales con impulso de acciones conjuntas con las grandes infraestructuras portuarias y aeroportuarias.
- **Plan Territorial Sectorial de la Red Intermodal y Logística de la CAPV 2008** | *Dpto. de Transportes y Obras Públicas*  
El plan se estructura en base al desarrollo de políticas y actuaciones orientadas a la planificación y ordenación del transporte de forma coordinada tanto de viajeros como de mercancías.  
Sus líneas estratégicas buscan fomentar la intermodalidad como instrumento de reequilibrio territorial.

#### LOBBY/AGENCIA AUTONÓMICA

- **Basque Country Logistics and Mobility Federation (BCLM)**  
Fundada en 2016, desarrollan el modelo de colaboración público-privada "Basque Country Logistics". Bajo esta denominación se agrupan todos los aspectos relacionados con las plataformas logísticas, puertos, aeropuertos y otros nodos intermodales en Euskadi.
- **Clúster de Movilidad y Logística de Euskadi**  
Modelo de colaboración Público-Privada constituido en 2005 para dar respuesta a la necesidad de avanzar en el desarrollo de herramientas ITS aplicadas al sector de T&L.
- **Instituto Vasco de Logística y Movilidad Sostenible**  
Asociación empresarial y de organismos del sector sin ánimo de lucro.



### 5.2.14. CANTABRIA



#### VALORACIÓN GENERAL

Como la gran mayoría de regiones costeras, su realidad logística pivota en torno al Puerto de Santander, la Ciudad del Transporte de Santander (CITRASA) pegada al puerto y el Puerto Seco de Santander-Ebro (Luceni) concebido para tráfico ferroviario de vehículos, pero que en la práctica está sin operación

Aparte del puerto las otras dos actuaciones son muy poco relevantes y no se tiene consciencia de que exista alguna iniciativa por potenciar el sector de T&L en la comunidad autónoma.

#### INFRAESTRUCTURAS Y SUELO

- **Plan Estratégico de Transportes de Cantabria 2007-2015 (PETC)**

Su contenido está centrado en los usos generales de las infraestructuras y en el transporte autonómico e interurbano de pasajeros.

#### LOBBY/AGENCIA AUTONÓMICA

- **CTL Cantabria**

Fundación perteneciente al sector público de la Comunidad Autónoma de Cantabria constituida en 2005. CTL se posiciona estratégicamente como enlace entre el sector público dedicado a la investigación y las empresas del sector, fomentando la relación entre éstas y las administraciones, europeas, nacionales y autonómicas.

### 5.2.15. LA RIOJA



#### VALORACIÓN GENERAL

No existe ninguna infraestructura autonómica de relevancia en materia de T&L, ni se tiene constancia de ningún plan por cambiar esta situación.

El Gobierno de La Rioja dispone de una aplicación informática donde mantiene inventariado la red de polígonos industriales de la comunidad autónoma.

#### INFRAESTRUCTURAS Y SUELO

- **Plan de Transformación de La Rioja**

Recoge las líneas estratégicas y los proyectos prioritarios, enfocados a las futuras ayudas de los fondos Next Gen. Entre ellos se encuentra el Centro Logístico Intermodal de La Rioja, declarado Proyecto de Interés Estratégico Regional

#### INFRAESTRUCTURAS Y SUELO

- **Clúster de Transporte y Logística de La Rioja**

La Cámara de Comercio e Industria y la Confederación de Transporte de Mercancías de La Rioja han constituido el Clúster de empresas de Transporte y Logística, el cual pretende articular intereses comunes de las empresas que formen parte, fundamentalmente en áreas como el fomento de la I+D+i, la producción o la internacionalización.

### 5.2.16. ISLAS BALEARES



#### VALORACIÓN GENERAL

Modelo predominantemente de consumo de la población estable y turista, en el que los puertos han sido casi en exclusiva las bases logísticas de las islas, lo que ha permitido que el sector operase sin generar demandas significativas de suelo e instalaciones en el interior.

Se mantiene la inquietud desde hace varios años por desarrollar un Centro de Transportes interior de aproximadamente 30-40 ha, pero no existe en ningún caso una iniciativa de planificación y coordinación de actuaciones en el conjunto de las islas.

#### INFRAESTRUCTURAS Y SUELO

- **Plan de Industria de las Islas Baleares** | *Consejería de Trabajo, Comercio e Industria*

Se hace mención a la necesidad de mejorar las infraestructuras de transportes y logística. Sin embargo, no se concreta en medidas ni actuaciones específicas.

#### LOBBY/AGENCIA TERRITORIAL

- **FEBT - Federación Empresarial Balear de Transporte**

Resultado de la unión de seis asociaciones de empresas de transporte. Su ámbito de actuación se circunscribe a las Islas Baleares y representa los intereses de las organizaciones y empresas asociadas.

Recientemente, ha solicitado la creación de un CTL en Mallorca, que cuente con "conexiones adecuadas con el puerto y el aeropuerto de Palma.

### 5.2.17. ISLAS CANARIAS



#### VALORACIÓN GENERAL

A diferencia de en las Islas Baleares, en las Canarias existe una actividad logística alternativa al consumo de la población estable y turista de las islas y es el encaminamiento y aportación de valor de las mercancías que, provenientes de países más o menos lejanos (Sudamérica, África, etc.) se dirigen a Europa. Sin embargo, nuevamente han sido los puertos la alternativa logística para ambas actividades.

Adicionalmente, el carácter de insularidad y la atomización de competencias entre cabildos dificultan enormemente cualquier iniciativa de planificación de ámbito superior.

## 5. BENCHMARKING DE PLANES REGIONALES

### 5.3. Iniciativas Internacionales (EU-Meda)

#### 5.3.1. EU - EUROPLATFORMS

Europlatforms es la federación de asociaciones nacionales de plataformas logísticas en el ámbito europeo. Su objetivo principal es el de representar y defender los intereses de las plataformas logísticas ante las instituciones europeas.



#### ASPECTOS HARD

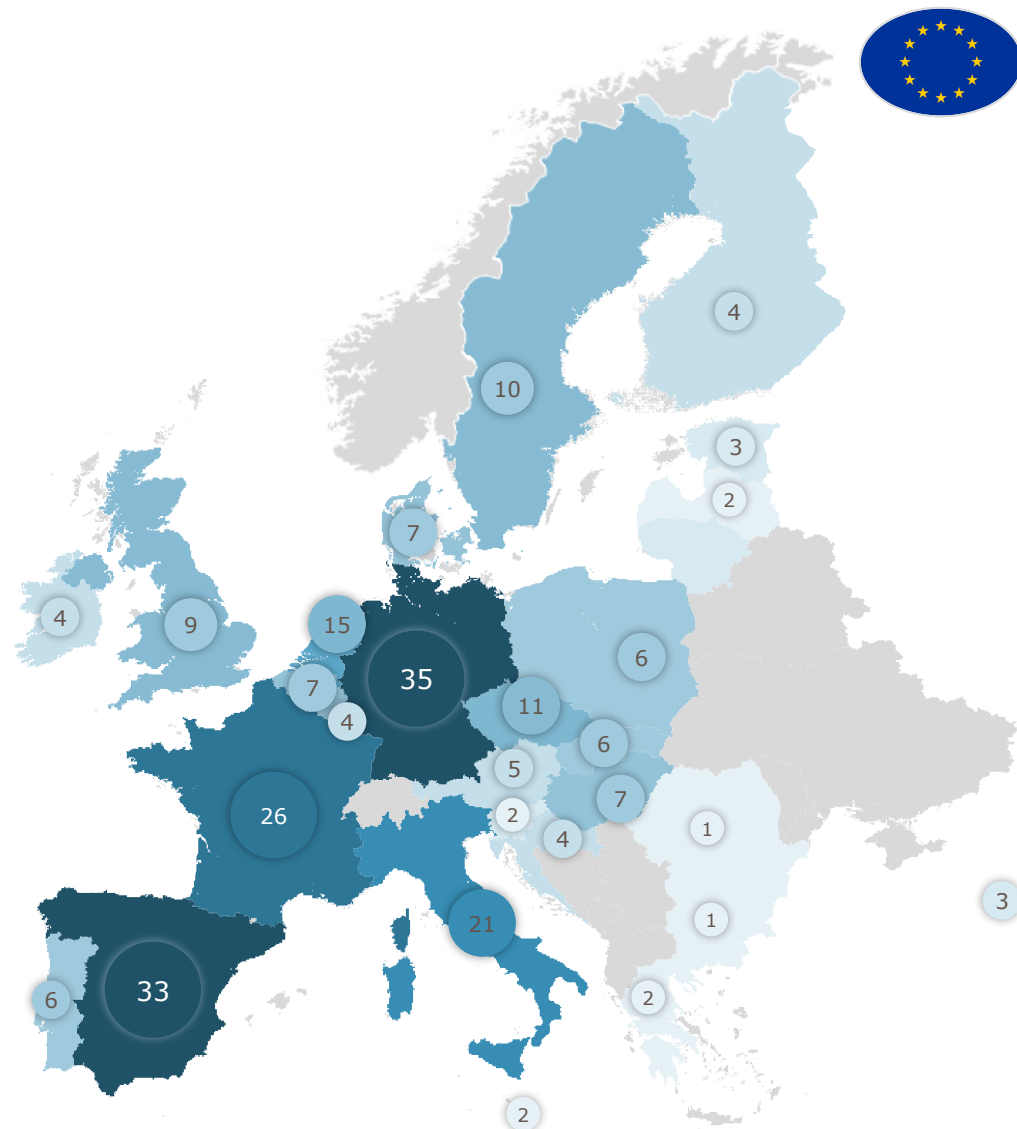
Europlatforms tiene como miembros a asociaciones y plataformas logísticas de 28 países, conformando una red de 240 centros en el ámbito europeo.

Si bien no cuenta con **competencias** directas en el desarrollo de nuevas plataformas, sus asociaciones miembro a nivel nacional si tienen la capacidad de influencia y de inversión necesaria.

Además, a través de la red, se trabaja en el impulso de la **intermodalidad**, localizándose muchos de los centros en puntos estratégicos de la red TEN-T, tanto a nivel ferroviario como de carreteras.

El total de las 240 plataformas proporcionan aproximadamente 25.891 Ha de superficie bruta específicamente diseñada, construida y equipada para el desarrollo de actividades de T&L.

**Alemania, España, Francia e Italia** representan el **48%** del número total de **centros** identificados y el **62%** de su **superficie bruta**.



### 5.3.1. EU - EUROPLATFORMS

#### ASPECTOS SOFT

Europlatforms realiza una importante tarea en materia de aspectos soft:

- Ejerce como lobby ante la UE y Eurostat, a fin de conseguir el reconocimiento para la actividad específica de Transporte y Logística en los CTLs
- Benchmarking de “mejores prácticas” en relación con el diseño y gestión de las plataformas, y de los criterios de eficiencia, intermodalidad, sostenibilidad, etc.
- Análisis cuantitativo y cualitativo de las tendencias del sector, así como del impacto de los Centros de Transporte y Logística desde una perspectiva económica, social, sectorial y medioambiental
- Inventario detallado de los CTLs europeos, incluyendo la descripción de sus principales características: *layout*, diseño funcional, modelos de gestión, etc.
- Participación activa en la formulación oficial de políticas y debates técnicos sobre cuestiones sectoriales (TEN-T, etc.)
- Participación en proyectos de desarrollo cofinanciados por la UE
- Organización de reuniones sectoriales y técnicas, apoyo en negociaciones, etc.
- Asesoramiento técnico sobre cuestiones sectoriales (mercado, estudios de viabilidad, etc.)
- Participación en fóruns internacionales, mesas redondas sectoriales, etc.

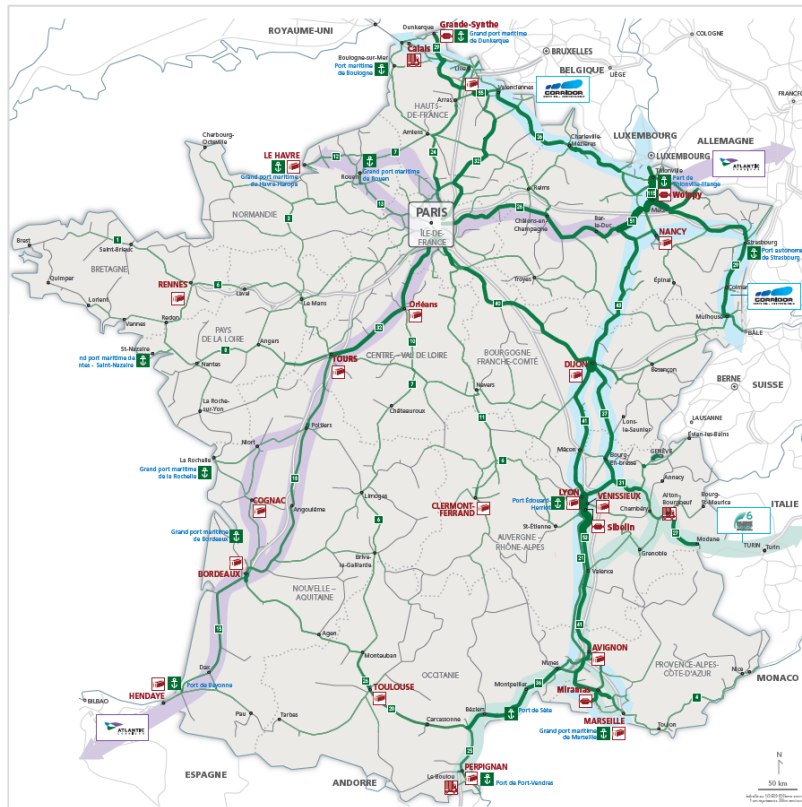


*El **papel de lobby** frente a la UE es fundamental para lograr equiparar la consideración que se tiene del suelo logístico a la **consideración estratégica** de la que gozan los **nodos de transporte**, y facilitar así su impulso.*



### 5.3.2. FRANCIA

Francia ha realizado una gran apuesta por el desarrollo de grandes corredores nacionales de T&L de mercancías, así como de nodos intermodales y plataformas logísticas, pero no se ha identificado una estrategia integral que tenga en cuenta tanto aspectos *hard* como *soft*.



### 5.3.3. ITALIA

El modelo italiano de infraestructuras de transporte y logística tiene a su gran protagonista en los denominados “Interportos”, y en su modelo de relación con los puertos comerciales y con los grandes centros de producción y consumo del país, pero Italia no dispone de una estrategia integral de T&L de las dimensiones *hard* y *soft*.



# 6

## Contraste de mercado



---

6.1. Agentes Entrevistados

---

6.2. Conclusiones

---

## 6. CONTRASTE DE MERCADO

### 6.1. Agentes Entrevistados

#### 6.1.1 EMPRESAS CONTACTADAS

A la hora de realizar el contraste de mercado, se han **contactado a más de 50 agentes**, tanto de ámbito estatal como internacional, incluyendo empresas cargadoras, operadores de transporte, operadores logísticos, promotores logísticos, agrupaciones y asociaciones empresariales, así como organismos y administraciones públicas. Finalmente, se han **realizado 36 entrevistas**, de acuerdo a la respuesta y disponibilidad de todos los agentes contactados.



#### 6.1.2. AGENTES PÚBLICOS

| Empresa                               | Cargo                        | Lugar | Fecha      |
|---------------------------------------|------------------------------|-------|------------|
| ICE                                   | Responsable suelo industrial | VC    | 02/02/2022 |
| DG Carreteras e infraestructuras      | Director                     | VC    | 02/02/2022 |
| DG Industria                          | Director                     | VC    | 02/02/2022 |
| DG Comercio y Consumo                 | Director                     | VC    | 03/02/2022 |
| DG Vivienda, arquitectura y urbanismo | Coordinador de servicios     | VC    | 03/02/2022 |
| DG Formación Profesional              | Director                     | VC    | 15/02/2022 |
| ICE                                   | Responsable captación        | VC    | 04/02/2022 |
| DG Transportes                        | Jefa de servicio             | VC    | Recurrente |

### 6.1.3 ENCLAVES CYLOG

| Empresa          | Cargo               | Lugar      | Fecha      |
|------------------|---------------------|------------|------------|
| Centronorte      | Gerente             | Palencia   | 24/11/2021 |
| Centrolid        | Gerente             | Valladolid | 24/11/2021 |
| Cetramesa        | Gerente             | Salamanca  | 25/11/2021 |
| CTL Benavente    | Gerente             | Benavente  | 01/12/2021 |
| León Cetile      | Gerente             | León       | 02/12/2021 |
| CT Burgos        | Gerente             | Burgos     | 19/01/2022 |
| CT Segovia       | Gerente             | VC         | 15/02/2022 |
| CyLog Ponferrada | Concejal Ponferrada | VC         | 15/02/2022 |
| Zaldesa          | Gerente             | Madrid     | 25/02/2022 |

### 6.1.4. AGENTES PRIVADOS

| Empresa                      | Cargo                   | Lugar           | Fecha      |
|------------------------------|-------------------------|-----------------|------------|
| <b>Operadores logísticos</b> |                         |                 |            |
| <b>Generalista</b>           |                         |                 |            |
| XPO Logistics                | Gerente de Almacén      | Valladolid      | 25/11/2021 |
| Grupo Carreras               | Delegado                | Valladolid      | 25/11/2021 |
| <b>Automoción</b>            |                         |                 |            |
| CAT                          | Delegado                | VC              | 26/11/2021 |
| Grupo Sesé                   | Gerente de Almacén      | León            | 02/12/2021 |
| Transfesa                    | Director de Operaciones | VC              | 15/02/2022 |
| <b>Import/Export</b>         |                         |                 |            |
| Asercomex                    | Director                | Burgos          | 19/01/2022 |
| <b>Terminal intermodal</b>   |                         |                 |            |
| Synergy                      | Gerente de Terminal     | Miranda de Ebro | 20/01/2022 |

6.1.4 AGENTES PRIVADOS

| Empresa                          | Cargo                      | Lugar    | Fecha      |
|----------------------------------|----------------------------|----------|------------|
| <b>Promotores y asociaciones</b> |                            |          |            |
| <b>Promotores</b>                |                            |          |            |
| Zamora 10                        | Gerente                    | Zamora   | 01/12/2021 |
| <b>Asociaciones</b>              |                            |          |            |
| CPOE                             | Presidente                 | VC       | 01/02/2022 |
| <b>Cargadores</b>                |                            |          |            |
| <b>Agroalimentario</b>           |                            |          |            |
| Gullón                           | Director                   | VC       | 20/01/2022 |
| Cabo Vírgenes                    | Gerente                    | VC       | 21/01/2022 |
| Seda Solubles                    | Responsable de Operaciones | Palencia | 20/01/2022 |
| Prosol                           | Responsable Logística      | Palencia | 20/01/2022 |

| Empresa                   | Cargo                 | Lugar    | Fecha      |
|---------------------------|-----------------------|----------|------------|
| <b>Cargadores (cont.)</b> |                       |          |            |
| <b>Agroalimentario</b>    |                       |          |            |
| Grupo Siro                | Responsable Logística | VC       | 21/01/2022 |
| Trapa                     | Responsable Logística | Palencia | 20/01/2022 |
| Agropal                   | Director Operaciones  | VC       | 31/01/2022 |
| <b>Maderero</b>           |                       |          |            |
| Kronospan                 | Responsable Logística | Burgos   | 19/01/2022 |
| <b>Extractivo</b>         |                       |          |            |
| Cementos Cosmos           | Responsable Logística | VC       | 17/02/2022 |
| <b>Melúrgico</b>          |                       |          |            |
| Steel Network             | Gerente               | VC       | 18/02/2022 |

## 6. CONTRASTE DE MERCADO

### 6.2. Conclusiones

#### 6.2.1. NECESIDADES IDENTIFICADAS

##### ADMINISTRACIONES PÚBLICAS

En general, las empresas y los gestores de suelo e infraestructuras logísticas consideran que las administraciones públicas deberían **mejorar sus procedimientos burocráticos y agilizar las tramitaciones**. A continuación se detallan estos y otros puntos a mejorar en este aspecto:

- Desde el punto de vista ferroviario, las empresas y los operadores de terminales **exigen** una **mayor agilidad** por parte de **ADIF** tanto para realizar mejoras en sus instalaciones como para aprobar desarrollos ferroviarios privados (ramales ferroviarios).
- Por otro lado, los gestores de suelo logístico-industrial reclaman que los **procedimientos burocráticos** de las Administraciones Públicas son **largos, costosos, poco ágiles y poco flexibles**, lo que retrasa las tramitaciones y dificulta la captación de clientes.
- Además, en ciertas ocasiones, reclaman una **falta de inversión en conservación y mejora** en los **accesos** a los polígonos y enclaves, bajo responsabilidad de la Administración.
- La normativa actual **no recoge la diferencia entre uso de suelo logístico e industrial**, lo cual, en ocasiones, es un problema para la implantación de empresas logísticas en CyL. Asimismo, no existe interacción entre polígonos de distinta titularidad pública que permita seguir una estrategia común.
- Por último, los operadores logísticos consideran que **no hay un reparto de riesgos equitativo** entre promotores, organismos públicos y operadores, ya que son estos últimos los que asumen la mayoría de ellos.

##### INFRAESTRUCTURAS

La mayoría de las necesidades en el ámbito de las infraestructuras identificadas hacen referencia a las **infraestructuras ferroviarias**:

- Se reclama la **reapertura de la línea Madrid – Aranda de Duero – Burgos** como parte del Corredor Central para conectar mediante ferrocarril Algeciras e Irún. Esta infraestructura permitiría conectar Burgos y Madrid directamente, evitando utilizar la línea a través de Valladolid, la cual sirve a trenes de pasajeros, que tienen prioridad y penalizan al tráfico de mercancías.
- Existe una necesidad de **reducir** las **limitaciones** actuales de la red ferroviaria (longitud de cargaderos/apartaderos, ancho de vía, rampas, gálidos, electrificación...), además de promover **convenios** entre la **JCyL** y las **autoridades portuarias** de la fachada cantábrica y atlántica que fomenten el desarrollo de accesos ferro-portuarios para impulsar el tráfico de mercancías por ferrocarril.
- El enclave CyLog de Ponferrada está impulsando el desarrollo de una **plataforma logística intermodal en Ponferrada** que de servicio a las empresas extractivas de la zona de El Bierzo.
- Pese a que en la comunidad autónoma existen varias plataformas intermodales, estas compiten por los mismo tráficos, lo que penaliza su viabilidad. Así pues, es necesario el diseño de una **estrategia** que maximice la viabilidad de estas infraestructuras.

## 6.2.1. NECESIDADES IDENTIFICADAS

## ENCLAVES CYLOG

Tras las reuniones con los enclaves CyLog se han identificados los siguientes puntos de mejora:

- CyLog **debería actuar como un lobby** para impulsar las ayudas desde las administraciones y poner en contacto a los enclaves con las empresas de cada zona de la Comunidad Autónoma. Actualmente, varios de estos enclaves no tienen llegada a los canales óptimos para captar clientes.
- De hecho, la mayoría de los enclaves CyLog consideran que deberían recibir un **mayor apoyo** por parte de las **administraciones**, tanto en el aspecto **económico** como a nivel de **imagen y comunicación**.
- Por otro lado, alguno de los enclaves reclama una **modificación** en el **modelo de gestión**, ya que algunos potenciales clientes buscan la compra de los terrenos, pero al ser una concesión pública, esto no es posible, lo que les limita a la hora de encontrar empresas que se instalen en sus recintos.
- Además, se reclama desde los enclaves CyLog con menor desarrollo, la realización de una **estrategia Ad Hoc para cada enclave**, ya que las diferencias entre ellos son notables en cuanto al tipo de infraestructura, localización y clientes. De hecho, se debería estudiar la posibilidad de clasificar los enclaves en niveles para aplicar medidas acordes al tamaño del enclave.
- Por último, creen que es necesario **mejorar la comunicación y el marketing** de los enclaves CyLog para así aumentar su exposición en los canales apropiados para clientes.

## SUELO E INSTALACIONES LOGÍSTICAS

En general, existe un déficit importante en toda la Comunidad, de **suelo e instalaciones logísticas**, sobre todo en las provincias del sur de la comunidad (Segovia, Ávila y Soria). Entre otros se reclama lo siguiente:

- En ámbito general, existe un **déficit** de suelo logístico de **grandes dimensiones** que permita la instalación de empresas logísticas en CyL, y el suelo industrial disponible no cumple con este requisito.
- Además, hay PYMES que reclaman **suelo de baja edificabilidad** para instalar campas de vehículos, y se encuentran con la dificultad de su categorización como suelo "industrial" y su elevada edificabilidad.
- En los principales **núcleos urbanos** (Valladolid, Burgos y Palencia) se reclama un **déficit de suelo logístico** en general, y una **escasez de instalaciones de cross-docking**, ya que la mayoría de las instalaciones existentes están diseñadas para almacenaje.
- Las empresas agroalimentarias del área central de la Comunidad (Palencia y Valladolid) apuntan a la falta de **instalaciones de temperatura controlada** y de **operadores** especializados en cadena de frío, por lo que muchas empresas deben transportar su mercancía a otras zonas de España para abastecer su demanda.
- Las empresas agroalimentarias de **Palencia** reclaman el desarrollo de una **plataforma logística**, además de la presencia de un operador logístico, una aduana e instalaciones de temperatura controlada.
- Por último, en ciertas localidades con desarrollos industriales notables (e.g. Aguilar de Campoo) existe un **déficit de oferta inmobiliaria** que permita atraer mano de obra.

## 6.2.1. NECESIDADES IDENTIFICADAS

## OPERADORES LOGÍSTICOS Y DE TRANSPORTE

Durante las entrevistas se identificaron una serie de necesidades relacionadas con **operadores logísticos y de transporte** (principalmente ferroviarios) que se detallan a continuación:

- En algunas **plataformas logísticas** de la comunidad se han producido problemas derivados de la operación ferroviaria de trenes por empresas navieras, debido a que la mercancía perteneciente a la **naviera** tiene **prioridad** sobre el resto de clientes, lo que endurece el marco de competencia y disminuye la fiabilidad del servicio. Además, las empresas navieras pueden cancelar el servicio si no les sale rentable, dejando sin esta opción al resto de empresas.
- En ciertas **rutas ferroviarias** la **única opción** para las empresas es transportar su mercancía a través de Renfe Mercancías, ya que los operadores privados tienen muy definidas sus rutas y no ofrecen el servicio si no les es rentable, disminuyendo, de este modo, la competitividad del ferrocarril frente a la carretera.
- Los **operadores logísticos** dedicados a **cadena de frío** son **escasos** en la Comunidad y, por tanto sus tarifas elevadas (falta de suelo e instalaciones, de operadores y transporte industrial en frío). A veces les sale más rentable llevar la mercancía a Madrid y desde ahí expedir sus productos refrigerados al resto de España.
- Por último, existe un problema de **descompensación de flujos de contenedores** en algunas zonas, en parte debido a que la importación de mercancías se realiza en contenedores de 20 pies, mientras que la exportación se realiza en contenedores de 45 pies.

## FORMACIÓN Y PROFESIONALES DEL SECTOR

El principal problema al que se enfrenta el sector logístico y de transporte es la **falta de conductores**. No hay un relevo generacional en este sector profesional debido principalmente a las **malas condiciones laborales** (sueldo bajo, presión en los plazos de entrega, largas jornadas fuera de casa, inversión inicial necesaria, necesidad de cargar y descargar los camiones, etc.).

Para hacer frente a este problema, las empresas están buscando alternativas, ya sea modificando su estrategia logística para reducir su dependencia de la carretera o atrayendo conductores de otras partes de España o incluso del mundo (Sudamérica).

Alguno de los agentes entrevistados han sugerido una serie de medidas que podrían aplicarse para paliar este problema en el sector:

- **Mejorar la imagen del sector** para incrementar el apoyo de los organismos bancarios y financieros a las empresas transportistas, e incrementar la atracción de profesionales al sector.
- **Aumentar el porcentaje de mujeres** como conductoras de camiones mediante la aplicación de medidas para adaptar este sector a las mujeres (e.g. adaptación de los aseos e instalaciones de los aparcamientos seguros para mujeres).
- Impulsar **acuerdos** entre la **JCyL, DGT y autoescuelas** para poder ofertar cursos de Formación Profesional que incluyan la obtención del carné de vehículos pesados y el curso de habilitación, para así aumentar la oferta de conductores en el sector.

# 7

## Conclusiones del diagnóstico



---

7.1. Conclusiones por Ámbito de Análisis

---

---

7.2. DAFO, Objetivos y Retos Identificados

---

## 7. CONCLUSIONES DEL DIAGNÓSTICO

### 7.1. Conclusiones por ámbito de análisis

#### 7.1.1 ÁMBITOS DE ANÁLISIS

Se presenta a continuación una síntesis de las principales ideas y conclusiones obtenidas después de esta primera fase de análisis y diagnóstico.

Estas conclusiones se enmarcan dentro de los **grandes ámbitos de análisis** que estructuran este informe:

- Los cuatro ámbitos sobre los cuales ha pivotado el análisis de **oferta y demanda** de Transporte y Logística en Castilla y León:
  - Carretera y ferrocarril
  - Puertos comerciales y aeropuertos de carga
  - Suelo logístico-industrial
  - Otros aspectos Hard-Soft
- Los dos ámbitos que han permitido analizar y entender el **contexto, tendencias y mejores prácticas** sectoriales en España y a nivel Global:
  - Condiciones de contorno
  - Benchmarking de planes territoriales



**Condiciones de  
contorno**



**Infraestructura  
viaria y ferroviaria**



**Infraestructura  
portuaria y aeroportuaria**



**Suelo  
logístico-industrial**



**Otros aspectos  
Hard-Soft**



**Benchmarking  
de planes territoriales**

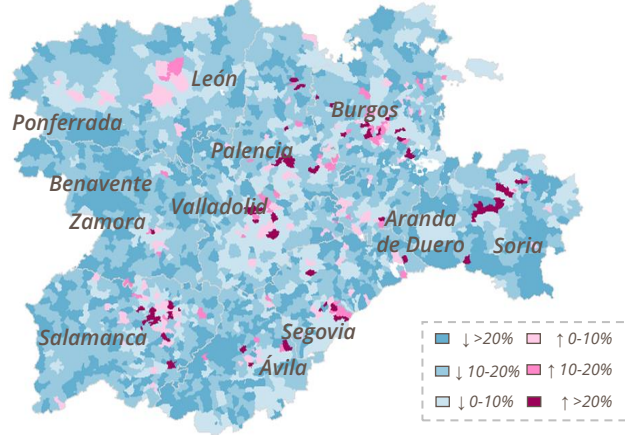


## 7.1.2. CONDICIONES DE CONTORNO

### Algunos datos y aspectos del ANÁLISIS realizado

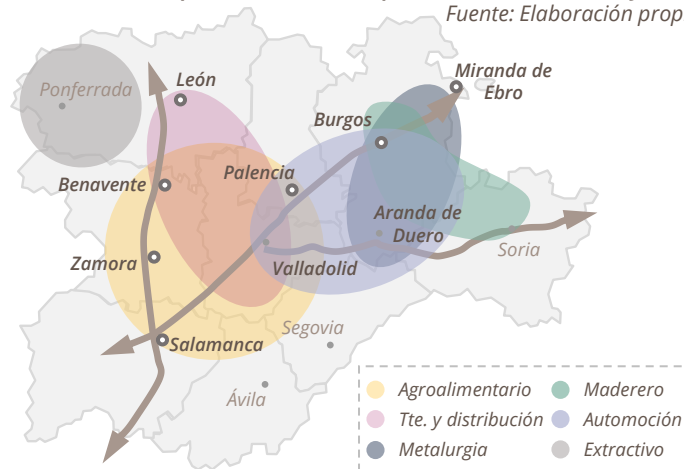
Variación población 2011 – 2020

Fuente: INE (2021). Unidades: % variación N° habitantes



Principales clústeres empresariales de Castilla y León

Fuente: Elaboración propia



Contexto global



Marco regulatorio

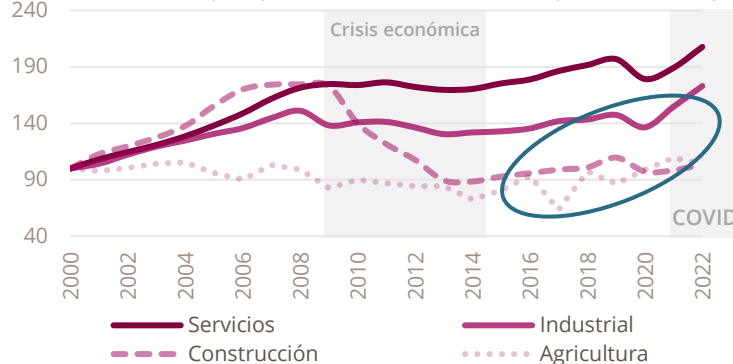


Tendencias sectoriales



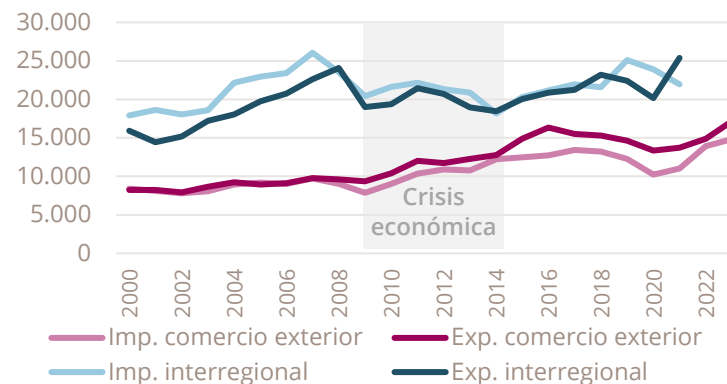
Evolución del PIB por sector en Castilla y León

Fuente: INE (2020). Unidades: % PIB € corrientes (base 100 – 2000)



Evolución de las importaciones y exportaciones de Castilla y León

Fuente: DataComex (2023), C-intereg (2021). Unidades: M € reales 2021





### 7.1.2. CONDICIONES DE CONTORNO

## Conclusiones del DIAGNÓSTICO

CyL presenta un descenso generalizado de **población** en la última década, salvo en los núcleos urbanos más importantes y la tendencia es a que siga cayendo.

El **PIB** regional crece a un ritmo moderado en comparación con las economías del entorno (Europa, España, Galicia).

Los **sectores** industrial (20%) y agrícola (6%), tienen un mayor peso en el PIB de CyL que en la economía nacional, presentando el primero un crecimiento muy importante y continuado desde 2014.

El sector de **transporte y logística** tiene también un mayor peso en el PIB de CyL (3,6%) que en la economía nacional (2,9%), si bien lo va reduciendo año a año.

La **balanza comercial** de CyL presenta un ligero balance exportador empujado por las exportaciones internacionales.

CyL cuenta con **clúster** consolidados en sectores como el agroalimentario (cereales, lácteos, cárnico, vitivinícola, azúcar), automoción, metalúrgico, maderero, extractivo, energético, farmacéutico o textil.

El contexto general del **comercio global** (Covid19, Brexit, Tratado T-MEC, tensiones USA-China, guerra Rusia-Ucrania, etc.) implica importantes tensiones arancelarias y dificultades al crecimiento sostenible y sostenido de la economía.

El **marco regulatorio** sectorial apuesta por la configuración de un sistema de transporte intermodal, interoperable (digital) y limpio (emisiones), apostando por una mejora en la eficiencia y condiciones laborales del transporte por carretera.

El **marco de planificación** estratégica sectorial se desarrolla en un contexto de hermanamiento y coordinación de los miembros de la Macrorregión RESOE y de una apuesta decidida por extender y consolidar el Corredor Atlántico (TEN-T).

Las **tendencias sectoriales** confirman la apuesta generalizada por la sostenibilidad, la integración vertical, la multimodalidad, la digitalización y la experimentación con nuevos modelos de transporte en el sector, además de por diseños logísticos flexibles y el desarrollo de redes europeas de AESP.

## Reflexiones para la ESTRATEGIA LOGÍSTICA (E.L.)

¿Puede la E.L. ayudar a **fijar población al TERRITORIO** potenciando los clústeres productivos más rurales: agroalimentario, maderero, extractivo, energético, etc.?

¿Cómo afectará el continuado descenso de población a la **disponibilidad de MANO DE OBRA suficiente y cualificada** para garantizar la competitividad del sector?

¿Debe la E.L. poner foco en **propiciar la competitividad y diferenciación de los sectores INDUSTRIAL y AGRÍCOLA** en un contexto de tendencia a la relocalización industrial y apuesta nacional por el sector agroalimentario?

¿Cómo puede la E.L. **revitalizar el peso del sector de TRANSPORTE y LOGÍSTICA** en la economía regional mediante su mejora competitiva?

¿Puede la E.L. dotar a la economía y el comercio en CyL de una **mayor resiliencia frente a las TENSIONES GLOBALES** (COVID-19, Brexit, guerras arancelarias, conflicto Rusia-Ucrania, etc.)?

¿Cómo puede la E.L. **beneficiar al tejido empresarial de CyL del previsible proceso de RELOCALIZACIÓN** de los centros de producción y de sus cadenas logísticas asociadas, mejorando su posición competitiva para incrementar la actividad exportadora en sus segmentos productivos diferenciales?

¿Puede la E.L. definir planes de comunicación y sistemas de incentivos para generalizar y agilizar la **apuesta sectorial por la INTERMODALIDAD e INTEROPERABILIDAD** del sistema de transporte y por la **incorporación de VEHÍCULOS LIMPIOS**, propiciando que el sector entienda bien sus ventajas?

¿Cómo debe la E.L. **coordinarse con los esfuerzos sectoriales** liderados desde las **alianzas con Comunidades Autónomas y Regiones vecinas y Grupos del CORREDOR ATLÁNTICO** desde hace >10 años?

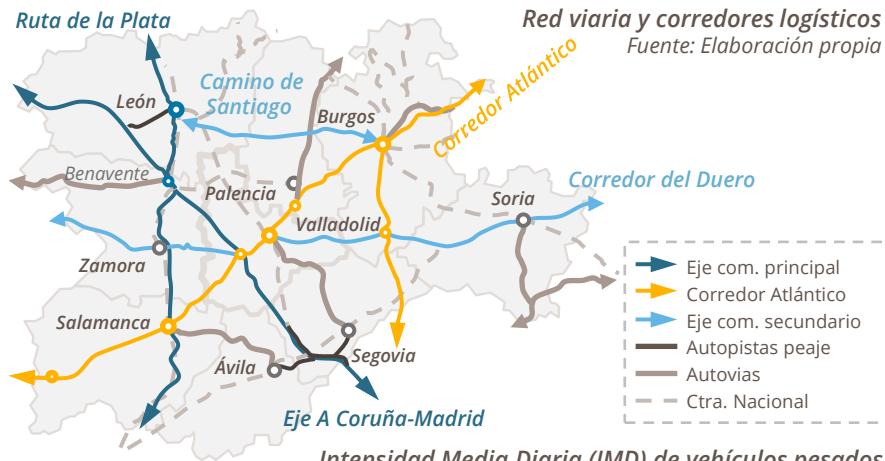
¿Cómo puede la E.L. contribuir a una **amplia comunicación y difusión de las TENDENCIAS sectoriales** más relevantes para el sector en CyL?

¿Cómo puede la E.L. facilitar y monitorizar el **cumplimiento de los compromisos de CyL con la SOSTENIBILIDAD** en aquellos indicadores que apliquen al sector del transporte y la logística?

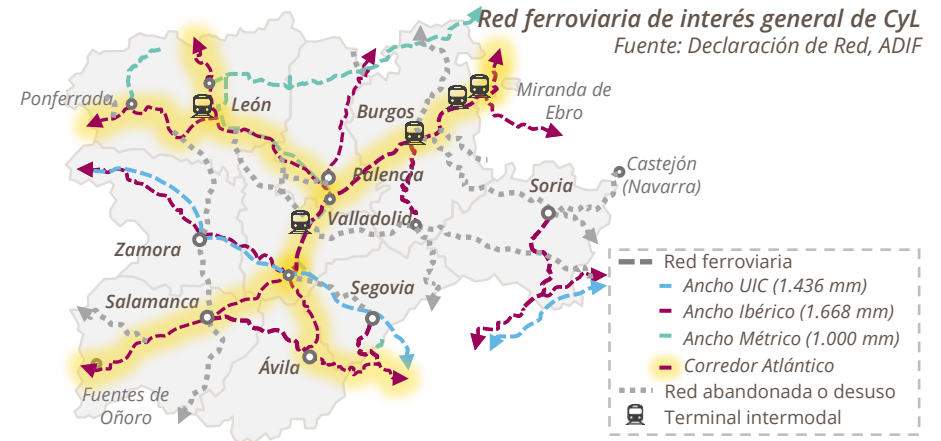
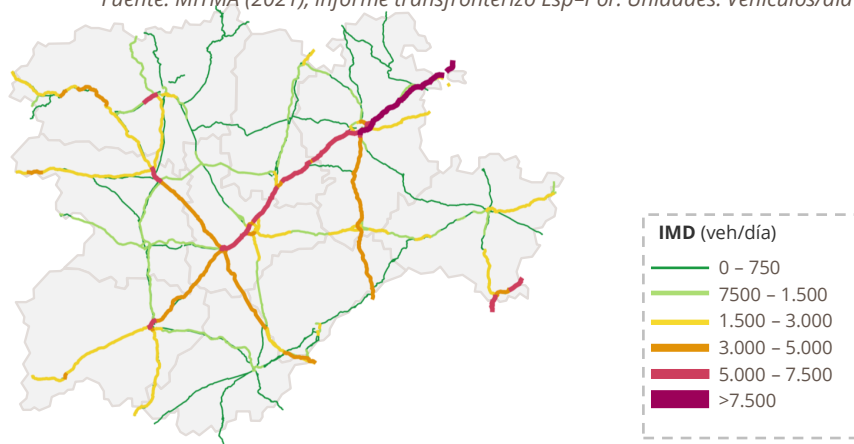


### 7.1.3. INFRAESTRUCTURAS VIARIA Y FERROVIARIA

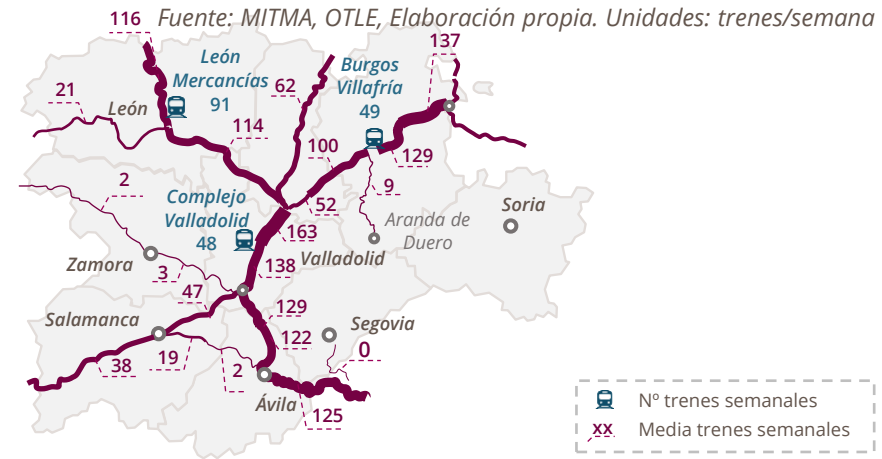
#### Algunos datos y aspectos del ANÁLISIS realizado



**Intensidad Media Diaria (IMD) de vehículos pesados**  
Fuente: MITMA (2021), Informe transfronterizo Esp-Por. Unidades: Vehículos/día



**Densidades de circulaciones de trenes mercancías**  
Fuente: MITMA, OTLE, Elaboración propia. Unidades: trenes/semana





### 7.1.3. INFRAESTRUCTURA VIARIA Y FERROVIARIA

## Conclusiones del DIAGNÓSTICO

La **red de infraestructuras** de transporte de CyL surge para dar respuesta a una doble realidad/demanda logística: el mercado interno y el tránsito entre polos nacionales e internacionales.

El **reparto modal** de la demanda de transporte en dicha red de infraestructuras, es predominante a favor de la carretera (95,2%) en el transporte nacional, y del barco (79,3%) en el transporte internacional.

La **red viaria** es de calidad y alta capacidad, además de la 2ª red más extensa de España, presenta una clara jerarquización y una buen vertebración del territorio, y cuenta con actuaciones de mejora claramente identificadas, principalmente en el Corredor del Duero y el Corredor Atlántico.

La **demanda viaria** de carga es superior a 8.000 veh pesados/día en el tramo Burgos – Frontera francesa, diluyéndose a medida que se aleja de Burgos hacia Valladolid-Tordesillas, y hacia Madrid por la A-6.

La red de **AESP** (Aparcamientos Seguros y Protegidos de Camiones) es la 2ª más extensa de España, y la 1ª en número de AEC (Aparcamientos de Camiones) de más de 200 plazas, si bien sólo cuenta con 5 AEC certificados como AESP.

La **red ferroviaria** es muy amplia y capilar, si bien presenta características funcionales por debajo de la media nacional (tramos sin electrificar, en vía sencilla, con pendientes elevadas, etc.), por lo que cuenta con numerosas actuaciones de mejora claramente identificadas, si bien muchas de ellas están pendientes de licitación y no tienen un calendario de ejecución estimado. Cuenta además con un ambicioso plan de recuperación de tramos en desuso.

La **demanda ferroviaria** de carga ronda los 120-150 trenes/semana en el tramo Madrid-Ávila-Venta de Baños-Miranda de Ebro, y los 100-120 trenes/semana en el tramo Venta de Baños-León-Gijón.

La red regional de **instalaciones ferroviarias de carga** es muy extensa, si bien gran parte de las mismas presentan poca actividad o se encuentran en desuso.

## Reflexiones para la ESTRATEGIA LOGÍSTICA (E.L.)

¿Cómo puede la E.L. **transformar en valor añadido para el TERRITORIO los importantes tráficos de tránsito** nacional e internacional que atraviesan CyL a diario (inversión logística asociada, trasvase intermodal en CyL, uso de AESP, etc.)?

¿Debe la E.L. **revisar y en su caso proponer una nueva PRIORIZACIÓN de ACTUACIONES** infraestructurales pendientes sobre la red viaria y ferroviaria?

¿Cómo puede la E.L. **impulsar y acelerar la FINALIZACIÓN de ACTUACIONES** infraestructurales pendientes de la red viaria y ferroviaria, o fijar un plazo razonable para ello, proponiendo un plan para su monitorización y reporte?

¿Debe la E.L. **revisar y racionalizar la inversión en NUEVA INFRAESTRUCTURA ferroviaria** (i.e. nuevas terminales de carga) en un contexto de estancamiento de los tráficos ferroviarios de carga y con tanta instalación en desuso en CyL?

¿Debe la E.L. destinar recursos propios a **acelerar la configuración de una RED de AESP en CyL**, o supeditar al empuje de la iniciativa privada y a los instrumentos financieros aprobados desde la UE (i.e. CEF)? ¿Conseguirá esta mejora de las condiciones de seguridad y laborales **atraer nuevos conductores** al sector?

¿Qué mecanismos puede/debe implementar la E.L. para **influir en una óptima PLANIFICACIÓN futura de la infraestructuras sectoriales** desde una visión integral y como respuesta a las demandas reales y potencialidades del mercado?

¿Qué puede hacer la E.L. para **coordinar a los AGENTES** (administraciones, operadores, empresas, etc.) en **acciones de mejora y promoción de los corredores clave** para CyL (i.e., Corredor Atlántico, Vía de la Plata, etc.)?

¿Cómo puede la E.L. focalizar y coordinar esfuerzos (públicos y privados) para **sacar el máximo partido de los MECANISMOS EUROPEOS de financiación** existentes en la actualidad (NextGenEU, CEF, etc.)?



## 7. CONCLUSIONES DEL DIAGNÓSTICO

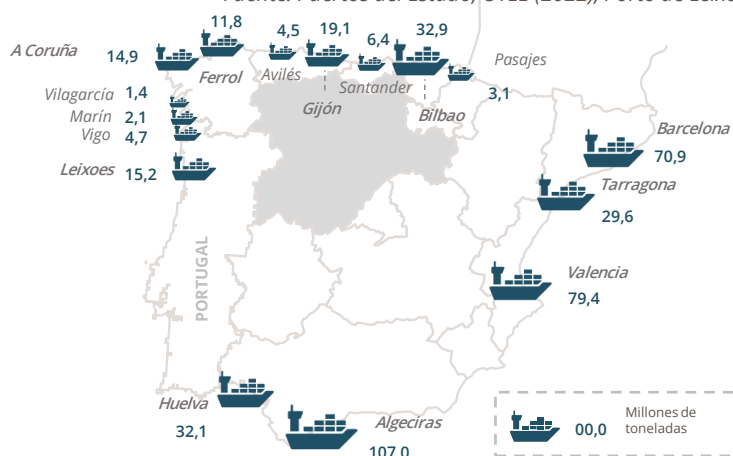
### 7.1. Conclusiones por ámbito de análisis

#### 7.1.4. INFRAESTRUCTURA PORTUARIA Y AEROPORTUARIA

##### Algunos datos y aspectos del ANÁLISIS realizado

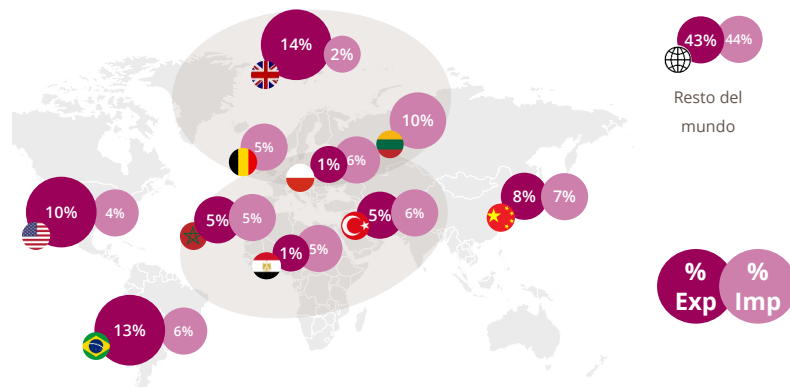
##### Mercancía total de los principales puertos con influencia en CyL

Fuente: Puertos del Estado, OTLE (2022), Porto de Leixoes (2021).



##### Tráfico internacional de mercancías por tte. marítimo de CyL por países

Fuente: DataComex (2021). Uds.: % sobre el total de importaciones o exportaciones



##### Aeropuertos de Castilla y León

Fuente: AENA, OTLE, Enaire (2024), Elaboración propia



##### Volumen de carga aérea por aeropuerto

Fuente: OTLE, AENA (2022). Unidades: M Tn





#### 7.1.4. INFRAESTRUCTURA PORTUARIA Y AEROPORTUARIA

### Conclusiones del DIAGNÓSTICO

El tejido importador/exportador de CyL goza de la posibilidad de acceso directo, tanto viario como ferroviario, a una extensa red portuaria en cualquiera de las fachadas marítimas de la península, con modernas instalaciones y servicios, y una amplia diversificación en mercancía manipulable (merc.gral., granel, etc.).

Además, la Junta de CyL, en el contexto de la implementación de la Estrategia CyLoG, entre 2000 y 2015 buscó proactivamente y consiguió la firma **Convenios** con hasta 16 Autoridades Portuarias en todas las fachadas marítimas.

Pese a la importante apuesta de las Autoridades Portuarias por firmar Convenios e incluso desarrollar Puertos Secos en CyL, la **demanda ferroportuaria** es aún muy reducida, hasta el punto de que la terminal ferroviaria de Pancorbo, construida en 2015 por la Autoridad Portuaria de Bilbao, el principal puerto de la Cornisa Cantábrica, apenas tiene actividad.

Por otro lado, CyL cuenta con **instalaciones de carga aérea** en 3 de sus 4 aeropuertos regionales, aunque con capacidad moderada, si bien las empresas del este y sur de CyL cuentan con acceso directo y rápido a tres de los cuatro aeropuertos cargueros más importantes de España: Madrid, Zaragoza y Vitoria.

La **demanda de carga aérea** en CyL es nula en aviones cargueros y casi nula en bodega de aviones comerciales, pues las frecuencias de estos son reducidas. En este contexto, los "camiones aéreos" se convierten en una opción flexible y atractiva para realizar un mayor aprovechamiento de las instalaciones de carga existentes en los aeropuertos regionales.

### Reflexiones para la ESTRATEGIA LOGÍSTICA (E.L.)

¿Cómo puede la E.L. **impulsar la mejora, dentro y fuera de CyL, de los CORREDORES FERROPORTUARIOS clave** para las exportaciones/importaciones del tejido empresarial de la Comunidad?

¿Cómo puede la E.L. apoyar y reforzar la iniciativa de la Estrategia CyLoG con la **actualización y firma de CONVENIOS con las principales Autoridades Portuarias** para las exportaciones e importaciones de Castilla y León? ¿Qué **alcance y mecanismos de seguimiento** debe darse a dichos Convenios en función de las Líneas de Actuación prioritarias que acuerde la Estrategia Logística?

¿Se debe promover desde la E.L. la **creación y/o involucración en Comités de DESARROLLO de RUTAS aéreas regionales** con las que potenciar la carga aérea en bodega de vuelos comerciales, e incluso sondear el interés de Compañías Cargueras internacionales para operar de los aeropuertos regionales?

¿Debe la E.L. **apoyar claramente la operación de "CAMIONES AÉREOS" como alternativa a corto plazo, flexible y económica** para desarrollar la carga aérea en CyL y poner en valor las instalaciones de carga existentes en los aeropuertos regionales?



### 7.1.5. SUELO LOGÍSTICO-INDUSTRIAL

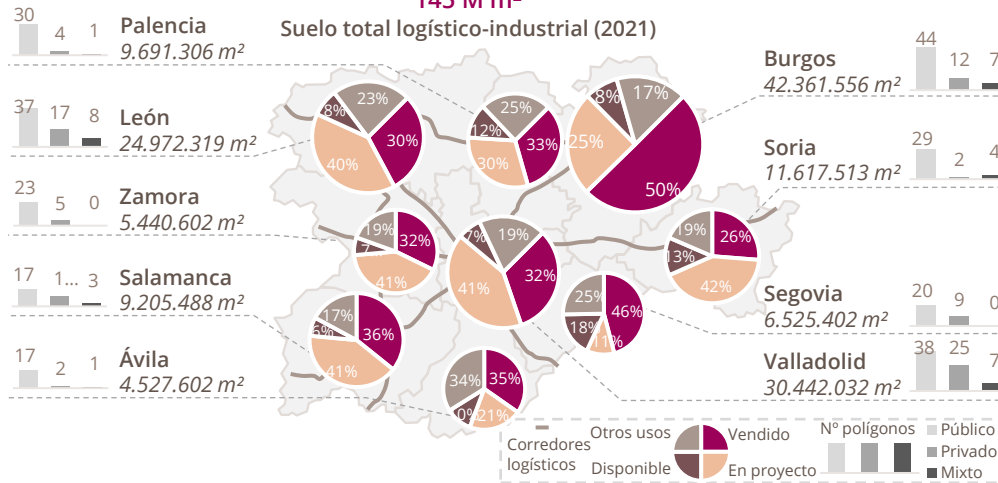
#### Algunos datos y aspectos del ANÁLISIS realizado

##### Suelo logístico-industrial en Castilla y León

Fuente: ICE

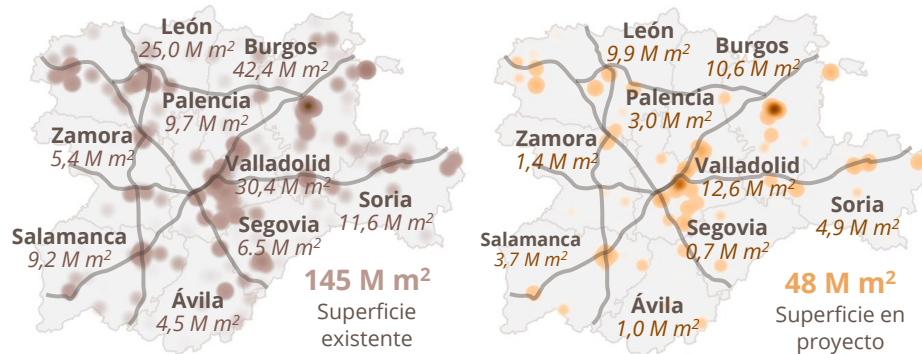
145 M m<sup>2</sup>

Suelo total logístico-industrial (2021)



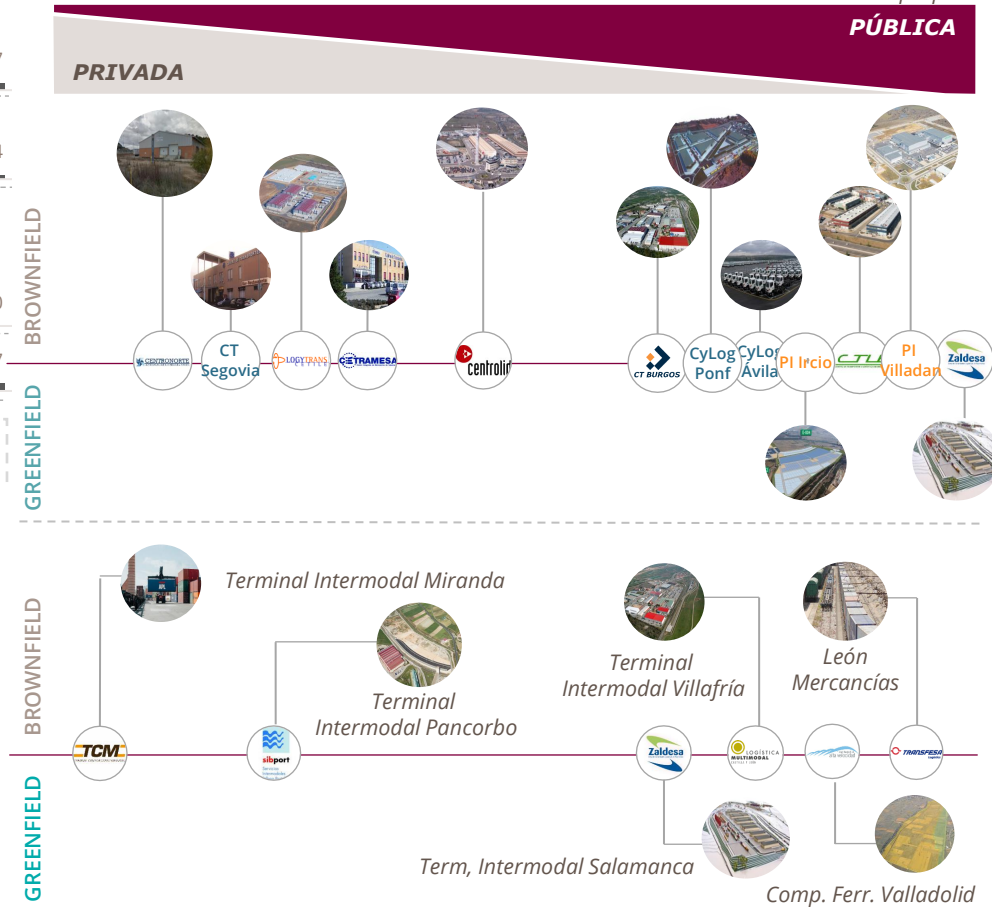
##### Desarrollos logístico-industriales existentes y en proyecto

Fuente: ICE



##### Clasificación de plataformas logísticas y terminales intermodales

Fuente: Elaboración propia





### 7.1.5. SUELO LOGÍSTICO-INDUSTRIAL

## Conclusiones del DIAGNÓSTICO

CyL cuenta con una amplia oferta de **suelo industrial**, especialmente a lo largo del Corredor Atlántico (entre Miranda de Ebro y Salamanca) o en torno a núcleos de población como Burgos, Valladolid y León, si bien una parte importante de ese suelo está obsoleto y no resulta apto para las nuevas demandas de la actividad logística (i.e., diseño y dimensiones de parcelas, naves y viarios).

Por su parte, la oferta de **suelo para transporte y logística** en CyL también es amplia en lo que a extensión se refiere, incluyendo un número amplio de Centros de Transporte y Logística y Terminales Intermodales, si bien estos presentan una dimensión individual reducida y en algunos casos resultan obsoletos, pues fueron desarrolladas en los años 80, por lo que algunos de ellos se encuentran proyectando su ampliación y modernización.

En líneas generales, en CyL hay una carencia importante de suelo logístico de grandes dimensiones y con equipamientos especializados (e.g. naves de temperatura controlada). Por otro lado, la ausencia de una normativa específica para suelo logístico dificulta la implantación de empresas logísticas en CyL.

El desarrollo y gestión de suelo e infraestructuras para transporte y logística en CyL ha sido abordado con modelos muy diversos de **colaboración público-privada**, si bien en líneas generales la iniciativa pública tiene un papel predominante (tanto Administración Regional y Local, como empresas y organismos públicos) en comparación con otras regiones más atractivas para los inversores privados, aunque esta tendencia está cambiando rápidamente, tanto por el mayor atractivo de la Comunidad, como la continua entrada de inversores privados al mercado y la creciente saturación de mercados logísticos como Madrid o Barcelona.

## Reflexiones para la ESTRATEGIA LOGÍSTICA (E.L.)

¿Cómo podría impulsarse desde la E.L. un **mayor desarrollo de suelo con DIMENSIONES de parcelas y naves adecuados** para la logística moderna y con **EQUIPAMIENTOS adaptados** a los segmentos de especialización logística de CyL?

¿Debe la E.L. **considerar la REGENERACIÓN de suelo industrial como una opción** ante la falta de suelo logístico apto y la existencia de polígonos industriales desarrollados, pero aún no ocupados en localizaciones adecuadas?

¿Cómo puede la E.L. **incentivar la demanda logística-industrial en aquellos TERRITORIOS con menor nivel de desarrollo** (i.e. sur y oeste de la Comunidad)? ¿Se puede articular desde la potenciación de los clústeres productivos más locales?

¿Puede la E.L. articular un mejor nivel de COLABORACIÓN entre agentes públicos (JCyL, Diputaciones, Ayuntamientos, Aena, Adif, etc.) y privados (promotores logísticos, operadores, cargadores, etc.) para anticipar las necesidades logísticas e industriales y desarrollar suelo de forma ágil y ajustada en costes?

¿Debería la E.L. plantear y articular una **involucración más activa y directa de la JUNTA en la planificación, desarrollo e incluso gestión de suelo logístico e intermodal** en CyL, tal y como se hace en otras Comunidades Autónomas (i.e., Cataluña a través de CIMALSA o Andalucía a través de RLA)? ¿Cuál sería el **modelo** adecuado para ello (i.e., creación de una Agencia Regional especializada)?

¿Debería la E.L. **abordar una revisión del rol de CyLoG en la promoción sectorial o incluso de suelo** para transporte y logística? ¿Qué medidas debería considerar para **mejorar la competitividad y servicios de los enclaves CyLoG**?

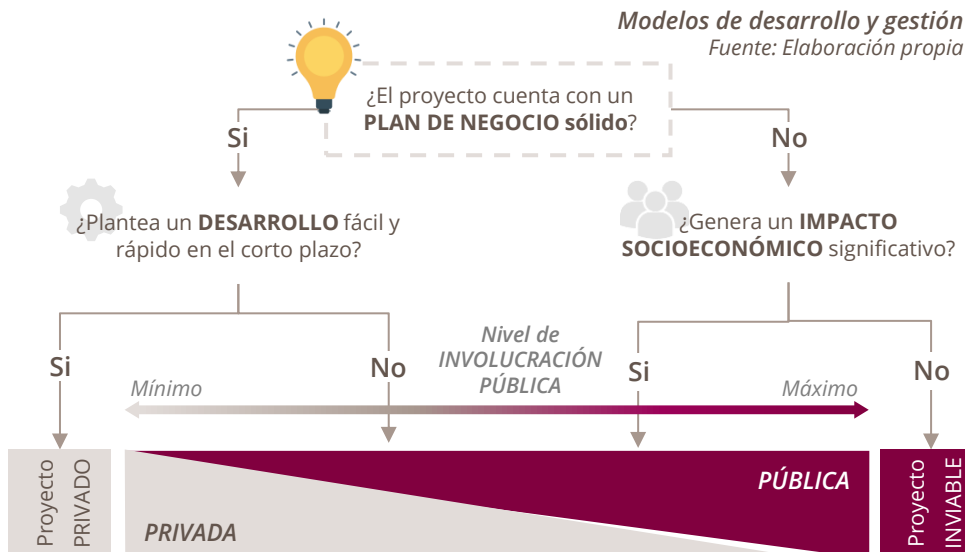
¿Cómo puede la E.L. **sacar el máximo partido del creciente dinamismo e interés de la INICIATIVA PRIVADA** por la promoción y gestión de suelo e infraestructuras de transporte y logística? ¿Cuál podría/debería ser su nivel de **involucración en un hipotético organismo regional** de planificación, promoción y gestión de suelo?

¿Debe la E.L. **considerar una revisión del ORDENAMIENTO vigente en CyL, incluida la Ley del Suelo**, para adaptarlo a las especificidades del sector de transporte y logística, como han hecho otras CCAA (i.e., Andalucía)?



### 7.1.6. OTROS ASPECTOS "HARD - SOFT"

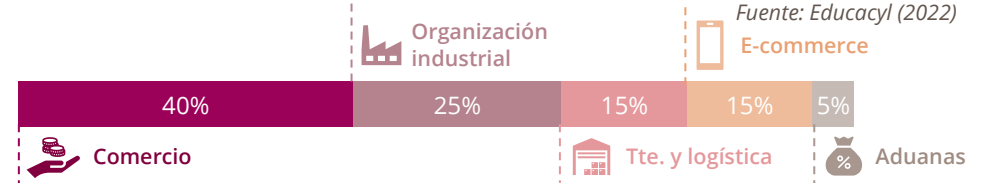
#### Algunos datos y aspectos del ANÁLISIS realizado



**Distribución de ventas por modo de transporte en España y CyL**  
Fuente: Libro Blanco Transporte por Carretera Transporte XXI (2018 y 2022)

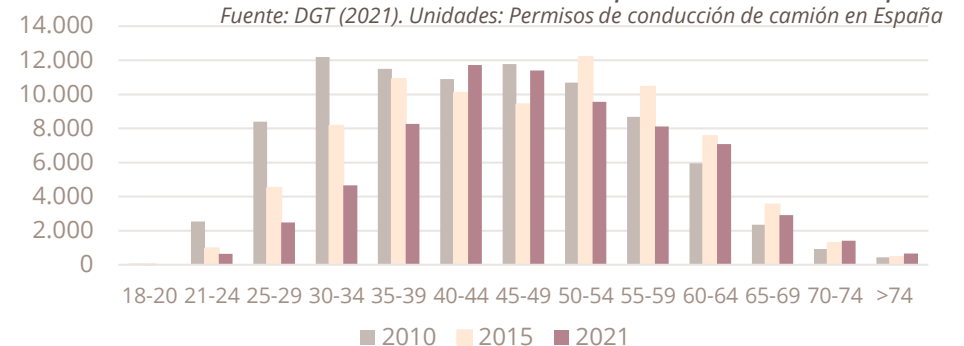
|      |  | Grande (> 50M €) |       | Mediana (50-10M €) |       | Pequeña (10-2M €) |       | Micro (< 2M €) |       |
|------|--|------------------|-------|--------------------|-------|-------------------|-------|----------------|-------|
|      |  | Empr.            | Cuota | Empr.              | Cuota | Empr.             | Cuota | Empr.          | Cuota |
| 2018 |  | -                | -     | 11                 | 28,2% | 89                | 71,8% | -              | -     |
| 2022 |  | 80               | 32,1% | 645                | 37,9% | 1.898             | 27,3% | 1.026          | 2,7%  |

**Ámbito de la oferta formativa de Logística y Transporte en CyL**



| Nivel          | León      | Zamora   | Vallad.   | Salaman.  | Palencia | Burgos    | Soria    | Ávila    | Segovia  | Total      |
|----------------|-----------|----------|-----------|-----------|----------|-----------|----------|----------|----------|------------|
| C. Profesional | -         | -        | 2         | 1         | 1        | 3         | -        | -        | 1        | 8          |
| FP Medio       | 2         | 2        | 5         | 2         | 1        | 2         | 1        | 2        | 2        | 19         |
| FP Superior    | 13        | 3        | 17        | 8         | 6        | 15        | 4        | 4        | 2        | 72         |
| Grado Univ.    | 1         | -        | 1         | -         | -        | -         | -        | -        | -        | 2          |
| Máster Univ.   | 1         | -        | 2         | 4         | -        | -         | -        | -        | -        | 7          |
| Posgrado       | -         | -        | -         | 1         | -        | 1         | -        | -        | -        | 2          |
| <b>Total</b>   | <b>17</b> | <b>5</b> | <b>27</b> | <b>16</b> | <b>8</b> | <b>21</b> | <b>5</b> | <b>6</b> | <b>5</b> | <b>110</b> |

**Evolución de la edad de conductores con permiso de camión en España**





### 7.1.6. OTROS ASPECTOS "HARD – SOFT"

## Conclusiones del DIAGNÓSTICO

Hay gran variedad de modelos de **colaboración público-privada** ampliamente testados en el sector del transporte y la logística en general (terminales portuarias, ferroviarias, suelo logístico, etc.) y en el sector en CyL en particular, si bien en esta última tiene un peso predominante de la iniciativa pública.

En los grandes nodos de transporte y logística (CTL, Terminales intermodales, etc.) hay una demanda creciente de **servicios de valor añadido** a las mercancías, los vehículos de transporte, las empresas y las personas que en ellos trabajan.

El **tejido empresarial** del sector nacional y regional presenta elevados niveles de atomización y márgenes netos muy ajustados, con predominio de empresas extranjeras entre las de mayor dimensión. El necesario proceso de concentración empresarial iniciado hace décadas, está aún muy lejos de finalizar.

La **formación** sectorial en CyL está muy enfocada a FP y Certificado profesional. Además, está muy centrada en Comercio y en Organización Industrial, resultando insuficiente en Nuevas Tecnologías y Digitalización en la Logística.

Hay un déficit importante de **conductores** de camión, echándose en falta una oferta integral para atraerlos y fidelizarlos en el sector, mientras se produce un fuerte incremento de la edad media de los conductores en activo.

La falta de conductores y personal cualificado está llevando a muchas empresas a buscar **implantaciones** cerca de núcleos de población importantes que puedan nutrirlos de los profesionales necesarios, sacrificando ubicación estratégica.

La irrupción de **nuevas tecnologías** en el transporte y la logística está obligando a los agentes públicos y privados a adaptarse, formarse y acometer grandes inversiones para poder seguir siendo competitivos en el mercado.

Por último, aunque la **imagen** del sector en general se ha visto reforzada tras la pandemia gracias a su capacidad de respuesta y a confirmarse como un sector resiliente a las crisis económicas, se debe seguir mejorando de cara a la sociedad en general, con el fin de atraer apoyo, inversión y profesionales cualificados al sector.

## Reflexiones para la ESTRATEGIA LOGÍSTICA (E.L.)

¿Ha llegado el mercado logístico en España y en CyL al nivel de madurez necesario como para que desde la E.L. se promueva una **mayor involucración y liderazgo de la INICIATIVA PRIVADA** en el desarrollo y gestión de infraestructuras y suelo?

¿Debería la E.L. **promover modelos de intercambio tipo THINK-TANK** (i.e., BCL en Cataluña) en el que agentes públicos y privados puedan compartir, entre otros, experiencias en desarrollo y gestión de infraestructuras, suelo y servicios en T&L?

¿Debería la E.L. **promover la implantación de un estándar mínimo de SERVICIO en los "grandes" nodos de transporte y logística** de CyL, tanto públicos como privados, cubriendo servicios a la mercancía, vehículos, empresas y personas?

¿Y la generalización de una plataforma electrónica de carga tipo **E-CARGO, que facilite la integración y ejecución de procesos administrativos, comerciales, etc.** entre las empresas de la región, la Administración y sus principales nodos de T&L, siendo compatible con los de las regiones vecinas (i.e., puertos)?

¿Cómo puede la E.L. **promover un necesario proceso de concentración/ cooperación entre las EMPRESAS del sector** en CyL para resultar suficientemente competitivas frente a los grandes cargadores que se quiere atraer a la región?

¿Debería la E.L. **diseñar y ejecutar un ambicioso plan de COMUNICACIÓN** del sector regional a fin de mejorar su imagen y atraer talento, inversiones y apoyos? ¿Debería este incluir un **apartado específico enfocado a atraer CONDUCTORES** hacia el sector, apelando a la mejora de la seguridad y las condiciones laborales (i.e., AESP), a incentivos en la formación para el acceso a la actividad, etc.)? ¿Y **otro específico para la incorporación de la MUJER** al mercado laboral en este sector?

¿Y un **Plan Integral de DIGITALIZACIÓN del Sector en CyL**, que abarque tanto a Administraciones Públicas, como a nodos de T&L y empresas y que incluya tanto planes de formación, como financiación, ayudas fiscales, mejores prácticas, integración en proyectos europeos (i.e., DGTL), etc.?



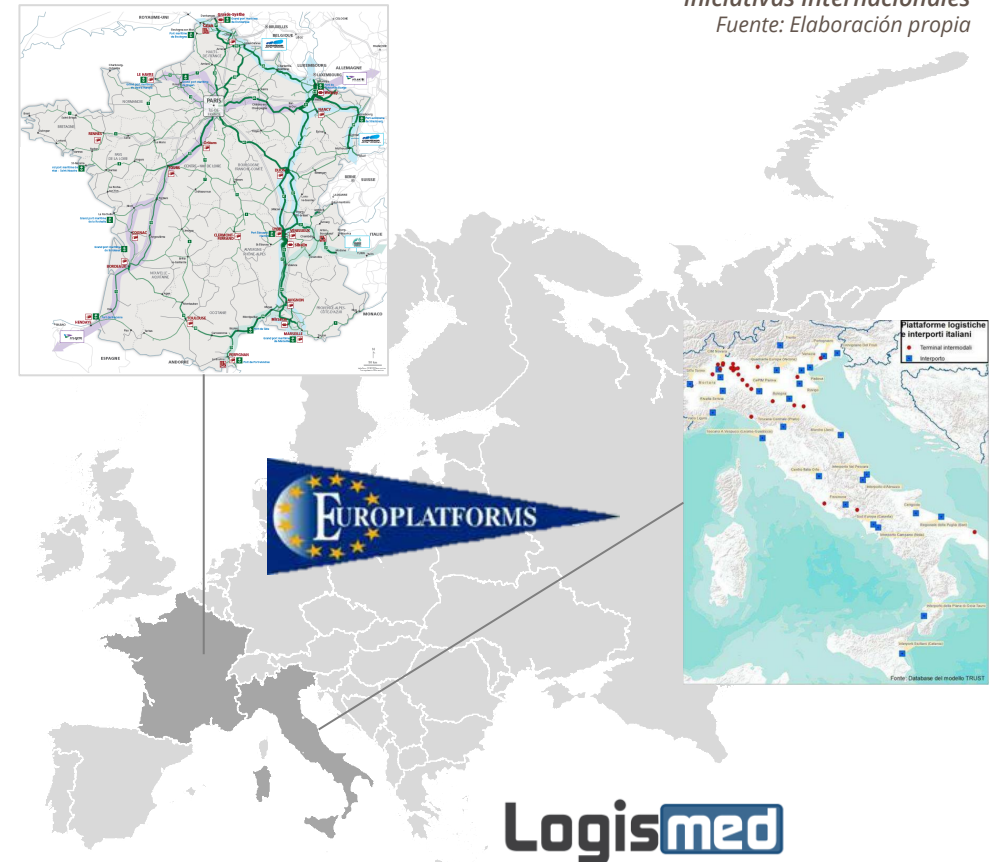
### 7.1.7. BENCHMARKING DE PLANES REGIONALES

#### Algunos datos y aspectos del ANÁLISIS realizado

*Iniciativas nacionales*  
Fuente: Elaboración propia



*Iniciativas internacionales*  
Fuente: Elaboración propia





### 7.1.7. BENCHMARKING DE PLANES REGIONALES

## Conclusiones del DIAGNÓSTICO

Se constata una apuesta generalizada por mantener un nivel de **planificación y coordinación** activa y más o menos integral, del sector del transporte y la logística en todos los ámbitos territoriales, a nivel nacional e internacional.

En general, existe consenso en la oportunidad de actuar de forma integrada y coordinada sobre **cuatro pilares** fundamentales: infraestructuras, suelo, servicios y tejido empresarial. Los dos últimos incluyen aspectos como la formación, nuevas tecnologías, promoción exterior, etc.

Algunas Comunidades Autónomas disponen de modelos que podrían servir de **referencia** para las acciones que se deriven del diseño e implementación de la Estrategia Logística en CyL: Cataluña, Andalucía, Aragón y Navarra.

Algunos de estos modelos incluyen el establecimiento de una **Agencia u Organismo Regional** de Transporte y Logística con competencias suficientes para el desarrollo y gestión de suelo e infraestructuras y con vocación de representación de los agentes que operan en el territorio, tanto públicos como privados.

Otros han incluso abordado (Andalucía) o están abordando (Cataluña) la revisión del **marco regulatorio** para adaptarlo a las especificidades del sector del Transporte y la Logística, llegando incluso a la adaptación de la Ley del Suelo para dar prioridad a los desarrollos estratégicos dentro de este sector.

El benchmarking de la UE permite confirmar que los **países y territorios vecinos** están implantando planes más o menos ambiciosos para potenciar el sector del transporte y la logística desde cualquiera de sus puntos de vista, lo que puede suponer un beneficio para la actividad exportadora e importadora de CyL.

## Reflexiones para la ESTRATEGIA LOGÍSTICA (E.L.)

¿Debería la E.L. **promover la figura de una ASOCIACIÓN REGIONAL con competencias integrales en la coordinación y promoción sectorial** en CyL? ¿Qué competencias serían esas? ¿Se pueden aprovechar para ello figuras regionales ya existentes?

¿Debería la E.L. **incluir iniciativas de coordinación con otras REGIONES vecinas**, tanto en España como Europa y el Mediterráneo (más allá de la Macrorregión RESOE), con las que intercambiar experiencias y mejores prácticas y cerrar Protocolos e incluso Convenios de colaboración para la promoción del sector regional en el exterior y la mejora de las infraestructuras de conexión entre ellas?

¿Debería la E.L. **promover y propiciar un mayor esfuerzo regional para consolidar su posición de LOBBY sectorial** ante el MITMS y ante diferentes estamentos y Foros de la Unión Europea, de cara a influir en la definición del nuevo Marco Normativo, posicionarse frente a la implementación de planes de ayuda sectoriales, etc.?

## 7. CONCLUSIONES DEL DIAGNÓSTICO

### 7.2. DAFO del sector en Castilla y León

#### DEBILIDADES

- **DESPOBLACIÓN** ⇒ Falta personal cualificado, principalmente en el entorno rural.
- **PIB** ⇒ El crecimiento regional es más moderado que su entorno regional, nacional y europeo.
- **MEJORAS INFRAESTRUCT.** ⇒ Pendiente de concreción en actuaciones clave identificadas (definir calendario y cumplirlo).
- **RED FERROVIARIA** ⇒ Reducida funcionalidad y poco tráfico.
- **TERM. FERROVIARIAS** ⇒ Elevado número con baja actividad o desuso.
- **CARGA AÉREA** ⇒ Baja conectividad de aeropuertos regionales en carga y en pasaje.
- **SUELO LOGÍST.-INDUSTR.** ⇒ Diseño obsoleto para las demandas logísticas modernas.
- **TRANSFORMAC. DIGITAL** ⇒ Retraso de la implantación en Administración y empresas privadas.
- **ATOMIZACIÓN** ⇒ Dimensión y músculo insuficientes para ciertas necesidades de servicio e inversión.
- **INTERMODALIDAD** ⇒ Moderada apuesta de las empresas regionales.
- **FORMACIÓN** ⇒ Insuficiente capacitación en N.Tecnologías.
- **PROFESIONALES** ⇒ Falta de conductores y personal cualificado.
- **MARCO REGULATORIO** ⇒ Insuficiente reconocimiento de las singularidades del sector.
- **BUROCRACIA** ⇒ Lentitud administrativa y baja digitalización.
- **IMAGEN** ⇒ Aún insuficiente para atraer talento, inversión y apoyo.
- **ESTRATEGIA AUTONÓMICA** ⇒ Falta una visión y ambición regional e integral (360°) para el sector.

#### AMENAZAS

- **CONTEXTO GLOBAL** ⇒ Importantes tensiones que amenazan el comercio y el crecimiento.
- **COMPETENCIA** ⇒ Creciente entre territorios como consecuencia de la globalización de cadenas logísticas.
- **PESO SECTORIAL** ⇒ Se ha ido reduciendo en la economía regional.

#### FORTALEZAS

- **SECTORES INDUSTRIAL/AGRO.** ⇒ Mayor peso que en la economía nacional y potencial diferenciación.
- **CLÚSTERS** ⇒ Sólidos y con amplio reconocimiento (agroalimentario, madera, automoción, etc.).
- **BALANZA COMERCIAL** ⇒ Equilibrada e incluso ligeramente exportadora.
- **TRÁNSITO** ⇒ Posición estratégica en tránsitos del noroeste peninsular (nacionales e internacionales).
- **RED VIARIA** ⇒ Amplia, capilar y de alta capacidad.
- **AEC** ⇒ Amplia red regional construida y operativa.
- **COLABORACIÓN PÚBL-PRIV** ⇒ Amplia experiencia regional aplicada a proyectos de transporte y logística.
- **CyLoG** ⇒ Precedente pionero nacional en promoción sectorial.
- **RESOE y otras alianzas Territoriales** ⇒ Dinamismo de sus miembros para actuar de Lobby.
- **CORR. ATLÁNTICO** ⇒ Apoyo e inversión asociado a su desarrollo.

#### OPORTUNIDADES

- **TERRITORIO** ⇒ La potenciación de clúster más rurales permitiría atraer empleo y población.
- **RELOCALIZACIÓN** ⇒ Vuelta de industrias y sus cadenas logísticas, para evitar tensiones globales.
- **RED PORTUARIA** ⇒ Amplia y a disposición del tejido export/import.
- **AESP** ⇒ Apoyo e inversión para el desarrollo de una red regional.
- **RECONVERSIÓN SUELO** ⇒ Alternativa para el excedente de suelo industrial en localizaciones clave para la logística.
- **DEMANDA** ⇒ Boom del sector logístico y apuesta por el noroeste para completar redes nacionales.
- **SECTOR AGROALIMENT.** ⇒ Apuesta nacional por su transformación y crecimiento.
- **INICIATIVA PRIVADA** ⇒ Entrada continua de nuevos agentes con ánimo de invertir y liderar proyectos.
- **RELEVANCIA SECTORIAL** ⇒ Apoyo e inversión por su relevancia para la competitividad de empresas y territorios.