



**GRUPO SUARDIAZ**



## **SEGUNDA TRIBUNA FERRMED – EU CORE NET CITIES**

**MÁLAGA, 13 de abril de 2016**

- 1. Soluciones Logísticas Integrales SA (SLISA): La empresa**
2. Las terminales ferroviarias del Corredor Mediterráneo en España
3. Proyectos de Terminales Intermodales en el Corredor Mediterráneo
4. Conclusiones

■ 1.1. Datos relevantes

- La empresa comenzó su actividad en 1994.
- Los socios de la empresa son:
  - ✓ **Grupo Suardiaz con el 57,61%,**
  - ✓ ADIF con el 40,34%,
  - ✓ otros con el 2,03%.
- Su principal actividad actual es aportar la gestión privada a las terminales ferroviarias con el objetivo de optimizar la gestión de las mismas.**

- 1.2. Terminales gestionadas actualmente por SLISA
  - ❑ **Terminal de Cerbere:** gestión de maniobras
  - ❑ **Terminal de Best-Puerto de Barcelona:** gestión de servicios ferroviarios
  - ❑ **Terminal de Granollers:** en UTE gestión de manipulación y maniobras ferroviarias
  - ❑ **Terminal de Constantí:** en UTE gestión de manipulación y maniobras ferroviarias
  - ❑ **Terminal de Silla y Fuente San Luis:** gestión de manipulación y maniobras ferroviarias
  - ❑ **Terminal de Abroñigal:** en UTE la gestión de maniobras ferroviarias a partir del 1 de mayo de 2016

- 1. Soluciones Logísticas Integrales SA (SLISA): La empresa**
2. Terminales ferroviarias del Corredor Mediterráneo en España
3. Proyectos de Terminales Intermodales en el Corredor Mediterráneo
4. Conclusiones

- 2.1. Definición de TERMINAL según Rail Freight Corridor 6

“The word ‘terminal’ means the installation provided along the freight corridor which has been specially arranged to allow either the loading and/or the unloading of goods onto/from freight trains, and the integration of rail freight services with road, maritime, river and air services, and either the forming or modification of the composition of freight trains (intermodal terminals, marshalling yards) and, where necessary, performing border procedures at borders (border station) with European third countries. “

Es decir, una terminal intermodal, tiene que disponer de la capacidad, no solo de recepcionar y expedir trenes, si no ofrecer también todos los servicios necesarios para la integración con los servicios de transporte por carretera, marítimos, y aéreos que la carga necesita.

- 2.3. Necesidad de Terminales Intermodales del Corredor Mediterráneo
  - ❑ Las terminales en el tráfico de mercancías son como las estaciones en el tráfico de viajeros. Son indispensables para su buen funcionamiento.
  - ❑ Desde Barcelona hasta el final del Corredor en Andalucía no existe una terminal intermodal de referencia.
  - ❑ Es necesario disponer de terminales intermodales capaces de asumir el incremento de los tráficos internacionales intermodales que surgirán por el Corredor y de ofrecer los servicios necesarios tanto al ferrocarril como a los demás medios de transporte para que la intermodalidad sea posible.

- 2.2. Mapa de las Terminales del Corredor 6 en España



**Figura 1: Terminales del corredor Mediterráneo en España. Fuente; Rail Freight Corridor 6 TT 2015/2016. Fecha: 12-01-2015**

Terminal de Silla

CID BOOK 3

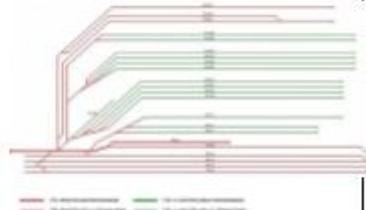


Silla

| Information Related to RFC6 |                     |  |
|-----------------------------|---------------------|--|
| Number of chapter           | Heading text        | Silla  |
|                             | Table of contents   |  |
| 1                           | General information | <ul style="list-style-type: none"> <li>Name of terminal, address, map, how to find the terminal<br/>Silla Address: Avda. de Picasso Nº 5, SILLA. 46160 = VALENCIA</li> <li>Part of RFC 6</li> </ul>   <ul style="list-style-type: none"> <li>Terminal owner (name, address, contact)<br/>Adif (Railway Infrastructure Manager)<br/>Tel: +34 963.537.075<br/>E-mail: <a href="mailto:vaencano@adif.es">vaencano@adif.es</a><br/>Web: <a href="http://www.adif.es">http://www.adif.es</a></li> <li>Terminal operator (name, address, contact)<br/>SLISA<br/>Tel: +34 608694763<br/>E-mail: <a href="mailto:vaencav@slisa.es">vaencav@slisa.es</a></li> <li>Terminal character (factory siding, intermodal rail/ road/ water...) Intermodal Terminal</li> </ul> |
| 2                           | Access conditions   |  |

CID BOOK 3



|   |                      |  |
|---|----------------------|--|
|   |                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>Logistic Installation</li> </ul>  <ul style="list-style-type: none"> <li>Technical map</li> </ul>  <ul style="list-style-type: none"> <li>For further information:<br/><a href="http://www.adif.es/es_ES/infraestructuras/terminales/642/04/rfcha_instalacion_tecnica_0107.shtml">http://www.adif.es/es_ES/infraestructuras/terminales/642/04/rfcha_instalacion_tecnica_0107.shtml</a></li> </ul>   |
| 3 | Terminal description |  |
| 4 | Capacity allocation  |  |
| 5 | Services             | <ul style="list-style-type: none"> <li>List of provided services (storage, unloading, refueling, maintenance,...)<br/>Formation/Selection shunting with a shunting vehicle.<br/>Formation/Selection shunting without a shunting vehicle.<br/>Shunting operations on logistics facilities at the Main facilities<br/>Shunting at facilities with a shunting vehicle.<br/>Shunting at facilities without a shunting vehicle.<br/>Handling intermodal transports units<br/>Operations of access to Exterior facilities without a shunting vehicle<br/>Operations on rolling stock associated with access or expedition of trains</li> <li>Operating times (opening times, terminal / particular services)<br/><u>Opening times</u> Access and expedition of trains: 24h/ every day<br/><a href="http://www.adif.es/es_ES/infraestructuras/terminales/642/04/rfcha_instalacion_instalacion_0101.shtml">http://www.adif.es/es_ES/infraestructuras/terminales/642/04/rfcha_instalacion_instalacion_0101.shtml</a></li> </ul> |
| 6 | Charging             |  |

**Figura 2: Descripción de la Terminal de Silla. Fuente; Terminals Description Rail Freight Corridor 6 TT 2015/2016. Fecha: 12-01-2015**

- Limitaciones de la Terminal de Silla
  - ❑ La vía más larga es de 563 metros
  - ❑ No permite el almacenamiento de MMPP al estar ubicada en el centro urbano.
  - ❑ No dispone de conexiones para contenedores refrigerados.
  - ❑ Limitación de manipulación de contenedores en horario nocturno por normativa local.
  - ❑ Acceso complicado para el tráfico por carretera
  - ❑ No está prevista la conexión de dicha terminal al Corredor Mediterráneo.

Terminal de Valencia Fuente San Luis

Valencia Fuente San Luis

| Information Related to RFC6 |                     |   |
|-----------------------------|---------------------|---|
| Number of chapter           | Heading text        | Valencia Fuente San Luis  |
|                             | Table of contents   |   |
| 1                           | General information | <ul style="list-style-type: none"> <li>Name of terminal, address, map, how to find the terminal<br/>Valencia Fuente San Luis<br/>Address: Camí Fort de las Cortes S/N, 46013 – VALENCIA</li> <li>Part of RFC 6</li> </ul>   <ul style="list-style-type: none"> <li>Terminal owner (name, address, contact)<br/>Adif (Railway Infrastructure Manager)<br/>Tel: +34 963.537.075<br/>E-mail: <a href="mailto:juannano@adif.es">juannano@adif.es</a><br/>Web: <a href="http://www.adif.es">http://www.adif.es</a></li> <li>Terminal operator (name, address, contact)<br/>Adif (Railway Infrastructure Manager)<br/>Tel: +34 963.537.075<br/>E-mail: <a href="mailto:juannano@adif.es">juannano@adif.es</a><br/>Web: <a href="http://www.adif.es">http://www.adif.es</a></li> <li>Terminal character (factory siding, intermodal rail/ road/ water...)<br/>General Cargo</li> </ul> |
| 2                           | Access conditions   |   |

|   |                      |   |
|---|----------------------|---|
|   |                      | <p>Logistical Installation</p>  <p>Technical map</p>  <p>For further information:<br/><a href="http://www.adif.es/ES/infraestructuras/terminales/65013/ficha_instalacion_tecnica_0109.shtml">http://www.adif.es/ES/infraestructuras/terminales/65013/ficha_instalacion_tecnica_0109.shtml</a></p>   |
| 3 | Terminal description |   |
| 4 | Capacity allocation  |   |
| 5 | Services             | <ul style="list-style-type: none"> <li>List of provided services (storage, unloading, refueling, maintenance,...)<br/>Shunting for delivery and/or receipt at other Facilities<br/>Formation/Selection shunting with a shunting vehicle.<br/>Formation/Selection shunting without a shunting vehicle.<br/>Shunting operations on logistics facilities at the Main Facilities<br/>Shunting at facilities with a shunting vehicle.<br/>Shunting at facilities without a shunting vehicle.<br/>Operations of access to Exterior facilities without a shunting vehicle<br/>Operations on rolling stock associated with access or expedition of trains<br/>Operating times (opening times, terminal / particular services)</li> <li>Opening times<br/>Access and expedition of trains: 24h/ Every day<br/><a href="http://www.adif.es/ES/infraestructuras/terminales/65013/ficha_instalacion_logistica_0103.shtml">http://www.adif.es/ES/infraestructuras/terminales/65013/ficha_instalacion_logistica_0103.shtml</a></li> </ul> |
| 6 |                      |   |

**Figura 3: Descripción de la Terminal de Valencia Fuente San Luis. Fuente; Terminals Description Rail Freight Corridor 6 TT 2015/2016. Fecha: 12-01-2015**

- Limitaciones de la Terminal de Valencia Fuente San Luis
  - ❑ Es la principal instalación ferroviaria de mercancías de Valencia.
  - ❑ Dispone de 40 vías, siendo la más larga de 773 m.
  - ❑ Hasta agosto de 2015 solo servía como apoyo a la regulación de los trenes de entrada y salida al Puerto de Valencia, no realizándose el servicio de carga y descarga de los trenes.
  - ❑ Actualmente dispone de dos vías para la composición de trenes de mercancías con una longitud inferior a 300 metros cada una.
  - ❑ Sólo se permite mercancías peligrosas en tránsito de máximo 48 horas.
  - ❑ Poca capacidad de almacenamiento, así como de otros servicios necesarios para la intermodalidad

1. Soluciones Logísticas Integrales SA (SLISA): La empresa
2. Situación de las terminales ferroviarias del Corredor Mediterráneo en España
- 3. Proyectos Actuales de Terminales Intermodales en el Corredor Mediterráneo**
4. Conclusiones

3.1. Proyecto de Terminal Fuente San Luis

| Nº | Country | Region (if required) | Railway section                               | Nature of Projects   | Benefits for RFC 6   | Start date of the works | End date of the works | Actual step     | Estimation of the costs in ME | Funder 1 | Funder 2 | Funder 3 | Funder 4 | Comments                                      |
|----|---------|----------------------|---|--|--|-------------------------|-----------------------|-----------------|-------------------------------|----------|----------|----------|----------|---|
|    |         |                      |   |  | Interoperability Higher speed  |                         |                       |                 |                               |          |          |          |          |   |
| 26 | ES      |                      | MADRID-ZARAGOZA-BARCELONA-PORTBOU             | Track enhancement  | Bottleneck relief<br>Interoperability  |                         |                       | Technical study | 50                            |          |          |          |          |   |
| 27 | ES      |                      | VICALVARO-SAN FERNANDO                        | Creation of siding, extra tracks                           | Capacity improvement<br>Punctuality improvement                              |                         |                       | Technical study | 40                            |          |          |          |          |   |
| 28 | ES      |                      | PLASENCIA DE JALÓN-PLAZA                      | Creation of new structure (line, tunnel, bridge, leapfrog) | Capacity improvement<br>Punctuality improvement                              |                         |                       | Technical study | 175                           |          |          |          |          |   |
| 29 | ES      |                      | VALENCIA FUENTE DE SAN LUIS TERMINAL          | Terminal enhancement                                       | Bottleneck relief<br>Interoperability<br>Capacity improvement                |                         |                       | Technical study |                               |          |          |          |          | Feasibility study, public private partnership |
| 30 | ES      |                      | MADRID VICALVARO TERMINAL                     | Terminal enhancement                                       | Bottleneck relief<br>Interoperability<br>Capacity improvement                |                         |                       | Technical study | 357                           |          |          |          |          |   |
| 31 | ES      |                      | BARCELONA- FIGUERAS                           | Implementation ERTMS                                       | Interoperability<br>Capacity improvement                                     |                         |                       | Works phase     | 20                            |          |          |          |          | Deployment level 2                            |
| 32 | ES      |                      | BARCELONA-PORT-BOU                            | Implementation ERTMS                                       | Interoperability<br>Capacity improvement                                     |                         |                       | Works phase     | 27                            |          |          |          |          | Pending of modifications and tests            |
| 33 | ES      |                      | Variante de Almoraima (estación de San Roque) | Track and signalling                                       | Bottleneck relief<br>Interoperability<br>Capacity<br>Punctuality improvement |                         |                       | Short term      | < 50 m€                       |          |          |          |          |   |
| 34 | ES      |                      | Complejo de Aranjuez (sistema de concesión)   | Track, electrification and signalling                      | Bottleneck relief<br>Interoperability<br>Capacity<br>Punctuality improvement |                         |                       | Short term      | < 50 m€                       |          |          |          |          |   |

**Figura 4. Implementación Plan TT 2017. Fuente: RAIL FREIGHT CORRIDOR**

### 3.1. Proyecto de Terminal Fuente San Luis

- ❑ Aunque está contemplada como terminal intermodal en el corredor, actualmente no está en disposición de asumir el incremento de tráfico ferroviario.
- ❑ La Comisión Europea en su "Fourth Progress Inform" de noviembre de 2014 indicaba una finalización para antes del 2020.
- ❑ Falta de acuerdo en los últimos años entre Administraciones propietarias de los terrenos.
- ❑ Desde enero de este año, se ha retomado el impulso de este proyecto conjuntamente desde la iniciativa pública y privada, con el objetivo de que la Terminal Intermodal sea una realidad.
- ❑ SLISA-GRUPO SUARDIAZ, apuesta por este proyecto y está totalmente involucrada en el desarrollo del mismo desde la iniciativa privada.
- ❑ Las instalaciones de FSL ocupan una posición estratégica frente al Corredor Mediterráneo y al Puerto de Valencia

**3.1. Proyecto de Terminal Fuente San Luis**



### 3.1. Proyecto de Terminal Fuente San Luis

- ❑ **Instalación Técnica:** Área funcional formada por haces de vías para la recepción/expedición de trenes, actuando de apoyo al resto de instalaciones.  
Primera Fase: 4 vías para el tratamiento de trenes de 750 m y 18 vías de longitudes entre 380 y 634 m
- ❑ **Instalación Intermodal:** Área funcional formada por 4 vías de carga y descarga, así como los espacios necesarios para el estocaje de UTIS. Capacidad máxima de 8/10 trenes diarios y almacenaje de 1.840 TEUS
- ❑ **Zonas de actividades logísticas:** Para realizar funciones de almacenamiento, etiquetado, picking, distribución, transformación, etc .
- ❑ **Centro Integrado de servicios:** servicios para las personas y a los vehículos (talleres, surtidores de gasóleo, aparcamiento, lavadero de vehículos,...)

### 3.2. Proyecto de Terminal BASF Tarragona



Creación de la empresa “**COMBI TERMINAL CATALONIA, S.L.**” constituida el 21.07.2014 formada por BASF, 4 Operadores Logísticos y 1 Operador Ferroviario

- Capacidad de 8 trenes/día
- 115.00 unidades/año
- Operaciones las 24 h
- Area de operaciones con 4 vías de 520 metros
- Área de estacionamiento para 400 TEU’s de mercancía no peligrosa y 250 TEU’s de mercancía peligrosa.
- Parking para 30 camiones, 70 cajas móviles y 100 trailers

## 3.2. Proyecto de Terminal BASF Tarragona



Creación de la empresa “**COMBI TERMINAL CATALONIA, S.L.**” constituida el 21.07.2014 formada por BASF, 4 Operadores Logísticos y 1 Operador Ferroviario

### **PRINCIPALES REQUERIMIENTOS DE LA INDUSTRIA**

- Fiabilidad en el servicio
- Almacenaje productos ADR en la Terminal
- Mantenimiento y reparación
- Conexión eléctrica para reefers.
- Lavadero Bulk
- Parking para camiones y plataformas
- Estación de servicio para el personal
- Equipos especiales

1. Soluciones Logísticas Integrales SA (SLISA): La empresa
2. Situación de las terminales ferroviarias del Corredor Mediterráneo en España
3. Proyectos de Terminales Intermodales en el Corredor Mediterráneo
- 4. Conclusiones**

- ❑ La explotación ferroviaria sin puntos de intercambio intermodal eficientes y competitivos no funciona. Es un requisito indispensable para el buen funcionamiento de los tráficos ferroviarios.
- ❑ Por el momento, no hay una buena terminal intermodal desde Barcelona hasta el final del Corredor en Andalucía capaz de ofrecer todos los servicios necesarios para la intermodalidad entre los diferentes medios de transporte.
- ❑ Es necesario la organización y coordinación público-privada para acometer el proyecto de Terminal Intermodal en Valencia Fuente San Luis. Así como el apoyo a la iniciativa privada promovida desde BASF con el objetivo de facilitar y mejorar la gestión de las terminales ferroviarias.
- ❑ La competitividad va a estar en el buen diseño de las terminales y en la gestión de las mismas para disminuir los costes de fricción. Son los objetivos principales de la gestión privada. Sin esto, entendemos que nos será factible un incremento del tráfico ferroviario.

**Muchas gracias**