Deloitte.

Plataforma Logístico-Intermodal de Alcázar de San Juan

Estudio de Viabilidad

2022

Ayuntamiento de
ALCÁZAR DE SAN JUAN

Disclaimer

Este informe de "Estudio de Viabilidad de la Plataforma Logístico Intermodal de Alcázar de San Juan" (el "Informe") ha sido preparado por Deloitte Consulting, S.L.U. ("Deloitte") para el Ayuntamiento de Alcázar de San Juan (el "Cliente") de acuerdo con el Contrato Administrativo de Servicios de Consultoría y Asistencia Técnica para el "Acompañamiento en el impulso, desarrollo y diseño de la Plataforma Logístico-Intermodal Mancha Centro" de fecha 29 de octubre de 2020 ("el Contrato") y sobre la base del alcance y las limitaciones que se detallan en el mismo y a continuación.

El Informe se ha preparado únicamente con el propósito de sintetizar los principales resultados y conclusiones del 'Estudio de Viabilidad de la futura Plataforma Logístico Intermodal de Alcázar de San Juan', tal como se establece en el Contrato. No debe utilizarse para ningún otro propósito ni en ningún otro contexto. Deloitte no asume responsabilidad contractual y/o extracontractual por posibles pérdidas, daños o gastos, sea cual sea su naturaleza, que terceros distintos al Cliente pudieran incurrir con ocasión de los resultados proporcionados por Deloitte al Cliente.

El Informe está dirigido única y exclusivamente para uso del Cliente según los términos del Contrato, no siendo confeccionada para conferir una solución específica a terceros. Este Informe y su contenido no constituyen un asesoramiento profesional. Antes de tomar cualquier decisión o adoptar cualquier medida que pueda afectar a su situación financiera o a su negocio, debe consultar con un asesor profesional cualificado.

Ninguna entidad de la Red Deloitte será responsable de las pérdidas sufridas por cualquier persona que actúe basándose en esta publicación. En la medida de lo posible, tanto Deloitte como el Cliente rechazan cualquier responsabilidad derivada del uso (o no uso) del Informe Final y su contenido, incluida cualquier acción o decisión tomada como resultado de dicho uso (o no uso).

© 2022 Deloitte Consulting, S.L.U.

Índice de Contenidos

0. Introducción _ página 4

1. Viabilidad de Mercado _ página 8

2. Viabilidad Funcional _ página 52

3. Viabilidad Institucional _ página 75

4. Viabilidad Financiera _ página 94

5. Conclusiones _ página 119

0. Introducción

0.1 Visión y contexto del Proyecto

0.2 Antecedentes de esta Asistencia Técnica

0.3 Enfoque y alcance del Estudio de Viabilidad

0.1 Visión y contexto del Proyecto

El **Ayuntamiento** de Alcázar de San Juan, con el apoyo directo de la **Junta** de Castilla-La Mancha y con la colaboración del **MITMA**, lleva más de una década dando forma al proyecto de desarrollo de una Plataforma Logístico-Intermodal en Alcázar de San Juan, en la convicción de que su potencial como nodo ferroviario histórico del Sur de la Península le permitiría aportar valor y eficiencia al tejido empresarial exportador-importador de Castilla-La Mancha.

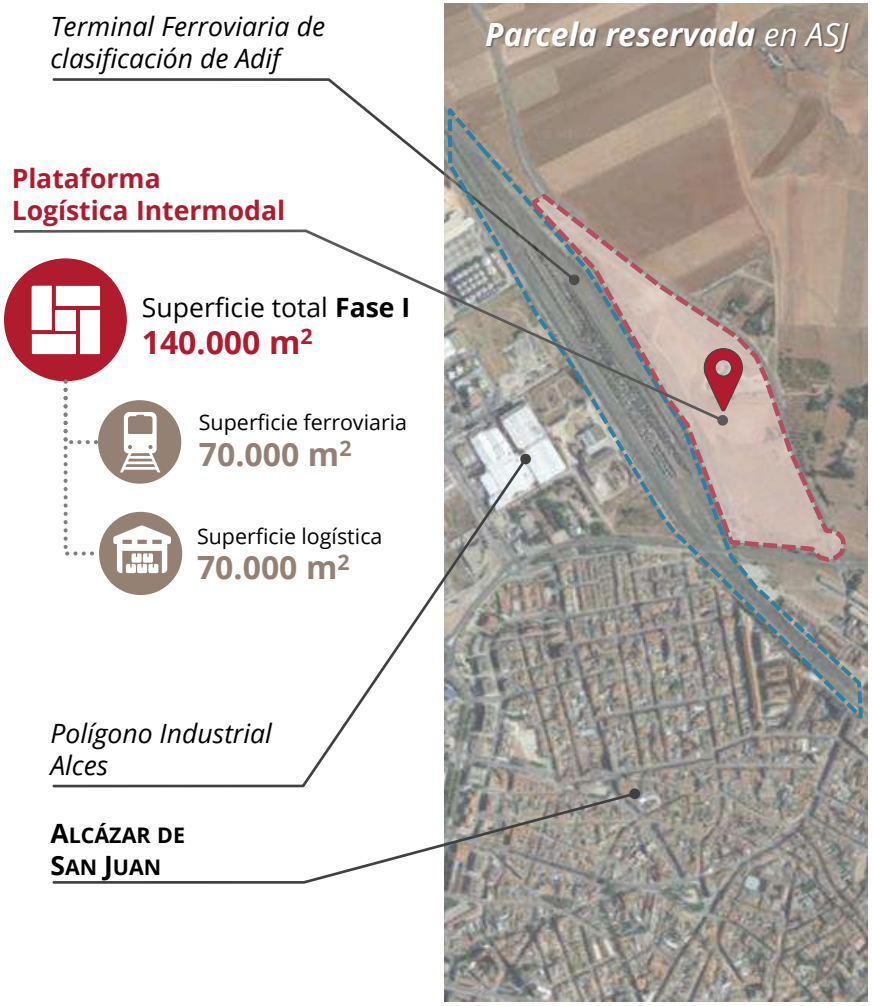
A tal fin, ha ido preparando, tanto a nivel de planeamiento como de titularidad del suelo, una **parcela** de unas 14 ha de superficie bruta situada al noreste del municipio y anexa a la terminal ferroviaria de clasificación de Adif existente, lo que le otorga una conectividad idónea y directa, tanto con la red de transporte viario de su Hinterland, como de la red ferroviaria de su Foreland, dotándola además de acceso directo a la vía general y de una gran capacidad de recepción-expedición de trenes, pero con una necesidad de inversión moderada.

VISIÓN

*Aprovechar el potencial del **nodo ferroviario histórico** de Alcázar de San Juan para aportar valor y eficiencia al **tejido empresarial exportador-importador** de Castilla-La Mancha.*

CONTEXTO

*La Plataforma, de **14 ha** de superficie en Fase I, está anexa a una **terminal de clasificación** con 24 vías operativas y contará con **empresas y personal especializados** en transporte y logística de mercancías.*



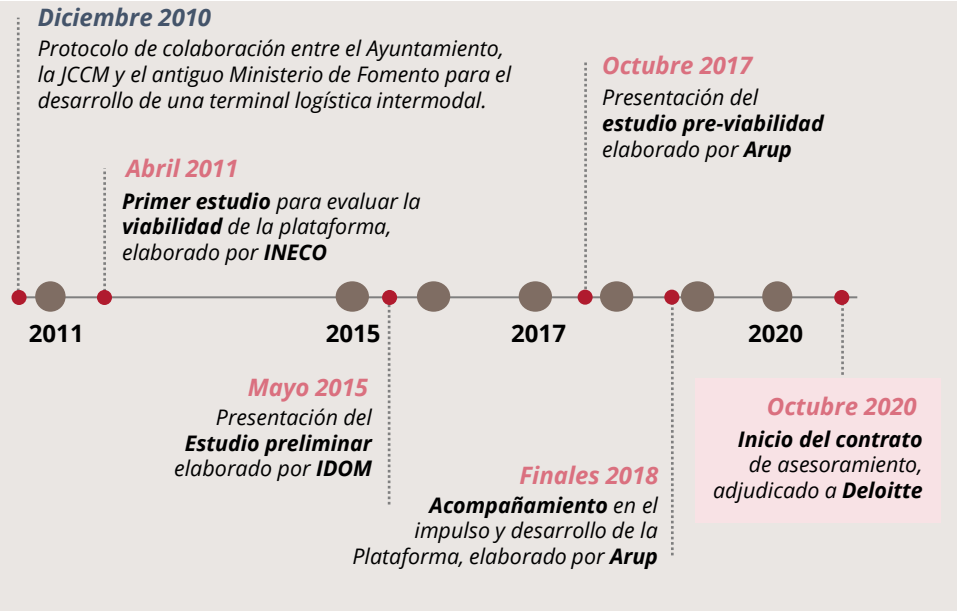
0.2 Antecedentes de esta Asistencia Técnica

A fin de poder avanzar en el análisis del potencial de mercado y la viabilidad técnica y financiera del posible desarrollo de la Plataforma, los responsables del Ayuntamiento de Alcázar de San Juan, en colaboración con la Consejería de Obras Públicas de la Junta de Comunidades de Castilla La Mancha, lleva desde 2011, entre otros hitos, desarrollando los siguientes **estudios previos**:

- *"Análisis de viabilidad técnico-económica de la plataforma logística de Alcázar de San Juan",* encargado a INECO (abril, 2011)
- *"Estudio Preliminar del Plan Director y de Inversiones para un Puerto Seco en Alcázar de San Juan"*, elaborado por IDOM (mayo, 2015).
- "Estudio de pre-viabilidad de la Plataforma Logística Intermodal de Alcázar de San Juan" Juan", elaborado por ARUP (octubre, 2017).
- *"Acompañamiento en el impulso y desarrollo de la Plataforma Logístico Intermodal Mancha Centro"*, elaborado por ARUP. Se inició en noviembre de 2018 y finalmente se paralizó en marzo de 2019, con motivo de la celebración de elecciones en diversas regiones de España.

Si bien los dos primeros estudios se centraron más en el análisis de las posibilidades de localización y necesidades infraestructurales de la futura Plataforma, el tercero y el cuarto se enfocaron más en contrastar la demanda potencial del mercado, identificar y contactar a los principales agentes con interés en su desarrollo, y a esbozar con todo lo anterior el modelo institucional que podría hacer realidad el proyecto.

Dichos estudios confirmaron la existencia de un contexto de mercado favorable para el desarrollo y explotación de una plataforma logístico-intermodal en Alcázar de San Juan y el interés real de diferentes agentes públicos y privados.



*El **estudio de viabilidad actual** tiene como objetivo primordial el **actualizar y complementar** los estudios realizados de cara a **confirmar la viabilidad** del proyecto y concretar el **modelo de colaboración** entre agentes públicos y privados que lo hará realidad.*

0.3 Enfoque y alcance del Estudio de Viabilidad

Como ya se ha comentado, los resultados obtenidos con los estudios realizados hasta entre 2011 y 2018 en relación al desarrollo de la Plataforma Logístico-Intermodal de Alcázar de San Juan, confirman la existencia de un contexto de mercado favorable para el desarrollo de la misma, así como el interés real de diferentes agentes públicos y privados en su construcción y explotación.

En este contexto, el Ayuntamiento de Alcázar de San Juan licitó en 2020 la realización de un Estudio de Viabilidad con una visión más integral y un nivel de detalle mayor que los realizados hasta la fecha, el cual fue adjudicado a Deloitte, firma de servicios profesionales de consultoría y asesoramiento financiero líder en España.

Los trabajos planteados con dicho Estudio de Viabilidad tenían por objeto:

- Confirmar la existencia de una demanda real para la Terminal Ferroviaria y dimensionar sus potenciales volúmenes de carga.
- Culminar el proceso de diseño y definición del proyecto, recogiendo las principales expectativas y demandas del nivel mercado.
- Lograr un nivel de apoyo institucional y financiero suficiente como para garantizar su desarrollo en el medio-largo plazo.

A tal fin, se propuso un enfoque metodológico y alcance de la asistencia técnica, estructurados en cuatro grandes fases y soportados con un amplio trabajo de campo con los agentes clave del proyecto.

Viabilidad de MERCADO

- **Oferta** y entorno competitivo
- **Demanda** y potencial de mercado

Viabilidad FUNCIONAL

- **Encaje** territorial e infraestructural
- **Diseño** y dimensionamiento

Viabilidad INSTITUCIONAL

- Identificación de **agentes** clave
- Definición del modelo de **participación**

Viabilidad FINANCIERA

- **Hipótesis e inputs** del modelo financiero
- **Rentabilidad** y sensibilidad

+

Entrevistas y Talleres de Trabajo con AGENTES sectoriales clave

- **Operadores**
- **Cargadores**
- **Inversores**
- **Aut.Portuarias**
- **Adif**
- **Admón. Loc, Reg, Nac**

1. Viabilidad de Mercado

1.1 Enfoque del Estudio de Mercado

1.2 Oferta y entorno competitivo

1.3 Demanda y entorno socio-económico

1.4 Trabajo de campo

1.5 Conclusiones de la Viabilidad de Mercado

1.1 Enfoque del Estudio de Mercado

1.1. Enfoque del Estudio de Mercado

Con el objetivo principal de identificar la demanda potencial de la futura plataforma logístico-intermodal, caracterizando y cuantificando los volúmenes de carga que harían viable su desarrollo, así como de ponerlo en contexto de su entorno competitivo, se ha realizado un Estudio de Mercado en contacto directo y regular con los principales agentes públicos y privados del transporte y la logística.

El enfoque de los trabajos se ha abordado desde dos ámbitos:

- ***Trabajo de gabinete***

  Recopilación y análisis de toda la información disponible en relación al entorno competitivo de la región y las variables clave del mercado, poniendo especial énfasis en la demanda potencial generada por el entorno socio-económico de Alcázar de San Juan (i.e. volúmenes import/export, origen/destino, principales sectores de actividad económica, tejido empresarial, etc.).

- ***Trabajo de Campo***

  Contraste "in-situ" con los principales agentes del mercado (cargadores, operadores logísticos, navieras, operadores ferroviarios de terminal, etc.) , realizando un intensivo trabajo de campo (i.e. entrevistas personales, mesas de trabajo, jornadas técnicas).

*El Estudio de Mercado tiene como objetivos últimos caracterizar el **entorno competitivo** de Alcázar de San Juan e identificar y cuantificar los **volúmenes de carga potencial** susceptibles de subirse al ferrocarril que hagan viable la Plataforma Logística Intermodal del municipio alcazareño.*

1.2 Oferta y entorno competitivo

1.2.1 Red de infraestructuras lineales

1.2.2 Red de infraestructuras nodales

1.2.1 Red de infraestructuras lineales

RED FERROVIARIA

En Alcázar de San Juan confluyen importantes ejes ferroviarios que la posicionan como uno de los nudos ferroviarios principales del centro-sur peninsular. Además el municipio desempeña la función de cabecera comarcal, lo que convierte a Alcázar en un punto de alta accesibilidad en el territorio próximo.

A nivel ferroviario, podrían distinguirse tres grandes ejes/corredores ferroviarios, los cuáles presentan características técnicas diferentes:

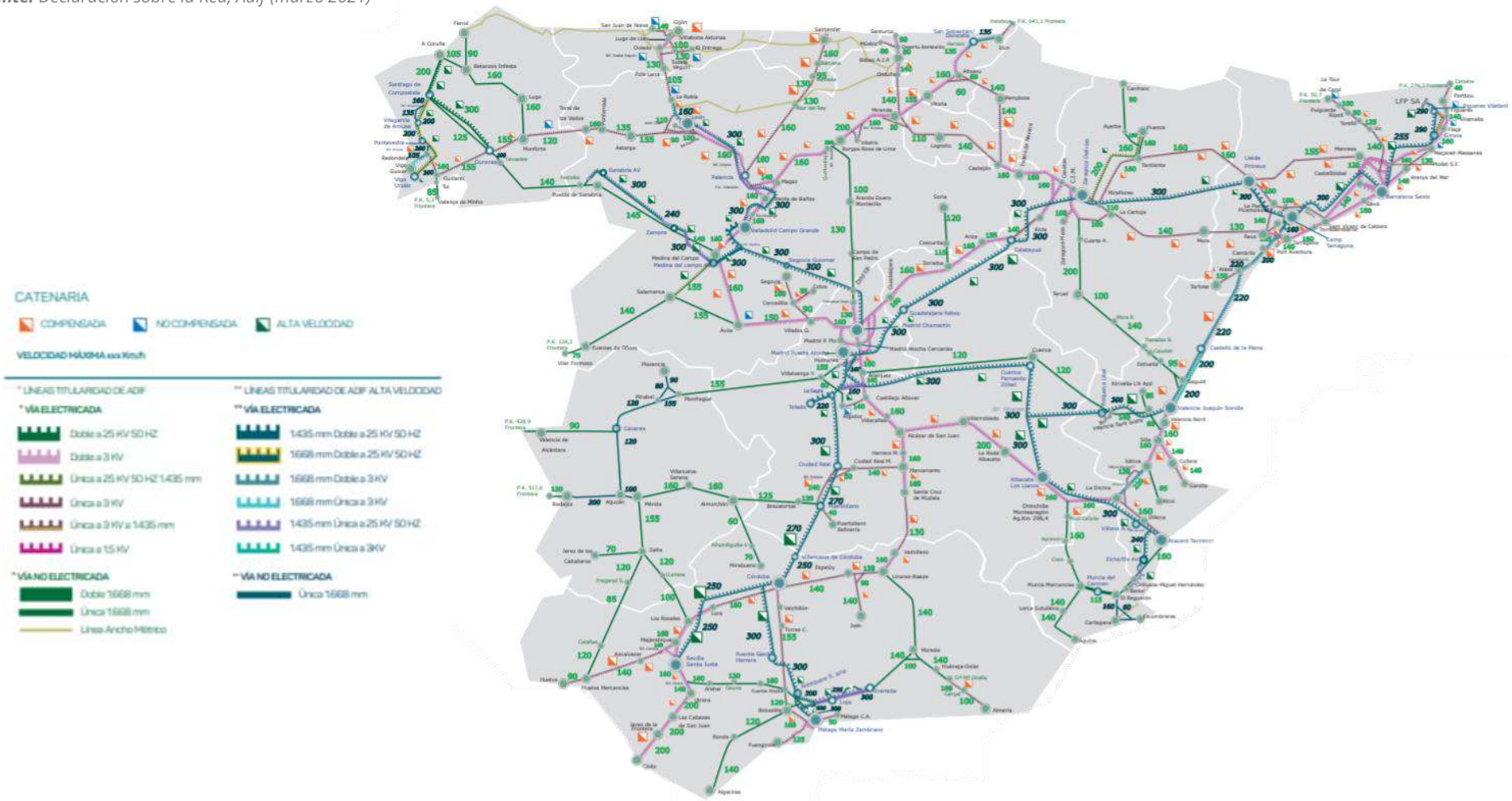
- ***AlcázarSJ-Albacete-Valencia***: doble vía de ancho ibérico y electrificada, de rampas no muy elevadas,
- ***AlcázarSJ-Jaén-Algeciras***: la conexión con Algeciras se puede realizar desde Linares por vía única convencional sin electrificar, o mediante vía única electrificada hasta Bobadilla y de Bobadilla hasta Algeciras por vía sin electrificar.
- ***AlcázarSJ-Sines***: Existen una serie de actuaciones planteadas para mejorar la conexión por Ciudad Real y Mérida:
  - España tiene previsto acondicionar el tramo Mérida – Puertollano, sin electrificar, y construir el tramo Mérida - Badajoz.
  - Portugal, por su parte, tiene previsto crear una nueva línea Elvas – Évora, y renovar y electrificar los tramos entre Elvas y Badajoz.

*La excelente conectividad ferroviaria con los puertos y la UE de la futura terminal, así como su ubicación central en Castilla-La Mancha y en la Península, le permitirán no sólo dar servicio a la actividad **export-import de la Región**, sino actuar de puerta de entrada/salida con Madrid, facilitando el **reposicionamiento de material móvil** y la **triangulación de cargas** para la compensación de importaciones y exportaciones con el centro peninsular.*

RED FERROVIARIA

Red ferroviaria de interés general. Velocidades máximas, tipos de electrificación y catenarias, 2021

Fuente: *Declaración sobre la Red, Adif (marzo 2021)*



RED FERROVIARIA

Principales variables sobre el estado actual de la red ferroviaria, 2021

Fuente: *Declaración sobre la Red, Adif (marzo 2021).*

Madrid – Alcázar de San Juan – Valencia / Alicante	Vía	Rampas	Vel. Máx (km/h)	Electrificación	Long. Máx. tren
Madrid – Aranjuez	Doble	22 – 22	160	3 KV	500 – 750
Aranjuez – Castillejo A.	Doble	6 – 5	160	3 KV	500 – 750
Castillejo A. – Alcázar de San Juan	Doble	10 – 7	160	3 KV	500 – 750
Alcázar de San Juan – Chinchilla de M.	Doble	13 – 12	200	3 KV	500 – 750
Chinchilla de M. – La Encina	Doble	13 – 13	160	3 KV	500 – 750
La Encina – Xátiva	Doble	10 – 14	220	3 KV	500 – 750
Xátiva - Valencia	Doble	5 – 5	160	3 KV	500 – 750
La Encina - Alicante	Única	6 - 17	160	3 KV	500 – 750
Alcázar de San Juan – Murcia – Cartagena					
Chinchilla M. – Murcia Mercancías	Única	9 - 13	160	No electrificada	500 – 550
Murcia – El Reguerón	Doble	4 – 4	160	No electrificada	500 – 550
El Reguerón – Cartagena – Escombreras	-	-	-	-	-
Alcázar de San Juan – Sines					
Alcázar – Manzanares	Doble	6 – 5	160	3 KV	500 – 600
Manzanares – Ciudad Real	Única	5 – 5	140	3 KV	400 – 460
Ciudad Real - Puertollano	Única	13 – 12	140	3 KV	500 – 515
Puertollano – Almorchón	Única	17 – 16	135	No electrificada	400 – 460
Almorchón – Mérida	Única	15 – 16	160	No electrificada	400 – 460
Mérida – Badajoz	-	-	-	-	-
Badajoz - Portugal	Única	-	120	No electrificada	-

RED FERROVIARIA

Principales variables sobre el estado actual de la red ferroviaria, 2021 (cont.)

Fuente: *Declaración sobre la Red, Adif (marzo, 2021).*

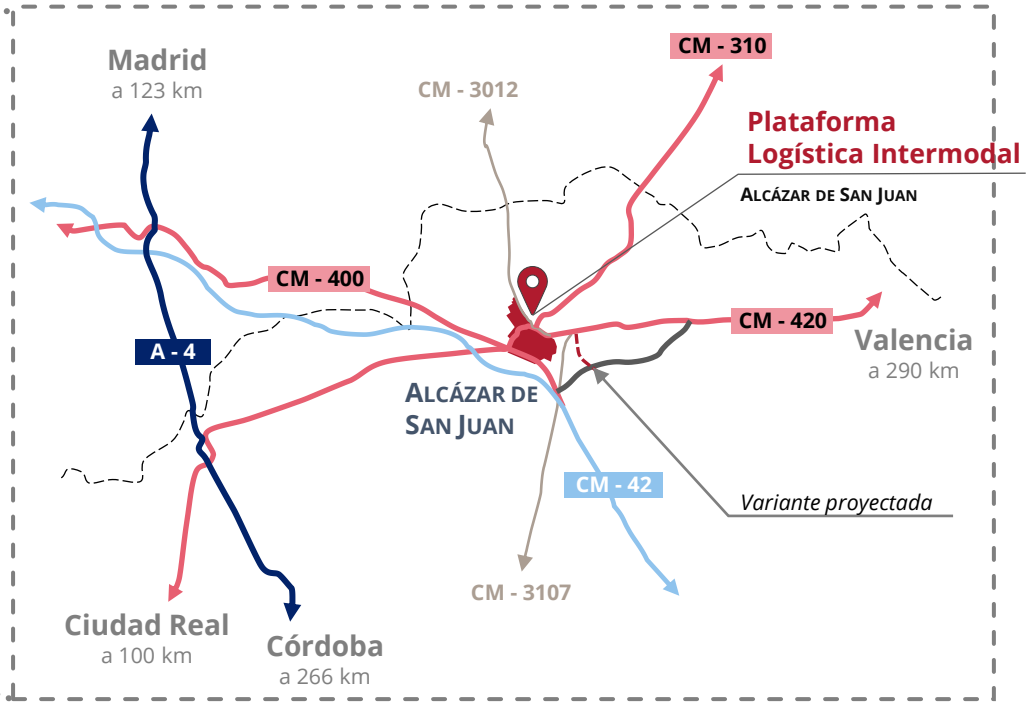
Alcázar de San Juan – Sevilla – Huelva	**Vía**	**Rampas**	**Vel. Máx (km/h)**	**Electrificación**	**Long. Máx. tren**
Alcázar de San Juan – Santa Cruz de Mudela	Doble	13 – 16	160	3 KV	500 – 600
Santa Cruz de Mudela – Vadollano	Única	13 – 16	130	3 KV	500 – 600
Vadollano - Linares Baeza	Doble	13 – 16	160	3 KV	500 – 600
Linares – Córdoba	Única	11 – 12	140	3 KV	550 – 600
Córdoba – Lora	Única	8 – 19	160	3 KV	550 – 600
Lora – Sevilla	Doble	4 – 5	160	3 KV	550 – 600
Sevilla - Huelva	Única	17 – 17	140	3 KV	500 – 550
Alcázar de San Juan – Jaén - Algeciras					
Alcázar – Santa Cruz de Mudela	Doble	13 – 16	160	3 KV	500 – 600
Santa Cruz de Mudela – Vadollano	Única	13 – 16	130	3 KV	500 – 600
Vadollano - Linares – Baeza	Doble	13 – 16	160	3 KV	500 – 600
Linares – Moreda	Única	23 – 23	140	No electrificada	450 - 500
Moreda - Granada	Única	22 – 23	140	No electrificada	400 – 450
Granada - Bobadilla	Única	27 – 27	155	3 KV	400 – 450
Linares – Córdoba	Única	11 – 12	140	3 KV	550 – 600
Córdoba - Bobadilla	Única	17 – 17	155	3 KV	500 – 600
Bobadilla - Ronda	Única	24 – 18	120	No electrificada	500 - 550
Ronda - Algeciras	Única	22 - 23	120	No electrificada	500 - 550

RED VIARIA

La condición de nudo ferroviario de Alcázar de San Juan estableció la configuración de la red de carreteras de la comarca, puesto que ésta se planteó como una red subsidiaria del ferrocarril. De este modo, la plataforma Logística Intermodal dispone de conexión directa y rápida con las principales vías de comunicación regionales y nacionales:

- La nacional CM-420 conecta por el Oeste con Ciudad Real y con la A-4, y por el este con la AP-36, Albacete y el Levante español.
- La autovía CM-42, autovía de Los Viñedos, facilita el acceso a algunos de los nodos logísticos más importantes de la mitad sur peninsular como Valencia, Algeciras, Sevilla y Sines.
- Las comarcales CM-400, CM-310, CM-3012, CM-4133 y CM-3107, la conectan con las localidades más cercanas.

*A la **buena conectividad actual** con el Hinterland natural y con el resto de la Península, se une el compromiso de ejecutar una **variante entre la CM-420 y la CM-42** en el entorno de la terminal.*



1.2.2. Red de infraestructuras nodales

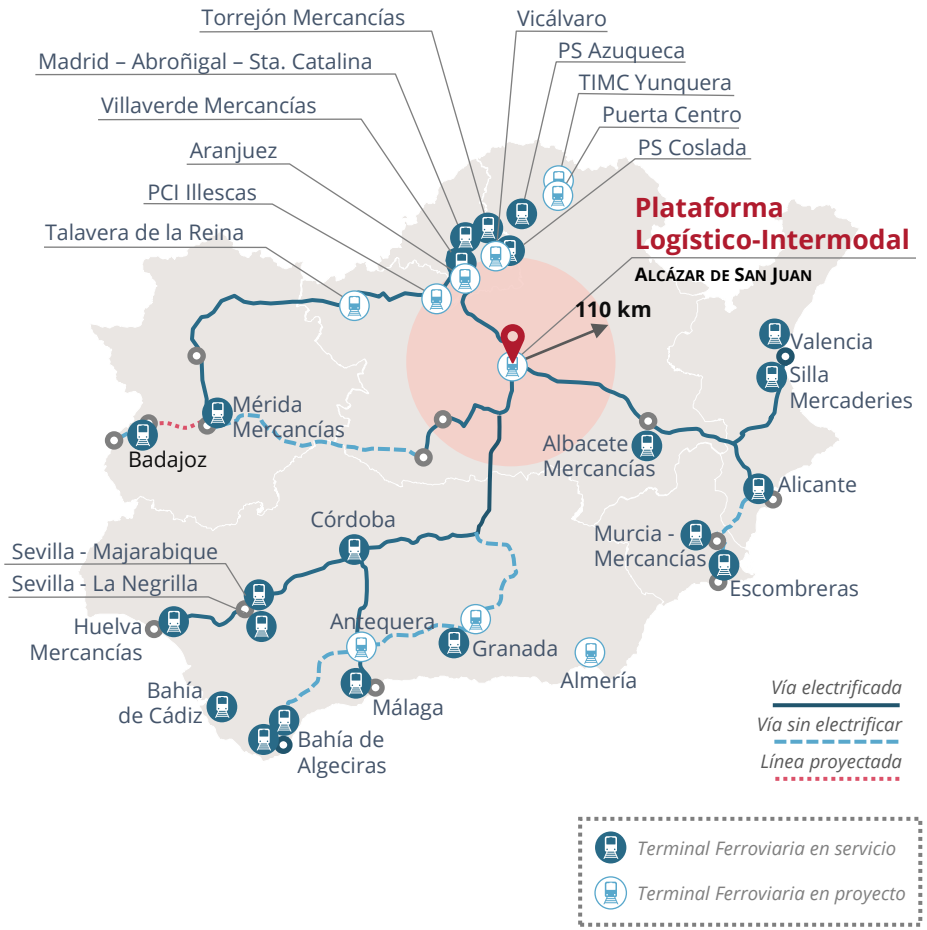
TERMINALES FERROVIARIAS

De acuerdo con la última Estrategia Logística de España, Adif cuenta con 57 instalaciones logísticas principales, de las cuales 47 permanecen abiertas al acceso y expedición de trenes las 24 horas del día, 365 días al año. Además, cuenta con 107 instalaciones logísticas gestionadas en régimen de auto-prestación.

Sin embargo, destaca el hecho de que no hay terminales ferroviarias en el área de influencia de Alcázar de San Juan. La futura plataforma Logística Intermodal vendría por tanto a paliar la carencia de nodos de intercambio modal carretera-ferrocarril en el centro-sur peninsular, y más concretamente en un radio de unos 110 Km alrededor de Alcázar de San Juan.

Esta situación, unida a la reducida inversión que supondría la instalación de una terminal en el municipio alcazareño, donde ya existe un extenso haz de vías de clasificación, genera una clara oportunidad de mercado para dar servicio a toda la industria de carácter exportador que se sitúa en su área de influencia.

*Actualmente, **no existen terminales ferroviarias de carga en el área de influencia de Alcázar de San Juan** (radio de 110 km), lo que genera una oportunidad clara de mercado para servir a la importante industria exportadora implantada en dicho ámbito.*



CENTROS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA EN ESPAÑA

En línea con los estándares adoptados por ACTE, la Asociación de Centros de Transporte de España (CTLs), estos son zonas delimitadas en cuyo interior se ejercen, por diferentes operadores, todas las actividades relativas al transporte y la logística, tanto para el tránsito nacional como internacional de mercancías. Una plataforma de este tipo debe cumplir un régimen de libre concurrencia y debe estar dotada de todos los equipamientos colectivos necesarios, comprendiendo servicios comunes para todos los usuarios (empresas, vehículos y personas).

Actualmente, la mayoría de desarrollos logísticos de Castilla-La Mancha se concentran en el Corredor del Henares (Guadalajara) y sur de Madrid (Plataforma Central Iberum, Illescas), y su función principal es aprovisionar Madrid.

Si bien la oferta de suelo industrial en el entorno de Alcázar de San Juan es abundante aunque algo obsoleta, las instalaciones logísticas de la futura plataforma vendrían a paliar la ausencia de una oferta logística moderna y funcional en un radio de unos 85 Km alrededor del municipio. Ninguno de ellos, además, presenta una vocación de servicio al Hinterland natural del CTL propuesto.

*La **demanda de actividad logística** en el **hinterland natural** de la futura plataforma (radio propuesto de 85Km) aún **es débil** por los bajos niveles de externalización logística, **pero** precisamente por ello presenta un **gran potencial de desarrollo**.*

PUERTOS

Alcázar de San Juan posee conexión directa por ferrocarril con los principales puertos exportadores de la mistad sur peninsular:

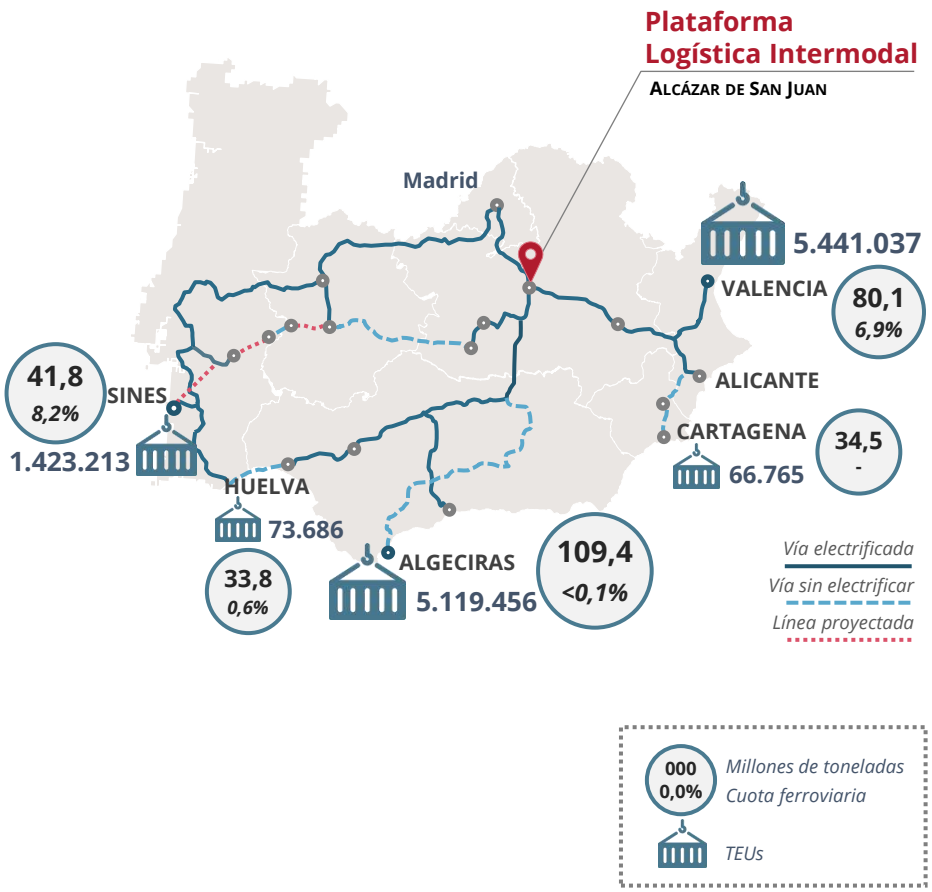
Conecta directamente con el Puerto de Valencia, principal puerta de entrada y salida de mercancías hacia/desde Madrid, y en el mismo corredor ferroviario conecta con los Puertos de Alicante y Cartagena, si bien los tráficos de mercancía general y contenerizada de estos puertos son relativamente menores.

Posee conexión directa también con los Puertos de Huelva y de Málaga, a través de Linares, en tramos de doble vía aunque existen tramos en vía única.

Conecta con el Puerto de Algeciras también a través de Linares, aunque todavía existen tramos sin electrificar en dicho corredor.

En cuanto a las conexiones con Portugal, Alcázar de San Juan posee conexión indirecta con el Puerto de Sines a través del eje ferroviario Madrid-Cáceres; o a través de Sevilla.

*La terminal conectaría con los **principales puertos** de la mitad sur peninsular, facilitando la actividad **export-import** del dinámico tejido empresarial de Castilla La Mancha en el área de influencia de Alcázar de San Juan, y muy especialmente en **Ciudad Real y Toledo**.*



1.3 Demanda y entorno socio-económico

1.3.1 Contexto socio-económico
1.3.2 Comercio Exterior
1.3.3 Tejido empresarial
1.3.4 Tráficos de mercancías

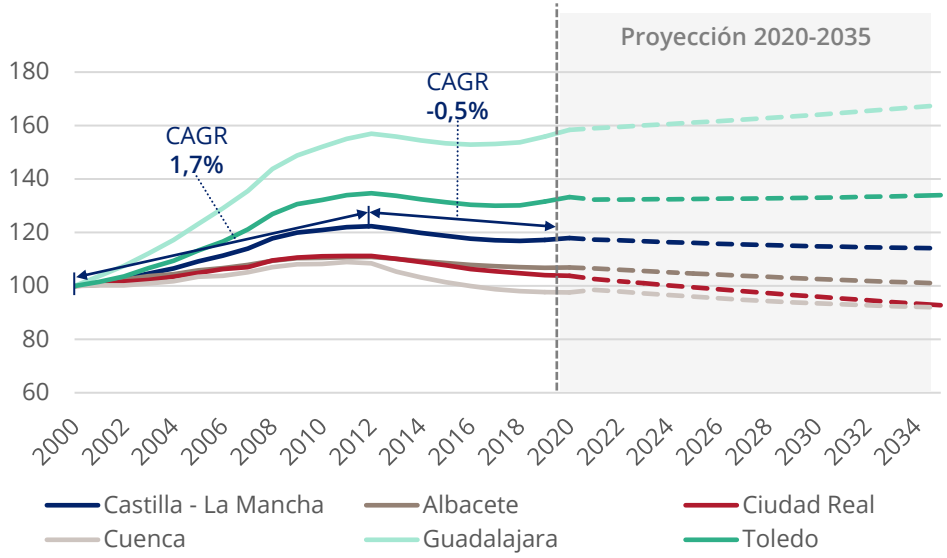
1.3.1 Contexto socio-económico

Evolución de la Población

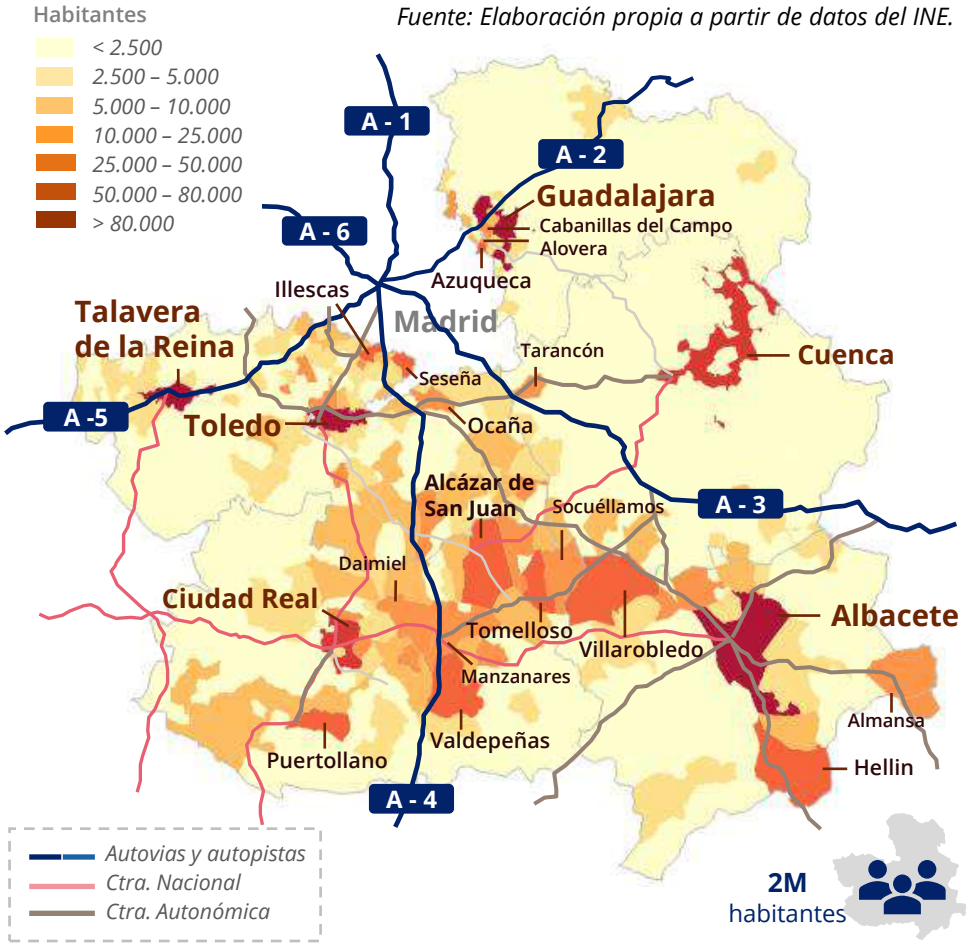
Castilla-La Mancha alcanzó su máximo nivel de población en 2012, pero en la última década ha experimentado un decrecimiento medio anual que se espera que continúe incluso a medio-largo plazo.

Por **provincias**, el descenso de población ha sido más acusado en Albacete, Ciudad Real y sobre todo en Cuenca, esperándose que dicha tendencia al decrecimiento continúe hasta 2035. Por el contrario, las provincias de Toledo y Guadalajara se han visto y se seguirán viendo favorecidas por el fuerte crecimiento del área metropolitana de Madrid.

Evolución de la población 2000-2020 y previsión hasta 2035
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE



Población de Castilla-La Mancha. Año 2020
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE.



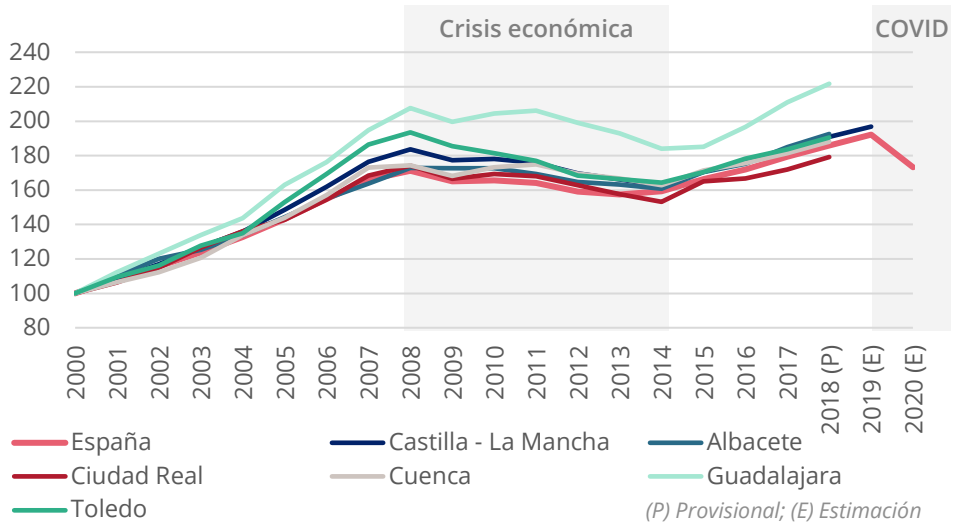
EVOLUCIÓN DEL PIB

El PIB de **Castilla-La Mancha** alcanzó los 42.820 M€ euros en 2019, tras un periodo de fuerte crecimiento desde 2014. Por su parte el PIB per cápita alcanzó los 21.004 € en 2019, frente a los 26.426 € de España.

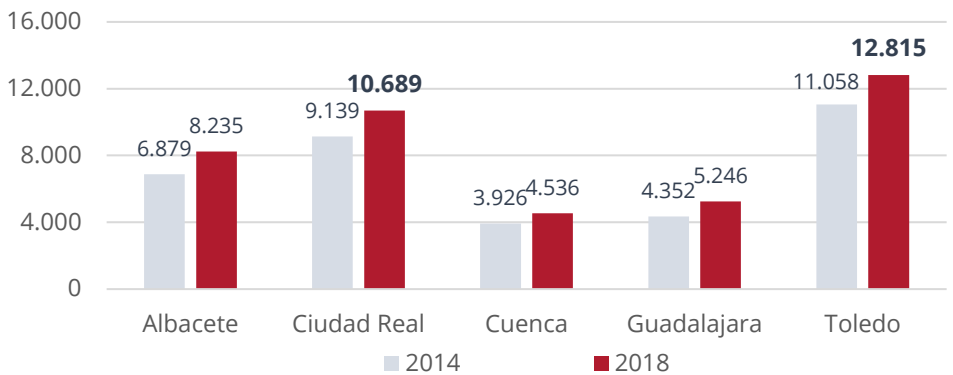
En la serie histórica, la Comunidad alcanzó un crecimiento económico del 7,9% de media anual entre 2000 y 2008, 0.9 pp por encima de la media nacional. Después, la crisis económica de 2008 resultó en una reducción del PIB del -2,0% anual medio hasta 2014, año en que retomó la senda del crecimiento, con una tasa anual media del 4,1%, superior al 3,9% nacional.

Por **provincias**, Toledo es la que más aporta al PIB regional, con un 30% del total, seguida de Ciudad Real con un 25% del PIB regional, y de Albacete con un 19%, mientras Guadalajara aporta el 13% y Cuenca el 11%.

Evolución del PIB de Castilla-La Mancha *(base 100=2000, precios corrientes)*
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE, Eurostat



PIB anual de Castilla-La Mancha por provincia
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE (2014, 2018, M€)



CAGR *(PIB nominal)*	**00'-08'**	**08'-14'**	**14'-18'**	**00'-18'**
España	7.0%	-1.2%	3.9%	3.5%
Castilla-La Mancha	7.9%	-2.0%	4.1%	3.7%
Albacete	*7.1%*	*-1.2%*	*4.6%*	*3.7%*
Ciudad Real	*7.2%*	*-2.1%*	*4.0%*	*3.3%*
Cuenca	*7.2%*	*-1.1%*	*3.7%*	*3.6%*
Guadalajara	*9.6%*	*-2.0%*	*4.8%*	*4.5%*
Toledo	*8.6%*	*-2.7%*	*3.8%*	*3.6%*

SECTORES DE ACTIVIDAD

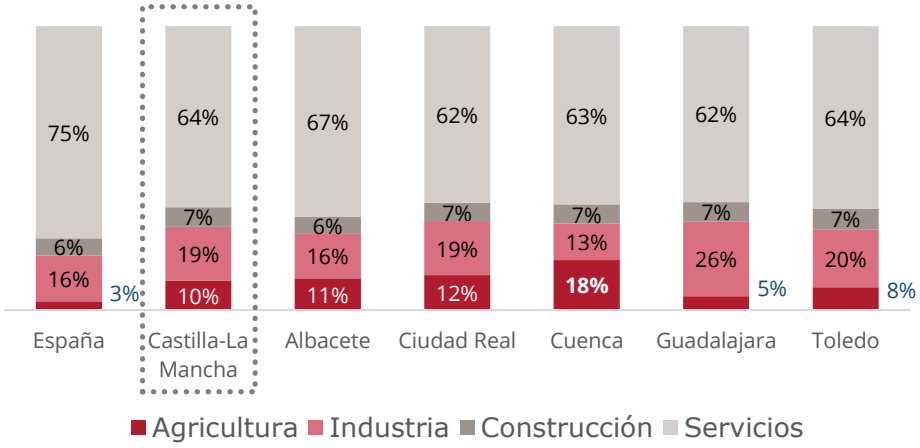
La estructura productiva de **Castilla-La Mancha** difiere ligeramente de la de España, con una contribución inferior del sector servicios del 64% frente al 7% nacional, una aportación superior del sector industrial del 19% frente al 16% nacional, y sobre todo una mayor aportación del sector agrícola del 10% frente al 3% nacional.

Por **provincias**, cabría destacar el mayor peso del sector industrial en Guadalajara, con un 26%, seguido de Toledo y Ciudad Real con un 20% y 19% respectivamente, lo que resulta consistente con la oferta de suelo logístico-industrial ya analizada. Además se observa un mayor peso del sector agrícola en Cuenca, con un 18%, seguido de Ciudad Real y Albacete con un 12% y 11% respectivamente.

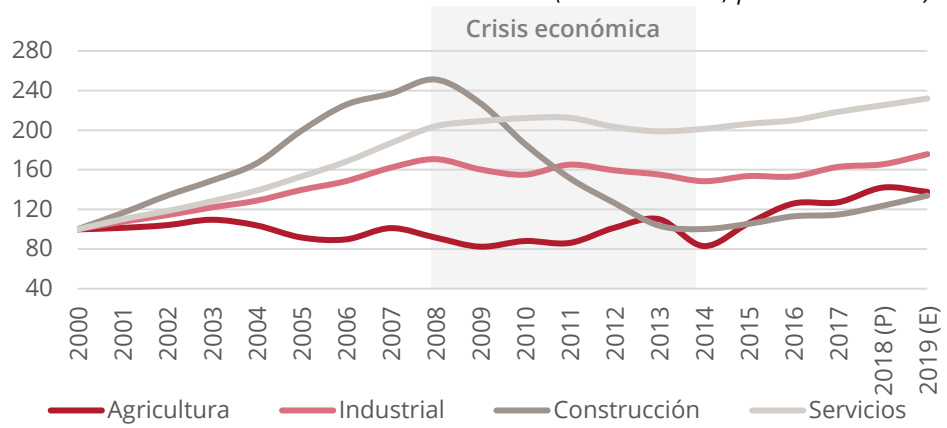
Respecto a la evolución del PIB por sector de actividad, se observa cómo el sector industrial ha mantenido un crecimiento moderado pero continuo en el periodo 2000-2019, experimentando durante la crisis económica un descenso muy moderado comparado con otros sectores de actividad.

El sector agrícola, por su parte, con un comportamiento muy irregular pero de tendencia decreciente hasta 2014, se ha convertido sin embargo en el dinamizador de la economía castellano manchega en el periodo de recuperación tras el fin de la crisis económica de 2008-2014.

Distribución del PIB por sectores. Año 2018
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE



Evolución del PIB por sectores de Castilla-La Mancha
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE
(base 100=2000, precios corrientes)



(P) Provisional; (E) Estimación

1.3.2 Comercio Exterior

Balanza comercial

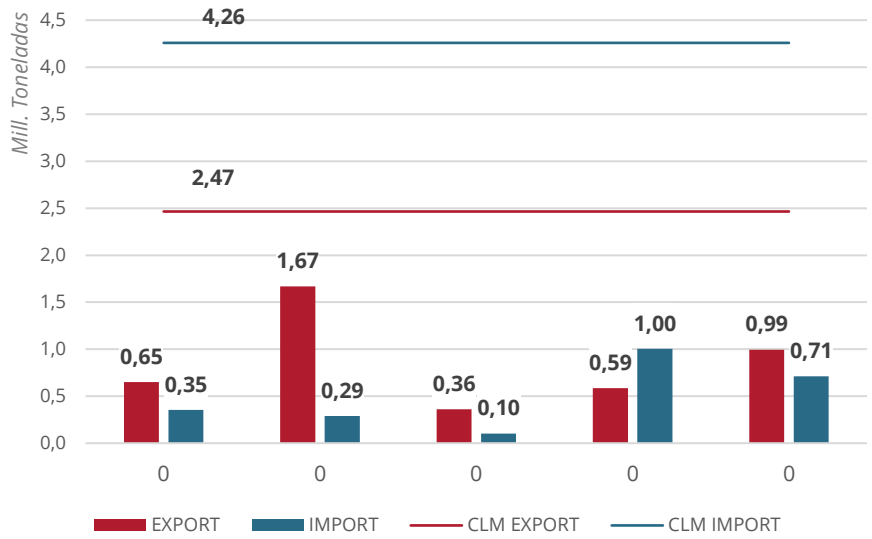
Las cifras de comercio exterior presentan una tendencia de crecimiento muy importante y sostenido a nivel regional. El volumen total de exportaciones es significativamente más alto dado el carácter productor del sector agroalimentario de Castilla La Mancha, encabezado por la provincia de Ciudad Real, si bien Guadalajara recoge importante cifras de importación como puerta de entrada de mercancías al Centro Peninsular.

El peso de Ciudad Real en el comercio exterior de la región es del 39,1% del total de exportaciones de Castilla La Mancha en 2019, sumando 1,67 millones de toneladas.

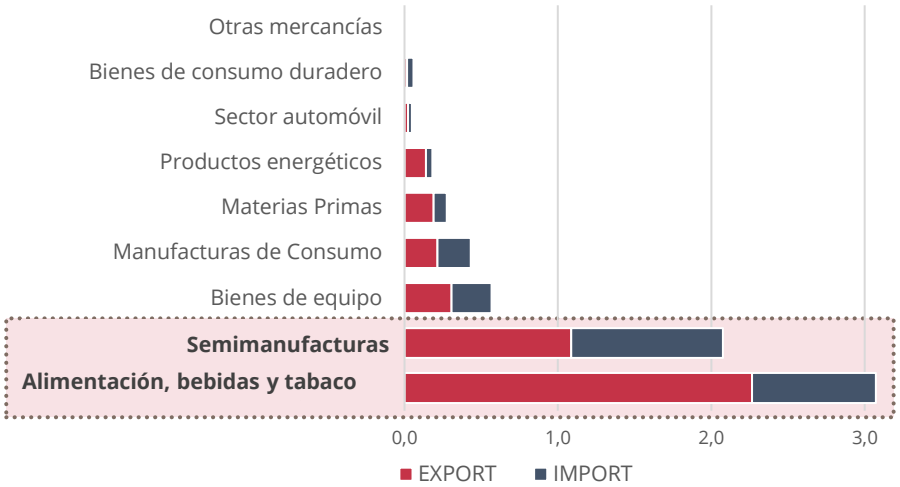
En cuanto a la distribución por sectores de actividad, en las exportaciones lidera indiscutiblemente el sector agroalimentario, mientras que en las importaciones se equilibra con el sector de las semimanufacturas.

*El **sector agroalimentario**, con el 53,2% del volumen de **exportación**, se posiciona como la **gran apuesta de la plataforma** Logística Intermodal, si bien deberá mantener un **enfoque diversificado y flexible** a otros segmentos de actividad en exportación e importación.*

Export-Import en Castilla La Mancha. Reparto por provincias
(millones de toneladas, 2019)



Distribución comercio exterior por sectores de actividad en Castilla-La Mancha
(millones de toneladas, 2019. Fuente: Datacomex)



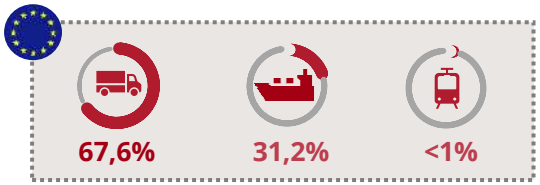
Destinos y reparto modal de los volúmenes de exportación

A nivel agregado, Castilla- La Mancha exporta el 67% de sus productos a países de la Unión Europea con una cuota del 94% de transporte por carretera, destacando como destino Francia, Portugal, Alemania e Italia.

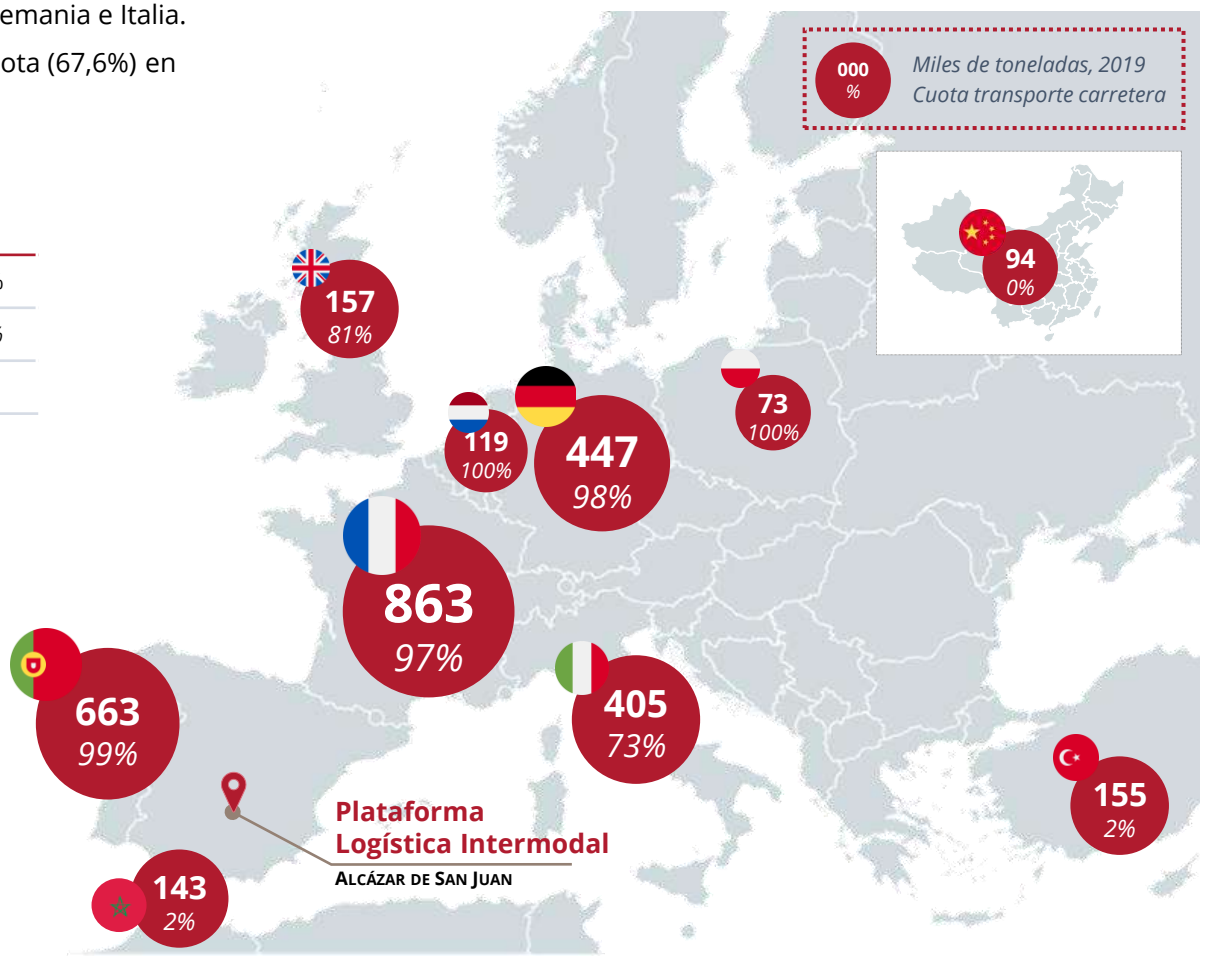
A nivel mundial, el transporte por carretera reduce su cuota (67,6%) en favor del transporte marítimo (31,2%).

DESTINO	Mill. Ton			
Europa *(geográfica)*	**3,3** *(78%)*	**86,7%**	12,2%	0,6%
Unión Europea	***2,9*** *(67%)*	***93,6%***	*5,2%*	*0,7%*
Resto del mundo	***0,9*** *(22%)*	-	**>96%**	-

Reparto Modal de las Exportaciones (Europa)
(% cuota en toneladas, 2019. Fuente: Datacomex)

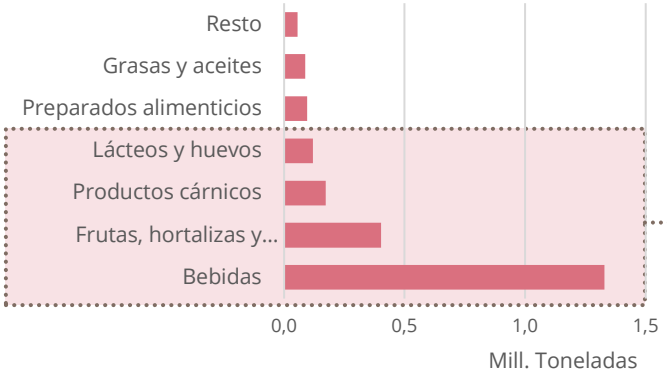


Top 10 países destino del volumen de exportación de CLM
(miles de toneladas, 2019. Fuente: Datacomex)



LIDERAZGO DEL VINO EN LAS EXPORTACIONES

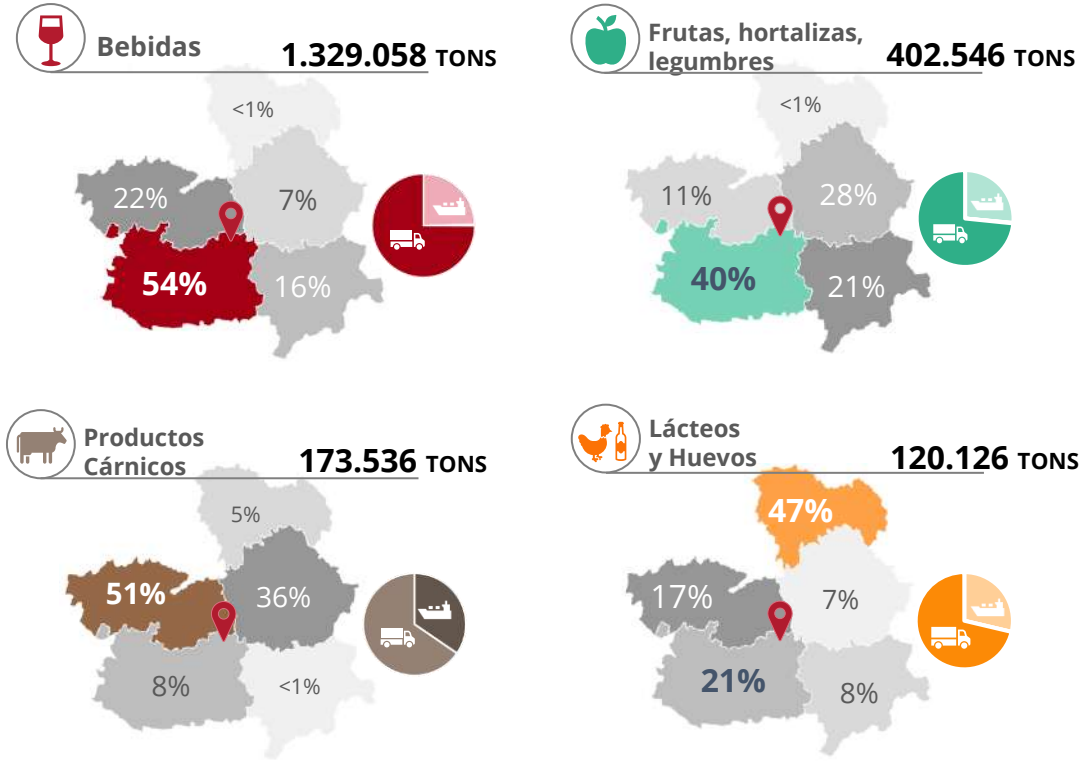
Las exportaciones del sector agroalimentario vienen lideradas por los volúmenes de vino producidos en Castilla – La Mancha y, más concretamente, en Ciudad Real y en el entorno de Alcázar de San Juan, por situarse en la conocida como Mancha Húmeda, territorio que alberga las condiciones climáticas idóneas para el cultivo de la vid.



***Ciudad Real** presenta históricamente un superávit comercial notable, siendo la provincia con **mayor peso** en el **comercio exterior agroalimentario** de la región (43%), principalmente en productos como bebidas (54%) y frutas y hortalizas (40%).*

EXPORTACIONES del sector AGROALIMENTARIO (2019)

TOTAL SECTOR: 2.266.294 tn *(53 % total export)*



***Fuente:** AEAT. Datacomex, 2019*

VOLÚMENES Y DESTINO DE LAS EXPORTACIONES VITIVINÍCOLAS

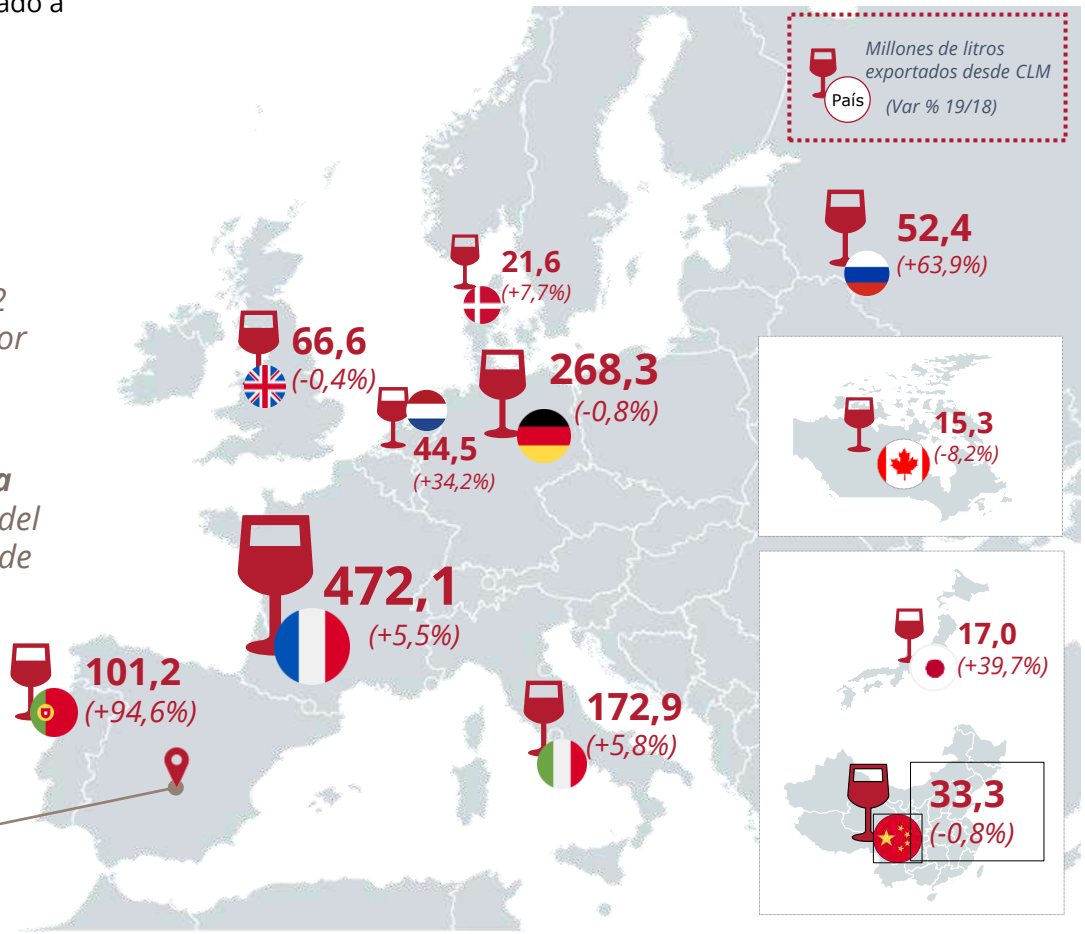
Castilla-La Mancha marcó en gran medida el crecimiento de las exportaciones españolas de vino en volumen y gana cuota como primera Comunidad proveedora, con el 55,3% del total del volumen exportado a nivel nacional durante 2019.

Francia, Alemania, Reino Unido y China son los principales países importadores de vino de Castilla – La Mancha.

Castilla- La Mancha alcanzó la cifra de 1.499,2 ***millones de litros*** *de vino exportados por valor de* ***771,4 millones de euros***

Ciudad Real *lidera un año más como* ***primera provincia exportadora****, representando cerca del 53% del volumen de las exportaciones totales de vino de Castilla - La Mancha*

Top 10 países destino de las exportaciones vitivinícolas de CLM
(Fuente: OeMv, 2019.)

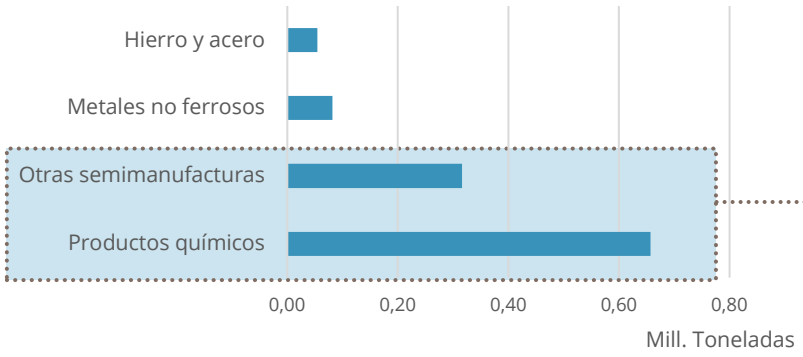


Fuente: OeMv. Exportaciones de vino de Castilla-La Mancha, 2019.

EXPORTACIONES DEL SECTOR SEMIMANUFACTURAS

Los productos químicos y las semimanufacturas superan el millón de toneladas y suponen aproximadamente el 22% del volumen total de exportaciones de toda Castilla –La Mancha.

El 65% de los productos químicos exportados proceden de Ciudad-Real.

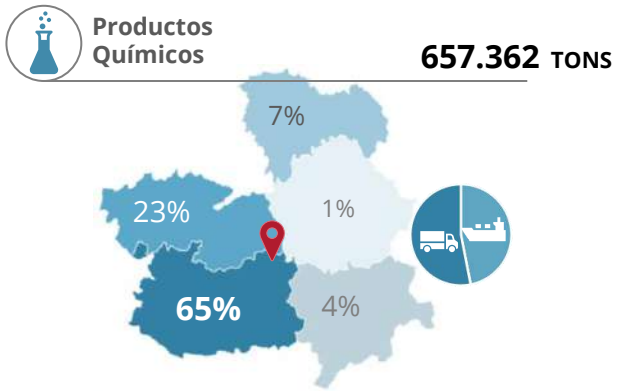


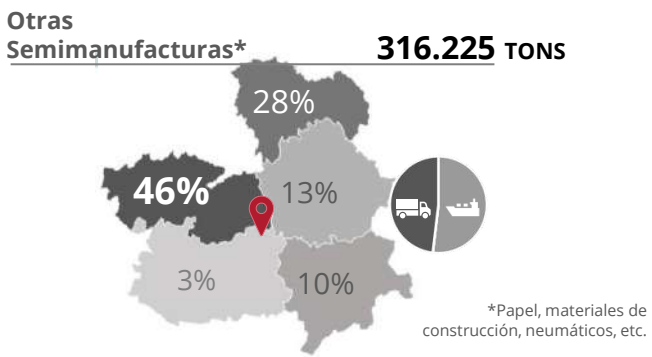
*Los **productos químicos** son el **segundo segmento de exportación** tras el vino, con más de 650.000 toneladas anuales en 2019.*

*El **65%** de los productos químicos exportados proceden de **Ciudad-Real.***

EXPORTACIONES - Sector SEMIMANUFACTURAS (2019)

TOTAL SECTOR: 1.110.025 tn *(26 % total export)*





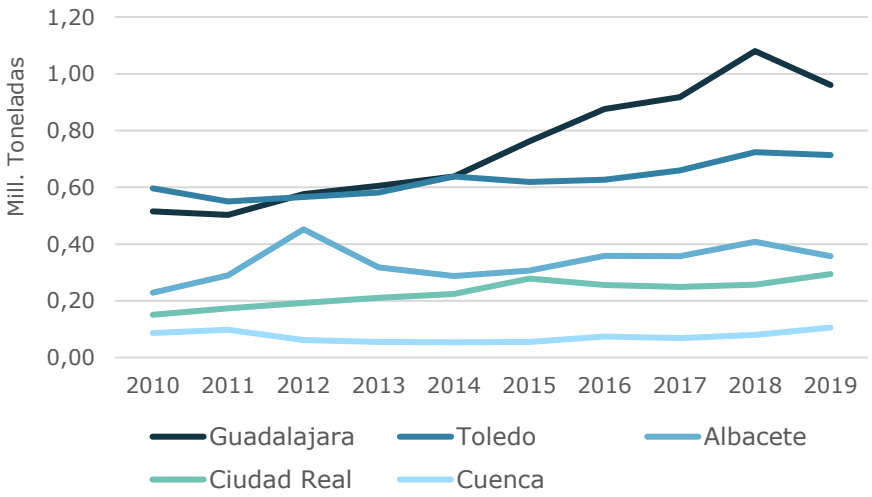
*Papel, materiales de construcción, neumáticos, etc.

***Fuente:** AEAT. Datacomex, 2019*

Evolución y situación actual de las Importaciones

Si bien Castilla – La Mancha destaca como región exportadora, las importaciones han experimentado un continuo crecimiento en la última década, impulsadas por el desarrollo del Corredor del Henares.

Evolución de las Importaciones en Castilla – La Mancha
(millones de toneladas. Fuente: DataComex)

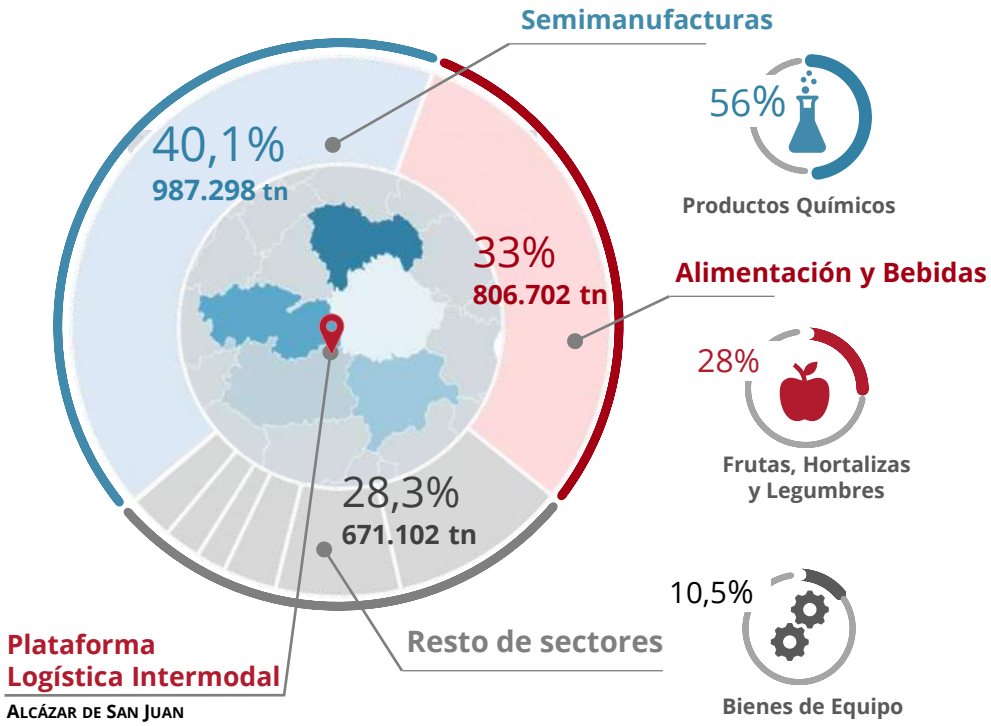


*Las importaciones presentan un **crecimiento** medio anual del **4,4%** muy positivo. Sin embargo lo absorbe claramente **Guadalajara** que, al dar servicio a Madrid, **agrupa el 41% del volumen***

Principales sectores de Importación

El Sector Semimanufacturas encabeza la lista de sectores de importación en CLM. Le siguen el Sector Alimentación y Bebidas, encabezado en este caso por las frutas, hortalizas y legumbres.

El resto de Sectores suman el 28% de las importaciones.



1.3.3 Tejido empresarial

Distribución y dimensión de empresas

En **Castilla-La Mancha** había implantadas en 2020 un total de 128.713 empresas, frente a las 128.106 de 2019.

Por **provincias**, la mayor concentración de empresas se da en Toledo, con un 34% del total de las empresas instaladas en la región, seguida de Ciudad Real, con un 24%, y de Albacete, con un 21%.

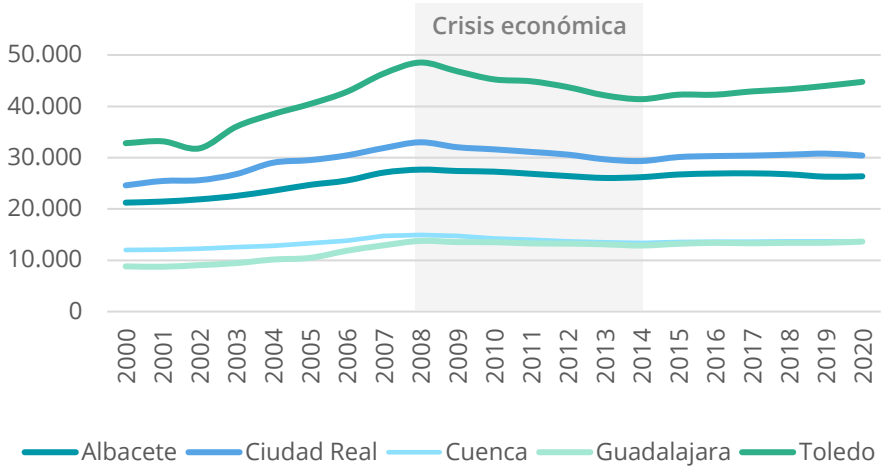
La tendencia general de evolución entre 2000 y 2007 ha sido de crecimiento moderado, si bien Toledo y Guadalajara presentan unas tasas de crecimiento superiores, al beneficiarse de su mayor vínculo con el motor económico y poblacional del área metropolitana de Madrid.

Es de destacar, por último, el hecho de que ninguna de las provincias ha recuperado aún el número de empresas activas anterior a la crisis económica de 2008.

El tejido empresarial de la región se caracteriza por el predominio de empresas de pequeño **tamaño**. En ese sentido, en 2020 un 95,4% de las empresas tenían menos de 10 trabajadores, estando muy atomizadas y dispersas por el territorio.

Cabría hacer notar que el peso de cada provincia por número de empresas instaladas guarda coherencia con la aportación de cada una al PIB de la Comunidad. Tan sólo llama la atención en ese sentido, que la diferencia mucho mayor de Toledo en el número de empresas que en la aportación al PIB regional respecto al resto de provincias, hace pensar en un mayor número de pymes instaladas en la misma respecto al resto de provincias, lo que estaría justificado por su estatus como Capital administrativa de provincia y de la Comunidad Autónoma.

Evolución del nº de empresas activas en Castilla-La Mancha
Fuente: Elaboración propia a partir del INE

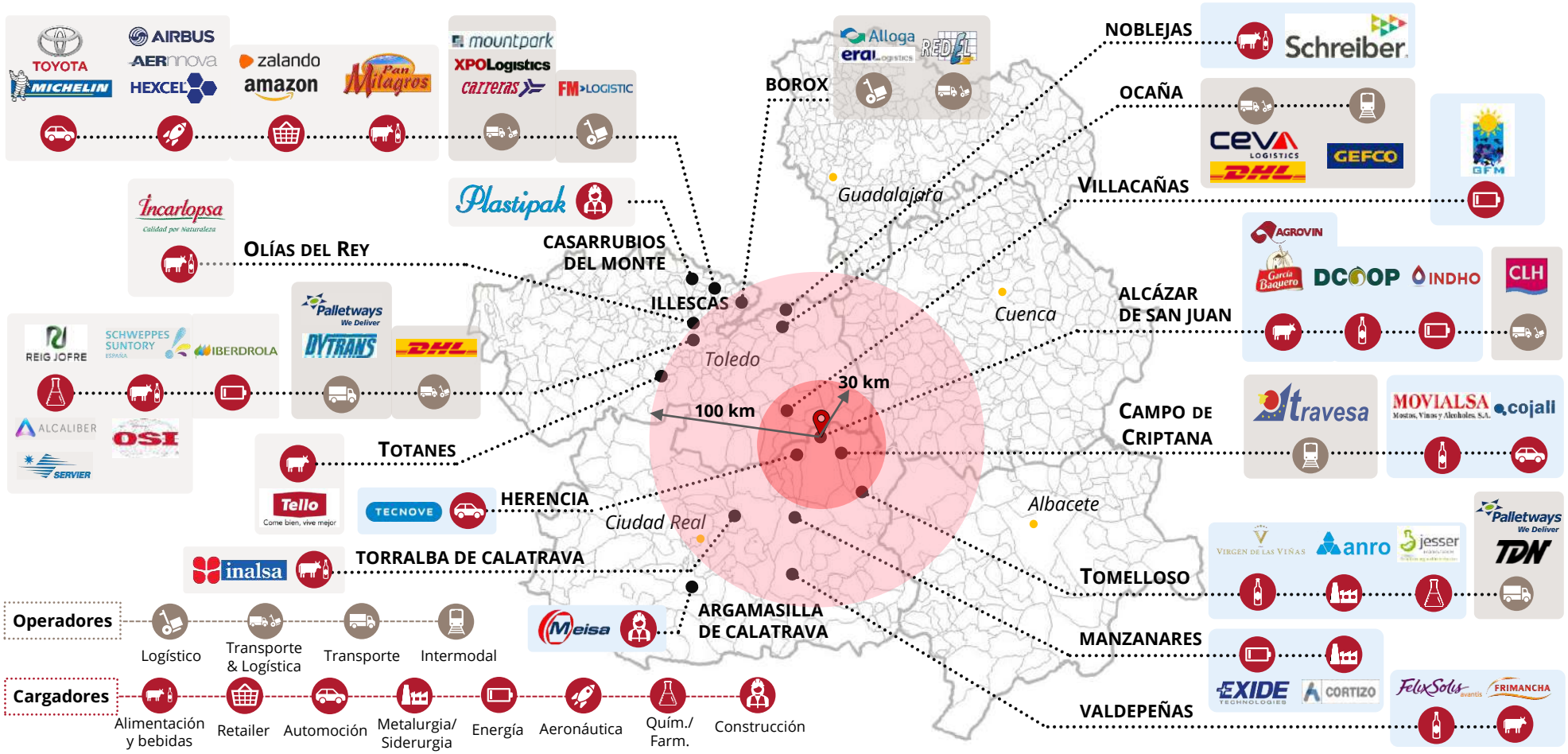


El número de empresas por provincia es coherente con la aportación de cada una al PIB regional, siendo mayor en Toledo, Ciudad Real y Albacete.

Por otro lado, su evolución es mayor en el caso de Toledo y especialmente Guadalajara, más vinculadas al dinamismo económico y poblacional de Madrid.

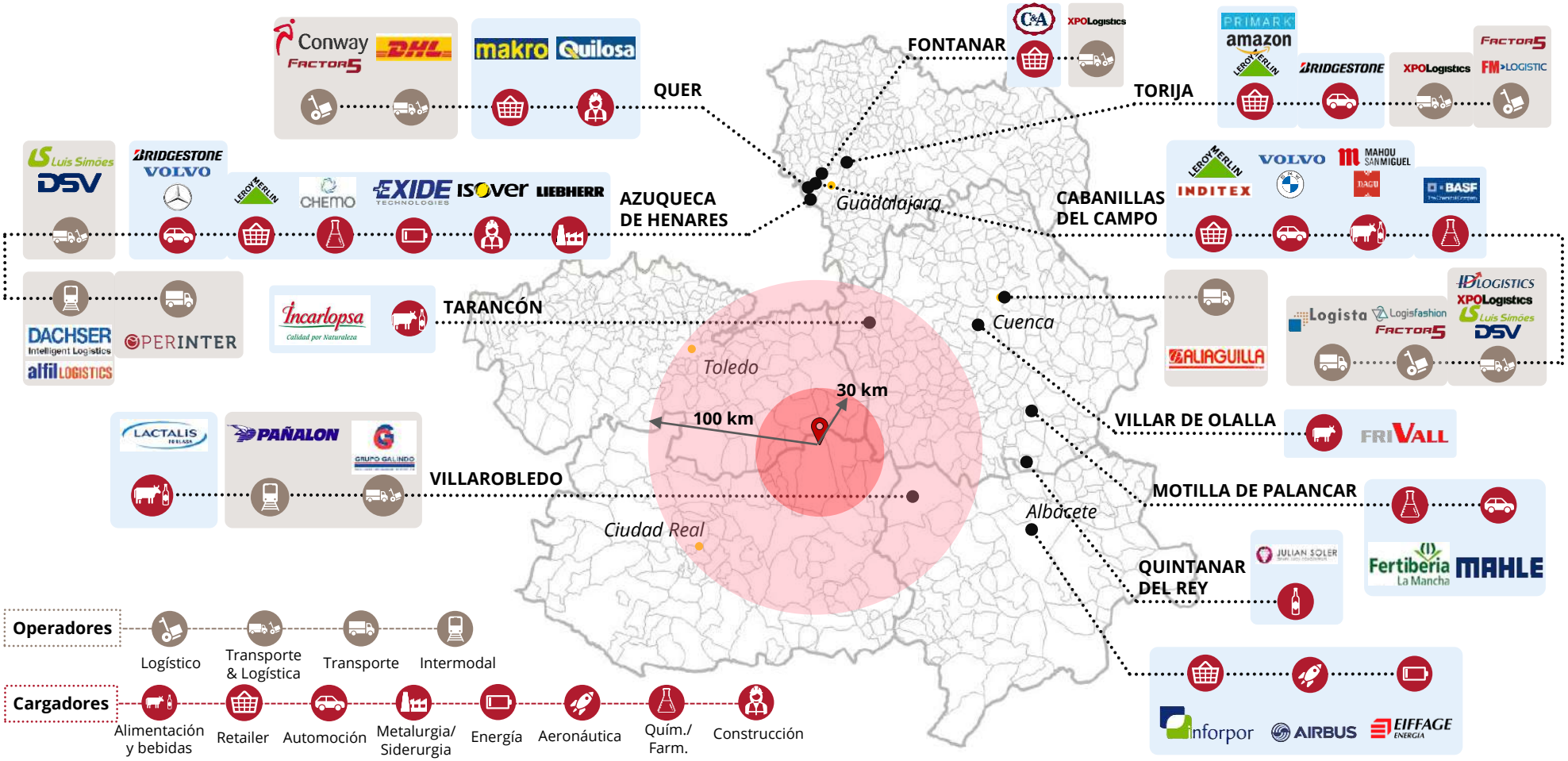
1.3.3 Tejido empresarial

CARGADORES Y OPERADORES EN EL ENTORNO DE LA PLATAFORMA DE ASJ



1.3.3 Tejido empresarial

CARGADORES Y OPERADORES EN EL ENTORNO DE LA PLATAFORMA DE ASJ



Cooperativas agroalimentarias en el entorno de la Plataforma de ASJ

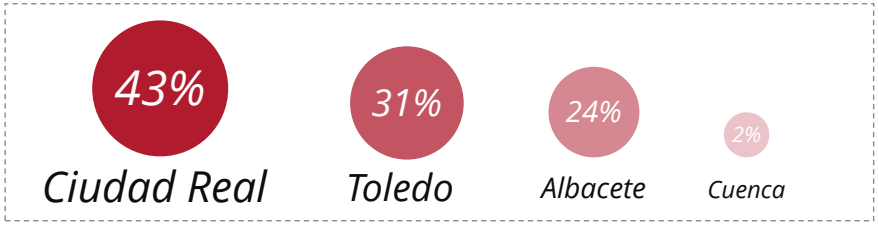
La presencia del cooperativismo agroalimentario en Castilla – La Mancha es una de las principales señas de identidad de la región, y una de las apuestas clave para concentrar la masa crítica necesaria para el desarrollo de la Plataforma.

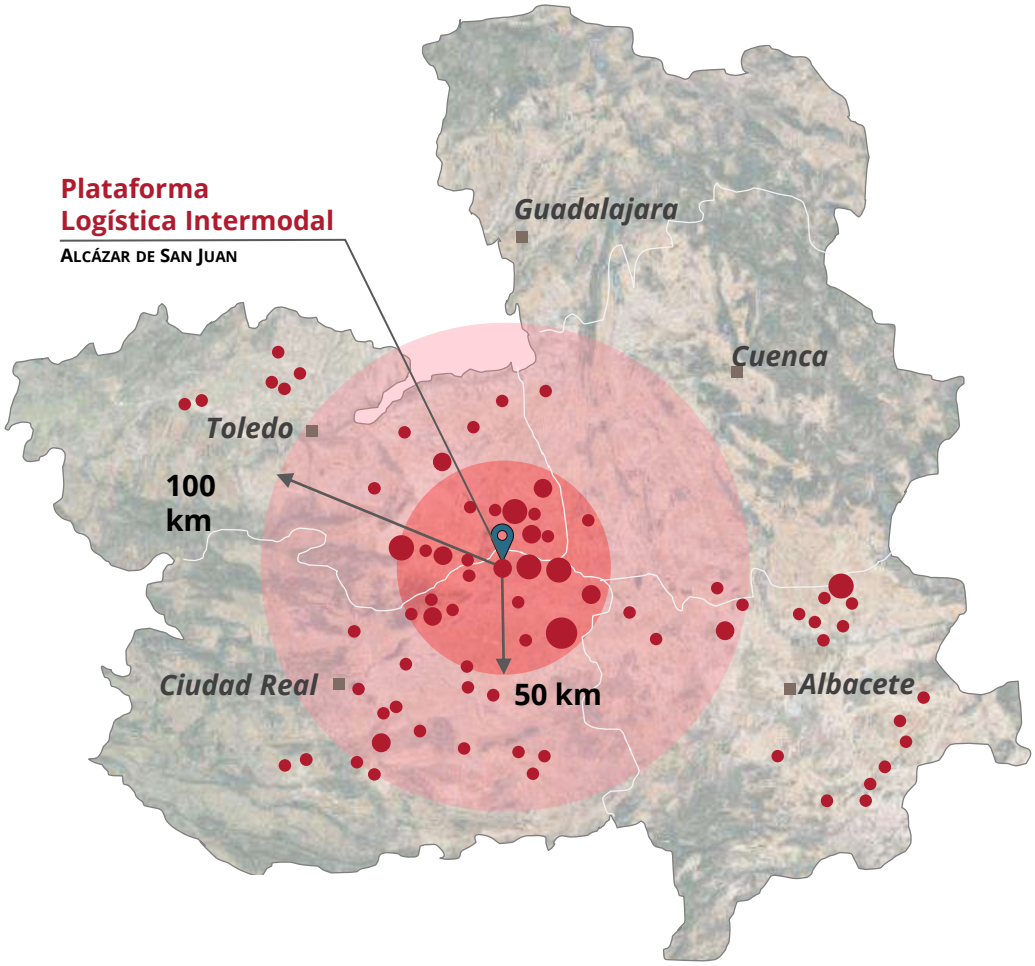
Según datos del Observatorio 2020 de las cooperativas agroalimentarias de Castilla – La Mancha, en el año 2018, la comunidad concentraba el 13,5% de las cooperativas a nivel nacional, con 437 cooperativas con facturaciones superiores a los 200.00 euros, donde el sector vitivinícola representa aproximadamente el 50% de su cifra de negocio.

Las Bodegas Cooperativas de Castilla-La Mancha elaboran el 5% del vino mundial y es la primera Comunidad Autónoma productora de vino de España, elaborando anualmente más del 50% de producto a nivel nacional.

*El **75%** de las **Cooperativas vitivinícolas** de Castilla la Mancha se encuentran en el **área de influencia** de la futura plataforma*

Reparto de cooperativas vitivinícolas por provincia, 2019.
(% del total. Fuente: Observatorio Cooperativas Agroalimentarias CLM)





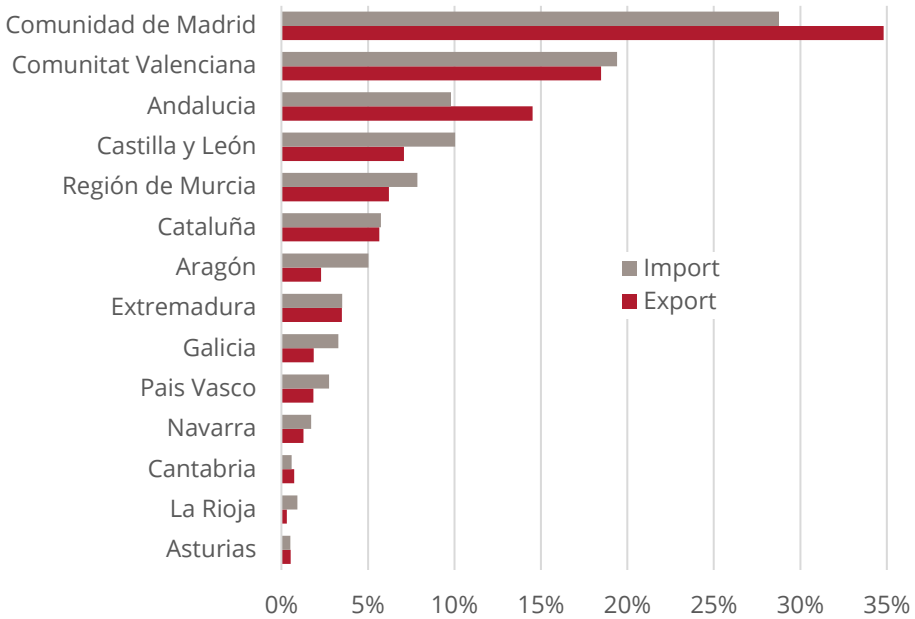
1.3.4 Tráficos de mercancías

Tráficos de mercancías por Carretera

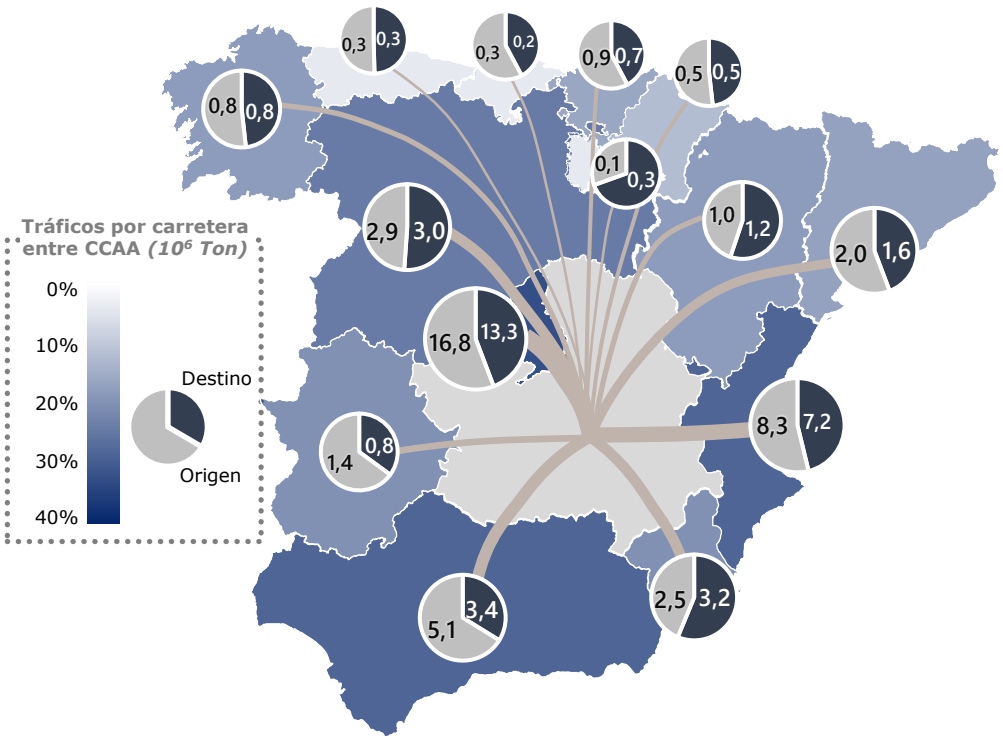
Los tráficos de mercancías por carretera entre Castilla-La Mancha y otras CCAA confirman, en coherencia con los volúmenes de import-export, el peso predominante de las relaciones con Madrid (30 Mton) derivadas de la especialización como nodo logístico de parada, desconsolidación y/o manipulación de la mercancía antes de su entrada a Madrid.

La segunda CCAA en importancia es, con diferencia, la Comunidad Valenciana (15'5 Mton), y después Andalucía (8'5 Mton) y a mayor distancia Castilla y León (5'9 Mton), Murcia (5'7 Mton) o Cataluña (3'6 Mton).

Export-Import de Castilla-La Mancha con otras CCAA
Fuente: C-intereg (% toneladas, 2018)



Tráfico de mercancías por carretera entre CLM y resto de CCAA
Fuente: OTLE (millones de toneladas, 2019)



*Los tráficos por carretera con otras CCAA permiten confirmar a **Valencia** como el **puerto de referencia** para las **importaciones y exportaciones** de la región.*

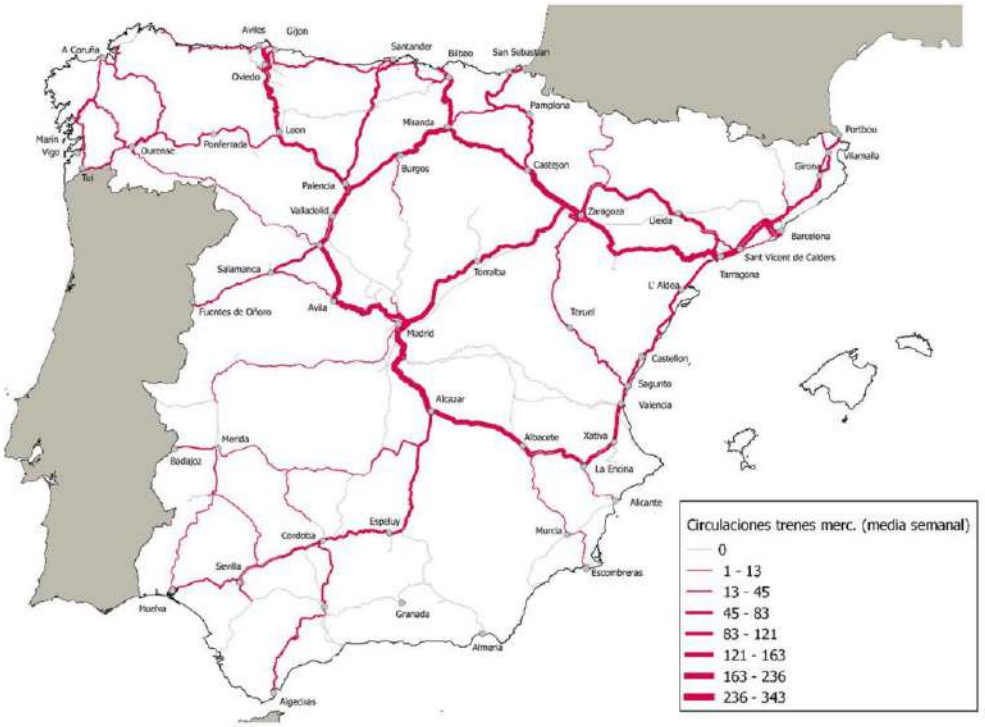
Tráficos de mercancías por Ferrocarril

El análisis de las **circulaciones** de trenes de mercancías por la red ferroviaria nacional permite constatar cómo Castilla-La Mancha es atravesada por tres de los corredores de mayor relevancia a nivel nacional: Madrid-Valencia, Madrid-Barcelona y Madrid-Andalucía.

En ese sentido, el proyecto de nueva terminal ferroviaria de carga de **Alcázar de San Juan** facilitará el acceso de las mercancías de la región a la alternativa multimodal en corredores con masa crítica relevante.

Circulaciones de trenes mercancías a su paso por Castilla-La Mancha
Fuente: MITMA (media semanal, 2021)

Densidades de circulaciones de trenes mercancías
Fuente: MITMA (media semanal, 2021)



La futura terminal ferroviaria de carga de Alcázar de San Juan, estará ubicada en uno de los corredores de mayor tráfico ferroviario de España, lo que la otorga un gran potencial de desarrollo.

1.4 Trabajo de Campo

1.4.1 Entrevistas

1.4.2 Jornada Técnica

1.4.3 Otros

1.4.1 Entrevistas

Empresas contactadas

Se contactó con más de 30 empresas, de ámbito nacional e internacional, entre empresas cargadoras, operadores de transporte por carretera, operadores logísticos, navieras, agrupaciones y asociaciones empresariales y organismos y administraciones públicas.

Operadores

Cargadores

Org. /Gest. Infra.

Planificación y desarrollo

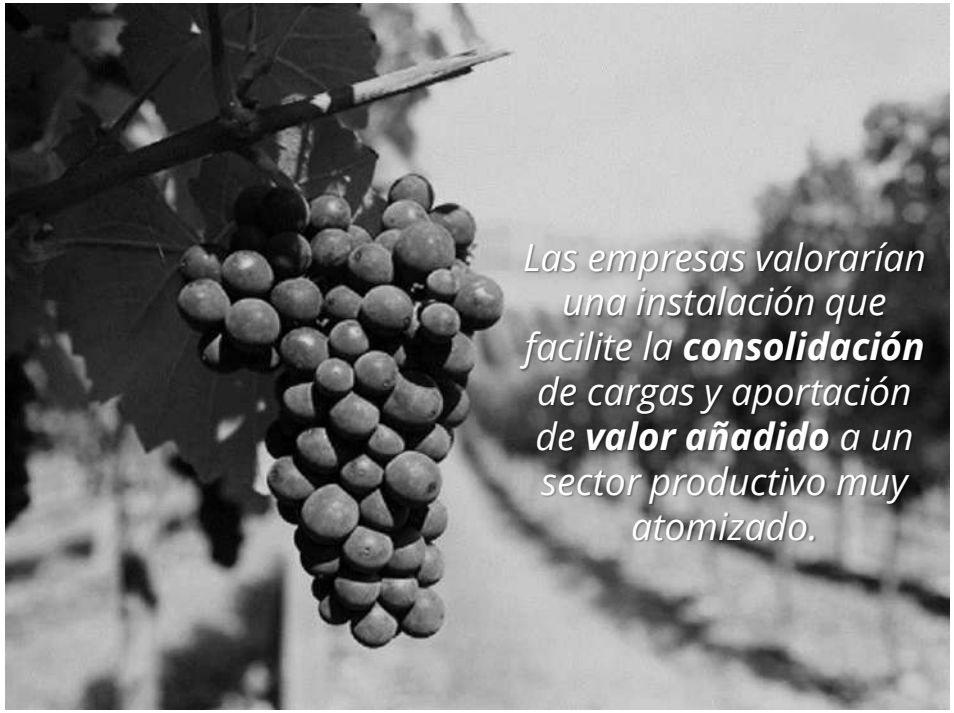
Se planificaron y ejecutaron las siguientes entrevistas con algunos de los agentes clave del mercado del transporte y la logística.

Empresa/Organismo	*Contacto*	*Cargo*
Organismo y AAPP		
DG Transporte JCCLM	Rubén Sobrino	*Director General*
Adif	Marta Herranz Ayuso	*Subdirectora Técnica*
A.P Bahía de Algeciras	Luis Nuñez Vera	*Resp. de Infraestructuras*
Operadores Tte&Log.		
PSA (Sines)	Nuno Carlota	*Director de negocio*
Suardiaz / Slisa	Alfredo Menéndez Yolanda Atiénzar Jose Ignacio Sáez	*Director General Suardiaz* *Directora General Slisa* *Branch Manager Valencia*
MSC - Medlog	Jaime López	*Intermodal Project Leader*
Noatum Maritime	Óscar Rodriguez	*Director Comercial*
Transfesa	Pedro Ramos Vila	*Global Account Manager*
Captrain	Pau Filella	*General Manager*
Cooperativas y empresas cargadoras		
Dcoop	Ángel Villafranca	*Director General*
Industrias Anro	Rafael Rodriguez	*Director General*
Coop. Agroalimentarias	Juan Miguel del Real Bienvenido Amorós	*Director General* *Técnico sectorial vitivinícola*
Incarlopsa	Jose Manuel Grela	*Resp. Logística*
IPEX	Luis Noe Sanchez	*Director*
Indho	Fernando Román	*Gerente General*
Tecnove	Carlos Blanco	*Asesor*

Principales conclusiones

Las entrevistas realizadas tuvieron por objetivo contrastar con los agentes del mercado la viabilidad de la futura Plataforma Logística Intermodal de Alcázar de San Juan e identificar, caracterizar y cuantificar la demanda potencial susceptible de trasvasarse al ferrocarril (i.e. clientes, tipología de mercancía, volúmenes, etc.).

- En relación al potencial de transporte intermodal de la futura plataforma, se confirma la existencia de una demanda latente relevante. La importancia del tejido industrial de Castilla –La Mancha y la relevancia del sector agroalimentario representan oportunidades de mercado que la futura Plataforma podrá aprovechar en la medida en que ofrezca una alternativa para compensar la atomización empresarial existente mediante la posibilidad de **consolidación** de cargas y de acceder a actividades de **valor añadido**.
- El Hinterland de Alcázar es netamente exportador. El hecho de su cercanía a un centro importador como es Madrid permitiría valorar las posibilidades de **triangulación** de tráficos entre ambos nodos y el Puerto de Valencia y/u otros puertos de la Península.
- La falta de instalaciones ferroviarias para el **reposicionamiento** de contenedores en el entorno de Madrid también plantea un atractivo para los operadores logísticos con base en la terminal de Alcázar.
- La terminal deberá mantener una vocación regional, principalmente de servicio a las **empresas exportadoras** de Castilla La Mancha.
- El sector **agroalimentario**, con el 53,2% del volumen de exportación, se posiciona como la gran apuesta de la plataforma Logística Intermodal a corto y medio plazo, y más concretamente, los tráficos de exportación de vino. Sin embargo, es imprescindible captar volúmenes de carga de **otros** sectores con el fin de consolidar la masa crítica mínima que haga viable la terminal.
- Aunque el interés de los agentes es claro, la iniciativa de desarrollo de la Plataforma Logística Intermodal de Alcázar de San Juan lleva tiempo encima de la mesa, por lo que la **agilidad y certidumbre** de los próximos pasos, así como establecer los plazos y ritmos de la puesta en marcha de la terminal a corto plazo, resultarán factores clave en el éxito del proyecto.



1.4.2 Jornada Técnica

Organización de la Jornada

Con posterioridad a la realización de las entrevistas, y una vez consolidadas algunas de las principales ideas aportadas por los diferentes agentes, se organizó una jornada técnica para su puesta en común y discusión abierta.

El taller de trabajo, se celebró 21 de abril de 2021 en el Centro de Empresas de Alcázar de San Juan y contó con la participación de 21 agentes públicos y privados, asistiendo tanto un número relevante de los agentes entrevistados en la fase inicial del Contraste de Mercado, como representantes de diferentes áreas de gobierno del Ayuntamiento de Alcázar de San Juan, la Dirección General de Transportes de la Junta de Comunidades de Castilla y La Mancha y otros agentes como la Cámara de Comercio, el IPEX y FECIR.

La agenda propuesta para el desarrollo del taller de trabajo fue la siguiente:

BLOQUE I: TALLER DE TRABAJO

10:00-10:30 Recepción y café

10:30-11:15 Presentación del proyecto
- *Antecedentes del Proyecto*
- *Avance del Estudio de Viabilidad*

11:15-12:30 Discusión abierta Cargadores-Operadores
- *Reflexión y debate conjunto*

BLOQUE II: CIERRE JORNADA TÉCNICA

12:30-13:00 Agradecimiento y cierre institucional

13:00-14:00 Vino español

Empresa/Organismo	*Contacto*	*Cargo*
Cooperativas y empresas cargadoras		
Dcoop	Almudena Casero	*Responsable Logística*
Coop. Virgen de las Viñas	Antonio Jimenez	*Técnico Coop. Agroalim.*
García Baquero	Alfonso Martínez	*Miembro directivo*
Incarlopsa	Jose Manuel Grela	*Resp. Logística*
Industrias Cárnicas Tello	Iñigo González	*Director de Logística*
Indho*	Fernando Román	*Gerente General*
Anro	Rubén Cánovas	*Director Adjunto*
Kiriko*	Inés Sanchez	*Gerente*
Operadores Tte & Log.		
MSC	Jaime López	*Intermodal Project Leader*
Slisa – Suardiaz	Jose Ignacio Sáez	*Branch Manager Valencia*
Savino del Bene	Laura Eced	*Export Operations Manager*
Transfesa	Pedro Ramos	*Global Account Manager*
Organismo y AAPP		
Consejería Fomento JCCM	Ignacio Hernando	*Consejero de Fomento*
Dir. Gral. Carreteras y Ttes.	Rubén Sobrino	*Director General*
Cámara de Comercio*	Mariano León	*Presidente*
IPEX *	Luis Noé	*Director*
Ayto. Alcázar de San Juan	Rosa Melchor	*Alcaldesa*
	Gonzalo Redondo	*Teniente Alcalde*
	Jesús Camacho	*Jefe Serv. Prom. Económica*
	Ana Salomón	*Téc. Promoción Económica*

** Agentes que finalmente no pudieron asistir a la Jornada*

Planificación y Desarrollo

El taller de trabajo resultó muy dinámico y enriquecedor, y sirvió ampliamente a los **objetivos** planteados con su organización:

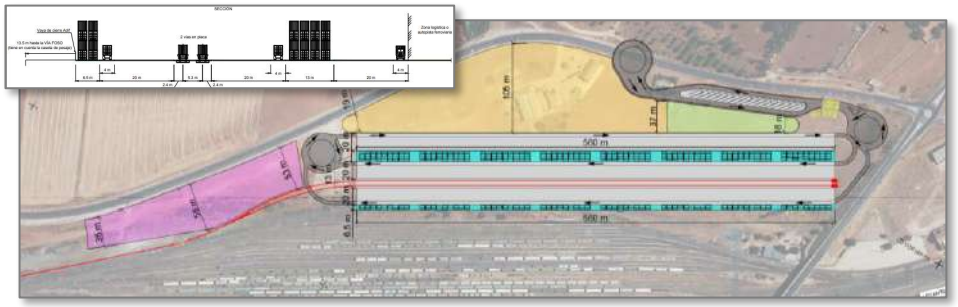
Presentación del proyecto

- *Estudio de mercado*

  Confirmar dónde poner el foco de demanda desde el que sumar y escalar el proyecto.

- *Diseño funcional*

  Contrastar con los agentes del mercado y operadores de terminal una propuesta inicial de diseño de la misma con una configuración ajustada que aporte valor añadido y escalabilidad.



Reflexión y debate conjunto Cargadores-Operadores

- *Cadenas intermodales*

  Contrastar el atractivo del ferrocarril en términos de coste y sostenibilidad en transporte marítimo y continental

- *Tráfico ferroviario*

  Reunir el apoyo empresarial al proyecto confirmando el tráfico mínimo necesario para su viabilidad.

Reflexión y Debate conjunto

Ahorro en la Cadena Intermodal

Durante el desarrollo del Taller de Trabajo se planteó el ejercicio teórico de análisis de dos cadenas intermodales, con el objetivo de establecer una comparativa clara que permitiera a las empresas cargadoras identificar y cuantificar el ahorro en coste del transporte por ferrocarril frente al transporte por carretera :

- *Transporte marítimo*
  Cadena intermodal I: Tomelloso – Puerto de Valencia
- *Transporte continental*
  Cadena intermodal II: Tomelloso – Alemania

Ahorro en
Coste

Ahorro en
Huella de Carbono

*El tren se plantea como una alternativa atractiva tanto en **coste** como en reducción de **huella de carbono***

REFLEXIÓN Y DEBATE CONJUNTO

Tomelloso – Puerto de Valencia - (Cadena Intermodal I)

Características:

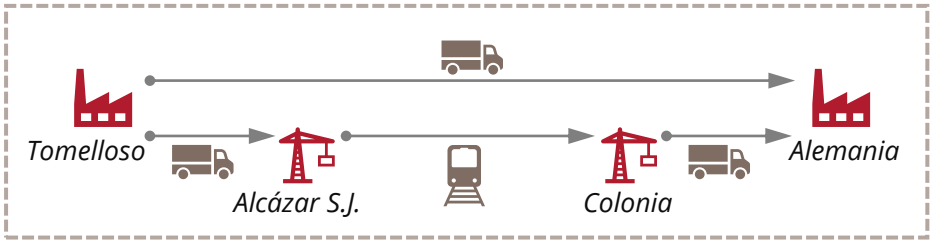
De cargador a terminal ferro-portuaria, en contenedor 40' normal o 20' "pesado", a temperatura ambiente (vino) en tráficos descompensados:

Precio/ahorro:

- Carretera 580 €/TEU
- Intermodal 450 €/TEU
- Ahorro -22,4%*

** Ahorro incrementable con trenes "compensados" (imp-exp), "cargados" (60-70 TEUs/tren) y "regulares" (frecuencias).*

Tomelloso – Alemania - (Cadena Intermodal II)



Características:

Puerta (cargador) a puerta (cliente final), en contenedor 20' normal.

Precio/ahorro:

Contenedor normal
- Carretera 1,20 €/km
- Intermodal 0,85 €/km
- Ahorro -29,2%

Reefer temporada baja
- Carretera 1,40 €/km
- Intermodal 1,22 €/km
- Ahorro -12,8%

Reefer temporada alta
- Carretera 1,50 €/km
- Intermodal 1,39 €/km
- Ahorro -7,3%

REFLEXIÓN Y DEBATE CONJUNTO

Volumen de tráfico ferroviario necesario

La última parte del taller de trabajo se enfocó en generar un debate abierto entre los asistentes con el objetivo de determinar y cuantificar los tráficos de carga susceptibles de subirse al ferrocarril por parte de las empresas y asociaciones cargadoras presentes en la jornada técnica.

Para ello, tras analizar los potenciales ahorros en coste de ambas cadenas intermodales, se presentó el cálculo preliminar del tráfico objetivo que determina la viabilidad de la terminal ferroviaria. Para el análisis de este tráfico se partió de una serie de hipótesis de cálculo:

Hipótesis de Cálculo

- Arranque con foco en contenedores, complementable con el tiempo con tolvas, carga proyecto, autopista ferroviaria, etc..
- 55-70 TEUs/tren
- Peso contenedor 20':
  - Normal 20 Tn/TEU
  - Vino 25 Tn/TEU
  - Reefer 33 Tn/TEU

Por otro lado, y en base a un análisis de benchmarking de terminales ferroviarias de características similares existentes en Europa (e.g. diseño y tipología de carga similares, etc.), se presentó el tráfico objetivo y el volumen de mercancías necesario para la puesta en marcha de la terminal:

Tráfico Objetivo

Tráfico de contenedores/trenes

- Año 1: 15-18.000 TEUs/año
  - 3 trenes/semana (eg, 2 Valencia y 1 Europa)
- Año 3-5: 50-60.000 TEUs/año
  - 1-2 trenes/día; ≈10 trenes/semana

Volumen de mercancía

- Año 1: 300.000-350.000 Tn/año
- Año 3-5: 950.000-1.125.000 Tn/año

REQUISITOS DE VIABILIDAD

¿Se podrían **exportar ≈ 200.000 Tn /año** por ferrocarril en el **año 1** ?
(e.g. 4,6% del total de export/año de CLM ó el 8,8% de la export de alimentación y bebidas)

¿E **importar ≈ 100.000 Tn /año** por ferrocarril en el **año 1?**
(e.g. 2,5% del total de import/año de CLM y/o captar import del Sur de Madrid)

¿Es factible **triplicar** ese volumen en **3-5 años**?

Carga potencial identificada durante la Jornada Técnica

Tras la reflexión y debate conjunto entre las empresas y asociaciones cargadoras y operadores de transporte y logística asistentes al taller, se identificó y cuantificó el volumen de carga que los cargadores estarían dispuestas a transferir al ferrocarril en condiciones de coste y tiempo óptimas, resultando los siguientes volúmenes:

				Volumen anual de EXPORT					
Empresa/Asoc.	**Sector**	**Mercancía**	**Datos**	*Cont. **20'***	*Cont. **40'***	*Reefer **20'***	*Reefer **40'***	*Tráilers / Cisternas*	***Tons***
Incarlopsa	Agroalim.	Prod. cárnicos	1.820–2.600 conts/año	-	-	-	1.820	-	**50.960**
García Baquero	Agroalim.	Lactosuero	500 conts/año *(100% de 20')*	500	-	-	-	-	**9.000**
		Queso y otros	150 conts/año (40' reefer)	-	-	-	150	-	**3.000**
Cárnicas Tello	Agroalim.	Prod. cárnicos	500-550 cont/año (40' reefer)	-	-	-	500	-	**11.500**
			52 trailers/año	-	-	-	-	52	**1.248**
Ind. Anro	Semimanuf.	Metalurgia	7.000-10.000 tons/año	-	-	-	-	-	**8.500**
Dcoop	Agroalim.	Vino envasado	370 cont/año *(25% 20'; 75% 40')*	92	278	-	-	-	**8.048**
		Vino a granel	2.500 cont/año *(20' flexitank)*	2.500	-	-	-	-	**55.000**
			1.900 cistern/año	-	-	-	-	1.900	**45.600**
			UTIs totales		5.840				
			TEUs totales		**8.588**			**52 - 1.900**	**192.856 Tn**
					Puerto Valencia				

CARGAS ÚTILES

20'	*Peso bruto: 24.000Kg.; Tara: 2.140Kg.; Carga útil: 21.860Kg*
40'	*Peso bruto: 30.480Kg.; Tara: 3.900Kg.; Carga útil: 26.580Kg*
Reefer 20'	*Peso bruto: 25.400Kg.; Tara: 2.870Kg.; Carga útil: 22.530Kg*
Reefer 40'	*Peso bruto: 32.500Kg.; Tara: 4.535Kg.; Carga útil: 27.965Kg.*
Tráiler	*24 toneladas*
Cisterna	*24 toneladas*

Actividad y Volúmenes de las empresas asistentes al taller

Sector de actividad

Grupo Dcoop-Baco es la mayor cooperativa multisectorial española. Integra más de 150 cooperativas de base, cerca de 75.000 socios de Andalucía y Castilla-La Mancha y una facturación aproximada de 750 millones de euros anuales.

Modelo logístico

En la actualidad, todo el transporte se contrata por carretera, bien hacia los puertos (principalmente Valencia y Sagunto), bien hacia Centro Europa.

En Francia acceden por vía marítima y desde el sur distribuyen al resto del país. La principal zona de exportación es la de Alsacia en Alemania. Destaca también la exportación que sale por Irún.

Interés en el proyecto

Grupo Dcoop-Baco, concretamente las cooperativas vitivinícolas, ha mostrado su profundo interés en el desarrollo de la terminal ferroviaria para la exportación del vino a granel y embotellado.

Desde el año 2017, cuentan con una planta embotelladora en las inmediaciones de la futura terminal que sumaría un altísimo valor añadido en su cadena intermodal.

Además, se plantea la posibilidad de emplear parte de los suelos logísticos anexos como *'centro de tancaje'* para evitar movimientos y manipulaciones intermedias que incrementen la calidad y reduzcan los costes.

Volúmenes de carga

370 cont/año — *Vino embotellado*
- **25%** de 20'
- **175%** de 40'

2.500 cont/año (flexitank por Pto.Valencia) — *Vino a granel*

1.900 cisternas/año — *Vino a granel*
- **500** Alemania
- **1.400** Francia

Ubicación de las instalaciones de DCOOP

ACTIVIDAD Y VOLÚMENES DE LAS EMPRESAS ASISTENTES AL TALLER

Sector de actividad

Fundada hace más de 40 años, Incarlopsa se ha posicionado como una de las empresas de referencia a nivel global en el sector cárnico.

En España se sitúa como uno de los principales proveedores de Mercadona en España para productos cárnicos porcinos frescos, curados e ibéricos.

Modelo logístico

Desde finales de 2019 se han incrementado notablemente sus volúmenes de exportación tras obtener la certificación para exportar a países asiáticos (i.e. China, Corea, Japón).

Esta exportación se produce, prácticamente en su totalidad, por vía marítima a través del Puerto de Valencia. El resto de export se dirige a Europa por carretera.

Interés en el proyecto

El interés de Incarlopsa en el proyecto de la terminal ferroviaria de Alcázar viene justificado en obtener un ahorro en costes de su cadena logística, concretamente en el coste incurrido en el transporte previo al flete marítimo.

En base a esto, podrían estar interesados en disponer de un depot de contenedores ubicado en el suelo logístico anexo como alternativa al Puerto de Valencia.

Volúmenes de carga

35-50 contenedores refer/semanales

49 mill. Kg de productos

Ubicación de las instalaciones de Incarlopsa

ACTIVIDAD Y VOLÚMENES DE LAS EMPRESAS ASISTENTES AL TALLER

Sector de actividad

Industrias Metálicas ANRO es una empresa con sede en Tomelloso especializada en el diseño, fabricación y montaje de estructuras metálicas, trasvases de agua y calderería

La empresa posee unas instalaciones de 25.000 m², si bien tienen posibilidad de ampliarlas hasta los 200.000 metros cuadrados. Su producción es muy variable año a año, oscilando entre los 50 y los 400 contenedores anuales. La carga es transportada íntegramente en camiones, ya sean contenedores o cajas abiertas.

Modelo logístico e interés en el proyecto

Su logística responde a un modelo de Project cargo por lo que no pueden comprometer volúmenes de carga constantes. En la actualidad transportan toda la mercancía por carretera, aunque les surgen oportunidades factibles de trasvasar al ferrocarril si dispusieran de la infraestructura adecuada.

Exportan principalmente a Europa, por lo que ven el ferrocarril como una oportunidad interesante siempre que suponga una reducción de costes.

Sus exportaciones a nivel internacional se producen principalmente por Bilbao, Valencia o Lisboa, por lo que también podrían llegar a puerto por ferrocarril.

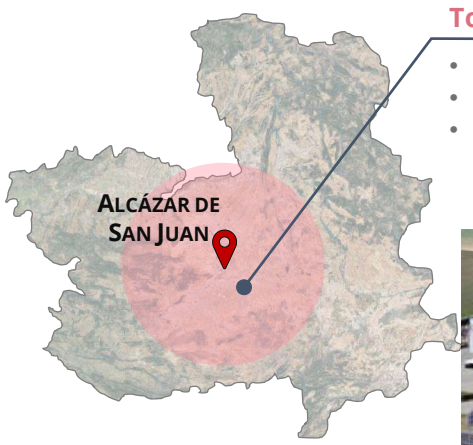
Su principal requisito es conseguir un transporte que cumpla sus necesidades de plazo y entrega. A día de hoy el cambión les ofrece soluciones puerta a puerta en 24 horas, aunque en muchos casos podrían asumir plazos de 3 o 4 días.

Volúmenes de carga

7.000-10.000 toneladas/año

400-600 trailers/año

Ubicación de las instalaciones de Anro



Tomelloso

- 5.000 m² de talleres
- 820 m² de oficinas
- Capacidad de producción de 2.500 toneladas/mes,

ACTIVIDAD Y VOLÚMENES DE LAS EMPRESAS ASISTENTES AL TALLER

Sector de actividad

Grupo Tello Alimentación es una compañía toledana con más de medio siglo de experiencia, dedicado a la elaboración de productos cárnicos.

El pasado 2019 el grupo creció un 21% hasta alcanzar los 193 millones de facturación, con un 25% de actividad exportadora. Comercializó 60 mill. Kg, de los cuales el 23,5% corresponde a su actividad internacional.

Modelo logístico e interés en el proyecto

Hasta la fecha, Grupo Tello sustenta su modelo logístico en el transporte por carretera. Cuenta con más de 11.000 m2 de almaceces en Totanés (Toledo), junto a su planta de producción.

Tello muestra un claro interés en el transporte ferroviario para sus volúmenes de exportación internacional, siempre y cuando se ajuste en plazo y coste competitivo.

Volúmenes de carga

500-550 cont. Refer/año

52 trailers/año

Ubicación de las instalaciones de Tello

Sector de actividad

García Baquero es un grupo dedicado a la elaboración de quesos y otros productos (derivados lácteos en su mayoría). Con sede central en Alcázar de San Juan, el grupo es un conglomerado de empresas diferentes pero complementarias:

Lácteas Garcia Baquero, Lácteos Manchegos, Igarve, García Baquero Cogeneración, Pok Quesera Palentina, Quesos del Duero, S.A., etc.

Modelo logístico e interés en el proyecto

Actualmente Lácteas García Baquero mueve todas sus materias primas y productos acabados por camión (50% cisterna – 35% lona – 15% contenedor). Su distribución es principalmente de ámbito ibérico. García Baquero está interesado en el proyecto de la terminal por su localización, dado que su utilización supondría una importante reducción de costes de transporte a la empresa, una mejora de los tiempos de operación y la reducción del impacto medioambiental derivado de la operativa de transporte y logística.

Volúmenes de carga

500 Cont. Secos/año

150 Cont. Refer/año

Ubicación de las instalaciones de García B.

1.4.3 Otros

Involucración de Agentes

El Estudio de Viabilidad planteó desde un principio la necesidad de coordinación y consenso por parte de todas las fuerzas políticas, económicas y sociales con el fin de empujar el proyecto la Plataforma Logística Intermodal de Alcázar de San Juan desde el convencimiento de que es un proyecto de medio-largo plazo estratégico para el territorio y que debe por tanto estar lo menos expuesto posible a los ciclos tanto económicos como políticos.

Comunicación

Se ha mantenido una comunicación interna regular y transparente entre los agentes políticos, económicos y sociales, durante todas y cada una de las fases del Estudio de Viabilidad.

Así mismo, se ha cuidado la necesaria comunicación externa del proyecto frente a sus potenciales clientes y usuarios, y frente a la sociedad en general.

miciudadreal - 27 mayo, 2021 – 12:11

Por otro lado, López Zamora destaca la iniciativa que han presentado los Senadores socialistas por la provincia de Ciudad Real, para dar impulso a la Plataforma Logística Intermodal de Alcázar de San Juan, instando al Gobierno a ejecutar los estudios necesarios para impulsar el transporte ferroviario, y hacerlo de forma más eficiente y sostenible; un proyecto que el PSOE califica de "muy necesario".

clmN
Objetivo Castilla-La Mancha Noticias

Portada | Región | Sociedad | Sucesos | Salud | Economía | Ciencia

Importante avance en el proyecto de Plataforma logístico-intermodal de Alcázar de San Juan con la Jornada de Trabajo sobre el estudio de viabilidad

>> El consejero de Fomento anunciaba que a principios de mayo RENFE pondrá en marcha el Centro de Robótica e Inteligencia Artificial

1.5 Conclusiones

1.5. Conclusiones

- Desde el punto de vista de la **OFERTA:**
  - La futura plataforma logístico-intermodal de Alcázar de San Juan, gozaría de una **conectividad viaria y ferroviaria excelentes** y estaría insertada en los Corredores Atlántico y Mediterráneo de la **Red TEN-T**, viniendo a paliar la **carencia de nodos** de intercambio modal carretera-ferrocarril en el **centro-sur peninsular**, y más concretamente en un radio de unos 110 Km alrededor de Alcázar de San Juan.
  - De igual manera, si bien la **oferta de suelo** industrial en el entorno de Alcázar es abundante aunque algo obsoleta, las instalaciones logísticas de la futura plataforma mitigarían la ausencia de una **oferta logística moderna y funcional** en un radio de unos 85 Km alrededor de Alcázar de San Juan, dando así **respuesta al tejido empresarial exportador** de la región.
- Desde el punto de vista de la **DEMANDA:**
  - En relación a la demanda potencial de transporte intermodal de la futura plataforma, esta provendría en gran medida del **sector agroalimentario** (e.g. sector vitivinícola, frutas y hortalizas, productos cárnicos, etc.). Si bien, deberá mantener un **enfoque diversificado y flexible** a otros segmentos de actividad en exportación (e.g. productos químicos, metalúrgicos, etc.) e importación (e.g. químicos y metalúrgicos también).
  - Por otro lado, la cercanía a Madrid plantea un atractivo importante para los posibles operadores de la terminal, tanto por la opción de realizar en Alcázar el **reposicionamiento** de material móvil, como por la posibilidad de generar **triangulaciones** que permitan compensar al menos en parte el tráfico principalmente exportador de Castilla-La Mancha, con el netamente importador de Madrid.
- Por último, y desde el punto de vista del respaldo de **AGENTES CLAVE:**
  - Diversos **operadores** contactados durante las diferentes fases del trabajo de campo (Medlog-MSC, Slisa-Suardiaz, Transfesa, etc.) han mostrado un interés claro, bien en ser **usuarios** de la futura terminal, o incluso en llegar a ser **gestores** de la misma.
  - Por otro lado, numerosos **cargadores** regionales han reiterado la necesidad y el valor añadido para sus tráficos export-import de la existencia de la plataforma logístico-intermodal planteada, e incluso 5 grandes cargadores regionales confirmaron en el taller de trabajo organizado, que mueven en la actualidad tráficos de export-import (tanto con el puerto de Valencia como con Europa) susceptibles de ser trasladados a la plataforma logístico-intermodal y que vendrían a representar **≈60% del tráfico inicial necesario** para viabilizarla.

Empresa/Asoc	Datos	*Tons**
Incarlopsa	1.820–2.600 conts/año	50.960
García Baquero	500 conts/año *(100% de 20')*	9.000
	150 conts/año (40' reefer)	3.000
Cárnicas Tello	500-550 cont/año (40' reefer)	11.500
	52 trailers/año	1.248
Ind. Anro	7.000-10.000 tons/año	8.500
Dcoop - Vino	370 cont/año *(25% 20'; 75% 40')*	8.048
	2.500 cont/año *(20' flexitank)*	55.000
	1.900 cistern/año	45.600
		192.856 Tn

2. Viabilidad Funcional

2.1 Localización y accesibilidad general

2.2 Ordenamiento y titularidad del suelo

2.3 Lay-out y faseado del desarrollo

2.4 Zonificación y actividades principales

2.5 Afecciones a la terminal de Adif

2.6 Conclusiones

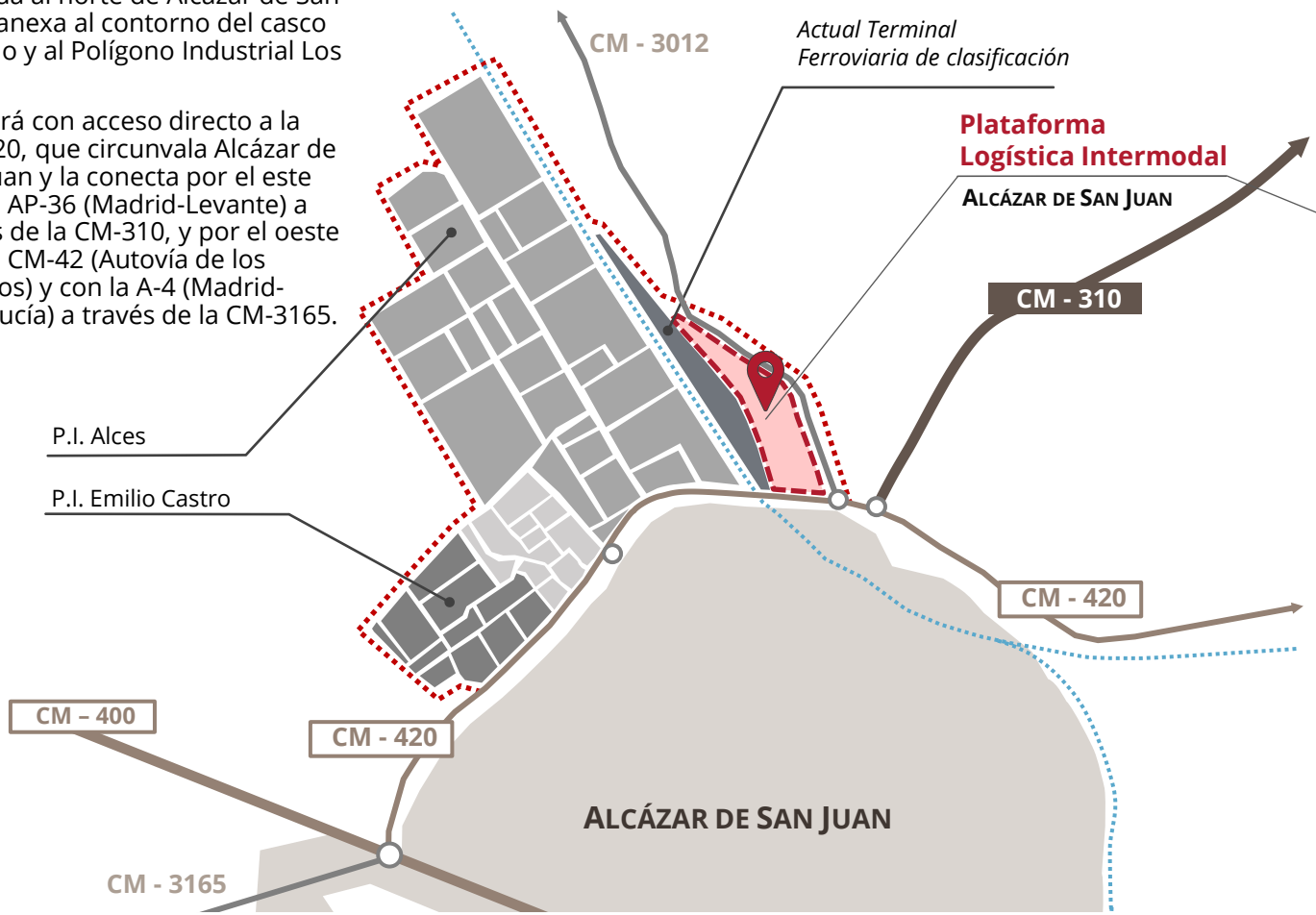
2.1 Localización y accesibilidad general

2.1 Localización y accesibilidad general

LOCALIZACIÓN Y ACCESIBILIDAD LOCAL

La futura Plataforma estará ubicada al norte de Alcázar de San Juan, anexa al contorno del casco urbano y al Polígono Industrial Los Alces.

Contará con acceso directo a la CM-420, que circunvala Alcázar de San Juan y la conecta por el este con la AP-36 (Madrid-Levante) a través de la CM-310, y por el oeste con la CM-42 (Autovía de los Viñedos) y con la A-4 (Madrid-Andalucía) a través de la CM-3165.



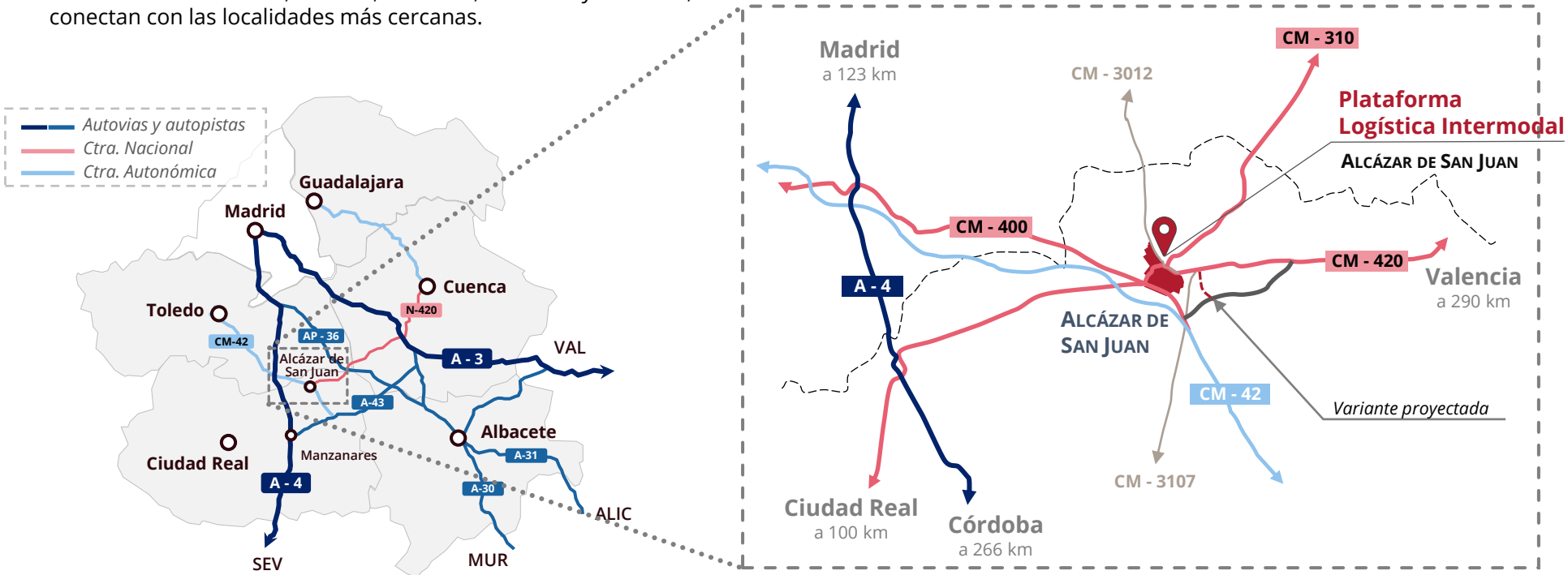
ACCESIBILIDAD VIARIA REGIONAL/NACIONAL

La plataforma Logística Intermodal dispone de conexión directa y rápida con las principales vías de comunicación regionales y nacionales:

- La nacional CM-420 conecta por el Oeste con Ciudad Real y con la A-4, y por el este con la AP-36, Albacete y el Levante español.
- La autovía CM-42, autovía de Los Viñedos, facilita el acceso a algunos de los nodos logísticos más importantes de la mitad sur peninsular como Valencia, Algeciras, Sevilla y Sines.
- Las comarcales CM-400, CM-310, CM-3012, CM-4133 y CM-3107, la conectan con las localidades más cercanas.

Adicionalmente, existe el compromiso de ejecutar una variante entre la N-420 y la CM-42 en el entorno de la terminal.

*La **buena conectividad** regional y con los principales corredores nacionales del centro-sur peninsular (A-3 y A-4), será mejorada con una **nueva variante** entre la N-420 y la CM-42 en el entorno de la terminal.*



ACCESIBILIDAD FERROVIARIA REGIONAL/NACIONAL

A nivel ferroviario, podrían distinguirse tres grandes ejes/corredores ferroviarios que conectarían la futura plataforma con los grandes puertos del centro-sur peninsular y con Europa:

- ***AlcázarSJ-Albacete-Valencia***: tramo con doble vía de ancho ibérico y electrificada, de rampas no muy elevadas,
- ***AlcázarSJ-Jaén-Algeciras***: la conexión con Algeciras se puede realizar desde Linares por vía única convencional sin electrificar, o mediante vía única electrificada hasta Bobadilla y de Bobadilla hasta Algeciras por vía sin electrificar.
- ***AlcázarSJ-Sines***: Existen una serie de actuaciones planteadas para mejorar la conexión por Ciudad Real y Mérida:
  - España tiene previsto acondicionar el tramo Mérida – Puertollano, sin electrificar, y construir el tramo Mérida - Badajoz.
  - Portugal, por su parte, tiene previsto crear una nueva línea Elvas – Évora, y renovar y electrificar los tramos entre Elvas y Badajoz.

*Alcázar de San Juan es un nudo ferroviario histórico donde confluyen los grandes corredores ferroviarios del centro-sur peninsular, proveyendo **conexión directa y eficaz** con sus principales **puertos** y con **Europa**.*

2.2 Ordenamiento y titularidad del suelo

2.2 Ordenamiento y titularidad del suelo

MARCO URBANÍSTICO DE APLICACIÓN

Cuando la idea de una Plataforma Logístico-Intermodal empezó a tomar forma, el Ayuntamiento identificó la posibilidad de su implantación, al menos en una primera fase de desarrollo, en la parcela mencionada con anterioridad, de 16 ha de superficie bruta y 14'9 ha de superficie neta aprovechable, sobre la que tenía vigencia el PGOU aprobado por la Comisión Provincial de Urbanismo de Ciudad Real, el 12-marzo-1992.

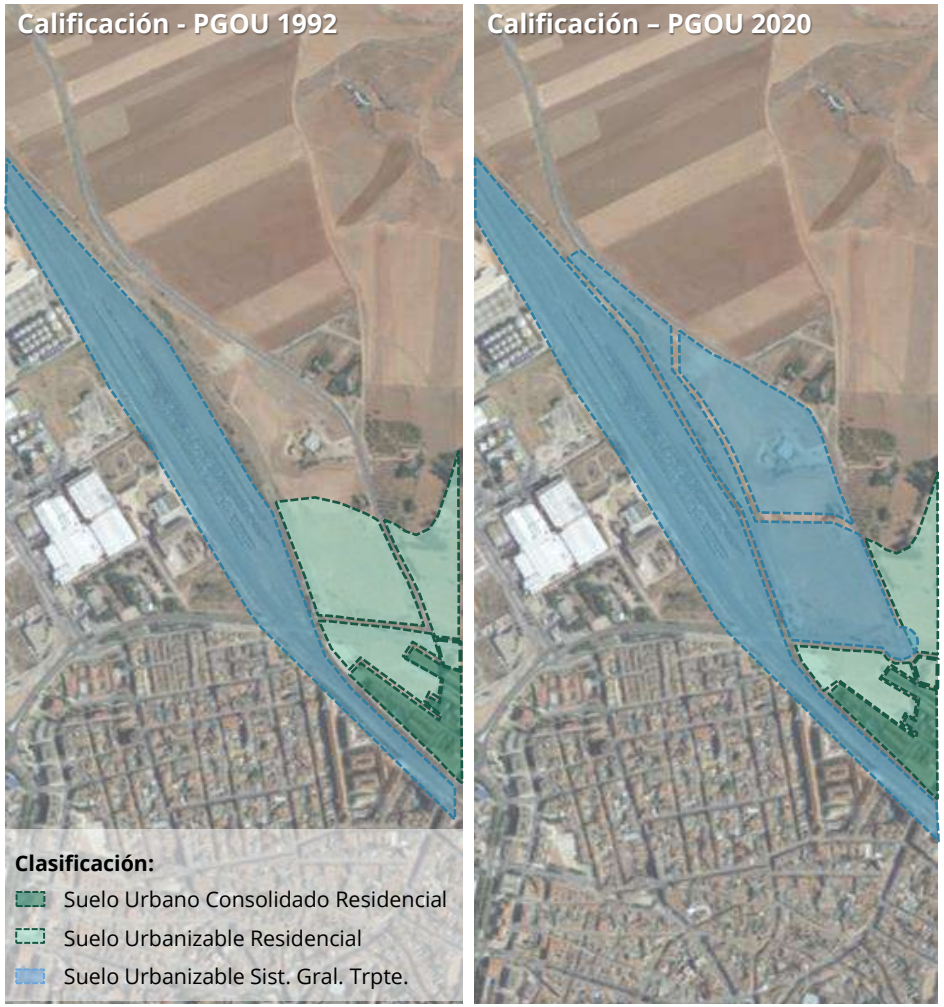
En dicho Plan los suelos de la parcela identificada, anexa a la terminal de clasificación de Adif (calificada como Sistema General de Transporte), figuraban bien como Suelo Urbanizable de Uso Residencial (bolsa de suelo más al sur de la parcela), como Suelo Rústico de Reserva (bolsa más al norte) o como sistemas generales adscritos de zonas verdes y espacios libres en suelo urbanizable de sistemas generales de transportes.

Por este motivo, en febrero de 2017 el Ayuntamiento de Alcázar de San Juan inició el procedimiento administrativo de tramitación de una modificación puntual del PGOU para la recalificación y reclasificación de la parcela seleccionada, a fin de que pudiera obtener la calificación de Sistema General de Transporte.

En junio de 2018 se presentó el documento técnico para la modificación puntual del PGOU y en septiembre de 2018 se obtuvo la aprobación inicial de la modificación puntual del PGOU.

Finalmente, el pasado 02 de junio de 2020 se obtuvo la aprobación definitiva por parte de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, y el 05 de agosto de 2020 por parte del Pleno del Ayuntamiento.

*En agosto de 2020 se obtuvo la aprobación definitiva de la modificación puntual del PGOU por el que se calificaba el suelo de la parcela seleccionada como **Sistema General de Transporte**.*



TITULARIDAD DEL SUELO

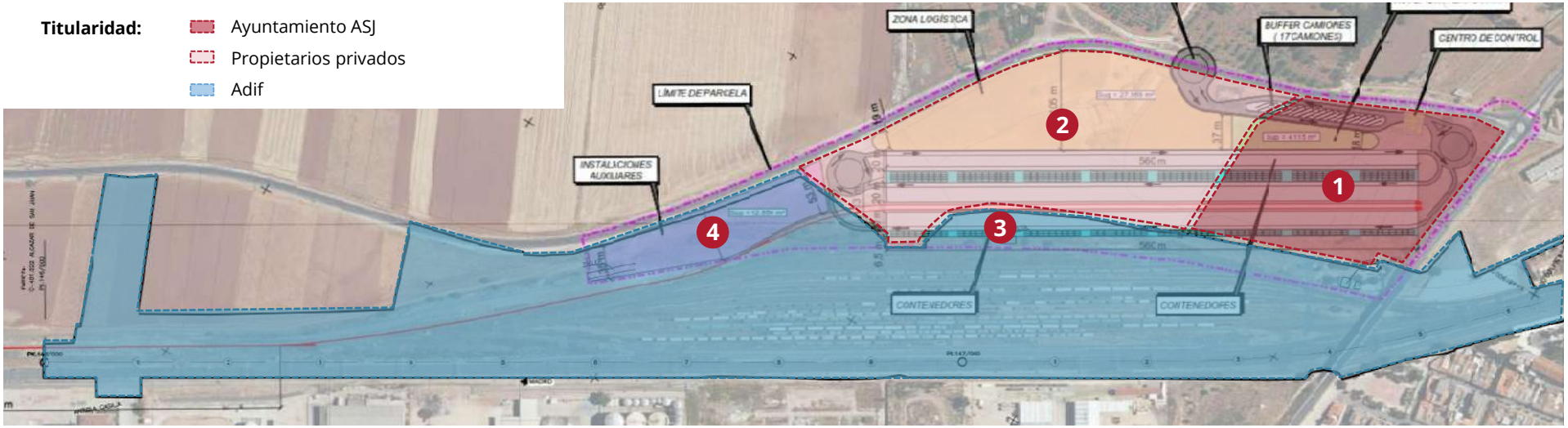
A fin de seguir avanzando en la materialización del proyecto, y en paralelo a la tramitación de la modificación del Planeamiento ya comentada, el **Ayuntamiento** decidió afrontar la adquisición de una bolsa de suelo en la parte sur de la parcela seleccionada (❶), y ha confirmado su disposición a seguir adquiriendo suelo al resto de propietarios, especialmente los necesarios para la implantación de la terminal ferroviaria.

El resto de la parcela pertenece en su mayoría a propietarios **privados** (❷), afectando tanto a la superficie prevista para la futura terminal ferroviaria, como a la prevista para el desarrollo de suelo logístico. En cualquier caso, y en función a la calificación de la totalidad del desarrollo como suelo urbanizable de sistemas generales de transportes según el PGOU, dichos suelos deberán ser adquiridos mediante expropiación forzosa por parte del Ayuntamiento.

Por último, se afecta también a dos ámbitos más reducidos de suelo de **Adif** calificado como suelo demanial, por lo que no puede ser enajenado y adquirido por el Ayuntamiento sin su previa desafectación, pero sí podría ser objeto de un arrendamiento a largo plazo o incluso del otorgamiento de un derecho de superficie.

Los dos ámbitos afectados son:

- Ámbito semi-triangular bajo la terminal de carga (❸). De no alcanzarse un acuerdo con Adif para su alquiler o desafección y traspaso al Ayuntamiento, podría resolverse separando las vías de carga-descarga respecto al haz de clasificación.
- Ámbito semi-rectangular bajo la zona de "instalaciones auxiliares" (❹). De no alcanzarse un acuerdo con Adif, este suelo resultaría fácilmente prescindible o incluso trasladable dentro de la terminal.



2.3 Lay-out y faseado del desarrollo

2.3 Lay-out y faseado del desarrollo

OBJETIVOS Y ENCAJE GENERAL

El encaje y diseño de la plataforma se ha abordado tratando de respetar cuatro **objetivos** básicos que maximizan la viabilidad del proyecto:

- Terminal de mínima inversión en Fase I, acomodada a una demanda inicialmente moderada, pero lo suficientemente grande y completa como para resultar funcional para el operador y atractiva al usuario.
- Fácilmente ampliable en Fase II, tanto en capacidad ferroviaria de carga/descarga y almacenamiento (vías >750m, etc.), como en zonas anexas de valor añadido para empresas, personas y mercancía.
- Diseño flexible para acoger diferentes tipos de tráfico (contenedor, autopista ferroviaria, etc.) y servicios de valor añadido.
- Ubicada fuera del suelo propiedad de Adif, a fin de simplificar el modelo societario de la promotora/operadora de la terminal.

*Se ha buscado encajar una terminal de **mínima inversión**, pero con la suficiente **funcionalidad y flexibilidad** ya desde la fase inicial de operación.*

Por otro lado, se han tenido en cuenta los siguientes condicionantes para el **encaje** de la plataforma logístico intermodal, tanto en la parcela disponible, como en el esquema ferroviario y viario del entorno:

- Por las restricciones de ubicación y configuración de la parcela disponible, se ha diseñado una terminal en fondo de saco (❶) (no pasante), paralela al haz de clasificación, y con acceso ferroviario por el norte (❷).
- Se ha desestimado reacondicionar las 2 últimas vías del haz de clasificación (❺) por el mayor coste de la adaptación del sistema de catenarias existentes en dicho haz y la mayor rigidez que da al modelo institucional el implantarla en suelo de Adif.
- El acceso a la terminal se produce con un nuevo aparato de vía ubicado al final de la vía perimetral 25 (❸) y se precisa la adaptación de la vía mango (❹) a una longitud variable (>560m en Fase I y >750m en Fase II), para posibilitar cualquier alternativa de acceso a/desde el haz de clasificación y la vía general.

OBJETIVOS Y ENCAJE GENERAL

Desde un punto de vista operativo, lo ideal hubiera sido ubicar el haz de carga-descarga (❶) a continuación (hacia el norte) del haz de clasificación (❷), a fin de agilizar los movimientos entre ambos haces, e incluso hacer la terminal de carga-descarga pasante (❸) y no en fondo de saco, a fin de agilizar las opciones de acceso con la vía general (❹).

Esta es una alternativa más funcional y productiva que la terminal de carga-descarga en fondo de saco, aunque también notablemente más cara, que podría plantearse en el medio-largo plazo si la terminal ferroviaria alcanzara el éxito de tráfico esperado, sustituyendo a la alternativa (más económica) que se desarrolla en los apartados siguientes y por la que se amplían las vías de carga-descarga de la Fase I a 750m hacia el norte.

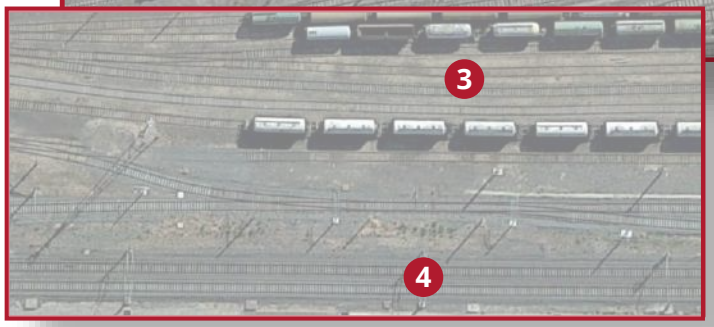
*A **medio-largo plazo**, y una vez consolidada la demanda, podría plantearse una alternativa de **terminal de carga nueva** que sea **pasante y contigua** a la terminal de clasificación, con mayor funcionalidad, aunque también con **mayor inversión**.*

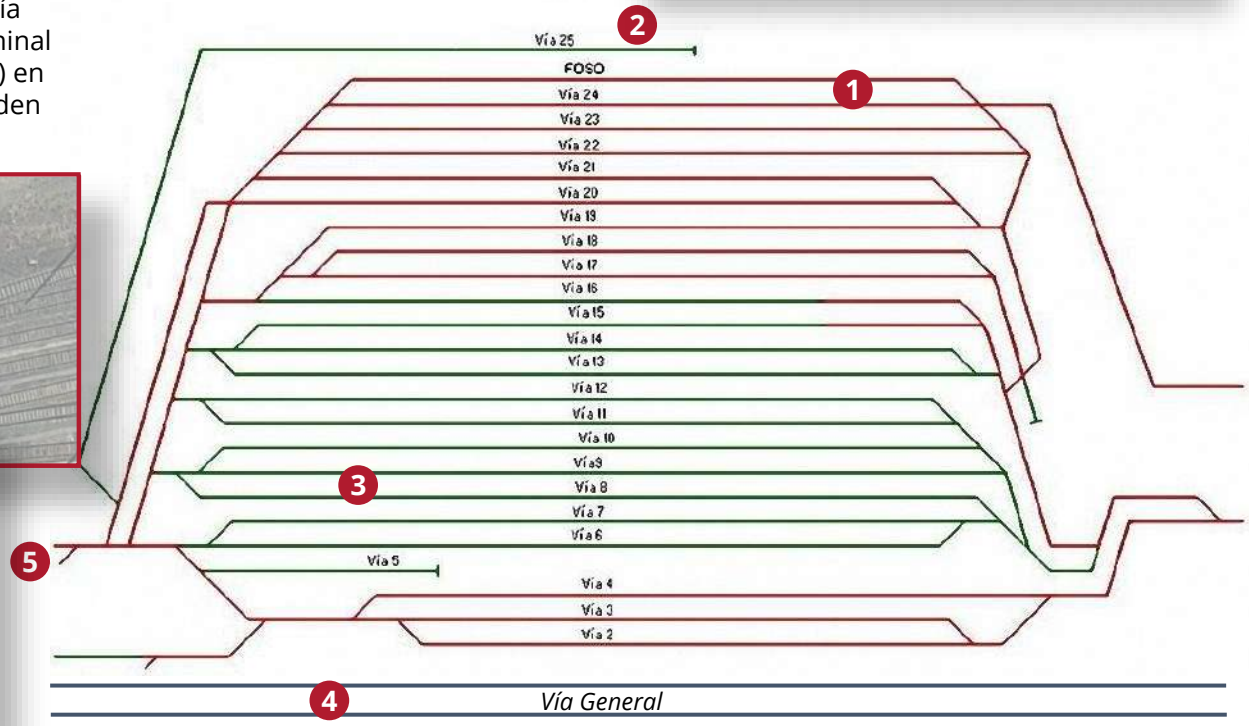
CONEXIÓN CON RFIG Y HAZ DE CLASIFICACIÓN

Como ya se ha comentado, se ha descartado la opción de reacondicionar las vías 24 y Foso perimetrales del haz de clasificación (❶), y se propone en su lugar alargar la vía 25 existente actualmente (❷) hasta sobrepasar el haz de clasificación, desdoblando desde ella el haz de dos vías de carga-descarga de la terminal.

Al aprovechar el esquema ferroviario de clasificación operativo en la actualidad, se garantiza la conectividad ya existente con el haz de vías de clasificación (❸) y con la vía general (❹), y además con la única inversión para la terminal de carga-descarga de tener que ampliar la vía mango (❺) en como poco la longitud máxima de los trenes que se pueden ubicar en las vías de carga-descarga en cada momento.

*El encaje propuesto permite asegurar, con la **mínima inversión**, una **máxima conectividad** con el **haz de clasificación** y la **vía general**.*





LAY-OUT ALTERNATIVOS A CORTO-MEDIO PLAZO (FASE I)

Fase I - Alternativa 1

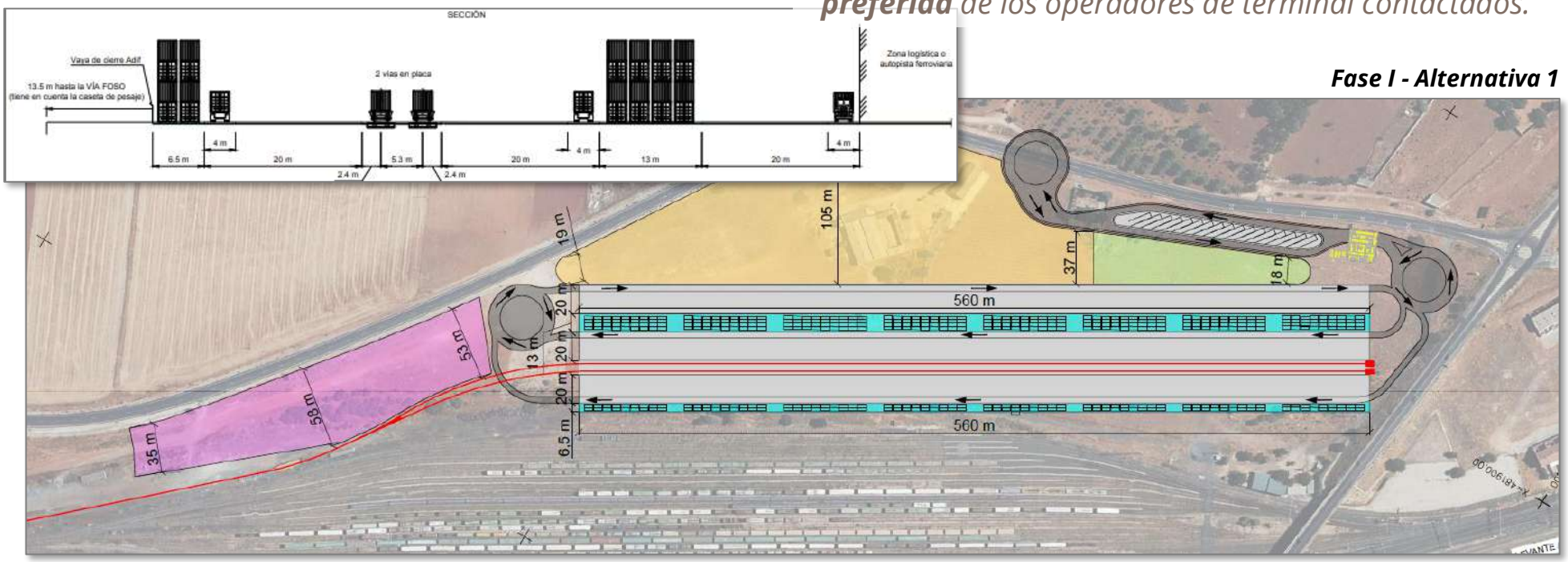
A corto-medio plazo se plantea una Alternativa 1 de configuración en fondo de saco con dos vías estuchadas de hasta 560m en alineación recta cada una y ubicadas en mitad de la losa que soportaría las operativas de carga-descarga y depot.

Esta ubicación permitiría operar la terminal con Reach Stacker que atacarían los trenes desde ambos lados, optimizando la operativa y maximizando la superficie de depot de corta/media estancia.

Por contra, implica una mayor ocupación de la parcela y un aprovechamiento menos óptimo de la misma a medio-largo plazo si se implementa un haz de 4 vías de carga-descarga operado con grúa pórtico.

*La alternativa 1 ubica las **vías en mitad** de la zona de carga-descarga, optimizando dicha **operativa** y maximizando la superficie de **depot**, por lo que es la **preferida** de los operadores de terminal contactados.*

Fase I - Alternativa 1



LAY-OUT ALTERNATIVOS A CORTO-MEDIO PLAZO (FASE I)

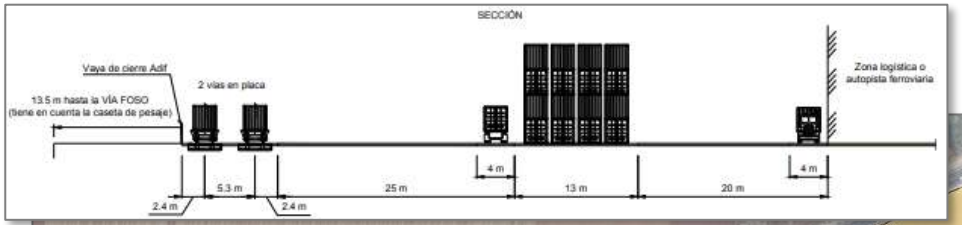
Fase I - Alternativa 2

También a corto-medio plazo, se plantea una Alternativa 2 de configuración en fondo de saco con dos vías estuchadas de hasta 560m en alineación recta cada una, pero esta vez ubicadas al este de la losa de carga-descarga y depot, anexas a la terminal de clasificación.

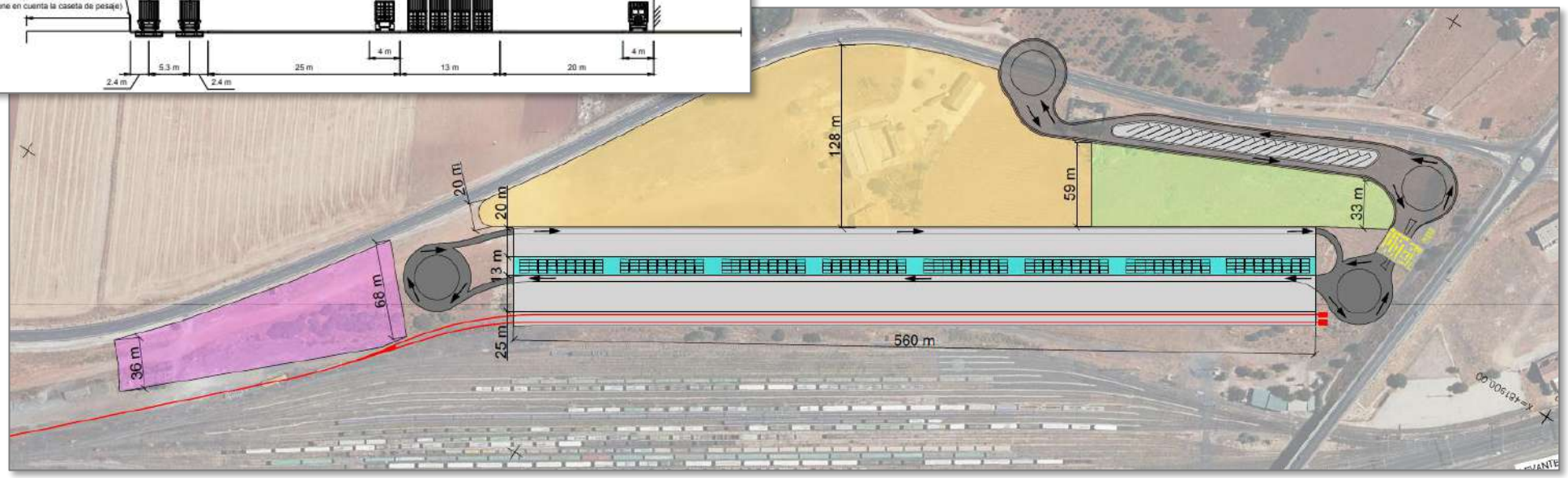
Esta ubicación dificultaría a las Reach Stacker atacar dos trenes estacionados simultaneamente, entorpeciendo la operativa de carga-descarga y reduciendo la superficie de depot de corta/media estancia.

Sin embargo, permitiría una menor ocupación de la parcela y un aprovechamiento más óptimo de la misma a medio-largo plazo si se implementa un haz de 4 vías de carga-descarga operado con grúa pórtico.

*La alternativa 2 ubica las **vías a un lado** de la zona de carga-descarga, minimizando la **ocupación** de parcela y optimizando su aprovechamiento en un escenario de medio-largo plazo de implantación de **grúa pórtico**.*



Fase I - Alternativa 2



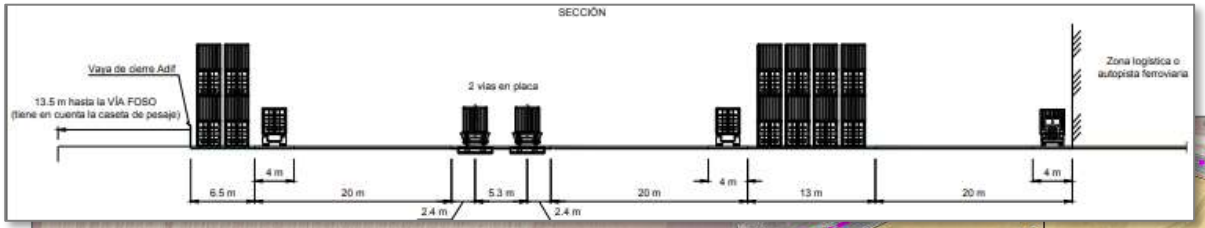
LAY-OUT A MEDIO-LARGO PLAZO (FASE II)

Fase II – Alternativa 1

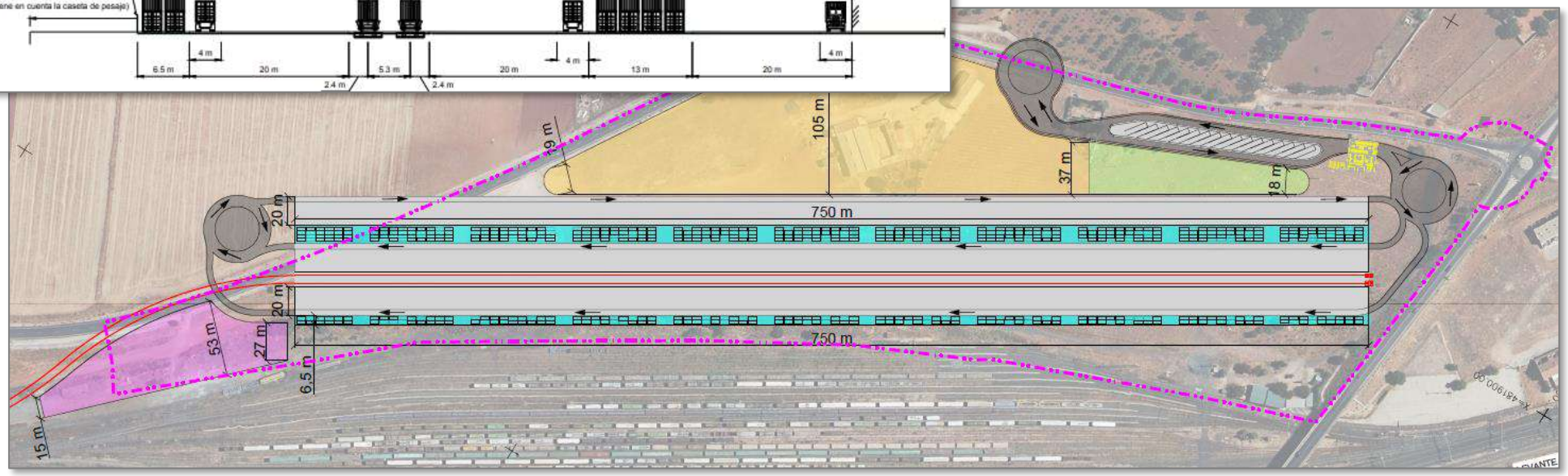
En un escenario de medio-largo plazo en el que se incremente notablemente la demanda pero se siga apostando por una política de mínima inversión (y por tanto no se opte por la alternativa de una nueva terminal, pasante y contigua a la terminal de clasificación), resultaría relativamente sencillo ampliar las vías de carga-descarga en cualquiera de las dos alternativas analizadas, hasta la longitud de 750m de vía promulgada desde la Unión Europea para optimizar el transporte ferroviario.

Este nuevo escenario apenas alteraría el esquema ferroviario general configurado, si bien obligaría a ampliar la parcela de la terminal hacia el norte y a replantear la carretera CM-3012, tal y como se observa en el esquema adjunto.

*La **ampliación** de las vías de carga-descarga a los **750m**, resultaría **sencilla y económica**, y apenas alteraría el esquema ferroviario.*



Fase II - Alternativa 1



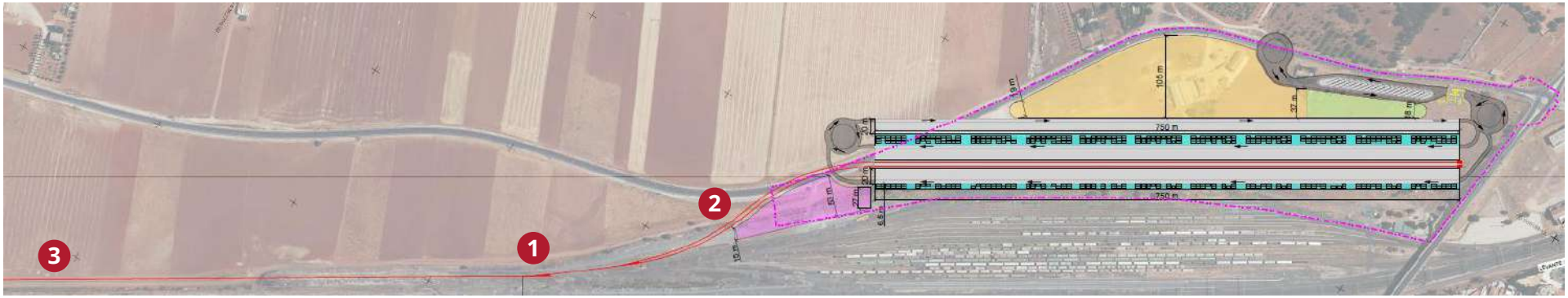
LAY-OUT A MEDIO-LARGO PLAZO (FASE II)

Como ya se ha comentado, la ampliación de la longitud de vías de carga-descarga hasta 750m apenas alteraría el esquema ferroviario, pues utilizaría el mismo aparato de vía (❶) para el acceso al haz de clasificación, si bien habría que modificar la curva de acceso desde el mismo a la terminal (❷) y alargar la vía culatón (❸) que se utiliza para las operaciones de entrada/salida de la terminal.

*Las vías de **750m** para la carga-descarga podrían implantarse en la terminal con sólo forzar la **curva de acceso** desde el aparato de vía que conecta la vía 25 con el resto del haz de clasificación.*

Fase I - Alternativa 1

Fase II - Alternativa 1



2.4 Zonificación y actividades principales

2.4 Zonificación y actividades principales

ZONIFICACIÓN

Se propone el desarrollo de una plataforma logístico-intermodal en el que la pastilla central dedicada a la terminal ferroviaria se encuentre rodeada e íntimamente ligada a tres pastillas complementarias: acceso terrestre, zona logística e instalaciones auxiliares.

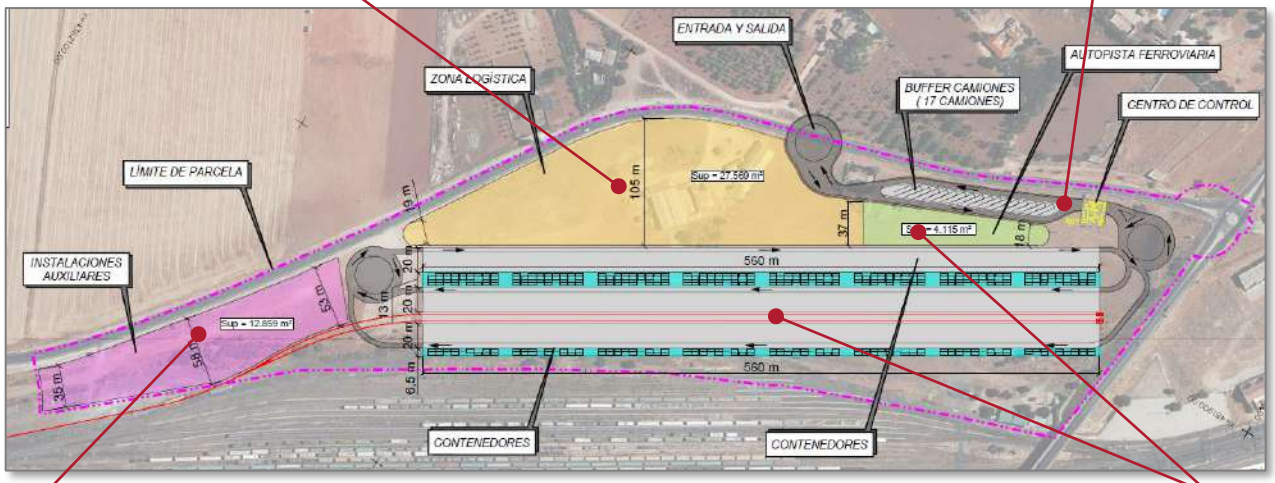
*La plataforma logístico-intermodal de Alcázar de San Juan apuesta por rodear el negocio más puro de **terminal ferroviaria**, de negocios de **valor añadido**.*

Zona Logística

- Instalaciones logístico-industriales
- Instalaciones aduaneras

Acceso Terrestre

- Control acceso
- Buffer y servicios



Instalaciones Auxiliares

- Talleres
- Almacén

Terminal Ferroviaria

- Terminal de Contenedores
- Autopista Ferroviaria

ACTIVIDADES PRINCIPALES

En cuanto a las actividades principales a desarrollar, estas serían las propias de cada zona y buscarían aportar el máximo servicio y valor añadido a la mercancía, las empresas, personas y recursos productivos que utilicen la plataforma de manera regular y/o puntual.

SERVICIOS

A la mercancía, las empresas, las personas y los recursos productivos

Taller RS / Maquinaria

Inspecc.-reparac. vagones

Recep.-exped. trenes

Carga-desc. Contened.

Carga-desc. Semirrem.

Depot Semirrem.

Mercancía General/ Reefer/APQ-ADR

Depot Contened.

Grupaje / Industria ligera

Inspecc. Aduanera / PIF

Control acceso / Oficina

2.5 Afecciones a la terminal de Adif

2.5. Afecciones a la terminal de Adif

En el contexto de la realización del estudio de Viabilidad, se consultaron con Adif las posibles afecciones de la Plataforma Logístico Intermodal diseñada a la terminal de clasificación de Adif en Alcázar de San Juan.

Adif confirmó que estas son de dos tipos, y realizó propuestas para su posible solución:

- Por un lado, la terminal diseñada implica una **afección a suelo demanial de Adif**: el situado bajo la zona de carga-descarga de la terminal ferroviaria, de unos 4.260 m², y el situado bajo la zona de instalaciones auxiliares, de algo más de 12.000 m², pero que Adif ha propuesto reducir a 8.000 m², como se explica más adelante.

  Para cualquiera de dichos ámbitos, Adif ha confirmado su preferencia por formalizar un arrendamiento a 20 años con el Ayuntamiento o con la Sociedad Promotora del proyecto si esta es pública.

- Por otro lado, el diseño de la plataforma logístico-intermodal implica también dos tipos de **afecciones funcionales/operativas**:
  - Interrumpe el acceso desde la CM-3012 a los edificios de la terminal de clasificación (❶), ante lo que Adif propone la reposición de dicho camino de acceso (❷).
  - Interrumpe el acceso a la vía 25 (❸), que se utiliza en la actualidad para el mantenimiento de vagones y desde la que se ha planteado que arranque la nueva terminal de carga. Por ello, Adif propone tanto la reposición de la vía 25 para que pueda seguir prestándose la actividad de mantenimiento, como recortar la superficie para instalaciones auxiliares hasta los 8.000 m², a fin de no entorpecer el acceso a la misma.

2.6 Conclusiones

2.6. Conclusiones

Se ha realizado el **encaje y diseño** de diferentes alternativas para la plataforma logístico-intermodal de Alcázar de San Juan, y más concretamente para su terminal ferroviaria de carga-descarga, resultando las siguientes conclusiones sobre sus principales características:

- ***UBICACIÓN Y SUELO*** ⇨ Se ha podido encajar la plataforma en la parcela facilitada por el Ayuntamiento desde un inicio, la cual goza de buena conectividad y una situación de planeamiento y titularidad del suelo que se han confirmado como favorables. Se ha minimizado el impacto al suelo demanial de Adif en el entorno, buscando flexibilizar el modelo institucional de la futura sociedad promotora/explotadora.
- ***FUNCIONALIDAD, CAPACIDAD Y COSTE*** ⇨ La terminal contaría en un inicio con dos vías de carga-descarga en alineación recta de 560m operables con Reach Stacker, lo que maximiza la funcionalidad y productividad para una inversión inicial mínima, y garantiza la capacidad necesaria para acoger los tráficos previstos a corto-medio plazo. Además, goza de acceso "directo" y ya operativo con un haz de clasificación de >20 vías y con la vía general.
- ***PROYECCIÓN DE FUTURO*** ⇨ La terminal resulta fácilmente ampliable tanto en longitud de vía (a 750m o incluso superior) como en número de vías (haz de carga-descarga de 4 vías o superior) en una hipotética Fase II en la que la demanda de la terminal se haya consolidado y/o los requerimientos de explotación de vía general lleven a la necesidad de ubicar trenes de mayor longitud. Además, se cuenta con suelo para poder realizar a medio-largo plazo incluso una nueva terminal de mayor capacidad y productividad, si fuera necesario.
- ***VALOR AÑADIDO*** ⇨ Se ha dotado a la plataforma intermodal de la posibilidad de ubicar en el entorno inmediato de la terminal de carga-descarga, suelo e instalaciones de valor añadido para la mercancía, las empresas, las personas y los recursos productivos.

Adicionalmente, durante la fase de encaje y diseño, se ha realizado un **contraste** directo del enfoque de terminal con algunos de los principales agentes del mercado intermodal en España:

- ***FUNCIONALIDAD*** ⇨ Los operadores consultados confirman la funcionalidad de las alternativas diseñadas, si bien prefieren la opción que les da la alternativa 1 de operar el haz de vías de carga-descarga por ambos lados, pese a su mayor ocupación de parcela.

  De igual manera, Adif ha confirmado que tanto la terminal de carga diseñada, como su conexión a la terminal de clasificación y a la vía general, no le plantean afecciones irresolubles.
- ***CAPACIDAD*** ⇨ También confirman que con la terminal de mínima inversión (2 vías de 560m operadas por unas 3 Reach Stacker), se puede dar respuesta a la demanda prevista a medio plazo de ≈35.000 UTIs/año (≈50-60.000 TEUs/año) y ≈10 trenes/semana.

  Para dicho chequeo se han utilizado ratios de dimensionamiento habituales en terminales españolas: 52 semanas/año (operatividad de la terminal), 4 horas/tren (descarga-carga con >2 RS), 55-70 TEUs/tren (trenes de 500m actuales), 1'5-1'8 TEUs/UTI, etc.

  Además se ha contrastado con referencias de productividad de terminales nacionales e internacionales: ≈25.000 TEUs/vía/año (para vías de >500m operadas con RS), ≈15.000 TEUs/RS/año.
- ***INTERÉS*** ⇨ Por último, varios de los operadores consultados han confirmado su posible interés en operar la terminal diseñada.

Agentes consultados

3. Viabilidad Institucional

3.1 Agentes clave

3.2 Condicionantes del suelo

3.3 Referentes nacionales

3.4 Modelo institucional propuesto

3.5 Conclusiones

3.1 Agentes clave

3.1. Agentes clave

PARTICIPACIÓN DE AGENTES EN EL PROYECTO

El presente Estudio de Viabilidad de la Plataforma Logístico Intermodal de Alcázar de San Juan se ha planteado desde el inicio, incluyendo los estudios previos de pre-viabilidad y acompañamiento, con un enfoque metodológico prioritario de **colaboración** y **contraste de mercado** con los principales **agentes** públicos y privados del sector.

Por este motivo, la metodología de trabajo se ha apoyado en un intensivo **trabajo de campo** a través de **entrevistas**, **talleres de trabajo** y **jornadas técnicas** con la participación e involucración de multitud de agentes del sector a nivel local, regional y nacional, tanto públicos como privados, y cubriendo todos los eslabones de la cadena logística.

Entrevistas con agentes

- Diferentes fases de entrevistas y visitas de campo en Alcázar de San Juan y su área de influencia (>80km) contando con la participación de más de 50 agentes públicos y privados.
- Entrevistas con Adif para analizar la situación de los suelos de la terminal y concretar su modelo de participación.
- Diversas reuniones con administraciones y organismos públicos responsables del desarrollo de infraestructuras a nivel regional *(Junta de Castilla-La Mancha)* y a nivel nacional *(MITMA y AAPP).*

Talleres de Trabajo con operadores y cargadores:

- 1er Taller de Trabajo (estudio de pre-viabilidad) con el objetivo de determinar los factores clave para su viabilidad.
- 2º Taller de trabajo (estudio de viabilidad) para confirmar la demanda potencial de la Terminal.

Presentaciones públicas y **jornadas técnicas** con las que presentar el proyecto a distintas Autoridades Portuarias y su tejido empresarial, confirmando su interés e identificando sinergias.

Participación de agentes públicos y privados a lo largo del proyecto

2017

Estudio de pre-viabilidad (Arup)

Mayo-Julio 2017 – *Entrevistas con agentes del sector y visitas de campo para estudiar el entorno competitivo de la Terminal.*

28 Junio 2017- *Taller de trabajo con los principales agentes del sector T&L del entorno y área de influencia para identificar los factores clave que marcarán la viabilidad de la plataforma logístico-intermodal.*

2018

Acompañamiento y apoyo institucional (Arup)

2018 - 2019 – *Entrevistas con diversos agentes para la firma de Cartas de Apoyo a la Terminal*

2019

19 marzo 2019 - *Jornada técnica junto a la Autoridad Portuaria de Huelva y su tejido empresarial*

2021

Estudio de Viabilidad *(Deloitte)*

Nov.2020-Abril 2021 *- Entrevistas con agentes del mercado para contrastar la viabilidad del proyecto:*

- *Operadores de Tpte&Log*
- *Cooperativas y empresas cargadoras*

21 abril 2021 - *Taller de trabajo en Alcázar de San Juan con la participación de agentes públicos y privados para confirmar la demanda potencial de la Terminal.*

2021 *– Diversas entrevistas con Adif para analizar la viabilidad del proyecto y su modelo de colaboración*

2022

Nov 2021 – Feb 2022: *Presentación del proyecto a Autoridades Portuarias como potenciales socios:*

- *AAPP de Valencia*
- *AAPP de Huelva*
- *AAPP de Algeciras*
- *Puerto de Sines*

AGENTES PÚBLICOS CON INTERÉS EN EL PROYECTO

Administración local y regional:

- Su participación en el proyecto es fundamental para garantizar la viabilidad institucional y financiera del mismo.
- En materia de suelo, el **Ayuntamiento** de Alcázar de San Juan, con el apoyo ideal de la Junta de Castilla-La Mancha, será el responsable de:
  - Gestionar la adquisición del suelo perteneciente a los propietarios privados y a Adif, necesarios para el desarrollo de la terminal.
  - Llevar a cabo la adaptación de los accesos al desarrollo y urbanización general (acometidas, etc.).
- Adicionalmente, **ambos** agentes juegan un papel clave en una serie de aspectos de carácter transversal al proyecto:
  - Como impulsores a nivel institucional, para dar credibilidad al proyecto y conseguir los apoyos necesarios.
  - Continuando con las labores de promoción, para dar a conocer la terminal y sus características a posibles socios y clientes.
  - Aportando financiación al proyecto, tanto en las fases previas de estudio y evaluación, como en su desarrollo posterior.
  - Facilitando las tramitaciones administrativas necesarias para agilizar el desarrollo de la terminal.

Reunión de impulso a la Plataforma. Ayuntamiento de ASJ y D.G. de Carreteras y Transportes de Castilla La Mancha, 2017

Reunión con el Presidente del Gobierno de Castilla La Mancha y la Alcaldesa de Alcázar de San Juan, 2021

AGENTES PÚBLICOS CON INTERÉS EN EL PROYECTO

Entes Públicos

- Su aportación al proyecto se podría materializar a través de las siguientes acciones clave:
  - Facilitar la conexión a la RFIG.
  - Facilitar el uso de terminal de clasificación.
  - Proveer, en la medida de sus posibilidades, servicios de alquiler de recursos y personal para operaciones ferroviarias en el entorno de la terminal de carga.
  - Proporcionar apoyo institucional al proyecto, participando de la firma de los convenios de colaboración entre el Ayuntamiento y las Autoridades portuarias correspondientes.
  - Desafectación de los suelos demaniales para su transmisión al Ayuntamiento de ASJ vía enajenación, derecho de superficie o arrendamiento.

- Las **Autoridades Portuarias** juegan un papel fundamental para impulsar la viabilidad del proyecto:
  - Desde un punto de vista de mercado: a través de la participación de su tejido empresarial como operadores y/o usuarios de la terminal.
  - Desde un punto de vista financiero: a través de sus aportaciones económicas directas a la construcción de la infraestructura.
- En concreto:
  - **AP Valencia**: ha confirmado su interés en el proyecto, llegando a mostrar su intención de participar en el proyecto como accionista de la sociedad promotora mediante la aportación de capital y estando abierta a la firma de un Protocolo de Colaboración con el Ayuntamiento en este sentido. *(noviembre 2021)*
  - **AP Huelva**: mostró interés en el contexto de su apuesta estratégica por la Intermodalidad y ha participado en varias jornadas técnicas con el Ayuntamiento. *(noviembre 2021)*
  - **AP Algeciras**: ha mostrado su interés en diversas ocasiones, participando en reuniones con la JCCLM y el Ayuntamiento. *(febrero 2022)*

AGENTES PÚBLICOS CON INTERÉS EN EL PROYECTO

Visita a la Autoridad Portuaria de Huelva, 2021

Videoconferencia con el tejido empresarial de Algeciras, 2020

Visita a la Autoridad Portuaria de Valencia, 2021

Visita del Presidente de la JCCLM y el Alcalde de Algeciras a Alcázar de San Juan, 2022

AGENTES PRIVADOS CON INTERÉS EN EL PROYECTO

Cargadores: Los numerosos cargadores regionales han reiterado la necesidad y valor añadido para sus tráficos export-import de la existencia de la plataforma logístico-intermodal planteada, e incluso 5 grandes cargadores regionales (Dcoop, Ind.Anro, Cárnicas Tello, García Baquero, Incarlopsa) confirmaron en el 2º taller de trabajo organizado, que mueven en la actualidad tráficos (tanto con el puerto de Valencia como con Europa) susceptibles de ser trasladados a la plataforma logístico-intermodal y que vendrían a representar ≈60% del tráfico inicial necesario para viabilizarla.

Operadores de terminal: Durante la fase de trabajo de campo, tanto en entrevistas como en talleres de trabajo, diversos operadores han mostrado un interés claro, bien en ser usuarios de la futura terminal, o incluso en llegar a ser gestores de la misma. En este caso, como gestores de la terminal, su participación en el proyecto se materializaría a través de la inversión en personal y maquinaria, e incluso en la posibilidad de desarrollar parte de la superestructura necesaria. De entre ellos, cabría destacar:

- ***Slisa-Suardiaz***: Su modelo se centra en la gestión de terminales, con una inversión básica en superestructura y equipos, sin involucración en la fase de construcción.
- ***Cointer***: Debido a su integración el Grupo Azvi, apuestan por un modelo doble de construcción y explotación.
- ***MedLog-MSC***: Desde hace varios años vienen apostando por la intermodalidad, con la implementación de un modelo de sustitución de feeder marítimos de sus hub de Valencia y Sines por feeder ferroviarios.

Operadores multimodales:

- ***MedLog-MSC***: Su interés se centra en poder operar trenes desde Alcázar de San Juan con el Puerto de Valencia principalmente.
- ***Transfesa***: Su interés se centra en poder operar trenes desde Alcázar de San Juan con destino a Europa.

2º Taller de trabajo con cargadores y operadores (abril-2021)

Ejemplo de agentes privados contactados durante el trabajo de campo

MEDLOG · SAVINO DEL BENE · SUARDIAZ Group · PSA Sines · TRANSFESA Logistics · CAPTRAIN · noatum maritime · DCOOP BACO · cooperativas agro-alimentarias Castilla-La Mancha · AGROVIN · García Baquero · Incarlopsa Calidad por Naturaleza · Tello Come bien, vive mejor · KiRiKO · anro · INDHO

3.2 Condicionantes del suelo

3.2. Condicionantes del suelo

ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD

El esquema de titularidad de las 16ha de suelo bruto que se encuentran dentro del ámbito de desarrollo previsto, es de un *58% público* y un *42% privado*, estructurándose en 3 grandes agentes propietarios:

Titularidad privada - (Sup. total = 67.620 m²)

- **8 Propietarios privados**

  Según el planeamiento urbanístico, la obtención de estos suelos para su incorporación al Sistema General deberá hacerse mediante el procedimiento de expropiación forzosa.

Titularidad pública (Sup. total = 92.692 m²)

- **Ayuntamiento de Alcázar**

  Suelos de carácter patrimonial.

- **Adif**

  Suelo de carácter demanial, sin desafectación por el momento del servicio público ferroviario, donde se distinguen dos usos claramente diferenciados:

  - ***Suelo I***: Suelos ocupados por vía de acceso y conexión con la RFIG.

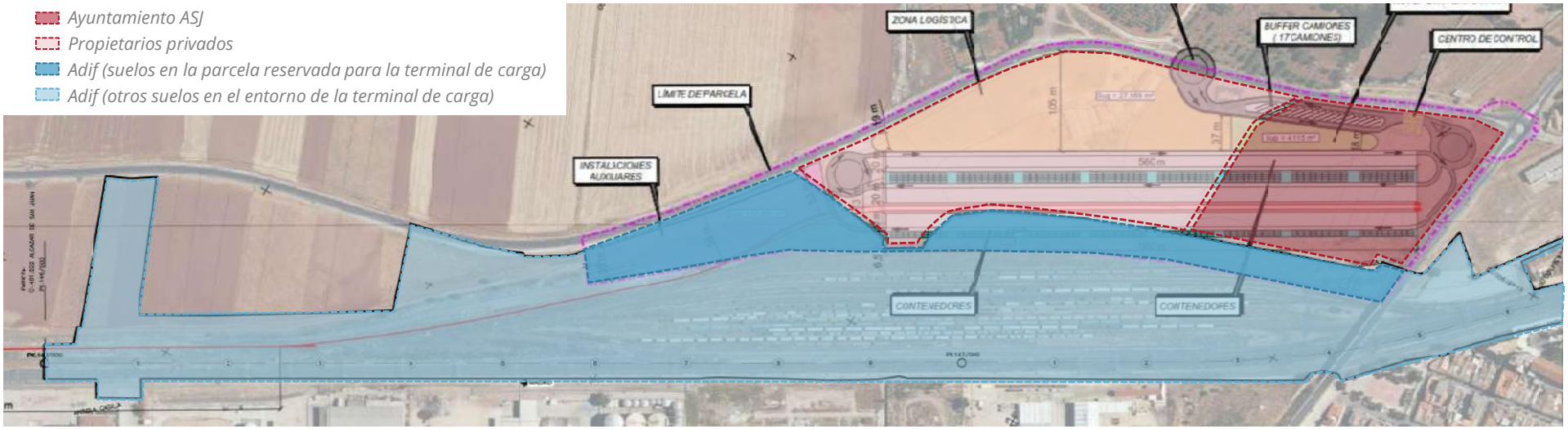
    *Les será de aplicación lo establecido en el procedimiento para autorización de conexión a la RFIG, de conformidad con el Art. 41, Ley 38/2015 del Sector Ferroviario, por el que se abonarán las **tasas** que corresponda por utilización de bienes del dominio público ferroviario*

  - ***Suelo II***: Resto de suelos *(Sup.= 12.260 m²)*

    Adif está dispuesta a desafectar parte de estos suelos, pudiendo por tanto transferírselo al Ayuntamiento de Alcázar de San Juan vía enajenación, derecho de superficie o contrato de arrendamiento.

Titularidad:

- *Ayuntamiento ASJ*
- *Propietarios privados*
- *Adif (suelos en la parcela reservada para la terminal de carga)*
- *Adif (otros suelos en el entorno de la terminal de carga)*



MODELO DE GENERACIÓN Y TRANSMISIÓN DE SUELO

En primer lugar, y en cuanto al modelo de **generación** de suelo, incluida la ejecución urbanística del mismo, hay que tener en cuenta que este puede realizarse con dos fórmulas fundamentales:

- Directamente por parte de sus propietarios (públicos y privados)
  Los solares resultantes con aprovechamiento se adjudican a los propietarios del suelo, quienes deberán pagar los costes de urbanización.
- Bajo el impulso de la Administración Pública competente
  Los suelos pasan en su totalidad a la Administración, expropiando en tal caso las fincas incluidas en el ámbito correspondiente y pagando ella las obras de transformación del suelo.

Para el caso concreto del desarrollo y puesta en marcha de la terminal ferroviaria de Alcázar de San Juan, está previsto que sea el Ayuntamiento quien acometa las obras de urbanización y transformación del suelo.

A tal fin, el Planeamiento Urbanístico vigente (PGOU, 2020) propone la siguiente fórmula para la transformación de los suelos afectos por el proyecto en suelo urbanizado:

- Sistema de gestión urbanística de Expropiación (*'Suelos privados'*)
  El Ayto. de ASJ adquiere forzosamente los terrenos afectos a la ejecución urbanística de los propietarios privados para destinarlos a la finalidad definida por el plan, y los propietarios del suelo reciben el justiprecio correspondiente.

TERMINAL FERROVIARIA

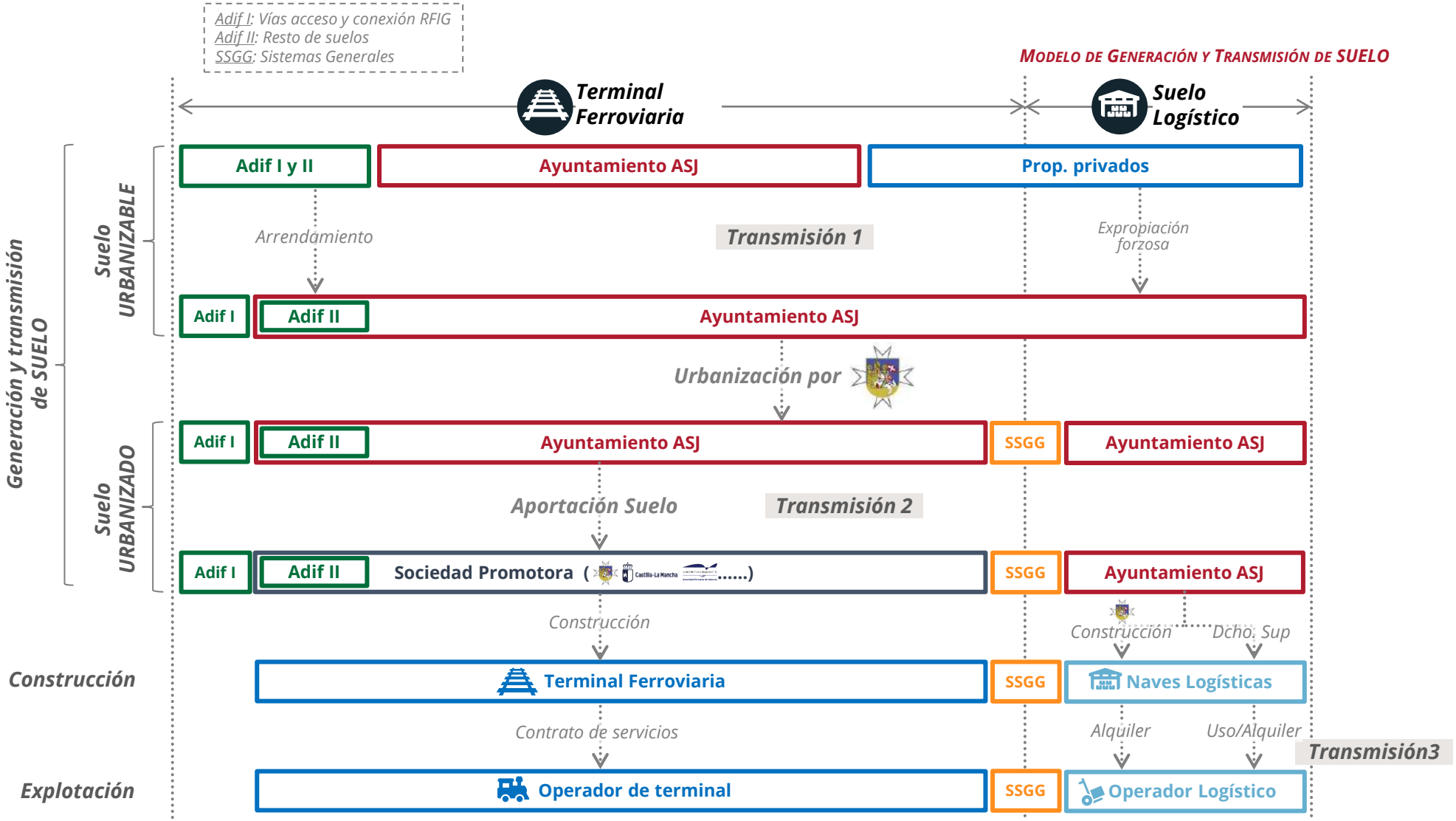
Transmisión de suelo "ferroviario" urbanizado *('Fase I')*

- Suelos demaniales de ***Adif*** (*Uso 2*)
  Adif cuenta con diferentes fórmulas para permitir la construcción y explotación de la terminal ferroviaria en sus suelos demaniales, si bien ya ha confirmado su preferencia por el arrendamiento:
  - Desafectación y enajenación
    Transmisión de titularidad y uso del suelo
  - Derecho de Superficie
    Transmisión del uso del suelo y de la propiedad de los activos construidos (como valor residual al final del plazo del derecho de superficie), pero no de la titularidad del suelo.
  - Arrendamiento
    Transmisión del uso del suelo, pero NO de la propiedad de los activos construidos ni de la titularidad del suelo.

SUELO LOGÍSTICO

Transmisión de suelo "logístico" urbanizado *('Fase II')*

- Suelos del ***Ayuntamiento*** de Alcázar de San Juan
  El Ayuntamiento puede transmitir su uso a un tercero mediante:
  - Alquiler
    Transmisión exclusiva del uso del suelo.
  - Derecho de Superficie
    Transmisión del uso del suelo y de la propiedad de los activos construidos (como valor residual al final del plazo).


Adif I: Vías acceso y conexión RFIG
Adif II: Resto de suelos
SSGG: Sistemas Generales
MODELO DE GENERACIÓN Y TRANSMISIÓN DE SUELO
Terminal Ferroviaria
Suelo Logístico
Generación y transmisión de SUELO
Suelo URBANIZABLE
Suelo URBANIZADO
Adif I y II
Ayuntamiento ASJ
Prop. privados
Arrendamiento
Transmisión 1
Expropiación forzosa
Adif I
Adif II
Ayuntamiento ASJ
Urbanización por
Adif I
Adif II
Ayuntamiento ASJ
SSGG
Ayuntamiento ASJ
Aportación Suelo
Transmisión 2
Adif I
Adif II
Sociedad Promotora (.....)
SSGG
Ayuntamiento ASJ
Construcción
Construcción
Dcho. Sup
Construcción
Terminal Ferroviaria
SSGG
Naves Logísticas
Contrato de servicios
Alquiler
Uso/Alquiler
Transmisión3
Explotación
Operador de terminal
SSGG
Operador Logístico

3.3 Referentes nacionales

3.3. Referentes nacionales

Puerto Seco de Coslada

El Puerto Seco de Coslada es un proyecto de iniciativa pública donde el Ministerio de Fomento, la Comunidad de Madrid y el Ayto. de Coslada firmaron conjuntamente con Puertos del Estado y SEPES un convenio de colaboración en al año 1995 para el desarrollo y puesta en marcha de una terminal ferroviaria de mercancías *('impulsores').*

Puerto Seco de Madrid, S.A. comenzó su actividad en el año 2000.

- Modelo de **desarrollo y gestión** de la terminal:
  - Sociedad Promotora: Puerto Seco de Madrid
    (Accionistas: Puertos del Estado, Sepes, CCAA Madrid, Ayto. Coslada y AAPP de Algeciras, Barcelona, Bilbao, Valencia)
  - Sociedad Operadora: Conte Rail S.A
    (4% Puertos del Estado – 46% Renfe – 50% Cosco Shipping)
- **Infraestructuras**:
  - Superficie total del desarrollo: >110.000 m^2
  - 5 vías c/d 430-555 m
  - Depot contenedores: Sup. 19.000 m^2; Capac. >2.100 TEUS

TERMINAL MARÍTIMA DE ZARAGOZA - TMZ

TmZ comenzó su actividad en 2001 impulsada por Mercazaragoza y el Puerto de Barcelona, y con posterioridad se unió el Gobierno de Aragón *('impulsores')*. Está instalada en la Zona de Actividades Logísticas de Mercazaragoza, la plataforma logística agroalimentaria del Valle del Ebro.

- Modelo de **desarrollo y gestión** de la terminal:
  - Sociedad Promotora: tmZ S.L
    (57% Mercazaragoza – 21% Gob. Aragón – 22% Puerto Barcelona)
  - Sociedad Operadora: Depot tmZ S.L
    (35% tmZ – 20% HutchinsonPorts – 45% APM Terminals)
- **Infraestructuras**:
  - Superficie total del desarrollo: >100.000 m^2
  - 3 vías c/d 580 m *(aprobada ampliación de vías hasta 1.000m)*
  - Depot contenedores: Sup. 65.000 m^2; Capacidad >1.500 cont.
  - Suelo logístico: 20.000 m^2 *(ampliables en 90.000 m^2)*

TERMINAL MARÍTIMA DE ZARAGOZA - TMZ

Ayto. Zaragoza ⇨ ***MercaZaragoza*** *(Suelo)*

Terminal Marítima de Zaragoza, S.L. *(Sociedad Promotora)*

Depot TMZ Services, S.L. *(Sociedad Operadora)*

3.4 Modelo institucional propuesto

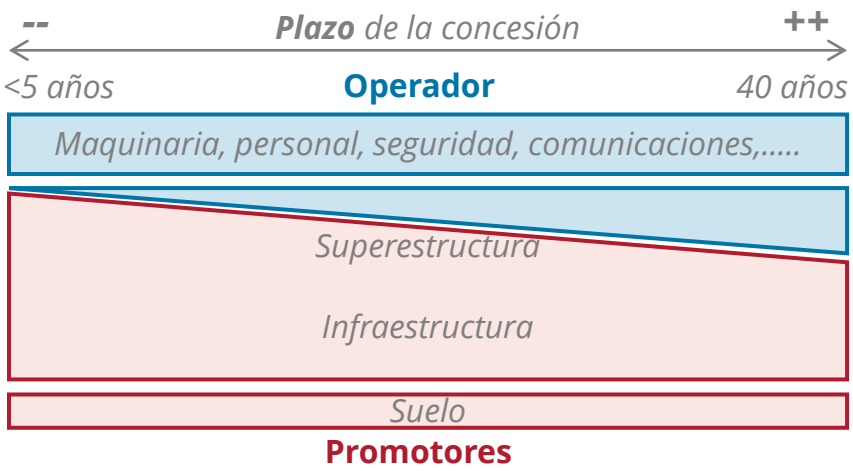
3.4. Modelo institucional propuesto

ALTERNATIVAS CONSIDERADAS

En base a las posibilidades del marco regulatorio y los referentes de mercado analizados, se han considerado para el desarrollo y explotación de la Plataforma Intermodal de Alcázar SJ diferentes alternativas:

- De modelo de **desarrollo y explotación**, en la que un promotor público construye la infraestructura de la terminal (en su totalidad o en su mayor parte) y un operador privado entra a operar dicha infraestructura y, en su caso, a construir la infraestructura restante, en función principalmente del plazo de explotación que se le otorgue.
- De **agentes** a participar del modelo institucional, en base a la existencia de diferentes agentes públicos (e incluso privados) interesados en su promoción, y la existencia de diferentes operadores de terminal interesados en su explotación según el modelo y los plazos de desarrollo y explotación que se propongan.

MODELOS DE DESARROLLO/EXPLOTACIÓN EN FUNCIÓN DEL PLAZO



AGENTES CLAVE A INVOLUCRAR EN ASJ

Promotores ⇨ Desarrollan la infraestructura básica

Fijos

Ayuntamiento

Junta

Opcionales

Autoridad/es Portuaria/s

Inversores privados

Operador ⇨ Completa y/o opera la infraestructura básica

Operador puro ⟷ ***Operador/contratista***

Facilitadores

MODELO INSTITUCIONAL PROPUESTO

La definición del modelo de desarrollo y gestión de este tipo de proyectos está sujeta a una serie de **variables** que determinan el atractivo de mercado y la viabilidad del proyecto (i.e., respuesta a las demandas de mercado, interés público, impacto socioeconómico, plazo de ejecución, etc.) y, como consecuencia, condicionan el modelo y nivel de involucración de agentes públicos y privados.

Además, en este proyecto el modelo institucional debe tener en cuenta la existencia de dos **desarrollos diferenciados**:

- ***Terminal ferroviaria*** ⇨ *Promoción 100% pública*

  En primer lugar, los accionistas de la Sociedad Promotora "pública" realizarían aportaciones de suelo (Ayto. ASJ) y de capital (Ayto ASJ, JCCLM y AAPP) para la construcción de la infraestructura básica.

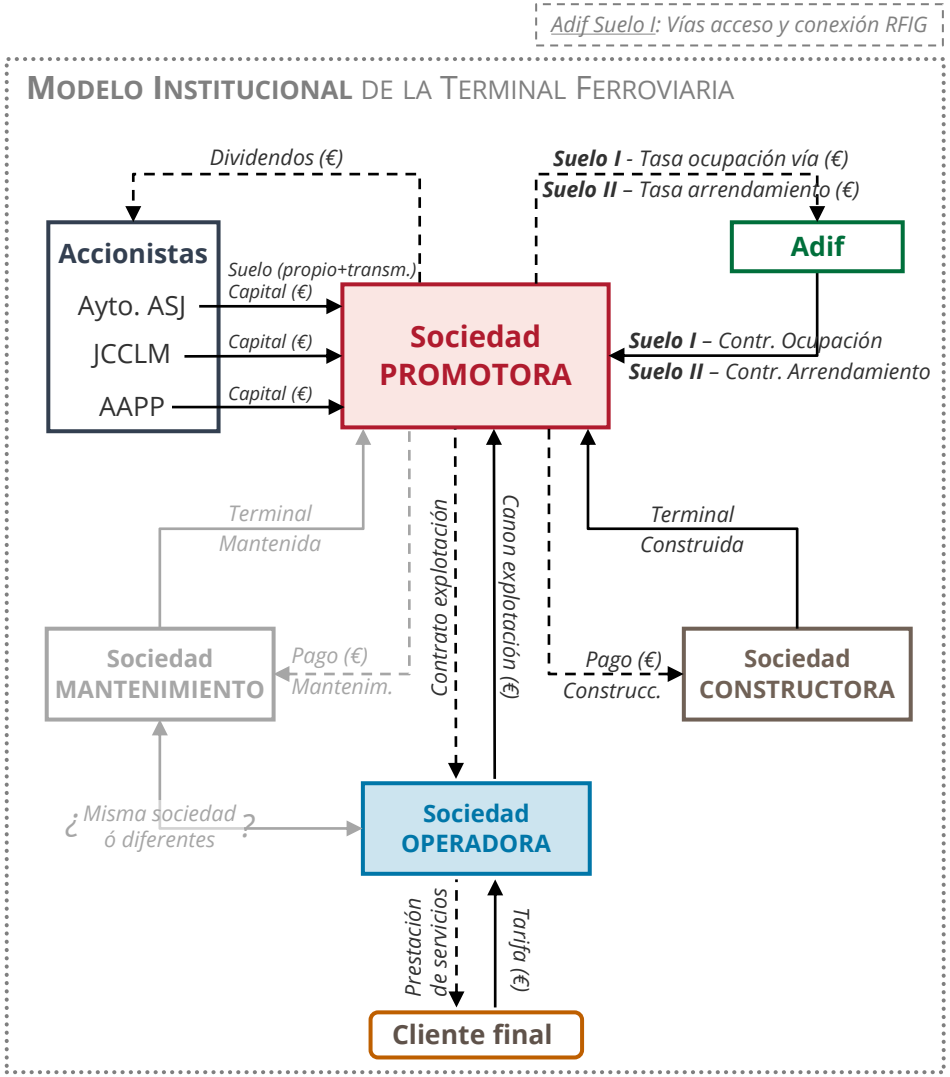
  Posteriormente, la Sociedad Promotora licitaría las obras de construcción y firmaría el Contrato de Construcción correspondiente.

  Por último, la Sociedad Promotora licitaría y formalizaría un Contrato de Servicios con un operador privado de terminales ferroviarias para la explotación de la misma durante un plazo determinado.

  Adicionalmente, debería considerarse la gestión del mantenimiento de la terminal, que bien podría estar incluida en el Contrato de Servicios con la Sociedad Operadora, o bien podría licitarse y contratarse con una Sociedad de Mantenimiento.

- ***Suelo logístico*** ⇨ *Promoción pública o público-privada*

  El Ayuntamiento, como propietario de los suelos tras su expropiación, podría, o bien construir directamente naves logísticas para su alquiler a operadores/cargadores privados, o bien formalizar una cesión de derecho de superficie a largo plazo para que un operador/promotor privado desarrollo los suelos y los opere o subarriende.



3.5 Conclusiones

3.5. Conclusiones

El estudio de viabilidad de las Plataforma Logístico-Intermodal de Alcázar de San Juan ha permitido **confirmar**:

- ***RESPALDO*** ⇨ El proyecto cuenta con un amplio respaldo de los agentes de mercado, tanto públicos como privados, y tanto locales como nacionales/internacionales, habiendo confirmado muchos de ellos su interés explícito en la promoción y explotación de la terminal ferroviaria de carga.
- ***ADIF*** ⇨ También cuenta con la predisposición de Adif a facilitar su desarrollo y explotación, propiciando el acceso a la RFIG y la utilización de la terminal de clasificación de Alcázar y sus servicios ferroviarios, así como estando dispuesta a firmar un contrato de arrendamiento a 20 años por los suelos más directamente afectados por la implantación de la nueva terminal ferroviaria de carga.
- ***MODELOS*** ⇨ En proyecto cuenta tanto con la madurez del planeamiento urbanístico del ámbito donde se desarrolla, como con una amplitud de modelos institucionales contrastados para el desarrollo y explotación de proyectos similares en el mercado nacional, lo que permitirá al Ayuntamiento arrancar con importantes garantías de éxito el proceso de negociación con agentes públicos y privados para una óptima generación y transmisión de suelo, promoción de la infraestructura y posterior explotación.
- ***REFERENTES*** ⇨ Por último, el proyecto cuenta con dos referentes de éxito de plataformas logístico-intermodales en el mercado nacional: el Puerto Seco de Coslada y la Terminal Marítima de Zaragoza – TMZ, que no sólo cuentan con una concepción de la terminal y del servicio y valor añadido ofrecidos al mercado muy similares a los propuestos para Alcázar de San Juan, sino que además han seguido un modelo de promoción y explotación casi idénticos al que se propone para la Plataforma Logístico-Intermodal de Alcázar de San Juan.

En base al análisis y contraste de todo lo anterior, el **modelo propuesto** para la promoción y explotación de la Plataforma Logístico-Intermodal de Alcázar de San Juan quedaría como sigue:

- ***TERMINAL FERROVIARIA*** ⇨ Promoción 100% pública. El Ayto. ASJ adquiere la totalidad de los suelos necesarios y los aporta a una sociedad promotora pública con participación de JCLM y Autoridades Portuarias, que asume la construcción de la terminal y firma un contrato de servicios para su gestión por un operador privado.
- ***PLATAFORMA LOGÍSTICA*** ⇨ Promoción pública (el Ayto. ASJ construye y alquila las naves logísticas) o público-privada (el Ayto. ASJ otorga un derecho de superficie a un privado para su construcción y operación).

4. Viabilidad Financiera

4.1 Consideraciones generales

4.2 Viabilidad para el promotor

4.3 Viabilidad para el operador

4.4 Conclusiones

4.1 Consideraciones generales

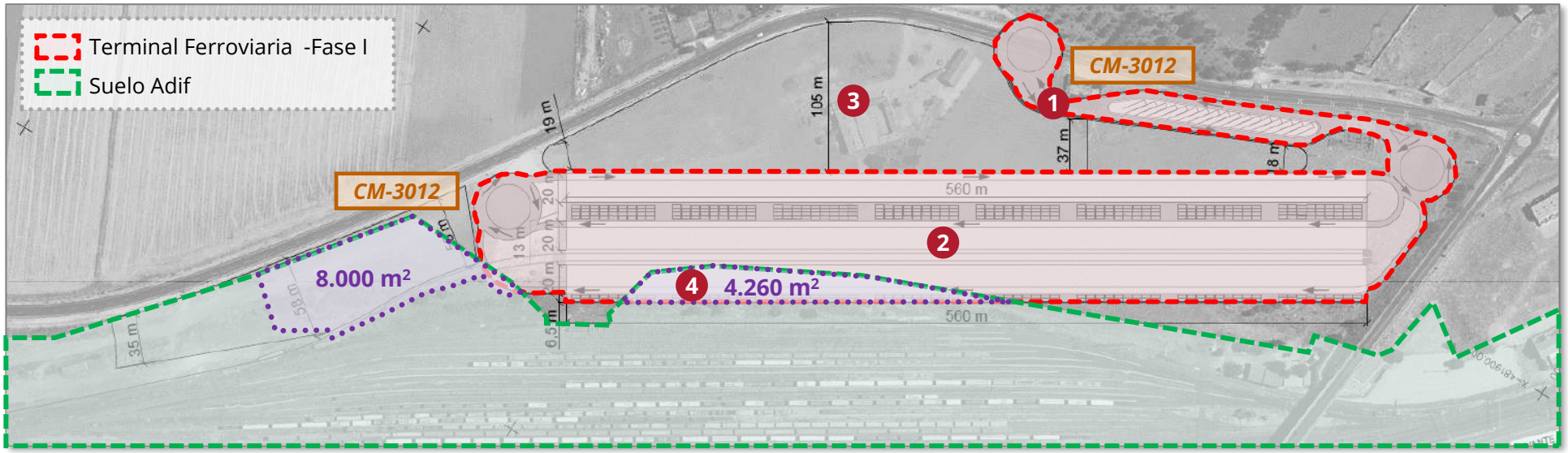
4.1 Consideraciones generales

Objetivo, enfoque y alcance del análisis

El objetivo del análisis desarrollado y que se presenta con este informe, es el de conocer las **implicaciones financieras** de la construcción y explotación de la **Terminal Ferroviaria de Alcázar de San Juan**.

El alcance adoptado para la ejecución de dicho análisis es el siguiente:

- Considera la construcción y explotación de la **Fase I** definida para la terminal ferroviaria de carga, prevista para encajarse en la parcela disponible en un principio y para acoger vías de hasta 560m.
- La terminal ferroviaria tiene una superficie de **70.473'77 m²**, e incluye los accesos desde la CM-3012 (❶), el viario interior y la zona de carga-descarga y depot de la terminal de carga (❷).
- Por tanto, **NO** analiza la viabilidad del desarrollo y explotación de la **zona logística** anexa (❸).
- El perímetro de la terminal ferroviaria está previsto que sea suelo público del Ayuntamiento de Alcázar de San Juan, salvo un zona de **4.260 m²** al este de la terminal (❹) que seguirá siendo de titularidad de **Adif** y por la que habrá que pagar un canon de arrendamiento.
- La viabilidad financiera del proyecto se analiza para dos **agentes clave** y en base a las siguientes consideraciones:
  - ***Promotor***: se ha considerado que será una sociedad pública entre Ayto. ASJ y alguna Autoridad Portuaria, a la que el Ayto. ASJ aportará el suelo y todos aportarán capital para construir y mantener la terminal durante un plazo de al menos 50 años.
  - ***Operador***: la sociedad promotora licitará la explotación de la terminal a un operador de terminal por periodos de 10 años.



Hipótesis generales del modelo

La construcción del modelo se ha realizado sobre la base de las siguientes hipótesis generales, que se suman al conjunto de hipótesis particulares de aplicación al promotor o al operador, tal y como se describe más adelante:

- **Plazos**: se asumen los siguientes plazos
  - Construcción por el promotor: 2 años
  - Operación y mantenimiento por el promotor: 50 años
  - Explotación por operadores de terminal: n * 10 años

  Por tanto, los modelos financieros de cada agente quedan así:
  - Modelo del promotor (2 + 50 años) 52 años
  - Modelo del operador (1er operador) 10 años
- **IPC**: se considera la siguiente serie para el periodo de proyección
  - Año 1: 2'3% ; Año 2: 1'9% ; Año 3-....: 1'7%
- **Superficies**
  - Total de la terminal ferroviaria de carga 70.474 m²
  - Parcela de Adif dentro de la terminal 4.260 m²
  - Corredor Adif acceso a RFIG desde terminal 2.000 m²
- **Valoración**: se utilizan los siguientes ratios para promotor y operador
  - Tasa de descuento 10'0 %
  - Coste del capital 8'5 %

Escenarios de modelización

Se han definido y modelizado 3 escenarios en los que, sobre la base de 3 series de evolución de la demanda, se ajustan los cánones que el operador abona anualmente al promotor de forma que la rentabilidad para el promotor siempre ronde una TIR del accionista media del 10%, considerada indispensable para atraer a operadores privados.

Variable clave	Esc1 – Base	Esc2 – Pesim	Esc3 - Optim
Demanda			
• Ramp-up *(10k⇨35k UTIs)*	Año 1⇨4	Año 1⇨5	Año 1⇨3
• MedPl *(ramp-up⇨año20)*	CAGR 4'0%	CAGR 3'0%	CAGR 5'0%
• LargoPl *(año20⇨año50)*	CAGR 2'0%	CAGR 1'5%	CAGR 2'5%
Cánones promotor a operador			
• Ocupación terminal	0'20 €/m²/mes	0'18 €/m²/mes	0'22 €/m²/mes
• Actividad variable	5'5 €/UTI	4'5 €/UTI	7'0 €/UTI
• Cuota Comunidad	0'075 €/m²/mes	0'065 €/m²/mes	0'085 €/m²/mes

*Se han definido y modelizado **3 escenarios** en base a previsiones de evolución de **demanda base, pesimista y optimista**, variabilizando y ajustando los **cánones** que recibe anualmente el promotor de forma que la **rentabilidad del operador** siempre ronde el **10%**.*

4.2 Viabilidad para el Promotor

4.2.1 Hipótesis de Inversión (CapEx)
4.2.2 Hipótesis de Explotación (OpEx)
4.2.3 Hipótesis de Ingresos
4.2.4 Hipótesis Financieras
4.2.5 Análisis de resultados

4.2.1 Hipótesis de Inversión (CapEx)

CapEx de Construcción

La **inversión** necesaria para la construcción de la terminal ferroviaria se ha estimado en 10.425.250 €.

Dicho importe es el resultado de la ejecución de dos grandes partidas:

- **Urbanización general**: incluye, entre otros, la ejecución del acceso desde la CM-3012 y de las acometidas de suministros necesarios.
  - Inversión total en urbanización general 3.088.550 €
  - Infraestructuras-Instalaciones 40%-60%
- **Terminal ferroviaria**: incluye la ejecución de la obra civil de la terminal ferroviaria propiamente dicha, desde el movimiento de tierras hasta la ejecución de la losa de carga/descarga y depot, la vía ferroviaria de conexión con la actual vía 25 y las vías de carga/descarga, etc., así como edificios e instalaciones básicas necesarias para el futuro operador de la terminal.
  - Inversión total en terminal ferroviaria 7.336.700 €
  - Infraestructuras-instalaciones 75%-25%

Otros aspectos relevantes para la consideración de la construcción en el modelo financiero, son los siguientes:

- **Programa** de construcción, el cual asume:
  - Plazo total de construcción 2 años
  - Avance de la construcción Año 1^{constr} – 40% / Año 2^{constr} – 60%
- Criterio de **amortización** de la inversión, el cual asume:
  - Vida útil de la inversión en infraestructuras 50 años
  - Vida útil de la inversión en instalaciones 25 años

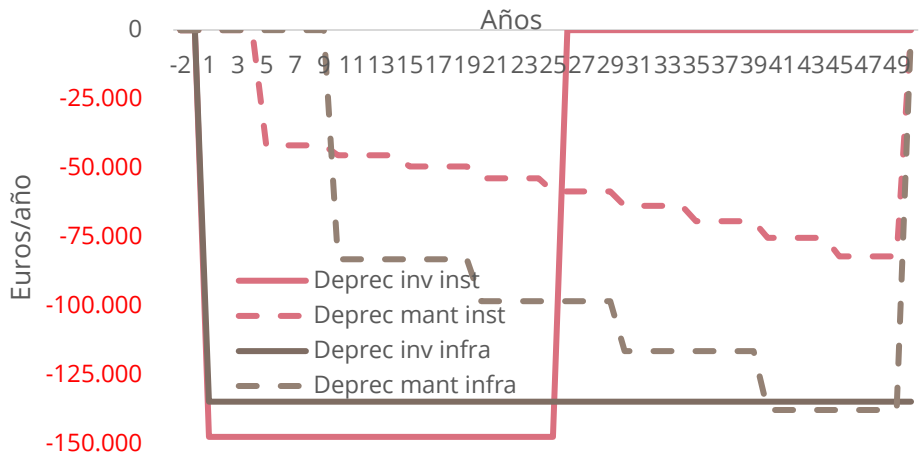
CapEx de Mantenimiento

El modelo financiero construido diferencia entre el mantenimiento de las dos grandes partidas de inversión:

- **Infraestructuras**:
  - Inversión en infraestructuras a mantener 6.737.945 €
  - Cuantía-periodicidad del mantenim/reposición 10% c/10años
- **Instalaciones**:
  - Inversión en instalaciones a mantener 3.687.305 €
  - Cuantía-periodicidad del mantenim/reposición 5% c/5años

En ambos casos se está en línea con el criterio general de dedicar anualmente un 1% del CapEx de Inversión en urbanización e infraestructura, a su mantenimiento.

Deprec./amortiz. anual del CapEx del Promotor en la Terminal de ASJ
Fuente: elaboración propia



4.2.2 Hipótesis de Explotación (OpEx)

PAGOS A ADIF

La generación de gastos de explotación para el Promotor de la terminal provendría principalmente de dos conceptos:

- **Tasa de arrendamiento**: dado que la huella de la terminal ferroviaria definida afecta a una superficie de 4.260 m² titularidad de Adif, el Promotor deberá abonar a Adif un alquiler mensual que éste a fijado en 1'044 €/m²/año.

  Esta tasa se abonaría desde el mismo momento en que empiece la ocupación de la parcela de Adif y la construcción de la terminal, equivalente al año -2 en el modelo financiero.

- **Tasa de ocupación de vía**: para acceder desde la terminal a la vía general y a las vías de clasificación de Adif en ASJ, el Promotor deberá abonar una tasa de ocupación de vía a Adif para una superficie de vía afectada estimada por Adif en 2.000 m². La tasa está regulada el por Artículo 3.1. de la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario, y si bien en estos momentos es de 0'6936 €/m²/mes, se prevé que tras la reforma de la Ley (en tramitación en 2022) se reduzca a 0'20 €/m²/mes.

  Esta tasa se abonaría desde el mismo momento en que de comienzo la actividad de la terminal, equivalente en el modelo al año 1.

Ambos conceptos se entienden fijos para cualquiera de los escenarios considerados, pues son costes fijados por Adif.

Partida de OpEx	Esc1 – Base	Esc2 – Pesim	Esc3 - Optim
• Tasa arrendamiento		1'044 €/m²/año	
• Tasa ocupación vía		0'20 €/m²/mes	

*Los únicos **OpEx** para el Promotor son **pagos a Adif** independientes del escenario considerado.*

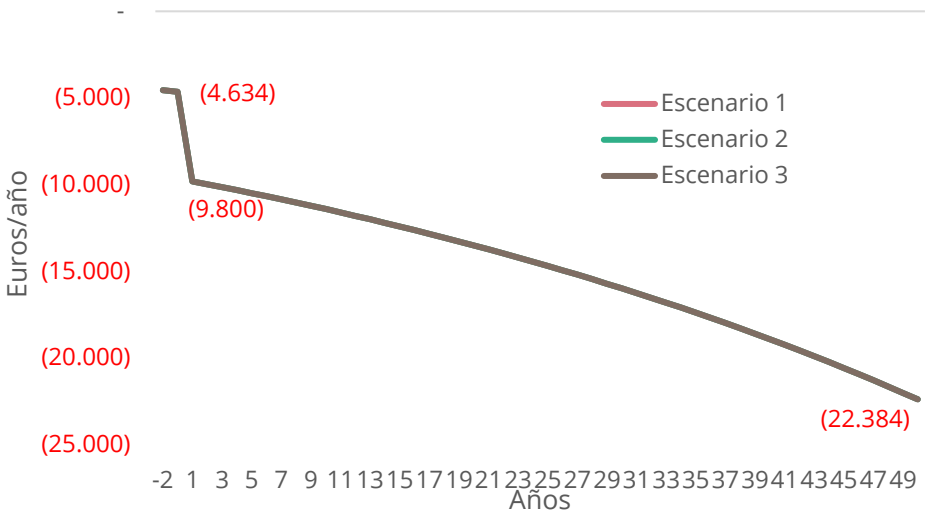
OTROS COSTES DE EXPLOTACIÓN

No se han considerado otros costes de explotación para el Promotor pues:

- El **mantenimiento** de la infraestructura se realizaría a través de subcontratas externas y no personal propio, y es un coste amortizable y por tanto considerado como partida dentro del CapEx.
- La **gestión** de la sociedad Promotora se entiende que representa una dedicación y coste que asumen sus socios con su propia estructura.

Escenarios de OpEx del Promotor de la Terminal de ASJ
Fuente: elaboración propia

Escenario 1 - Base	Totales	Año 1	Año 5	Año 10	Año 50
OpEx	-771.834	-9.800	-10.483	-11.405	-22.384
Tasa arrendamiento	*-375.971*	*-4.713*	*-5.042*	*-5.485*	*-10.765*
Tasa ocupación vía	*-395.864*	*-5.087*	*-5.442*	*-5.920*	*-11.619*



4.2.3 Hipótesis de Ingresos

DEMANDA

Las previsiones de evolución de la demanda de UTIs en la terminal a corto, medio y largo plazo, se han estructurado en torno a tres series: **base, pesimista y optimista**, las cuales buscan reflejar cuantitativamente el potencial de "Mercado" identificado y analizado en detalle con el Estudio de Viabilidad de la terminal.

Estas tres series se definen en base a tasas de crecimiento para los 3 **periodos característicos** de evolución de la demanda de una terminal ferroviaria de carga:

- **Corto plazo o ramp-up**: periodo inicial en el que incrementar las 10.000 UTIs/año identificadas por el Estudio de Mercado para el primer año, hasta las 35.000 UTIs/año objetivo, pues ese es el punto de break-even financiero que las referencias de mercado constatan como necesario de cara a hacer atractiva la operación de una terminal de estas características para un operador privado.

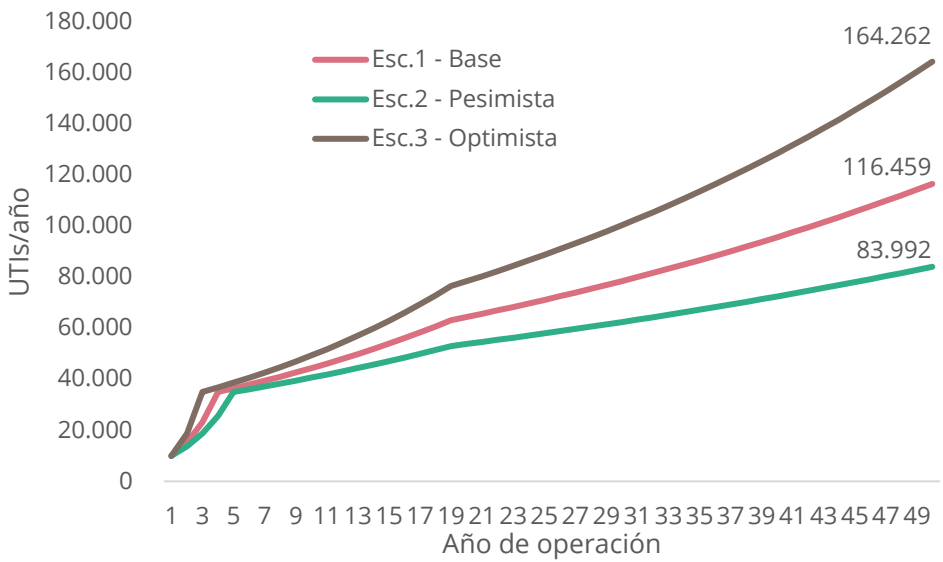
  Esos tráficos deberían generarse principalmente del área de captación más cercana a la terminal (ie, 0-50 km) y en base al efecto llamada que debería producir una terminal ya operativa.
- **Medio plazo o consolidación**: periodo en el que el crecimiento viene dado principalmente de una ampliación progresiva del área de captación hasta los 100 km aproximadamente.
- **Largo plazo o crecimiento orgánico**: periodo en el que el crecimiento viene dado principalmente por el propio crecimiento orgánico de los tráficos de empresas que ya operan con la terminal.

*Los escenarios de demanda estiman en **3-4-5 años** el plazo necesario para alcanzar los **35.000 UTIs** que harían atractiva la terminal para operadores privados.*

Para cada uno de dichos periodos se han asumido los crecimientos anuales (CAGR) que se muestran a continuación, y que reflejan de manera razonable el potencial de mercado identificado con el Estudio de Viabilidad para una terminal de carga en Alcázar de San Juan.

Escenarios de demanda del Promotor de la Terminal de ASJ
Fuente: elaboración propia

Periodo de demanda	Esc1 – Base	Esc2 – Pesim	Esc3 - Optim
• Ramp-up *(10k⇨35k UTIs)*	Año 1⇨4	Año 1⇨5	Año 1⇨3
• MedPl *(ramp-up⇨año20)*	CAGR 4'0%	CAGR 3'0%	CAGR 5'0%
• LargoPl *(año20⇨año50)*	CAGR 2'0%	CAGR 1'5%	CAGR 2'5%



INGRESOS

La generación de ingresos para el Promotor de la terminal provendría de los siguientes conceptos, habituales en cualquier terminal ferroviaria:

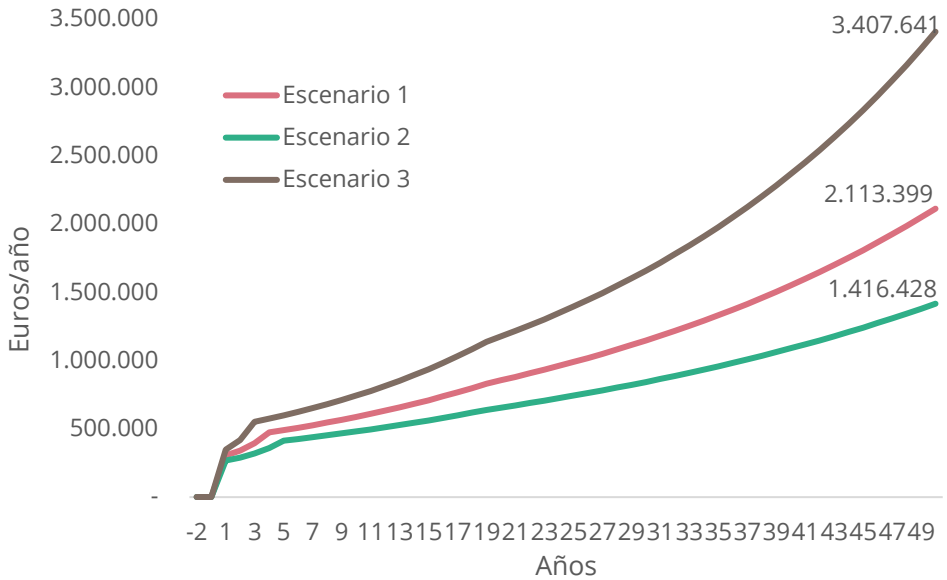
- **Canon de ocupación**: se han identificado referencias de mercado que oscilan entre los 0'45-1'0 €/m²/mes, si bien son de terminales en nodos industriales y de población mucho más consolidados, por lo que para la Terminal de ASJ se ha propuesto uno más bajo.
- **Canon de actividad "fijo"**: si bien se han identificado referencias de mercado de 0'5 €/m²/mes, para la terminal de ASJ se ha apostado por variabilizar completamente el canon de actividad que el operador abona al Promotor en función de su nivel de actividad.
- **Canon de actividad "variable"**: se han identificado referencias de mercado que oscilan entre los 1'1-4'6 €/UTI, decrecientes a medida que aumenta el tráfico de la terminal. En el caso de ASJ se apuesta por un canon "variable" más elevado a cambio de reducir o incluso eliminar cánones fijos, como ya se ha visto.
- **Cuota de comunidad**: se han identificado referencias de mercado que oscilan desde los 0'12 €/m²/mes hasta 0'0 €/m²/mes por considerarse incluidos en el canon de ocupación. Para el caso de ASJ se propone una cuota reducida pero no nula.

Partida de ingreso	Esc1 – Base	Esc2 – Pesim	Esc3 - Optim
• Canon de ocupación	0'20 €/m²/mes	0'18 €/m²/mes	0'22 €/m²/mes
• Canon actividad "fijo"	--	--	--
• Canon activ. "variable"	5'5 €/UTI	4'5 €/UTI	7'0 €/UTI
• Cuota Comunidad	0'075 €/m²/mes	0'065 €/m²/mes	0'085 €/m²/mes

Nota: los ratios de ingreso para el Promotor aplican sobre una superficie de terminal de 70.474 m²

Escenarios de ingresos del Promotor de la Terminal de ASJ
Fuente: elaboración propia

Escenario 1 - Base	Totales	Año 1	Año 5	Año 10	Año 50
Ingresos	54.120.504	304.740	490.604	587.242	2.113.399
Canon ocupación	*13.949.009*	*179.240*	*191.743*	*208.605*	*409.413*
Canon actividad	*34.940.616*	*58.285*	*226.957*	*300.411*	*1.550.455*
Cuota Comunidad	*5.230.878*	*67.215*	*71.904*	*78.227*	*153.530*



*Para la Terminal de ASJ se apuesta por **variabilizar** totalmente el **canon de actividad**.*

4.2.4 Hipótesis Financieras

HIPÓTESIS FINANCIERAS

Capital

- Capital social – Deuda 40%-60%
- Reserva legal límite sobre capital social 20%
- Dotación de la reserva legal hasta límite 10%

Financiación de la inversión

- Financiación solicitada 6.880.340 €
- Desembolso Año 1^{constr} – 40% / Año 2^{constr} – 60%
- Repago
  - Plazo 26 años
  - Tipo de interés 2’5%
  - Comisión de agencia 2.000 €/año
  - Comisión de apertura 2%

Otras hipótesis financieras

- Cobertura del servicio de la deuda 1’1
- Caja mínima 3.000 €
- Periodo medio de cobro-pago 30 días – 30 días
- IVA 21%
- Impuesto sobre beneficios 25%

*Se asume un nivel de **apalancamiento** del Promotor de la terminal del **60%**.*

4.2.5 Análisis de resultados

Cuenta de Pérdidas y Ganancias resultante

Escenario 1 - Base		Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	**Año 10**	Año 20	Año 30	Año 40	**Año 50**
Ingresos	54.120.504	304.740	340.644	393.873	473.820	490.604	587.242	855.706	1.146.628	1.550.217	2.113.399
Canon de ocupación	*13.949.009*	*179.240*	*182.287*	*185.386*	*188.538*	*191.743*	*208.605*	*246.907*	*292.242*	*345.901*	*409.413*
Canon de actividad	*34.940.616*	*58.285*	*89.999*	*138.967*	*214.580*	*226.957*	*300.411*	*516.209*	*744.795*	*1.074.603*	*1.550.455*
Cuota Comunidad	*5.230.878*	*67.215*	*68.358*	*69.520*	*70.702*	*71.904*	*78.227*	*92.590*	*109.591*	*129.713*	*153.530*
OPEX	-771.834	-9.800	-9.966	-10.136	-10.308	-10.483	-11.405	-13.499	-15.978	-18.912	-22.384
Ocupación suelo	*-375.971*	*-4.713*	*-4.793*	*-4.875*	*-4.958*	*-5.042*	*-5.485*	*-6.492*	*-7.684*	*-9.095*	*-10.765*
Acceso RFIG	*-395.864*	*-5.087*	*-5.173*	*-5.261*	*-5.351*	*-5.442*	*-5.920*	*-7.007*	*-8.294*	*-9.816*	*-11.619*
EBITDA	**53.348.669**	**294.941**	**330.677**	**383.737**	**463.511**	**480.120**	**575.837**	**842.207**	**1.130.650**	**1.531.306**	**2.091.014**
Deprec&Amortiz (activo fijo)	-17.480.149	-282.251	-282.251	-282.251	-282.251	-324.052	-410.831	-434.439	-314.891	-347.965	-134.759
Deprec Capex constr instalac	*-3.687.305*	*-147.492*	*-147.492*	*-147.492*	*-147.492*	*-147.492*	*-147.492*	*-147.492*	*0*	*0*	*0*
Deprec Capex mant instalac	*-2.698.085*	*0*	*0*	*0*	*0*	*-41.801*	*-45.477*	*-53.827*	*-63.711*	*-75.409*	*0*
Deprec Capex constr infra	*-6.737.945*	*-134.759*	*-134.759*	*-134.759*	*-134.759*	*-134.759*	*-134.759*	*-134.759*	*-134.759*	*-134.759*	*-134.759*
Deprec Capex mant infra	*-4.356.815*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*-83.102*	*-98.361*	*-116.421*	*-137.797*	*0*
Deprec&Amortiz (Comis.apert)	-381.908	-13.640	-13.640	-13.640	-13.640	-13.640	-13.640	-13.640	0	0	0
EBIT	**35.486.612**	**-950**	**34.786**	**87.847**	**167.621**	**142.428**	**151.367**	**394.128**	**815.759**	**1.183.340**	**1.956.255**
Gastos Financieros	-2.322.115	-172.009	-165.393	-158.777	-152.161	-145.546	-112.467	-46.310	0	0	0
Comisiones	-52.000	-2.000	-2.000	-2.000	-2.000	-2.000	-2.000	-2.000	0	0	0
EBT	**33.112.497**	**-174.959**	**-132.606**	**-72.930**	**13.459**	**-5.117**	**36.900**	**345.818**	**815.759**	**1.183.340**	**1.956.255**
Impuestos	-8.278.124	43.740	33.152	18.233	-3.365	1.279	-9.225	-86.454	-203.940	-295.835	-489.064
Beneficio Neto	**24.834.373**	**-131.219**	**-99.455**	**-54.698**	**10.095**	**-3.838**	**27.675**	**259.363**	**611.819**	**887.505**	**1.467.192**

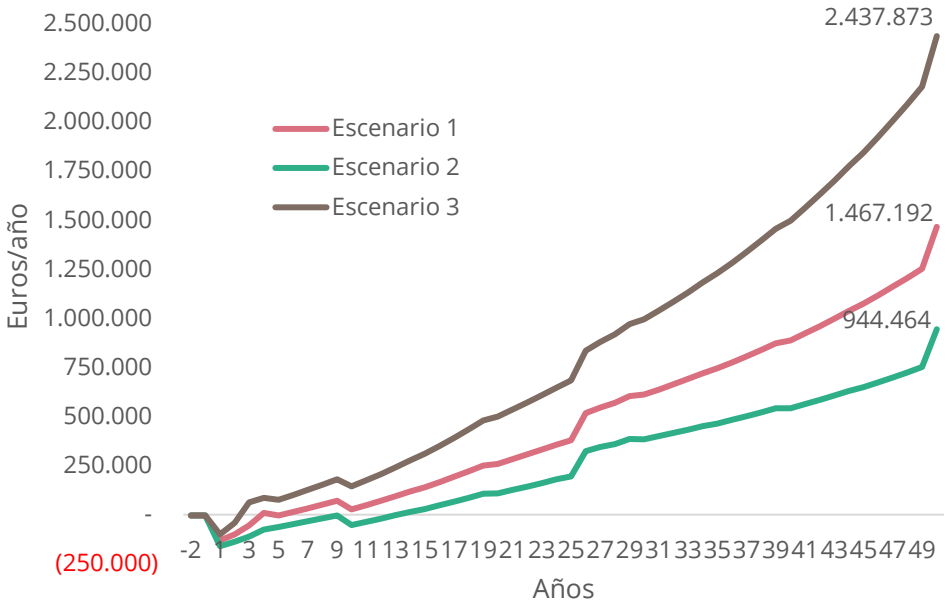
*La **promoción** de la terminal ferroviaria de ASJ y la cesión de su explotación a un operador privado, empieza a dar **beneficio**, en cómputo anual, a partir del **año 4/6** en el **escenario base** modelizado.*

Beneficio neto

La modelización financiera realizada confirma que el Promotor entraría en **beneficios** netos anuales en el **año 3, 4/6 y 16** según se considere el escenario optimista, base y pesimista respectivamente, presentando a partir de ese momento un crecimiento muy importante que lo lleva a representar el 69'4% de los ingresos en el año 50.

Las reducciones que se observan en los años 5 y 10 de cada escenario responden a las inversiones en mantenimiento de instalaciones e infraestructuras respectivamente, mientras que los incrementos que se observan en los años 25 y 50 responden a la completa amortización de la inversión inicial en instalaciones e infraestructuras respectivamente.

Escenarios de beneficios netos del Promotor de la Terminal de ASJ
Fuente: elaboración propia

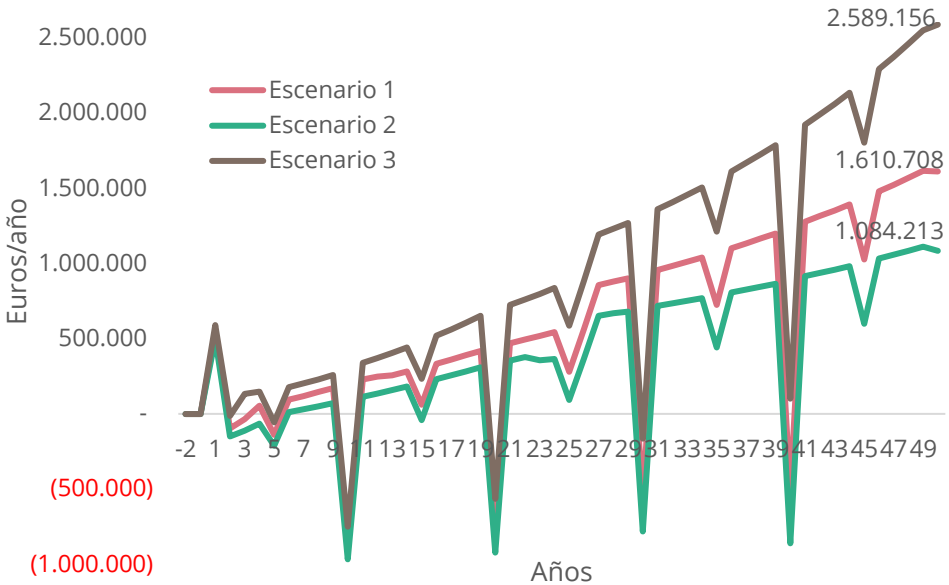


Flujo de caja disponible del Promotor

El flujo de caja disponible del Promotor resulta positivo, en líneas generales, a partir del **año 1, 4 y 6** según se considere el **escenario optimista, base y pesimista** respectivamente, presentando a partir de ese momento un crecimiento muy importante.

En dicha evolución positiva en términos generales, presenta salidas de caja muy pronunciadas cada 5 y 10 años, coincidiendo con las inversiones en mantenimiento de instalaciones e infraestructuras respectivamente.

Escenarios de flujo de caja disponible del Promotor de la Terminal de ASJ
Fuente: elaboración propia



TIR

La siguiente tabla resume diferentes valores para la Tasa Interna de Retorno (TIR) como indicador de la rentabilidad del proyecto en cada uno de los diferentes escenarios modelizados.

Esta oscila en un **rango del 3'75%-8'02%** para la TIR del Accionista según el escenario considerado, lo que es un buen indicador del **atractivo** de esta iniciativa de inversión.

Por otro lado, el rango de oscilación tan acotado de la TIR para los diferentes indicadores de rentabilidad en los diferentes escenarios, del 2'75%-8'02%, da una idea también de la **robustez y estabilidad** del proyecto de inversión planteado.

Escenarios de TIR del Promotor de la Terminal de ASJ
Fuente: elaboración propia

TIR	Esc1 – Base	Esc2 – Pesim	Esc3 - Optim
TIR Proyecto	5,46%	3,96%	7,27%
TIR Proy. d/Impuestos	4,68%	3,35%	6,28%
TIR Accionista	**5,67%**	3,75%	8,02%
TIR Acc. d/Dividendos	3,68%	2,75%	4,68%

*El rango de variación de la **TIR** resultante permite confirmar la **robustez** y el **atractivo** del proyecto de **promoción de la terminal** ferroviaria de ASJ.*

*El proyecto para el Promotor es especialmente **sensible** a la reducción de los **costes de construcción**, pero no al ramp-up de demanda.*

ANÁLISIS DE SENISBILIDAD

Adicionalmente al análisis de sensibilidad que lleva intrínseca la valoración y comparación de los 3 escenarios modelizados, a continuación se muestran los resultados específicos de valorar el impacto de un incremento/decremento de las siguientes variables clave del proyecto para el Promotor, pero variándolas en esta ocasión "una a una":

Variable	Valor en el Escenario Base
• Canon de ocupación	0'2 €/m²/mes
• Canon de actividad	5'5 €/UTI
• Costes de construcción	10.425.250 €
• Ramp-up de demanda	4 años

El impacto se cuantifica como incremento/reducción de los ingresos acumulados y la TIR del accionista del escenario base:

• Ingresos acumulados del Escenario Base	54'12 M€
• TIR del accionista del Escenario Base	5'67%

Análisis de sensibilidad a las variables clave para el Promotor
Fuente: elaboración propia

Variable	Esc.Base	Δ Variable	Δ Ingresos	Δ TIR
Canon ocupac.	0,2 €/m²/mes	+10%	+2,6%	+4,1%
Canon activ.	5'5 €/UTI	+10%	+6,5%	+7,2%
Costes constr.	10'43 M€	-10%	+0,0%	+13,8%
Ramp-up	4 años	-25%	+3,5%	+3,9%

4.3 Viabilidad para el Operador

4.3.1 Hipótesis de Inversión (CapEx)
4.3.2 Hipótesis de Explotación (OpEx)
4.3.3 Hipótesis de Ingresos
4.3.4 Hipótesis Financieras
4.3.5 Análisis de resultados

4.3.1 Hipótesis de Inversión (CapEx)

CapEx de Maquinaria – Hipótesis generales

Se han adoptado las siguientes hipótesis generales relativas a la inversión en maquinaria que debe realizar el Operador de la terminal, y que resultan independientes del escenario considerado.

- **Maquinaria necesaria**:
  - ***Reach stackers***: se propone operar la terminal con Reach Stackers (RS) hasta que la terminal coja volumen suficiente, pues es la maquinaria que ofrece una mayor capacidad y flexibilidad con una menor inversión y coste de mantenimiento.

    Teniendo en cuenta que la capacidad de las RS ronda las 15.000 UTIs/año, y que se hace preciso contar con una RS de repuesto (para averías, mantenimiento, etc.), se ha considerado la necesidad de 2 RS en el 1er año de operación, y la incorporación de una 3ª RS al alcanzar las 35.000 UTIs en la terminal.

    A medida que la terminal crezca, habrá que valorar la posibilidad de construir dos vías de carga/descarga adicionales y disponer de grúas pórtico como elemento central de la c/d sobre las vías.
  - ***Locotractor***: ante la posibilidad de que Adif no cuente con locotractores alquilables en su haz de clasificación de ASJ, se asume que el operador debe asumir la inversión en la adquisición de 1 locotractor bivial (bogies y neumáticos).
- **Criterio de amortización**: se han considerado 10 años como plazo de amortización tanto para RS como para la Locotractora.
- **Valor residual de venta**: se estima que, tras la utilización de dicha maquinaria en la terminal durante un periodo de 10 años, tendría un precio de venta en el mercado del 20% de su valor de compra.

CapEx de Maquinaria – Compra Vs Leasing

La modelización financiera del proyecto para el Operador se ha realizado en base a las siguientes hipótesis relativas a la maquinaria de terminal:

- **Compra**: se han utilizado los siguientes precios de compra.
  - Precio RS: 400.000 €/Ud
  - Precio Loco: 700.000 €/Ud
- **Leasing**: se han utilizado las siguientes hipótesis.
  - Tipo de interés: 3%
  - Cuotas RS: 7.100 €/mes
  - Cuotas Loco: 7.500 €/mes

En ambos casos se ha estimado que es suficiente con un locotractor de potencia media, pues la terminal es prácticamente llana y la distancia media de recorrido con las vías de clasificación es muy reducida.

De igual manera, se ha asumido que con una RS media es suficiente para operar una terminal con una demanda tan modesta, al menos en sus años iniciales.

*Dadas las **condiciones físicas de la terminal**, prácticamente llana y con distancias de recorrido cortas (dentro de la terminal y entre esta y el haz de clasificación), se entiende suficiente la operativa con **maquinaria de características y potencia medias**.*

4.3.2 Hipótesis de Explotación (OpEx)

Cánones y cuota de comunidad

Como ya se ha explicado en el análisis de los ingresos del Promotor, el Operador debería abonar los siguientes conceptos de gasto:

Partida de ingreso	Esc1 – Base	Esc2 – Pesim	Esc3 - Optim
• Canon de ocupación	0'20 €/m²/mes	0'18 €/m²/mes	0'22 €/m²/mes
• Canon actividad "fijo"	--	--	--
• Canon activ. "variable"	5'5 €/UTI	4'5 €/UTI	7'0 €/UTI
• Cuota Comunidad	0'075 €/m²/mes	0'065 €/m²/mes	0'085 €/m²/mes

Nota: los ratios de ingreso para el promotor aplican sobre una superficie de terminal de 70.474 m²

Personal

Se ha dimensionado la siguiente estructura de personal para dar respuesta a los niveles de demanda esperados en la terminal:

- **Turnos**: se estima suficiente el operar con 1 turno en los primeros años, incrementando a 2 turnos una vez se alcancen las 35.000 UTIs.
- **Perfiles y salarios**: se han considerado los siguientes.

Perfil	nº/turno	Salario bruto
• Responsable	1	35.000 €/año
• Acceso	1	22.000 €/año
• Patio	1	22.000 €/año
• Grúa	1	22.000 €/año
• Maniobras ffcc	1	22.000 €/año

Mantenimiento

Los gastos por mantenimiento vendrían derivados de las siguientes partidas habituales en una terminal ferroviaria de carga:

- **Vías**: se ha estimado un gasto de 10.000 €/año incrementable al IPC.
- **Reach Stacker**: se han considerado los siguientes gastos, en general variables con el tráfico de la terminal.

Concepto (RS)	10.000 UTIs/año	35.000 UTIs/año
• Mantenimiento	4'0 €/UTI	2'0 €/UTI
• Neumáticos	3.000 €/año	5.000 €/año
• Combust, aceite, lubric	2'0 €/UTI	

- **Locotractor**: se ha considerado un gasto anual por mantenimiento de un 5% del precio de adquisición.

Hay que tener en cuenta que para el caso de Leasing de maquinaria, tanto de Reach Stacker (RS) como de Locotractor, el coste de mantenimiento estaría incluido en las cuotas del Leasing (no así el de neumáticos, etc.).

Otros OpEx

Se han considerado los siguientes:

Concepto	Coste
• Seguros (maquinaria)	30.000 €/año
• Vigilancia	80.000 €/año
• Contingencia	30.000 €/año

OpEx Totales

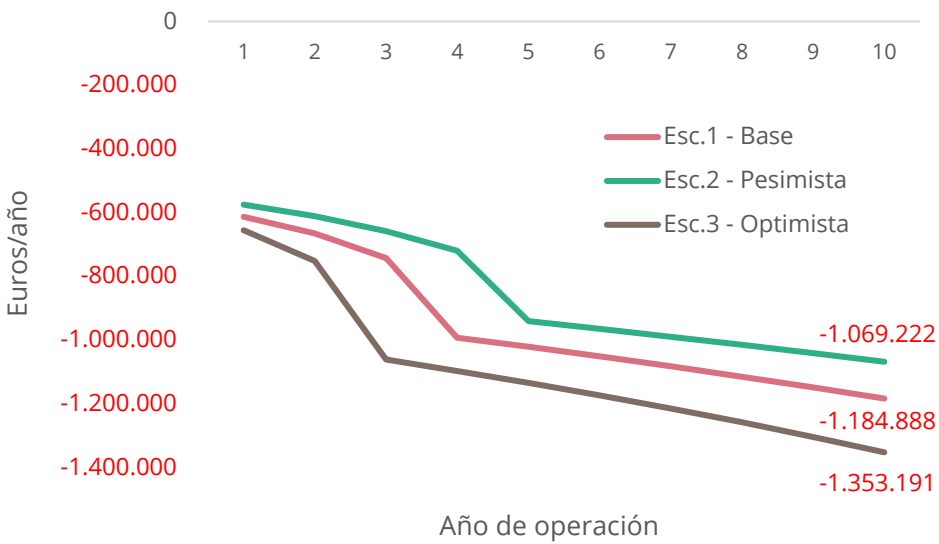
El resultado de la modelización de todas esas partidas de gastos de explotación se muestran en la tabla y gráfica adjuntas.

OpEx del Operador (Esc.Base y Leasing) para la Terminal de ASJ
Fuente: elaboración propia

Escenario 1 - Base	Totales		Año 1	Año 5	Año 10
OPEX	-9.622.724		-613.123	-1.022.060	-1.184.888
Canon ocupación	*-1.935.925*	*20,1%*	*-179.240*	*-191.743*	*-208.605*
Canon actividad	*-2.075.710*	*21,6%*	*-58.285*	*-226.957*	*-300.411*
Cuota Comunidad	*-725.972*	*7,5%*	*-67.215*	*-71.904*	*-78.227*
Personal	*-2.417.963*	*25,1%*	*-130.347*	*-278.879*	*-303.403*
Vías	*-114.459*	*1,2%*	*-10.597*	*-11.337*	*-12.333*
*Maquinaria**	*-807.500*	*8,4%*	*-24.374*	*-88.198*	*-115.407*
Seguros, vigil., conting.	*-1.545.196*	*16,1%*	*-143.064*	*-153.043*	*-166.502*

**Nota: los gastos de maquinaria no incluyen los de mantenimiento de RS y locotractor, pues muestran los resultados para el caso de financiación por Leasing.*

Escenarios de OpEx del Operador (opción Leasing) de la Terminal de ASJ
Fuente: elaboración propia



*Los **costes de explotación** para el Operador se **incrementan** notablemente en el **año 3/4/5** (según el escenario), pues es cuando se pasa a **doble turno** de personal y se incorpora la **RS adicional**.*

4.3.3 Hipótesis de Ingresos

DEMANDA

Las previsiones de evolución de la demanda de UTIs utilizadas en el modelo financiero del Operador, son las mismas que las del Promotor pero aplicadas a un periodo de 10 años, y nuevamente distinguiendo entre tres series: **base, pesimista y optimista**, buscando reflejar cuantitativamente el potencial de "Mercado" identificado y analizado en detalle con el Estudio de Viabilidad de la terminal.

Estas tres series se definen en el caso del Operador, en base a tasas de crecimiento para los 2 **periodos característicos** de evolución de la demanda de la terminal en un periodo de sólo 10 años:

- **Corto plazo o ramp-up**: periodo inicial en el que incrementar las 10.000 UTIs/año identificadas por el Estudio de Mercado para el primer año, hasta las 35.000 UTIs/año objetivo, pues ese es el punto de break-even financiero que las referencias de mercado constatan como necesario de cara a hacer atractiva la operación de una terminal de estas características para un operador privado.

  Esos tráficos deberían generarse principalmente del área de captación más cercana a la terminal (ie, 0-50 km) y en base al efecto llamada que debería producir una terminal ya operativa.

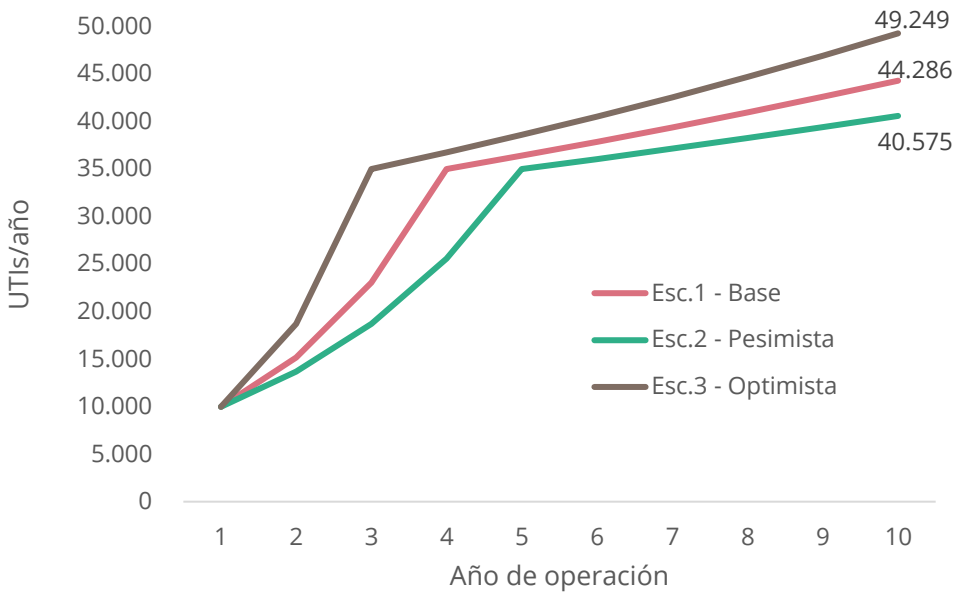
- **Medio plazo o consolidación**: periodo en el que el crecimiento viene dado principalmente de una ampliación progresiva del área de captación hasta los 100 km aproximadamente.

*Los escenarios de demanda estiman en **3-4-5 años** el plazo necesario para alcanzar los **35.000 UTIs** que harían atractiva la terminal para operadores privados.*

Para cada uno de dichos periodos se han asumido los crecimientos anuales (CAGR) que se muestran a continuación, y que reflejan de manera razonable el potencial de mercado identificado con el Estudio de Viabilidad para una terminal de carga en Alcázar de San Juan.

Escenarios de demanda del Promotor de la Terminal de ASJ
Fuente: elaboración propia

Periodo de demanda	Esc1 – Base	Esc2 – Pesim	Esc3 - Optim
• Ramp-up *(10k⇨35k UTIs)*	Año 1⇨4	Año 1⇨5	Año 1⇨3
• MedPl *(ramp-up⇨año10)*	CAGR 4'0%	CAGR 3'0%	CAGR 5'0%



INGRESOS

La generación de ingresos para el Operador de la terminal provendría de los siguientes conceptos, habituales en cualquier terminal ferroviaria, y los cuales se han considerado iguales para cualquier escenario modelizado:

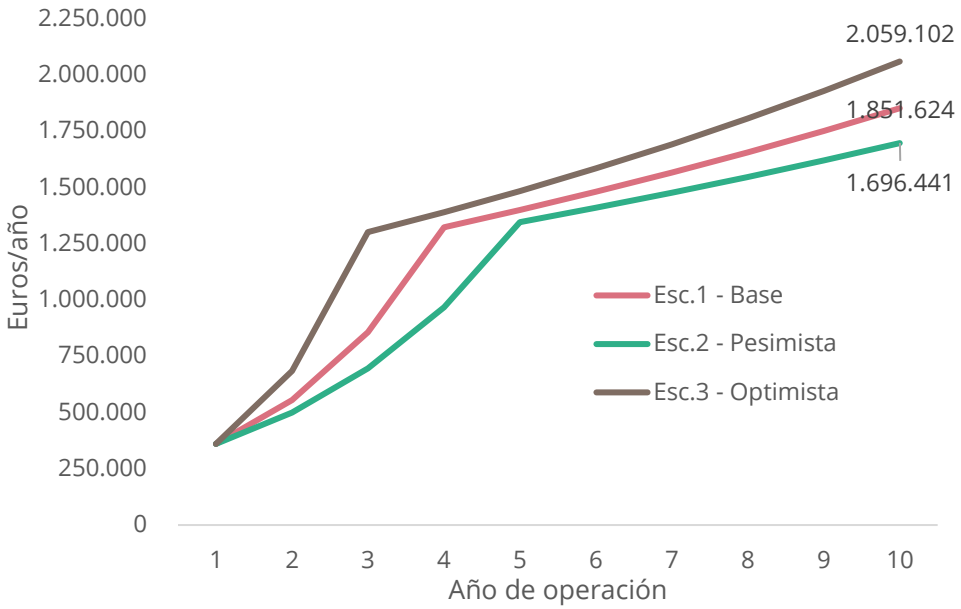
- **Movimiento de grúa** (carga/descarga): se han identificado tarifas de mercado que llegan hasta los 28 €/UTI, si bien son de terminales en nodos industriales y de población mucho más consolidados, por lo que para la Terminal de ASJ se ha propuesto una tarifa más baja.
- **Movimientos intermedios**: al igual que en las terminales pequeñas analizadas, en el caso de la Terminal de ASJ se propone no tarificar por este concepto, al menos hasta que la terminal entre en carga.
- **Depot de larga estancia**: se han identificado referencias de mercado de tarifas en el entorno de los 6 €/UTI/día por cada UTI que excede de los 7 días en terminal. Para el caso de ASJ se asume que dichas UTIs serán un 5% del total anual, y que su estancia media será de 20 días.
- **Locotractor, aduanas y otros**: estos ingresos son difíciles de estimar en esta fase inicial, y varía mucho según el perfil de terminal, pero en base a referencias de mercado analizadas, se asumen un ingreso anual medio de 7 €/UTI por este concepto.

Partida de ingreso	Escenario 1,2,3
• Movim. de Grúa carga/descarga	21 €/UTI
• Movim. Intermedios	--
• Depot larga estancia	6 €/UTI/día
• Locotractor, aduana, otros	7 €/UTI

*Para ASJ se apuesta por **no cobrar los movimientos intermedios** hasta que la Terminal entre en carga.*

Escenarios de ingresos del Promotor de la Terminal de ASJ
Fuente: elaboración propia

Escenario 1 - Base	Totales		Año 1	Año 5	Año 10
Ingresos	12.793.921		359.249	1.398.883	1.851.624
Movimiento Grúa	*7.925.438*	*61,9%*	*222.544*	*866.565*	*1.147.024*
Mov. Intermedios	*0*	*0,0%*	*0*	*0*	*0*
Depot larga estancia	*2.264.411*	*17,7%*	*63.584*	*247.590*	*327.721*
Locotr., aduana y otros	*2.604.072*	*20,4%*	*73.122*	*284.728*	*376.879*



4.3.4 Hipótesis Financieras

HIPÓTESIS FINANCIERAS

Capital

- Capital social – Deuda 50%-50%
- Reserva legal límite sobre capital social 20%
- Dotación de la reserva legal hasta límite 10%
- Porcentaje de reparto de dividendos 50%

Financiación de la inversión

- Financiación solicitada (maquinaria, IVA, caja,....) 1.371.146 €
- Desembolso Año 1^{operac} – 77'4% / Año 3/4/5^{oper} – 22'6%
- Repago
  - Plazo 9 años
  - Tipo de interés 2'5%
  - Comisión de agencia 2.000 €/año
  - Comisión de apertura 2%

Otras hipótesis financieras

- Cobertura del servicio de la deuda 1'1
- Caja mínima 3.000 €
- Periodo medio de cobro-pago 30 días – 30 días
- IVA 21%
- Impuesto sobre beneficios 25%

*Se asume un nivel de **apalancamiento** del Operador de la terminal del **50%** y un **leasing** de la maquinaria.*

4.3.5 Análisis de resultados

Cuenta de Pérdidas y Ganancias resultante

Escenario 1 – Base (Leasing)		Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
Ingresos	12.793.921	359.249	554.719	856.545	1.322.596	1.398.883	1.479.570	1.564.912	1.655.176	1.750.647	1.851.624
Movimiento Grúa	*7.925.438*	*222.544*	*343.631*	*530.603*	*819.307*	*866.565*	*916.548*	*969.415*	*1.025.330*	*1.084.471*	*1.147.024*
Movimientos Intermedios	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
Depot larga estancia	*2.264.411*	*63.584*	*98.180*	*151.601*	*234.088*	*247.590*	*261.871*	*276.976*	*292.952*	*309.849*	*327.721*
Locotractor, aduana y otros	*2.604.072*	*73.122*	*112.907*	*174.341*	*269.201*	*284.728*	*301.151*	*318.522*	*336.894*	*356.326*	*376.879*
OPEX	-9.622.724	-613.123	-666.040	-742.776	-993.271	-1.022.060	-1.052.025	-1.083.226	-1.115.725	-1.149.589	-1.184.888
Canon de ocupación	*-1.935.925*	*-179.240*	*-182.287*	*-185.386*	*-188.538*	*-191.743*	*-195.002*	*-198.317*	*-201.689*	*-205.118*	*-208.605*
Canon de actividad	*-2.075.710*	*-58.285*	*-89.999*	*-138.967*	*-214.580*	*-226.957*	*-240.048*	*-253.894*	*-268.539*	*-284.028*	*-300.411*
Cuota Comunidad	*-725.972*	*-67.215*	*-68.358*	*-69.520*	*-70.702*	*-71.904*	*-73.126*	*-74.369*	*-75.633*	*-76.919*	*-78.227*
Personal	*-2.417.963*	*-130.347*	*-132.563*	*-134.817*	*-274.217*	*-278.879*	*-283.620*	*-288.441*	*-293.345*	*-298.332*	*-303.403*
Vías	*-114.459*	*-10.597*	*-10.777*	*-10.961*	*-11.147*	*-11.337*	*-11.529*	*-11.725*	*-11.925*	*-12.127*	*-12.333*
Maquinaria (SIN mantenim.)	*-807.500*	*-24.374*	*-36.560*	*-55.156*	*-83.603*	*-88.198*	*-93.055*	*-98.188*	*-103.613*	*-109.347*	*-115.407*
Seguros, vigilancia, conting.	*-1.545.196*	*-143.064*	*-145.496*	*-147.969*	*-150.485*	*-153.043*	*-155.645*	*-158.291*	*-160.982*	*-163.719*	*-166.502*
EBITDA	**3.171.197**	**-253.873**	**-111.321**	**113.769**	**329.324**	**376.822**	**427.545**	**481.686**	**539.451**	**601.058**	**666.736**
Deprec&Amortiz	-1.949.601	-149.279	-149.279	-149.279	-214.538	-214.538	-214.538	-214.538	-214.538	-214.538	-214.538
EBIT	**1.221.597**	**-403.152**	**-260.600**	**-35.510**	**114.786**	**162.285**	**213.007**	**267.148**	**324.913**	**386.520**	**452.198**
Gastos Financieros (leasing)	-305.915	-44.784	-40.877	-36.853	-46.413	-40.006	-33.406	-26.608	-19.606	-12.395	-4.966
EBT	**915.681**	**-447.935**	**-301.477**	**-72.363**	**68.373**	**122.279**	**179.601**	**240.540**	**305.307**	**374.125**	**447.232**
Impuestos	-228.920	111.984	75.369	18.091	-17.093	-30.570	-44.900	-60.135	-76.327	-93.531	-111.808
Beneficio Neto	**686.761**	**-335.952**	**-226.108**	**-54.272**	**51.280**	**91.709**	**134.701**	**180.405**	**228.980**	**280.594**	**335.424**

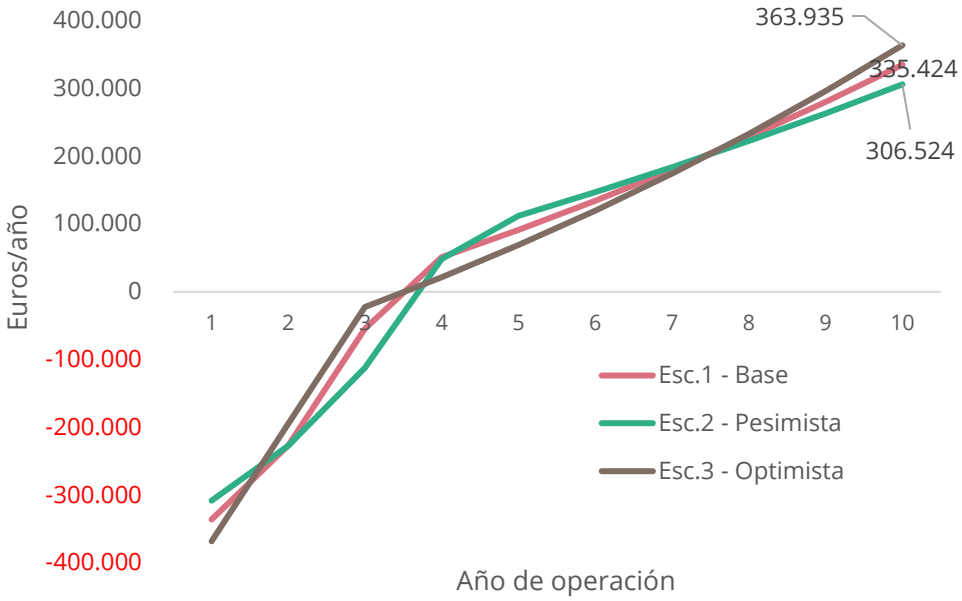
*La **operación** de la terminal ferroviaria de ASJ por un operador privado, empieza a dar **beneficio**, en cómputo anual, a partir del **año 4** en el **escenario base (leasing)** modelizado.*

Beneficio neto

La modelización financiera realizada confirma que el Operador de la terminal entraría en **beneficios** netos anuales en el **año 4** de operación independientemente del escenario considerado, presentando a partir de ese momento un crecimiento moderado hasta alcanzar un 17-19% de los ingresos en el año 10 según el escenario.

Cabría mencionar que, si bien el escenario optimista goza de la mejor proyección de demanda, y por tanto de los mayores ingresos, también ha de soportar unos cánones y cuota de comunidad mayores, por lo que en conjunto, los 3 escenarios resultan bastante parejos en términos de beneficios, resultado de tratar de igualar sus TIR en el entorno del 10%.

Escenarios de beneficios netos de la Terminal de ASJ
Fuente: elaboración propia

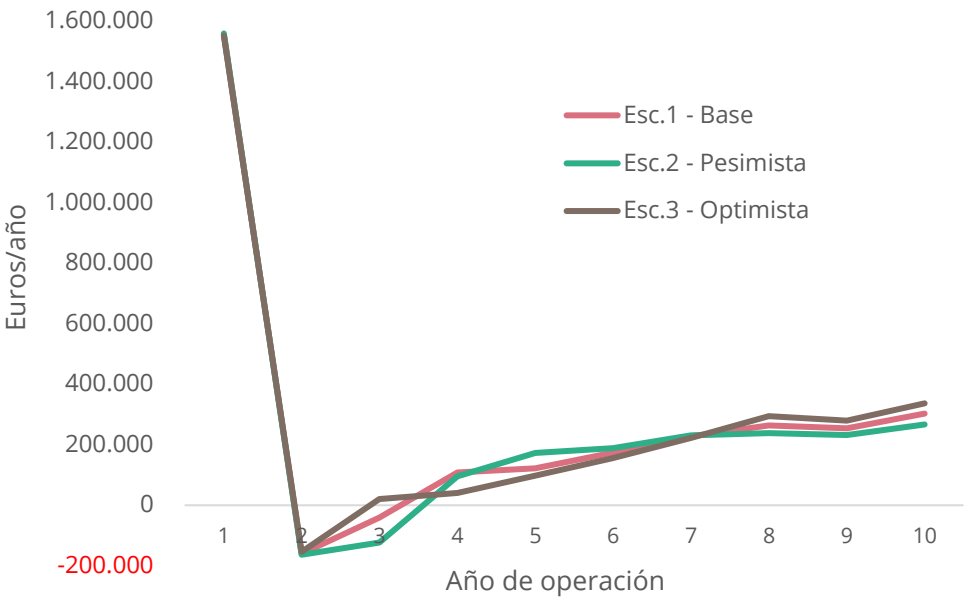


Flujo de caja disponible del Promotor

El flujo de caja disponible del Promotor resulta positivo, en líneas generales, a partir del **año 3-4** según se considere el **escenario optimista o base / pesimista** respectivamente, presentando a partir de ese momento un crecimiento moderado.

En dicha evolución positiva en términos generales, se observa un cierto achatamiento de la curva hacia el año 3, 4, 5 en que, según el escenario, debe activarse el 2º turno para operar la terminal.

Escenarios de flujo de caja disponible de la Terminal de ASJ
Fuente: elaboración propia



TIR

La siguiente tabla resume diferentes valores para la TIR como indicador de la rentabilidad del proyecto en cada escenario modelizado.

En el caso del Operador, se han forzado la definición de los escenarios (ie, cánones y cuotas comunidad) para que la TIR del Operador ronde el **10%** en cualquiera de ellos, asumiéndose que es la TIR mínima que resulta **atractiva** para un operador privado.

Una vez confirmada la posibilidad de ofrecer dicha TIR mínima al Operador, la modelización también ha demostrado que la TIR del Promotor es suficiente atractiva y otorga **margen para mejorar** la TIR del Operador llegado el caso (ie, reduciendo tasas y cuota de comunidad, etc.).

Escenarios de TIR del Operador de la Terminal de ASJ
Fuente: elaboración propia

TIR	Esc1 – Base	Esc2 – Pesim	Esc3 - Optim
TIR Proyecto	11,90%	11,35%	11,74%
TIR Proy. d/Impuestos	5,67%	4,94%	5,78%
TIR Accionista	**10,62%**	10,06%	10,49%
TIR Acc. d/Dividendos	2,89%	2,76%	2,91%

*El **proyecto** planteado permite garantizar una **TIR mínima del 10%** al Operador, otorgando incluso **margen de mejora** si se opta por reducir los cánones.*

*El proyecto para el Operador es especialmente **sensible** al incremento de la **tarifa de movimiento de grúa** y a la reducción del **ramp-up de demanda**.*

ANÁLISIS DE SENISBILIDAD

Adicionalmente al análisis de sensibilidad que lleva intrínseca la valoración y comparación de los 3 escenarios modelizados, a continuación se muestran los resultados específicos de valorar el impacto de un incremento/decremento de las siguientes variables clave del proyecto para el Operador, pero variándolas en esta ocasión "una a una":

Variable	Valor en el Escenario Base
• Canon de ocupación	0'2 €/m²/mes
• Canon de actividad	5'5 €/UTI
• Ramp-up de demanda	4 años
• Tarifa de movimiento de grúa	21 €/UTI

El impacto se cuantifica como incremento/reducción de los ingresos acumulados y la TIR del accionista del escenario base:

• Ingresos acumulados del Escenario Base	12'79 M€
• TIR del accionista del Escenario Base	10'64%

Análisis de sensibilidad a las variables clave para el Operador
Fuente: elaboración propia

Variable	Esc.Base	Δ Variable	Δ Ingresos	Δ TIR
Canon ocupac.	0,2 €/m²/mes	-10%	0,0%	27,6%
Canon activ.	5'5 €/UTI	-10%	0,0%	25,5%
Ramp-up	4 años	-25%	7,9%	89,3%
Movmto.Grúa	21 €/UTI	+10%	5,9%	91,5%

4.4 Conclusiones

4.4 Conclusiones

El análisis de la Viabilidad Financiera del proyecto de terminal ferroviaria de ASJ, ha permitido confirmar los siguientes aspectos:

- ***COSTE AJUSTADO*** ⇨ El diseño funcional planteado para la terminal ferroviaria permite minimizar la inversión del Promotor (10'4 M€) y del Operador (1'9 M€ o Leasing) y sus costes de mantenimiento, pero garantizando su funcionalidad y capacidad operativa (>35k UTIs/año).
- ***FLEXIBILIDAD COMERCIAL*** ⇨ Se ha apostado por variabilizar costes para el operador lo más posible (canon de actividad 100% variable), a fin de maximizar las posibilidades de hacer más atractivo el proyecto para los operadores privados, así como garantizar el compromiso de todos los agentes implicados con la generación de demanda a medio-largo plazo.
- ***RENTABILIDAD ATRACTIVA (TIR)*** ⇨ Se han adaptado los ingresos del Promotor de forma que permitan garantizar una TIR mínima del 10% para el Operador, y aún con todo, resulta una TIR para el Promotor del 3%-8% según el escenario o tipo de indicador considerado, suficientemente holgada y atractiva.
- ***MARGEN DE MEJORA*** ⇨ El Promotor tiene margen de mejora de su TIR con un buen control del coste de construcción principalmente, mientras que el Operador puede mejorar notablemente su TIR, bien con una estrategia comercial agresiva que reduzca el periodo de ramp-up de la terminal, bien con un incremento de la tarifa de movimiento de grúa que se ha estimado de forma conservadora (21 €/UTI) para el contexto de mercado existente, o bien negociando una reducción de cánones con un Promotor que goza de una buena rentabilidad de partida al haberse propuesto una terminal de inversión muy moderada.

Escenarios de TIR del PROMOTOR de la Terminal de ASJ
Fuente: elaboración propia

TIR	Esc1 – Base	Esc2 – Pesim	Esc3 - Optim
TIR Proyecto	5,46%	3,96%	7,27%
TIR Proy. d/Impuestos	4,68%	3,35%	6,28%
TIR Accionista	**5,67%**	3,75%	8,02%
TIR Acc. d/Dividendos	3,68%	2,75%	4,68%

Escenarios de TIR del OPERADOR de la Terminal de ASJ
Fuente: elaboración propia

TIR	Esc1 – Base	Esc2 – Pesim	Esc3 - Optim
TIR Proyecto	11,90%	11,35%	11,74%
TIR Proy. d/Impuestos	5,67%	4,94%	5,78%
TIR Accionista	**10,62%**	10,06%	10,49%
TIR Acc. d/Dividendos	2,89%	2,76%	2,91%

5. Conclusiones finales a la viabilidad

5. Conclusiones

***MERCADO**: se ha identificado una importante demanda insatisfecha del tejido empresarial de **exportación-importación** de Castilla La-Mancha, principalmente **agroalimentario y manufacturero**. Permite generar **triangulaciones con Madrid** y **reposicionar material móvil** en el Centro de la Península.*

***FUNCIONAL**: se cuenta con una parcela **apta** desde un punto de vista **físico y urbanístico**, suficiente para implantar una terminal para **>35-50k UTIs en el corto-medio plazo** y fácilmente **ampliable** en el medio-largo plazo, directamente **conectada a la RFIG** y con espacio anexo suficiente para **instalaciones logístico-industriales** de valor añadido a la carga.*

El proyecto de Terminal Ferroviaria de Carga en ASJ ha demostrado ser VIABLE, además de FUNCIONAL y muy FLEXIBLE para adaptarse a las exigencias de mercado a medio-largo plazo

***FINANCIERO**: el diseño funcional realizado y la estrategia comercial propuesta, aportan unos **costes ajustados** y una **tarificación flexible**, han permitido configurar un proyecto **robusto y rentable** tanto para el Promotor como para el Operador, generando además **palancas de mejora** para hacen el proyecto **adaptable** a la evolución futura del mercado.*

***INSTITUCIONAL**: el proyecto cuenta con un amplio **respaldo institucional y empresarial**, ha confirmado el interés de la **AAPP de Valencia** e incluso de **inversores privados** en invertir en su desarrollo, y ha recibido las aprobaciones previas necesarias de **Adif**.*

Deloitte.

Deloitte hace referencia, individual o conjuntamente, a Deloitte Touche Tohmatsu Limited (“DTTL”) (private company limited by guarantee, de acuerdo con la legislación del Reino Unido), y a su red de firmas miembro y sus entidades asociadas. DTTL y cada una de sus firmas miembro son entidades con personalidad jurídica propia e independiente. DTTL (también denominada "Deloitte Global") no presta servicios a clientes. Consulte la página http://www.deloitte.com/about si desea obtener una descripción detallada de DTTL y sus firmas miembro.

Deloitte presta servicios de auditoría, consultoría, asesoramiento financiero, gestión del riesgo, tributación y otros servicios relacionados, a clientes públicos y privados en un amplio número de sectores. Con una red de firmas miembro interconectadas a escala global que se extiende por más de 150 países y territorios, Deloitte aporta las mejores capacidades y un servicio de máxima calidad a sus clientes, ofreciéndoles la ayuda que necesitan para abordar los complejos desafíos a los que se enfrentan. Los más de 225.000 profesionales de Deloitte han asumido el compromiso de crear un verdadero impacto.

© 2022 Deloitte Consulting, S.L.U.