

La intermodalidad como estrategia de Estado

III Cumbre empresarial Comunidad Valenciana – Comunidad de Madrid (14.10.2026)



MINISTERIO
DE TRANSPORTES
Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

La intermodalidad exige **integrar modos de transporte, nodos logísticos y actores** para que la mercancía llegue desde su origen hasta su destino a través de una única unidad de carga logrando una **cadena de suministro eficiente y fiable**.

PLANIFICACIÓN LOGÍSTICA

➤ EL MARCO EUROPEO Y EN ESPECIAL LA RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTES

➤ ESTRATEGIA LOGÍSTICA DE ESPAÑA, presentada en 2014

- ❖ Planificación específica de logística
- ❖ 18 actuaciones prioritarias
- ❖ Proyectos que se han incorporado a la planificación general

➤ ESTRATEGIA DE MOVILIDAD SEGURA SOSTENIBLE Y CONECTADA 2030

Cambio de paradigma:

De Ministerio inversor en infraestructuras a inversor en movilidad
Optimización del uso de las infraestructuras y mayor beneficio social
Descarbonización de la economía y respuesta al cambio climático



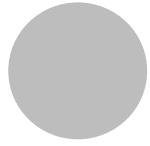
➤ INICIATIVA MERCANCÍAS 30 y PLANES SECTORIALES



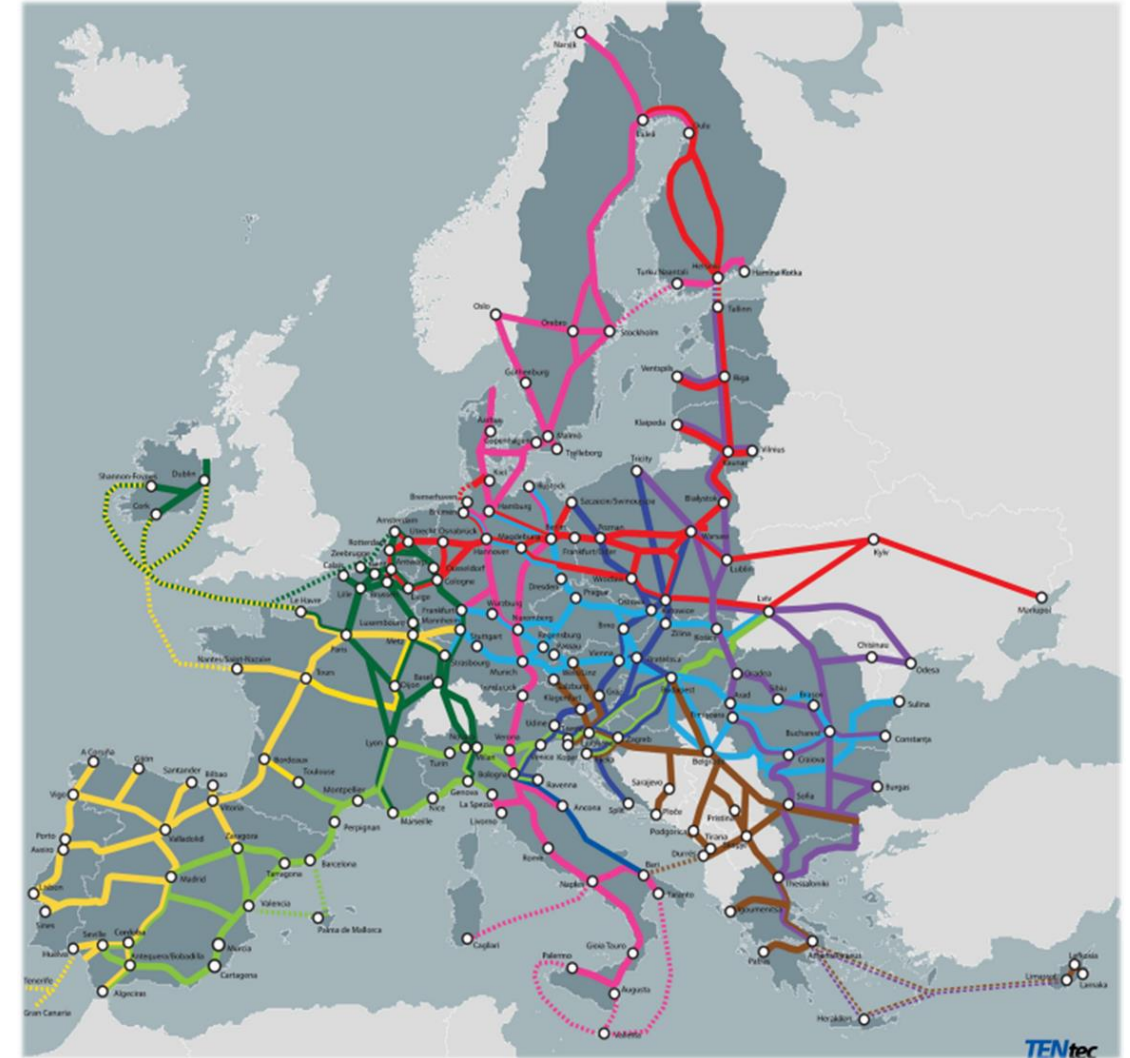
➤ LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE



Marco europeo



- **DESCARBONIZACIÓN DEL TRANSPORTE CLAVE OBJETIVO DE NEUTRALIDAD CLIMÁTICA**
- **RED TRANSEUROPEA: LOS GRANDES CORREDORES MULTIMODALES**
- **TRANSPORTE MAS EFICIENTE Y COMPETITIVO A TRAVES DE LA INTERMODALIDAD, CON NODOS LOGÍSTICOS ESTRATÉGICOS EN EL MARCO DEL-REGLAMENTO 2024/1679-.**
- **ESPAÑA COMO NODO INTERNACIONAL. LA IMPORTANCIA DE LOS PUERTOS**
- **TRANSVASE MODAL: AUMENTO TRANSPORTE FERROVIARIO DE MERCANCÍAS COMO EJE DE LAS CADENAS LOGÍSTICAS MULTIMODALES**



De la estrategia a la política de Estado



la visión

la financiación

la norma

2021

**Estrategia de Movilidad Segura,
Sostenible y Conectada 2030**

Eje 6. Cadenas Logísticas Intermodales
Inteligentes
Transporte ferroviario de mercancías.
Política de intermodalidad.
Digitalización logística.

2021-2027

**Plan de Recuperación,
Transformación y
Resiliencia/CEF/FEDER**

Componente 6: mejoras en las redes de
transportes orientadas a impulsar la
intermodalidad, cambio modal, infraestructuras
logísticas, descarbonización y digitalización.
Componente 1: entre otras, actuaciones
relevantes para la logística urbana y última milla.

2025

Ley de Movilidad Sostenible

La intermodalidad se incorpora al
marco legal del sistema de movilidad
y logística.

La LMS consolida la intermodalidad como política de Estado (I)



OBJETO DE LA LEY (ART. 1)

Incorpora la visión de un sistema de movilidad integrado



PRINCIPIOS RECTORES (ART. 5)

Incluye la intermodalidad entre los principios que orientan la política de movilidad



COMPETITIVIDAD LOGÍSTICA (TÍTULO VI)

Establece medidas para mejorar la eficiencia y competitividad del transporte de mercancías y la cadena logística



RED DE NODOS LOGÍSTICOS (ARTS. 97-99)

Impulsa la conexión entre modos y la coordinación de los nodos logísticos



IMPULSO AL FERROCARRIL DE MERCANCÍAS (DA 9.^a)

Prevé medidas específicas para favorecer el transporte ferroviario de mercancías y aumentar su cuota modal:

- Autopistas ferroviarias en corredores estratégicos.
- Bonificaciones de cánones ferroviarios para favorecer el tráfico de mercancías.
- Programas de apoyo al sector para mejorar su competitividad, eficiencia energética e innovación.

La LMS consolida la intermodalidad como política de Estado (II)

SISTEMA GENERAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

Coordinación estable entre administraciones, sector y ciudadanía para diseñar política pública de movilidad coherente y evaluable.

FORO TERRITORIAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

CONSEJO SUPERIOR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

DOCUMENTO DE ORIENTACIONES PARA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE (DOMOS)

INSTRUMENTO DE PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA ESTATAL EN MOVILIDAD (IPEEM)

ESPACIO CONTROLADO DE PRUEBAS DE MOVILIDAD (SANDBOX)

ESPACIO DE DATOS INTEGRADO DE MOVILIDAD (EDIM)



Gobernanza
coordinar



Técnico y
planificación *orientar*



Innovación
transformar

La LMS consolida la intermodalidad como política de Estado (III)



Madrid y Valencia forman un eje estratégico que impulsa la intermodalidad, mejora la eficiencia del transporte de mercancías y refuerza la **competitividad** y sostenibilidad de la cadena logística.

Madrid-Valencia un eje logístico estratégico

El eje Madrid-Valencia reúne dos nodos logísticos:

- **Valencia**, como gran puerta marítima del Mediterráneo y uno de los principales puertos españoles. La terminal de **València-Font de Sant Lluís** está concebida para operar unas **150.000 unidades de transporte intermodal** y **2.600 trenes** al año, reforzando la conexión ferroviaria con Europa a través del Corredor Mediterráneo.
- **Madrid**, como principal nodo de distribución y consumo del centro peninsular. La remodelación integral de **Madrid-Vicálvaro** busca convertir la terminal en un nodo logístico de alta capacidad para conectar los corredores Atlántico y Mediterráneo.



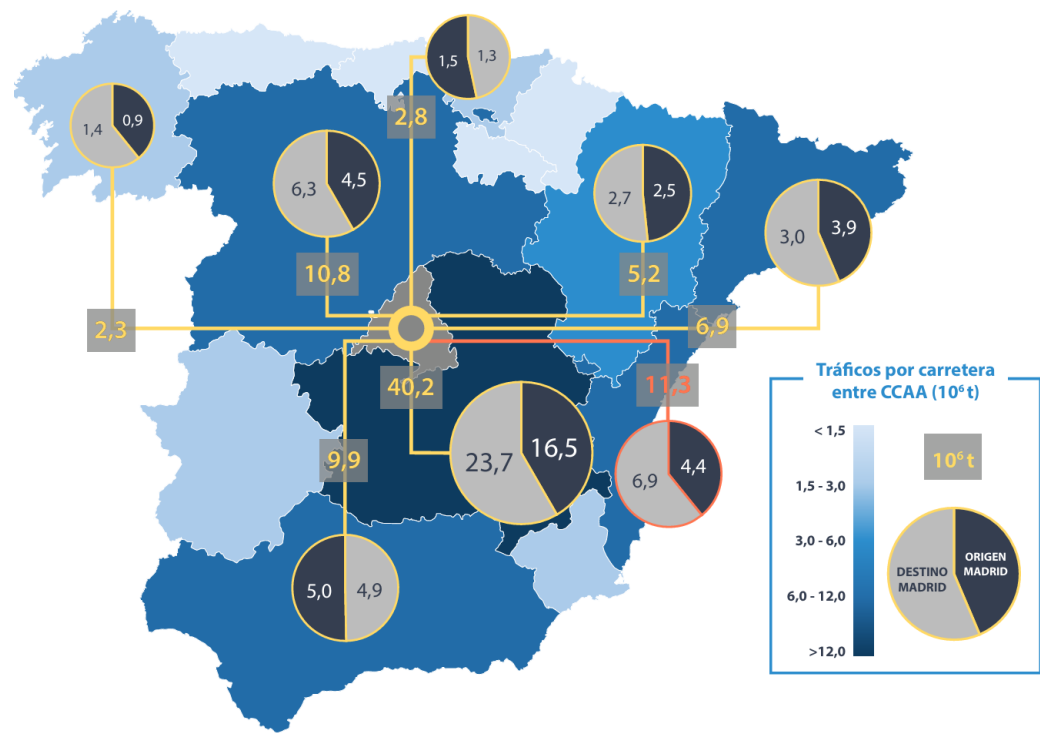
Objetivo común: conectar los mercados internacionales con los centros de consumo y distribución peninsulares mediante una cadena logística más intermodal y sostenible.



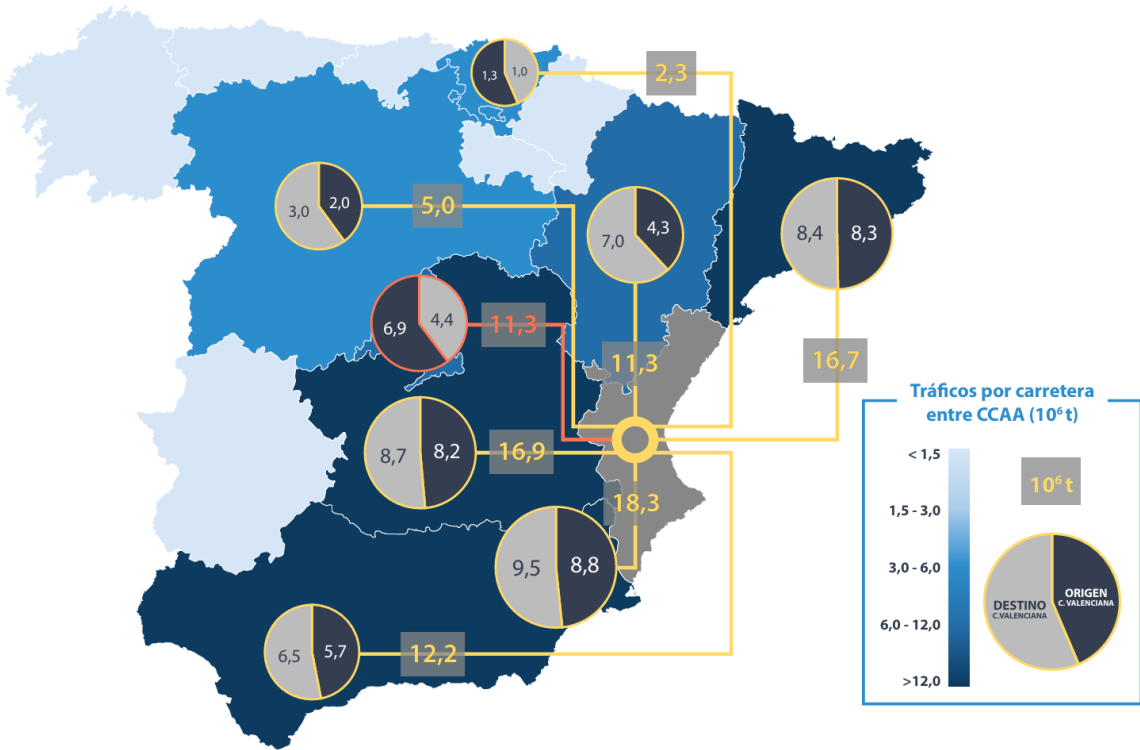
European
Commission

EUROPEAN TRANSPORT CORRIDORS
TRANS - EUROPEAN TRANSPORT NETWORK

Principales ejes logísticos Valencia & Madrid



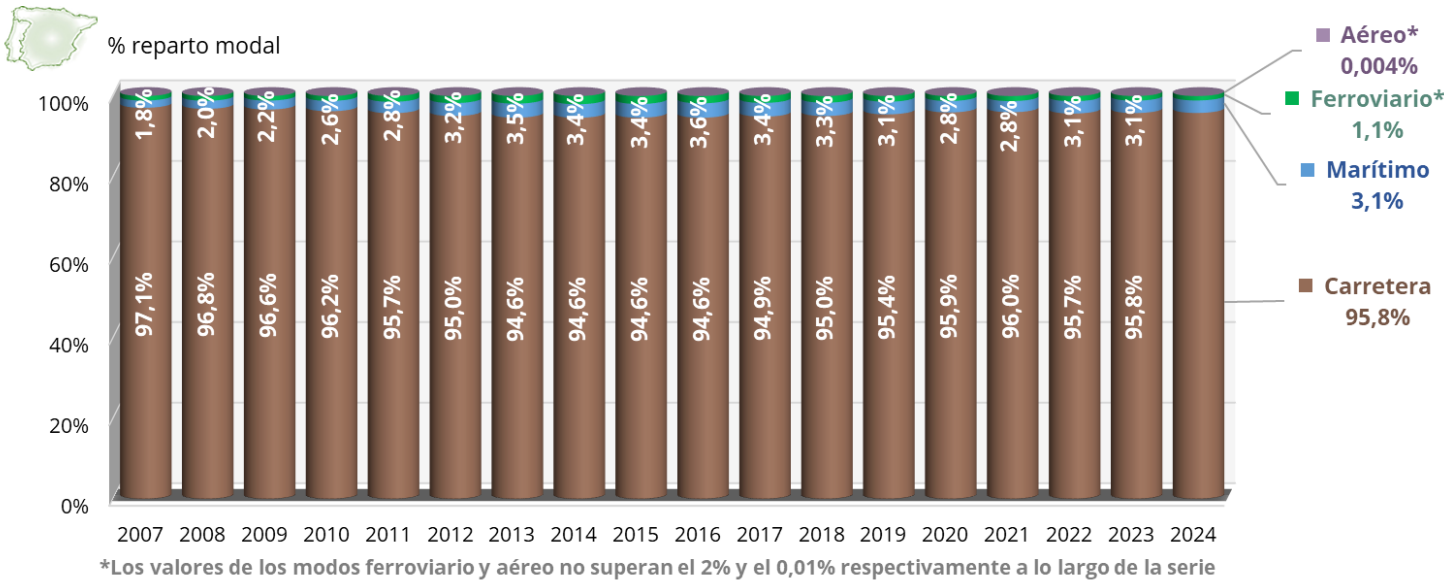
Ranking Nacional	Relación bilateral	Millones de toneladas		
		A → B	B → A	Total
1	Castilla-La Mancha ↔ Madrid	23,69	16,96	40,64
8	Comunitat Valenciana ↔ Madrid	6,88	4,37	11,25
11	Castilla y León ↔ Madrid	6,35	4,48	10,82
12	Andalucía ↔ Madrid	4,88	4,97	9,85
18	Cataluña ↔ Madrid	3,92	2,99	6,91



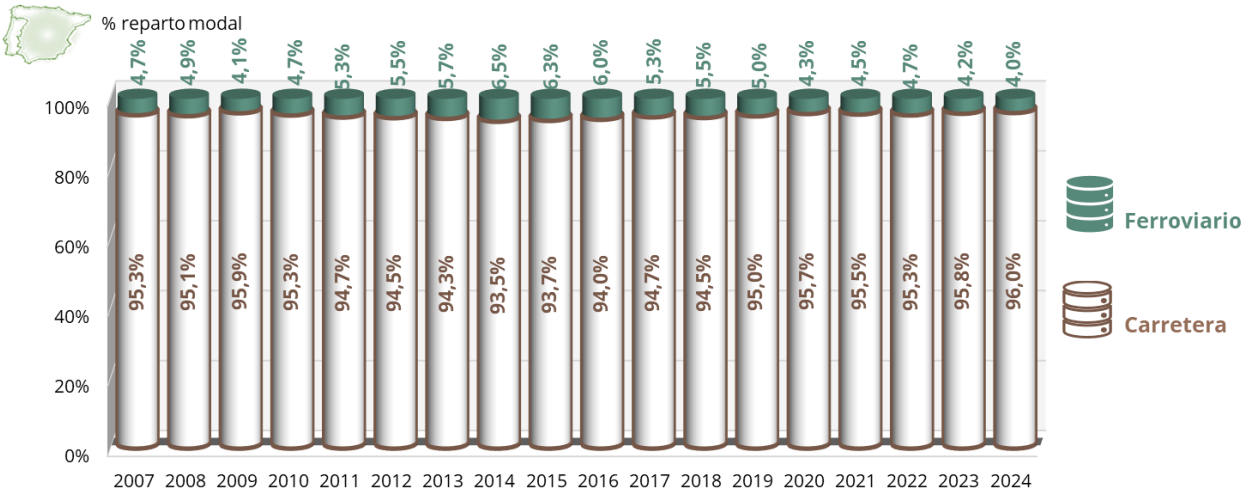
Ranking Nacional	Relación bilateral	Millones de toneladas		
		A → B	B → A	Total
3	Murcia ↔ Comunitat Valenciana	9,49	8,79	18,27
4	Castilla-La Mancha ↔ Comunitat Valenciana	8,73	8,20	16,93
5	Cataluña ↔ Comunitat Valenciana	8,36	8,27	16,64
6	Andalucía ↔ Comunitat Valenciana	6,47	5,87	12,34
8	Comunitat Valenciana ↔ Madrid	6,88	4,37	11,25
9	Aragón ↔ Comunitat Valenciana	6,98	4,26	11,24

• FUENTE: OTLE 2025

Cuotas modales del transporte de mercancías en el ámbito nacional (% en toneladas). 2007-2024

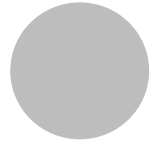


Cuotas modales en el transporte terrestre en ámbito nacional (% en toneladas-kilómetro). 2007-2024



FUENTE: OTLE 2025

CUOTAS MODALES TRANSPORTE DE
MERCANCÍAS NACIONAL



CUOTAS MODALES TRANSPORTE DE MERCANCÍAS INTERNACIONAL

Cuotas modales del transporte de mercancías en el ámbito internacional (% en toneladas). 2007-2024



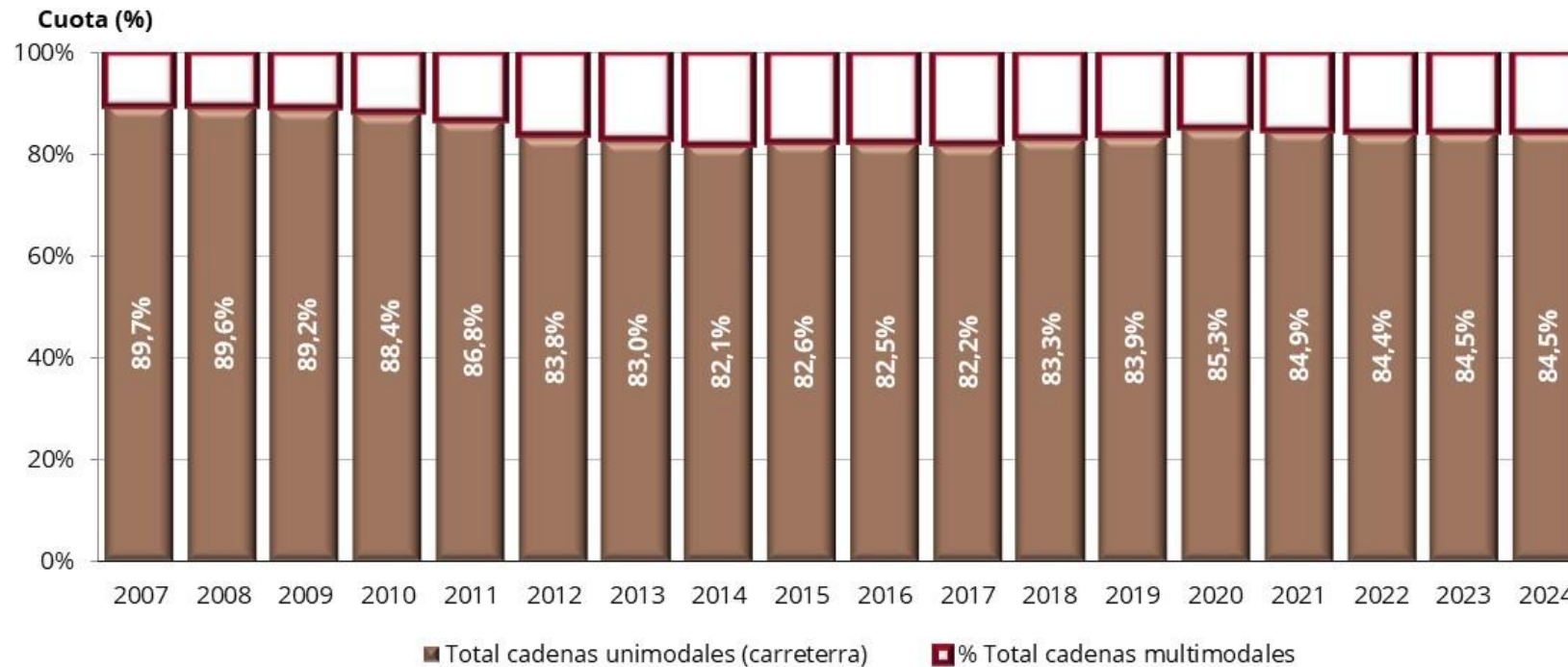
*Los valores de los modos ferroviario y aéreo no superan el 0,9% y el 0,2% respectivamente a lo largo de la serie

• FUENTE: OTLE 2025



MULTIMODALIDAD

Evolución de las cuotas de cadenas multimodales y unimodales (% en toneladas). 2007-2024

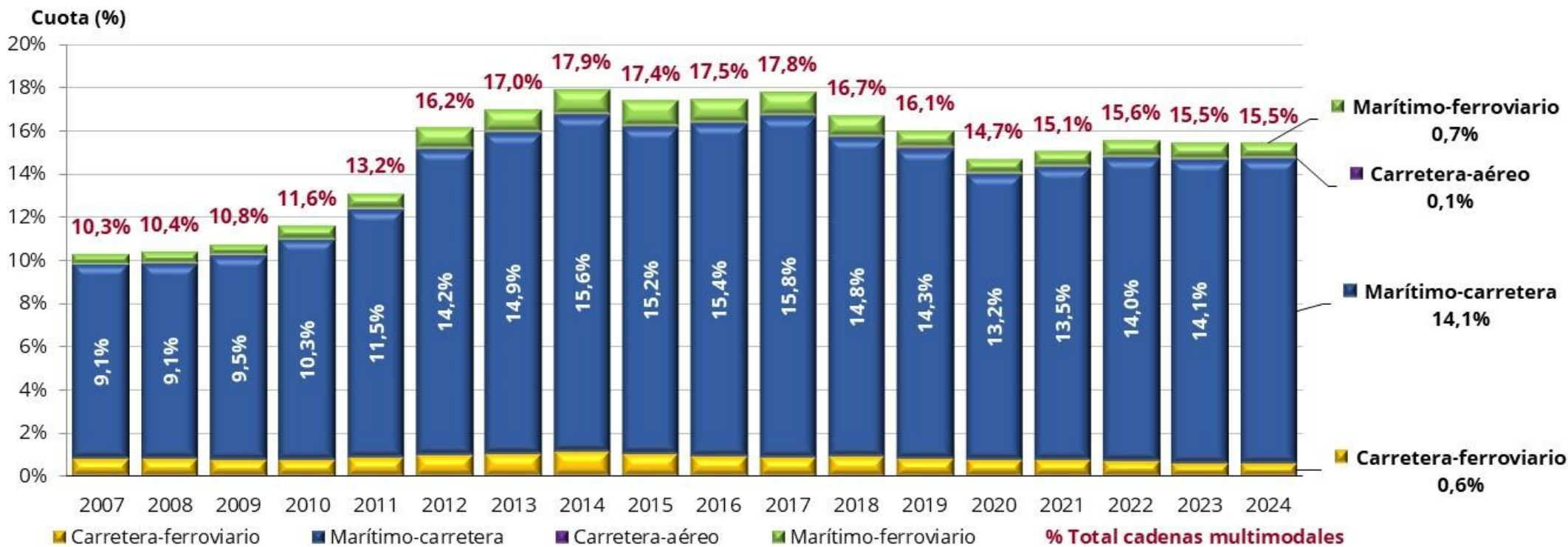


• FUENTE: OTLE 2025



MULTIMODALIDAD

Evolución de las cuotas de cadenas multimodales (% en toneladas). 2007-2024



FUENTE: OTLE 2025

Infraestructuras: de los corredores a los nodos intermodales

Para que exista una verdadera intermodalidad se necesita una red de nodos que conecten: Puertos, Ferrocarril, Carretera, Terminales logísticas y Grandes centros de producción y consumo.

El traslado gradual de la actividad intermodal de contenedores actualmente desarrollada en Abroñigal a la **Terminal Madrid-Vicálvaro** constituye una pieza estratégica para la conexión entre los corredores Mediterráneo y Atlántico y para la distribución de mercancías desde el centro peninsular.

En el extremo mediterráneo del eje, destaca la **nueva Terminal Norte del Puerto de Valencia**, que potenciará el transporte ferroviario de mercancías y la conexión con los mercados nacionales e internacionales. A ello se suma la **modernización de Valencia-Fuente de Sant Luis**, clave para reforzar la intermodalidad y la conexión con el Corredor Mediterráneo.

RED FERROVIARIA ESPAÑOLA

AUTOPISTAS FERROVIARIAS



Nodo Logístico / Terminal

- | | |
|--|------------------------------------|
| 1. Barcelona (complejo Can Tunis – ZAL Prat) | 5. Valladolid |
| 2. Barcelona (La Llagosta) | 6. Sevilla (Sevilla – Majarabique) |
| 3. Valencia (Valencia – Fuente San Luis) | 7. Vitoria-Gasteiz (Júndiz) |
| 4. Madrid (Madrid-Vicálvaro) | 8. Zaragoza (Zaragoza – PLAZA) |

Puertos: de los corredores a los nodos intermodales

Total Nacional

 556,2 M Tn
 18,6 M TEU



Castellón

 18,6 M Tn (3,3%)
 0,1 M TEU



Sagunto

 7,6 M Tn (1,4%)
 0,1 M TEU



Valencia

 72,8 M Tn (13,1%)
 5,6 M TEU (30,1%)



Gandía

 0,2 M Tn (0,0%)
 0,0 M TEU



Alicante

 2,9 M Tn (0,5%)
 0,2 M TEU 0,5

Principales actuaciones de impulso

Terminal intermodal Valencia Fuente San Luis e integración Puerto-FFCC:

- Capacidad para operar hasta 150.000 UTI y maniobrar 2.600 trenes de mercancías al año
- 1ª fase finalizada; la puesta en servicio se prevé para principios de 2027

Acceso ferroviario sur al Puerto de Castellón:

- en anchos ibérico y estándar, que permitirá atender las dársenas norte y sur y superar las actuales limitaciones
- Finalización prevista para el segundo semestre de 2027

Nuevo Acceso Ferroviario al Puerto de Sagunto:

- Conecta directamente el puerto con la línea Valencia-Tarragona del Corredor Mediterráneo, en anchos ibérico y estándar.
- Obras finalizadas; pendiente la puesta en servicio.

Incentivos para la mejora del desempeño ambiental

Las ayudas de **eco-incentivos ferroviarios**, integradas en el componente 6 del **PRTR**, han impulsado el transporte sostenible y digital de mercancías con más de 90 M€.

Han permitido a empresas ferroviarias **mejorar su desempeño ambiental**.

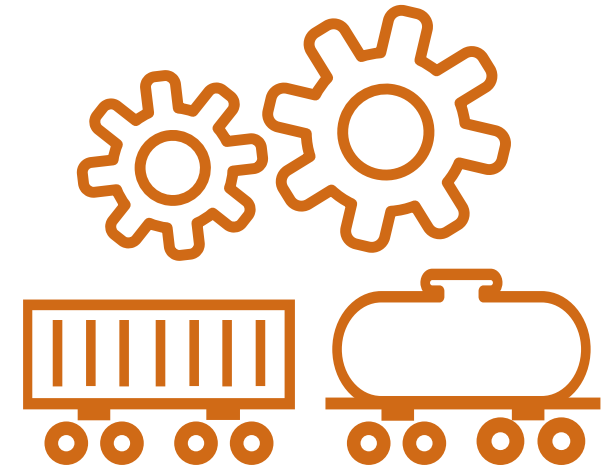
Recientemente ha finalizado el trámite de audiencia e información pública de las **futuras bases reguladoras de las ayudas al transporte ferroviario de mercancías**, a las que podrán optar las empresas ferroviarias de transporte de mercancías que operen en España.

El nuevo sistema incentivará los servicios ferroviarios según su **beneficio ambiental y socioeconómico**, medido por la reducción de costes externos frente a la carretera como emisiones, congestión, accidentalidad y ruido.



Necesaria integración de estrategias

La **integración** de las estrategias y el alineamiento de prioridades a nivel Nacional, de la Comunidad de Madrid y de la Generalitat Valenciana en materia de Logística permitirá desarrollar una **planificación coherente** de infraestructuras, servicios y suelo logístico, evitando duplicidades y **potenciando las fortalezas** de cada territorio para facilitar un acceso más eficiente a los mercados nacionales e internacionales. Mediante una **colaboración permanente entre administraciones**, se favorecerá un sistema logístico más competitivo, sostenible y resiliente, capaz de reforzar la posición de España en las cadenas globales de suministro y de impulsar la competitividad de nuestras empresas.



CADENAS LOGÍSTICAS INTERMODALES E INTELIGENTES

Digitalización de la cadena logística

SIMPLE

Simplificar | Digitalizar | Colaborar





CE - 2024
Nº AE-7000
www.grualia.es

40+



TRAMESA



TransItalia

www.transitalia.it

TISA 401389



MINISTERIO
DE TRANSPORTES
Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

SECRETARÍA GENERAL
DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

Impulsando un mundo mejor