

Estrategia logística de Navarra
(2018-2028)

Nafarroako logistika estrategia
(2018-2028)



FACTORES DE COMPETITIVIDAD

Desarrollo empresarial	<ul style="list-style-type: none"> • Desarrollo de Industria 4.0 • Clústeres • Crecimiento empresarial • Internacionalización • Emprendimiento • Nuevo modelo de empresa: innovación organizativa y participación laboral
I+D+i	<ul style="list-style-type: none"> • Fomento de la investigación • Red tecnológica orientada a prioridades y resultados • Digitalización • Creación de empresas innovadoras
Infraestructuras	<ul style="list-style-type: none"> • Infraestructuras industriales • Energía • Conectividad y comunicaciones • Transporte de personas y mercancías • Suministro de agua
Administración pública y fiscalidad	<ul style="list-style-type: none"> • Modernización, simplificación y agilización administrativa • Fiscalidad como instrumento de fomento de la economía productiva
Educación y Formación	<ul style="list-style-type: none"> • Educación innovadora • Formación Profesional Superior • Formación universitaria • Formación a lo largo de la vida

MARCO ESTRATÉGICO DE LA INDUSTRIA



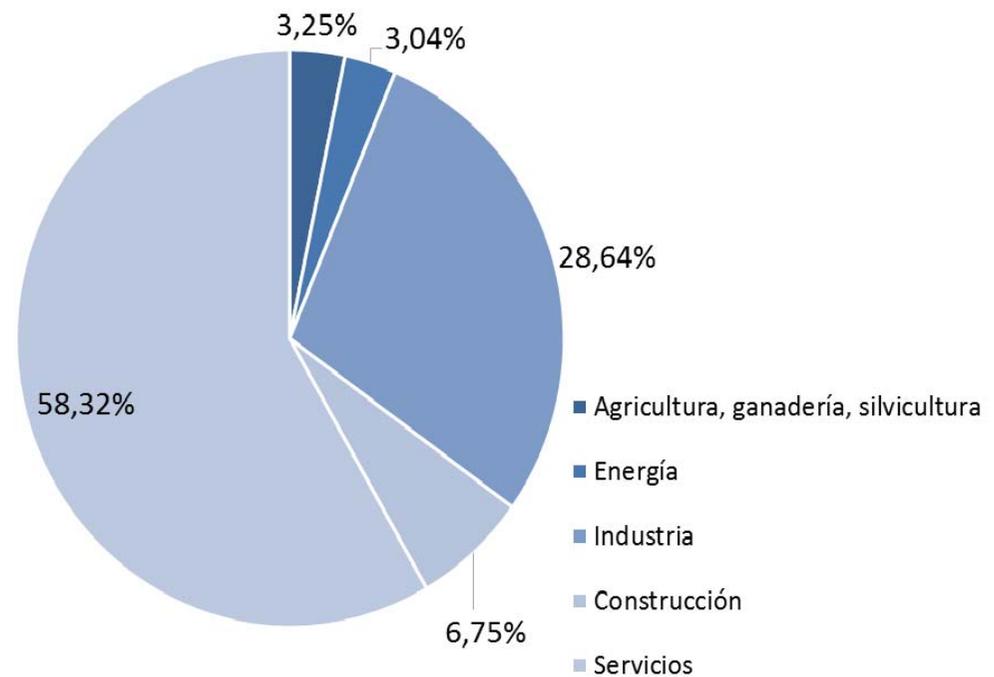
Diagnostico: situación del transporte y la logística de Navarra

Nafarroako garraioaren
eta logistikaren egoera

Sector del transporte y la logística en Navarra: 4,4%

Nafarroako garraioaren eta logistikaren sektorea: %4,4

Situación del transporte y la logística /
Garraioaren eta logistikaren egoera



Distribución sectorial del VAB de Navarra. Año 2015

- El número de empresas transportistas de mercancías en Navarra se ha visto notablemente reducido desde 2004, en más de un 66%*
- 1/1/2017 reducción del 58% del existente en 2006 de vehículos autorizados para el transporte de mercancías en Navarra*
- Número de vehículos por empresas: 2,41, frente a los 1,74 que había en 2004.

- Nafarroan salgaien garraio enpresen kopuruak behera egin du nabarmen 2004tik, %66 baino gehiago*
- 2017/1/1 %58 murriztu da Nafarroan salgaien garraiorako baimenduriko ibilgailuen kopurua, 2006tik.*
- Enpresako ibilgailu kopurua: 2,41. 2004an 1,74 ziren.

* Se produjo una modificación en la normativa en el transporte privado a partir de la cual se eliminó la necesidad de disponer de autorización para algunos tipos de transporte.

Número de empresas autorizadas para el transporte de mercancías por carretera

<i>Nº empresas</i>	Transporte Público	Transporte Privado*	TOTAL
2016	2.336	964	3.300
2004	3.208	6.945	9.083
Var % (2004 - 2016)	-27,18%	-	-63,66%

Fuente: Anuario Estadístico del Ministerio de Fomento

* Entrada en vigor del R. D. 1225/2006

Parque de vehículos autorizados para el transporte de mercancías Navarra

<i>Nº de vehículos</i>	Transporte Público	Transporte Privado*	TOTAL
2016	5.687	1.794	7.481
2006	6.187	2.609	8.796
Var % (2006 - 2016)	-8,08%	-31,23	-14,94%
2004	6.222	11.343	17.565
Var % (2004 - 2016)	-8,60%	-84,18%	-57,41%

Fuente: Anuario Estadístico del Ministerio de Fomento

* Entrada en vigor del R. D. 1225/2006

Dimensión empresarial

Veh/empresas	Transporte Público	Transporte Privado	TOTAL
2016	2,4	1,9	2,3
2004	1,9	1,6	1,9

Estimación TEIRLOG

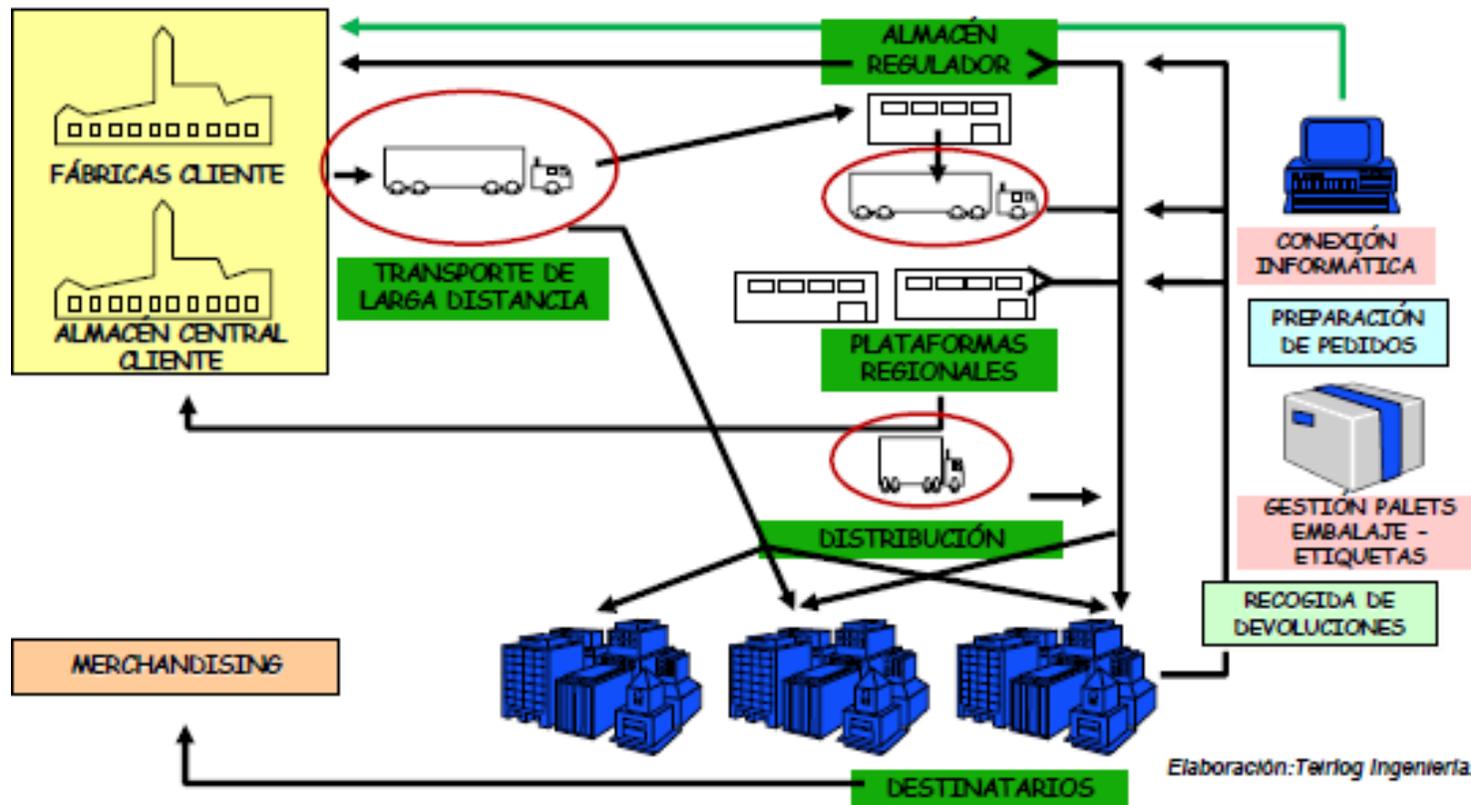
Parque de vehículos autorizados para el transporte de mercancías de Navarra, por MMA de vehículo

<i>Nº de vehículos</i>	Servicio Público			Servicio Privado*
	Veh. Pesado	Veh. Ligeros	TOTAL	
2016**	4.410	1.318	5.728	1.796
2004**	4.959	1.422	6.381	11.339
Var %	-11,07%	-7,31%	-10,23%	-

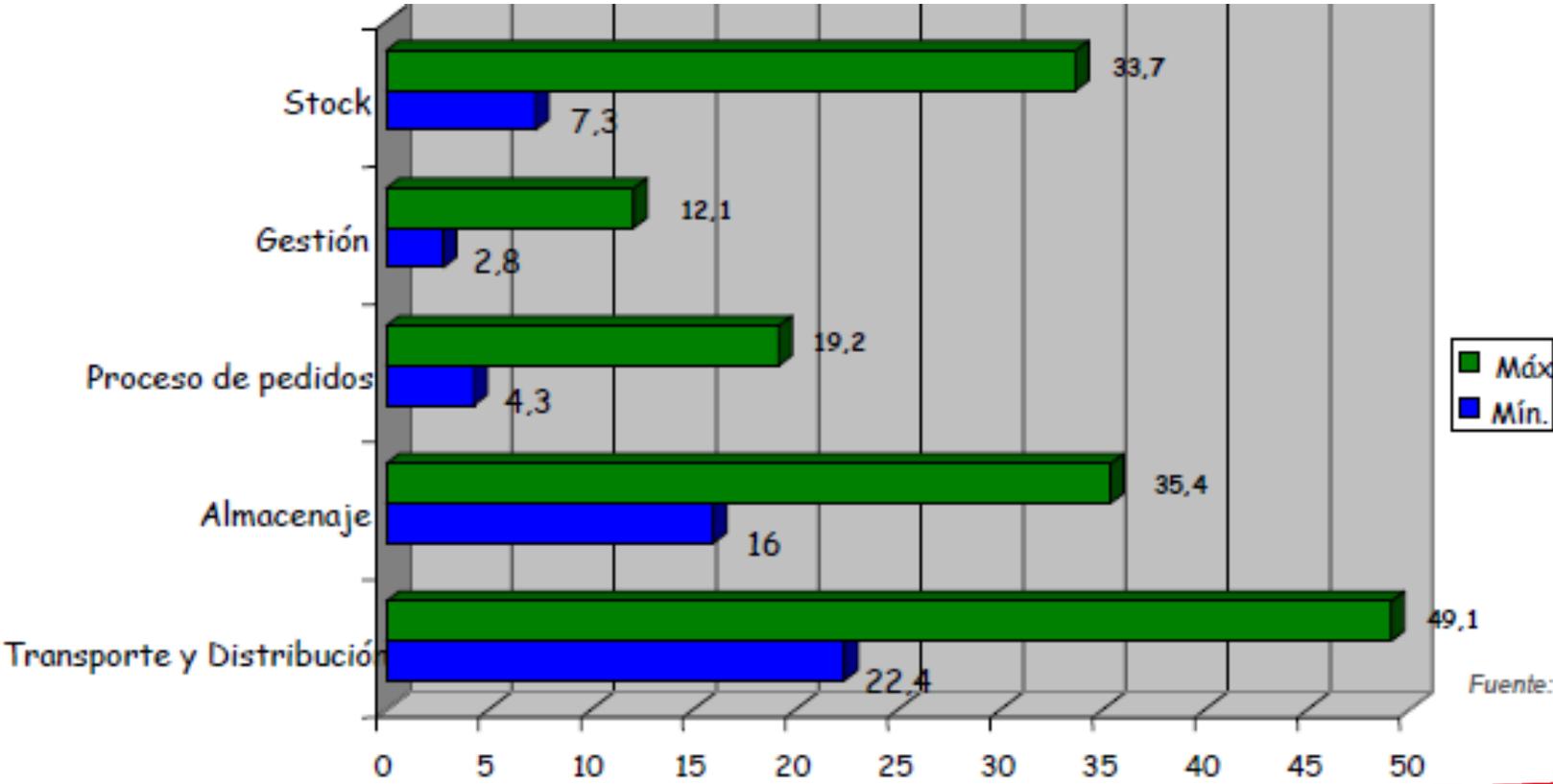
**No coincide exactamente con los datos del Anuario Estadístico del Ministerio de Fomento

Fuente: Observatorio del Transporte de Mercancías por Carretera

Gráfico de logística de distribución



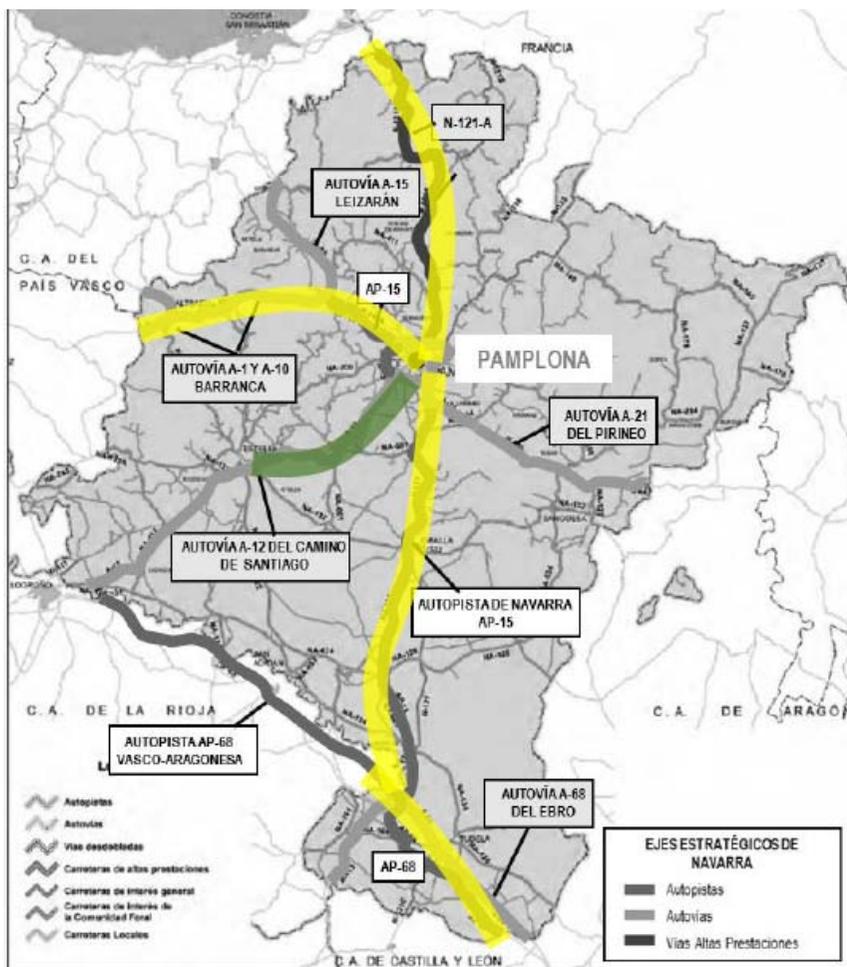
Horquillas de costes logísticos (% sobre el total)



Fuente: Teitog Ingeniería.

INFRAESTRUCTURAS DE TRANSFERENCIA MODAL Y LOGÍSTICAS

NODO / PLATAFORMA LOGÍSTICA	SUPERFICIE PLANIFICADA (ha)	SUPERFICIE DESARROLLADA (ha)	SUPERFICIE OCUPADA (ha)	PROMOCIÓN Y GESTIÓN
Área de Pamplona				
Plataforma Logística	232 (Dato PEALIN)	124	84%	Promoción de la urbanización primaria NASUVINSA Urbanización secundaria y comercialización a través de entidades privadas y/o concesiones
Terminal intermodal	7 (Dato PEALIN)	Solo instalaciones pre existentes del Adif	Solo instalaciones pre existentes del Adif	Externalización de Manipulación de UTI's a TERCAT
Centro de Carga Aérea	0,25 (Dato PEALIN)	La nueva Terminal del Aeropuerto reserva espacios para carga aérea	A precisar en trabajo de campo	A precisar en trabajo de campo
Tudela / Castejón /Cortes				
Plataforma Logística (Tudela + Cortes)	180 (Dato PEALIN)	-	-	-
Centro de transporte de mercancías - Castejón	30 (Dato PEALIN)	-	-	-
Terminal intermodal Castejón	10 (Dato PEALIN)	Solo Instalación Técnica del Adif	Solo Instalación Técnica del Adif	No hay manipulación de UTI's



Principales cadenas y corredores logísticos en Navarra

-  CORREDORES VIARIOS CON IMD PESADOS SUPERIOR A 2.000 VEHÍCULOS POR DÍA
-  CORREDORES VIARIOS CON IMD PESADOS ENTRE 1.500 y 2.000 VEHÍCULOS POR DÍA

Diagnostico DAFO / AMIA diagnostikoa

Fortalezas – Oportunidades

- Importante red de carreteras de alta capacidad e interconexión entre los principales nodos de producción y consumo
- Red ferroviaria considerada como red básica transeuropea
- Nodo logístico multimodal Pamplona-Noain
- Peso importante de la industria en la economía
- Existencia de un modelo territorial logístico
- Colaboración institucional

Indarguneak – Aukerak

- Gaitasun handiko errepide sare garrantzitsua eta interkonexioa ekoizpen eta kontsumo nodo nagusiekin.
- Trenbide sarea Europa barneko oinarritzko sare gisa hartua da
- Iruña-Noain logistika nodo multimodala
- Industriaren pisu handia ekonomian
- Logistikari buruzko lurralde eredu bat bada
- Erakundeen lankidetzak

Debilidades – Amenazas

- Limitado desarrollo y relevancia de la intermodalidad ferroviaria
 - Falta de capacidad de la red ferroviaria
- Paralización de las actividades del Clúster
- Sistema de gobernanza de la estrategia logística: no existe una entidad dedicada

Ahuldadeak – Mehatxuak

- Trenaren intermodalitatearen garapen eta garrantzi mugatua
- Trenbide sarearen gaitasun gabezia
- Klusterreko jarduerak geldi
- Estrategia logistikoaren gobernantza sistema: ez dago horretara emaniko erakunderik

Estrategia logística de Navarra 2018-2028

Nafarroako Logistika Estrategia 2018-2028

Estudio y elaboración de la estrategia / Estrategia aztertu eta prestatzea

Participación de expertos y representantes del sector del transporte y la logística, de la economía navarra en general y de administraciones públicas y universidades.

Ondoko alorretako aditu eta ordezkarien parte-hartzea: garraioaren eta logistikaren sektorea, Nafarroako ekonomia oro har eta administrazio publiko eta unibertsitateak

Estudio y elaboración de la estrategia /
Estrategia aztertu eta prestatzea

- Trabajo de campo
- Encuestas
- Entrevistas personalizadas

=> Formulación de la
estrategía

Landa-lana

Inkestak

Elkarrizketa pertsonalizatuak

=> Estrategiaren
formulazioa

Misión / Misioa

Redefinir y desarrollar la Estrategia Logística en Navarra, tanto en materia de **áreas logísticas** y de **servicios logísticos** como impulsando el **transporte intermodal y sostenible**, incorporando las determinaciones de las nuevas planificaciones sectoriales y políticas de la Unión Europea y del Estado, y contribuyendo a la consecución de los objetivos marcados en la **Estrategia de Especialización Inteligente (S3)** y en el Plan Industrial de Navarra.

Nafarroako Logistika Estrategia zehaztea, bai **logistika** alorrean eta **logistika zerbitzuei** dagokienez, bai **garraio intermodal eta iraunkorra bultzatuz**, Europar Batasuneko eta Estatuko plangintza sektorial eta politiko berrietako zehaztapenak gehituz eta **Nafarroako espezializazio adimentsuaren estrategian (S3)** eta Nafarroako Industria Planean zehazturiko helburuak erdiesten lagunduz.

Visión / Ikuspegia

Impulsar actuaciones en infraestructuras logísticas, fomentando **servicios de transporte intermodal** que garanticen la adecuada inserción de Navarra en la **Red Transeuropea de Transporte** mediante el desarrollo del corredor Zaragoza-Pamplona-Y Vasca, y potenciando, así mismo, la **interlocución** de la Administración Pública con los operadores de transporte y logística.

Logistikako azpiegituretan jarduketak bultzatzea, **garraio intermodaleko zerbitzuak** sustatuz, Nafarroa **Garraioaren Europa Barneko Sarean** egokiro sar dadila bermatzeko, Zaragoza-Iruña-Euskal Y korridorea garatuz eta, era berean, Administrazio Publikoak garraio eta logistika operadoreekin duen **elkarrizketa** sustatuz.

Áreas de actuación / Jarduketa arloak



Líneas de actuación / Jarduketa ildoak

El estudio propone una Estrategia Logística 2018-2028 que se desarrolle a través de:

5 Líneas de Actuación:

12 Acciones, 6 de ellas de prioridad muy alta.

46 Iniciativas

Azterlanak proposatzen du honelako estrategia garatzea:

5 jarduketa ildo:

12 ekintza, horietako 6 lehentasun oso handikoak.

46 ekimen



Gobernanza / Gobernantza

Establecimiento de las bases para una gobernanza eficiente con la **creación de un equipo especializado** (planificación, y impulso al desarrollo de las áreas logísticas, coordinación de las relaciones con las demás administraciones públicas)

Colaboración con y entre el sector del transporte y la logística de Navarra

Impulso de la cooperación entre operadores logísticos y cargadores

Gobernantza eraginkorrerako oinarriak ezartzea **talde espezializatuta sortuz** (plangintza, logistika alorren garapena sustatu, beste administrazioekin koordinazioa)

Nafarroako garraioaren eta logistikaren sektorearen artean eta haiekin batera **lankidetzan** aritzea

Logistika operadoreen eta zamaketarien arteko **lankidetzan** sustatzea

1- GOBERNANZA PARA EL DESARROLLO DEL MODELO TERRITORIAL

PLAN DE ACCIÓN A CORTO PLAZO PARA LA INSTRUMENTALIZACIÓN DE LA SOCIEDAD/ENTIDAD DE PROMOCIÓN:

□ Hoja de ruta a corto plazo (Años 1 y 2 años)

PRESUPUESTO (Inversiones/costes sin IVA)

60.000 €

Hasta 250.000 (***)€

75.000 €

500.000 – 1.000.000 € por
área logística
(sin ejecución de obras)

75.000 €

30.000 € (por área logística)

150.000 €

TOTAL: 1.700.000 €
Valor aproximado

1. Toma de decisiones.
 - Personalidad jurídica
 - Funciones
 - Equipo
 - Etc.
2. Selección y, en su caso, constitución de la entidad o especialización de un departamento en Nasuvinsa.
3. Incorporación progresiva de equipo gestor.
4. Elaboración de un Plan Estratégico y de un Plan de Negocio inicial, incluyendo presupuesto de detalle (bianual años 1 y 2, desagregación anual,...) y orientativo a medio plazo (años 3, 4, 5).
5. Desarrollo y ejecución de las Áreas Logísticas Prioritarias. Desarrollo de la actuaciones físicas específicas (Plataformas Logísticas Intermodales) a corto plazo:
 - Análisis de viabilidad
 - Concreción de fórmulas de promoción y gestión.
 - Formulación y aprobación del planeamiento urbanístico y proyectos básicos (anteproyectos).
 - Gestión suelo
 - Proyectos constructivos y ejecución de las obras e instalaciones
6. Elaboración de un Plan de Negocio a medio plazo (hasta 2028).
7. Definición de la Entidad promotora y gestora de cada actuación física propuesta (Plataformas Logísticas Intermodales y otras).
8. Y elaboración de un plan de marketing conjunto de las Áreas Logísticas del Modelo Territorial y servicios asociados
 - Preparación de documentación y presentaciones selectivas para captación de partners, operadores especializados e inversores.

(***) Presupuestos anuales

Red de Áreas logísticas de Navarra / Nafarroako Logistika Alorren Sarea

CRONOGRAMA DE INICIATIVAS						Prioridad de la Acción	MUY ALTA
2018-2022		2023-2027			>2028	Importancia de la Iniciativa	Presupuesto (*)
1.1.1. Modelizar flujos transporte		1.1.7. Impulsar el Mapa Navarro de AVP				• MUY ALTA • MEDIA	• 100.000 € • 45.000 €
1.1.2. Redefinir Modelo Territorial						MUY ALTA	50.000 €
1.1.3 Impulso al desarrollo del Corredor Ferroviario Navarro de Altas Prestaciones y del Corredor Cantábrico - Mediterráneo						MUY ALTA	- €
1.1.4. Desarrollo Nodo Intermodal de Pamplona			1.1.8. Estudio necesidades MMPP			• MUY ALTA • BAJA	• 11.000.000 (***) € • 45.000 €
1.1.5. Desarrollo TI de Tudela - Castejón						MUY ALTA	7.000.000 (***) €
1.1.6. Desarrollo CST Bera						MUY ALTA	1.000.000 (***) €
1.1.9. Promoción de la Red de Áreas Logísticas (Costes entidad)						MUY ALTA	250.000 (***) €
							19.240.000 €
PRESUPUESTO TOTAL							250.000 (***) €

Estudio sobre la demanda de transporte de mercancías y la capacidad de la infraestructura ferroviaria en Navarra

	Año 2020			Año 2030			Año 2040		
TONELADAS CAPTABLES	Velocidad Comercial FFCC								
Escenario	55 Km/h	60 Km/h	70 Km/h	55 Km/h	60 Km/h	70 Km/h	55 Km/h	60 Km/h	70 Km/h
Base	122.523	122.523	122.523	318.466	407.135	549.614	633.220	707.846	974.833
Optimista	204.703	204.703	204.703	470.171	570.637	820.166	872.293	1.057.679	1.444.107

	Año 2020			Año 2030			Año 2040		
TRENES /SEMANA AMBOS SENTIDOS	Velocidad Comercial FFCC								
Escenario	55 Km/h	60 Km/h	70 Km/h	55 Km/h	60 Km/h	70 Km/h	55 Km/h	60 Km/h	70 Km/h
Base	12	12	12	18	24	30	30	38	52
Optimista	12	12	12	30	36	48	56	66	86

	Año 2020			Año 2030			Año 2040		
CUOTA FFCC/TERRESTRE	Velocidad Comercial FFCC								
Escenario	55 Km/h	60 Km/h	70 Km/h	55 Km/h	60 Km/h	70 Km/h	55 Km/h	60 Km/h	70 Km/h
Base	1,5%	1,5%	1,5%	1,8%	1,9%	2,2%	2,2%	2,3%	2,7%
Optimista	1,6%	1,6%	1,6%	2,0%	2,2%	2,6%	2,5%	2,8%	3,4%

Peso del ferrocarril en el transporte de mercancías: 1,2%

Objetivo S3: 2,4 para 2030

Nafarroako salgaien garraioaren eskariari eta trenbide azpiegituraren gaitasunari buruzko ikerketa

	Año 2020			Año 2030			Año 2040		
TONELADAS CAPTABLES	Velocidad Comercial FFCC								
Escenario	55 Km/h	60 Km/h	70 Km/h	55 Km/h	60 Km/h	70 Km/h	55 Km/h	60 Km/h	70 Km/h
Base	122.523	122.523	122.523	318.466	407.135	549.614	633.220	707.846	974.833
Optimista	204.703	204.703	204.703	470.171	570.637	820.166	872.293	1.057.679	1.444.107

	Año 2020			Año 2030			Año 2040		
TRENES /SEMANA AMBOS SENTIDOS	Velocidad Comercial FFCC								
Escenario	55 Km/h	60 Km/h	70 Km/h	55 Km/h	60 Km/h	70 Km/h	55 Km/h	60 Km/h	70 Km/h
Base	12	12	12	18	24	30	30	38	52
Optimista	12	12	12	30	36	48	56	66	86

	Año 2020			Año 2030			Año 2040		
CUOTA FFCC/TERRESTRE	Velocidad Comercial FFCC								
Escenario	55 Km/h	60 Km/h	70 Km/h	55 Km/h	60 Km/h	70 Km/h	55 Km/h	60 Km/h	70 Km/h
Base	1,5%	1,5%	1,5%	1,8%	1,9%	2,2%	2,2%	2,3%	2,7%
Optimista	1,6%	1,6%	1,6%	2,0%	2,2%	2,6%	2,5%	2,8%	3,4%

Trenbidearen pisua salgaien garraioan: %1,2

S3 xedea: 2,4
2030erako

ITINERARIO ALTSASU/ALSASUA - CASTEJÓN DE EBRO
GRADO DE OCUPACIÓN POR TRAMO HORARIO EN EL AÑO 2040 - (VIAJEROS+MERCANCÍAS)

Estimaciones realizadas sobre el **Escenario Base** de Prognosis de captación ferroviaria

Estudio sobre la demanda de transporte de mercancías y la capacidad de la infraestructura ferroviaria en Navarra

SITUACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA	Alternativa 1: Vía única en doble ancho <i>Se incorpora a la infraestructura actual un tercer carril</i>	Alternativa 2.A: Desdoblamiento de vía actual <i>Se amplía la plataforma construyendo una nueva vía en ancho UIC y se incorpora un tercer carril a la infraestructura actual</i>	Alternativa 3: Nueva Plataforma <i>Infraestructura actual + nueva plataforma adicional para vía doble banalizada en ancho UIC</i>
INVERSIONES	Inversión: 102,7 millones €	Inversión: 619,75 millones €	Inversión: 765,72 millones €
MEJORA CAPACIDAD	Sin mejoras sobre la capacidad actual (68-82 trenes/día)	Incremento de la capacidad actual en 80 trenes/día (68-82 + 80 trenes/día)	Incremento de la capacidad actual en 350 trenes/día (68-82 + 350 trenes/día)
EVOLUCIÓN PREVISTA PARA EL TRÁFICO DE MERCANCÍAS	Crecimiento del tráfico de mercancías según lo considerado en el Estudio	Crecimiento del tráfico de mercancías según lo considerado en el Estudio	Crecimiento del tráfico de mercancías según lo considerado en el Estudio
EVOLUCIÓN PREVISTA DE LA CIRCULACIONES DE VIAJEROS	Incremento del 35% sobre el tráfico actual de viajeros para el año 2040	Incremento del 35% sobre el tráfico actual de viajeros para el año 2040	Incremento del 35% sobre el tráfico actual de viajeros para el año 2040
Altsasu/Alsasua - Pamplona	51%	26%	10%
0 - 3 h	0%	0%	0%
3 - 6 h	50%	25%	9%
6 - 9 h	42%	21%	8%
9 - 12 h	58%	29%	11%
12 - 15 h	83%	42%	16%
15 - 18 h	108%	54%	20%
18 - 21 h	42%	21%	8%
21 - 24 h	33%	17%	6%
Pamplona - Castejón de E.	79%	36%	13%
0 - 3 h	40%	18%	6%
3 - 6 h	100%	43%	16%
6 - 9 h	90%	41%	15%
9 - 12 h	90%	41%	15%
12 - 15 h	40%	18%	6%
15 - 18 h	140%	64%	23%
18 - 21 h	100%	45%	16%
21 - 24 h	70%	32%	11%

Capacidad de las infraestructuras Azpiegituren gaitasuna

Estudio sobre la demanda de transporte de mercancías y la capacidad de la infraestructura ferroviaria en Navarra

ITINERARIO ALTSASU/ALSASUA - CASTEJÓN DE EBRO			
GRADO DE OCUPACIÓN POR TRAMO HORARIO EN EL AÑO 2040 - (VIAJEROS+MERCANCÍAS)			
Estimaciones realizadas sobre el <i>Escenario Optimista</i> de Prognosis de captación ferroviaria			
SITUACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA	Alternativa 1: Vía única en doble ancho <i>Se incorpora a la infraestructura actual un tercer carril</i>	Alternativa 2.A: Desdoblamiento de vía actual <i>Se amplía la plataforma construyendo una nueva vía en ancho UIC y se incorpora un tercer carril a la infraestructura actual</i>	Alternativa 3: Nueva Plataforma <i>Infraestructura actual + nueva plataforma adicional por vía doble banalizada en ancho UIC</i>
INVERSIONES	Inversión: 102,7 millones €	Inversión: 619,75 millones €	Inversión: 765,72 millones €
MEJORA CAPACIDAD	Sin mejoras sobre la capacidad actual (68-82 trenes/día)	Incremento de la capacidad actual en 80 trenes/día (68-82 + 80 trenes/día)	Incremento de la capacidad actual en 350 trenes/día (68-82 + 350 trenes/día)
EVOLUCIÓN PREVISTA PARA EL TRÁFICO DE MERCANCÍAS	Crecimiento del tráfico de mercancías según lo considerado en el Estudio	Crecimiento del tráfico de mercancías según lo considerado en el Estudio	Crecimiento del tráfico de mercancías según lo considerado en el Estudio
EVOLUCIÓN PREVISTA DE LA CIRCULACIONES DE VIAJEROS	Incremento del 50% sobre el tráfico actual de viajeros para el año 2040	Incremento del 50% sobre el tráfico actual de viajeros para el año 2040	Incremento del 50% sobre el tráfico actual de viajeros para el año 2040
Altsasu/Alsasua - Pamplona	57%	28%	11%
0 - 3 h	0%	0%	0%
3 - 6 h	50%	25%	9%
6 - 9 h	50%	21%	9%
9 - 12 h	58%	29%	11%
12- 15 h	92%	42%	17%
15 - 18 h	117%	58%	22%
18 - 21 h	50%	21%	9%
21 - 24 h	33%	17%	6%
Pamplona - Castejón de E.	88%	41%	14%
0 - 3 h	40%	18%	6%
3 - 6 h	100%	43%	16%
6 - 9 h	100%	45%	16%
9 - 12 h	100%	45%	16%
12- 15 h	50%	23%	8%
15 - 18 h	150%	68%	24%
18 - 21 h	110%	50%	18%
21 - 24 h	70%	32%	11%

Capacidad de las infraestructuras

Estudio sobre la demanda de transporte de mercancías y la capacidad de la infraestructura ferroviaria en Navarra

Beneficios medioambientales y sociales (€) Vel Comercial FFCC = 55 km/h		2020	2030	2040	Acumul. 2020-2040 (€ acum.)
Escenario	<i>Base</i>	1.009.182	3.968.650	8.948.103	99.572.850
	<i>Optimista</i>	1.686.071	7.028.122	15.497.283	171.833.540

Beneficios medioambientales y sociales (€) Vel Comercial FFCC = 70 km/h		2020	2030	2040	Acumul. 2020-2040 (€ acum.)
Escenario	<i>Base</i>	1.009.182	6.259.679	13.352.794	143.619.760
	<i>Optimista</i>	1.686.071	10.794.787	22.906.352	245.924.230

Impacto medioambiental y socioeconómico
Sozioekonomiko eta ingurumen-inpaktuak

Red de Áreas logísticas de Navarra / Nafarroako Logistika Alorren Sarea

CRONOGRAMA DE INICIATIVAS						Prioridad de la Acción	MUY ALTA
2018-2022		2023-2027			>2028	Importancia de la Iniciativa	Presupuesto (*)
1.1.1. Modelizar flujos transporte		1.1.7. Impulsar el Mapa Navarro de AVP				• MUY ALTA • MEDIA	• 100.000 € • 45.000 €
1.1.2. Redefinir Modelo Territorial						MUY ALTA	50.000 €
1.1.3 Impulso al desarrollo del Corredor Ferroviario Navarro de Altas Prestaciones y del Corredor Cantábrico - Mediterráneo						MUY ALTA	- €
1.1.4. Desarrollo Nodo Intermodal de Pamplona			1.1.8. Estudio necesidades MMPP			• MUY ALTA • BAJA	• 11.000.000 (***) € • 45.000 €
1.1.5. Desarrollo TI de Tudela - Castejón						MUY ALTA	7.000.000 (***) €
1.1.6. Desarrollo CST Bera						MUY ALTA	1.000.000 (***) €
1.1.9. Promoción de la Red de Áreas Logísticas (Costes entidad)						MUY ALTA	250.000 (***) €
							19.240.000 €
PRESUPUESTO TOTAL							250.000 (***) €

Impulso a los nodos logísticos / Nodo logistikoak bultzatzea

> 2 protocolos entre ADIF y ANL de los años 2010 y 2012:

- para el proyecto de integración del nodo intermodal en el área de Pamplona (2010)
- para el desarrollo y el plan de negocio de la entidad coordinadora del nodo intermodal de Pamplona (2012)

> Protocolo de colaboración entre el ministerio de Fomento y GN para el desarrollo de las terminales logísticas intermodales incluidas en la red básica de mercancías del Plan Estratégico (Noáin y Tudela) para el impulso del transporte ferroviario de mercancías: al hablar del protocolo firmado entre Fomento y GN

=> Reactivar la colaboración con el Ministerio y Adif sobre este tema para reimpulsar los nodos logísticos estratégicos para Navarra

Seguimiento / Jarraipena

Acción Innovación del Sistema de Indicadores Territoriales de Navarra
=> **Informe resumen anual** para los indicadores relacionados con la Estrategia Logística

Se realizarán **dos revisiones integrales** del estado de aplicación de la Estrategia Logística en **2023 y 2028**

Nafarroako Lurralde Adierazleen Sistemako Berrikuntza Ekintza
=> Logistika Estrategiarekin loturiko adierazleendako **urteko laburpen txostena**

Logistika Estrategiaren aplikazioaren egoeraren gaineko **bi berrikuspen** oso egingen dira **2023an eta 2028an**.

Nafarroako  Gobierno
Gobernua  de Navarra