



**Κατάσταση σε τομέα μεταφορών και κρίσιμων διασυνδετηρίων υποδομών στην Ισπανία, προοπτικές ανάπτυξης συνεργασιών με την Ελλάδα**

Περιγράφεται στις ακόλουθες σελίδες, όσο πιο συνοπτικά γίνεται, η κατάσταση στον ισπανικό κλάδο μεταφορών, καθώς και των υποδομών μεταφορών και των διασυνδέσεων της χώρας με τα διεθνή μεταφορικά δίκτυα.

**1. ΓΕΝΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ, ΒΑΣΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ**

Η Ισπανία ξεχωρίζει παγκοσμίως για το ισχυρό της δίκτυο αεροπορικών, χερσαίων, σιδηροδρομικών και θαλάσσιων υποδομών και για την ποιότητα των υπηρεσιών της. Πρόκειται για κλάδο ο οποίος ευνοεί την ανάπτυξη συστημάτων αποθήκευσης και διαχείρισης της εφοδιαστικής αλυσίδας (logistics), καθώς και την ενίσχυση της παρουσίας της ισπανικής οικονομίας στις διεθνείς αλυσίδες αξίας. Πιο συγκεκριμένα:

- Ο τομέας των μεταφορών αντιπροσωπεύει το 4,4% του ισπανικού ΑΕΠ
- Ο ετήσιος τζίρος του κλάδου υπερβαίνει τα 149 δισ. ευρώ
- Ο κλάδος μεταφορών δημιουργεί σχεδόν 1 εκατ. θέσεις εργασίας
- Υπάρχει υψηλή συγκέντρωση επιχειρήσεων στον κλάδο, με περίπου 218.000 εταιρείες που συνδέονται με τις μεταφορές και τα logistics

Η Ισπανία ευρίσκεται σε προνομιακή θέση στη Νότια Ευρώπη, μία περιοχή όπου συγκλίνουν αρκετές κύριες διαδρομές εμπορευματικής κυκλοφορίας. Η διεύρυνση της Ε.Ε. προς την Ανατολή ευνοεί τη στρατηγική θέση της Ισπανίας όσον αφορά τις εμπορικές ροές και τα κέντρα ανακατανομής του εξωτερικού εμπορίου της Ε.Ε. και του υπόλοιπου κόσμου. Η διεθνής συνδεσιμότητα της Ισπανίας περιλαμβάνει την **σύνδεσή της με το Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών (TEN-T), το οποίο στην Ισπανία περιλαμβάνει δύο από τους εννέα ευρωπαϊκούς πολυτροπικούς διαδρόμους που θεωρούνται προτεραιότητες από την Ε.Ε.: (α) τον Ατλαντικό Διάδρομο και (β) τον Μεσογειακό Διάδρομο**, που συνιστούν βασικές αρτηρίες όπου συγκεντρώνονται οι κύριες ροές αγαθών και ανθρώπων.

**Η Ισπανία ξεχωρίζει εξάλλου διεθνώς τόσο για τη γεωστρατηγική της θέση όσο και για την ποιότητα των υλικοτεχνικών υποδομών της.** Σύμφωνα με έγκυρες μάλιστα εκτιμήσεις, βασισμένες σε στοιχεία του ισπανικού Κρατικού Οργανισμού Λιμένων (Puertos del Estado), **κατά τη διάρκεια του 2024 παρουσιάστηκε σχετικά αυξημένη κίνηση φορτίων στους μεγαλύτερους ισπανικούς λιμένες.** Ο αυξημένος όγκος φορτίων που εξυπηρετούνται από ισπανικούς λιμένες αποδίδεται στις «πιέσεις» που δέχεται η ναυτιλία στην περιοχή της Ερυθράς Θάλασσας, κυρίως ως αποτέλεσμα της πολεμικής σύγκρουσης στη Γάζα, η οποία

αναγκάζει ορισμένες θαλάσσιες διαδρομές να ακολουθήσουν διαφορετικές πορείες παράκαμψης της Ερυθράς.

**Από πλευράς οδικού δικτύου**, οι κύριες ροές κυκλοφορίας στους ισπανικούς αυτοκινητοδρόμους είναι αυτές με τη Μαδρίτη, κυρίως δε στις συνδέσεις μεταξύ Μαδρίτης και Καταλονίας, Λεβάντε, αλλά και με σημαντικές ροές προς την Ανδαλουσία και τα νησιά (μέσω Ανδαλουσίας), όπως και οι ροές του Μεσογειακού Διαδρόμου κυρίως στις συνδέσεις μεταξύ Αλικάντε και Βαλένθια με τη Βαρκελώνη (και τις Βαlearίδες Νήσους μέσω Βαρκελώνης), καθώς και στον άξονα του Έβρου και το ανατολικότερο τμήμα της περιοχής της Κανταβρίας (Αστούριας-Κανταβρία-Χώρα των Βάσκων). Επίσης, ισχυρές οδικές συνδέσεις υπάρχουν μεταξύ της Μαδρίτης και της Βαρκελώνης με τις περιβάλλουσες περιοχές τους αλλά και στον Μεσογειακό Διάδρομο από το Castellón ως τη Murcia στο Νότο. Σε δεύτερο επίπεδο, εμφανίζονται σημαντικές εσωτερικές συνδέσεις της Ανδαλουσίας, της Γαλικίας, της Χώρας των Βάσκων, της Ναβάρρα και την Κανταβρίας, με τις Κοινότητες Αστούριας, Καστίλης-Λεόν και Σαραγόσας με την Huesca. Το ισπανικό μεταφορικό σύστημα επιβατών χαρακτηρίζεται από σαφή υπεροχή των οδικών μεταφορών, με εξαίρεση την θετική ανάκαμψη των σιδηροδρόμων, στους διαδρόμους στους οποίους εγκαταστάθηκαν νέες γραμμές υψηλής ταχύτητας.

Συνοπτικά, τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της Ισπανίας στον κλάδο μεταφορών μπορούν να περιγραφούν ως εξής:

**(α) Γεωστρατηγική θέση:** Στα διεθνή συστήματα logistics, ο γεωγραφικός παράγοντας λαμβάνει μια παγκόσμια διάσταση και περιλαμβάνει πολύ ευρύτερες γεωγραφικές συνδέσεις. Η Ισπανία ευνοεί την πρόσβαση σε μια αγορά με περισσότερους από 500 εκατ. καταναλωτές, την Ευρώπη, ενώ παράλληλα αποτελεί πύλη επικοινωνίας με τις αγορές της Λατινικής Αμερικής.

**(β) Εκτεταμένο δίκτυο υποδομών μεταφορών:** Η Ισπανία είναι κορυφαία στην Ευρώπη και καταλαμβάνει την **δεύτερη θέση παγκοσμίως όσον αφορά το σιδηροδρομικό δίκτυο υψηλής ταχύτητας**, με περισσότερα από 3.600 χιλιόμετρα σε λειτουργία.

**Διαθέτει επίσης 46 λιμάνια** τα οποία διασπείρονται σε περισσότερα από 8.000 km ακτής, εκ των οποίων:

- Ο κόλπος της Algeciras, η Βαλένθια και η Βαρκελώνη συγκαταλέγονται μεταξύ των κορυφαίων 10 ευρωπαϊκών λιμένων μετακίνησης εμπορευματοκιβωτίων, καθώς και με βάση τη συνδεσιμότητα των θαλάσσιων λιμένων (στοιχεία UNCTAD).
- Επιπλέον, η Βαρκελώνη είναι το 1<sup>ο</sup> ευρωπαϊκό λιμάνι και το 7<sup>ο</sup> στον κόσμο για κρουαζιερόπλοια.

**Η Ισπανία διαθέτει επίσης ένα από τα πλέον εκτεταμένα δίκτυα αυτοκινητοδρόμων της Ευρώπης** με περισσότερα από 17.600 χιλιόμετρα.

**(γ) Παγκόσμια ανταγωνιστικότητα:** Η Ισπανία κατατάσσεται 13<sup>η</sup> στον κόσμο για τις επιδόσεις της στον τομέα των logistics σύμφωνα με στοιχεία της Παγκόσμιας Τράπεζας.

**(δ) Πλαίσιο Ten-T:** Ο Μεσογειακός Διάδρομος συνδέει τα ισπανικά θαλάσσια λιμάνια της Μεσογείου με έναν σιδηροδρομικό διάδρομο που συνδέει τη Βόρεια Αφρική με την Κεντρική Ευρώπη, μέσω της Ισπανίας. Ο διάδρομος του Ατλαντικού παρέχει εσωτερικές και θαλάσσιες συνδέσεις μεταξύ της Ιβηρικής Χερσονήσου και της Γαλλίας και της Γερμανίας που συμβάλλουν στο 12% του ΑΕΠ της Ε.Ε.

**(ε) Σημαντική αγορά παραγωγής και κατανάλωσης:** Στην Ισπανία, οι διαδικτυακές πωλήσεις καταγράφουν μέσο ετήσιο ρυθμό αύξησης περίπου 24%, γεγονός που έχει προφανή θετική επίδραση για τους παρόχους logistics που είναι παρόντες στη χώρα. Οι καλές προοπτικές βασίζονται επίσης στο μέγεθος της εγχώριας αγοράς που προσελκύει νέους διεθνείς λιανοπωλητές στην Ισπανία. Μεγάλοι διεθνείς Όμιλοι διαδικτυακών πωλήσεων και logistics όπως η Amazon διαθέτουν μεγάλες εγκαταστάσεις στην Ισπανία, η οποία αποτελεί είδος περιφερειακού κέντρου αποθήκευσης και διανομής.

**(στ) Μεγάλος αριθμός πλατφορμών logistics:** Η Ισπανία διαθέτει περισσότερα από 279 μεγαλύτερα και μικρότερα πάγκα διαχείρισης εφοδιαστικής αλυσίδας (logistics) συνολικής έκτασης άνω των 82,9 εκατ. τετρ. μέτρων. Πρόκειται για υποδομές υλικοτεχνικής υποστήριξης που συνδέονται κυρίως με τις θαλάσσιες μεταφορές (μερίδιο 48%) και τις οδικές μεταφορές (41%). Η χώρα διαθέτει ακόμη ελαφρώς λιγότερα από 50 αεροδρόμια, τα περισσότερα με απ' ευθείας διεθνείς συνδέσεις.

### **Στα κατωτέρω συνοψίζουμε ορισμένα στοιχεία σχετικά με τις βασικές υποδομές μεταφορών της Ισπανίας:**

(α) **Οδικό δίκτυο:** το 2022, το μήκος του οδικού δικτύου στην Ισπανία έφτασε τα 166.000 χλμ., εκ των οποίων τα 17.660 χλμ. αντιστοιχούσαν σε αυτοκινητοδρόμους μεγάλης χωρητικότητας.

(β) **Σιδηροδρομικό δίκτυο:** 15.648 χλμ. αποτελούσαν το δίκτυο σιδηροδρομικών υποδομών της Adif το 2023, 10.463 χλμ. εκ των οποίων ηλεκτροδοτημένα.

(γ) **Δίκτυο αεροδρομίων:** 46 αεροδρόμια και 2 ελικοδρόμια αποτελούν το δίκτυο της Aena (κρατικού Ομίλου που διαχειρίζεται τα ισπανικά αεροδρόμια, καθώς και ορισμένα αεροδρόμια στο εξωτερικό) το 2022.

(δ) **Δίκτυο λιμένων:** το 2022, το Κρατικό Λιμενικό Σύστημα αποτελούνταν από 28 Λιμενικές Αρχές, οι οποίες διαχειρίζονταν 46 λιμάνια και 390.168 μέτρα αποβάθρων.

(ε) **Απόθεμα τροχαίου υλικού:** στις οδικές μεταφορές, το 2022 ο εθνικός στόλος οχημάτων αποτελούνταν από 35.668.443 οχήματα, εκ των οποίων τα 131.109 είχαν επαγγελματική άδεια για τη μεταφορά επιβατών και τα 533.792 για τη μεταφορά εμπορευμάτων.

(στ) **Τεχνολογικό κεφάλαιο, E&A και καινοτομία:** οι εταιρείες στον τομέα των μεταφορών και της αποθήκευσης επένδυσαν 81,8 εκατ. ευρώ σε έρευνα και ανάπτυξη το 2022.

(ζ) **Υπεραστικές επιβατικές μεταφορές:** 449,651 δισ. επιβάτες-χλμ. το 2022, εκ των οποίων το 86% αφορά οδικά ταξίδια.

(η) **Διεθνείς μεταφορές επιβατών:** περισσότεροι από 334 εκατ. διεθνείς ταξιδιώτες ετησίως το 2022, με κορυφαίους τρόπους μεταφοράς τις οδικές και τις αεροπορικές μεταφορές.

(θ) **Μεταφορές αγαθών:** 2,146 δισ. τόνοι το 2022, το 73% των οποίων με εθνική προέλευση και προορισμό. Στις εγχώριες μεταφορές το 95,7% είναι οδικές και στις διεθνείς μεταφορές το 77,4% είναι θαλάσσιες μεταφορές.

(ι) **Τομέας μεταφορών και αποθήκευσης:** παραγωγή 149.788 δισ. ευρώ, προστιθέμενη αξία 51,624 δισ. ευρώ, 210.017 εγγεγραμμένες επιχειρήσεις και 986.700 θέσεις εργασίας το 2022.

(ια) **Ξένες επενδύσεις:** το 2023, η καθαρή επένδυση σε δραστηριότητες μεταφοράς και αποθήκευσης ισπανικών εταιρειών ήταν της τάξεως των 1,84 δισ. ευρώ. Την ίδια χρονιά, κεφάλαια 398 εκατ. ευρώ επενδύθηκαν στην Ισπανία από το εξωτερικό, στον κλάδο μεταφορών.

(ιβ) **Εισαγωγές στις μεταφορές:** 459,202 δισ. ευρώ, πλησίον των 261 εκατ. τόνων το 2022.

(ιγ) **Εξαγωγές στις μεταφορές:** 387,599 δισ. ευρώ, σχεδόν 182 εκατ. τόνοι το 2022.

Περαιτέρω, επισημαίνεται ότι, ως συνέπεια της αστικής επέκτασης και της συνακόλουθης αυξανόμενης σημασίας των αστικών συγκροτημάτων, η **μητροπολιτική κινητικότητα** καθίσταται ολοένα σημαντικότερη. Παραθέτουμε κατωτέρω ορισμένα στοιχεία σχετικά με τις μητροπολιτικές μεταφορές σε συλλογικά μέσα μεταφοράς (μετρό, τραμ και λεωφορεία) με βάση τις πληροφορίες που συλλέγονται από το ισπανικό Παρατηρητήριο Μητροπολιτικής Κινητικότητας (Observatorio de Movilidad Metropolitana).

(α) **Συλλογικά μέσα μαζικής μεταφοράς:** 10,642 δισ. επιβατικά χιλιόμετρα προστέθηκαν στις σημαντικότερες μητροπολιτικές περιοχές το 2021, με το λεωφορείο να είναι το μέσο που χρησιμοποιείται περισσότερο (6,011 δισ. επιβατικά χλμ.), έναντι του σιδηροδρόμου με 4,631 δισ. επιβατικά χλμ.).

(β) **Γραμμές αστικής συγκοινωνίας:** 1.329 γραμμές αστικών λεωφορείων στις κύριες μητροπολιτικές περιοχές και 891 χιλιόμετρα σιδηροδρόμων (μετρό, τραμ και τραμ) το 2021.

• **Εισόδημα:** 1,792 δισ. ευρώ από έσοδα τελών αστικών συγκοινωνιών το 2021.

Διευκρινίζεται ότι ειδικά για τα δίκτυα αστικών συγκοινωνιών, των οποίων η διαχείριση εμπίπτει στην αρμοδιότητα των Αυτόνομων Κοινοτήτων και των τοπικών αυτοδιοικήσεων, αναλυτική πληροφόρηση μπορεί να αντληθεί κυρίως από τους ακόλουθους ιστότοπους: <https://observatoriomovilidad.es> (Παρατηρητήριο Μητροπολιτικής Κινητικότητας) και <https://www.redtransporte.com> (γενική εικόνα κλάδου).

#### **Κλάδος logistics:**

(α) **Μεταφερόμενοι τόνοι:** 2,146 δισ. τόνοι μεταφέρθηκαν με όλους τους τρόπους μεταφοράς το 2022, εκ των οποίων οι 1,565 δισ. τόνοι αντιστοιχούσαν στην εγχώρια κυκλοφορία εμπορευμάτων.

(β) **Εταιρείες του κλάδου logistics:** 156.657 επιχειρήσεις το 2022, 707.249 εργαζόμενοι και παραγωγή που υπερέβη τα 79,497 δισ. ευρώ.

#### (γ) **Πολυτροπικές μεταφορές**

ο **Οδικές μεταφορές:** 69,9 εκατ. τόνοι μεταφέρθηκαν το 2023 σε εμπορευματοκιβώτια.

ο **Σιδηροδρομικές μεταφορές:** 12,7 εκατ. τόνοι μεταφέρθηκαν με πολυτροπικό σιδηρόδρομο το 2022.

ο **Κρατικοί λιμένες:** 177 εκατ. τόνοι μεταφέρθηκαν σε εμπορευματοκιβώτια το 2022.

#### (δ) **Υποδομές:**

ο **Οδικών μεταφορών:** 34 εκατ. τετρ. μέτρα στεγασμένης αποθήκευσης το 2023.

ο **Τερματικοί σταθμοί Adif:** 7,3 εκατ. τετρ. μέτρα υλοτομημένης επιφάνειας το 2023.

ο **Αεροδρόμια AENA:** 243.692 τετρ. μέτρα επιφάνειας φορτίου το 2022.

ο **Κρατικοί λιμένες:** 98 εκατ. τετρ. μέτρα επιφάνειας το 2022.

Η Ισπανία διαθέτει το μεγαλύτερο δίκτυο αυτοκινητοδρόμων και διπλών οδικών αρτηριών στην Ε.Ε., πάνω από 17.000 χλμ., καθώς και το 2<sup>ο</sup> πιο εκτεταμένο σιδηροδρομικό δίκτυο υψηλής ταχύτητας στον κόσμο (3.402 χλμ.), 46 λιμάνια, 4 από αυτά μεταξύ των κυριότερων στην Ευρώπη. Στην Ισπανία ευρίσκονται 152 μεγάλα πάρκα logistics, καθώς και η μεγαλύτερη πλατφόρμα logistics στην Ευρώπη (περιοχή Σαραγόσα), με επιφάνεια πάνω από 1,3 εκατ.

τετρ. μέτρα. Διαθέτει επίσης από τους πλέον εξαιρετικούς δείκτες ποιότητας στο σιδηροδρομικό δίκτυο, στους δρόμους και στις υπηρεσίες αεροδρομίων στον κόσμο.

Σε γενικό πλαίσιο, μετά τη μεγάλη μείωση της κινητικότητας το 2020 λόγω της υγειονομικής κρίσης του COVID-19, τόσο οι εθνικές όσο και οι διεθνείς μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων παρουσίασαν σταδιακή ανάκαμψη, η οποία επιβεβαιώθηκε το 2022, αν και με σημαντικές διαφοροποιήσεις ανάλογα με τον υποκλάδο ενδιαφέροντος. Όσον αφορά τις διεθνείς μεταφορές, οι οποίες επηρεάστηκαν περισσότερο από την πανδημία το 2020, το 2022 οι διεθνείς μεταφορές εμπορευμάτων υπερέβησαν κατά 1% εκείνες του 2019, ενώ στην περίπτωση των διεθνών μεταφορών επιβατών, ο αριθμός των επιβατών το 2022 ήταν κατά 10,2 % χαμηλότερος από το 2019. Αναφορικά με τις εθνικές μεταφορές, η πλήρης ανάκαμψη μετά την πανδημία επήλθε το 2022, τόσο στις μεταφορές επιβατών όσο και στις εμπορικές, ξεπερνώντας τις επιδόσεις του 2019 κατά 1% (σε επιβάτες-χλμ.) και 2,2% (σε τόνους), αντίστοιχα. Το 2022 παρατηρείται επίσης ότι η ετήσια μεταβολή του ΑΕΠ και της εσωτερικής κινητικότητας εμπορευμάτων δεν παρουσιάζει ιδιαίτερη απόκλιση, όπως είχε αντιθέτως παρουσιάσει το 2020, με την αύξηση της εσωτερικής κινητικότητας σε τόνους-χλμ. (1,7%) να είναι μικρότερη από την αύξηση του ΑΕΠ σε σταθερές τιμές 2015 (5,8%).

Η Ισπανία διαθέτει ένα εξαιρετικό σύστημα υποδομών μεταφορών, με εκτεταμένο δίκτυο αυτοκινητοδρόμων μεγάλης χωρητικότητας και αρκετούς νέους αυτοκινητόδρομους υπό κατασκευή. Σύμφωνα με στοιχεία της Eurostat, η Ισπανία διαθέτει το μεγαλύτερο δίκτυο αυτού του τύπου υποδομών στην Ευρώπη, ακολουθούμενη από τη Γερμανία με 13.000 χλμ. (στοιχεία 2018). Όσον αφορά τις σιδηροδρομικές γραμμές υψηλής ταχύτητας, η Ισπανία διαθέτει πάνω από 3.600 χλμ. σε λειτουργία και 1.055 χλμ. υπό κατασκευή (στοιχεία 2024), κατέχοντας επίσης την πρώτη θέση στην Ευρώπη, ακολουθούμενη από την Γαλλία με 2.735 χλμ. υψηλής ταχύτητας σε λειτουργία. Όσον αφορά τα αεροδρόμια, τα ισπανικά αεροδρόμια έχουν την ικανότητα να παρέχουν υπηρεσίες σε 275 εκατ. επιβάτες ετησίως (στοιχεία Αθena, έτους 2019). Επιπλέον, σύμφωνα με στοιχεία της Eurostat, ο όγκος επιβατών στα ισπανικά αεροδρόμια υπερβαίνεται μόνον από το Ην. Βασίλειο, καθώς δύο ισπανικά αεροδρόμια συγκαταλέγονται μεταξύ των 10 ευρωπαϊκών αεροδρομίων με τη μεγαλύτερη κίνηση (5<sup>η</sup> η Μαδρίτη και 6<sup>η</sup> η Βαρκελώνη). Τα ισπανικά λιμάνια διαχειρίστηκαν 461 εκατ. τόνους φορτίων φορτίο το 2019, σύμφωνα με στοιχεία της Eurostat (2<sup>η</sup> χώρα στην Ευρώπη, μόνο πίσω από την Ολλανδία), ενώ η Ισπανία είναι η πρώτη χώρα στην Ευρώπη σε διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων. Μάλιστα, 3 από τα 10 μεγαλύτερα λιμάνια εμπορευματοκιβωτίων στην Ευρώπη είναι ισπανικά: Algeciras (5<sup>ο</sup>), Βαλένθια (6<sup>ο</sup>) και Βαρκελώνη (9<sup>ο</sup>).

Ας δούμε τώρα λίγο πιο αναλυτικά έκαστο υποκλάδο υποδομών μεταφορών στην Ισπανία:

#### **α. Αεροδρόμια και αεροπορικές μεταφορές**

Η Ισπανία είναι νευραλγικό κέντρο για αεροπορικές διασυνδέσεις, με δύο από τα πιο σημαντικά αεροδρόμια στην Ευρώπη: τη Μαδρίτη και τη Βαρκελώνη. Συνδέεται μέσω απευθείας πτήσεων με τέσσερις ηπείρους, 74 χώρες και 189 πόλεις. Συγκεκριμένα, 672 αεροπορικές εταιρείες συνδέουν την Ισπανία με την Αμερική, την Ευρώπη και τη Μέση Ανατολή. Τα ισπανικά αεροδρόμια καταγράφουν 4.000 εβδομαδιαίες πτήσεις προς διεθνείς προορισμούς. Το 2018, το δίκτυο αεροδρομίων της Ισπανίας κατέγραψε 263 εκατομμύρια επιβάτες.

Σύμφωνα με πλέον επικαιροποιημένα στοιχεία έτους 2022, η προσφορά αεροπορικών μεταφορών έφθασε σε επίπεδα παρόμοια με τα προ πανδημίας χρόνια. Τόσο η μεταβολή της προσφοράς θέσεων όσο και πτήσεων ήταν θετική σε σχέση με το 2021, καταγράφοντας αύξηση κατά 78,8% και 65,9%, αντίστοιχα. **Πραγματοποιήθηκαν περισσότερες από 1,5 εκατ. πτήσεις στο δίκτυο της κρατικής εταιρείας AENA**, με αύξηση κατά σχεδόν 1 εκατ. πτήσεις μεταξύ 2020 και 2022, γεγονός που υποδηλώνει την ανάκαμψη της αερομεταφορικής δραστηριότητας. Από την άλλη πλευρά, **ο αριθμός των επιβατών στις αεροπορικές μεταφορές έφθασε τα 201,8 εκατ. το 2022**, καταγράφοντας αύξηση 116% σε σχέση με το 2021. Η διεθνής κίνηση παρουσίασε μεγαλύτερη αύξηση από την εγχώρια, με την κίνηση προς χώρες της Ε.Ε. που ανήκουν στον Χώρο Σένγκεν να έχει την μεγαλύτερη κινητικότητα, φτάνοντας τα 86,6 εκατ. επιβάτες, καταγράφοντας αύξηση κατά 104,9% σε σχέση με το προηγούμενο έτος. Ο υπόλοιπος διεθνής όγκος μεταφορών έφθασε τους 74 εκατ. επιβάτες σημειώνοντας άνοδο 194,3% σε σχέση με το 2021. Τέλος, η εθνική κίνηση κατέγραψε 41,2 εκατ. επιβάτες το 2022 και αύξηση 58,3% σε σχέση με το 2021. Όσον αφορά τις **αεροπορικές μεταφορές εμπορευμάτων, η κίνηση ανήλθε σε 941,8 χιλ. τόνους το 2022**, σημειώνοντας ελαφρά πτώση σε σχέση με το 2021 (-0,4%). Ο χώρος Σένγκεν (+3,8%) και ο εθνικός χώρος (+4,5%) παρουσίασαν θετική μεταβολή μεταξύ 2021 και 2022. Η γενική μείωση σε σχέση με το 2021 οφείλεται εν μέρει στη μείωση των διεθνών μεταφορών εμπορευμάτων, ο οποίος παρουσίασαν πτώση 2,3%.

Το 2022, τα ισπανικά αεροδρόμια κατέγραψαν σχεδόν 1,9 εκατ. ενέργειες, 243,4 εκατ. επιβάτες και 1 εκατ. τόνους εμπορευμάτων. Τα αεροδρόμια Adolfo Suárez Madrid-Barajas και Josep Tarradellas Barcelona-El Prat συγκέντρωσαν την πλειονότητα και μαζί διαχειρίστηκαν το 33,3 % των συνολικών μεταφορών και το 37,9 % των συνολικών επιβατών.

**ΠΙΝΑΚΑΣ 1: ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΙΣΠΑΝΙΚΩΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ, 2012-2022**

Έτος	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Υποδομή											
Αριθμός αεροδρομίων	49	49	49	48	48	48	48	48	48	48	48
Μήκος πιστών (m)	151.791	148.979	148.979	149.237	148.965	148.935	148.771	149.451	149.452	149.457	149.456
Επιφάνεια κτιρίων τερματικών σταθμών (m <sup>2</sup> )	4.175.700	4.182.000	4.244.300	4.244.300	4.241.200	4.240.980	4.292.451	4.321.836	5.098.524	5.170.576	5.379.921
Επιφάνεια που προορίζεται για φορτία (m <sup>2</sup> )	4.902.800	4.769.195	4.769.195	4.769.195	4.769.195	4.769.195	4.769.195	4.771.195	4.771.195	4.736.669	4.785.870

Πηγή: Ισπανικό Υπουργείο Μεταφορών και Αστικής Κινητικότητας

**ΠΙΝΑΚΑΣ 2: ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΙΣΠΑΝΙΚΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ, 2023, 11μηνο 2024 (ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ, ΟΓΚΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ, ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ, ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΕΝΑ)**

Αεροδρόμιο	Επιβάτες		
	Σύνολο	% Αύξηση 2023	% Αύξηση 2023
		2022	2019
ADOLFO SUÁREZ MADRID-BARAJAS	60.221.163	18,9%	-2,5%
BARCELONA-EL PRAT J.T.	49.910.900	19,9%	-5,3%
PALMA DE MALLORCA	31.106.165	8,9%	4,7%
MÁLAGA-COSTA DEL SOL	22.344.261	21,1%	12,5%
ALICANTE-ELCHE MIGUEL HDEZ.	15.747.699	19,2%	4,6%
GRAN CANARIA	13.961.507	12,4%	5,3%
TENERIFE SUR	12.337.325	14,0%	10,5%
VALENCIA	9.948.281	22,6%	16,5%
IBIZA	8.931.574	9,5%	9,5%
LANZAROTE CÉSAR MANRIQUE	8.213.259	11,7%	12,6%
SEVILLA	8.071.524	19,1%	7,0%
BILBAO	6.336.365	23,5%	7,3%
TENERIFE NORTE-C. LA LAGUNA	6.120.505	10,0%	4,8%
FUERTEVENTURA	6.020.403	6,7%	6,8%

Αεροδρόμιο	Επιβάτες		
	Σύνολο	% Αύξηση 2024/23	% Αύξηση 2024 /19
		2024/23	2024 /19
ADOLFO SUÁREZ MADRID-BARAJAS	60.736.649	10,0%	6,8%
BARCELONA-EL PRAT J.T.	50.962.519	10,7%	4,0%
PALMA DE MALLORCA	32.215.652	7,1%	12,0%
MÁLAGA-COSTA DEL SOL	23.349.816	11,8%	24,7%
ALICANTE-ELCHE MIGUEL HDEZ.	17.171.037	16,8%	21,1%
GRAN CANARIA	13.762.889	9,1%	14,3%
TENERIFE SUR	12.451.231	12,0%	22,3%
VALENCIA	10.017.155	8,6%	26,1%
IBIZA	8.829.031	1,5%	11,0%
SEVILLA	8.426.397	13,8%	21,1%
LANZAROTE CÉSAR MANRIQUE	7.980.490	6,3%	18,8%
BILBAO	6.284.187	7,1%	14,1%
TENERIFE NORTE-C. LA LAGUNA	6.188.615	10,2%	15,6%
FUERTEVENTURA	5.882.151	6,9%	13,4%

Αεροδρόμιο	Όγκος εργασιών		
	Σύνολο	% Αύξηση 2023	% Αύξηση 2023
		2022	2019
ADOLFO SUÁREZ MADRID-BARAJAS	389.180	10,6%	-8,7%
BARCELONA-EL PRAT J.T.	318.959	12,6%	-7,4%
PALMA DE MALLORCA	228.918	3,7%	5,4%
MÁLAGA-COSTA DEL SOL	161.716	12,2%	11,6%
GRAN CANARIA	129.553	8,4%	2,5%
ALICANTE-ELCHE MIGUEL HDEZ.	100.547	11,6%	-0,9%
TENERIFE SUR	83.598	10,6%	19,0%
IBIZA	82.803	2,6%	9,9%
VALENCIA	82.237	11,9%	5,8%
TENERIFE NORTE-C. LA LAGUNA	75.199	9,0%	-0,3%
LANZAROTE CÉSAR MANRIQUE	68.123	6,8%	12,6%
SEVILLA	64.774	7,3%	1,0%
MADRID-CUATRO VIENTOS	56.648	1,9%	9,0%
BILBAO	51.448	14,5%	-0,3%

Αεροδρόμιο	Όγκος εργασιών		
	Σύνολο	% Αύξηση 2024/23	% Αύξηση 2024 /19
		2024/23	2024 /19
ADOLFO SUÁREZ MADRID-BARAJAS	384.638	8,1%	-1,9%
BARCELONA-EL PRAT J.T.	321.108	9,6%	0,5%
PALMA DE MALLORCA	233.627	6,4%	11,9%
MÁLAGA-COSTA DEL SOL	162.993	8,4%	19,9%
GRAN CANARIA	127.231	8,4%	10,5%
ALICANTE-ELCHE MIGUEL HDEZ.	107.868	15,5%	13,5%
TENERIFE SUR	81.574	8,4%	27,8%
VALENCIA	80.852	6,2%	12,1%
IBIZA	80.319	0,2%	9,9%
TENERIFE NORTE-C. LA LAGUNA	75.099	9,1%	8,7%
SEVILLA	65.550	10,2%	10,7%
LANZAROTE CÉSAR MANRIQUE	65.182	5,1%	17,4%
MADRID-CUATRO VIENTOS	59.602	12,6%	22,9%
SABADELL	54.061	23,5%	14,6%

Αεροδρόμιο	Εμπορεύματα		
	Σύνολο	% Αύξηση 2023	% Αύξηση 2023
		2022	2019
ADOLFO SUÁREZ MADRID-BARAJAS	643.543.216	13,6%	14,9%
BARCELONA-EL PRAT J.T.	156.503.311	0,6%	-11,5%
ZARAGOZA	129.856.499	2,3%	-28,9%
VITORIA	71.694.884	-2,6%	11,2%
GRAN CANARIA	17.117.380	7,9%	-13,2%
VALENCIA	13.675.959	-0,8%	-5,8%
TENERIFE NORTE-C. LA LAGUNA	11.560.601	-12,2%	-8,2%
SEVILLA	10.913.974	9,5%	10,3%
PALMA DE MALLORCA	7.184.352	-5,4%	-20,4%
SANTIAGO-ROSALÍA DE CASTRO	4.818.283	-0,7%	50,5%
ALICANTE-ELCHE MIGUEL HDEZ.	4.461.504	-3,9%	10,6%
MÁLAGA-COSTA DEL SOL	2.805.610	27,9%	-8,9%
IBIZA	993.160	-13,4%	-30,8%
VIGO	807.280	17,0%	49,1%

Αεροδρόμιο	Εμπορεύματα		
	Σύνολο	% Αύξηση 2024/23	% Αύξηση 2024 /19
		2024/23	2024 /19
ADOLFO SUÁREZ MADRID-BARAJAS	696.609.636	19,9%	36,9%
ZARAGOZA	168.254.478	41,9%	0,9%
BARCELONA-EL PRAT J.T.	166.922.564	17,0%	3,4%
VITORIA	64.738.314	-2,2%	9,7%
GRAN CANARIA	16.552.603	6,9%	-5,9%
VALENCIA	11.748.670	-6,8%	-12,1%
TENERIFE NORTE-C. LA LAGUNA	11.748.224	11,1%	1,9%
SEVILLA	9.910.084	-1,5%	10,2%
PALMA DE MALLORCA	6.269.847	-6,5%	-25,2%
SANTIAGO-ROSALÍA DE CASTRO	4.635.033	4,1%	58,7%
ALICANTE-ELCHE MIGUEL HDEZ.	3.873.119	-5,3%	5,4%
MÁLAGA-COSTA DEL SOL	3.285.875	25,4%	15,6%
BILBAO	857.935	23,2%	-5,0%
IBIZA	799.956	-14,9%	-40,5%

Πηγή: AENA

## **β. Σιδηρόδρομοι και σιδηροδρομικές μεταφορές**

**Η Ισπανία διαθέτει το πιο εκτεταμένο Δίκτυο Υψηλής Ταχύτητας της Ευρώπης με 3.661 χλμ. σε λειτουργία**, με το ισπανικό σιδηροδρομικό δίκτυο να διαθέτει συνολικά περισσότερα από 15.000 χιλιόμετρα, συμπεριλαμβανομένων τόσο του δικτύου υψηλής ταχύτητας όσο και του συμβατικού, τοποθετώντας τη χώρα μεταξύ των κορυφαίων στον κόσμο. Η Ισπανία διαθέτει πλήρεις συμβατικές σιδηροδρομικές γραμμές του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών TEN-T. Η Ισπανία είναι η 2<sup>η</sup> χώρα στον κόσμο σε ό,τι αφορά το δίκτυο υψηλής ταχύτητας, πίσω από την Κίνα. **Οι κύριες σιδηροδρομικές ροές** εστιάζονται στο βορειοανατολικό τεταρτημόριο της Ιβηρικής χερσονήσου. Οι ροές εμπορευματικών μεταφορών επικεντρώνονται σε συνδέσεις παραγωγικών περιοχών και αντίστοιχων αγορών πρώτων υλών και μεταποιημένων προϊόντων, επομένως η γεωγραφική κατανομή των κύριων ροών είναι πολύ λιγότερο ακτινωτή από ό,τι στην περίπτωση των επιβατικών συνδέσεων και σε ορισμένες περιπτώσεις, ιδίως στις σιδηροδρομικές μεταφορές, είναι συνδεδεμένη με συγκεκριμένες εμπορικές σχέσεις.

**Οι σιδηροδρομικές μεταφορές στην Ισπανία παρουσίασαν γενική αύξηση το 2022. Τα δρομολόγια για μεταφορές επιβατών σημείωσαν αύξηση κατά 13,7% σε τρένα-χλμ. σε σχέση με το 2021 και η ζήτηση αυξήθηκε κατά 34,5% στους επιβάτες και 56,5% σε επιβάτες-χλμ. Οι σιδηροδρομικές μεταφορές εμπορευμάτων παρουσίασαν μικρότερη ετήσια μεταβολή: τα δρομολόγια σε τρένα-χλμ. αυξήθηκαν κατά 5,6%**, ενώ η ζήτηση σε όγκο εμπορευμάτων δεν παρουσίασε σχεδόν καμία μεταβολή (-1 μονάδα βάσης σε σχέση με το προηγούμενο έτος), και ο όγκος-χλμ. αυξήθηκε κατά 3,3%. Σχετικά με τις σιδηροδρομικές μεταφορές επιβατών, η αύξηση της προσφοράς και της ζήτησης για τα τρένα προαστιακής συγκοινωνίας το 2022 σε σχέση με το 2021 ήταν μικρότερη από εκείνη για τις δρομολόγια μέσης και μεγάλης απόστασης. Αυτό οφείλεται εν μέρει στο ότι οι περιορισμοί που επιβλήθηκαν στις μεταφορές το 2020 λόγω της κρίσης του COVID-19 ήταν μικρότεροι για τις υπηρεσίες προαστιακής συγκοινωνίας. **Τα προαστιακά δρομολόγια αυξήθηκαν** (σε θέσεις-χλμ.) κατά 5,3 % το 2022 και η ζήτηση επιβατών-χλμ. αυξήθηκε κατά 31,3%, ενώ στα δρομολόγια μέσης και μεγάλης απόστασης οι αυξήσεις της προσφοράς ήταν 19,5% και 43,3% σε θέσεις-χλμ., αντίστοιχα, και η ζήτηση επιβατών-χλμ. αυξήθηκε κατά 85,7% και 67,8%, αντίστοιχα.

**Οι μεταβολές που παρουσίασε η ζήτηση σε όλες τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες το 2022 οφείλονται κυρίως στην ανάκαμψη μετά την πανδημία και στην εφαρμογή εκπτώσεων στις δημόσιες συγκοινωνίες από την 1<sup>η</sup> Σεπτεμβρίου 2022.** Σχετικά με τις σιδηροδρομικές μεταφορές εμπορευμάτων, το 2022 η προσφορά αυξήθηκε (5,6% σε τρένα-χλμ.) περισσότερο από τη ζήτηση (0,01% σε όγκο και 3,3% σε όγκο-χλμ.) ενώ η ετήσια μεταβολή της ζήτησης για τις μεταφορές εμπορευμάτων ήταν διαφορετική το 2022 για κάθε πάροχο υπηρεσιών.



**ΠΙΝΑΚΑΣ 3: ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΙΣΠΑΝΙΚΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ, 2004-2022**

Έτος		2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Πλάτος γραμμής	<b>Σύνολο</b>	<b>13.090</b>	<b>13.118</b>	<b>13.120</b>	<b>12.997</b>	<b>13.325</b>	<b>13.353</b>	<b>13.354</b>	<b>13.853</b>	<b>13.945</b>	<b>15.169</b>	<b>15.279</b>	<b>15.384</b>	<b>15.327</b>	<b>15.302</b>	<b>15.290</b>	<b>15.390</b>	<b>15.519</b>	<b>15.632</b>	<b>15.820</b>
	Ίβηρικό πλάτος	12.040	12.067	12.021	11.717	11.719	11.722	11.730	11.623	11.707	11.681	11.633	11.471	11.410	11.333	11.335	11.294	11.258	11.211	11.270
	Διεθνές πλάτος	1.010	1.010	1.059	1.240	1.566	1.592	1.584	2.094	2.099	2.158	2.320	2.588	2.591	2.571	2.571	2.676	2.839	2.983	3.084
	Μικτό πλάτος	22	22	22	22	22	22	22	118	120	119	119	119	119	190	190	227	229	245	272
	Μετρικό πλάτος	18	18	18	18	18	18	18	18	18	1.212	1.207	1.207	1.207	1.207	1.193	1.193	1.193	1.193	1.193
Τύπος γραμμής	<b>Σύνολο</b>	<b>13.090</b>	<b>13.118</b>	<b>13.120</b>	<b>12.997</b>	<b>13.325</b>	<b>13.353</b>	<b>13.354</b>	<b>13.853</b>	<b>13.945</b>	<b>15.169</b>	<b>15.279</b>	<b>15.385</b>	<b>15.327</b>	<b>15.302</b>	<b>15.290</b>	<b>15.390</b>	<b>15.519</b>	<b>15.632</b>	<b>15.820</b>
	Διπλή γραμμή	3.498	3.943	4.005	4.183	4.560	4.606	4.618	5.114	5.221	5.391	5.579	5.737	5.741	5.728	5.725	5.805	5.961	6.069	6.122
	Μονή γραμμή	9.592	9.175	9.115	8.814	8.765	8.748	8.736	8.739	8.724	9.778	9.700	9.647	9.586	9.574	9.566	9.585	9.558	9.563	9.698
Ηλεκτροδότηση	<b>Σύνολο</b>	<b>13.090</b>	<b>13.118</b>	<b>13.120</b>	<b>12.997</b>	<b>13.325</b>	<b>13.354</b>	<b>13.354</b>	<b>13.853</b>	<b>13.945</b>	<b>15.169</b>	<b>15.279</b>	<b>15.385</b>	<b>15.327</b>	<b>15.302</b>	<b>15.290</b>	<b>15.390</b>	<b>15.519</b>	<b>15.632</b>	<b>15.820</b>
	Ηλεκτροδοτημένο	7.566	7.570	7.609	7.704	8.051	8.091	8.089	8.582	8.738	9.111	9.228	9.717	9.721	9.699	9.673	9.817	9.984	10.144	10.234
	Μη ηλεκτροδοτημένο	5.524	5.548	5.510	5.293	5.274	5.262	5.265	5.271	5.208	6.058	6.052	5.667	5.605	5.603	5.617	5.574	5.536	5.489	5.586

Πηγή: Ισπανικό Υπουργείο Μεταφορών και Αστικής Κινητικότητας

### γ. Λιμάνια και θαλάσσιες μεταφορές

Η Ισπανία διαθέτει ασυναγώνιστη θαλάσσια πλατφόρμα στη Νότια Ευρώπη. Με 46 συνολικά λιμάνια, η Ισπανία μετέφερε το 2022 περισσότερους από 560 εκατ. τόνους εμπορευμάτων και το 2023 544 εκατ. τόνους. 1 στους 4 τόνους εμπορευμάτων που περνούν από τα ισπανικά λιμάνια είναι υπό διαμετακόμιση σε άλλη χώρα ή ήπειρο. Κατέχει την τρίτη θέση στην Ευρώπη σε ό,τι αφορά τη θαλάσσια επιβατική κίνηση, με περισσότερους από 36 εκατ. ταξιδιώτες κάθε χρόνο. Η Ισπανία είναι η δεύτερη χώρα στην Ευρώπη για μετακίνηση λιμένων εμπορευματοκιβωτίων, με τρία από τα καλύτερα λιμάνια (Βαλένθια, Βαρκελώνη και Algeciras).

**Η αύξηση της προσφοράς θαλάσσιων μεταφορών επιβατών ήταν μικρότερη από την αύξηση της ζήτησης το 2022.** Όσον αφορά την προσφορά, οι 28 λιμενικές Αρχές της Ισπανίας διαχειρίστηκαν περίπου 41.000 επιβατικά πλοία, 13,2% περισσότερα σε σχέση με το 2021, και 462,5 εκατ. μονάδες (GT), σημειώνοντας αύξηση 90,6% σε σχέση με το προηγούμενο έτος. Όσον αφορά τη ζήτηση, η αύξηση του αριθμού των επιβατών ήταν 108,8% το 2022 σε σχέση με το προηγούμενο έτος, με 21,4 εκατ. επιβάτες. **Για τις θαλάσσιες μεταφορές εμπορευμάτων στο Εθνικό Σύστημα Λιμενικών Αρχών, η προσφορά αυξήθηκε περισσότερο από τη ζήτηση το 2022 σε σχέση με το 2021.** Καταγράφηκαν συνολικά 116.250 επιχειρήσεις εμπορικών πλοίων και 2,026 δισ. μονάδες χωρητικότητας. Ο όγκος των εμπορευμάτων που μεταφέρθηκαν μέσω θαλάσσης ήταν 513,7 εκατ. τόνοι το 2022. Οι επιχειρήσεις αυξήθηκαν κατά 13,1% σε σχέση με το 2021, οι μονάδες χωρητικότητας αυξήθηκαν κατά 15,3% και ο όγκος σε τόνους εμπορευμάτων αυξήθηκε κατά 2,9%, ανακτώντας τα προ πανδημίας επίπεδα.

**Οι αριθμοί των επιβατών ανά λιμένα αυξήθηκαν το 2022 σε σχέση με το προηγούμενο έτος σε όλες τις Λιμενικές Αρχές,** ως συνέχεια της τάσης του 2021 μετά την προοδευτική άρση των περιορισμών της πανδημίας. Όσον αφορά τα εμπορεύματα που χειρίστηκαν οι Λιμενικές Αρχές, παρουσίασαν θετική μεταβολή σε σχέση με το προηγούμενο έτος, εκτός από τις μεταφορές σε containers, που παρουσίασαν μείωση κατά 5,4%.

**ΠΙΝΑΚΑΣ 4: ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΙΣΠΑΝΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ, 2000-2022**

Έτος	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	
Υδάτινη επιφάνεια (αποβάθρες, αγκυροβάσια, προσβάσεις) σε εκτάρια	<b>Σύνολο</b>	218.797	215.502	215.492	187.306	187.678	179.272	170.284	177.654	201.554	202.670	202.671	181.953	177.863	177.834	186.148	199.346	200.044	202.397	202.072	199.979	200.481	206.935	206.777
	Υδάτινη επιφάνεια	218.797	215.502	215.492	187.306	187.678	179.272	170.284	177.654	201.554	202.670	202.671	181.953	177.863	177.834	186.148	199.346	200.044	202.397	202.072	199.979	200.481	206.935	206.777
Χερσαία επιφάνεια (m <sup>2</sup> )	<b>Σύνολο</b>	36.317.541	37.181.826	37.372.958	39.402.808	61.289.654	58.079.489	77.258.848	81.360.662	82.038.951	82.365.293	87.032.979	96.064.726	97.568.640	98.448.224	98.398.122	99.293.552	99.301.806	99.596.088	97.506.332	91.863.714	98.437.081	98.346.797	
	Αποθήκες	15.008.244	15.949.028	16.800.584	13.562.662	19.601.780	22.076.464	24.492.139	27.583.243	32.088.708	33.471.931	33.471.931	36.649.458	37.049.344	37.302.394	37.684.702	37.874.370	38.992.567	39.276.382	39.473.448	37.686.212	38.125.329	39.993.478	40.247.294
	Λοιποί χώροι	21.309.297	21.232.798	20.572.374	25.840.146	41.687.874	36.003.024	52.766.709	53.777.419	49.950.243	48.893.362	48.893.362	50.383.520	59.015.382	60.266.246	60.763.522	60.523.751	60.300.984	60.025.424	60.122.640	59.820.119	53.738.385	58.443.603	58.099.503
Μήκος προκυμμάτων (m)	<b>Σύνολο</b>	276.457	282.480	280.659	284.254	293.226	292.310	298.757	321.619	341.823	342.605	342.605	344.992	363.285	361.499	362.485	375.091	379.076	380.790	385.162	385.062	384.580	389.983	390.168
	Βύθισμα >=4m	229.627	233.055	232.707	236.728	244.124	244.130	248.627	252.326	282.076	286.365	286.365	285.798	302.555	304.462	306.460	314.649	317.475	319.190	323.774	323.674	326.432	328.841	331.781
	Βύθισμα <4m	46.830	49.425	47.952	47.527	49.102	48.180	50.130	69.294	59.747	56.240	56.240	59.194	60.730	57.037	56.025	60.442	61.600	61.600	61.388	61.388	58.148	61.142	58.386

Πηγή: Ισπανικό Υπουργείο Μεταφορών και Αστικής Κινητικότητας

**ΠΙΝΑΚΑΣ 5: ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΩΝ ΙΣΠΑΝΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ, 2022-2024**

Λιμάνι	2022 Τόνοι	2023 Τόνοι	2024 (11μηνο) Τόνοι	% μεταβολή 2022-23
Algeciras	<b>107.242.746</b>	<b>104.821.366</b>	<b>95.658.909</b>	<b>-2,3%</b>
Βαλένθια	<b>79.365.729</b>	<b>77.163.935</b>	<b>75.269.290</b>	<b>-2,8%</b>
Βαρκελώνη	<b>70.904.625</b>	<b>64.025.934</b>	<b>64.675.749</b>	<b>-9,7%</b>
Καρθαγένη	<b>36.588.349</b>	<b>37.772.666</b>	<b>33.358.477</b>	<b>+3,2%</b>
Μπιλιμπάο	<b>32.889.220</b>	<b>32.932.979</b>	<b>32.130.163</b>	<b>+0,1%</b>
Tarragona	<b>29.703.634</b>	<b>32.680.637</b>	<b>29.256.508</b>	<b>+10,0%</b>
Huelva	<b>32.145.663</b>	<b>30.085.963</b>	<b>28.328.829</b>	<b>-6,4%</b>
Las Palmas	<b>28.291.634</b>	<b>27.874.049</b>	<b>28.871.491</b>	<b>-1,5%</b>
Gijón	<b>19.100.142</b>	<b>18.991.472</b>	<b>14.340.719</b>	<b>-0,6%</b>
Βαλεαρίδες	<b>15.517.512</b>	<b>16.215.568</b>	<b>15.913.456</b>	<b>+4,5%</b>
<b>Σύνολο</b>	<b>561.746.178</b>	<b>543.611.380</b>	<b>514.090.311</b>	<b>-3,2%</b>

Πηγή: Puertos del Estado

## δ. Δρόμοι και οδικές μεταφορές

**Η Ισπανία έχει το μεγαλύτερο δίκτυο αυτοκινητοδρόμων υψηλής δυναμικότητας στην Ευρώπη.** Η χώρα διαθέτει ένα δίκτυο μεγαλύτερων και μικρότερων αυτοκινητοδρόμων μήκους άνω των 17.600 χλμ., πολύ υψηλότερο από τον ευρωπαϊκό μέσο όρο και σε εξαιρετική κατάσταση συντήρησης. Η Ισπανία κατέχει την 1<sup>η</sup> θέση στον κόσμο στην οδική συνδεσιμότητα σύμφωνα με την Έκθεση Ανταγωνιστικότητας του World Economic Forum 2019. Οι περισσότερες οδικές συνδέσεις είναι μικρής απόστασης, με εξαίρεση τη Βαλένθια-Βαρκελώνη (σε αμφότερες τις κατευθύνσεις), Βαρκελώνη – Μαδρίτη (σε αμφότερες τις κατευθύνσεις), Μαδρίτη – Βαλένθια και Μαδρίτη – Σεβίλλη. Αξίζει να τονιστεί η συσσώρευση οδικών αποστολών επικεντρώνεται με σημαντικούς όγκους στον **μεσογειακό μεταφορικό εμπορευματικό διάδρομο** μεταξύ Μούρθια και Καταλονίας, περνώντας από το Κοινότυπα της Βαλένθια.

Η οδική κυκλοφορία στην Ισπανία ανήλθε σε 254,5 δισ. οχήματα-χλμ. το 2022, καταγράφοντας αύξηση 6% σε σχέση με το προηγούμενο έτος, σύμφωνα με τα δεδομένα της Γενικής Διεύθυνσης Οδικών Δικτύων (DGC). Το Δίκτυο Οδικών Αρτηριών του Κράτους (RCE) συγκέντρωσε το 53% της συνολικής κυκλοφορίας και παρουσίασε την μεγαλύτερη αύξηση σε σχέση με το 2021, με αύξηση 7,1% σε οχήματα-χλμ. Η μεταφορά επιβατών στους ισπανικούς δρόμους παρουσίασε αύξηση σε επιβάτες-χλμ. κατά 9,2% το 2022 σε σχέση με

το 2021, με την **μεγαλύτερη αύξηση να καταγράφεται στις μεταφορές με λεωφορείο**, οι οποίες παρουσίασαν αύξηση 27,6% σε σχέση με 7,7% των επιβατών των επιβατηγών αυτοκινήτων και μείωση των μοτοσικλετών κατά 3,4%. **Η μεταφορά εμπορευμάτων οδικά παρουσίασε αύξηση 1,2% σε τόνους-χλμ. μεταξύ 2021 και 2022 στους ισπανικούς δρόμους**, ενώ σύμφωνα με τις πληροφορίες της Eurostat μειώθηκε κατά 2,6% σε εθνικό επίπεδο. Η διεθνής μεταφορά εμπορευμάτων οδικά με προέλευση ή προορισμό την Ισπανία, που πραγματοποιείται από ισπανικά και ξένα οχήματα παρουσίασε αύξηση το 2022 σε σχέση με το προηγούμενο έτος κατά 6% σε τόνους και 3,3% σε τόνους-χλμ. Συνοψίζοντας, **το 2022 συνεχίστηκε η ανάκαμψη της κυκλοφορίας στους δρόμους που ξεκίνησε το 2021, μετά την έντονη πτώση του 2020 λόγω της κρίσης του COVID-19, ξεπερνώντας γενικά τις τιμές του 2019.**

**ΠΙΝΑΚΑΣ 6: ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΙΣΠΑΝΙΚΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΟΥ, 2000-2022**

Έτος	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	
Δίκτυο κρατικών αυτοκινητοδρόμων	<b>Σύνολο</b>	24.105	24.458	24.641	24.857	25.155	25.415	25.804	25.846	25.387	25.633	25.733	25.835	26.038	26.073	26.124	26.329	26.395	26.393	26.403	26.466	26.478	26.459	26.490
Μεγάλης δυναμικότητας	<b>Σύνολο</b>	7.656	8.082	8.368	8.794	9.164	9.465	10.081	10.526	10.752	11.096	11.249	11.365	11.535	11.604	11.696	11.942	11.956	11.974	12.018	12.035	12.092	12.164	12.261
	Αυτοκινητόδρομοι με διόδια	1.743	1.820	1.933	2.048	2.163	2.163	2.338	2.479	2.493	2.493	2.498	2.537	2.538	2.539	2.539	2.539	2.539	2.539	2.457	2.380	1.913	1.407	1.255
	Ελεύθεροι αυτοκινητόδρομοι	5.239	5.564	5.756	6.027	6.267	6.573	7.013	7.311	7.644	7.985	8.132	8.242	8.389	8.493	8.583	8.841	8.910	8.949	9.076	9.167	9.686	10.278	10.485
	Αυτοκινητόδρομοι πολλαπλών λωρίδων	674	698	679	719	734	729	730	736	615	618	619	586	607	573	574	563	508	486	485	488	493	480	521
Λοιπές οδοί	<b>Σύνολο</b>	16.449	16.376	16.273	16.063	15.991	15.950	15.723	15.320	14.635	14.537	14.484	14.470	14.503	14.468	14.428	14.387	14.438	14.419	14.385	14.432	14.387	14.295	14.229
	Συμβατικοί αυτοκινητόδρομοι	16.449	16.376	16.273	16.063	15.991	15.950	15.723	15.320	14.635	14.537	14.484	14.470	14.503	14.468	14.428	14.387	14.438	14.419	14.385	14.432	14.387	14.295	14.229
<b>Σύνολο δικτύων αυτοκινητοδρόμων</b>	<b>Σύνολο</b>	<b>163.557</b>	<b>163.799</b>	<b>164.139</b>	<b>164.584</b>	<b>165.152</b>	<b>165.646</b>	<b>166.339</b>	<b>166.011</b>	<b>165.008</b>	<b>165.463</b>	<b>165.787</b>	<b>165.885</b>	<b>165.595</b>	<b>165.361</b>	<b>165.639</b>	<b>166.003</b>	<b>165.483</b>	<b>165.686</b>	<b>165.624</b>	<b>165.470</b>	<b>165.773</b>	<b>165.935</b>	<b>166.000</b>
Μεγάλης δυναμικότητας	<b>Σύνολο</b>	10.443	11.152	11.406	12.009	12.444	13.156	13.872	14.689	15.105	15.621	15.965	16.182	16.335	16.582	16.705	17.021	17.108	17.163	17.228	17.387	17.442	17.564	17.660
	Αυτοκινητόδρομοι με διόδια	2.202	2.277	2.386	2.517	2.640	2.648	2.815	2.972	2.997	3.016	2.991	3.022	3.025	3.026	3.020	3.040	3.039	3.039	2.957	2.997	2.530	2.039	1.809
	Ελεύθεροι αυτοκινητόδρομοι	6.847	7.294	7.353	7.779	8.107	8.784	9.258	10.041	10.521	11.005	11.271	11.509	11.676	11.955	12.029	12.296	12.405	12.484	12.626	12.725	13.222	13.786	14.047
	Αυτοκινητόδρομοι πολλαπλών λωρίδων	1.394	1.581	1.667	1.713	1.697	1.724	1.799	1.676	1.587	1.599	1.703	1.651	1.634	1.602	1.656	1.686	1.665	1.640	1.645	1.665	1.690	1.740	1.804
Λοιπές οδοί	<b>Σύνολο</b>	153.114	152.647	152.733	152.575	152.708	152.490	152.467	151.322	149.903	149.843	149.822	149.703	149.260	148.778	148.934	148.981	148.374	148.522	148.396	148.082	148.331	148.370	148.340
	Carreteras convencionales	153.114	152.647	152.733	152.575	152.708	152.490	152.467	151.322	149.903	149.843	149.822	149.703	149.260	148.778	148.934	148.981	148.374	148.522	148.396	148.082	148.331	148.370	148.340

Πηγή: Ισπανικό Υπουργείο Μεταφορών και Αστικής Κινητικότητας

**ΠΙΝΑΚΑΣ 7: ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΙΣΠΑΝΙΚΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΟΥ ΜΕ ΕΥΡ. ΧΩΡΕΣ, 2000-2021**

Έτος	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	
Χώρα																							
ΕΕ-27	51.530	53.239	54.530	55.945	57.598	59.474	61.049	62.602	64.141	66.292	67.450	68.118	69.291	70.152	70.661	71.585	72.549	73.100	73.545	74.164	74.555	74.862	
Ισπανία	9.049	9.571	9.739	10.296	10.747	11.432	12.073	13.013	13.518	14.022	14.262	14.531	14.701	14.980	15.049	15.335	15.444	15.523	15.583	15.722	15.752	15.825	
Γαλλία	9.766	10.068	10.223	10.379	10.486	10.798	10.848	10.958	11.042	11.163	11.392	11.413	11.413	11.552	11.560	11.599	11.612	11.618	11.671	11.677	11.660	11.664	
Γερμανία	11.712	11.786	12.037	12.044	12.174	12.363	12.531	12.594	12.645	12.813	12.819	12.845	12.879	12.917	12.949	12.993	12.996	13.009	13.141	13.183	13.192	13.155	
Ιταλία	6.478	6.487	6.487	6.487	6.532	6.542	6.554	6.588	6.629	6.661	6.668	6.668	6.726	6.751	6.844	6.943	6.943	6.943	6.966	6.977	6.978	6.978	

Πηγή: Ισπανικό Υπουργείο Μεταφορών και Αστικής Κινητικότητας

### ε. Επιμελητεία (logistics) - Πάρκα Logistics – πολυτροπικές μεταφορές

Παρατηρείται υψηλός ρυθμός ανάπτυξης των πάρκων logistics στην Ισπανία. Υπάρχουν 152 μεγάλα και ακόμη 127 μικρότερα πάρκα logistics στην Ισπανία, συνολικής έκτασης 82,9 εκατ. τετρ. μέτρων (σύμφωνα με στοιχεία 2022, με μείωση κατά 0,94% σε σύγκριση με το 2021). Οι Αυτόνομες Κοινότητες της Καταλονίας, της Ανδαλουσίας, της Βαλένθιας και της Μαδρίτης είναι αυτές με τις μεγαλύτερες επιφάνειες εγκαταστάσεων logistics. **Ωστόσο, το μεγάλο μέγεθος των κύριων πάρκων στην Αραγονία (περιοχή Σαραγόσα) τοποθετεί αυτήν την περιοχή ως τη μεγαλύτερη πλατφόρμα logistics στην Ευρώπη.**

Η συνεισφορά του κλάδου των logistics στο ΑΕΠ της Ισπανίας ήταν 2,74% το 2021, σημειώνοντας μείωση κατά 0,08 ποσοστιαίες μονάδες σε σύγκριση με το 2020 (2,82%), όπως και μεταξύ 2019 (2,90%) και 2020. Όσον αφορά τη συμμετοχή του κλάδου των logistics στην

εθνική απασχόληση, σημειώθηκε μείωση 0,16%, από 3,57% το 2020 σε 3,41% το 2021, κάτω από την αξία του 2019 (3,48%). Οι θαλάσσιες και οδικές μεταφορές αντιπροσώπευσαν το 88,5% των προελεύσεων αγαθών που διοχετεύθηκαν στην ως άνω συνολική επιφάνεια της εφοδιαστικής αλυσίδας το 2022, ενώ οι οδικές μεταφορές κατέγραψαν μείωση σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος κατά 3,37%.

**Οι συνολικές μεταφορές εμπορευμάτων στην Ισπανία, το άθροισμα των εθνικών και διεθνών μεταφορών, παρουσίασαν ελαφρά μείωση 1,2% το 2022 σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος, φθάνοντας τους 2,147 δισ. τόνους, που αντιπροσωπεύει ωστόσο αύξηση 1,9% σε σύγκριση με την αντίστοιχη ποσότητα του 2019, πριν την πανδημία.** Οι εθνικές εμπορευματικές μεταφορές μειώθηκαν κατά 2,5% το 2022, φθάνοντας τους 1,566 δισ. τόνους, ενώ οι διεθνείς μεταφορές αυξήθηκαν κατά 2,5%, φθάνοντας τους 581 εκατ. τόνους. Οι μεταφορές αγαθών σε πολυτροπικές αλυσίδες παρουσίασαν ετήσια αύξηση 1,2% το 2022, ενώ αυτές που πραγματοποιήθηκαν σε αλυσίδες μονοτροπικών μεταφορών μειώθηκαν κατά 2,8% σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος, καταγράφοντας 253,2 εκατ. τόνους στις πολυτροπικές αλυσίδες και 1,37 δισ. σε απλές αλυσίδες (κατά βάση οδικές). Η πολυτροπική μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων έφτασε τους 264,3 εκατ. τόνους το 2022, κατά 4,9% λιγότερο από το προηγούμενο έτος. Ειδικότερα, κατά τρόπο μεταφοράς, οι οδικές και οι θαλάσσιες μεταφορές κατέγραψαν μείωση κατά 3,7% και 5,8%, αντίστοιχα, ενώ οι σιδηροδρομικές κατέγραψαν ελαφρά αύξηση κατά 0,9%.

**Το 2023, συνολικά 543,6 εκατ. τόνοι εμπορευμάτων διακινήθηκαν σε όλο το κρατικό λιμενικό σύστημα, καταγράφοντας μείωση της τάξεως του 3,2% σε σύγκριση με το οικονομικό έτος 2022, κατά το οποίο είχαν φθάσει τους 561,7 εκατ. τόνους.** Σε απόλυτους αριθμούς, ότι η λιμενική Αρχή με την υψηλότερη διακίνηση εμπορευμάτων το 2023 ήταν για άλλη μια φορά αυτή του κόλπου του Algeciras, που ξεπέρασε τους 104,8 εκατ. τόνους, ακολουθούμενη από το λιμάνι της Βαλένθια, με 77,2 εκατ. και της Βαρκελώνης με 64 εκατ. τόνους. Συνολικά, μέσω των τριών εν λόγω λιμανιών διακινήθηκαν το 2023 246 εκατ. τόνοι, που αντιπροσωπεύει το 45% της συνολικής εμπορευματικής κίνησης. Σε σχετικούς όρους, αναφέρονται οι αυξήσεις της εμπορευματικής κίνησης στους λιμένες της Motril, (+18,8%), της Santa Cruz de Tenerife (+10,3%) και της Tarragona (+10%). Από την άλλη πλευρά, αξιολογες μειώσεις εμπορευματικής κίνησης καταγράφηκαν στους λιμένες της Castellón (-24,8%), Ferrol-San Cibrao (-28,4%) και Málaga (-42%).

#### **στ. Αστικές και Μητροπολιτικές Μεταφορές**

**Το 2022 πραγματοποιήθηκαν συνολικά 3,91 δισ. διαδρομές με μέσα μαζικής μεταφοράς στις αστικές και μητροπολιτικές περιοχές,** σύμφωνα με τα δεδομένα του Εθνικού Ινστιτούτου Στατιστικής (INE). Αυτή η ζήτηση παρουσιάζεται αυξημένη κατά 25,5% σε σχέση με το 2021, αλλά παραμένει μακριά από τα 5,052 δισ. ταξίδια που πραγματοποιήθηκαν το 2019. Ωστόσο, τα τελευταία διαθέσιμα δεδομένα του 2023 δείχνουν ότι **η ζήτηση έχει ανακάμψει και πλέον είναι βρίσκεται 2,2% υψηλότερα από τα επίπεδα του 2019, προ πανδημίας.** Τα σιδηροδρομικά μέσα, όπως το μετρό και το τραμ στις πόλεις, καθώς και τα προαστιακά τρένα στις μητροπολιτικές περιοχές, ήταν τα μέσα που παρουσίασαν τη μεγαλύτερη αύξηση στη ζήτηση το 2022, συνολικού ύψους 31,2%. Η συμβολή των αστικών και μητροπολιτικών

μεταφορών στο συνολικό αριθμό επιβατών στα δημόσια μέσα μεταφοράς το 2022 ήταν 89,1%, σε συμφωνία με την ποσοστιαία συμμετοχή τους την τελευταία δεκαετία.

Η ανάλυση των δεδομένων από το **Παρατηρητήριο Μητροπολιτικής Κινητικότητας (ΟΜΜ)** για το 2021 και για τις έξι κύριες μητροπολιτικές περιοχές της Ισπανίας δείχνει γενική αύξηση της κινητικότητας σε σύγκριση με το 2020. Γενικά, η ζήτηση αυξήθηκε περισσότερο από την προσφορά (κατά 15,2% όσον αφορά τις διαδρομές και κατά 6,1% όσον αφορά τα χιλιόμετρα/όχημα). Η ζήτηση για τα υπεραστικά λεωφορεία αυξήθηκε περισσότερο από την αστική, και τα σιδηροδρομικά μέσα αύξησαν την προσφορά τους σε σχέση με το 2019. Τα προκαταρκτικά δεδομένα του 2022 που παρέχει το ΟΜΜ επιβεβαιώνουν την τάση ανάκαμψης της κινητικότητας που ξεκίνησε το 2021. Οι μεταφορές με δημόσια συγκοινωνία αυξήθηκαν το 2022 κατά μέσο όρο κατά 31,1% σε σχέση με το 2021, με μικρή υπεροχή στην αύξηση των λεωφορείων (31,5%) σε σχέση με τα σιδηροδρομικά μέσα (30,7%). Σε όρους επιβατών-χιλιομέτρων καταγράφηκε αύξηση 32% σε σχέση με το 2021. Οι διανυθείσες αποστάσεις με λεωφορείο αυξήθηκαν κατά 21,2%, ενώ με σιδηροδρομικά μέσα αυξήθηκαν κατά 38,1%. Οι προσφερόμενες μεταφορές είχαν μικρότερη αύξηση από τη ζήτηση, με 9,6% στα λεωφορεία και 24,2% στα σιδηροδρομικά μέσα.

### **ζ. Κατανομή Μέσων Μεταφοράς**

**Στο εθνικό μεταφορικό σύστημα επιβατών, το ιδιωτικό αυτοκίνητο παρέμεινε το κυρίαρχο μέσο το 2022, αντιπροσωπεύοντας το 77,4% του συνολικού αριθμού επιβατών-χλμ., ποσοστό χαμηλότερο από το 82,2% το 2021 και το 78,0% το 2019, πριν από την πανδημία. Το 2022 Παρατηρήθηκαν σημαντικές αλλαγές στα μερίδια των μέσων μαζικής μεταφοράς σε σχέση με τα επίπεδα πριν από την πανδημία. Το 2019, το αεροπλάνο ήταν το κυρίαρχο μέσο, με ποσοστό 35,7% του συνολικού αριθμού επιβατών-χιλιομέτρων, ακολουθούμενο από τα λεωφορεία με 33,9%. Ωστόσο, το 2022 τα λεωφορεία έγιναν το κυρίαρχο μέσο, καταλαμβάνοντας το 37,3%, ακολουθούμενα από τα αεροπλάνα με 34,5%. Ο σιδηρόδρομος παρουσίασε μείωση με ποσοστό 27,0%, από το 29,2% το 2019, ενώ οι ναυτιλιακές μεταφορές διατήρησαν το μερίδιο 1,2% του 2019. Στις διεθνείς μεταφορές επιβατών, η οδική μεταφορά ήταν το κυρίαρχο μέσο το 2022, με 50,2% των επιβατών, αν και σημείωσε πτώση 13,9 ποσοστιαίες μονάδες σε σχέση με το 2021 (64,1%). Σε αντίθεση με το 2019, που το αεροπλάνο είχε τη μεγαλύτερη συμμετοχή στις διεθνείς μεταφορές επιβατών με 50,8%, το 2022 το αεροπλάνο αντιπροσώπευσε το 48,1%, ενώ οι ναυτιλιακές μεταφορές κατέγραψαν 1,3% και ο σιδηρόδρομος 0,5%.**

**Σε ό,τι αφορά τις μεταφορές εμπορευμάτων, σε εθνικό επίπεδο, δεν έχουν παρατηρηθεί σημαντικές διαφοροποιήσεις στην κατανομή των τρόπων μεταφοράς το 2022, με την οδική μεταφορά να παραμένει σε προτεραιότητα. Αυτός ο τρόπος αντιπροσώπευε το 95,7% των συνολικών μεταφερόμενων τόνων και το 95,2% των συνολικών τονοχιλιομέτρων σε εθνικό επίπεδο. Σε διεθνές επίπεδο, οι θαλάσσιες εμπορευματικές μεταφορές ξεχώρισαν ως ο κυρίαρχος τρόπος το 2022, αντιπροσωπεύοντας το 77,4% των τόνων που μεταφέρθηκαν, ενώ ακολούθησαν οι οδικές μεταφορές με 21,6%. Οι σιδηροδρομικές και αεροπορικές μεταφορές αντιπροσώπευαν μόνο το υπόλοιπο 1%, με μερίδιο 0,8% και 0,2% αντίστοιχα. Σε σύγκριση με τα προηγούμενα έτη, παρατηρείται μικρή αύξηση στο μερίδιο των οδικών μεταφορών (20% το 2019 και 20,9% το 2021) στις διεθνείς εμπορευματικές μεταφορές, σε**

βάρος των θαλάσσιων μεταφορών. Μπορεί να ειπωθεί ότι οι διακυμάνσεις που παρατηρήθηκαν το 2022 στην κατανομή των επιβατικών μεταφορών οδήγησαν σε ένα νέο πλαίσιο κινητικότητας προς όφελος πιο βιώσιμων τρόπων μεταφοράς σε σύγκριση με αυτό που υπήρχε το 2019 πριν από την πανδημία.

#### **η. Επενδύσεις και Κεφάλαιο**

**Το 2022 παρατηρήθηκε σημαντική αύξηση στη καθαρές κεφαλαιακές επενδύσεις του δημόσιου τομέα σε υποδομές μεταφορών στην Ισπανία, οι οποίες αυξήθηκε κατά 10,5% σε σχέση με το προηγούμενο έτος**, φθάνοντας τα 36,7 δισ. ευρώ. Αυτό μείωσε τη διαφορά με την Ευρωζώνη σε ό,τι αφορά την επένδυση του δημόσιου τομέα σε σχέση με το ΑΕΠ (2,77% στην Ισπανία έναντι 2,99% στην Ευρωζώνη). Αντίστοιχα, **η καθαρή κεφαλαιακή επένδυση του ιδιωτικού τομέα στην Ισπανία σημείωσε αύξηση 11,8% το 2022**. Επιπλέον, οι επενδύσεις σε εξοπλισμό μεταφορών παρουσίασαν σημαντική αύξηση 20,3% σε σχέση με το 2021. Σε σχέση με την κατανομή των επενδύσεων ανά τρόπο μεταφοράς, **ο σιδηρόδρομος παρέμεινε ο κύριος αποδέκτης των επενδύσεων από το Υπουργείο Μεταφορών και Βιώσιμης Κινητικότητας, απορροφώντας το 44,4% των συνολικών επενδύσεων σε υποδομές μεταφορών το 2022**. Επίσης, οι επενδύσεις σε υποδομές οδικών μεταφορών το 2022 αντιπροσώπευσε το 46,1% των επενδύσεων σε υποδομές μεταφορών.

#### **θ. Προστιθέμενη αξία και παραγωγικότητα**

Το 2022 αποτέλεσε για τον τομέα των μεταφορών μια συνέχεια της πορείας ανάκαμψης από την κρίση που προκλήθηκε από την πανδημία. Αυτή η ανάκαμψη μεταφράζεται σε αύξηση της ακαθάριστης προστιθέμενης αξίας του κλάδου κατά 21,1% σε σταθερές τιμές έτους 2015, ξεπερνώντας τα επίπεδα πριν από την πανδημία και ανακτώντας το ποσοστό που αντιπροσώπευε στην εθνική οικονομία, το οποίο ανήλθε στο 4,4% του ΑΕΠ, το οποίο αυξήθηκε κατά 5,8% το τελευταίο έτος. Η εν λόγω ανάκαμψη επεκτείνεται και στον αριθμό των ετήσιων εργατωρών του κλάδου, με μεγαλύτερο αντίκτυπο στον τομέα των μεταφορών (+5,4%) σε σύγκριση με το σύνολο της ισπανικής οικονομίας (+1,2%), με την διαφορά να φτάνει τις 140 ώρες ανά εργαζόμενο το 2022. Το γεγονός αυτό σημαίνει ότι η διαφορά ωρών μεταξύ του κλάδου και του εθνικού μέσου όρου έχει αυξηθεί, φτάνοντας τις 140 επιπλέον ετήσιες ώρες ανά εργαζόμενο στον κλάδο το 2022. Αμφότερες οι αυξήσεις στον τομέα «μεταφορές και αποθήκευση» σε σχέση με όλους τους τομείς σε εθνικό επίπεδο έχουν κάνει την παραγωγικότητα εργασίας του κλάδου να είναι πιο κοντά σε αυτήν της Ισπανίας συνολικά. Ωστόσο, αν και η παραγωγικότητα εργασίας του κλάδου έχει αυξηθεί κατά 3,5% το 2022, πάνω από τον εθνικό μέσο όρο (2%), εξακολουθεί να είναι κατά 2,7 €/ώρα χαμηλότερη, που είναι τα παρόμοια προ πανδημίας επίπεδα για αυτήν την παράμετρο.

#### **ι. Απασχόληση**

Η απασχόληση στον τομέα των μεταφορών το 2022 διατήρησε την πορεία μεγέθυνσης που είχε ξεκινήσει το 2021. Συγκεκριμένα, ο αριθμός των απασχολούμενων ήταν υψηλότερος από τα επίπεδα πριν από την πανδημία, αυξανόμενος κατά 7,5% σε σχέση με το 2021, φτάνοντας το 1,1 εκατ. άτομα. Ο αριθμός των εγγεγραμμένων του κλάδου μεταφορών στους φορείς κοινωνικής ασφάλισης κατέγραψε νέο ιστορικό υψηλό το 2022, φθάνοντας τα 1.008.496 άτομα, αυξημένος κατά 5,1% σε σχέση με το 2021. Το ειδικό καθεστώς αυτοαπασχολούμενων

στον τομέα κατέγραψε ποσοστό 20,8% το 2022, μειώνοντας το μερίδιο των εγγεγραμμένων κατά 1,1% σε σχέση με το 2021.

Όσον αφορά τη δομή και την ποιότητα της απασχόλησης, αξίζει να σημειωθεί ότι τόσο η παραγωγικότητα όσο και οι μέσες δαπάνες του τομέα παρουσίασαν σημαντικές αυξήσεις το 2021 (τελευταίο διαθέσιμο έτος), ως ένδειξη ανάκαμψης μετά τους περιορισμούς κινητικότητας που προκάλεσε η πανδημία. Συγκεκριμένα, η παραγωγικότητα αυξήθηκε κατά 9,4% το 2021, φθάνοντας τα 46.587 ευρώ, ενώ οι μέσες δαπάνες αυξήθηκαν κατά 2,2%, με πιο αργό ρυθμό σε σχέση με την παραγωγικότητα, φτάνοντας τα 35.902 ευρώ. Επιπλέον, το καθαρό εργατικό κόστος ανά εργαζόμενο στον τομέα των μεταφορών αυξήθηκε κατά 5,2% το 2022, ανερχόμενο σε 34.637 ευρώ, στο υψηλότερο επίπεδο από το έτος 2008. Το εργατικό κόστος ανά εργαζόμενο για το σύνολο της οικονομίας αυξήθηκε με πιο αργό ρυθμό το 2022 (κατά 4,1%), δεδομένου ότι η απώλεια θέσεων εργασίας στον κλάδο ήταν σημαντικά μεγαλύτερη κατά τη διάρκεια της πανδημίας.

### **ια. Τιμές και Κόστη**

**Η μέση δαπάνη ανά άτομο για μεταφορές το 2022 παρουσίασε αύξηση 18,1% σε σχέση με το προηγούμενο έτος**, πλησιάζοντας τα επίπεδα των δαπανών για μεταφορές πριν από την υγειονομική κρίση του 2020, ενώ ήταν υψηλότερη από την αύξηση του εθνικού κατά κεφαλήν εισοδήματος (8,8%) και της μέσης καταναλωτικής δαπάνης (8,5%). Η εν λόγω αύξηση οφείλεται εν πολλοίς στις απότομες αυξήσεις των τιμών των ενεργειακών προϊόντων που σημειώθηκαν το 2022.

Αναφορικά με την ανάλυση τιμών και κόστους, σύμφωνα με τα δεδομένα και τις εκτιμήσεις του Υπουργείου Μεταφορών και Βιώσιμης Κινητικότητας, παρατηρείται ότι το κόστος των οδικών μεταφορών αυξήθηκε, όπως και το προηγούμενο έτος. Έτσι, το 2022 το κόστος του ιδιωτικού οχήματος κατέγραψε αύξηση 15,4% σε σχέση με το προηγούμενο έτος, ενώ το κόστος των επιβατικών μεταφορών με λεωφορείο αυξήθηκε κατά 10,5% κατά μέσο όρο για όλους τους τύπους οχημάτων. Στις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων, ο μέσος ρυθμός αύξησης ήταν 15,4%.

Όσον αφορά τις σιδηροδρομικές μεταφορές, η μέση τιμή ανά επιβάτη-χλμ. των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών μειώθηκε και πάλι το 2022, εκτός από τις μακρινές αποστάσεις. Τα εμπορικά έσοδα από τις υπηρεσίες επιβατών μεγάλων και μέσων αποστάσεων συνέχισαν να αυξάνονται, πλησιάζοντας τα επίπεδα πριν από την πανδημία, ενώ οι υπηρεσίες προαστιακών τρένων μείωσαν τα έσοδά τους λόγω των πολιτικών δωρεάν καρτών για συχνούς επιβάτες τους τελευταίους μήνες του έτους. Στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών εμπορευμάτων, η μέση τιμή αυξήθηκε κατά 17,9% το 2022 σε σχέση με το προηγούμενο έτος, ενώ τα έσοδα ανά τόνο αυξήθηκαν κατά 19,2%.

Τα έσοδα του αεροπορικού τομέα μειώθηκαν το 2020 (τελευταίο έτος με διαθέσιμα δεδομένα) λόγω των επιπτώσεων της πανδημίας, μειώνοντας τη συμμετοχή του στα συνολικά έσοδα των κύριων αεροπορικών εταιρειών στο 61,9%. Οι ναυτιλιακές μεταφορές αύξησαν τα έσοδά τους στις τακτικές επιδοτούμενες γραμμές επιβατών κατά 35,4% το 2022, ενώ η μέση τιμή (ευρώ/επιβάτη-χλμ.) μειώθηκε κατά 2,5% σε εθνικό επίπεδο.

## **ιβ. Δομή Αγοράς και Επιχειρήσεων**

Η δομή της αγοράς και των επιχειρήσεων στον κλάδο των μεταφορών στην Ισπανία παρουσιάζει ορισμένες διαφορές σε σχέση με τις κύριες ευρωπαϊκές οικονομίες (Γερμανία, Γαλλία και Ιταλία), οι οποίες επικεντρώνονται κυρίως στα χαμηλότερα επίπεδα παραγωγής και απασχόλησης στον κλάδο, ενώ η εθνική κατανομή είναι γενικά παρόμοια με τον ευρωπαϊκό μέσο όρο. Το 2020 παρατηρήθηκε στην Ισπανία μια πτώση της ακαθάριστης προστιθέμενης αξίας και της παραγωγής του τομέα πλησίον του 20%, πράγμα που οδήγησε σε σημαντική μείωση του μεριδίου του τομέα στο σύνολο της οικονομίας, το οποίο ήταν πιο έντονο από ό,τι στις γειτονικές ευρωπαϊκές χώρες και είχε ως αποτέλεσμα μια απώλεια άνω της 1 ποσοστιαίας μονάδας το 2020. Ωστόσο, το 2021 και το 2022 παρατηρείται ανάκαμψη, ως αποτέλεσμα των μέτρων αποκλιμάκωσης και της σταδιακής επιστροφής στην κανονικότητα.

Σε σχέση με τον αριθμό των οχημάτων ανά επιχείρηση στις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων, το 2022 παρατηρήθηκε μια τάση αύξησης όπως τα προηγούμενα χρόνια, με τον αριθμό των οχημάτων ανά επιχείρηση να αυξάνεται κατά 4,5% σε σχέση με το 2021. Ειδικότερα, το 2022 καταγράφηκε αύξηση του αριθμού των οχημάτων με μικρότερη ικανότητα φορτίου και εκείνων που είναι νεότερα των 10 ετών, σε σχέση με το 2021, πράγμα που υποδηλώνει έναν εκσυγχρονισμό του στόλου των οχημάτων για τη μεταφορά εμπορευμάτων, αντίθετα με την τάση που παρατηρήθηκε τα προηγούμενα χρόνια. Στον τομέα των οδικών μεταφορών επιβατών, παρατηρήθηκε το 2022 μείωση του αριθμού των οχημάτων και των αδειοδοτημένων επιχειρήσεων από το Υπουργείο Μεταφορών και Βιώσιμης Κινητικότητας για την μεταφορά επιβατών. Παρομοίως, το 2022 καταγράφηκε και στον τομέα των οδικών μεταφορών επιβατών αύξηση του αριθμού των οχημάτων ανά επιχείρηση.

## **ιγ. Χρηματοδότηση**

**Για τον κλάδο μεταφορών, ο όγκος του δανεισμού παρουσίασε το 2022 ετήσια μείωση της τάξεως του 8,6%**, υποδηλώνοντας την ανάκαμψη της οικονομικής δραστηριότητας μετά την πανδημία. Το ποσοστό περιπτώσεων αδυναμίας πληρωμών στον κλάδο των μεταφορών ανήλθε σε 3,82%, χαμηλότερο από το ποσοστό της συνολικής οικονομίας και από εκείνο του τομέα υπηρεσιών (4,04%), με όλες τις σχετικές υποκατηγορίες να καταγράφουν μείωση σε σχέση με το 2021.

## **ιδ. Έρευνα, Ανάπτυξη και Καινοτομία**

**Οι δαπάνες για έρευνα και ανάπτυξη στον κλάδο «μεταφορές και αποθήκευση» το 2022 αυξήθηκαν κατά 68,1% σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος, φθάνοντας σε αξία 81,8 εκατ. ευρώ.** Το προσωπικό που είναι αφιερωμένο σε τέτοιες δραστηριότητες στον κλάδο αυξήθηκε επίσης το 2022, συγκεκριμένα κατά 12,1%. Από την άλλη πλευρά, ο αριθμός των εταιρειών που ασκούν δραστηριότητες έρευνας και ανάπτυξης στον κλάδο μειώθηκε κατά 7,1% το 2022. Επιπλέον, οι δαπάνες για καινοτόμες δραστηριότητες στον τομέα «μεταφορές και αποθήκευση» ήταν 482,2 εκατ. ευρώ το 2022. Σε σχετικούς όρους, η αναλογία των δαπανών έρευνας και ανάπτυξης έναντι της ακαθάριστης προστιθέμενης αξίας για τις εταιρείες του κλάδου «μεταφορές και αποθήκευση» ήταν χαμηλότερη από ό,τι για το σύνολο της οικονομίας. Η αναλογία των δαπανών για καινοτόμες δραστηριότητες έναντι της ακαθάριστης προστιθέμενης αξίας του κλάδου «μεταφορές και αποθήκευση» ήταν 0,93%,



επίσης χαμηλότερη από την αναλογία που προκύπτει για την οικονομία συνολικά που ήταν 1,70%. Αυτό δείχνει ότι η προσπάθεια σε δραστηριότητες έρευνας και ανάπτυξης και καινοτόμες δραστηριότητες στον τομέα «μεταφορές και αποθήκευση» είναι σημαντικά χαμηλότερη από ό,τι στην ισπανική οικονομία συνολικά.

### **ιε. Διεθνοποίηση**

Το εμπορικό ισοζύγιο υπηρεσιών αύξησε το πλεόνασμα το 2022 σε σχέση με το προηγούμενο έτος, λόγω της μεγαλύτερης αύξησης των εξαγωγών στον τομέα των υπηρεσιών συνολικά και στις υπηρεσίες μεταφορών (26,4% και 33,3% αντίστοιχα). έναντι της αύξησης των εισαγωγών (18,8% και 28,9%, αντίστοιχα).

Η καθαρή επενδυτική θέση των ισπανικών εταιρειών στον τομέα «μεταφορές και αποθήκευση» στο εξωτερικό αυξήθηκε κατά 66,2% το 2021, σημειώνοντας αξία 23,98 δισ. ευρώ, υψηλότερη από το 2019 (22,477 δισ. ευρώ), ενώ η καθαρή επενδυτική θέση των ξένων εταιρειών στον τομέα «μεταφορές και αποθήκευση» στην Ισπανία αυξήθηκε κατά 3,5% το 2021 σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος, ανερχόμενη σε 18,824 δισ. ευρώ.

### **ιστ. Ασφάλεια**

Το έτος 2022 συνεχίστηκε η ανάκαμψη, η οποία ξεκίνησε το 2021, των επιπέδων κινητικότητας πριν από την πανδημία, με την επακόλουθη αύξηση των ατυχημάτων. Τα ατυχήματα με θύματα στις οδικές μεταφορές αυξήθηκαν κατά 9% το 2022 σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος, καταγράφοντας 97.916 ατυχήματα με θύματα, εκ των οποίων τα 1.746 ήταν θάνατοι, ποσοστό κατά 13,9% υψηλότερο από αυτό του 2021 και πολύ παρόμοιο με τα αντίστοιχα πριν την πανδημία (1.755 θάνατοι το 2019). Επισημαίνεται ότι, ενώ ο συνολικός δείκτης επικινδυνότητας στους υπεραστικούς δρόμους μειώθηκε κατά 1,2% το 2022 σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος, ο δείκτης συνολικής θνησιμότητας στους υπεραστικούς δρόμους αυξήθηκε κατά 7,6%.

Τα σιδηροδρομικά ατυχήματα έφτασαν συνολικά τα 175 το 2022, σημειώνοντας αύξηση 4,8% σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος και 15,9% σε σύγκριση με το 2019. Καταγράφηκαν 22 σοβαρά ατυχήματα το 2022, που αντιπροσωπεύουν αξιοσημείωτη αύξηση 69,2% σε σύγκριση με το 2021, ενώ τα σημαντικά ατυχήματα ανήλθαν σε 59, με αύξηση 13,5% σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά. Κατά την ανάλυση του αντίκτυπου των σιδηροδρομικών ατυχημάτων το 2022, παρατηρείται αύξηση 6 κατά θανάτους και 8 σοβαρούς τραυματισμούς σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος, με 21 θανάτους και 27 σοβαρούς τραυματισμούς να καταγράφονται ως αποτέλεσμα σημαντικών σιδηροδρομικών ατυχημάτων. Η αύξηση σε αυτές τις μεταβλητές αντικατοπτρίζεται στον δείκτη κινδύνου των διαφόρων κατηγοριών χρηστών σιδηροδρομικών μεταφορών, με αύξηση 40% το 2022 σε σύγκριση με το 2021 για τους χρήστες ισόπεδων διασταυρώσεων και 24,5% για όλες τις κατηγορίες χρηστών.

Ο αριθμός των αεροπορικών ατυχημάτων το 2022 ήταν 34, κατά 19% χαμηλότερος από το 2021, ενώ ο αριθμός των σοβαρών ατυχημάτων ήταν 26, κατά 160% περισσότεροι από το 2021. Ο μέσος όρος τα τελευταία 10 χρόνια ήταν 28,3 ατυχήματα και 18,2 σοβαρά περιστατικά στο εναέριο μεταφορά. Σε αμφότερες τις περιπτώσεις, τα στοιχεία του 2022 ήταν

υψηλότερα από τον μέσο όρο, κατά 20,1% στον αριθμό των ατυχημάτων και κατά 42,9% στον αριθμό των σοβαρών ατυχημάτων. Όσον αφορά τα θύματα που προκλήθηκαν από σοβαρά αεροπορικά δυστυχήματα και συμβάντα, οι θάνατοι σε αεροπορικά δυστυχήματα που καταγράφηκαν το 2022 ήταν 2, τρεις λιγότεροι από το 2021 και 7,1 λιγότεροι από τον μέσο όρο των τελευταίων 10 ετών (9,1 θάνατοι).

Σε ό,τι αφορά την ασφάλεια στη θάλασσα, το 2022 παρατηρήθηκε μείωση της άφιξης πλοίων παράτυπης μετανάστευσης στις ισπανικές ακτές σε σύγκριση με το 2021 (-27,3%), γεγονός που συνοδεύεται από μείωση του αριθμού των ατόμων που βοηθούνται στα εν λόγω πλοία από 25.527 σε 19.373 άτομα. Η ως άνω τάση πάντως έχει αντιστραφεί πλήρως κατά τη διάρκεια της τελευταίας διετίας. Εάν εξαιρεθεί η παράτυπη μετανάστευση, ο αριθμός των ατόμων που βοηθήθηκαν σε θαλάσσιες καταστάσεις έκτακτης ανάγκης μειώθηκε κατά 1,6% το 2022. Αντίθετα, ο αριθμός των καταστάσεων έκτακτης ανάγκης και ο αριθμός των εμπλεκόμενων πλοίων αυξήθηκαν κατά 0,2% το 2022 και 4,6%, αντίστοιχα.

### **ιζ. Περιβαλλοντική βιωσιμότητα**

Η κατανάλωση ενέργειας στον τομέα των μεταφορών στην Ισπανία αυξήθηκε κατά 14,9% το 2021, με τις οδικές μεταφορές να είναι οι κύριοι υπεύθυνοι με το 93,4% της τελικής κατανάλωσης ενέργειας. Όσον αφορά την ενεργειακή απόδοση, ο σιδηρόδρομος παραμένει ο ενεργειακά αποδοτικότερος τρόπος, κυρίως λόγω του μεγάλου αριθμού ταξιδιωτών και του όγκου των εμπορευμάτων που μπορούν να μεταφερθούν σε κάθε ταξίδι. Από την πλευρά τους, οι οδικές μεταφορές κατέγραψαν το 2021 την καλύτερη επίδοση ενεργειακής απόδοσης από το έτος 2000. Στις αερομεταφορές, η κατανάλωση ενέργειας ανά μονάδα μεταφοράς μειώθηκε κατά 10,3% το 2021 σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος.

Σε ό,τι αφορά την χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στις μεταφορές, παρατηρείται σταδιακή και αξιοσημείωτη αύξηση στη χρήση τους τα τελευταία χρόνια, φτάνοντας σε ποσοστό 9,2% στην Ισπανία το 2021, ξεπερνώντας για πρώτη φορά τον ευρωπαϊκό μέσο όρο (9,1%). Το 2021, το μερίδιο των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τις μεταφορές αυξήθηκε κατά 2,4 ποσοστιαίες μονάδες στην Ισπανία (από 27,1% το 2020 σε 29,6% το 2021), ενώ στην ΕΕ-27 συνολικά αυξήθηκε κατά 0,7 ποσοστιαίες μονάδες (από 21,7% το 2020 σε 22,4% το 2021). Οι οδικές μεταφορές είναι αυτές με τις υψηλότερες εκπομπές αερίων θερμοκηπίου και ρυπογόνες ουσίες, καθώς είναι αποτελούν το είδος μεταφορών με το μεγαλύτερο μερίδιο μέσων μεταφοράς στην εσωτερική μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων. Θα πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι οι σιδηροδρομικές μεταφορές συνεχίζουν να έχουν λιγότερες άμεσες εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου ανά μονάδα μεταφοράς-χλμ., ενώ το αντίθετο ισχύει για τις αεροπορικές μεταφορές.

### **ιη. Εκτιμήσεις προοπτικών του κλάδου μεταφορών**

Οι Όμιλοι κατασκευής υποδομών στην Ισπανία παρακολουθούν την οικονομική κατάσταση με προσοχή, δείχνοντας αυξανόμενη αισιοδοξία σχετικά με την εξέλιξη του κλάδου. Μεταξύ των επενδυτικών τους προτεραιοτήτων, οι ισπανικές εταιρείες υποδομών δίνουν έμφαση στον ψηφιακό μετασχηματισμό και στην προσέλκυση ταλέντων σε θέσεις εργασίας στον κλάδο. Ωστόσο, εντοπίζουν κινδύνους όπως η αύξηση και η αστάθεια του κόστους των πρώτων υλών και της ενέργειας, καθώς και η πολιτική ανασφάλεια. Ο κλάδος επικεντρώνεται

στη βελτίωση της παραγωγικότητας και της αποδοτικότητας, υιοθετώντας βέλτιστες πρακτικές άλλων τομέων, ιδίως της βιομηχανίας, με στόχο την αύξηση της παραγωγικότητας μέσω δημιουργίας οικονομιών κλίμακας, τυποποίησης και καθετοποίησης. Αυτή η τάση αντανακλά τη συνεχή ώθηση προς τον εκσυγχρονισμό και την καινοτομία στον τομέα των υποδομών στην Ισπανία.

Όσον αφορά τις εκτιμήσεις που έχουν εκφραστεί για την τρέχουσα κατάσταση του κλάδου, το 87% των κατασκευαστικών Ομίλων αξιολογεί την τρέχουσα κατάσταση των επιχειρήσεων ως καλή ή εξαιρετική, ενώ το 50% ανέμενε περαιτέρω βελτίωση κατά τη των προσεχών ετών. Σε ό,τι αφορά τον κλάδο, το 57% των επιχειρηματιών και διευθυντικών στελεχών που συμμετείχαν στην έρευνα θεωρεί ότι η τρέχουσα κατάσταση είναι θετική. Αυτή η αισιοδοξία αντανακλάται στις επιχειρηματικές προβλέψεις, ιδιαίτερα σε ό,τι αφορά τις προσδοκίες για τζίρο, επενδύσεις και απασχόληση.

Επισημαίνεται ότι καθ' όλη τη διάρκεια του 2023, οι κατασκευαστικοί Όμιλοι υποδομών είχαν βυθιστεί σε ένα μεταβαλλόμενο περιβάλλον, με τους μισούς από τους ερωτηθέντες (50%) να τοποθετούν τη μεταβλητότητα των τιμών των πρώτων υλών στους κύριους κινδύνους για την επιχείρησή τους. Επιπλέον, το 35% υπογράμμισε τη νομική αβεβαιότητα, η οποία δυσχεραίνει τη λήψη αποφάσεων και την εκτέλεση των μακροπρόθεσμων έργων, ενώ το 31% επισήμαινε το ενεργειακό κόστος που επηρεάζει αρνητικά τα περιθώρια κέρδους και την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων. Επιπλέον, το 28% των ερωτηθέντων επεσήμαινε τον κίνδυνο από την πλευρά της ζήτησης, που έχει προσθέσει πρόσθετη πίεση, αναγκάζοντας τις εταιρείες να επαναξιολογήσουν τις επιχειρηματικές και επενδυτικές τους στρατηγικές για να προσαρμοστούν στις διακυμάνσεις της αγοράιας ζήτησης. Ο κλάδος είχε εκφράσει επίσης κάποια αβεβαιότητα λόγω της πιθανότητας νέων παγκόσμιων εξελίξεων που θα μπορούσαν να έχουν οικονομικό αντίκτυπο στον κλάδο. Επιπλέον, στο πλαίσιο του υψηλού πληθωρισμού και των αυξανόμενων επιτοκίων, οι ισπανικές εταιρείες υποδομών αναγκάστηκαν να κατευθύνουν τις στρατηγικές τους προς τη λήψη μέτρων για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας ή τη μείωση του κόστους, λαμβάνοντας μέτρα πρωτίστως για την αυτοματοποίηση και την ψηφιοποίηση των διαδικασιών, καθώς και δευτερευόντως για τη μείωση του κόστους.

Οι ισπανικοί Όμιλοι υποδομών διαθέτουν ποικιλόμορφες στρατηγικές για τη διεθνή τους δραστηριότητα, με αξιοσημείωτο ποσοστό των ερωτηθέντων να δηλώνει ότι προβλέπει αύξηση της διεθνούς δραστηριότητας κατά τη διάρκεια του 2024, γεγονός που υποδηλώνει τάση επέκτασης και αναζήτησης νέων ευκαιριών σε άλλες αγορές σε έναν κλάδο που αποτελεί σημείο αναφοράς στη διεθνοποίηση. Σημειώνεται ακόμη ότι οι εταιρείες του κλάδου διαθέτουν "Innovation Labs" όπου δοκιμάζονται νέες κατασκευαστικές λύσεις και εργαλεία ψηφιακού μετασχηματισμού, ως το κύριο όπλο για την καταπολέμηση της αύξησης του κόστους των πρώτων υλών και για τον καλύτερο έλεγχο και διαχείριση των δραστηριοτήτων τους, με υιοθέτηση πρωτοβουλιών για πρόοδο στον τομέα της καινοτομίας και της εφαρμογής νέων τεχνολογιών. Σημαντική μερίδα ισπανικών εταιρειών κάνει συγκεκριμένα βήματα για να αγκαλιάσει την τεχνολογία και να βελτιώσει την ανταγωνιστικότητά τους σε ένα ολοένα και πιο ψηφιοποιημένο επιχειρηματικό περιβάλλον. Την τελευταία δεκαετία έχουν αναπτυχθεί και υιοθετηθεί τεχνολογίες που ανταποκρίνονται σε συγκεκριμένες ανάγκες του

κλάδου, όπως το BIM (Building Information Modeling) ή τα Ολοκληρωμένα Συστήματα Διαχείρισης Έργων (PMIS). Πιο πρόσφατα, οι περιπτώσεις χρήσης drones πολλαπλασιάζονται, ειδικά για την οπτική επιθεώρηση της κατασκευαστικής δομής, την ανίχνευση ζημιών στο σκυρόδεμα ή τη διάβρωση σε χάλυβα, καθώς και Data Analytics Advanced Level για έργα συντήρησης. Τέλος, ο ισπανικός κλάδος υποδομών είναι επικεντρωμένος σε ζητήματα βιωσιμότητας και προστασίας του περιβάλλοντος, ειδικά σε μια εποχή που έχει γίνει σαφές ότι η πρόοδος η ενέργεια και η βιώσιμη μετάβαση είναι το κλειδί για τη στρατηγική αυτονομία της χώρας και της Ε.Ε.

## **2. ΣΧΕΔΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΝΕΩΝ, ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ – ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΕΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΔΙΑΣΥΝΔΕΣΙΜΟΤΗΤΑΣ**

Το ισπανικό Κράτος έχει θεσπίσει, από τις αρχές της δεκαετίας του 2000, στρατηγικά σχέδια ανάπτυξης των υποδομών στον κλάδο μεταφορών, ξεκινώντας από το κεντρικό στρατηγικό πλάνο **PEIT (Plano Estratégico de Infraestructuras y Transporte)** που κάλυψε την περίοδο 2005-2020, καταρτίστηκε από το τότε Υπουργείο Ανάπτυξης (Ministerio de Fomento), με συνολικό προϋπολογισμό 240 δισ. ευρώ, με το 48% των συνολικών επενδύσεων να κατευθύνεται στην ανάπτυξη σιδηροδρομικών γραμμών και το 35% σε επενδύσεις για ανάπτυξη του δικτύου υψηλής ταχύτητας (βλ. και <https://www.transportes.gob.es/plan-estrategico-de-infraestructuras-y-transporte-peit>). Άλλο στρατηγικό σχέδιο που έχει διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη των υποδομών μεταφορών στην Ισπανία είναι το **PITVI (Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda)** που καλύπτει την περίοδο 2012-2024 και θεσπίσθηκε από το ίδιο ως άνω Υπουργείο (<https://www.transportes.gob.es/el-ministerio/planes-estrategicos/2024/pitvi-2012/plan-de-infraestructuras-transporte-y-vivienda-pitvi>).

Σύμφωνα με το σκεπτικό που υπήρχε όταν τέθηκε σε εφαρμογή το σχέδιο PITVI, το πεδίο εφαρμογής του στρατηγικού σχεδιασμού των υποδομών μεταφορών στην Ισπανία υπόκειται σε ουσιαστική εξέλιξη τα τελευταία χρόνια. **Οι βασικοί στόχοι των προηγούμενων πρωτοβουλιών στο εν λόγω θέμα είχαν επικεντρωθεί κυρίως στην αντιμετώπιση του συσσωρευμένου ελλείμματος στην παροχή υποδομών, ώστε να καλυφθεί το υφιστάμενο κενό σε σχέση με άλλες ευρωπαϊκές χώρες αναφοράς.** Από τη δεκαετία του 1980, οι ισπανικές υποδομές μεταφορών υπόκεινται σε σημαντική ανακεφαλαιοποίηση μέσω μεγάλων και συνεχών επενδύσεων. Ωστόσο, **παρά το ότι η Ισπανία διέθετε ήδη το 2012 ένα εκτεταμένο σύστημα μεταφορών, ο σχεδιασμός του, ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια, δεν ήταν συμβατός με τις πραγματικές ανάγκες κινητικότητας της κοινωνίας, οδηγώντας σε καταστάσεις πλεονάζουσας χωρητικότητας και υποχρησιμοποιούμενων υποδομών, καθώς και ελλείψεων και εδαφικών ανισορροπιών στην παροχή υποδομών και υπηρεσιών.** Έτσι, η ανάγκη για στρατηγικό σχεδιασμό είχε επίκεντρο τον προσανατολισμό των επενδυτικών αναγκών με στόχο την εξισορρόπηση του συστήματος στο οποίο κυριαρχούσαν υπερβολικά οι οδικές υποδομές και προς τη λειτουργική βελτιστοποίηση του συνόλου του.

Σε γενικό πλαίσιο, **ο στρατηγικός σχεδιασμός υποδομών στην Ισπανία υπόκειται αφ' ενός στους περιορισμούς που επιβάλλει η μείωση των δημοσίων πόρων, αλλά και αφ' ετέρου**

**στις δυσκολίες πρόσβασης σε πιστώσεις από τον ιδιωτικό τομέα.** Έτσι, οι προοπτικές νέων επενδύσεων σε υποδομές, σε βραχυπρόθεσμο ορίζοντα, είναι περιορισμένες για την Ισπανία ως αποτέλεσμα των περιορισμών της μακροοικονομικής πολιτικής και της διαδικασίας δημοσιονομικής εξυγίανσης. Η παροχή συστήματος μεταφορικών υποδομών στην Ισπανία είναι υψηλή σε σχέση με το μέγεθός της, και σε σύγκριση με εκείνη χωρών με υψηλότερο ΑΕΠ και πληθυσμό, όπως η Γαλλία και η Γερμανία. Αυτή η διαφορά μεταξύ μεγέθους δικτύων και αντίστοιχων οικονομιών, εάν παραβλεφθεί προς στιγμήν ο παράγων της περιφερειακής θέσης της Ιβηρικής Χερσονήσου και της κατανομής του πληθυσμού, δημιουργεί στην Ισπανία φαινόμενο υποχρησιμοποίησης ορισμένων αυτοκινητοδρόμων και σιδηροδρομικών γραμμών υψηλής ταχύτητας σε σύγκριση με τους ευρωπαϊκούς ομολόγους τους, που μάλιστα επιδεινώνεται καθώς τίθενται σε λειτουργία νέες υποδομές.

**Σύμφωνα με τον τρέχοντα στρατηγικό σχεδιασμό της ισπανικής Κυβέρνησης σε χρονικό ορίζοντα το έτος 2030,** όσον αφορά τις υποδομές μεταφορών, οι άξονες δραστηριοποίησης που προβλέπονται είναι οι ακόλουθοι:

(α) **Θέσπιση νέων κριτηρίων προτεραιοποίησης των επενδύσεων:** εκπόνηση νέου οδηγού για οικονομοτεχνικές μελέτες υποδομών μεταφορών, καθιέρωση εκ των υστέρων ανάλυσης βιωσιμότητας υποδομών μεταφορών, καθιέρωση κριτηρίων επένδυσης και προτεραιοποίησης επενδύσεων στο πλαίσιο του Νόμου για την Βιώσιμη Κινητικότητα.

(β) **Σχεδιασμός και Διαχείριση του Κρατικού Οδικού Δικτύου:** μελέτη του μοντέλου διαχείρισης και

χρηματοδότησης του οδικού δικτύου, ανάπτυξη προγραμματισμού της οδικής στρατηγικής για τους αυτοκινητόδρομους

(γ) **Σχεδιασμός και Διαχείριση του σιδηροδρομικού δικτύου:** Εκπόνηση ενδεικτικής στρατηγικής σιδηροδρόμων, σύναψη συμφωνίας Υπουργείου Μεταφορών και Βιώσιμης Κινητικότητας με την διαχειρίστρια των υποδομών του σιδηροδρομικού δικτύου Adif σχετικά με το δίκτυο υψηλής ταχύτητας.

(δ) **Χρηματοδότηση συστήματος και υποδομών αστικών μέσων μαζικής μεταφοράς**

(ε) **Διαφάνεια και Συμμετοχή:** ανάπτυξη πλατφόρμας ψηφιακής πληροφόρησης για το δίκτυο μεταφορών γενικού ενδιαφέροντος, βελτίωση της συμμετοχής του κοινού στην ανάπτυξη σχεδίων και έργων για υποδομές και υπηρεσίες μεταφορών.

## **I. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

**Το ισπανικό Κράτος έχει αποκλειστική δικαιοδοσία για δημόσια έργα γενικού ενδιαφέροντος ή η υλοποίηση των οποίων επηρεάζει περισσότερες από μία Αυτόνομες Κοινότητες.** Υπό την ομπρέλα του αρμόδιου Υπουργείου Μεταφορών το 2022 η Ισπανία διέθετε συνολικά 26.490 χλμ. δρόμων, 15.820 χλμ. σιδηροδρομικού δικτύου, 46 αεροδρόμια και 46 λιμάνια. **Οι μορφές χρηματοδότησης των επενδύσεων σε αυτές τις υποδομές είναι πολύ διαφορετικές,** με τα λιμάνια και τα αεροδρόμια να χρηματοδοτούνται εκτός προϋπολογισμού, λ.χ. από την Aena μέσω του εισοδήματος που παράγεται από την αεροναυτική δραστηριότητα και από τις Λιμενικές Αρχές μέσω της βασικής αρχής ότι ο χρήστης λιμενικών υποδομών, υδάτινων και χερσαίων, πρέπει να πληρώνει για τη χρήση του, οι δε δρόμοι χρηματοδοτούνται από εισφορές του κρατικού προϋπολογισμού, με εξαίρεση τους αυτοκινητόδρομους διοδίων, ενώ οι σιδηρόδρομοι μέσω εσόδων της διαχειρίστριας του δικτύου, Adif, από τη συλλογή των

τελών σε σιδηροδρομικούς και μεταφορικούς φορείς, καθώς και εισφορών από τον κρατικό προϋπολογισμό.

**Η ποικιλία που παρατηρείται στους τρόπους χρηματοδότησης αντανακλά την διαφορετική εδαφική πίεση για επενδύσεις σε νέες υποδομές.** Για παράδειγμα, η πίεση για την κατασκευή υποδομών λιμένων και αεροδρομίων είναι μέτρια, αφού αυτά πρέπει να υποστηρίζονται χρηματοδοτικά εν τέλει από τον τελικό χρήστη και δεν μπορεί να υπάρξει ανισορροπία της χρηματοοικονομικής βιωσιμότητας και της αρχής οικονομικής / χρηματοδοτικής αυτάρκειας. Αυτό δεν ισχύει για τις νέες οδικές και σιδηροδρομικές υποδομές, των οποίων η ανάπτυξη εξαρτάται περισσότερο από τον κρατικό προϋπολογισμό. Επί του παρόντος υπάρχει υψηλή εδαφική πίεση προς ολοκλήρωση όλων των υποδομών που αντικατοπτρίζονται στα προηγούμενα στρατηγικά σχέδια υποδομών και το πλέον πρόσφατο, το **ΡΙΤΒΙ 2012-2024**, ειδικότερα σε ό,τι αφορά την κατασκευή αυτοκινητοδρόμων, σιδηροδρομικών γραμμών υψηλής ταχύτητας και ενσωματώσεις του σιδηροδρομικού δικτύου σε αστικές περιοχές.

**Ιστορικά, ο σχεδιασμός υποδομών στην Ισπανία έχει πραγματοποιηθεί έως τώρα με βάση την παραδοχή ότι οποιαδήποτε υποδομή δημιουργεί πλούτο για τη χώρα και θα πρέπει να εξασφαλίζονται όλο και υψηλότερα σχετικά κονδύλια στον κρατικό προϋπολογισμό.** Αυτή η προσέγγιση έρχεται σε αντίθεση με τον μηχανικό σκοπό της βελτιστοποίησης κόστους, με δεδομένους τους περιορισμούς των δημοσίων πόρων βάσει των δημοσιονομικών δεσμεύσεων της Ισπανίας προς την Ε.Ε. Με αυτόν τον τρόπο μειώνονται περιορισμένοι πόροι όχι μόνο για άλλες χρήσεις, ενδεχομένως πιο αναγκαίες στον τομέα της κινητικότητας (λ.χ. διατήρησης του υπάρχοντος δικτύου, καθημερινής κινητικότητας, τεχνολογικής καινοτομίας ή ασφάλειας), αλλά και άλλων αναγκών περισσότερο πιεστικών για πραγματοποίηση δημοσίων δαπανών όπως οι συντάξεις και η υγεία, καθώς και η κατάρτιση ανθρώπινου δυναμικού.

Σύμφωνα με όσα αναφέρθηκαν προηγουμένως, **στον τρέχοντα σχεδιασμό οδικών και σιδηροδρομικών υποδομών στην Ισπανία: (α) σε πολλές περιπτώσεις το κριτήριο που έχει επικρατήσει δεν λαμβάνει υπόψη επαρκώς την οικονομική αποδοτικότητα, (β) οι ποσοτικοποιήσιμοι στόχοι συνήθως δεν τεκμηριώνονται επαρκώς, ενώ επίσης το κοστολόγιο και το χρονοδιάγραμμα των προγραμματισμένων δράσεων πολλές φορές δεν συνάδουν με τις πραγματικές απαιτήσεις και δυνατότητες της επένδυσης, (γ) υπάρχουν αδυναμίες στην εκπόνηση μελετών οικονομικής βιωσιμότητας των έργων στον κύκλο ζωής τους. Αν και η νομοθεσία απαιτεί την εκπόνηση τέτοιων οικονομοτεχνικών μελετών, η αλήθεια είναι ότι αυτές οι μελέτες μερικές φορές τείνουν να υπερεκτιμούν τη ζήτηση και να υποτιμούν τα κόστη κατασκευής και λειτουργίας.** Επιπλέον, συχνά δεν γίνονται αναλύσεις ευαισθησίας και κινδύνου, ούτε ενημερώνονται οι σχετικές μελέτες όταν παρεμβληθεί σημαντικός χρόνος μεταξύ της φάσης του προγραμματισμού και του διαγωνισμού των έργων, **(δ) επιπρόσθετα, στον τομέα αρμοδιοτήτων του Υπουργείου Μεταφορών, υπάρχουν οδηγοί για τη διεξαγωγή αυτού του τύπου των μελετών, οι οποίοι δεν είναι ομοιογενείς και έχουν κάποιες ελλείψεις και (ε) οι εκ των υστέρων (μετά την θέση σε λειτουργία της υποδομής) αναλύσεις οικονομικής βιωσιμότητας δεν πραγματοποιούνται σχεδόν καθόλου.**

Όπως επισημαίνουν ειδικοί του κλάδου μεταφορών, θα πρέπει να συνεχίσει να δίνεται προτεραιότητα στις επενδύσεις δημιουργίας νέων υποδομών μεταφορών, παρά το γεγονός ότι το υφιστάμενο απόθεμα υποδομών είναι ήδη αρκετά υψηλό, αποφέροντας κάποιες αποδόσεις κερδοφορίας που βασίζονται όχι αποκλειστικά σε όρους αυστηρά οικονομικούς, αλλά και κοινωνικής ισότητας και εδαφικής ισορροπίας, δεδομένου και του υψηλού δημοσίου χρέους της Ισπανίας. Φυσικά δεν θα πρέπει να παραβλέπεται το περιβαλλοντικό κόστος που σχετίζεται με την κατασκευή νέων υποδομών. Είναι δύσκολο να καθοριστεί ένα μακροοικονομικό μέγεθος σχετικά με την επένδυση που μια χώρα με το επίπεδο ανάπτυξης της Ισπανίας σε ό,τι αφορά τις συγκοινωνιακές υποδομές και, επιπρόσθετα, ένα τέτοιο μέγεθος δεν πρέπει να αποτελεί στόχο αφ' εαυτού, αλλά οι δημόσιες επενδύσεις να διατηρούνται σε σταθερά επίπεδα, χωρίς έντονες ταλαντώσεις.

Όπως επισημαίνεται από εκπροσώπους του κατασκευαστικού κλάδου, κατά την ιεράρχηση επενδύσεων σε υποδομές είναι απαραίτητο να απαντώνται ερωτήματα όπως: ποιοι στόχοι επιδιώκονται και τι οφέλη θα προκύψουν για την κοινωνία, καθώς και εάν ένα μεγάλο μέρος αυτών των στόχων και οφελών θα μπορούσε να επιτευχθεί με πιο αποτελεσματικές επενδύσεις με χαμηλότερο κόστος. Πέρα από τις άμεσες επιπτώσεις στους χρήστες των υποδομών και την οικονομία, η δημιουργία υποδομών μπορεί να επιφέρει τη διευκόλυνση των ίσων ευκαιριών στους πολίτες περιφερειακών ή «οικονομικά εύθραυστων» περιοχών. Επισημαίνεται ότι η Ισπανία έχει επενδύσει σημαντικά κεφάλαια σε υποδομές μεταφορών τις τελευταίες δεκαετίες σε μία προσπάθεια αντιμετώπισης του προβλήματος της ερημοποίησης της υπαίθρου, καθώς και σε «μειονεκτικές» περιοχές, οι οποίες ωστόσο κρίνονται ανεπαρκείς από στρατηγικής απόψεως. Επιπλέον, οι συγκοινωνιακές υποδομές που έχουν κτιστεί τις τελευταίες δεκαετίες γερνούν και απαιτούν όλο και μεγαλύτερες επενδύσεις στη διατήρηση και συντήρηση, οπότε αυτός είναι ένας τομέας όπου είναι απαραίτητο να δοθεί προτεραιότητα. Επιπλέον, οι ειδικοί του κλάδου επισημαίνουν την ανάγκη πραγματοποίησης επενδύσεων σε τεχνολογία και ψηφιοποίηση των υφιστάμενων υποδομών, υπό το σκεπτικό ότι οι επενδύσεις αυτές ενδεχομένως μπορούν να φέρουν περισσότερα οφέλη από ό,τι οι επενδύσεις σε περισσότερους δρόμους, αεροδρόμια ή λιμάνια.

Οι ειδικοί του κλάδου τονίζουν πως είναι απαραίτητο να γίνουν αξιολογήσεις της κοινωνικοοικονομικής κερδοφορίας των υποδομών του Υπουργείου Μεταφορών, να προετοιμάζονται οικονομοτεχνικές μελέτες με ομοιογενή τρόπο για όλους τους τύπους μεταφορών, χωρίς να αγνοούνται οι ιδιαιτερότητες εκάστου υποτομέα, με παραμέτρους και δεδομένα εξωτερικού κόστους που είναι κοινά, ενημερωμένα και με κοινή μεθοδολογία που καθιστά δυνατή την ουσιαστική σύγκριση των επενδυτικών ενεργειών. Επιπλέον, η μεθοδολογία και οι παράμετροι πρέπει να είναι συνεπείς και συμβατές με τα αντίστοιχα κοινοτικά πρότυπα, ώστε τα έργα που αναπτύσσει ο ισπανικός κρατικός τομέας να έχουν πρόσβαση σε ευρωπαϊκή χρηματοδότηση, χωρίς να χρειάζεται να πραγματοποιηθεί προηγουμένως νέα αξιολόγηση.

### **Η εκπόνηση ομοιογενούς οδηγού ως πλαισίου αναφοράς για οικονομοτεχνικές μελέτες κερδοφορίας στην Ισπανία επιδιώκεται να λαμβάνει υπόψη πτυχές όπως:**

- Τους στόχους της στρατηγικής για την ασφαλή, βιώσιμη και συνδεδεμένη κινητικότητα 2030.

- Την ομογενοποίηση των εσωτερικών δαπανών και οφελών (επένδυση, συντήρηση, χρόνο, κόστος λειτουργίας), αλλά και εξωτερικών παραγόντων (ρύπανση ατμοσφαιρική, θόρυβος, κλιματική αλλαγή, ενεργειακή απόδοση, ατυχήματα, κατοχή γης, συμφόρηση κ.λπ.), τα προεξοφλητικά επιτόκια που θα χρησιμοποιηθούν και τους χρονικούς ορίζοντες της ανάλυσης.
- Τους εμπλεκόμενους παράγοντες: χρήστες και μη χρήστες της υποδομής, διοίκηση, διαχειριστής υποδομής κλπ.
- Την ομογενοποίηση των κριτηρίων λήψης αποφάσεων και την ιεράρχηση των επενδύσεων δια της χρήσης εννοιών όπως η καθαρή παρούσα αξία, η αναλογία οφέλους/κόστους, το εσωτερικό ποσοστό απόδοσης, η περίοδος απόσβεσης των επενδύσεων κ.λπ.
- Την ανάγκη διενέργειας ανάλυσης ευαισθησίας και κινδύνου.
- Τη φιλική προς το χρήστη εφαρμογή του οδηγού
- Την εισαγωγή και εξέταση εκ των υστέρων αναλύσεων. Πιο συγκεκριμένα, κρίνεται απαραίτητο η Ισπανία να προχωρήσει σε μια μεθοδολογία εκ των υστέρων αξιολόγησης των υποδομών και στη δημιουργία, μέσω ειδικής νομοθεσίας για τη βιώσιμη κινητικότητα, υποχρεωτικότητας τέτοιου τύπου μελετών κατά την ανάθεση των δημοσίων έργων από το Υπουργείο.
- Την καθιέρωση διαδικασίας εκ των προτέρων αξιολόγησης σε πρώιμα στάδια σύλληψης μιας δράσης, με τη διεξαγωγή μελέτης σκοπιμότητας που περιλαμβάνει μια προκαταρκτική ανάλυση της κοινωνικο-περιβαλλοντικής κερδοφορίας πριν από την έναρξη οποιασδήποτε ενημερωτικής μελέτης ή πρώτου εγγράφου σχεδιασμού μιας νέας υποδομής. Αυτή η ανάλυση θα πραγματοποιείται τόσο για ενέργειες που προωθούνται από το Υπουργείο ή και εξαρτώμενους από αυτό φορείς.
- Την υποχρέωση διενέργειας εκ των υστέρων ανάλυσης των υποδομών που έχουν τεθεί σε λειτουργία, καθώς και τη δημιουργία μηχανισμών ώστε να διενεργούνται οι εκ των προτέρων και οι εκ των υστέρων αξιολογήσεις, να καταγράφονται συστηματικά για τη διευκόλυνση της προσβασιμότητας σε αυτές και της λογοδοσίας του Υπουργείου για την αποτελεσματικότητα και αποδοτικότητα των κρατικών δαπανών.

## **II. ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ**

**Στην Ισπανία μόνο το 5% του δημόσιου οδικού δικτύου αντιστοιχεί σε αυτοκινητόδρομους με διόδια**, οι οποίοι χρηματοδοτούνται με χρέωση απ' ευθείας στον χρήστη του δρόμου, το ποσοστό αυτό τείνει δε να μειωθεί, καθώς για ορισμένους από τους αυτοκινητόδρομους διοδίων ολοκληρώνονται οι εκπληρώσεις όρων των σχετικών συμβάσεων παραχώρησης και εν συνεχεία οι εν λόγω αυτοκινητόδρομοι θα παύσουν να λειτουργούν με διόδια. Συνεπώς στο 95% του δημόσιου οδικού δικτύου χρηματοδοτείται από τον κρατικό προϋπολογισμό, σε αντίθεση με άλλους τρόπους μεταφοράς, που προϋποθέτουν καταβολή τελών λ.χ. για τη χρήση λιμενικών, αεροπορικών και σιδηροδρομικών υποδομών. Η γήρανση των υφιστάμενων αυτοκινητοδρόμων απαιτεί μεγαλύτερες πιστώσεις του προϋπολογισμού, κάτι που είναι δύσκολο μέσα στο τρέχον δημοσιονομικό πλαίσιο που αποσκοπεί στη μείωση του ελλείμματος. **Σύμφωνα με το νέο μοντέλο στρατηγικής αλλά και τις σχετικές συστάσεις της Ευρ. Επιτροπής, ο χρήστης θα πρέπει να αναλαμβάνει το κόστος συντήρησης και λειτουργίας των οδικών υποδομών.**



Βεβαίως, η εφαρμογή τέτοιου είδους πολιτικών στην Ισπανία είναι αρκετά περίπλοκη, λόγω της κατανομής των αρμοδιοτήτων των οδικών υποδομών στη χώρα, όπου **ένα μη αμελητέο τμήμα του οδικού δικτύου υψηλής χωρητικότητας ανήκει στις Αυτόνομες Κοινότητες ακόμη και Αρχές Τοπικής Αυτοδιοίκησης** (περίπου 4.000 χλμ. αυτοκινητοδρόμων). Επομένως, το νέο μοντέλο χρηματοδότησης των δρόμων θα πρέπει να βασίζεται στις αρχές της εδαφικής ισότητας, της οδικής ασφάλειας και της περιβαλλοντικής βιωσιμότητας.

Οι ειδικοί του κλάδου θεωρούν απαραίτητη μια μελέτη για τα διαφορετικά μοντέλα διαχείρισης και χρηματοδότησης του οδικού δικτύου που θα μπορούσαν να εφαρμοστούν στην Ισπανία, τουλάχιστον σε υποδομές μεγάλης χωρητικότητας, με σκοπό αφ' ενός την εσωτερικοποίηση του κόστους διατήρησης και συντήρησης μετά από ανάλυση του συστήματος φορολόγησης των οδικών μεταφορών και αφ' ετέρου την παροχή στους διαχειριστές δρόμων σταθερών πηγών χρηματοδότησης για **να διασφαλιστεί η διατήρηση του πλούσιου ισπανικού οδικού δικτύου, ανεξάρτητα από τον δημόσιο προϋπολογισμό**. Από την άλλη πλευρά, είναι απαραίτητο να καθιερωθεί ένας στρατηγικός προγραμματισμός για τους κρατικούς αυτοκινητόδρομους, ευθυγραμμισμένος με τους στρατηγικούς στόχους 2030 για την ασφαλή, βιώσιμη και συνδεδεμένη κινητικότητα.

#### **ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΜΕΤΡΑ**

Κρίνεται απαραίτητο να πραγματοποιηθεί **ανάλυση του συστήματος επιβαρύνσεων των οδικών μεταφορών, με βάση την οποία το Υπουργείο Μεταφορών θα εντοπίσει εναλλακτικές λύσεις προς ίδρυση ενιαίου μηχανισμού χρηματοδότησης του οδικού δικτύου του Κράτους** με έμφαση στην επιβολή επιβαρύνσεων στους χρήστες των υπηρεσιών του οδικού δικτύου, τουλάχιστον σε ό,τι αφορά τις δαπάνες συντήρησης του κρατικού δικτύου μεγάλης χωρητικότητας. Αυτός ο νέος μηχανισμός χρηματοδότησης θα μπορούσε να βασίζεται στην καθιέρωση διοδίων (πληρωμή ανά απόσταση που διανύθηκε και τύπο οχήματος), τέλη (πληρωμή για το δικαίωμα χρήσης της υποδομής για ορισμένο χρονικό διάστημα), ή μικτά συστήματα (διόδια για φορτηγά, τέλη για επιβατικά αυτοκίνητα) κλπ. Για το σκοπό αυτό θα χρειαστεί να αναλυθούν και εμπειρίες από άλλες ευρωπαϊκές χώρες σε ζητήματα τεχνολογιών που χρησιμοποιούνται, φορέων διαχείρισης, εσόδων που αποκτήθηκαν και ποσά διοδίων / τελών, αναποτελεσματικότητας και δυσκολιών που αντιμετωπίστηκαν κ.α. Επίσης, θα πρέπει να συνεκτιμηθούν οι υφιστάμενες συνθήκες στην περίπτωση της Ισπανίας, όπως το νομοθετικό πλαίσιο, η κατανομή εξουσιών, η περιφερειακή θέση της Ιβηρικής χερσονήσου σε σχέση με την υπόλοιπη ευρωπαϊκή ήπειρο, το φαινόμενο της ερημοποίησης της υπαίθρου κλπ. Προτείνεται επίσης η μελέτη δυνατότητας επέκτασης του μοντέλου και σε μη κρατικά οδικά δίκτυα. Επισημαίνεται ότι θα απαιτηθεί κοινωνική και πολιτική συναίνεση για την εφαρμογή του όποιου νέου μοντέλου οδικής χρηματοδότησης, για το οποίο θα χρειαστεί να καθιερωθούν ορισμένα στοιχεία «κοινωνικής αποζημίωσης» για τις πιο ευάλωτες οικονομικά πληττόμενες ομάδες.

**Το Εθνικό Σχέδιο Κρατικού Οδικού Δικτύου** στοχεύει στη μείωση των ποσοστών ατυχημάτων, στη βελτίωση των χαρακτηριστικών δρόμων με λειτουργικά προβλήματα ή ζητήματα χωρητικότητας, στη βελτίωση της προσβασιμότητας στις εκάστοτε περιοχές, στη συμβατότητα του Σχεδίου με άλλα σχέδια που έχουν εκπονηθεί από κρατικούς φορείς, μεταξύ των οποίων η στρατηγική για την ασφαλή, βιώσιμη και συνδεδεμένη κινητικότητα 2030,

καθώς στον εκσυγχρονισμό του οδικού δικτύου και την αξιοποίηση νέων τεχνολογιών και ψηφιοποίησης για καλύτερη διασυνδεσιμότητα. Προβλέπεται επίσης να καθοριστεί περίοδος ισχύος του Σχεδίου, χρονικού ορίζοντα 10-15 ετών και ημερομηνίες μερικής επανεξέτασης (για παράδειγμα, κάθε 5 χρόνια). Επιπλέον προβλέπεται η θέσπιση γενικών κριτηρίων για τον προγραμματισμό, τη διατήρηση και την εκμετάλλευση του κρατικού δικτύου αυτοκινητοδρόμων, με ιεράρχηση των επενδύσεων και ανάλυση κόστους/οφέλους, που πρέπει να είναι συμβατά με όσα ορίζει ο Νόμος για τη Βιώσιμη Κινητικότητα. Προβλέπεται ακόμη στρατηγική εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων, καθορισμός ποσοτικοποιήσιμων δεικτών για την παρακολούθηση της συμμόρφωσης προς τους στόχους του Στρατηγικού Σχεδίου, καθώς και διαδικασιών παρακολούθησης και αναθεώρησης του Στρατηγικού Σχεδίου.

### **III. ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ**

Σύμφωνα με στοιχεία της Έκθεσης 2019 του Παρατηρητηρίου Σιδηροδρόμων στην Ισπανία (Observatorio del Ferrocarril en España - OFE), **η Adif διαχειριζόταν σιδηροδρομικό δίκτυο 15.373 χλμ. που είναι πολύ ετερογενές**, αφού ως προς το πλάτος της γραμμής 11.289 χλμ. είναι ιβηρικών προδιαγραφών, 2.663 χλμ. ευρωπαϊκού προτύπου, 1.193 χλμ. μετρικού πλάτους και 227 χλμ. μικτού πλάτους. Ως προς την ηλεκτροδότηση, 5.560 χλμ. αφορούν γραμμές μονής τροχιάς χωρίς ηλεκτροδότηση, 14 χλμ. διπλής τροχιάς χωρίς ηλεκτροδότηση, 4.080 χλμ. αφορούν ηλεκτροδοτημένες γραμμές μονής τροχιάς και 5.720 χλμ. ηλεκτροδοτημένες γραμμές διπλής τροχιάς.

**Η πολιτική δημιουργίας υποδομών σιδηροδρόμων τις τελευταίες δεκαετίες στην Ισπανία ήταν εξαιρετικά επικεντρωμένη στη δημιουργία νέων γραμμών υψηλής ταχύτητας, που απέφερε αξιοσημείωτη αύξηση των επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών μεγάλης απόστασης**, συγκεκριμένα στους 15,67 δισ. υπεραστικούς επιβάτες-χλμ. το 2019, έναντι 9,82 δισ. το 1985 και 6,79 δισ. το 1994. Παρ' όλα αυτά, σύμφωνα με το Παρατηρητήριο Μεταφορών και Logistics της Ισπανίας (OTLE), η συμβολή του σιδηροδρόμου στην εσωτερική επιβατική κίνηση είναι της τάξεως του 6,4%, έναντι 85,4% των αυτοκινητοδρόμων.

**Η εστίαση που έχει δοθεί στην ανάπτυξη γραμμών και υπηρεσιών υψηλής ταχύτητας προκάλεσε συγκριτική μείωση της σχετικής σημασίας του συμβατικού σιδηροδρόμου μεσαίας απόστασης**. Πιο συγκεκριμένα, τα 33,134 δισ. επιβάτες-χλμ. το 2019 στις υπηρεσίες μεσαίας απόστασης της Renfe, αντιπροσωπεύουν μεγέθυνση της τάξεως του 46% σε σχέση με το 1995, ενώ η αύξηση του όγκου των επιβατών-χλμ. την ίδια περίοδο σε σιδηροδρομικές συνδέσεις μεγάλης απόστασης ήταν της τάξεως του 126%.

### **IV. ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ**

**Οι υπηρεσίες προαστιακού σιδηροδρόμου ("Cercanías") είναι απαραίτητες για την κάλυψη των αναγκών κινητικότητας στις κύριες μητροπολιτικές περιοχές της Ισπανίας**. Σύμφωνα με στοιχεία του 2019, σε κάθε σιδηροδρομικό ταξιδιώτη μεγάλης απόστασης αντιστοιχούν 12,7 επιβάτες σε δίκτυα "Cercanías". Το 2019, **οι υπηρεσίες "Cercanías" που λειτουργούν από τη Renfe κατέγραψαν 443 εκατ. ταξιδιώτες** (αύξηση 0,6% σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος), με ταξίδια κατά μέσο όρο 18,9 χλμ. ανά ταξιδιώτη. Παρά την μεγέθυνση που παρουσιάζει τα τελευταία χρόνια η μεταφορά με το δίκτυο "Cercanías", δεν έχει ακόμη ανακτήσει το μέγιστο

επίπεδο των 467 εκατ. ταξιδιωτών του 2006. Μικρότερη προσοχή δόθηκε τα τελευταία χρόνια στην ανάπτυξη και βελτίωση των υποδομών του σιδηροδρομικού δικτύου που υποστηρίζει τις υπηρεσίες Cercanías.

## **V. ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ**

Όσον αφορά τα εμπορεύματα, σύμφωνα με στοιχεία του ΟΦΕ, το 2019 μεταφέρθηκαν σιδηροδρομικά 10,459 δισ. τόνοι-χλμ., που αντιπροσωπεύει μείωση 3,1% σε σύγκριση με το 2018. Ο αριθμός αυτός είναι χαμηλότερος από τους 12,07 δισ. τόνους-χλμ. που είχαν μεταφερθεί το 1985, γεγονός που δείχνει μία απώλεια της ανταγωνιστικότητας της εμπορευματικής μεταφοράς σιδηροδρομικώς, σε σύγκριση με την αντίστοιχη οδική, σε διάστημα μερικών δεκαετιών. **Σύμφωνα με στοιχεία της Eurostat, η σιδηροδρομική μεταφορά στην Ισπανία αντιπροσωπεύει μόνο το 4,8% της εσωτερικής εμπορευματικής κίνησης (τη δεκαετία του '90 ήταν γύρω στο 10%) και είναι ιδιαίτερα χαμηλότερη από τον αντίστοιχο μέσο όρο των χωρών της Ε.Ε. (17,6%).** Περαιτέρω, μόνο το 12,5% των σιδηροδρομικών χιλιομέτρων αφορά φορτία, μακριά από τον ευρωπαϊκό μέσο όρο του 19% και ακόμη περισσότερο από τον αντίστοιχο γερμανικό (25%). Επομένως, συνάγεται η σχετικά χαμηλή σημασία του σιδηροδρόμου στη μεταφορά αγαθών στην Ισπανία, έναντι άλλων μέσων μεταφοράς.

**Τα αίτια της σημερινής κατάστασης στις εμπορευματικές σιδηροδρομικές υποδομές της Ισπανίας,** μπορούν να συνοψιστούν στα ακόλουθα:

- Τα αγαθά ουσιαστικά κυκλοφορούν σε γραμμές ιβηρικού εύρους, που εμποδίζει πρόσβαση στην ευρωπαϊκή αγορά ατμομηχανών και βαγονιών, επιβάλλοντας δυσκολίες στη διεθνή κυκλοφορία.
- Το σιδηροδρομικό δίκτυο δεν είναι προετοιμασμένο, ως επί το πλείστο, για τη λειτουργία των τρένων με μήκος μεγαλύτερο από 450 m κατά μήκος απότομων παρακαμπτήριων και ραμπών, σε αντίθεση με τα συνήθη 750 m στην Ευρώπη. Επιπλέον, η έλλειψη ηλεκτροδότησης τμήματος του σιδηροδρομικού δικτύου επιβάλλει πρόσθετο μεταφορικό κόστος.
- Ελλείψεις σε τερματικούς σταθμούς logistics.
- Υφίσταται παρεμβολή σε ορισμένα τμήματα του δικτύου κοντά σε πόλεις με υπηρεσίες προαστιακού σιδηροδρόμου.

## **VI. ΑΣΤΙΚΗ ΕΝΣΩΜΑΤΩΣΗ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ**

Λόγω της σημαντικής αστικής ανάπτυξης των ισπανικών πόλεων στο δεύτερο ήμισυ του 20<sup>ου</sup> αιώνα, σημαντικό μέρος της σιδηροδρομικής πρόσβασης στις πόλεις έχει ενσωματωθεί πλήρως στο εσωτερικό του σημερινού αστικού ιστού. Γι' αυτό **υπάρχουν πολλά έργα που προωθούνται σε διάφορες πόλεις, με τα οποία οι τοπικές Αρχές προσπαθούν να ενσωματώσουν τον σιδηρόδρομο στον αστικό ιστό και, σε ορισμένες περιπτώσεις, να τον υπογειοποιήσουν.** Με την υλοποίηση τέτοιων έργων επιφορτίστηκαν διάφορα εταιρικά σχήματα κρατικού / ημικρατικού ενδιαφέροντος και προσανατολισμού, όπως οι «Εταιρείες Ενσωμάτωσης Σιδηροδρόμων», με τις **εν λόγω προσεγγίσεις να έχουν αποδειχθεί ωστόσο σε πολλές περιπτώσεις οικονομικά μη βιώσιμες λόγω επιπλέον κόστους για τη χρηματοδότηση ακόμη και των διακυμάνσεων στην αγορά ακινήτων.** Είναι ευρέως αποδεκτό ότι ο αστικός σιδηρόδρομος έχει θετικά αποτελέσματα για την πόλη και την

κινητικότητα της, ευνοώντας την ανάπλαση του αστικού περιβάλλοντος, ωστόσο οι διαδικασίες ενσωμάτωσης συνήθως συνεπάγονται σημαντικό κόστος και πολύ υψηλή επένδυση.

Για να πραγματοποιηθεί μία τέτοιου είδους επένδυση, είναι απαραίτητη η διεξαγωγή οικονομοτεχνικής μελέτης σκοπιμότητας της εν λόγω ενσωμάτωσης και μια λειτουργική μελέτη της προτεινόμενης λύσης και των επιπτώσεών του στη διαχείριση, συντήρηση και λειτουργία του τμήματος σιδηροδρομικής γραμμής στο οποίο πρόκειται να υλοποιηθεί. Ως γενικό κριτήριο λοιπόν θεωρείται ότι οι δράσεις ενσωμάτωσης του αστικού σιδηροδρόμου επιτρέπουν την βελτίωση της πόλης προς όφελος του πολίτη, δημιουργώντας, σε περιπτώσεις υπογειοποίησης, αύξηση του κόστους μελλοντικής λειτουργίας και συντήρησης του σιδηροδρομικού δικτύου. Για το λόγο αυτό, τέτοιου τύπου έργα πρέπει να επιμερίζονται μεταξύ κυρίως των Αρχών Τοπικής Αυτοδιοίκησης ή και των περιφερειακών Αρχών που είναι αρμόδιες για τον πολεοδομικό σχεδιασμό, με πιθανή συγχρηματοδότηση από την κεντρική Διοίκηση.

Από την άλλη πρέπει να σημειωθεί ότι το μεγαλύτερο μέρος αυτών των αστικών ενοποιήσεων συνοδεύεται από μεγάλες επιχειρήσεις αναδιαμόρφωσης και προσαρμογής των σταθμών ή ακόμα και κατασκευή νέων σταθμών, προσαρμοσμένων στις νέες λειτουργίες της γραμμής ή της αναμενόμενης ζήτησης, καθώς και αναδιαμόρφωσης του πολεοδομικού σχεδιασμού, γεγονός που τις καθιστά περισσότερο περίπλοκες και αυξάνει το κόστος οδηγώντας σε ανάγκη κρατικής χρηματοδότησης.

## **VII. ΟΡΓΑΝΑ ΣΧΕΔΙΑΣΗΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΣΤΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ**

**Ο νόμος 38/2015, του κλάδου σιδηροδρόμων**, θεσπίζει τα ακόλουθα μέσα για τον προγραμματισμό επενδύσεων στο σιδηροδρομικό δίκτυο:

- **Την Ενδεικτική Στρατηγική που έχει αναπτυχθεί από το Υπουργείο Μεταφορών**, σε συντονισμό με το Υπουργείο Οικολογικής Μετάβασης και η οποία εξυπηρετεί ως εργαλείο σχεδιασμού την ολοκληρωμένη σιδηροδρομική υποδομή του ισπανικού σιδηροδρομικού δικτύου (ανάπτυξη, συντήρηση και ανακαίνιση). Αυτή η στρατηγική καλύπτει μια ελάχιστη προσωρινή περίοδο 5 ετών (με δυνατότητα ανανέωσης), καθιερώνει γενικό πλαίσιο οικονομικών προτεραιοτήτων και βασίζεται στην οικονομική και κοινωνική αποτελεσματικότητα, καθώς και στη βιώσιμη χρηματοδότηση του συστήματος σιδηροδρόμων, ενισχύοντας τις προοπτικές της διατροπικής μεταφοράς.
- **Την ανάπτυξη Προγράμματος Δραστηριοτήτων που θα δημοσιεύονται ετησίως από τους διαχειριστές υποδομών (Adif, Adif-AV)** που πρέπει να ανταποκρίνονται στην Ενδεικτική Στρατηγική του Υπουργείου Μεταφορών και θα περιλαμβάνει μεταξύ άλλων προγραμματισμό ενεργειών σε χρονικό ορίζοντα πενταετίας, συμφωνία Adif / Adif-AV με το Υπουργείο Μεταφορών που καθορίζει τους στόχους προς επίτευξη από την Adif και τις συνεισφορές του Δημοσίου σε διάστημα πενταετίας.

**Η Ενδεικτική Στρατηγική, ως εργαλείο σιδηροδρομικού σχεδιασμού, επιδιώκει να αναπροσανατολίσει την επενδυτική πολιτική των τελευταίων δεκαετιών για να δοθεί προτεραιότητα στην ασφάλεια και συντήρηση του δικτύου, καθιέρωση ορθολογισμού στην οικονομική στην κατασκευή νέων γραμμών υψηλής ταχύτητας και απόδοση**

**μεγαλύτερης σημασίας στον προαστιακό σιδηρόδρομο (“Cercanías”) και τη μεταφορά εμπορευμάτων.** Ο κύριος στόχος της στρατηγικής, η οποία προβλέπει την κινητοποίηση 24,2 δισ. ευρώ σε επενδύσεις μεταξύ 2021 και 2026, είναι να χαράξει το πρώτο βήμα του σχεδιασμού για τη συγκρότηση ενός συνεκτικού και αποτελεσματικού σιδηροδρομικού συστήματος, που θα ενσωματώνει στόχους κοινωνικής, περιβαλλοντικής και οικονομικής απόδοσης με την ίδια σημασία με το λειτουργικό και εδαφικές.

**Η Ενδεικτική Στρατηγική Σιδηροδρόμων, που εκπονήθηκε από το Υπουργείο Μεταφορών το 2022, έχει τους ακόλουθους στόχους:**

- Να ανταποκρίνεται στις μελλοντικές ανάγκες κινητικότητας, με βάση την προοπτική των διατροφικών μεταφορών και να εγγυηθεί την ιεράρχηση των επενδυμένων πόρων και την αποτελεσματική κατανομή τους μεταξύ των μέσων μεταφοράς.
- Την αντιμετώπιση του ζητήματος της διαλειτουργικότητας για την επίτευξη ενός ολοκληρωμένου και ομοιογενούς δικτύου
- Την προτεραιοποίηση της ασφάλειας και της συντήρησης των υφιστάμενων δικτύων, για την οποία πρέπει να εξασφαλιστεί επαρκής χρηματοδότηση.
- Την εδραίωση οικονομικού ορθολογισμού στην προώθηση νέων υποδομών, μέσω διεξαγωγής αυστηρών αναλύσεων κοινωνικοοικονομικής και χρηματοοικονομικής κερδοφορίας με βάση ρεαλιστικές εκτιμήσεις κόστους και ζήτησης.
- Την προώθηση προγραμμάτων μετακίνησης και εμπορευματικών μεταφορών.

**Οι διαδοχικές συμφωνίες που θα υπογραφούν μεταξύ του Υπουργείου Μεταφορών και του Διαχειριστή Σιδηροδρομικών Υποδομών Adif λαμβάνουν υπόψη τους ακόλουθους στόχους:**

- Εγγύηση των λειτουργιών που αποδίδονται στον διαχειριστή, σε σχέση με την κατασκευή, συντήρηση, διατήρηση, αντικατάσταση και βελτίωση των υποδομών και σύμφωνα με τις οικονομικές ανάγκες, ειδικά όσον αφορά νέες επενδύσεις.
- Θέσπιση σταθερού πλαισίου που διασφαλίζει την οικονομική βιωσιμότητα των υποδομών σιδηροδρόμων και ασφάλειας στη λειτουργία του δικτύου, παρέχοντας την απαραίτητη χρηματοδότηση για αυτό, μέσω οικονομικών συνεισφορών από το Κράτος, για ελάχιστη περίοδο πέντε ετών.
- Ενεργοποίηση απαραίτητων ενεργειών που ευνοούν τη διασύνδεση και τη διαλειτουργικότητα του δικτύου, σύμφωνα με την κοινή πολιτική μεταφορών της Ε.Ε. Στο πλαίσιο της γενικής πολιτικής της Κυβέρνησης και σύμφωνα με την Ενδεικτική Στρατηγική Σιδηροδρόμων, οι διαχειριστές γενικών υποδομών πρέπει να εγκρίνουν πρόγραμμα δραστηριοτήτων που θα περιλαμβάνει επενδυτικά και χρηματοδοτικά σχέδια, εγγυώμενοι τη βέλτιστη και αποτελεσματική χρήση και ανάπτυξή του. Επιπλέον, οι διαχειριστές υποδομών θα εγγυώνται τη συνοχή μεταξύ της ενδεικτικής στρατηγικής και του προγράμματος δραστηριοτήτων.

## **VIII. ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΣΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

Σύμφωνα με στοιχεία του ισπανικού συστήματος απογραφής εκπομπών (σειρά 1990-2019), ο τομέας των μεταφορών έχει καταστεί ο κύριος συντελεστής σε ό,τι αφορά εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου στην Ισπανία, με μερίδιο 29% του συνόλου. Από αυτό το ποσοστό, το 93% προέρχεται από επίγειες μεταφορικές δραστηριότητες (αυτοκίνητα, φορτηγά κλπ.), που

αντιπροσωπεύουν το 27% των συνολικών εκπομπών αερίων θερμοκηπίου. Οι υπόλοιποι τρόποι μεταφοράς αντιστοιχούν σε μόλις 2% των εκπομπών. Από την άλλη, εκτιμάται ότι το 11% των συνολικών εκπομπών προέρχεται από αέρια του θερμοκηπίου αστικής κινητικότητας, για το 75% των οποίων ευθύνεται ο ιδιωτικός τομέας. Επομένως, κάθε προσπάθεια μείωσης των εκπομπών δεν μπορεί να αγνοήσει τις οδικές μεταφορές και, ειδικότερα, την παλαιότητα του στόλου οχημάτων, που αντιπροσωπεύει την κύρια πηγή ρύπανσης στις πόλεις. Ο σχεδιασμός για τη βελτίωση των αστικών μεταφορικών συστημάτων λαμβάνει ασφαλώς υπόψη του και τον στόχο περιορισμού των τροχαίων ατυχημάτων στις ισπανικές πόλεις, με 66.741 ατυχήματα σε αστικούς δρόμους το 2019, ποσοστό 64% του συνόλου των ατυχημάτων, με τους πεζούς να συνιστούν την πλέον ευάλωτη ομάδα με 48% όλων των θανάτων εκείνη τη χρονιά. Όσον αφορά την κατάληψη του αστικού χώρου, εκτιμάται ότι στο αστικό περιβάλλον περίπου το 70% του δημόσιου χώρου προορίζεται για στάθμευση και κυκλοφορία Ι.Χ. μηχανοκίνητων οχημάτων, με σημαντικά χαμηλότερα ποσοστά στις δύο μεγάλες πόλεις (Μαδρίτη και Βαρκελώνη), της τάξεως του 25% και του 15% αντίστοιχα. Κατά συνέπεια, στον αστικό χώρο, η στρατηγική στοχεύει στην ενίσχυση των μέσων μαζικής μεταφοράς και της ενεργητικής κινητικότητας (ποδήλατο και πεζοπορία).

Τα έσοδα από εισιτήρια αστικών συγκοινωνιών το 2019 στις 23 κύριες μητροπολιτικές περιοχές της Ισπανίας ήταν, σύμφωνα με το Παρατηρητήριο Μητροπολιτικής Κινητικότητας, της τάξεως των 2,285 δισ. ευρώ, ενώ τα λειτουργικά έξοδα ανήλθαν σε 3,117 δισ. ευρώ, γεγονός που συνεπάγεται μέση κάλυψη δαπανών από τα έσοδα, της τάξεως του 59% κατά μέσο όρο, με το σχετικό έλλειμμα να χρηματοδοτείται από το Κράτος. **Επιδιώκεται η κατανομή μέρους του κοστολογικού βάρους των δημόσιων αστικών μεταφορών στους χρήστες του συστήματος, πέραν της κρατικής χρηματοδότησης**, ώστε να διασφαλίζεται η σταθερότητα και η οικονομική προβλεψιμότητα των διαχειριστών του συστήματος, με σκοπό την περαιτέρω ανάπτυξη μιας θεμελιώδους δραστηριότητας για την επίτευξη αστικού περιβάλλοντος βιώσιμου, ασφαλούς και ανθρώπινου.

## **ΙΧ. ΑΜΕΣΑ ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΙΣΠΑΝΙΑ**

### **Α. ΕΡΓΑ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΑΝΑΚΑΜΨΗΣ**

#### **Συνιστώσα 6 του Σχεδίου: Βιώσιμη, ασφαλής και συνδεδεμένη κινητικότητα**

Μέσω της συνιστώσας 6, το Υπουργείο Μεταφορών και Βιώσιμης Κινητικότητας επιδιώκει να προωθήσει την ανάπτυξη των ευρωπαϊκών διαδρόμων ως βασικών κορμών της κινητικότητας στην Ισπανία, να καταστήσει το εθνικό δίκτυο μεταφορών πιο διαλειτουργικό σύμφωνα με τα ευρωπαϊκά πρότυπα, παρέχοντάς του μεγαλύτερη χωρητικότητα όπου χρειάζεται και συμβάλλοντας στη μείωση του αποτυπώματος άνθρακα, προωθώντας περισσότερο βιώσιμους τρόπους μεταφοράς και βελτιώνοντας τα συστήματα logistics και την πολυτροπικότητα στις μεταφορές μέσω της ανάπτυξης ή/και εκσυγχρονισμού τερματικών logistics, λιμανιών και πρόσβασης σε αυτά. Ένας άλλος ακρογωνιαίος λίθος στον οποίο εργάζεται το Υπουργείο στο πλαίσιο αυτής της συνιστώσας είναι η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των ισπανικών εταιρειών μέσω της προόδου στην ψηφιοποίηση, την τεχνητή νοημοσύνη, τα μεγάλα δεδομένα ή το ηλεκτρονικό εμπόριο στις μεταφορές επιβατών

και εμπορευμάτων (ιδίως των σιδηροδρομικών μεταφορών) μέσω ενός προγράμματος βοήθειας για εταιρείες ειδικευμένες, σε αυτό το είδος μεταφοράς.

**Στόχος όλης αυτής της προσπάθειας είναι η χρηματοδότηση έργων που καθιστούν δυνατή την εξισορρόπηση της κατανομής των εθνικών μεταφορών προς πιο βιώσιμους τρόπους, τη μείωση του μεγάλου βάρους του κλάδου στις ρυπογόνες εκπομπές και τη μεταφορά των διαθέσιμων ψηφιακών και τεχνολογικών προόδων.** Η ισπανική Κυβέρνηση θεωρεί πως είναι απαραίτητο να προωθηθεί ένα πολυτροπικό σύστημα που συμβάλλει στη μείωση των περιβαλλοντικών του επιπτώσεων δίνοντας προτεραιότητα στη χρήση ο σιδηρόδρομος τόσο η μεταφορά επιβατών όσο και εμπορευμάτων, όπου είναι πέντε φορές πιο αποτελεσματικός από τον οδικό.

Αυτά τα προγράμματα αποτελούν μέρος των δεσμεύσεων που αναλαμβάνει η Ευρώπη για να διασφαλίσει ότι έως το 2030 θα κυκλοφορούν τουλάχιστον 30 εκατ. αυτοκίνητα μηδενικών εκπομπών και 80.000 φορτηγά και ότι έως το 2050 σχεδόν όλα τα αυτοκίνητα, τα φορτηγά, τα λεωφορεία και τα νέα οχήματα βαρέων οχημάτων θα έχουν μηδενικές εκπομπές, καθώς και ότι ένα σημαντικό μέρος του 75% των χερσαίων μεταφορών που πραγματοποιούνται σήμερα οδικώς, θα μετατοπιστεί προς σιδηροδρομικές και εσωτερικές πλωτές οδούς.

**Η Κυβέρνηση σχεδιάζει να διαθέσει έως και 6,667 δισ. ευρώ από ενωσιακά κονδύλια «Επόμενης Γενιάς» (Σχεδίου Ανάκαμψης) για την προώθηση της «βιώσιμης, ασφαλούς και συνδεδεμένης» κινητικότητας, έχοντας το βλέμμα στον σιδηρόδρομο ως έναν από τους κύριους μοχλούς για την επίτευξη της απαλλαγής από τον άνθρακα και τη μείωση των ατυχημάτων.** Μεταξύ άλλων, επιδιώκει να επιταχύνει τη στροφή από τις οδικές μεταφορές προς το τρένο για να μειώσει την εξάρτηση της Ισπανίας από το εισαγόμενο πετρέλαιο και τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου. **Συνολικά, η Κυβέρνηση ελπίζει να κινητοποιήσει μια επένδυση περίπου 7,867 δισ. ευρώ, καθώς προσβλέπει σε πρόσθετη ιδιωτική χρηματοδότηση ύψους 1,2 δισ. ευρώ που συνδέεται με το πρόγραμμα βοήθειας για εταιρείες.** Επισημαίνεται ότι στον ιστότοπο <https://www.transportes.gob.es/ministerio/proyectos-singulares/prtr/plan-de-recuperacion-transformacion-y-resiliencia> μπορεί κάποιος να εντοπίσει **ολόκληρη την δομή των διαθέσιμων κονδυλίων από το Σχέδιο Ανάκαμψης για έργα του Υπουργείου Μεταφορών και Βιώσιμης Κινητικότητας, συνολικού ύψους 11,24 δισ. ευρώ.**

Έτσι, το Υπουργείο επιδιώκει να προωθήσει την ανάπτυξη εθνικών και ευρωπαϊκών διαδρόμων, να προωθήσει την ηλεκτροδότηση των σιδηροδρομικών γραμμών, να βελτιώσει τις σιδηροδρομικές συνδέσεις με λιμάνια, κέντρα logistics καθώς και με τη Γαλλία και την Πορτογαλία, να μεταφέρει ψηφιακές και τεχνολογικές προόδους στον τομέα και να προωθήσει μια αλλαγή τρόπου μεταφορές, προωθώντας κυρίως τις εμπορευματικές σιδηροδρομικές μεταφορές, οι οποίες μόλις κατέχουν το 4% του μεριδίου αγοράς.

**Η συνιστώσα διαρθρώνεται σε τέσσερα προγράμματα που επικεντρώνονται σε άμεσες επενδύσεις και ενισχύσεις σε δημόσιες επιχειρήσεις που θα έχουν «πολλαπλασιαστική επίδραση στην απασχόληση και το ΑΕΠ».** Συγκεκριμένα, αναμένεται να συνεισφέρουν 9,4

δισ. ευρώ στο ΑΕΠ, θα δημιουργήσουν 130.300 θέσεις εργασίας με την κατασκευή των διαδρόμων και θα προωθήσουν τη διάρθρωση του εδάφους και την κοινωνική συνοχή βελτιώνοντας τη συνδεσιμότητα μεταξύ των επαρχιών μειώνοντας το κόστος και τον χρόνο μεταφοράς.

**Η ολοκλήρωση του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών στην Ισπανία είναι απαραίτητη για την επίτευξη των ορόσημων της νέας ευρωπαϊκής στρατηγικής κινητικότητας, η οποία στοχεύει να διπλασιαστεί έως το 2030 και να τριπλασιαστεί έως το 2050 (σε σύγκριση με το 2015). Η σιδηροδρομική εμπορευματική κίνηση αυξάνεται κατά 50% έως το 2030 και διπλασιάζεται έως το 2050 σε σύγκριση με το 2015. Πιο συγκεκριμένα, στο πλαίσιο της συνιστώσας 6 προβλέπονται τα εξής προγράμματα:**

#### **Γ6.11 Εθνικό Δίκτυο Μεταφορών - Ευρωπαϊκοί Διάδρομοι**

**Το πρόγραμμα περιλαμβάνει την κατασκευή νέων σιδηροδρομικών υποδομών στους διαδρόμους της Μεσογείου και του Ατλαντικού και τον εκσυγχρονισμό και τη βελτίωση των υφιστάμενων (Ευρωπαϊκό Βασικό Δίκτυο). Αυτή η γραμμή αρθρώνεται ως άμεση επένδυση σε έργα προτεραιότητας των διαχειριστών του σιδηροδρομικού δικτύου, Adif Railway Infrastructure Manager και Adif Alta Velocity (AV).**

#### **Χάρτης Μεσογειακού Διαδρόμου – Ατλαντικού Διαδρόμου**

Το πρόγραμμα, το οποίο συγκεντρώνει σχεδόν το ήμισυ των κονδυλίων που διατίθενται για το στοιχείο, περίπου 2,987 δισ. ευρώ, καλύπτει διάφορους τύπους δράσεων: ηλεκτροδότηση, κατασκευή νέων υποδομών (πλατφόρμες που θα υποστηρίζουν τους δρόμους όπως αναχώματα, ξέφωτα, οδογέφυρες, σήραγγες). βελτίωση, αποκατάσταση και κατασκευή νέων σιδηροδρομικών σταθμών· αντικατάσταση υπηρεσιών (νερό, ρεύμα κ.α.), εφαρμογή νέων συστημάτων σηματοδότησης και ελέγχου κυκλοφορίας, όπως το ERTMS, απόκτηση γης για την ανάπτυξη της σιδηροδρομικής υποδομής, συναρμολόγηση, προμήθειες και ανανέωση τροχιών. προώθηση έργων που σχετίζονται με σταθερές και κινητές τηλεπικοινωνίες στις γραμμές, όπως οπτικές ίνες ή GSM-R.

Το Υπουργείο Μεταφορών και Βιώσιμης Κινητικότητας επέλεξε τα έργα από μια λίστα προτάσεων που ετοίμασε η διαχειρίστρια του σιδηροδρομικού δικτύου Adif, δίνοντας προτεραιότητα σε εκείνα που βρίσκονται στην πιο προχωρημένη φάση ανάπτυξης για να επιταχύνει την ανάκαμψη της οικονομίας. Η περίοδος εκτέλεσης των δράσεων καλύπτει από τον Φεβρουάριο του 2020 έως τον Αύγουστο του 2026. Μόλις εκτελεστούν οι προγραμματισμένες επενδύσεις, αναμένεται να έχει ενεργήσει σε μήκος τουλάχιστον 1.400 χλμ. δικτύου που περιλαμβάνεται στους διαδρόμους του Ατλαντικού και της Μεσογείου, συμπεριλαμβανομένων ενεργειών βελτίωσης των τμημάτων σε υπηρεσία, ως επενδύσεις που επιτρέπουν την πρόοδο στην κατασκευή νέων τμημάτων.

Για παράδειγμα, θα πραγματοποιηθούν έργα στην σιδηροδρομική γραμμή Y Vasca (Vitoria-Bilbao-San Sebastián-γαλλικά σύνορα), στο τμήμα που συνδέει, το Βαγιαδολίδ με την Palencia και τη León, καθώς και στο τμήμα από τη León στην Pola de Lena με σκοπό την προώθηση της γραμμής υψηλής ταχύτητας προς την Asturias. Επίσης εντός του Διαδρόμου του Ατλαντικού, η Adif σχεδιάζει να εκμεταλλευτεί ευρωπαϊκά κονδύλια για να επιταχύνει την



όδευση του δικτύου υψηλής ταχύτητας AVE στο Badajoz με έργα στο τμήμα Talavera-Plasencia-Cáceres-Mérida-Badajoz και να πραγματοποιήσει επενδύσεις στο τμήμα Zaragoza-Castejón-Pamplona. μεταξύ έργων που περιλαμβάνουν την κατασκευή πλατφορμών, τη συναρμολόγηση τροχιάς, την ηλεκτροδότηση και την εφαρμογή σηματοδότησης και ελέγχου κυκλοφορίας. Στον Μεσογειακό Διάδρομο, έργα θα εκτελεστούν σε πολλές γραμμές όπως Castellón-Valencia-La Encina-Alicante, Murcia-Cartagena, Murcia-Almería ή Zaragoza-Tarragona.

#### **Γ6.12 Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών: άλλες δράσεις**

Οι δράσεις που περιλαμβάνονται σε αυτό το πρόγραμμα, προϋπολογισμού 1,905 δισ. ευρώ, καλύπτουν όλους τους τρόπους μεταφοράς, με πλέον σημαντικά τα έργα ανάπτυξης / βελτίωσης του σιδηροδρομικού δικτύου. Η συνιστώσα επιδιώκει τη βελτίωση της υποδομής του εθνικού δικτύου μεταφορών που αποτελεί μεν μέρος του TEN-T (Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών), χωρίς ωστόσο να περιλαμβάνεται στους διαδρόμους του Βασικού Δικτύου. Οι κύριοι στόχοι του υποπρογράμματος είναι η κοινωνική συνοχή, η αύξηση της παραγωγικότητας και η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας και των εξαγωγών. Για να επιτευχθούν αυτά τα ορόσημα, το υποπρόγραμμα επιδιώκει να προσφέρει μεγαλύτερη διαλειτουργικότητα στο ισπανικό σιδηροδρομικό δίκτυο σε σχέση με το αντίστοιχο Διευρωπαϊκό, να βελτιώσει την ασφάλεια του εθνικού δικτύου μεταφορών, να αναπτύξει την ψηφιοποίηση και να εκσυγχρονίσει τα συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας (SESAR - space air-, ERTMS - τρένο-, ITS -road), **με κύριους στόχους την μετατόπιση των μεταφορών προς σιδηροδρομικές, καθώς και την προώθηση του ψηφιακού μετασχηματισμού του Υπουργείου.**

#### **Γραμμές δράσης:**

**Εκσυγχρονισμός της σιδηροδρομικής υποδομής που δεν περιλαμβάνεται στους βασικούς διαδρόμους του δικτύου.** Μεταξύ των προτεινόμενων μέτρων είναι η προώθηση των επικοινωνιών (GSM-R, οπτικές ίνες), η ενίσχυση της σηματοδότησης και της ασφάλειας (ERTMS και ασφάλεια στον κυβερνοχώρο), η εγκατάσταση ανιχνευτών εμποδίων και ακουστικής προστασίας. Προβλέπεται επίσης η ηλεκτροδότηση και η βελτίωση των ισπανικών αυτοκινητοδρόμων και σιδηροδρομικών γραμμών του Διευρωπαϊκού Δικτύου και η τεχνολογική υποδομή για τη διαχείριση της κυκλοφορίας. Μεταξύ των σχεδιαζόμενων δράσεων είναι η ανακαίνιση των αυτοκινητοδρόμων μεταξύ Soria και Torralba, Xátiva και Ontinyent και μεταξύ Montforte και Lugo. Προβλέπεται επίσης η κατασκευή της παράκαμψης Rincón de Soto και Ourense, όπως και η ηλεκτροδότηση του σιδηροδρομικού δικτύου σε τμήματα όπως το Montforte-Lugo.

Ακόμη, προβλέπονται **επενδύσεις ύψους 707 εκατ. ευρώ στο Κρατικό Δίκτυο Αυτοκινητοδρόμων για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας με στόχο την επιβίβαση των πεζών και των πεζών.** Για τους ποδηλάτες, προβλέπονται έργα εκσυγχρονισμού και ψηφιοποίησης της υποδομής, βελτίωσης της βιωσιμότητας και της ενεργειακής αποδοτικότητας, καθώς και παράλληλης μείωσης του θορύβου και εφαρμογής έξυπνων συστημάτων μεταφοράς στις λωρίδες BUS-HOV. Συγκεκριμένα, 357 εκατ. ευρώ θα διατεθούν σε δράσεις για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, την προστασία της άγριας ζωής και των ευάλωτων χρηστών του κρατικού οδικού δικτύου, όπως οι πεζοί. Αναμένεται επίσης να

υλοποιηθούν έργα σε τουλάχιστον 80 σήραγγες (σηματοδότηση, αποχέτευση, φωτισμός, εξαερισμός, έξοδοι κινδύνου κ.α.) που κατανέμονται σε όλη την εθνική επικράτεια μέχρι τον Αύγουστο του 2026.

Όσον αφορά τα **έργα αειφορίας, ενεργειακής απόδοσης και μείωσης του θορύβου στο κρατικό οδικό δίκτυο, αυτά θα έχουν προϋπολογισμό 302 εκατ. ευρώ, ενώ τα έργα ψηφιοποίησης του δικτύου θα λάβουν κονδύλια ύψους 35 εκατ. ευρώ.** Επιπλέον, η ανάπτυξη του συστήματος «Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού» θα πραγματοποιηθεί μέσω της κρατικής εταιρείας διαχείρισης των εναέριων μεταφορών της Ισπανίας Enaire, η οποία θα λάβει 107 εκατ. ευρώ επενδυτικών κεφαλαίων για άμεσα μέτρα προς εκσυγχρονισμό των συστημάτων ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και των συστημάτων επιτήρησης (SESAR). Το σχέδιο προβλέπει, για παράδειγμα, την επέκταση της κάλυψης εδάφους/αέρος και την ψηφιοποίηση της φωνής στις επικοινωνίες πιλότου-ελεγκτή. η εξέλιξη των δευτερογενών συστημάτων ραντάρ στην τεχνολογία Mode S ή η δημιουργία υποδομών για την εφαρμογή νέων συστημάτων ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας Το έργο ψηφιακού μετασχηματισμού του Υπουργείου Μεταφορών και Βιώσιμης Κινητικότητας θα έχει προϋπολογισμό 50 εκατ. ευρώ και μεταξύ άλλων, εξετάζει την εφαρμογή της μεθοδολογίας στα συστήματα υποβολής προσφορών της δημόσιας διοίκησης και την προώθηση της «Κινητικότητας ως Υπηρεσίας» (MaaS), προσφέροντας ανοιχτά δεδομένα και χρήση νέων τεχνολογιών για την ανάλυση και τη βελτιστοποίηση της κινητικότητας και διαχείρισης του Σχεδίου Μεταφορών και Βιώσιμης Ανάπτυξης Κινητικότητα, με προγραμματισμένη επένδυση ύψους 28 εκατ. ευρώ.

**Τα προγράμματα C6.11 και C6.12 είναι άμεσες επενδύσεις που προορίζονται για την Adif, την Enaire, την DGC (Dirección General de Carreteras - Γενική Διεύθυνση Αυτοκινητοδρόμων) και για το ίδιο το Υπουργείο. Το προγραμματισμένο ημερολόγιο εκτέλεσης και για τα δύο υποπρογράμματα διαρκεί από τον Φεβρουάριο του 2020 έως τον Αύγουστο του 2026, επομένως καλύπτονται έργα που έχουν ανατεθεί ή για τα οποία έχουν δεσμευθεί κονδύλια έως τις 31 Δεκεμβρίου 2023.**

### **C6.13 Πολυτροπικότητα και Επιμελητεία (logistics)**

**Αυτό το μέτρο, το οποίο έχει εξασφαλίσει 974,5 εκατ. από τον Μηχανισμό Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας, προβλέπει την ανάπτυξη τερματικών διατροπικών και στρατηγικών logistics για να διασφαλίσει τη διαλειτουργικότητα και τη δυναμικότητά τους.** Επιδιώκει επίσης να επιταχύνει τη βελτίωση της χερσαίας πρόσβασης στα λιμάνια με την εκτέλεση του χαρτοφυλακίου έργων πρόσβασης και βελτιώσεων στο σιδηροδρομικό δίκτυο που έχει ήδη αναπτύξει ο Οργανισμός Puertos del Estado με τη συνεργασία της Adif και της Γενικής Διεύθυνσης Αυτοκινητοδρόμων (DGC). Ομοίως, προωθείται η προσβασιμότητα, η βιωσιμότητα, η ψηφιοποίηση και η ασφάλεια των λιμένων. Το προγραμματισμένο χρονοδιάγραμμα εκτέλεσης διαρκεί από τον Φεβρουάριο του 2020 έως τον Αύγουστο του 2026.

**Το Υπουργείο σχεδιάζει να επενδύσει 217 εκατ. ευρώ για να δράσει, κυρίως, σε τέσσερις στρατηγικούς τερματικούς σταθμούς τα επόμενα χρόνια για την προώθηση των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών σε συνεργασία με τις οδικές μεταφορές, θέτοντας ως κύριο στόχο τη μετατόπιση της μεταφοράς εμπορευμάτων από την οδική**

**μέθοδο στη σιδηροδρομική.** Οι τερματικοί σταθμοί, οι οποίοι θα πρέπει να επεκτείνουν τις λειτουργίες τους, θα είναι προσβάσιμα στο κοινό και η παραχώρηση θα δημοπρατηθεί. **Οι τέσσερις επιλεγμένες υποδομές είναι η Vicálvaro στη Μαδρίτη, η La Llagosta στη Βαρκελώνη, η Fuente de San Luis στη Βαλένθια και η Júndiz στην Άλανα (Χώρα Βάσκων)** και σε δύο από αυτές υπάρχει περίπτωση να χρειαστεί να «μεταναστεύσουν» από τους υπάρχοντες τερματικούς σταθμούς, καθώς αυτοί δεν παρουσιάζουν δυνατότητες περαιτέρω ανάπτυξης. Και οι τέσσερις τερματικοί σταθμοί αναμένεται να μεταβούν σε ένα μοντέλο όπου ο τερματικός σταθμός πολυτροπικών μεταφορών συγκλίνει με τη ζώνη logistics, πλην ορισμένων συμπληρωματικών και βοηθητικών υπηρεσιών για τις μεταφορές, τα εμπορεύματα, τις εταιρείες και τους εργαζόμενους. Ο φορέας εκμετάλλευσης θα επιλεγεί σύμφωνα με τους ρυθμιστικούς κανονισμούς για τις δημόσιες συμβάσεις.

**Πέραν της επένδυσης σε αυτούς τους τέσσερις κύριους τερματικούς σταθμούς, θα αναπτυχθούν επίσης σιδηροδρομικές συνδέσεις σε άλλες εγκαταστάσεις logistics για την προώθηση της σιδηροδρομικής εμπορευματικής κυκλοφορίας και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας.** Μεταξύ αυτών, η προσαρμογή και η αναδιαμόρφωση της εγκατάστασης logistics Can Tunis (Βαρκελώνη), η βελτίωση του τερματικού σταθμού Orduña (Bizkaia), η προσαρμογή της εγκατάστασης logistics Lezo (Gipuzkoa), η βελτίωση του τερματικού σταθμού Muriedas (Santander), η ανακαίνιση του τερματικού σταθμού Escobrerillas (Μούρθια).

Όσον αφορά τη βελτίωση και την κατασκευή χερσαίας πρόσβασης σε ισπανικά λιμάνια και τερματικούς σταθμούς, **η Κυβέρνηση θα επικεντρωθεί στην εκτέλεση των απαραίτητων εργασιών εκτός λιμένα ή τερματικού σταθμού που επιτρέπουν τη σύνδεσή του οδικώς και με το σιδηροδρομικό δίκτυο, κυρίως των ευρωπαϊκών διαδρόμων.** Η ανάπτυξη της εξωτερικής σιδηροδρομικής πρόσβασης σε λιμάνια και τερματικούς σταθμούς θα περιλαμβάνει άμεσες επενδύσεις 407 εκατ. ευρώ και θα πραγματοποιηθεί σε επτά ισπανικούς λιμένες. Μεταξύ των δράσεων που περιλαμβάνονται στο Σχέδιο, ξεχωρίζει η σιδηροδρομική πρόσβαση στο λιμάνι της A Coruña και της Castellón και η κατασκευή πλαϊσίων μήκους 750 μέτρων, ιδιαίτερα στη νότια πρόσβαση του λιμανιού του Algeciras. Επιπλέον, επένδυση ύψους 306 εκατ. ευρώ έχει προγραμματιστεί για τη βελτίωση της προσβασιμότητας και της βιωσιμότητας των λιμανιών της Ισπανίας. Όσον αφορά την προσβασιμότητα, προγραμματίζονται επενδύσεις σε 19 projects, προϋπολογισμού 177 εκατ. ευρώ, ενώ από την άλλη, 129 εκατ. ευρώ θα διατεθούν σε έργα που θα προωθήσουν το Σχέδιο «Πράσινων Λιμένων» σε 28 ισπανικούς λιμένες.

#### **C6.I4 Υποστήριξη βιώσιμων και ψηφιακών μεταφορών**

**Το μέτρο περιλαμβάνει έξι άξονες δράσης που θα υλοποιηθούν μέσω 13 μέτρων που θα εφαρμοστούν ως επιχορηγήσεις στο πλαίσιο σχετικής ανταγωνιστικής διαδικασίας, με ποσοστά χρηματοδότησης που κυμαίνονται από 20% έως 50%,** προσπαθώντας να λειτουργήσει ως κινητήριος παράγοντας για τις επιχειρηματικές επενδύσεις αφού απαιτείται σύμπραξη δημόσιου και ιδιωτικού τομέα. Έτσι, **η συνιστώσα προβλέπει την παροχή επιχορηγήσεων συνολικού ύψους 800 εκατ. ευρώ σε εταιρείες για τη συγχρηματοδότηση κατά μέσο όρο του 40% του κόστους των έργων, που συνεπάγεται κινητοποίηση κεφαλαίων**

**έως και 1,2 δισ. ευρώ συμπληρωματικών επενδύσεων.** Οι έξι επιλέξιμες γραμμές είναι ανοιχτές στους φορείς Adif, Renfe (εταιρεία σιδηροδρόμων), Γενική Διεύθυνση Αυτοκινητοδρόμων (DGC), Puertos del Estado, Aena και άλλες δημόσιες ή ιδιωτικές εταιρείες, όπως και εταιρείες εκμετάλλευσης εμπορευματικών σιδηροδρόμων ή κατασκευαστές.

Το Υπουργείο Μεταφορών θα διαχειρίζεται το μεγαλύτερο μέρος της ενίσχυσης, ενώ οι Αυτόνομες Κοινότητες θα είναι υπεύθυνες για τις επιχορηγήσεις που απευθύνονται σε τοπικές εταιρείες. Ομοίως, οι Αρχές τοπικής αυτοδιοίκησης θα πραγματοποιήσουν τις δικές τους ενέργειες μέσω της Τομεακής Συνδιάσκεψης, ήτοι συντονιστικού οργάνου για φορείς δημόσιας Διοίκησης. Οι προσκλήσεις θα δημοσιευτούν στη Επίσημη Εφημερίδα ώστε θα δοθεί η απαραίτητη δημοσιότητα, ενώ, μόλις χορηγηθεί η ενίσχυση, θα δημιουργηθεί σύστημα παρακολούθησης και ελέγχου υλοποίησης.

**Το εν λόγω πρόγραμμα στήριξης, που διαρθρώνεται σε ένα σύνολο έξι γραμμών δράσης, θεσπίζει 3 τύπους μέσων βοήθειας:** (α) ενίσχυση μέσω διαγωνιστικής διαδικασίας, (β) απλή ενίσχυση μέσω ανταγωνιστικής διαδικασίας και (γ) άμεση μεταβίβαση κονδυλίων στις Αυτόνομες Κοινότητες.

**Γραμμή 1: Διαλειτουργικότητα στις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές** (45 εκατ. ευρώ). Ιδιωτικές και δημόσιες εταιρείες μπορούν να υποβάλουν αίτηση για επιχορηγήσεις προς εγκατάσταση του συστήματος ERTMS στα τρένα, για την εφαρμογή δράσεων που εξαλείφουν τα εμπόδια διαλειτουργικότητας στο σιδηροδρομικό σύστημα (μείωση θορύβου στο τροχαίο υλικό, προσαρμογή ατμομηχανών σε διάφορες τάσεις, εγκατάσταση κυλιόμενων φορείων σε φορτηγά βαγόνια), καθώς και για την προώθηση της καινοτομίας και της ανάπτυξης του άξονα μεταβλητού εύρους στις ατμομηχανές, των οποίων η τεχνολογία δεν είναι ακόμη διαθέσιμη. Αυτή η γραμμή περιλαμβάνει πρωτοβουλίες ώστε η εμπορευματική αμαξοστοιχία να μπορεί να κυκλοφορεί σε όλο το σιδηροδρομικό δίκτυο, ανεξάρτητα από το αν είναι υψηλής ταχύτητας ή συμβατικού τύπου.

**Γραμμή 2: Προώθηση της πολυτροπικότητας στις μεταφορές** (195 εκατ. ευρώ). Στόχος είναι η προώθηση της μεταφοράς εμπορευμάτων από τις οδικές σε σιδηροδρομικές μεταφορές. Έτσι, θα προωθηθεί η κατασκευή, προσαρμογή ή βελτίωση των αποβάθρων φόρτωσης και των πολυτροπικών τερματικών σταθμών και των χερσαίων συνδέσεων τους και θα δρομολογηθούν τα λεγόμενα “Ecoincentives” (120 εκατ. ευρώ συνολικά) με σκοπό την ενίσχυση της ζήτησης για σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές. Στην περίπτωση των οικονομικών κινήτρων, γενική αρχή συνιστά η ενθάρρυνση της ανάπτυξης και της χρήσης υπηρεσιών εμπορευματικών μεταφορών, ανάλογα με την αποδεδειγμένη κοινωνικοοικονομική και περιβαλλοντική αξία, που υπολογίζεται ως μείωση του εξωτερικού κόστους. Οι στόχοι των προτεινόμενων συστημάτων είναι η εδραίωση και η αύξηση του μεριδίου των σιδηροδρομικών και θαλάσσιων μεταφορών, βελτιώνοντας τις περιβαλλοντικές τους επιδόσεις. Το πλεονέκτημα που παρέχουν τα κίνητρα είναι η εξοικονόμηση εξωτερικού κόστους των σιδηροδρομικών και θαλάσσιων μεταφορών, σε σύγκριση με τα οδικά μέσα. Το επιλέξιμο κόστος θα είναι το εξωτερικό κόστος που εξοικονομείται. Η καταβολή των ενισχύσεων πρόκειται να γίνει μετά τη δεδουλευμένη και η δημιουργία εσόδων θα βασίζεται στο «Εγχειρίδιο Εξωτερικού Κόστους Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (έκδοση

Ιουνίου 2019)». Στην περίπτωση του σιδηροδρομικού τομέα, η ενίσχυση θα διοχετευθεί απευθείας μέσω των σιδηροδρομικών εταιρειών που παρέχουν υπηρεσίες μεταφορών στην αγορά-στόχο (ενίσχυση στην πλευρά της προσφοράς).

**Γραμμή 3: Εκσυγχρονισμός του εξοπλισμού σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών** (125 εκατ. ευρώ). Προβλέπει τη διανομή επιδοτήσεων σε ιδιωτικές εταιρείες για την αγορά τροχαίου υλικού για σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές (ανανέωση ή αύξηση του στόλου). Στόχος είναι η υποστήριξη της αγοράς τροχαίου υλικού τρακτέρ που χρησιμοποιεί εναλλακτικά καύσιμα όπως υδρογόνο, LNG ή ηλεκτρική ενέργεια.

**Γραμμή 4: Ασφαλείς, βιώσιμες και συνδεδεμένες οδικές μεταφορές** (56,5 εκατ. ευρώ). Στόχος είναι η προώθηση της εφαρμογής υποδομής ανεφοδιασμού εναλλακτικών καυσίμων (LNG, CNG και υδρογόνου) για βαρέα οχήματα στο οδικό δίκτυο. Περιλαμβάνει επίσης την κατασκευή και τη βελτίωση ασφαλών χώρων στάθμευσης για επαγγελματικά οχήματα, καθώς και την παροχή υπηρεσιών πληροφόρησης και την εφαρμογή «Ευφυών Υπηρεσιών Μεταφορών» για τον οδικό τομέα, για παράδειγμα, σε παραχωρήσεις αυτοκινητοδρόμων με δίοδια.

**Γραμμή 5: Βιωσιμότητα των θαλάσσιων μεταφορών και αερομεταφορών** (111 εκατ. ευρώ). Επιδιώκει να υποστηρίξει την ανάπτυξη εναλλακτικών καυσίμων (LNG και υδρογόνου) σε λιμάνια και αεροδρόμια και την υιοθέτηση εναλλακτικών τεχνολογιών πρόωσης στο ναυτιλιακό τομέα.

**Γραμμή 6: Ψηφιοποίηση των μεταφορών** (47,5 εκατ. ευρώ). Επιδιώκει να προωθήσει έργα για την ψηφιοποίηση των υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων σε εθνικό επίπεδο, συμπεριλαμβανομένων πτυχών της ανάπτυξης της «Κινητικότητας ως Υπηρεσίας» (MaaS). Η κρατική εταιρεία σιδηροδρόμων Renfe προωθεί μία από αυτές τις πλατφόρμες (RaaS).

Προβλέπεται επίσης **μεταβίβαση 220 εκατ. ευρώ στις Αυτόνομες Κοινότητες για τη συγχρηματοδότηση έργων ψηφιοποίησης των υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων σε περιφερειακό και τοπικό επίπεδο. Το μέτρο αυτό προορίζεται για επιχειρήσεις, ενώ εξαιρεί τις δημοτικές Αρχές.**

## Συνοιστώσα 6: Βιώσιμη, ασφαλής και συνδεδεμένη κινητικότητα

### Σύνοψη του μέρους που διαχειρίζεται το Υπουργείο Μεταφορών και Βιώσιμης Κινητικότητας

Επένδυση	Πρόγραμμα	Διαχειριστική μονάδα Μεταφορών	Δικαιούχοι	Ποσόν (εκατ. €)	Μορφή ανάθεσης
C6.11	Εθνικό Δίκτυο Μεταφορών: Ευρωπαϊκοί Διάδρομοι	SETMA	Adif	2.987, 6	Άμεση επένδυση σε συγκεκριμένα projects
C6.12	Εθνικό Δίκτυο Μεταφορών: Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών – Λοιπές δράσεις	SETMA SGI Subsecretaría	Adif Enaire DGC (SGI) MITMA	1.905	Άμεση επένδυση σε συγκεκριμένα projects
C6.13	Πολυτροπικότητα και συστήματα logistics	SETMA SGI	Adif DGC (SGI) Puertos del Estado	974,5	Άμεση επένδυση σε συγκεκριμένα projects
C6.14	Πρόγραμμα στήριξης στις βιώσιμες και ψηφιακές μεταφορές	SETMA SGI SGTM	Adif Renfe DGC (SGI) Puertos del Estado Aena Δημόσιες και ιδιωτικές επιχειρήσεις	800	Πρόσκληση σε διαγωνιστική διαδικασία μέσω του Υπουργείου Μεταφορών και των Αυτόνομων Κοινοτήτων (110 εκατ.)
<b>Σύνολο</b>				<b>6.667</b>	

Πηγή: Ισπανικό Υπουργείο Μεταφορών και Αστικής Κινητικότητας

### **Β. ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΣΩ ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΩΝ Ε.Ε. ΑΠΟ ΠΙΣΤΩΤΙΚΗ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΗ «ΣΥΝΔΕΟΝΤΑΣ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ» (CEF)**

Το καλοκαίρι του 2023, συνολικά 107 έργα υποδομής μεταφορών σε κράτη μέλη της Ε.Ε. έλαβαν έγκριση προκειμένου να λάβουν χρηματοδοτήσεις ύψους 6,2 δισ. ευρώ από ευρωπαϊκές επιχορηγήσεις μέσω της πιστωτικής διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη» (Connecting Europe Facility-CEF), που αποτελεί το βασικό χρηματοδοτικό μέσο της Ε.Ε. για στρατηγικές επενδύσεις στις υποδομές μεταφορών. Εξ αυτών, **11 έργα αφορούν την Ισπανία**. Σημειώνεται ότι πάνω από το 80% της παρεχόμενης χρηματοδότησης στηρίζει έργα που παρέχουν ένα πιο αποτελεσματικό, πράσινο και έξυπνο δίκτυο σιδηροδρόμων, εσωτερικών πλωτών οδών και θαλάσσιων διαδρομών κατά μήκος του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (TEN-T), καθώς επίσης έργα που θα ενισχύσουν τους διαδρόμους αλληλεγγύης ΕΕ-Ουκρανίας οι οποίοι δημιουργήθηκαν για τη διευκόλυνση των ουκρανικών εξαγωγών και εισαγωγών.

**Μεταξύ των εγκεκριμένων επενδυτικών σχεδίων ισπανικού ενδιαφέροντος, έξι έργα είναι αμιγώς ισπανικά, ενώ για ακόμη πέντε από αυτά η Ισπανία συνεργάζεται με άλλα κράτη μέλη.** Στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών, τα έργα για την κατασκευή της πλατφόρμας της γραμμής για μια σιδηροδρομική γραμμή υψηλής ταχύτητας στο τμήμα «Atxondo-Abadiño» και την εφαρμογή του τυπικού διεθνούς ευρωπαϊκού εύρους γραμμής στο σιδηροδρομικό τμήμα μεταξύ Castellón και Vandellós έχουν επιλεγεί ως μέρος του Μεσογειακού Διαδρόμου. Όσον αφορά τις εσωτερικές πλωτές οδούς, το έργο εκσυγχρονισμού του Ναυτικού Τερματικού Σταθμού της Σαραγόσα (Aragón) ξεχωρίζει για τη βελτιστοποίηση των διατροφικών και διασυνοριακών μεταφορών μεταξύ Ισπανίας και Γαλλίας, καθώς και για την κατασκευή ασφαλούς χώρου στάθμευσης για φορτηγά στο τμήμα Μούρθια - Αλμερία. Όσον αφορά τις θαλάσσιες διαδρομές, η Ευρ. Επιτροπή επέλεξε ένα έργο για την ηλεκτροδότηση του λιμένα Algeciras και την κατασκευή μιας διατροφικής πλατφόρμας για πλοία οδικών μεταφορών στο λιμάνι της Huelva.

**Επιπλέον, το καλοκαίρι του 2024 η Ισπανία έλαβε 241 εκατ. ευρώ σε ευρωπαϊκές επιχορηγήσεις για την χρηματοδότηση δράσεων που στοχεύουν στην ανάπτυξη ενός αποτελεσματικού και βιώσιμου Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών.** Συγκεκριμένα, **22 επιχειρηματικά έργα που επικυρώθηκαν από το ισπανικό Υπουργείο Μεταφορών και Βιώσιμης Κινητικότητας** πρόκειται να λάβουν τα κονδύλια στο πλαίσιο της πρόσκλησης 2023, του μηχανισμού Connecting Europe Facility.

Από τα επιλεγμένα έργα, τα 15 αναπτύσσονται αποκλειστικά στην Ισπανία από δημόσιες και ιδιωτικές εταιρείες και επτά είναι έργα της E.E. με ισπανική συμμετοχή. Συγκεκριμένα, 13 από τα 15 έργα θα λάβουν 208 εκατ. ευρώ για την απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές και την ψηφιοποίηση των μεταφορών σε οκτώ Αυτόνομες Κοινότητες: Αραγόν, Καταλονία, Βαλένθια; Ανδαλουσία; Rioja; Κανταβρία; Μαδρίτη και Αστουρίας. Τα υπόλοιπα εννέα έργα, που καλύπτουν ολόκληρη τη χώρα, θα λάβουν χρηματοδοτήσεις ύψους περίπου 38 εκατ. ευρώ.

Εντός της Ισπανίας και στο πλαίσιο των χρηματοδοτήσεων που προορίζονται για το Βασικό Δίκτυο, η Adif έλαβε 78 εκατ. ευρώ για να συγχρηματοδοτήσει την ηλεκτροδότηση του σιδηροδρομικού τμήματος Zaragoza-Teruel-Sagunto, που περιλαμβάνεται στον Μεσογειακό Διάδρομο. Επιπρόσθετα, οι λιμενικές αρχές της Βαρκελώνης, της Βαλένθια και της Gijón αναμένεται να λάβουν 15, 24 και 3 εκατ. ευρώ αντίστοιχα, ήτοι συνολική ενίσχυση 42 εκατ. ευρώ, για να ηλεκτροδοτήσουν τις αποβάθρες και να επιτρέψουν στα πλοία που ελλιμενίζονται σε λιμάνι να συνδεθούν στο δίκτυο ηλεκτρικής ενέργειας και να σβήσουν τους βοηθητικούς τους κινητήρες, προωθώντας περαιτέρω την πρόοδο στην απελευθέρωση των λιμένων και των γενικότερα των μεταφορών από τις εκπομπές άνθρακα.

Στο πλαίσιο ανάπτυξης του διεθνούς δικτύου, τέσσερα επιχειρηματικά έργα έχουν επιχορηγηθεί με 57 εκατ. ευρώ. Μεταξύ αυτών, το λιμάνι της Αλμερία έχει λάβει 6 εκατ. ευρώ για την επέκταση της αποβάθρας Pechina και το λιμάνι του Santander αναμένεται να λάβει 4 εκατ. ευρώ για την κατασκευή της προκουμαίας Raíces. Επιπλέον, έχουν χορηγηθεί 28 εκατ. ευρώ για την προώθηση της ανάπτυξης του πολυτροπικού τερματικού logistics Sagunto.

Τέλος, 20 εκατ. ευρώ έχουν διατεθεί για την ανάπτυξη του πολυτροπικού σιδηροδρομικού τερματικού σταθμού στην Huesca.

Στο πλαίσιο της συνιστώσας που σχετίζεται με την ασφαλή και ασφαλή κινητικότητα, τρία έργα θα λάβουν 17 εκατ. ευρώ για τη χρηματοδότηση της ανάπτυξης ασφαλών χώρων στάθμευσης στη Μαδρίτη, την Καταλονία και την La Rioja. Τέλος, **11 έργα που σχετίζονται με την έξυπνη και διαλειτουργική κινητικότητα θα λάβουν συνολικά 48 εκατ. ευρώ για την χρηματοδότηση των παρακάτω δράσεων:**

- **Ανάπτυξη συστημάτων διαχείρισης της κυκλοφορίας και θαλάσσιων πληροφοριών στους λιμένες της Σεβίλλης και της Βαλένθια** και εφαρμογή του ενιαίου θαλάσσιου παραθύρου σε ευρωπαϊκό επίπεδο
- **Ανάπτυξη ευφών συστημάτων μεταφορών σε αρκετούς ισπανικούς δρόμους**
- **Ευρωπαϊκές προτάσεις για την ανάπτυξη του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (SESAR)**
- **Ανάπτυξη ή αναβάθμιση πληροφοριακών συστημάτων για προηγμένο σχεδιασμό σιδηροδρομικής χωρητικότητας**
- **Ανάπτυξη χώρων δεδομένων για ανάλυση κινητικότητας στην Ισπανία και μελέτη των δυνατοτήτων της τεχνητής νοημοσύνης για τη βελτιστοποίηση των αστικών και υπεραστικών δικτύων δημόσιων μεταφορών**

## Γ. ΠΛΑΤΦΟΡΜΕΣ ΕΡΓΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΗΣ ΑΛΥΣΙΔΑΣ ΣΤΗΝ ΙΣΠΑΝΙΑ

Παραθέτουμε κατωτέρω ηλεκτρονικούς συνδέσμους που παραπέμπουν σε βασική πληροφόρηση σχετικά με έργα του κλάδου υποδομών μεταφορών και logistics στην Ισπανία, κυρίως από την ιστοσελίδα του αρμόδιου Υπουργείου Μεταφορών και Βιώσιμης Κινητικότητας. Σημειώνεται ότι, ως είθισται, η πλειονότητα της πληροφόρησης παρατίθεται στην ισπανική.

✓	<b>Έργα υποδομών αυτοκινητοδρόμων:</b>
	<a href="https://www.transportes.gob.es/carreteras/nuestro-trabajo/proyectos-y-obras">https://www.transportes.gob.es/carreteras/nuestro-trabajo/proyectos-y-obras</a> , αλλά και στην τοποθεσία <a href="https://www.transportes.gob.es/carreteras#Plan_de_Recuperacion_Transformacion_y_Resiliencia">https://www.transportes.gob.es/carreteras#Plan_de_Recuperacion_Transformacion_y_Resiliencia</a> (πληροφόρηση για projects στο πλαίσιο του Σχεδίου Ανάκαμψης)
✓	<b>Έργα υποδομών σιδηροδρομικού δικτύου:</b>
	<a href="https://www.transportes.gob.es/ferroviario">https://www.transportes.gob.es/ferroviario</a> (κυρίως υπό λήμμα “Últimas Noticias”), <a href="https://www.adif.es/contratacion/licitaciones?">https://www.adif.es/contratacion/licitaciones?</a> (πληροφόρηση από την διαχειρίστρια του σιδηροδρομικού δικτύου Adif, διαθέσιμη και στην αγγλική)
✓	<b>Έργα υποδομών στο δίκτυο αεροδρομίων:</b> <a href="https://www.transportes.gob.es/aereo">https://www.transportes.gob.es/aereo</a> (κυρίως υπό λήμμα “Últimas Noticias”), καθώς και <a href="https://www.transportes.gob.es/aviacion-civil/politicas-aeroportuarias">https://www.transportes.gob.es/aviacion-civil/politicas-aeroportuarias</a> (πολιτική και σχεδιασμός αεροδρομίων), <a href="https://www.aena.es/en/business-opportunities/tenders-in-process.html">https://www.aena.es/en/business-opportunities/tenders-in-process.html</a> (ιστότοπος της διαχειρίστριας αεροδρομίων AENA, διαθέσιμος και στην αγγλική)
✓	<b>Έργα υποδομών στο δίκτυο λιμένων:</b> <a href="https://www.transportes.gob.es/maritimo">https://www.transportes.gob.es/maritimo</a> , καθώς επίσης και <a href="https://www.puertos.es/estrategia/planes-directores-de-infraestructuras">https://www.puertos.es/estrategia/planes-directores-de-infraestructuras</a> (ιστότοπος του κρατικού Οργανισμού Puertos del Estado, με



πληροφόρηση κυρίως σχετικά με στρατηγικά σχέδια ανάπτυξης των λιμενικών υποδομών)

- ✓ Έργα στο πλαίσιο του Σχεδίου Ανάκαμψης: <https://planderecuperacion.gob.es/como-acceder-a-los-fondos/convocatorias?combine=transporte&page=1>, <https://planderecuperacion.gob.es/como-acceder-a-los-fondos/convocatorias?combine=movilidad&page=1> (τομείς μεταφορών και κινητικότητας)

### 3. ΚΥΡΙΕΣ ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΤΟΜΕΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΙΣΠΑΝΙΑ

Το σιδηροδρομικό δίκτυο υψηλής ταχύτητας στην Ισπανία είναι αυτή τη στιγμή το μεγαλύτερο στην Ευρώπη (πάνω από 3.600 χλμ.), υψηλότερο από της Γαλλίας (2.735 χλμ.), της Γερμανίας (1.571 χλμ.) και της Ιταλίας (921 χλμ.), έχοντας ολοκληρώσει τα τελευταία χρόνια μια επενδυτική προσπάθεια πολύ ανώτερη από την αντίστοιχη των εν λόγω γειτονικών χωρών. Σύμφωνα με κλαδικές πηγές, **αυτή η επένδυση δεν φαίνεται να δικαιολογείται πλήρως, λόγω χαμηλού βαθμού αποτελεσματικής αξιοποίησης των υποδομών από τους χρήστες και χαμηλής οικονομικής κερδοφορίας.**

Σύμφωνα με έγκυρες εκτιμήσεις του κλάδου μεταφορών, λαμβάνοντας υπόψη τις επενδύσεις σε υποδομές που έχουν υλοποιηθεί στην Ισπανία, **η στρατηγική που ακολουθείται δεν φαίνεται να έχει υπάρξει η καταλληλότερη**, αφού οι σιδηροδρομικές επενδύσεις έχουν επικεντρωθεί σε νέες γραμμές υψηλής ταχύτητας για μεταφορά επιβατών, με παράλληλη παραμέληση της μεταφοράς εμπορευμάτων. Αυτό εξηγεί την τρέχουσα κατάσταση στην ισπανική αγορά μεταφοράς εμπορευμάτων, η οποία έχει απελευθερωθεί και βελτιωθεί πολύ τα τελευταία χρόνια, έχει υποστεί ωστόσο απώλεια ανταγωνιστικότητας ακριβώς λόγω της επενδυτικής πολιτικής που έχει δώσει προτεραιότητα στις επιβατικές μεταφορές υψηλής ταχύτητας, έναντι της μεταφοράς εμπορευμάτων.

Είναι αποδεδειγμένο ότι στην Ισπανία **η επενδυτική προσπάθεια σε υποδομές μεταφορών έχει κατευθυνθεί σε υποδομές υψηλών επιδόσεων και χωρητικότητας, με τα δίκτυα των οδικών αρτηριών υψηλής χωρητικότητας και του σιδηροδρομικού δικτύου υψηλής ταχύτητας να είναι αμφότερα τα μεγαλύτερα στο πλαίσιο της Ε.Ε.** Ο λόγος της πυκνότητας (που περιγράφει τα χιλιόμετρα του δικτύου σχέση με την επιφάνεια και τον πληθυσμό) τοποθετεί την Ισπανία σε επίπεδο σημαντικά ανώτερο από τις υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες. Ωστόσο, φαίνεται ότι **οι υφιστάμενες χερσαίες μεταφορικές υποδομές στην Ισπανία είναι πολύ μεγαλύτερες από τις απαιτήσεις της υπάρχουσας ζήτησης. Τα στοιχεία που είναι διαθέσιμα δείχνουν την ύπαρξη αναντιστοιχίας μεταξύ προσφοράς και ζήτησης.** Από τη μία πλευρά, από την άποψη της προσφοράς, η Ισπανία παρουσιάζει το πλέον εκτεταμένο δίκτυο από απόψεως πυκνότητας, ωστόσο η πυκνότητα σε συνάρτηση με την κίνηση είναι η χαμηλότερη στην Ε.Ε. όσον αφορά τα επιβατικά χιλιόμετρα.

Στον τομέα των οδικών μεταφορών, **η συνεργασία δημόσιου και ιδιωτικού τομέα στο μοντέλο παραχώρησης των αυτοκινητόδρομων έχει ως στόχο την αποτελεσματική κατανομή των δημόσιων πόρων**, προσπαθώντας να επιτύχει την δέσμευση επενδύσεων με

κριτήρια οικονομικής κερδοφορίας. **Μία από τις εγγυήσεις του εν λόγω μέσου συνεργασίας είναι να υπερισχύσουν οι επενδύσεις που είναι απαραίτητες.** Βέβαια, έπειτα από εμπειρία πολλών δεκαετιών από την κατασκευή σιδηροδρομικών τροχιών υψηλής χωρητικότητας με σύμπραξη δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, έχει συναχθεί το συμπέρασμα ότι αρκετές από αυτές έχουν καταλήξει σε πτώχευση ή ευρίσκονται σε καθεστώς διάσωσης από το Κράτος.

Στις οδικές μεταφορές, το τρέχον μοντέλο διοδίων στο πλαίσιο του συστήματος παραχώρησης των αυτοκινητοδρόμων είναι ένα μοντέλο τύπου "πληρωμή για διαθεσιμότητα", στο οποίο το αντίτιμο που καταβάλλεται σχετίζεται με την ανάκτηση του κόστους κατασκευής, αλλά και με την ποιότητα της συντήρησης και της ασφάλειας της οδικής υποδομής, καθώς και συναφείς υπηρεσίες. Κατά τη συνήθη πρακτική, ο ανάδοχος αναλαμβάνει τόσο την εκτέλεση του έργου όσο και τη συντήρηση των υποδομών. **Μια κρίσιμη πτυχή του μοντέλου παραχώρησης στα οδικά έργα είναι η κατάλληλη κατανομή του κινδύνου μεταξύ Κράτους και παραχωρησιούχου,** δεδομένου ότι η ταξιδιωτική / μεταφορική ζήτηση δημιουργεί εξωγενείς κινδύνους για τον ανάδοχο, καθώς η ζήτηση εξαρτάται από τις διακυμάνσεις του οικονομικού κύκλου, οπότε συνήθως το Κράτος αναλαμβάνει μέρος του κινδύνου, με σκοπό την αποζημίωση του παραχωρησιούχου για αυτόν τον κίνδυνο. Ένα σύστημα στο οποίο το Κράτος δεν αναλαμβάνει εξ ολοκλήρου τον κίνδυνο αλλά αυτός επιμερίζεται και στον ιδιωτικό τομέα είναι περισσότερο αποτελεσματικό από απόψεως κινήτρων για τους κατασκευαστές υποδομών, διότι το τρέχον σύστημα μπορεί να καταλήξει σε επιβράβευση «αισιόδοξων» κατασκευαστικών Ομίλων που υπερεκτιμούν τις αναμενόμενες ροές κίνησης. Το εν λόγω κριτήριο επιλύει **το σημαντικό πρόβλημα των υπερεπενδύσεων και της υποχρησιμοποίησης οδικών υποδομών υψηλής χωρητικότητας, εξαιτίας στρατηγικής υπερεκτίμησης της ζήτησης.** Συμπερασματικά, **τα σχήματα ΣΔΙΤ θα πρέπει να εισάγουν ένα υψηλότερο βαθμό ορθολογισμού στις συμβάσεις παραχώρησης.** Από την άλλη πλευρά, το τρέχον σύστημα συμβάσεων παραχώρησης έχει οδηγήσει σε καταστάσεις πτώχευσης, σε μακροχρόνιες και δαπανηρές δικαστικές διαδικασίες μεταξύ παραχωρησιούχων και του Δημοσίου, που καταλήγουν σε μετατοπίσεις σημαντικότερων κονδυλίων σε ιδιωτικές εταιρείες και σε διασώσεις υποδομών.

Επομένως, το «κλειδί» προς επίλυση των ανωτέρω προβλημάτων είναι η σύναψη συμβάσεων σχεδιασμού με κίνητρα, κατάλληλων να περιορίσουν την κρατική εγγύηση στη μεταβίβαση του κινδύνου, καθώς και να διενεργούν συστηματικές αξιολογήσεις της απόδοσης της επένδυσης που ενσωματώνουν αυστηρές εκτιμήσεις σε ό,τι αφορά τις ροές κίνησης και το κόστος. Σύμφωνα με έγκυρες κλαδικές εκτιμήσεις, **θα πρέπει να προλαμβάνεται η επαναδιαπραγμάτευση των συμβάσεων και να δίνονται κίνητρα προς ελαχιστοποίηση του κόστους και επαρκή αξιολόγηση της ζήτησης.** Τούτο διότι, η πρακτική ιδιωτικοποίησης των παροχών και απορρόφησης των ενδεχομένων απωλειών από το Δημόσιο δεν είναι η ενδεδειγμένη, καθώς αυτός που τελικά πληρώνει την όποια κακοδιαχείριση είναι ο φορολογούμενος. Επιπλέον, υποστηρίζεται ότι **στο μοντέλο ανάθεσης οδικών συμβάσεων θα πρέπει να ενσωματωθεί ανεξάρτητη τεχνική υπηρεσία αξιολόγησης των έργων και των συστημάτων τιμολόγησης αυτών, σε ανεξάρτητη βάση από τις Αυτόνομες Κοινότητες, τις εταιρείες και την πολιτική εξουσία.**

Σύμφωνα με τους ειδικούς του κλάδου, **η Ισπανία θα πρέπει να προσανατολιστεί σε ένα μοντέλο συμβάσεων παραχώρησης για οδικά έργα λιγότερο εξαρτημένο από τις δημόσιες δαπάνες, με βάση την αρχή «πληρωμή ανά χρήση»**, ώστε αφ' ενός να παράγεται εισόδημα για χρηματοδότηση της διατήρησης των υψηλής ποιότητας οδικών υποδομών και της χωρητικότητάς τους, και αφ' ετέρου να μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως μηχανισμός για εσωτερική και εξωτερική παραγωγή κόστους και προώθηση της διαχείρισης της ζήτησης μέσω της παροχής ενδεδειγμένων κινήτρων. Μία από τις **βασικές συστάσεις των ειδικών είναι επίσης η δημιουργία ειδικού Ταμείου διαχείρισης δρόμων, το οποίο θα βελτιώσει τη διαφάνεια και θα διασφαλίσει ότι οι πόροι που προορίζονται για κατασκευές δρόμων δεν θα παρεκκλίνουν προς άλλες δαπάνες εντός του κατασκευαστικού κλάδου.**

#### **4. ΚΥΡΙΕΣ ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ ΠΟΥ ΠΑΡΟΥΣΙΑΖΟΝΤΑΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΓΙΑ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΣΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΩΝ Ή ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ - ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

Η Ισπανία, αν και διαθέτει ένα εκτεταμένο και εξελιγμένο από τεχνολογικής απόψεως δίκτυο υποδομών μεταφορών και συναφούς εξοπλισμού, ευρίσκεται εδώ και αρκετά χρόνια σε μία διαδικασία ανασκόπησης και αναθεώρησης της πολιτικής της στον τομέα, κυρίως εξαιτίας στρεβλώσεων του υφιστάμενου συστήματος σχεδιασμού που έχει προκαλέσει **υπερεπένδυση σε ορισμένους υποκλάδους υποδομών**, όπως για παράδειγμα στο σιδηροδρομικό δίκτυο υψηλής ταχύτητας, αλλά και στο δίκτυο αυτοκινητοδρόμων μεγάλης χωρητικότητας. Η ισπανική Κυβέρνηση επιδιώκει λοιπόν την κατά το δυνατόν καλύτερη απορρόφηση ενωσιακών και εθνικών κονδυλίων με σκοπό τον εξορθολογισμό του συστήματος υποδομών της, την επέκταση και την ψηφιοποίηση των δικτύων της και την ενίσχυση της διαδυνδεσιμότητάς τους με τα ευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών.

**Από την άλλη πλευρά, οι υφιστάμενες υποδομές έχουν ανάγκες συντήρησης και αναβάθμισης, συμπεριλαμβανομένης της ψηφιοποίησης.** Η Ισπανία διαθέτει μεγάλους κατασκευαστικούς Ομίλους και προμηθευτές μηχανολογικού και ψηφιακού εξοπλισμού, οι οποίοι αναλαμβάνουν και εκτελούν σημαντικά έργα επέκτασης, αναβάθμισης και αναμόρφωσης των δικτύων της μεταφορικών υποδομών. Τέτοια παραδείγματα αποτελούν οι Όμιλοι Ferrovial, Acciona, Sacyr (οδικές και σιδηροδρομικές κατασκευές), αλλά και Indra (υψηλή τεχνολογία), Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (CAF, τομέας σιδηροδρομικών κατασκευών και εξοπλισμού), Thales España (ομοίως, τομέας σιδηροδρομικού τηλεπικοινωνιακού εξοπλισμού κ.α.), Dragados Offshore, Dravo (λιμενικές και υπεράκτιες υποδομές). Οι εν λόγω μεγάλοι ισπανικοί Όμιλοι, συχνά σε κοινοπραξίες με Ομίλους του εξωτερικού, αναλαμβάνουν την εκτέλεση έργων υποδομών μεταφορών, σε συνεργασίες και με υπεργολαβίες να ανατίθενται σε εξουσιοδοτημένους μικρότερους Ισπανούς ή και Ευρωπαίους κατασκευαστές και προμηθευτές.

Το διμερές εμπόριο διεξάγεται ως επί το πλείστον μέσω της θαλάσσιας οδού, με κύριους λιμένες εισόδου των ελληνικών προϊόντων την Βαρκελώνη και την Βαλένθια. Στο μεταφορικό έργο του διμερούς εμπορίου δραστηριοποιούνται ορισμένοι σημαντικοί Όμιλοι μεταφορών και logistics, καθώς και σημαντικοί ελληνικοί ναυτιλιακοί Όμιλοι, ορισμένοι εκ των οποίων διαθέτουν παρουσία στην Ισπανία. **Δεδομένου του αξιόλογου όγκου του διμερούς εμπορίου (στα 5,12 δισ. ευρώ το 2023) και των εισροών επενδύσεων στην Ελλάδα από την Ισπανία**

(απόθεμα ισπανικών επενδύσεων στην Ελλάδα, της τάξεως των 1,09 δισ. ευρώ το 2023), **θεωρούμε ότι υπάρχουν σημαντικότερα περιθώρια περαιτέρω ανάπτυξης συνεργασιών στην διεκπεραίωση του διμερούς μεταφορικού έργου.**

Στο πλαίσιο των ανωτέρω, **οι ενδεχόμενες ευκαιρίες για τις ελληνικές εταιρείες εντοπίζονται κατά την γνώμη μας στους ακόλουθους τομείς:**

1. Στον κλάδο των **μελετητικών - τεχνικών εταιρειών**, κατά τον σχεδιασμό και την υλοποίηση έργων υποδομών στην Ισπανία
2. Στον τομέα των προμηθευτών, με σκοπό την **παροχή υλικού και εξοπλισμού στο πλαίσιο υλοποίησης των έργων**
3. Στον **τομέα των κατασκευών**, ελληνικές εταιρείες μπορούν σε συνεργασία με ισπανικές κατασκευαστικές, να αναλάβουν την υλοποίηση τμημάτων έργων υποδομών στην Ισπανία
4. Στο κομμάτι των ψηφιακών τεχνολογιών, υπάρχουν ευκαιρίες για ελληνικές επιχειρήσεις, είτε αυτόνομα (πιο δύσκολα), ή σε συνεργασία με εγχώριους Ομίλους (πιο πρακτικά), προκειμένου να συμμετάσχουν σε **υλοποίηση έργων ψηφιοποίησης συστημάτων διαχείρισης υποδομών μεταφορών και logistics**

Από την άλλη πλευρά, θα πρέπει να τονιστεί ότι, από την γνώση και την εμπειρία του Γραφείου μας, **η Ελλάδα ευρίσκεται στο επενδυτικό στόχαστρο της Ισπανίας, καθώς οι ευκαιρίες στο κλάδο πληθαίνουν τα τελευταία χρόνια, μεταξύ άλλων σε ό,τι αφορά τη διαχείριση υποδομών οδικών, αεροπορικών, θαλάσσιων και σιδηροδρομικών μεταφορών, για τις οποίες η ισπανική πλευρά επιδεικνύει σημαντικό ενδιαφέρον, διαθέτοντας μεγάλους και εξειδικευμένους Ομίλους.** Μεγάλοι αλλά και μεσαίου μεγέθους ισπανικοί Όμιλοι επιδεικνύουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον για **ανάληψη ή και συμμετοχή σε έργα συμπράξεων δημόσιου-ιδιωτικού τομέα στην Ελλάδα.** Ξεχωριστό ενδιαφέρον επιδεικνύεται την τελευταία διετία και, ιδιαίτερα έπειτα από τα ατυχή γεγονότα που έπληξαν το ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο, σε συμμετοχή ισπανικών Ομίλων σε έργα εκσυγχρονισμού και επέκτασης του δικτύου, ιδιαίτερα δε σε ό,τι αφορά τη σήμανση, τα συστήματα ελέγχου και ηλεκτρονικής διοίκησης των σιδηροδρόμων, καθώς και εκσυγχρονισμού και συντήρησης του τροχαίου υλικού, ενώ σημαντικοί ισπανικοί Όμιλοι (Thales Espraña, CAF) εργάζονται τα τελευταία χρόνια σε έργα σηματοδότησης και ασφάλειας σιδηροδρομικού δικτύου, καθώς και εκσυγχρονισμού τροχαίου υλικού. Πλούσιο είναι το ισπανικό ενδιαφέρον και για έργα κατασκευής και επέκτασης των γραμμών μετρό Αθήνας και Θεσσαλονίκης. Επιπλέον, αρκετοί ισπανικοί Όμιλοι έχουν ενδιαφερθεί, ανεπιτυχώς, για ανάληψη συμβάσεων διαχείρισης ελληνικών αυτοκινητοδρόμων, επεκτάσεων υποδομών αεροδρομίων και λιμένων.

**Ενδιαφέρον επιδεικνύει εξάλλου η ισπανική πλευρά στην ενίσχυση και εντατικοποίηση συνεργασιών μεταξύ φορέων και επιχειρήσεων των δύο χωρών σε τομείς κοινού ενδιαφέροντος προς προσέλκυση προγραμμάτων Ε.Ε. και απορρόφηση ενωσιακών κονδυλίων.** Επιπλέον, ειδικότερα **στον τομέα των συστημάτων logistics, καθώς η Ισπανία διαθέτει συνεχώς αυξανόμενες εξαγωγικές ροές, η χώρα μας, η οποία τα τελευταία χρόνια, έχει αναπτύξει ικανοποιητικά τις υποδομές της στον εν λόγω τομέα, μπορεί να προσφέρει αποθηκευτικούς χώρους και υπηρεσίες διανομής σε ισπανικούς Ομίλους που επιθυμούν**

**να διακινήσουν τα προϊόντα τους στην ευρύτερη περιοχή των Βαλκανίων και την Ανατολική Ευρώπη.**

Για τις ελληνικές εταιρείες που ενδιαφέρονται να εξάγουν στην Ισπανία, ενδείκνυται να χρησιμοποιήσουν διανομέα ή αντιπρόσωπο με καλή γνώση της τοπικής αγοράς. Οι αντιπρόσωποι μπορούν να προσφέρουν εθνική ή πιο περιορισμένη γεωγραφική κάλυψη. Εταιρείες που σχεδιάζουν πιο ουσιαστικές επενδύσεις δύνανται να συμπράξουν με ισπανικές εταιρείες ή να ιδρύσουν εταιρεία με μερική ή πλήρη κυριότητα. Η είσοδος στην ισπανική αγορά προϋποθέτει προηγούμενη έρευνα αγοράς. Το Γραφείο ΟΕΥ της Ελληνικής Πρεσβείας συνδράμει ενδιαφερόμενες ελληνικές επιχειρήσεις και στην κατεύθυνση αυτή.

Παντελής Γκάσιος  
Σύμβουλος ΟΕΥ Α΄