



PROMOCIÓN DE LA INTERMODALIDAD

05 de junio de 2009

Fernando Calvo



- 1.- La Intermodalidad en la U.E
- 2.- La Intermodalidad en España
- 3.- Dificultades y Acciones prioritarias

Las Iniciativas Europeas en este campo se recogen en el Libro Blanco y en el Programa Marco Polo que buscan en la Intermodalidad un equilibrio en el uso de los modos de transporte

OBJETIVO:

Lograr un sistema de transporte equilibrado, sostenible y respetuoso con el medio ambiente

INSTRUMENTOS:

Liberalización de los Mercados

Desarrollo de las Redes Transeuropeas

Fomento de una tarificación efectiva y eficaz

Implantación de la sociedad de la Información en el sector de los transportes

EL PROGRAMA MARCO POLO

Crea un **instrumento de financiación** para reducir la congestión del sistema de transportes por carretera, mejorar el impacto ambiental del sistema de transporte de mercancías y potenciar la intermodalidad para alcanzar un sistema de transporte eficaz y sostenible

El PROGRAMA MARCO POLO fue aprobado por el Reglamento (CE) nº 1382/2003 para el período comprendido entre 2003 y 2007

PROGRAMA MARCO POLO II

Aprobado por el Reglamento (CE) nº 1692/2006 del Parlamento y del Consejo

COBERTURA GEOGRÁFICA:

- Al territorio de un Estado miembro y un tercer país cercano
- Acciones que afecten al territorio de, al menos, dos Estados miembros, o

ACCIONES que pueden optar a AYUDAS:

- **Las de efecto catalizador:** ayudan a mejorar las sinergias en los sectores ferroviarios y marítimos de corta distancia, superando los obstáculos existentes
- **Las de transferencia entre modos de transporte**
- **Las de Aprendizaje en Común**
- **Las autopistas del mar**
- **Las de Evitación del tráfico rodado**

PEIT:

Se inscribe como el desarrollo para España de las políticas de Fomento de la Intermodalidad, dentro del marco establecido por la UE para la búsqueda de un sistema global de transporte, equilibrado y sostenible

Es el Marco Nacional de Planificación estratégica de las Infraestructuras y, además, de la gestión y explotación del transporte.

Se complementa con los distintos Planes Sectoriales del Transporte (incluido el Plan Sectorial Intermodal) y los Planes Regionales de Plataformas Logísticas e Intermodalidad.

El punto de partida actual:

TRANSPORTE DE MERCANCIAS:

El Transporte Intermodal Carretera-ferrocarril ha sufrido descensos continuados en los últimos años.

La entrada de operadores privados en el sector ferroviario podría invertir la tendencia

El Transporte Combinado Carretera-barco está creciendo a unas tasas cercanas a las de la carretera

Existe ya un Centro de Promoción del SSS en España que integra también a operadores de la carretera y se han comenzado a implantar las autopistas del mar

El punto de partida actual:

DISTRIBUCION DEL TRAFICO INTERIOR DE MERCANCIAS POR MODOS DE TRANSPORTE

(Millones de toneladas-km) (1)

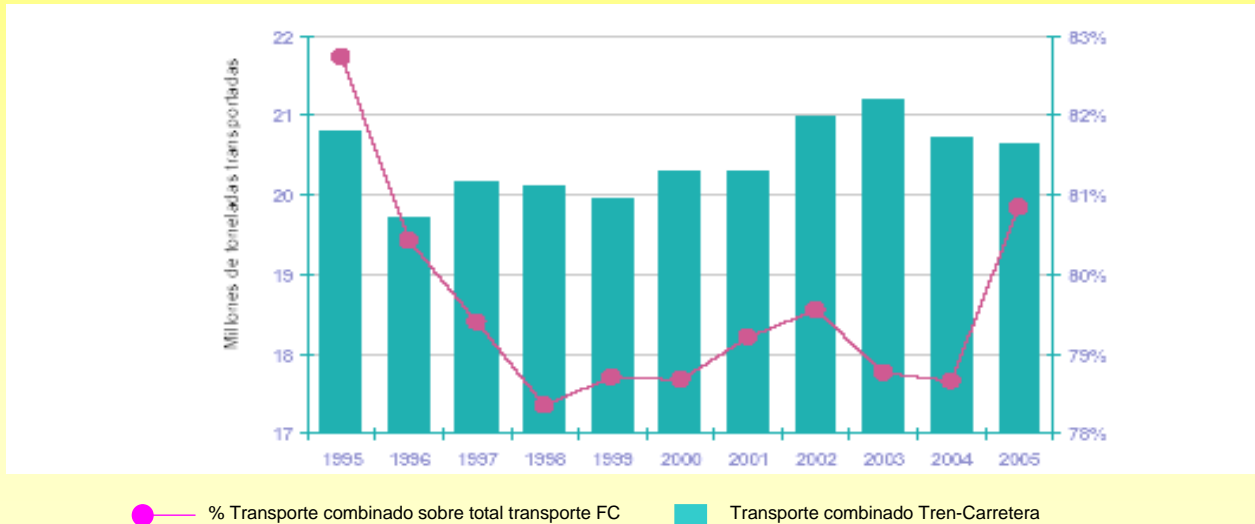
| MODOS DE TRANSPORTE | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | REPARTO MODAL |
|---------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Carretera | 327.644 | 323.919 | 329.702 | 331.537 | 352.515 | 83,86% |
| Ferrocarril | 12.391 | 12.019 | 11.641 | 11.592 | 11.116 | 2,64% |
| Tubería | 10.225 | 11.415 | 12.658 | 12.763 | 12.606 | 3,00% |
| Marítimo | 39.660 | 43.120 | 43.835 | 43.530 | 44.040 | 10,48% |
| Aéreo | 95 | 95 | 91 | 86 | 77 | 0,02% |
| TOTAL | 390.015 | 390.568 | 397.927 | 399.508 | 420.354 | 100,00% |

FUENTE: Los Transportes y los Servicios Postales. Informe anual 2007

- Salvo en 2004, el crecimiento de la carretera es constante (7,6% en el periodo)
- El FC ha perdido en 5 años el 10,3% de su cuota en términos absolutos

Los volúmenes de carga combinada FC-Carretera han evolucionado de forma descendente en los últimos años.

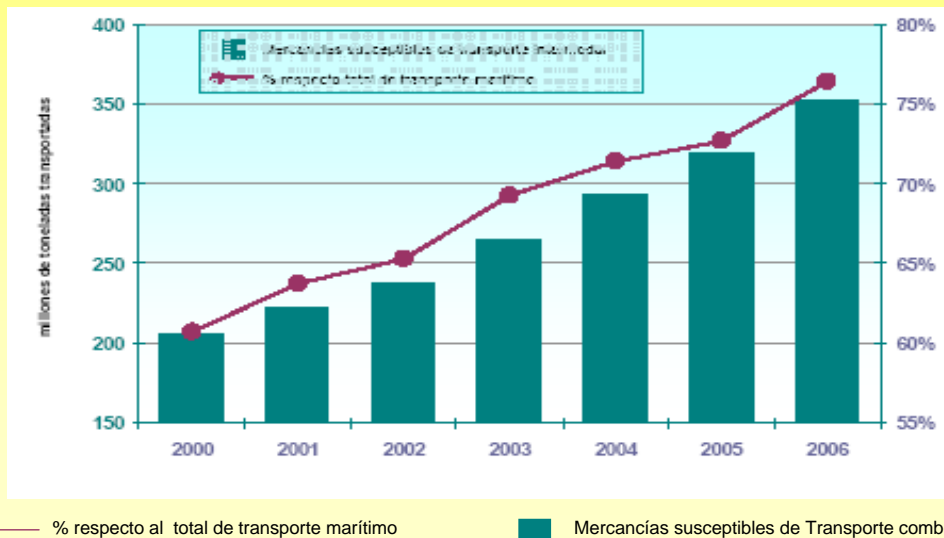
EVOLUCION DEL TRANSPORTE COMBINADO ENTRE EL MODO FERROVIARIO Y LA CARRETERA



Fuente: Memoria Anual del Sector Nacional del transporte por Carretera.
Elaboración: SPIM (a partir de estadísticas del INE)

El transporte intermodal terrestre-marítimo experimenta un importante crecimiento, con ratios próximos a los que se dan en el transporte por carretera.

EVOLUCION DEL TRANSPORTE COMBINADO ENTRE EL MODO MARITIMO Y LA CARRETERA



Fuente: Memoria Anual del Sector Nacional del transporte por Carretera.
Elaboración: SPIM (a partir de estadísticas de Puertos del Estado)

EL LANZAMIENTO DESDE LA ADMINISTRACION:

La mayor dificultad para apoyar el lanzamiento de la intermodalidad desde la Administración, se encuentra en la implicación de varias unidades transversales de la misma. (Línea 1: Coordinación y Representación)

La segunda es conseguir que los operadores de los distintos modos consigan ver al resto como complementarios y no como competidores. (Línea 4: Competitividad Empresarial)

La tercera, facilitar la desaparición de los costes de fricción por cambio de modo en las tres áreas de Infraestructuras y Material de transporte; Utilización de terminales y Reglamentaciones orientadas a los distintos modos (Línea 2: Desarrollo Normativo y Armonización)

EL LANZAMIENTO DESDE LA ADMINISTRACION:

La mayor dificultad para apoyar el lanzamiento de la intermodalidad desde la Administración, se encuentra en la implicación de varias unidades transversales de la misma. (Línea 1: Coordinación y Representación)

-- Nueva Estructura del Ministerio de Fomento: Creación de la Dirección General de Transportes Terrestres y Cobertura de la Secretaría General de Transportes

-- Oportunidad para crear una Unidad de Coordinación Administrativa Intermodal, dependiente de la Secretaría General de Transportes, con enlaces directos y responsables en cada una de las Direcciones Generales de superestructuras de transportes modales y en la Secretaría de Estado de Infraestructuras (Área de Planificación)

EL LANZAMIENTO DESDE LA ADMINISTRACION:

La segunda es conseguir que los operadores de los distintos modos consigan ver al resto como complementarios y no como competidores. (Línea 4: Competitividad Empresarial)

Se debe buscar un nuevo discurso que eluda la “confrontación entre modos alternativos” en beneficio de la “complementariedad de los modos” en aras de un sistema eficaz y sostenible de transportes.

Esta dificultad para el cambio de filosofía se refleja de forma meridiana, aún a pesar del propio foro, en el grupo de trabajo de la Intermodalidad dependiente del Consejo Nacional de Transportes Terrestres.

EL LANZAMIENTO DESDE LA ADMINISTRACION:

La tercera, facilitar la desaparición de los costes de fricción por cambio de modo en las tres áreas de Infraestructuras y Material de transporte; Utilización de terminales y Reglamentaciones orientadas a los distintos modos (Línea 2: Desarrollo Normativo y Armonización)

La delimitación de la responsabilidad y cuantía económica por pérdida, merma o deterioro de la mercancía puede llegar a ser especialmente difícil en el transporte intermodal. Es preciso crear un grupo de trabajo que analice la recientemente propuesta, por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, **CONVENCIÓN UNCITRAL**, a fin de no demorar la adhesión de nuestro país

EL LANZAMIENTO DESDE LA ADMINISTRACION:

Desde la Dirección General de Transportes por Carretera (hoy de Transportes Terrestres) como responsable de la ordenación del modo con mayor cuota de mercado en nuestro País, se encargó en 2006 la realización de un trabajo para conocer las dificultades del lanzamiento de la intermodalidad y las líneas de actuación que posibilitaran su desarrollo.

En el Plan Sectorial del transporte por carretera derivado del PEIT actualmente en fase de información pública, la Intermodalidad ocupa un lugar destacado

Se ha propiciado la participación en el tema del **Consejo Nacional de Transportes Terrestres**, máximo Órgano consultivo y de debate del mas alto nivel técnico, que ha creado el GRUPO DE TRABAJO DE INTERMODALIDAD.

Desde la Dirección General de Planificación y Coordinación Territorial, dependiente de la Secretaría de estado de Infraestructuras, se viene trabajando en la elaboración del Plan Sectorial de transporte Intermodal