

Valencia como enclave intermodal, el reto de la integración de modos de transporte

Índice

1. Introducción

1.1 Aspectos económicos y sociales

2. Necesidad de la intermodalidad

2.1 Concepto de intermodalidad

2.2 Razones

2.3 Razones medioambientales

3. Situación actual

3.1 Algunas estadísticas

3.2 Limitaciones actuales

4. Políticas de la Unión Europea

4.1 Libro Blanco (2001)

4.2 Revisión Libro Blanco (2006)

4.3 Borrador nuevo Libro Blanco (2009)

4.4 Marco Polo I (2003-2006) y Marco Polo II (2007-2013)

4.5 Short Sea Shipping

4.6 Autopistas del mar

5. Aterrizando en la Comunidad Valenciana

5.1 La Xarxa logística de la Comunitat Valenciana

5.2 Algunas consideraciones sobre la carga en el ferrocarril en la Comunidad Valenciana

6. Conclusiones

7. Fuentes

1. Introducción

1. Introducción (I)



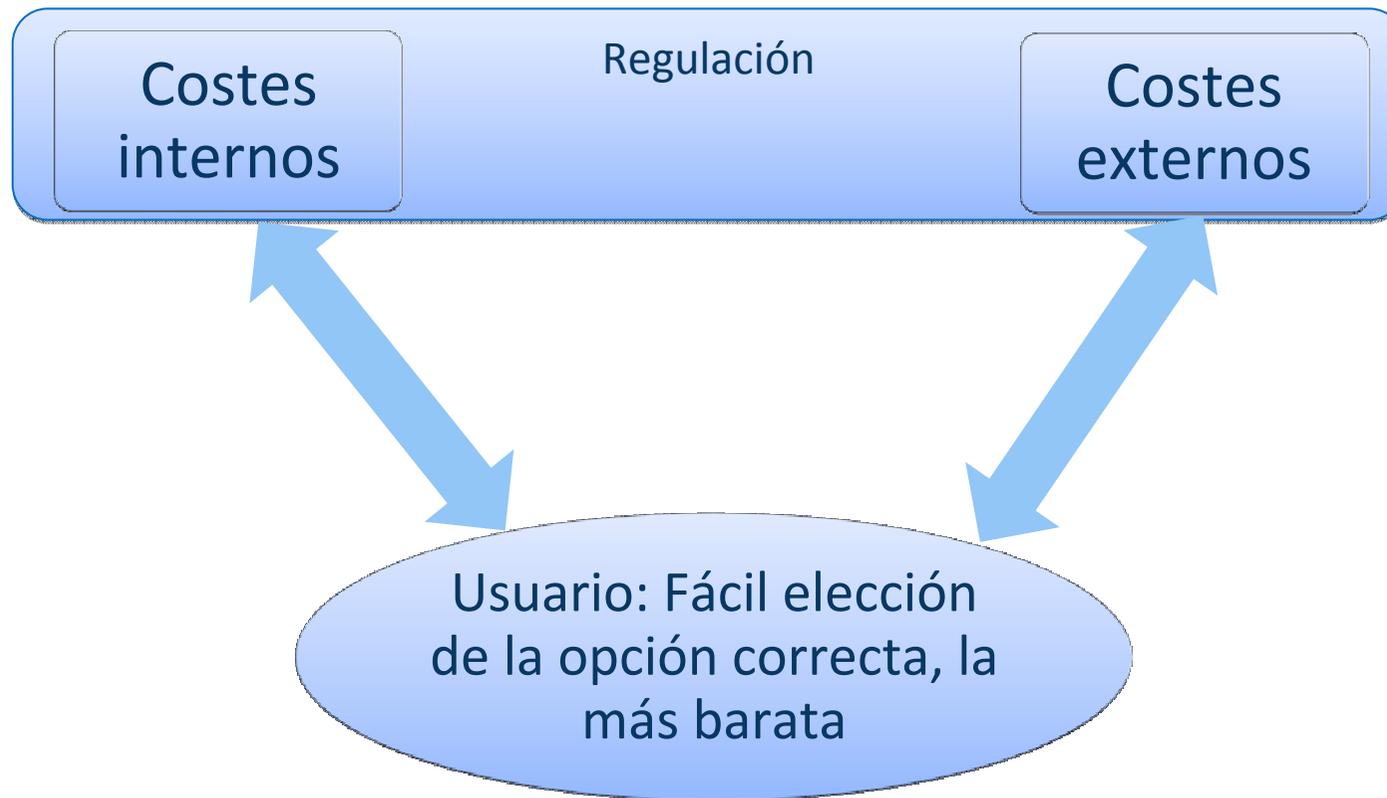
1. Introducción (II)



La clave: Intermodalidad

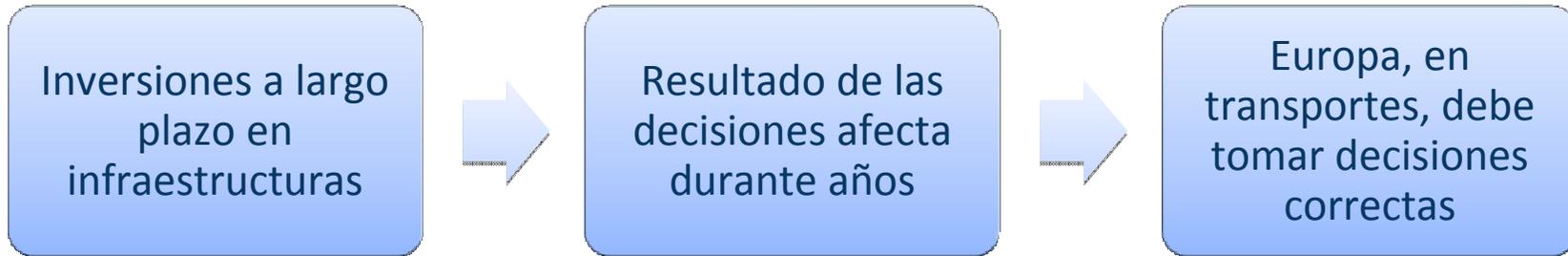
1. Introducción (III)

1.1 Aspectos económicos y sociales

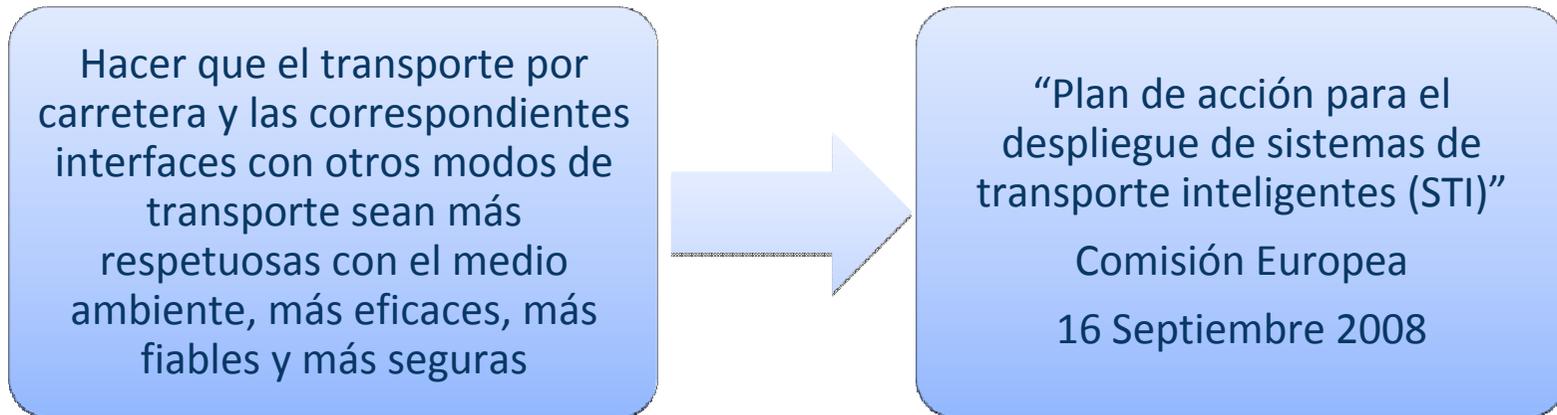


1. Introducción (IV)

1.1 Aspectos económicos y sociales



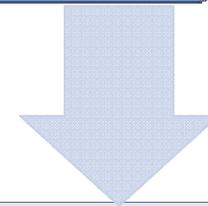
Entre ellas:



2. Necesidad de la intermodalidad

2. Necesidad de la intermodalidad (I)

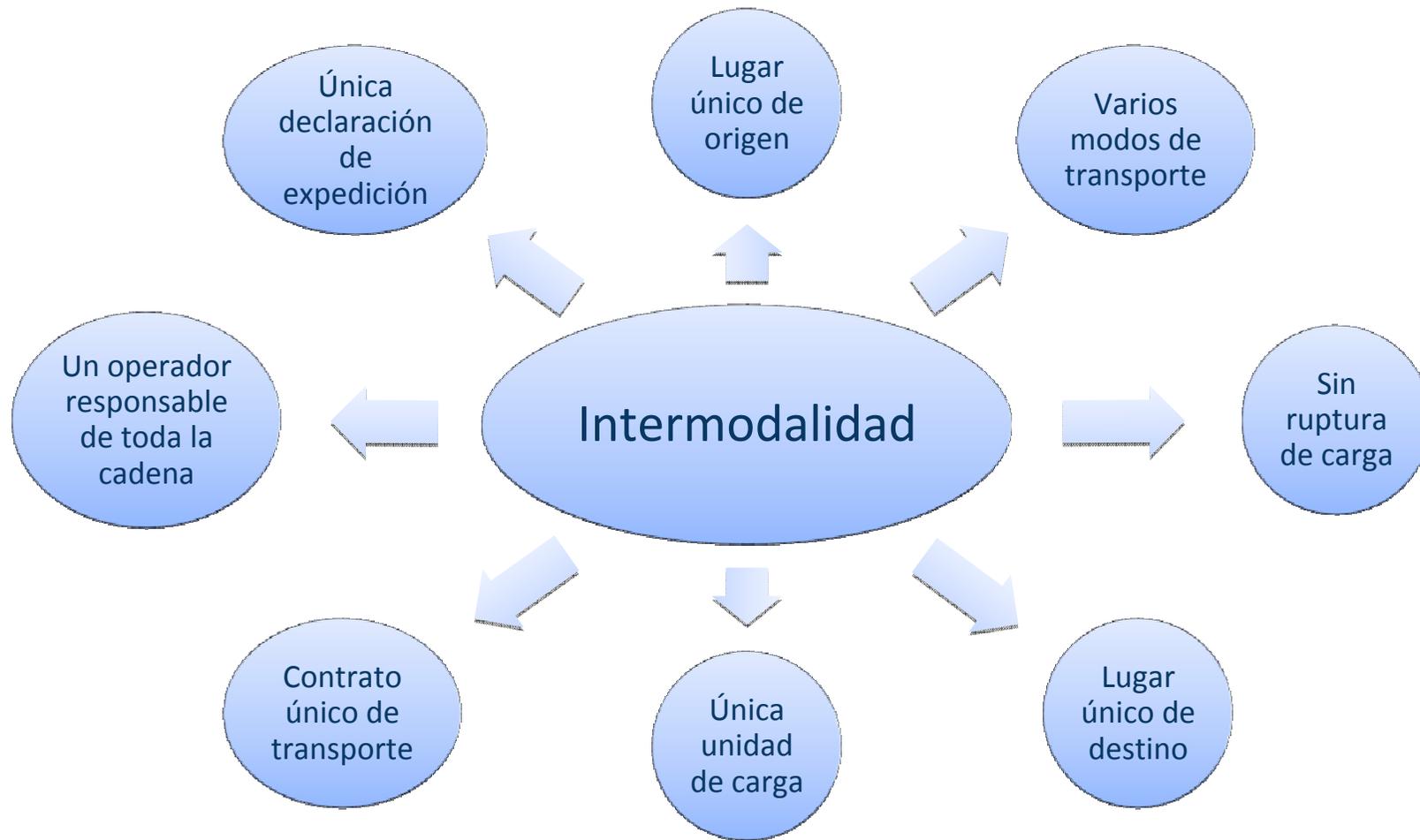
La intermodalidad es una consecuencia del uso racional de los diferentes modos de transporte.



El transporte intermodal no ha de ser necesariamente la suma del óptimo de cada modo, sino únicamente aquel que asigne a cada tramo el modo más interesante y eficiente desde un punto de vista integral.

2. Necesidad de la intermodalidad (II)

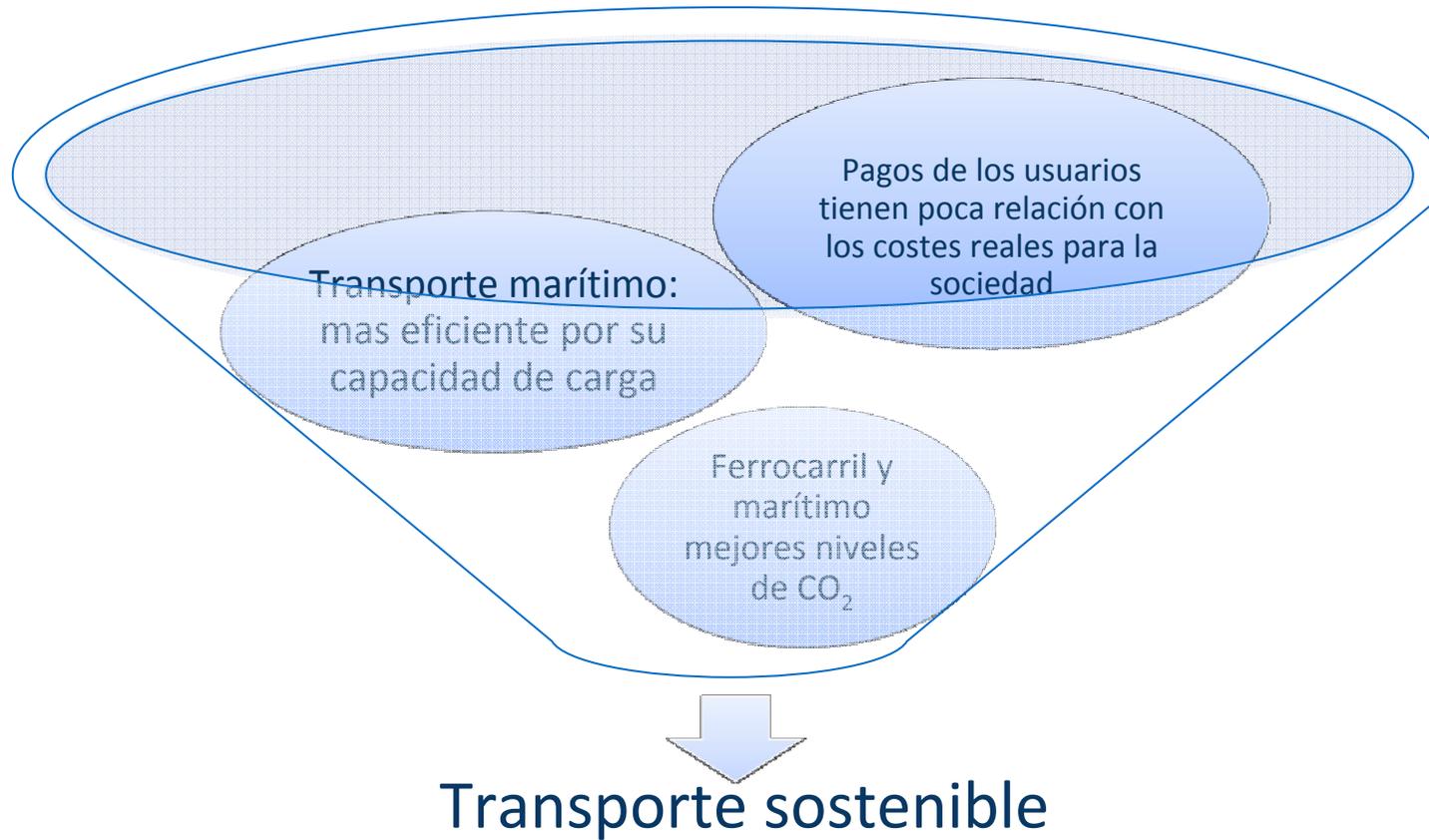
2.1 Concepto de intermodalidad



2. Necesidad de la intermodalidad (III)



2. Necesidad de la intermodalidad (IV)

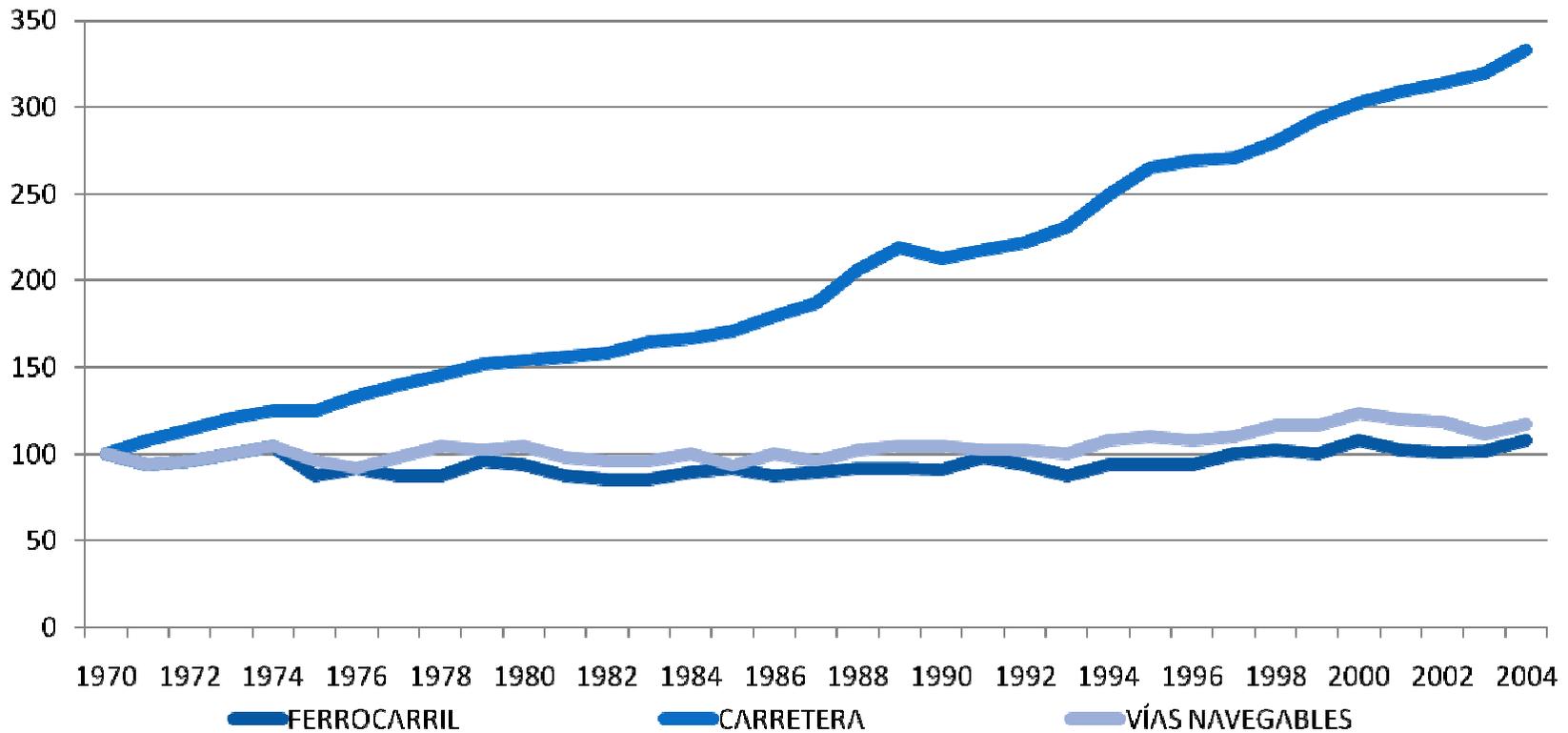


3. Situación actual

3. Situación actual (I)

3.1 Algunas estadísticas (I)

Evolución tráfico interior mercancías en países de Europa occidental (CEMT/OESTE). Miles de millones t-km. (1970 = 100)



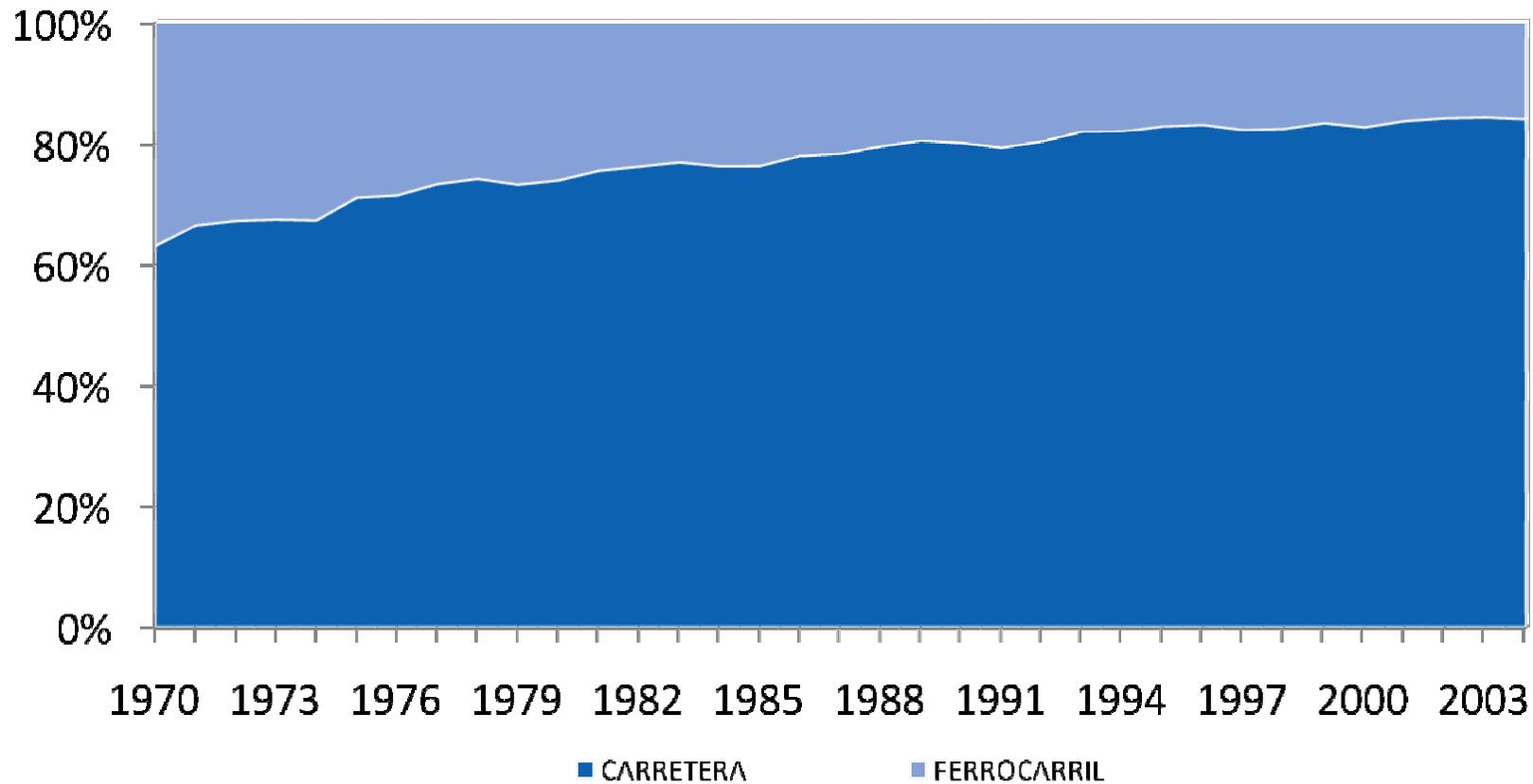
Fuente: Los transportes y los servicios postales. Informe anual 2005. Ministerio de Fomento.

CEMT. Conferencia Europea de Ministros de Transportes. Se trata de una Organización Intergubernamental creada en 1953. Los 18 países pertenecientes a la **CEMT/OESTE**, a los que se hace referencia en las estadísticas, son los siguientes: Alemania, Austria, Bélgica, Dinamarca, España, Finlandia, Francia, Grecia, Irlanda, Italia, Luxemburgo, Noruega, Países Bajos, Portugal, República Checa, Reino Unido, Suecia y Turquía.

3. Situación actual (II)

3.1 Algunas estadísticas (II)

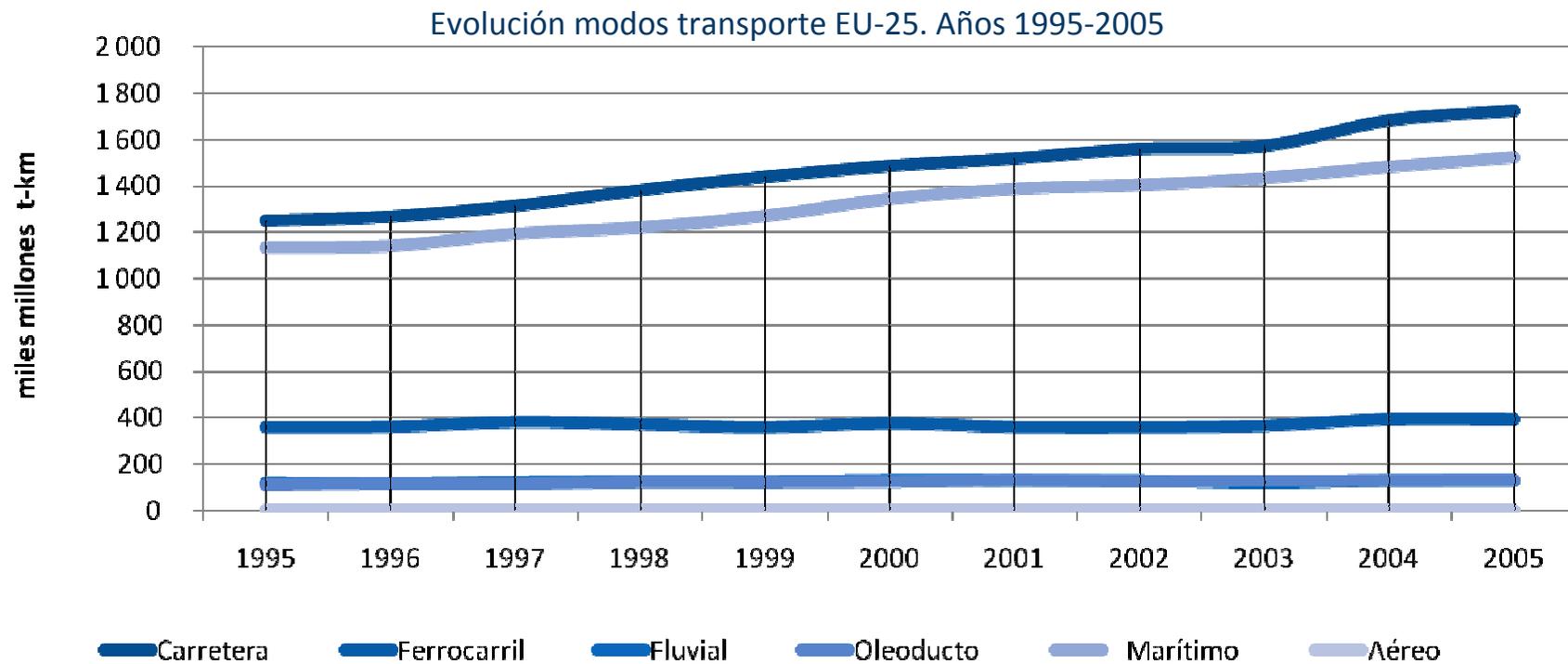
Evolución de la participación modal tráfico mercancías por carretera y por ferrocarril (%) en los países de Europa occidental (CEMT/OESTE) Miles de millones t-km



Fuente: Los transportes y los servicios postales. Informe anual 2005. Ministerio de Fomento

3. Situación actual (III)

3.1 Algunas estadísticas (III)

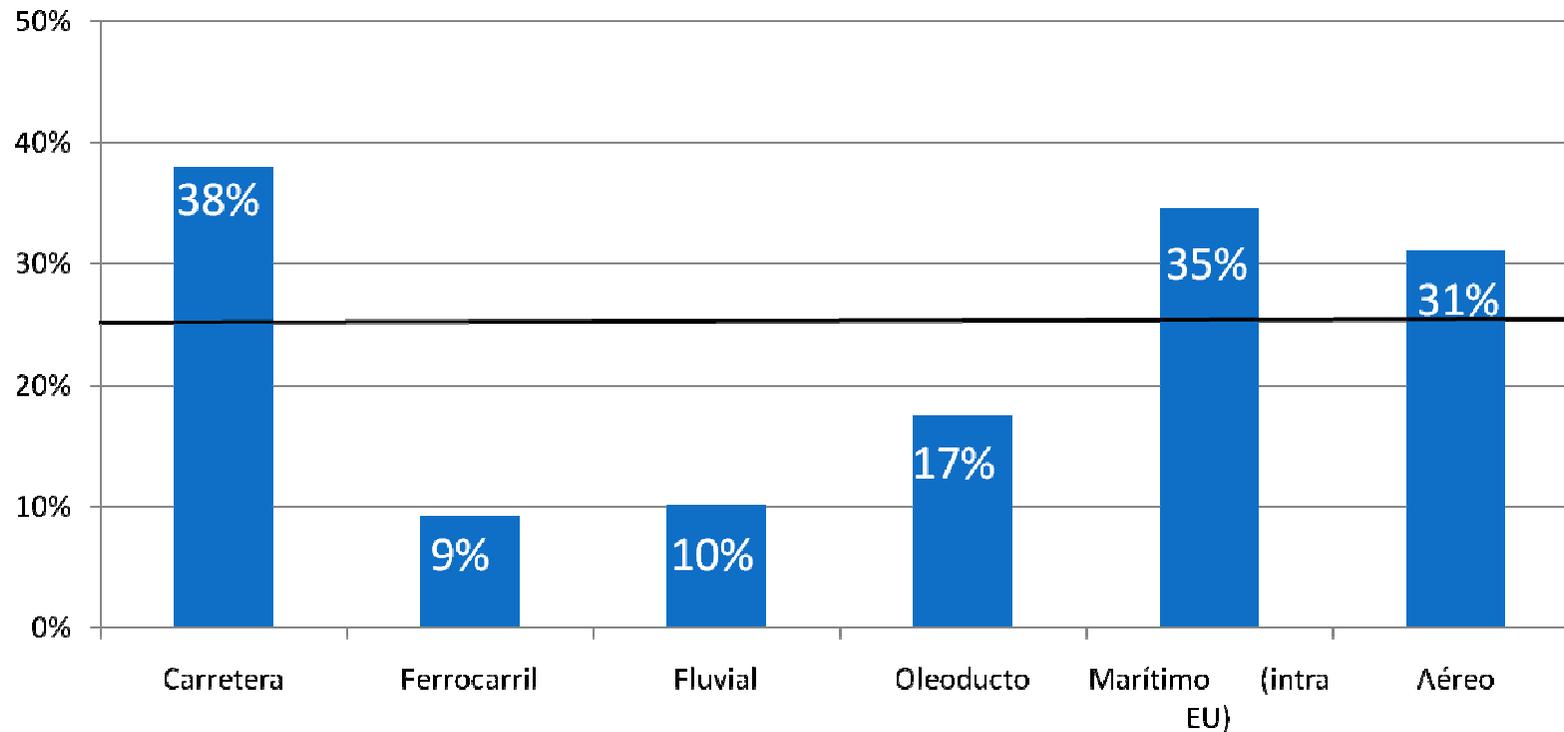


Fuente: Energy and Transport in figures 2006. Part 3: Transport. European Commission. Directorate-General for Energy and Transport (in co-operation with Eurostat).

3. Situación actual (IV)

3.1 Algunas estadísticas (IV)

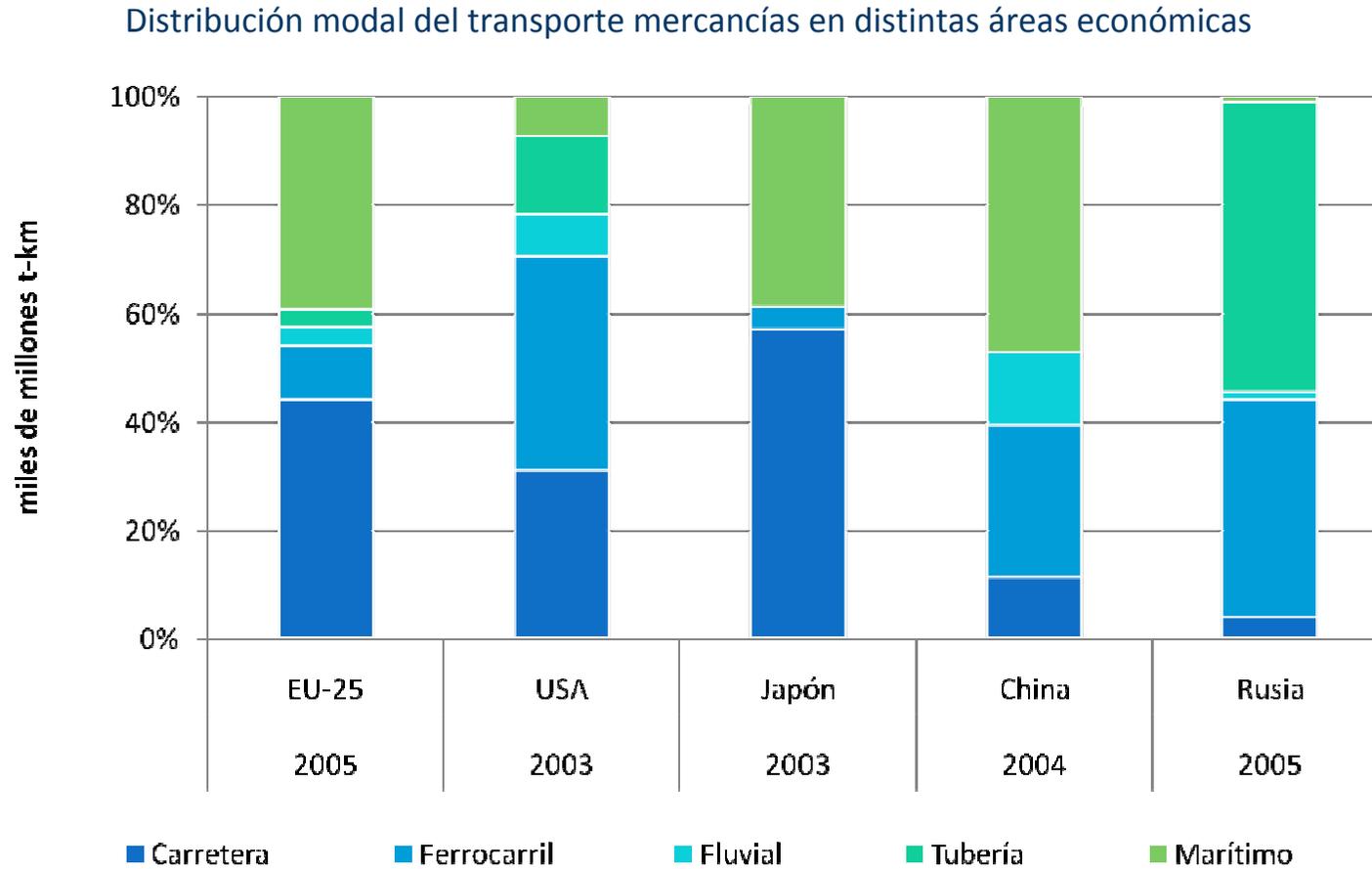
Crecimiento por modo de transporte. EU-25. Años 1995-2005
(% miles de millones ton-km)



Fuente: Elaboración propia a partir de Energy and Transport in figures 2006. Part 3: Transport. European Commission. Directorate-General for Energy and Transport (in co-operation with Eurostat).

3. Situación actual (V)

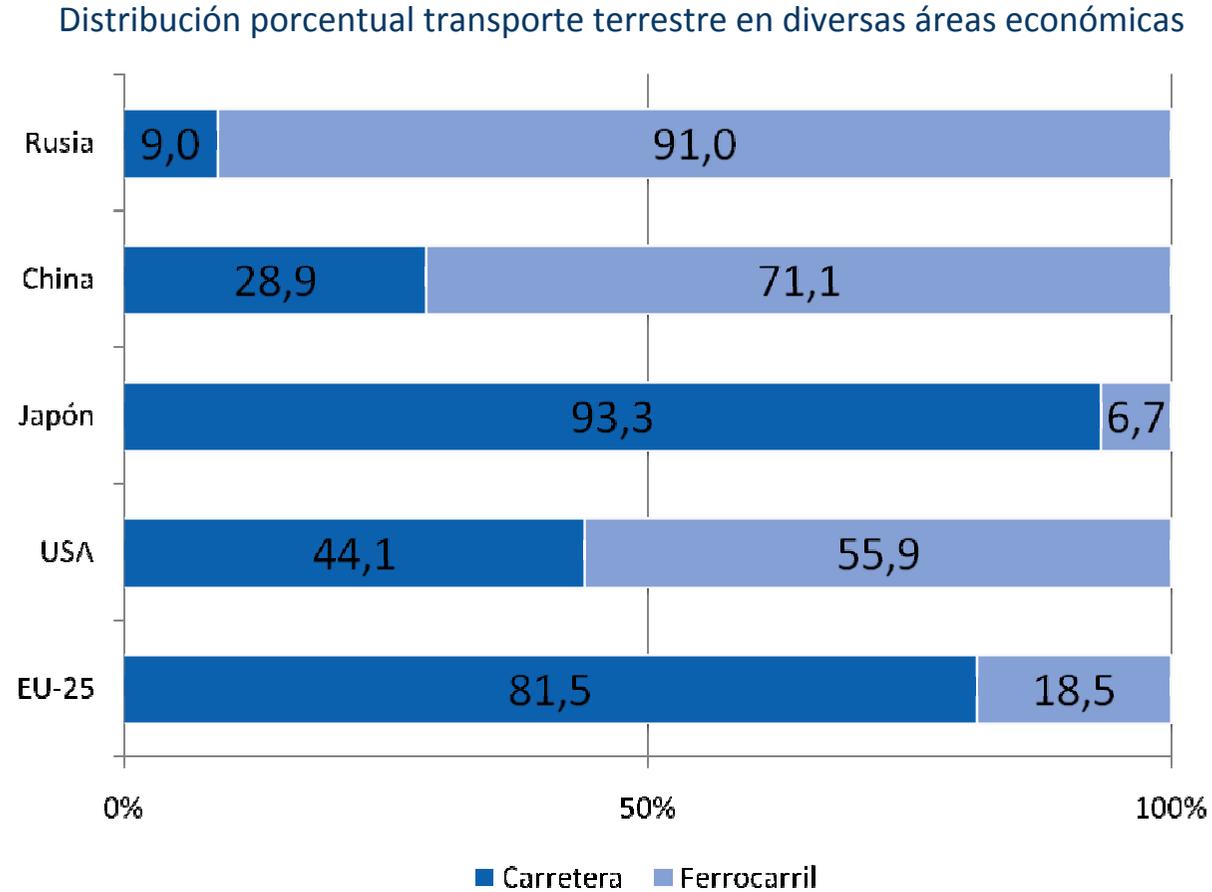
3.1 Algunas estadísticas (V)



Fuente: The Annual Energy and Transport Review for 2004. European Commission. December 2005

3. Situación actual (VI)

3.1 Algunas estadísticas (VI)

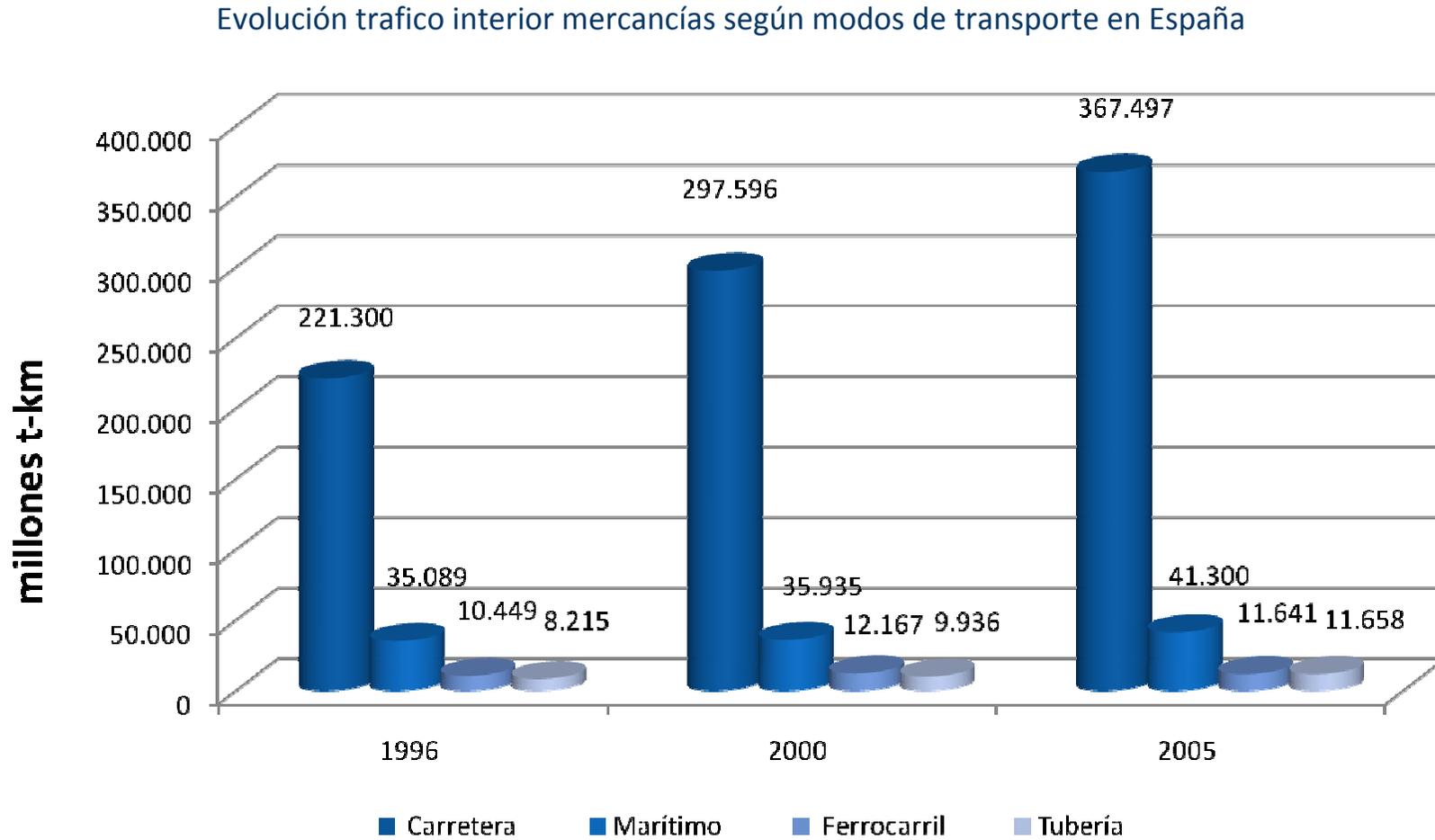


Fuentes: Eurostat: Energy and Transport DG, Japan Statistics Bureau, US Bureau of Transportation Statistics, Goskom STAT (Russia), National Bureau of Statistics of China.

Los datos corresponden a los siguientes años: EU-25 (2005), USA (2003), Japón (2003), China (2004) y Rusia (2005).

3. Situación actual (VII)

3.1 Algunas estadísticas (VII)

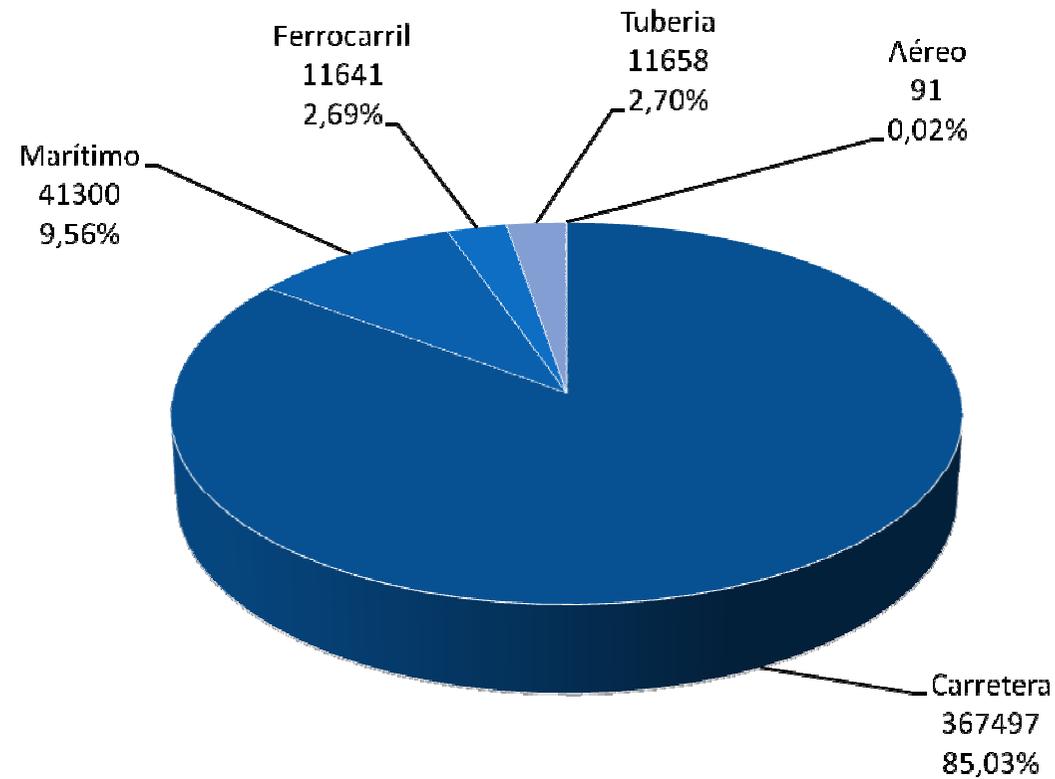


Fuente: Los transportes y los servicios postales. Informe anual 2005. Ministerio de Fomento

3. Situación actual (VIII)

3.1 Algunas estadísticas (VIII)

Tráfico interior de mercancías. Millones de t-km. España 2005

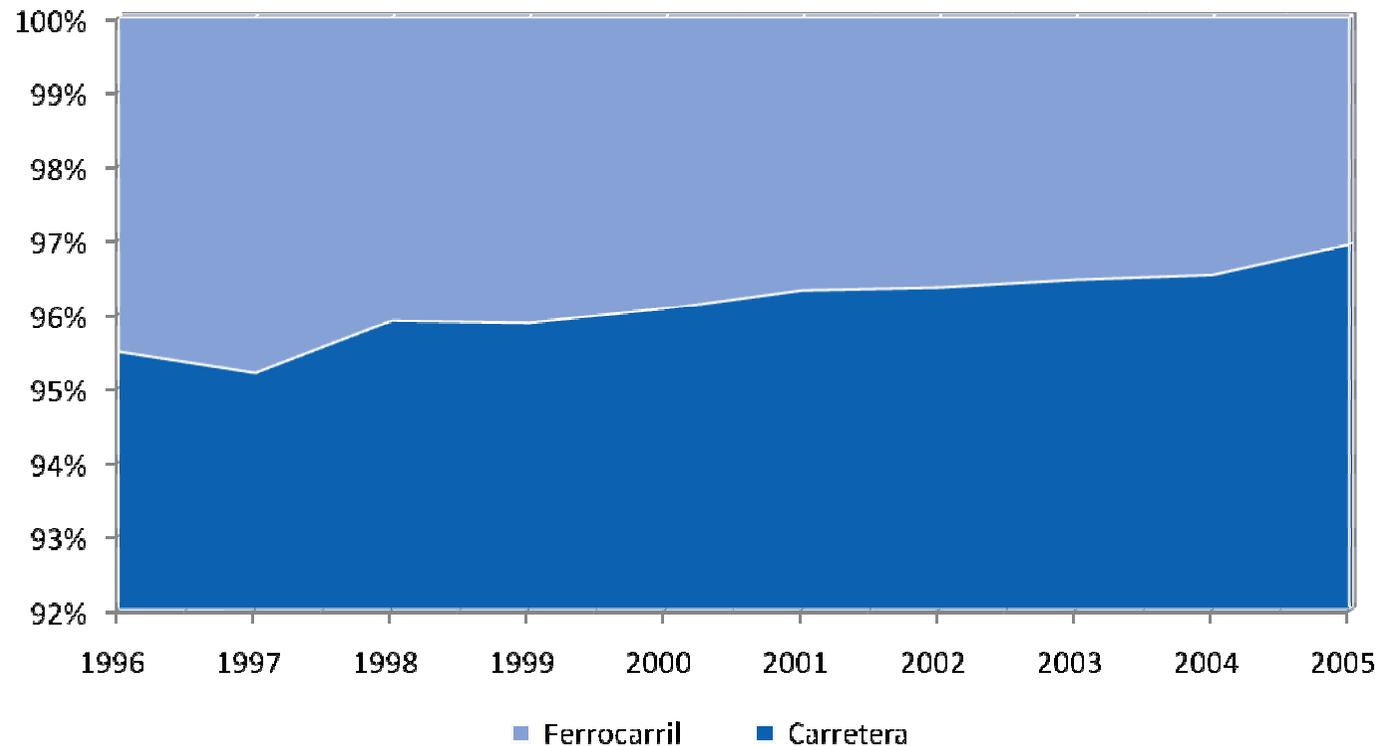


Fuente: Los transportes y los servicios postales. Informe anual 2005. Ministerio de Fomento

3. Situación actual (IX)

3.1 Algunas estadísticas (IX)

Evolución porcentual de la participación modal tráfico mercancías por carretera y por ferrocarril en España (t-km)

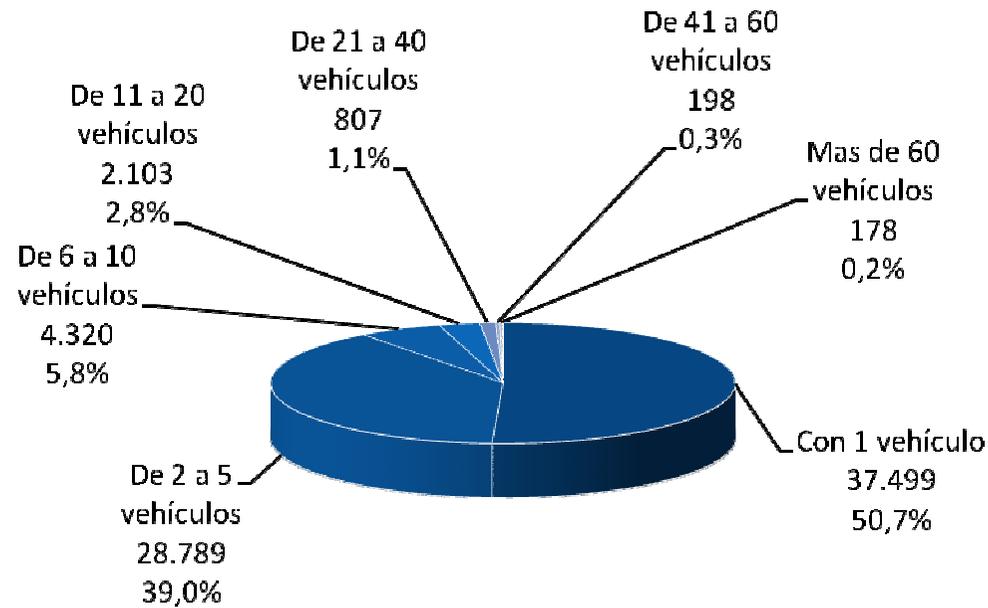


Fuente: Los transportes y los servicios postales. Informe anual 2005. Ministerio de Fomento

3. Situación actual (X)

3.1 Algunas estadísticas (X)

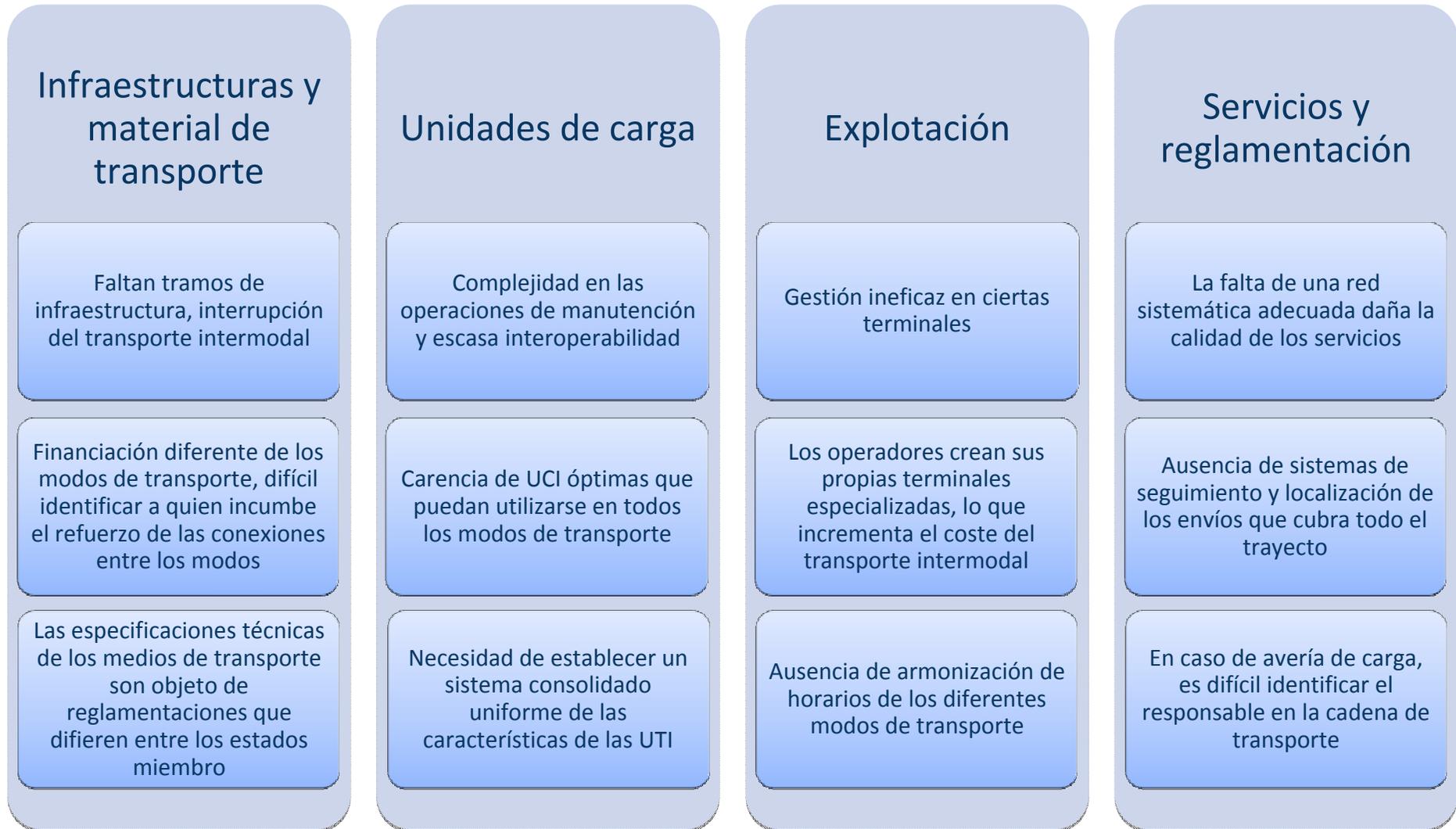
Estructura empresarial transporte público de mercancías por carretera.
Empresas con vehículos pesados en España. Año 2005



Número de vehículos por empresa	1996	2005
Empresas con un vehículo	70,9% (36,3% total vehic)	50,7% (15,8% total vehic)
Empresas con más de 20 vehículos	0,52% (10,8% total vehic)	1,6% (22,9% total vehic)

3. Situación actual (XI)

3.2 Limitaciones actuales



4. Políticas de la Unión Europea

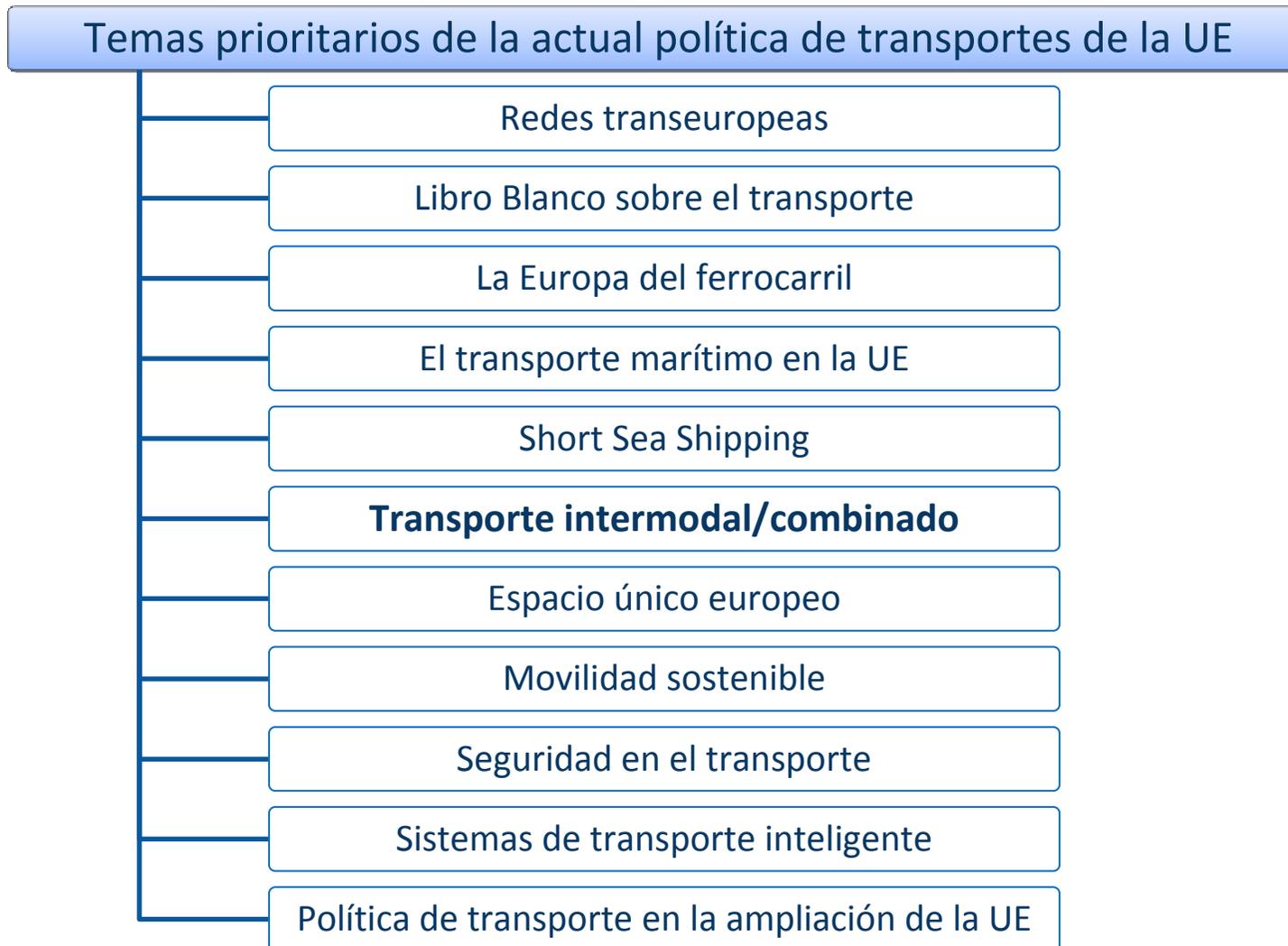
4. Políticas de la Unión Europea (I)

Objetivo genérico de la actual política de transportes

Garantizar la movilidad de personas y mercancías en el mercado interior europeo y también desde y hacia terceros países, así como aprovechar al máximo los dispositivos técnicos y de organización para facilitar el transporte de personas y mercancías, respetando el medio ambiente.

Mejora de la seguridad, reducción del ruido y contaminación y la promoción de la protección del medioambiente.

4. Políticas de la Unión Europea (II)



4. Políticas de la Unión Europea (III)

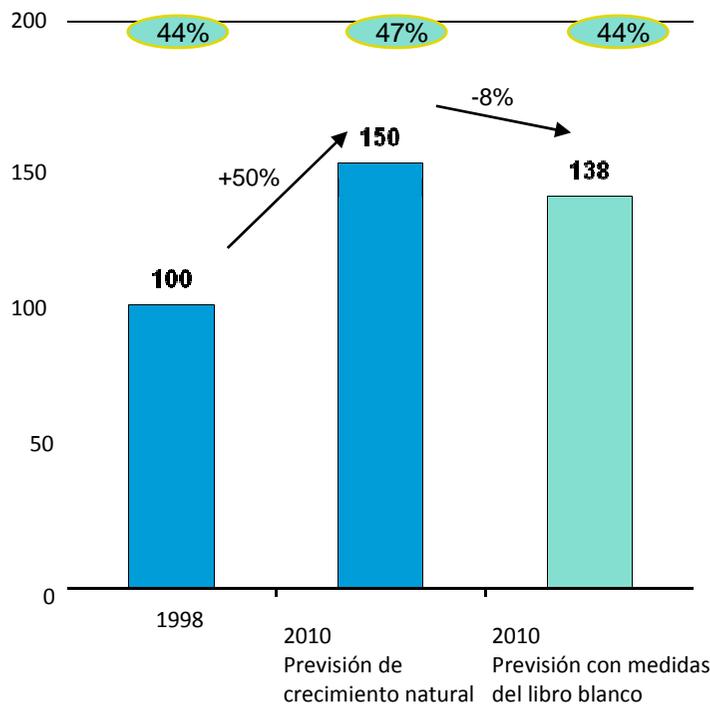
4.1 Libro Blanco (2001): “La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad”



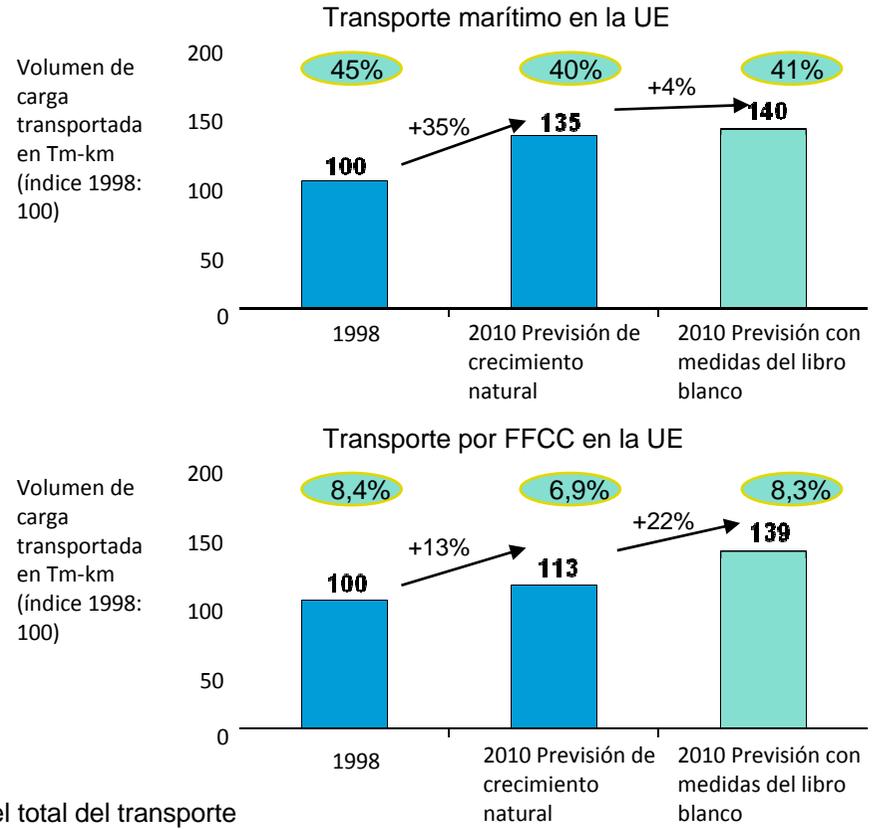
4. Políticas de la Unión Europea (IV)

Bruselas trata de desviar tráfico desde la carretera hacia el SSS y el FFCC
 El resultado esperado es disminuir en un 8% el tráfico por carretera respecto a la evolución natural del mercado

Previsiones de tráfico por carretera del libro blanco



Previsiones de tráfico marítimo y por FFCC del libro blanco



X % sobre el total del transporte



La directiva europea sobre la ordenación de tiempo de trabajo contabiliza como horas de trabajo en tiempos de espera durante la carga y descarga, lo que aumentará los costes por necesitar 2 conductores para realizar un servicio en el mismo tiempo

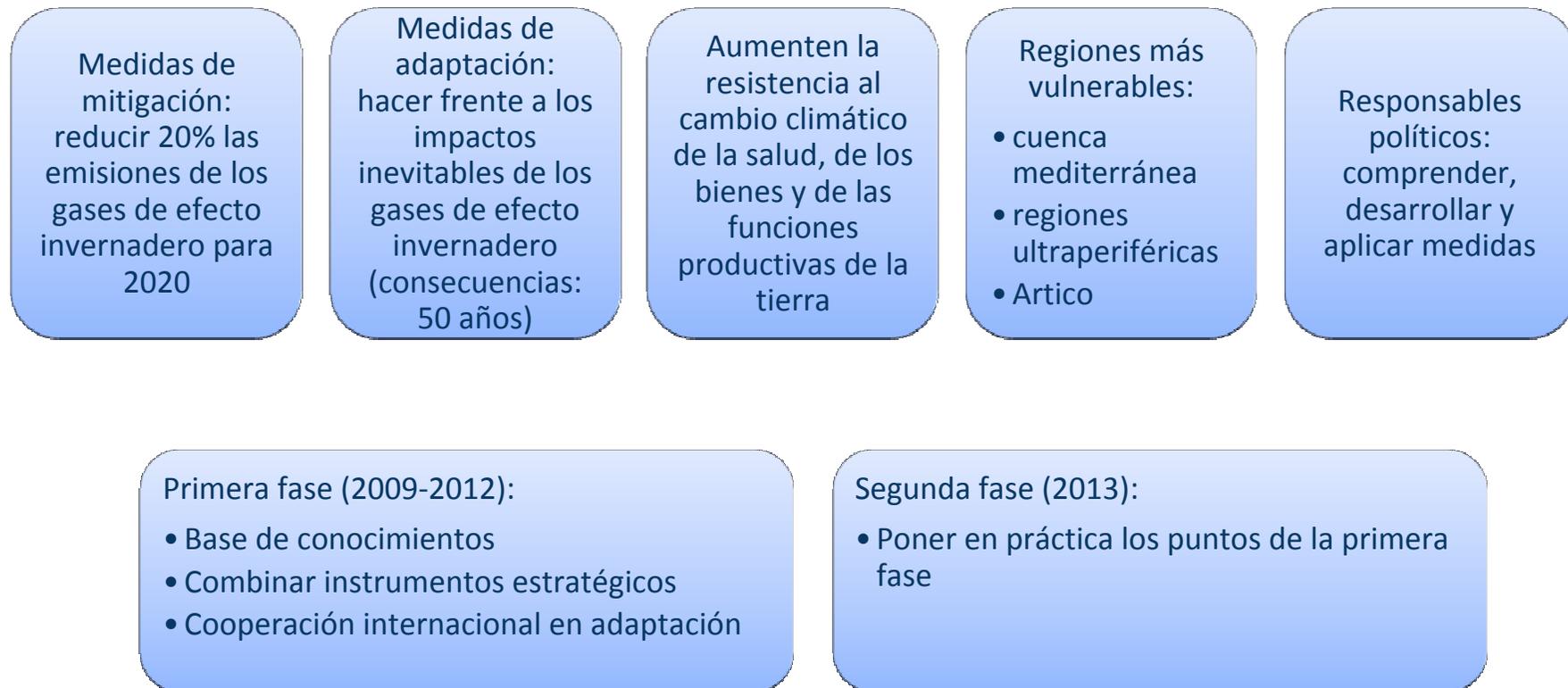
4. Políticas de la Unión Europea (VII)

4.2 Revisión Libro Blanco (2006): “Por una Europa en movimiento. Movilidad sostenible para nuestro continente”



4. Políticas de la Unión Europea (VIII)

4.3 Borrador nuevo Libro Blanco (2009): “Adaptación al cambio climático: Hacia un marco europeo de actuación”



4. Políticas de la Unión Europea (IX)

4.4 Marco Polo I (2003-2006) y Marco Polo II (2007-2013)

A cargo de la Agencia Ejecutiva de Competitividad e Innovación (AEIC)

Sucesor mejorado del programa PACT (1997-2001)

Marco Polo II propone una cobertura geográfica más amplia y mayor presupuesto

Objetivos

Reducir la congestión y mejorar el comportamiento medioambiental

Creación de un sistema de transporte eficaz y sostenible

Proyectos financiados

Acciones de transferencia entre modos de transporte

Acciones de efecto catalizador a favor de proyectos innovadores

Acciones de aprendizaje en común

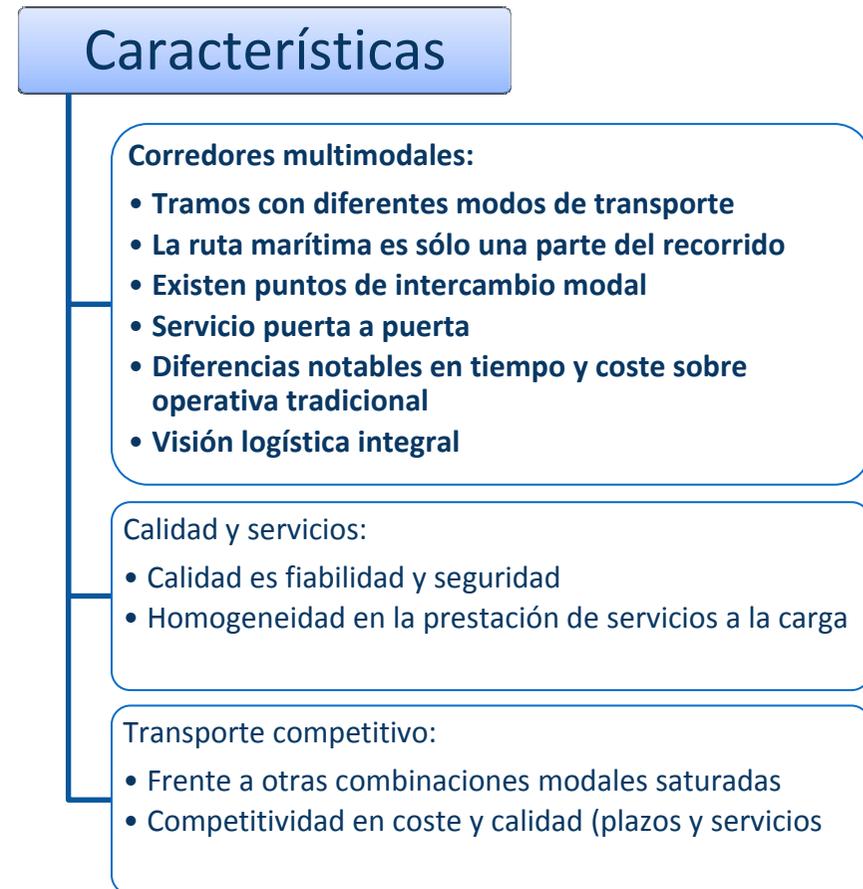
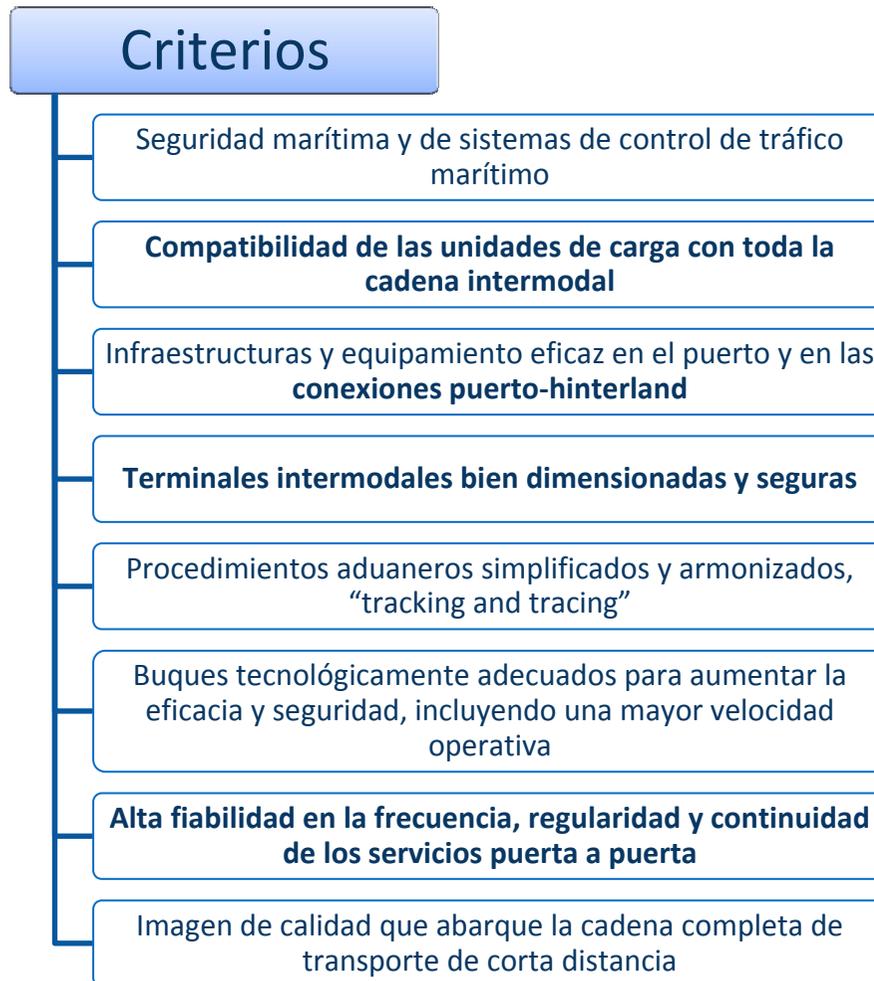
4. Políticas de la Unión Europea (X)

4.5 Short Sea Shipping



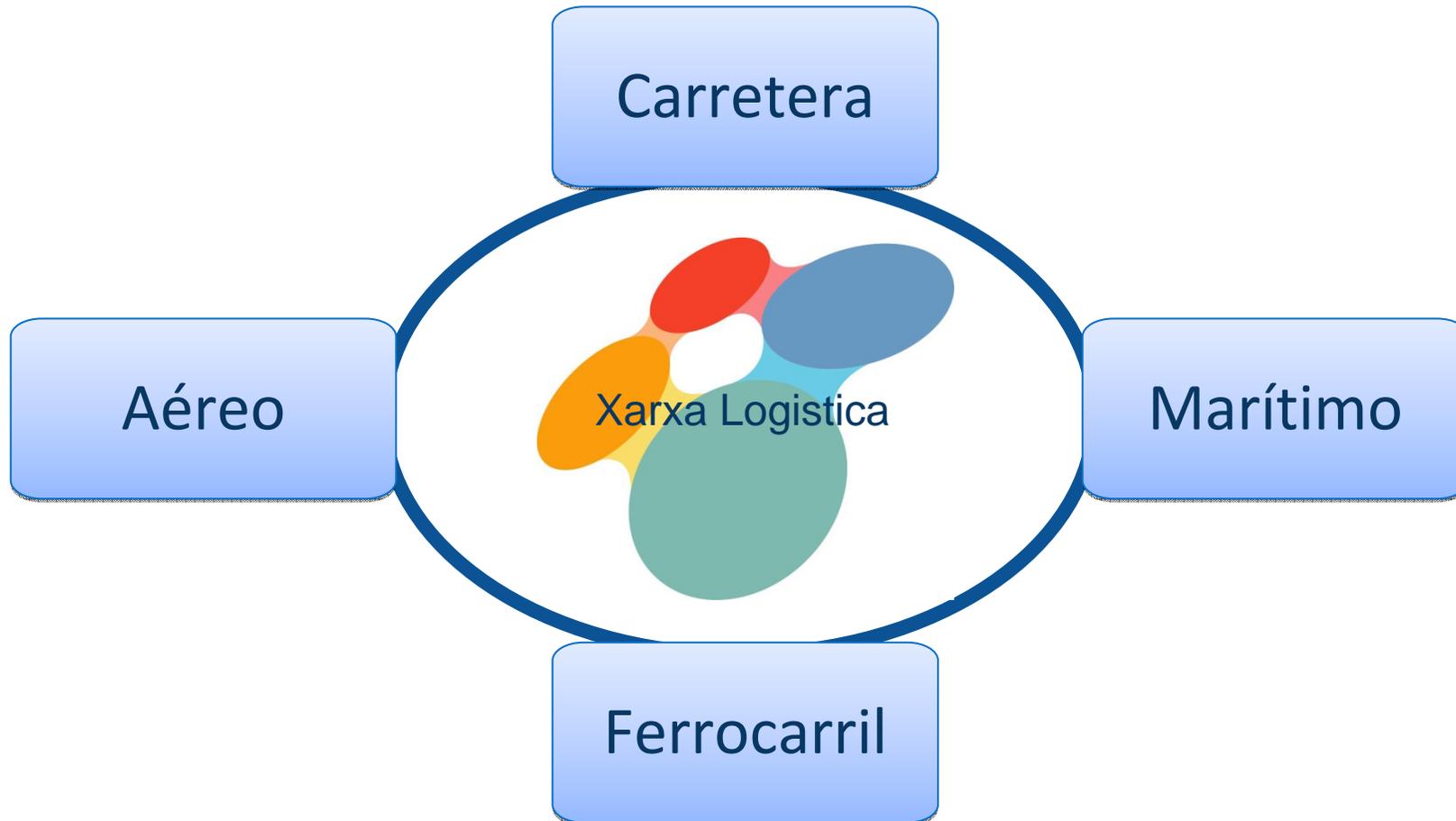
4. Políticas de la Unión Europea (XI)

4.6 Autopistas del mar

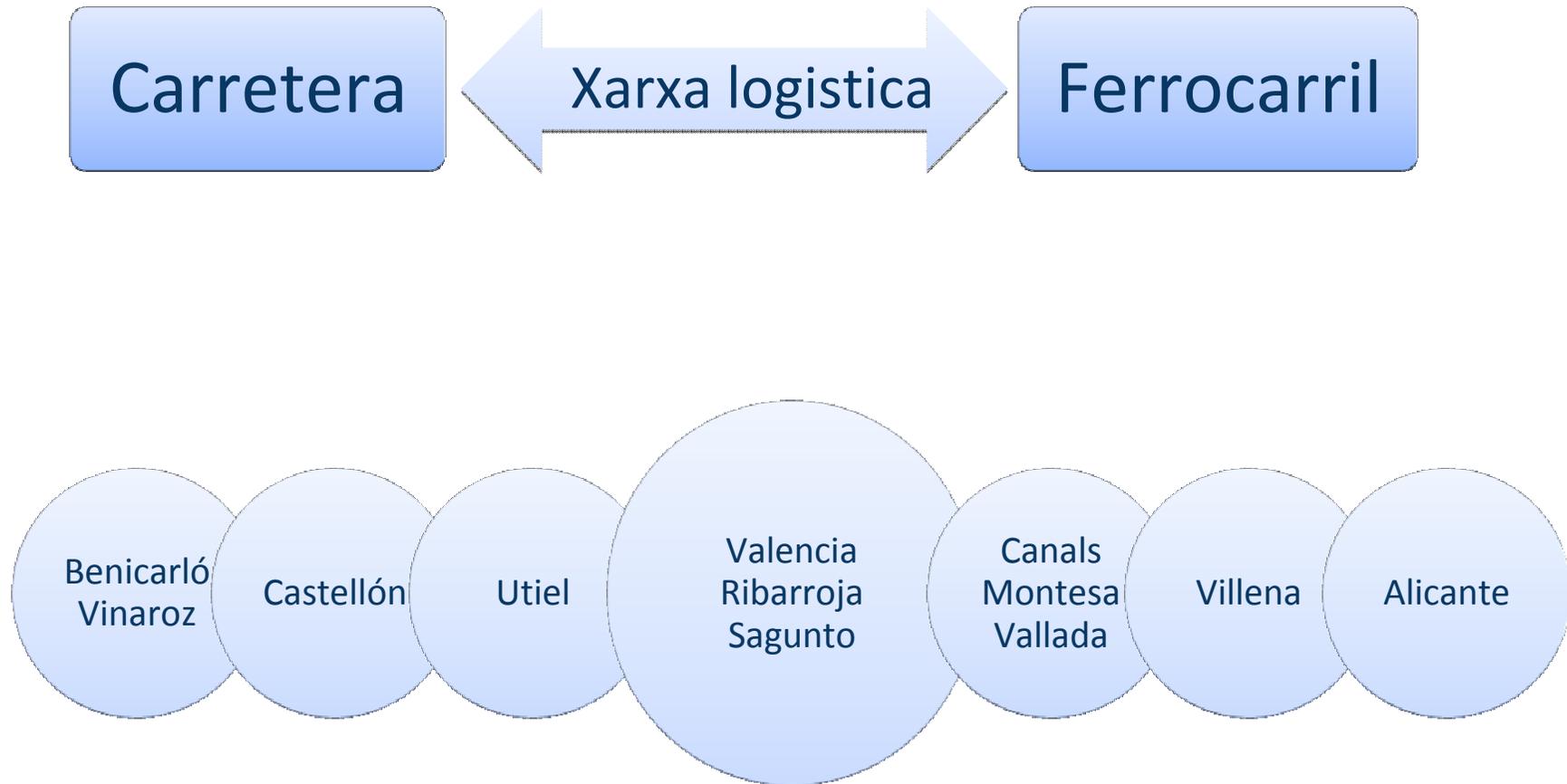


5. Aterrizando en la Comunidad Valenciana

5. Aterrizando en la Comunidad Valenciana (I)

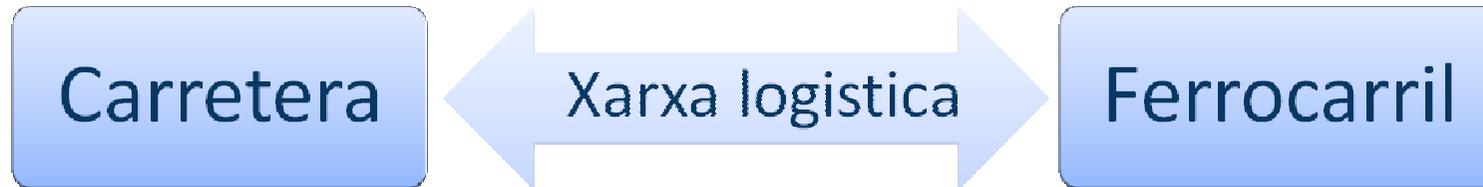


5. Aterrizando en la Comunidad Valenciana (II)





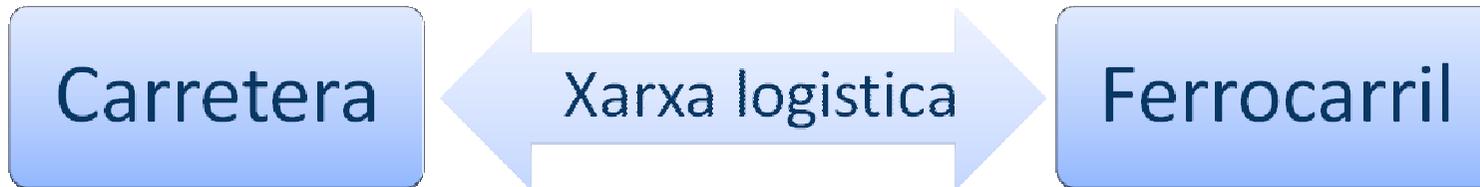
5. Aterrizando en la Comunidad Valenciana (IV)



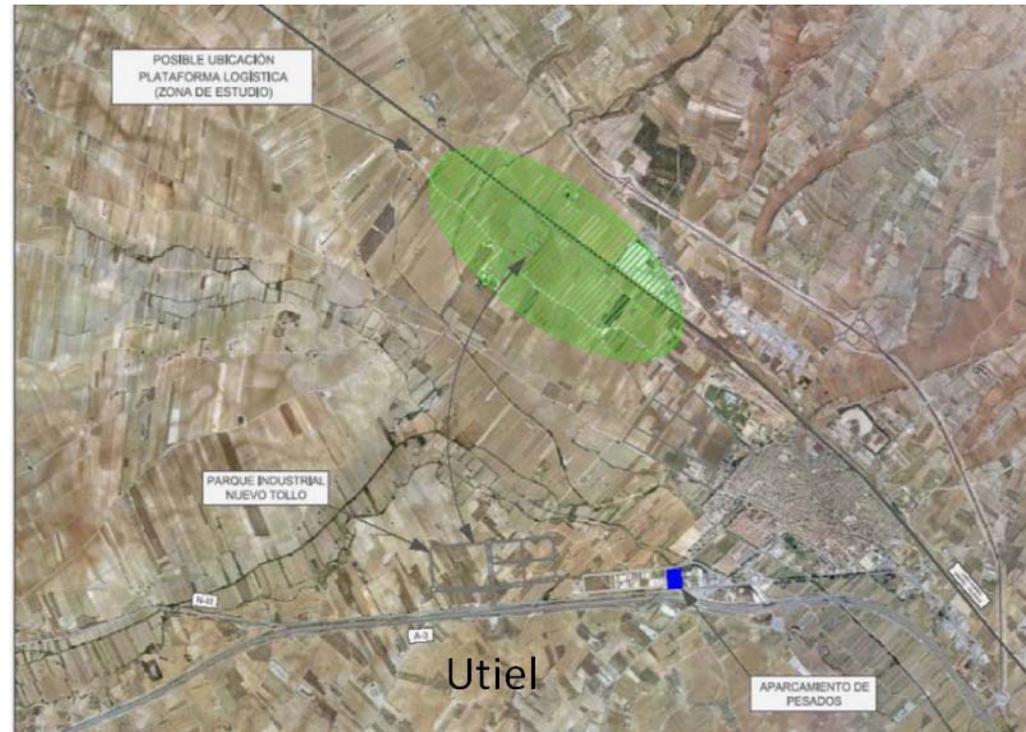
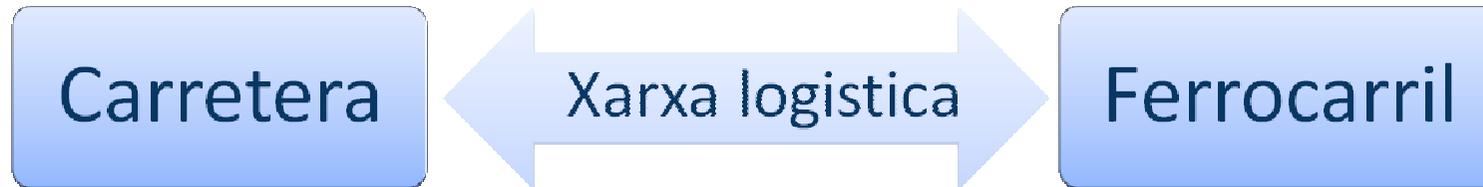
Benicarló
Vinaroz



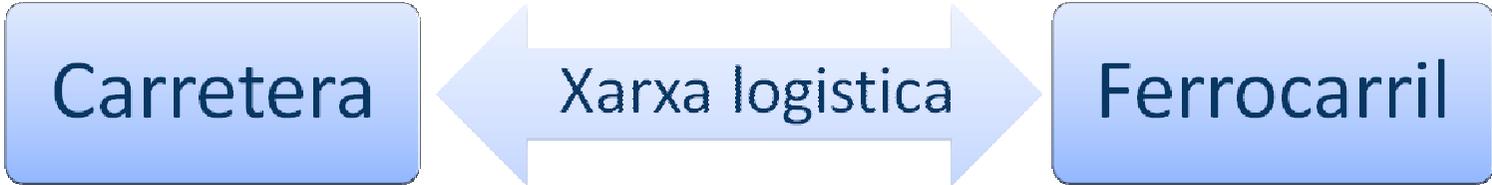
5. Aterrizando en la Comunidad Valenciana (IV)



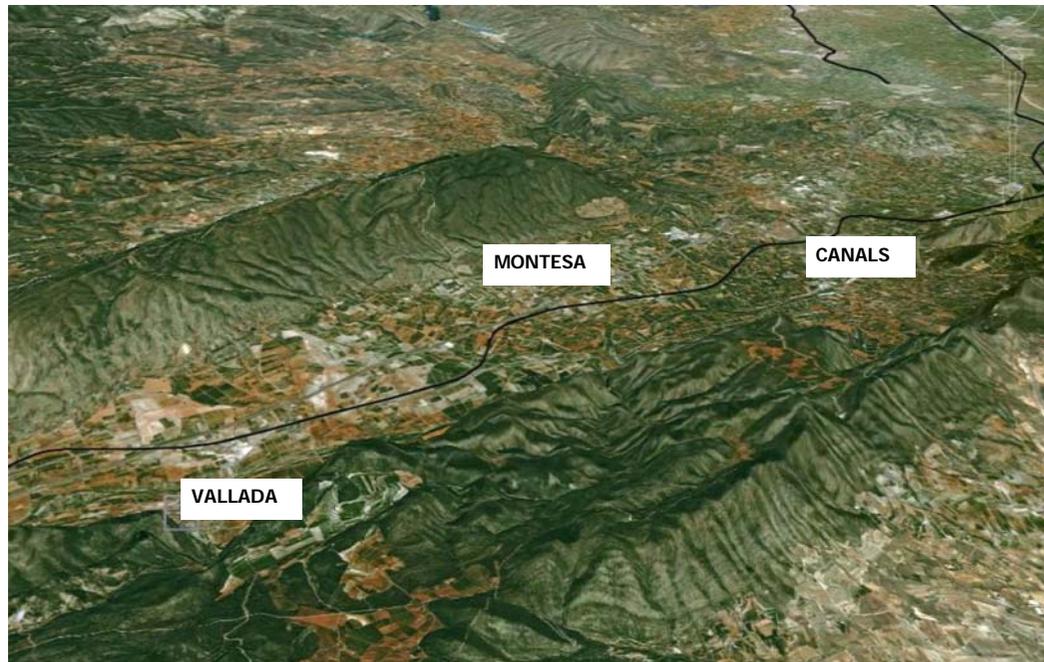
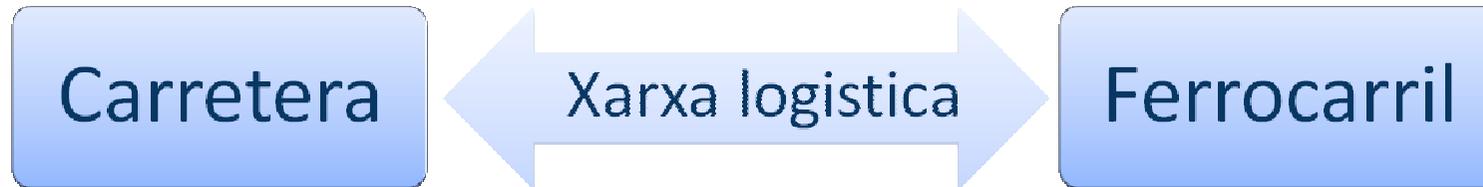
5. Aterrizando en la Comunidad Valenciana (IV)



5. Aterrizando en la Comunidad Valenciana (IV)

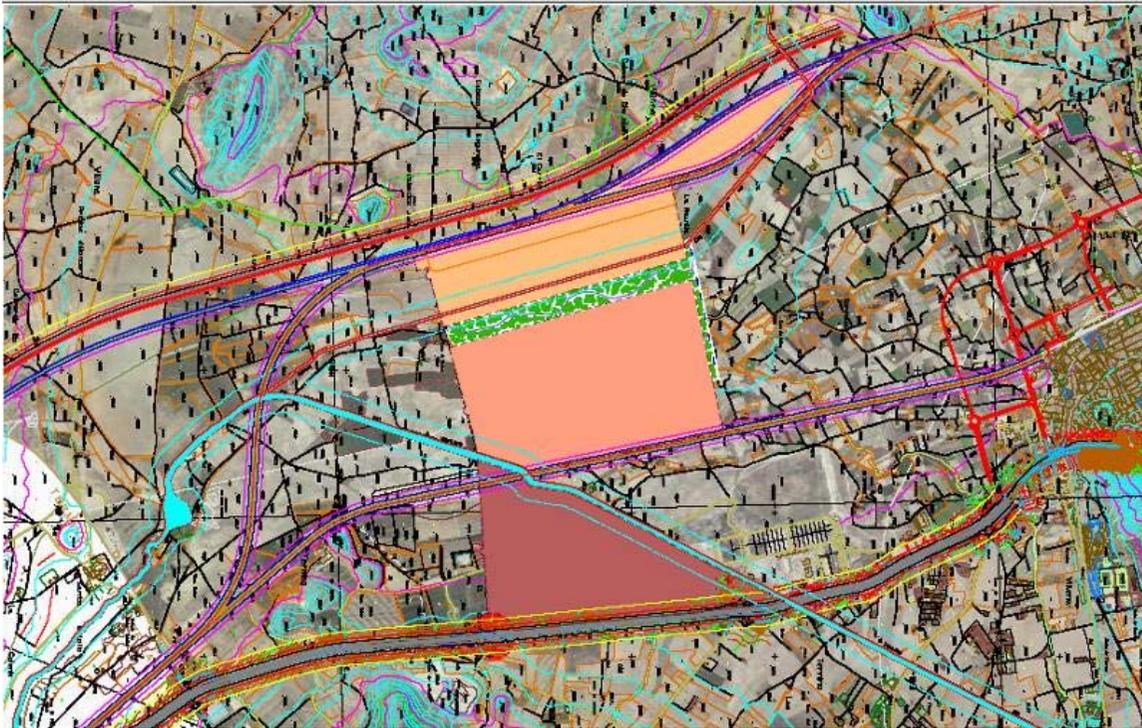
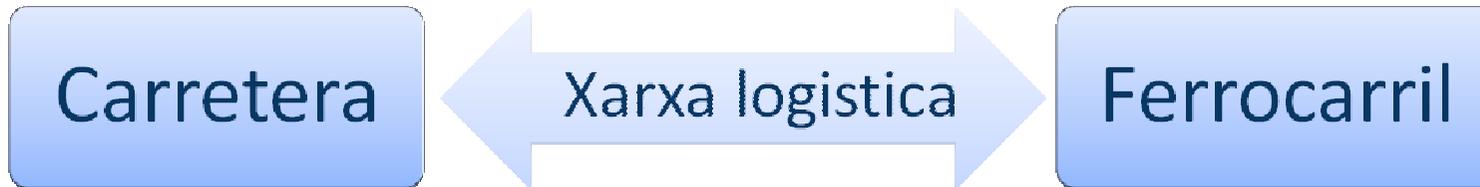


5. Aterrizando en la Comunidad Valenciana (IV)

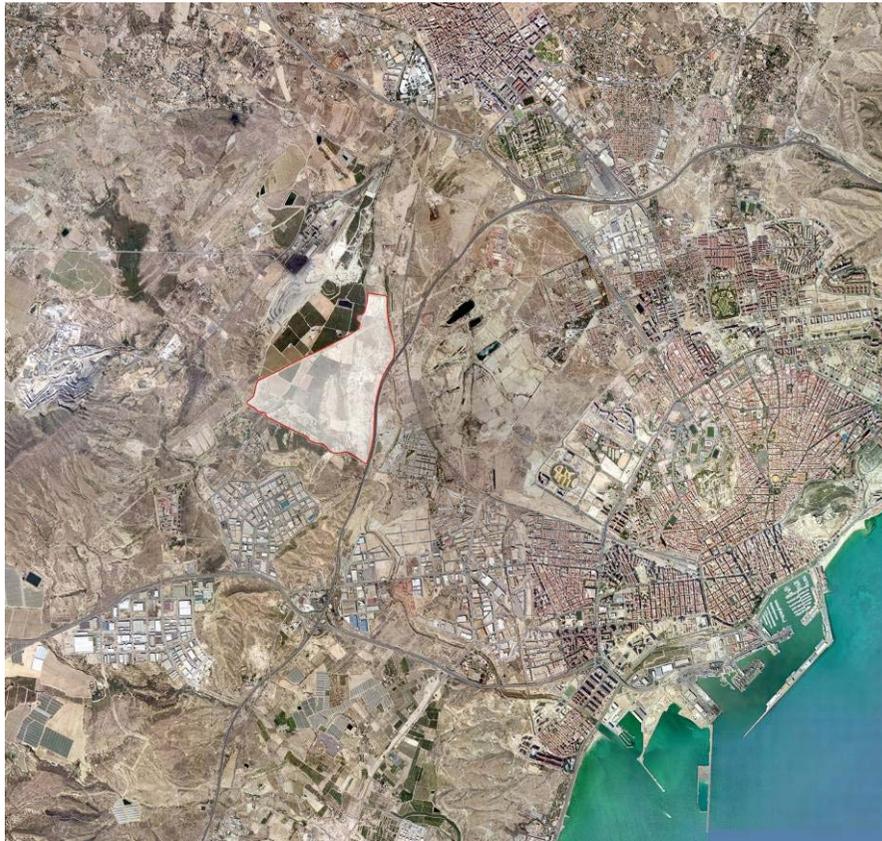
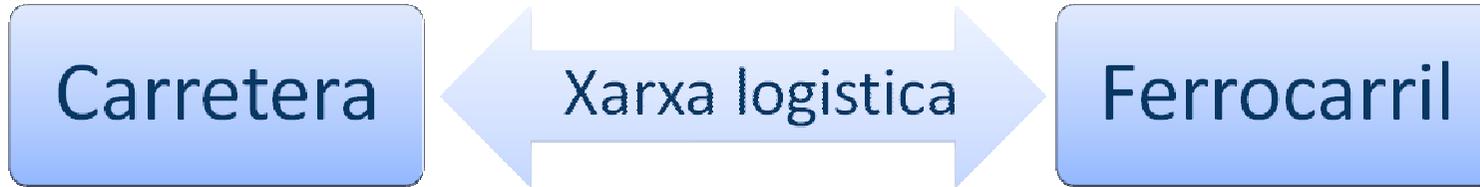


Canals
Montesa
Vallada

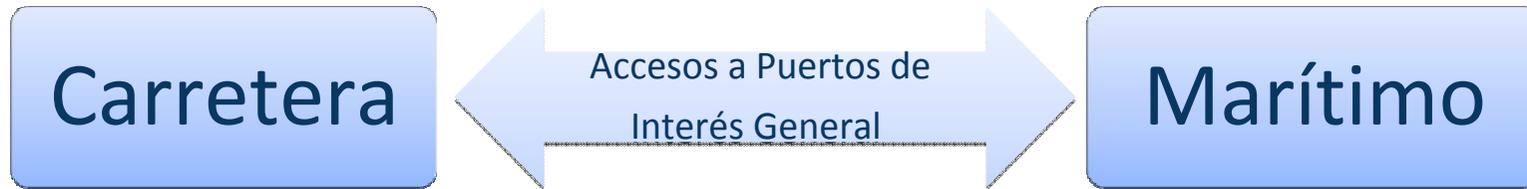
5. Aterrizando en la Comunidad Valenciana (IV)



5. Aterrizando en la Comunidad Valenciana (IV)

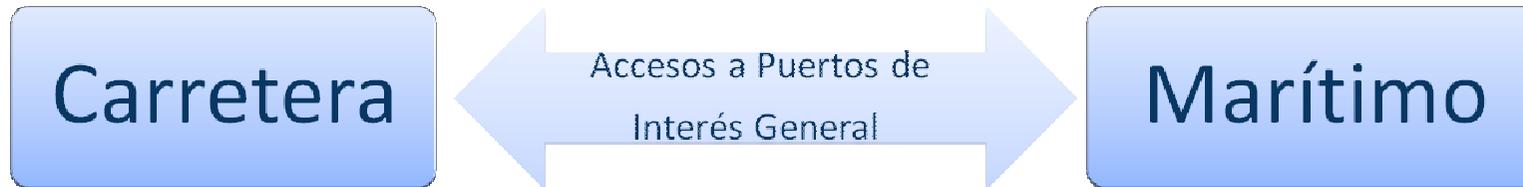


5. Aterrizando en la Comunidad Valenciana (V)



Port Castelló

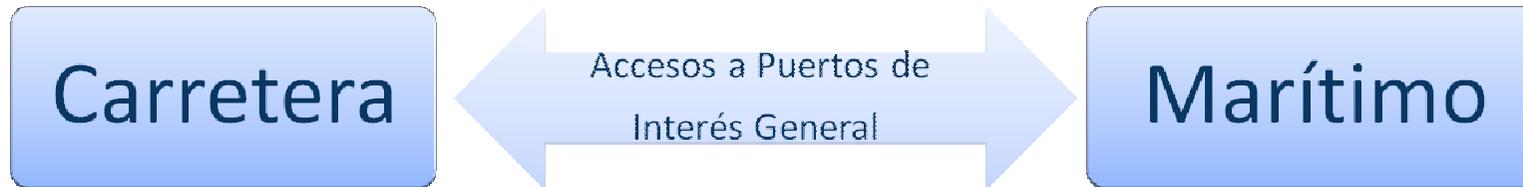
5. Aterrizando en la Comunidad Valenciana (VI)



Puerto de Alicante



5. Aterrizando en la Comunidad Valenciana (VII)



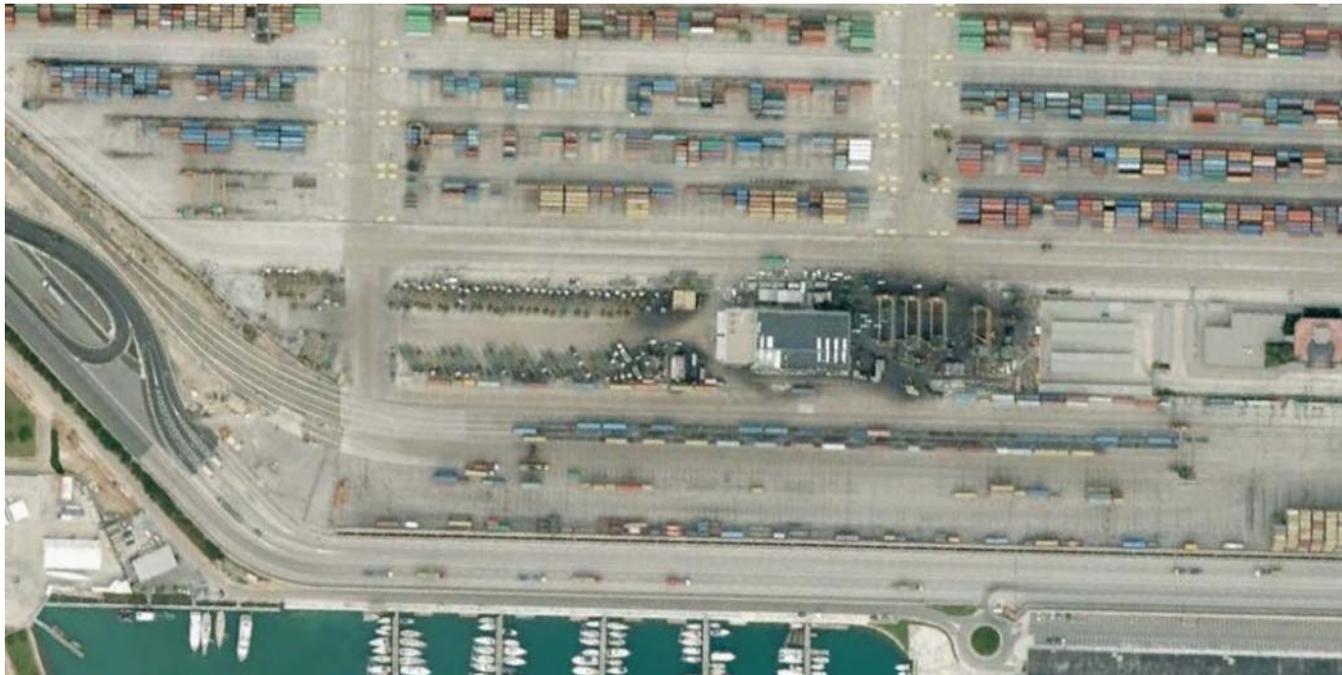
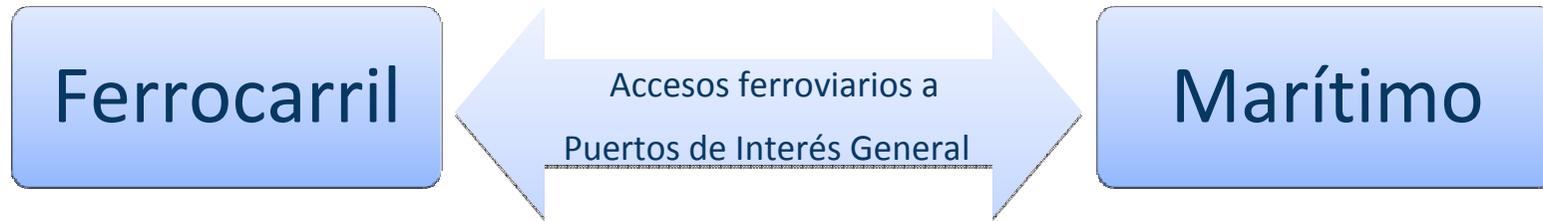
Valencia Port



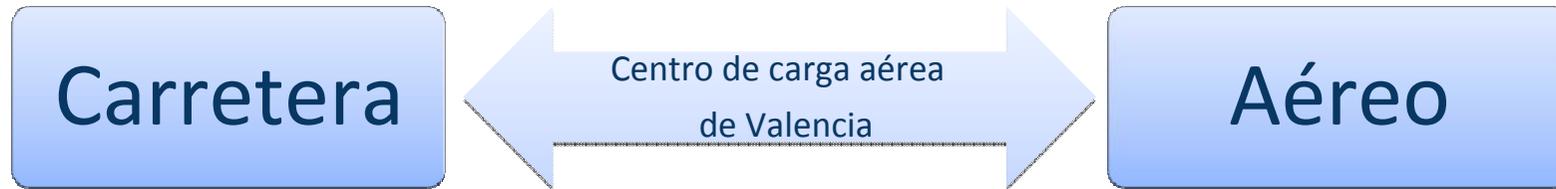
Acceso norte al puerto de Valencia



5. Aterrizando en la Comunidad Valenciana (VIII)



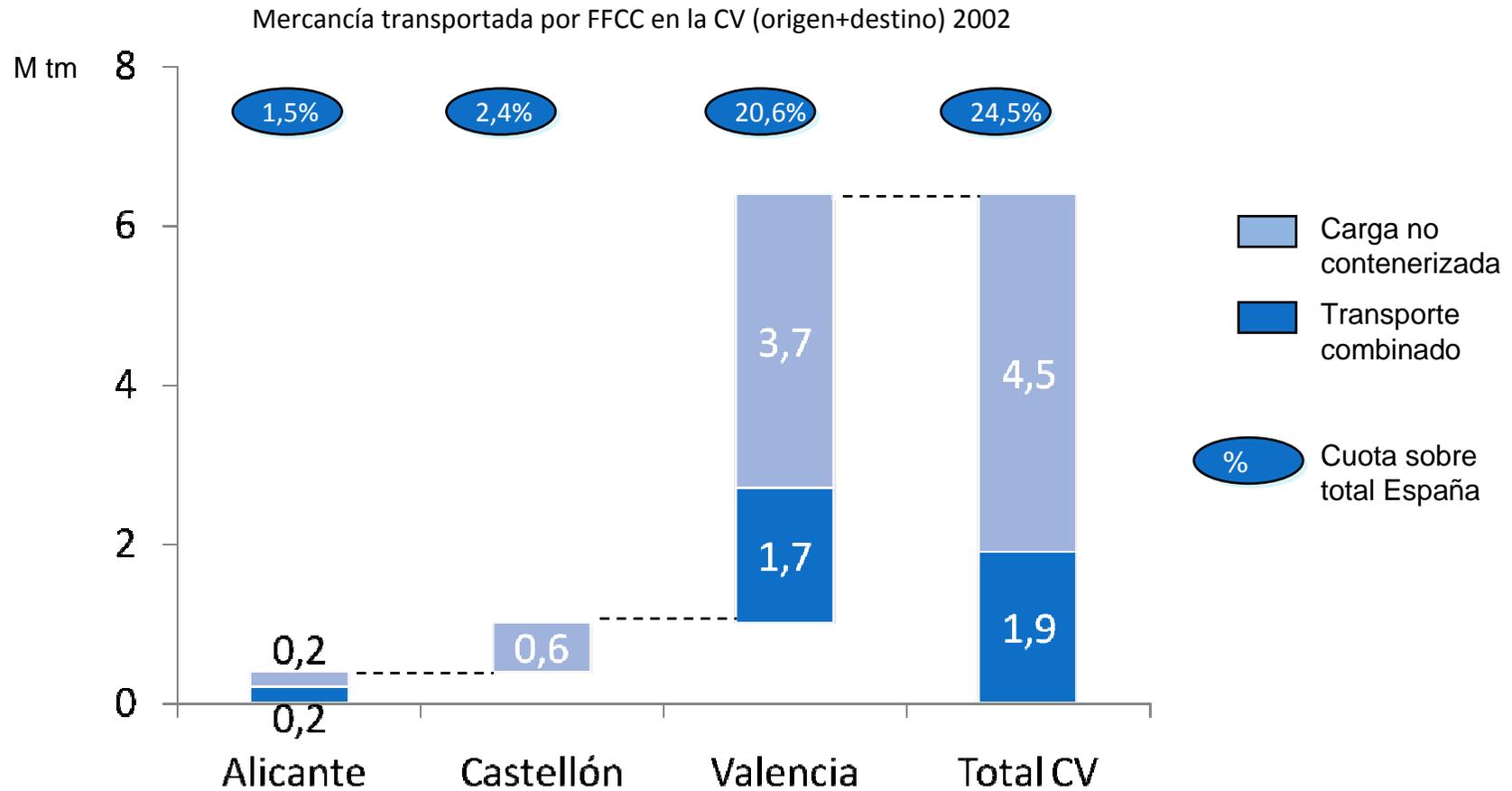
5. Aterrizando en la Comunidad Valenciana (IX)



5.1 Algunas consideraciones sobre la carga en el ferrocarril en la Comunidad Valenciana

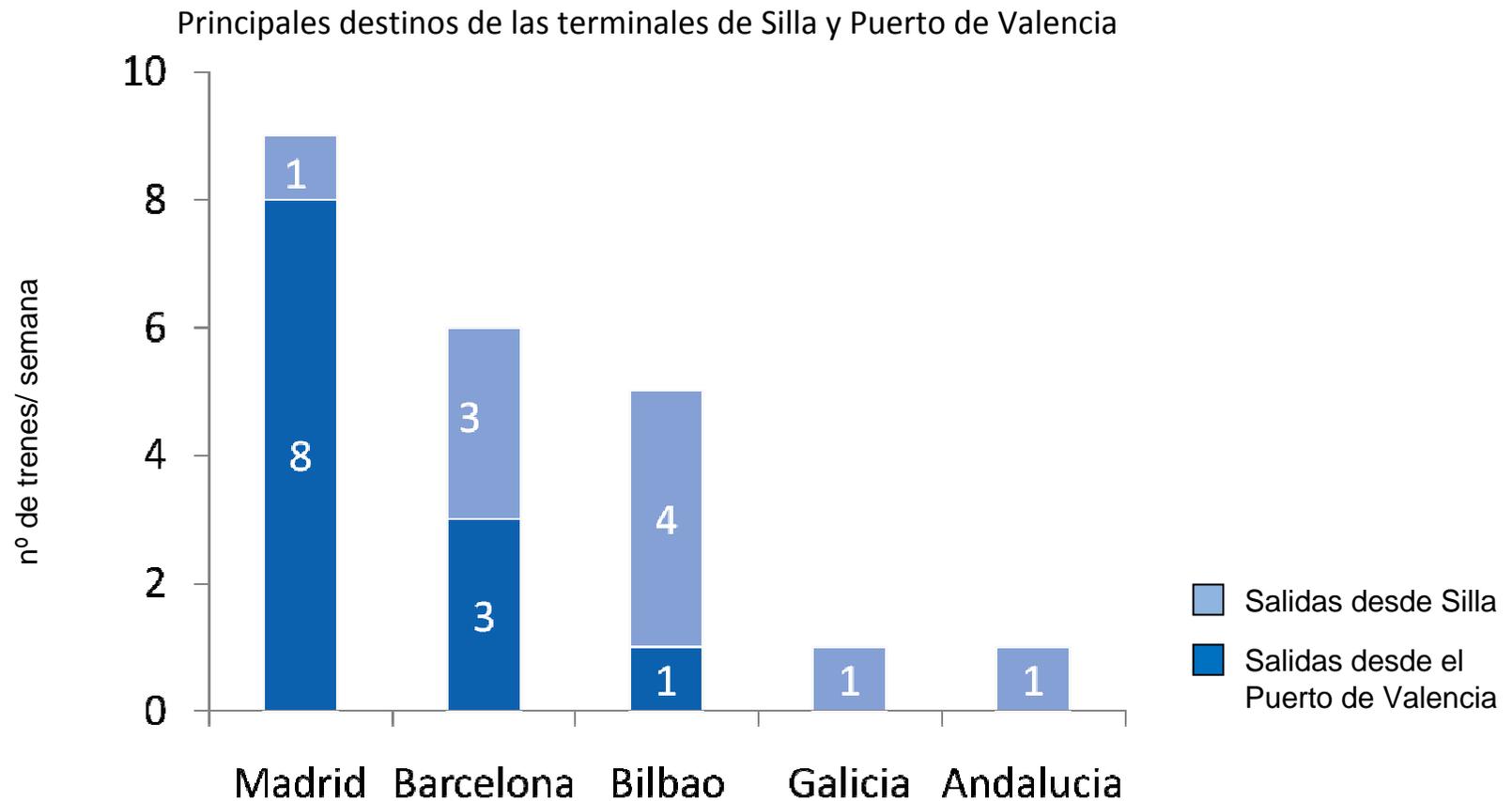
5.1 Algunas consideraciones sobre la carga en el ferrocarril en la Comunidad Valenciana (I)

La CV supone el ~25% del transporte ferroviario de mercancías en España



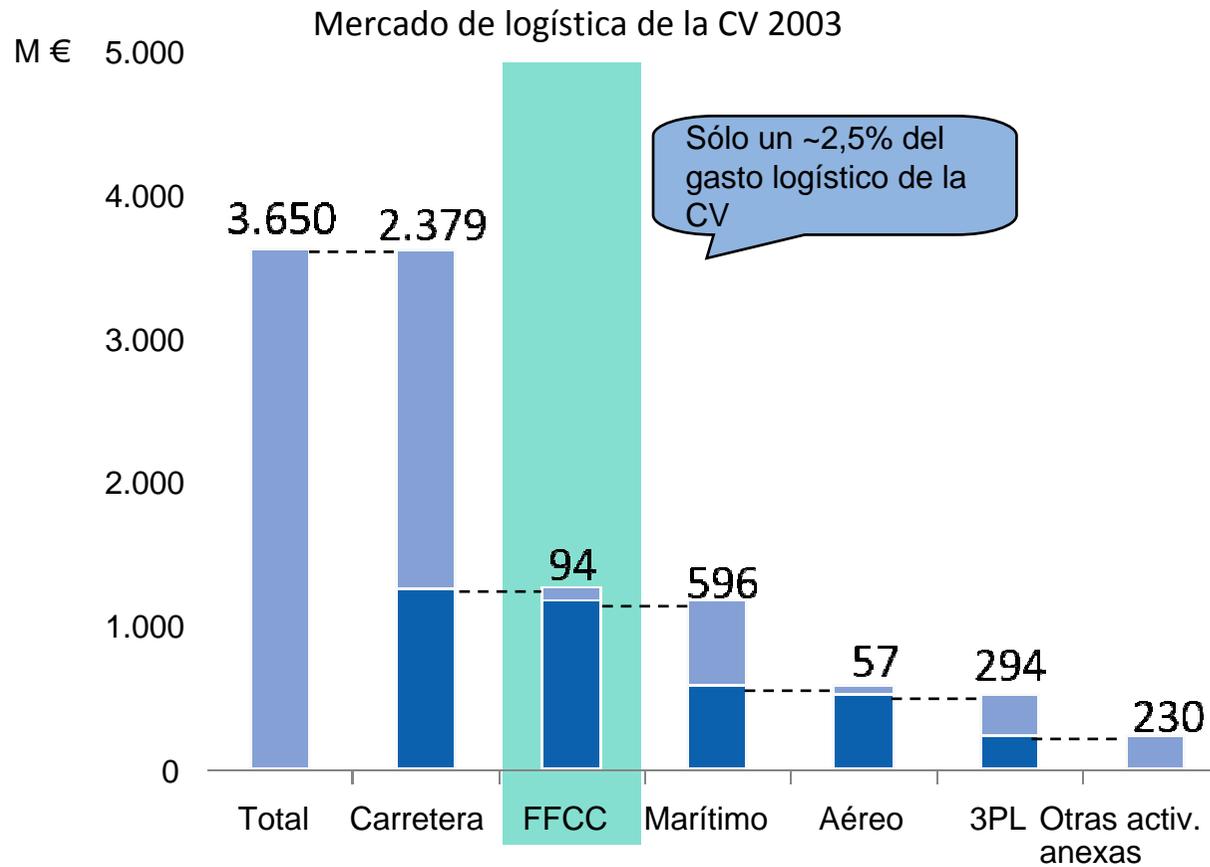
5.1 Algunas consideraciones sobre la carga en el ferrocarril en la Comunidad Valenciana (II)

Madrid supone el 40% del tráfico actual de trenes desde la CV



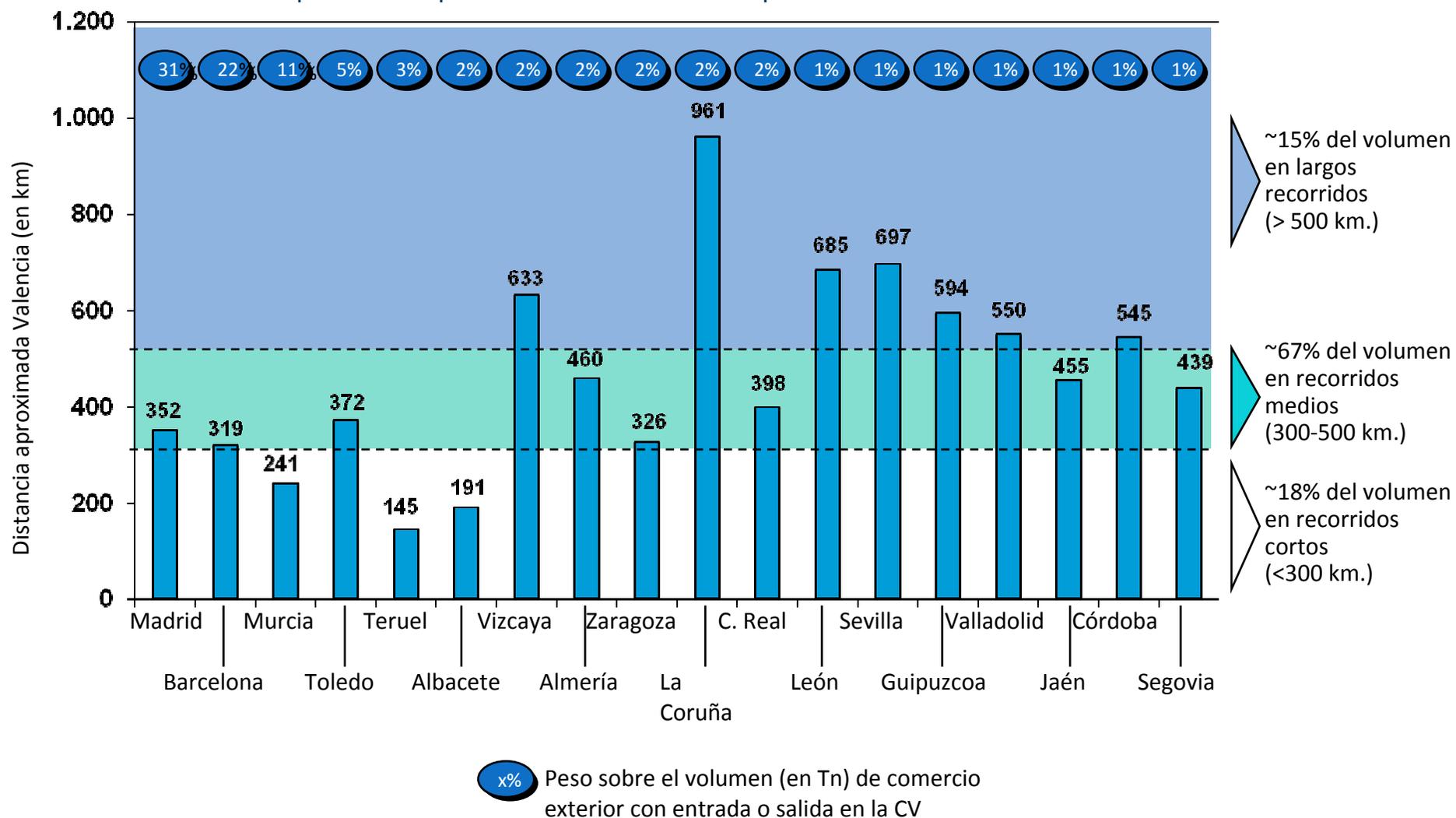
5.1 Algunas consideraciones sobre la carga en el ferrocarril en la Comunidad Valenciana (III)

En su conjunto, el modo ferroviario es poco relevante para la CV
Poco peso en el gasto logístico potencial limitado para la economía valenciana



5.1 Algunas consideraciones sobre la carga en el ferrocarril en la Comunidad Valenciana (V)

En teoría, el 80% del hinterland de la CV podría ser servido por FFCC
Aunque el ~70% puede ser sensible a la competencia de la carretera



6. Conclusiones

La intermodalidad es imprescindible ante el crecimiento sostenido en la demanda de transporte.

La intermodalidad no aspira a “quitar” mercado a unos modos frente a otros sino a redistribuir modalmente los incrementos de demanda de transportes de mercancías

La intermodalidad es imprescindible si queremos atenuar el impacto sobre el medio del sistema de transportes.

Desde una perspectiva socioeconómica la intermodalidad ofrece relevantes ventajas.

Una intermodalidad eficiente debe contemplar las infraestructuras lineales, las nodales, los medios, el sistema de gestión y la compatibilidad de las unidades de carga.

La planificación de los elementos anteriores debe estar en consonancia con todos los miembros de la UE.

En el medio-largo plazo se pueden producir alteraciones en el sistema de transportes que “exijan” de más intermodalidad

Las decisiones de carácter estratégico NUNCA se dejan improvisar.

7. Fuentes

- “Libro Verde de Intermodalidad” Comisión de Transportes, Colegio de ingenieros de caminos, canales y puertos
- “The Future of Intermodal Freight Transport” ***
- “LIBRO BLANCO: La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad “ Comisión de las Comunidades Europeas
- “COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL CONSEJO Y AL PARLAMENTO EUROPEO: Por una Europa en movimiento. Movilidad sostenible para nuestro continente. Revisión intermedia del Libro Blanco del transporte de la Comisión Europea de 2001” Comisión de las Comunidades Europeas
- “LIBRO BLANCO: Adaptación al cambio climático: Hacia un marco europeo de actuación “Comisión de las Comunidades Europeas
- Programa Marco Polo I
- Programa Marco Polo II
- <http://www.europedirect-cv.info/>
- http://europa.eu/pol/trans/index_es.htm
- http://europa.eu/legislation_summaries/other/l24179_es.htm
- http://ec.europa.eu/transport/strategies/2009_future_of_transport_en.htm
- <http://www.clasenet.com/>
- <http://www.valenciaport.com>
- <http://www.portcastello.com/>
- <http://www.puertoalicante.com/>
- <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2006:0314:FIN:ES:PDF>
- <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0147:FIN:Es:PDF>
- <http://www.fomento.es/NR/rdonlyres/39931BC3-5EB5-48BC-8F98-A04F442037C3/55128/anuario2008.pdf>