

Transporte

INTERMODAL

La falta de coordinación territorial agudiza la proliferación de terminales intermodales

Los expertos advierten de la proyección descontrolada de terminales y puertos secos

Sandra Lorente Madrid

Los profesionales del sector del transporte y la logística y del mundo académico advierten de la proliferación descontrolada de plataformas intermodales amparadas en iniciativas locales o autonómicas en unos casos, estatales y financiadas con fondos europeos en otros e incluso privadas. “España tiene una política de inversiones en infraestructuras destinadas al transporte muy desordenada”, denunció el presidente de la Asociación de Transporte Internacional por Carretera (Astic), Marcos Basante. “Vamos a tener plataformas intermodales en sitios donde no hay futuro ni retorno de las inversiones”, añadió el presidente de Astic.

Existe un gran número de terminales intermodales y logísticas en diferente grado de desarrollo. A ello, se ha sumado ahora que, tanto los promotores públicos como los privados, están presentando proyectos para terminales intermodales a los fondos del mecanismo Conectar Europa (CEF) y están recibiendo financiación. Así lo denunció el doctor ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, Samir Awad. En su ponencia, Awad criticó al ministerio de Fomento por abandonar el objetivo de completar la definición del mapa logístico de España por su difícil solución, debido al problema competencial existente de fondo entre el Estado y las comunidades autónomas. También señaló las diferencias de criterio entre ambas partes.

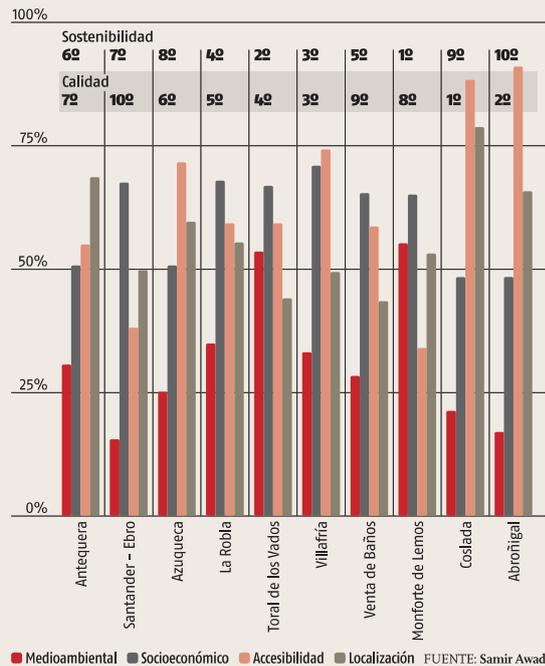
El ministerio de Fomento contemplaba, de hecho, dentro de la Estrategia Logística una medida prioritaria para elaborar y definir el mapa logístico de España. El coordinador de esa iniciativa en la Unidad Logística, Juan Miguel Sánchez, confirmó durante unas jornadas de la Fundación Corell, que existen

El desarrollo de terminales intermodales puede proceder del Estado, de una comunidad o ayuntamiento, de puertos y del sector privado

problemas competenciales evidentes. Estas disputas se producen tanto respecto al territorio como a ordenar desde el Estado competencias exclusivas de las comunidades, o en ejecución por los ayuntamientos, el sector privado o incluso entes de la Administración, como las autoridades portuarias, que tienen su autonomía de gestión.

Además, se da el caso de que la medida prioritaria 18 de la Estrategia Logística, sobre la mejora de la conexión de los puertos con su hinterland, favorece el desarrollo por parte de los puertos de terminales intermodales en el interior. “Ante eso, solamente cabe concertación, colaboración y cooperación entre administraciones y entre éstas y la

● Puertos secos clasificados según su nivel de calidad y sostenibilidad



● Fondos del mecanismo CEF destinados a terminales intermodales

FONDOS CEF 2015	MILL. €
Terminal intermodal de BASF en Tarragona	5,52
Terminal intermodal en Murcia	0,90
Terminal intermodal en Constantí	1,40
Terminal intermodal de Madrid-Vicálvaro	1,20
Terminal intermodal de Badajoz	7,57

FONDOS CEF 2016	MILL. €
Terminal intermodal del puerto de Huelva	2,46
Conexión de las terminales de Barcelona, Valencia y Algeciras al Corredor Mediterráneo	5,10
Terminal intermodal de La Llagosta (Barcelona)	0,54

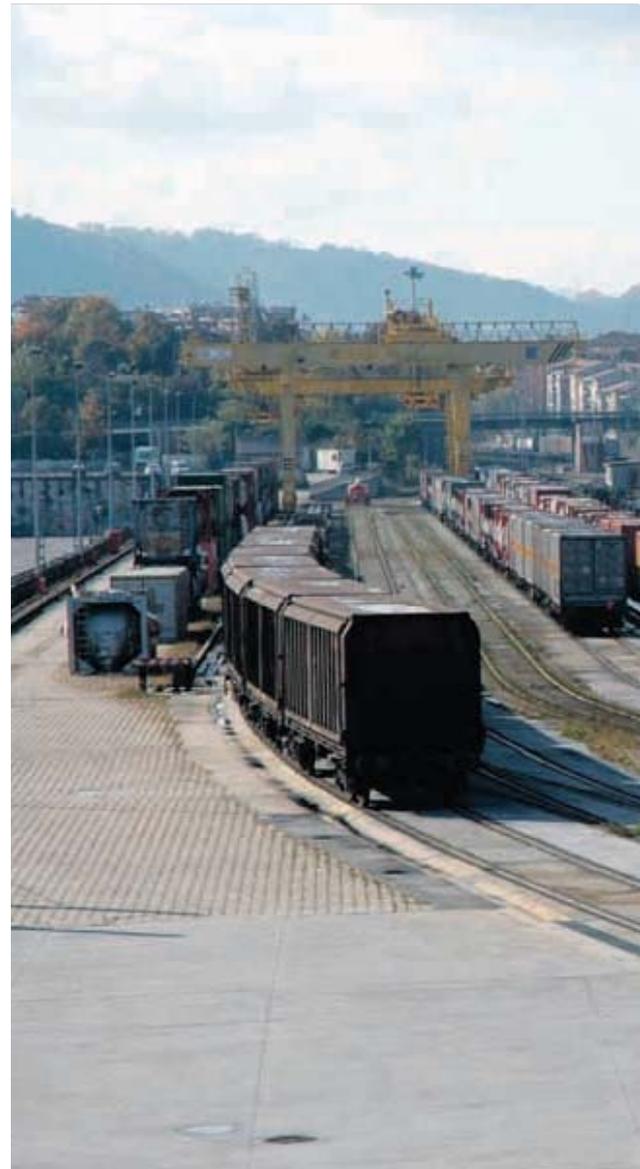
FUENTE: Comisión Europea

parte privada, para reorientar y resituar esas iniciativas”.

Más allá de ese necesario y a la vez casi utópico entendimiento entre administraciones, Samir Awad propuso una solución basada en el control de la financiación. “El elemento más importante, que es el dinero, lo tiene el Estado, no las autonomías. Si una autonomía quiere financiar una infraestructura que no es de interés general del Estado, éste puede frenar esa financiación”, indicó. Por otra parte, añadió que, como es el Estado y no la comunidad quien se presenta a la convocatoria de fondos CEF y, por lo tanto, quien obtiene los mismos, “la solución es tan sencilla como sólo destinar fondos a las de interés general y frenar la financiación del

resto. Habrían agravios comparativos entre comunidades, pero para eso está el Estado velando por el interés general”. Sánchez respondió que, aunque ése podría ser un elemento para fijar un orden, el recorrido que siguen los fondos europeos lo harían complicado de materializar.

El subdirector de Ordenación y Normativa del ministerio de Fomento, Emilio Sidera, se mostró a favor de fijar en un texto jurídico una catalogación de las terminales intermodales. En este sentido, e hilando con las conclusiones del modelo de terminales intermodales y logísticas (Tilo) elaborado en el seno de la Unidad Logística, propuso que el próximo reglamento de la ley de Ordenación de los Transportes Terrestres



(ROTT) contemple los criterios de una categorización razonable de los centros de transporte y logística y de las terminales intermodales. Dichos criterios serían su equipamiento e infraestructuras, sus conexiones y su trascendencia en relación al binomio inversión-productividad. “Es evidente —manifestó Sidera— que en muchos casos las competencias están dispersas, pero ya el Tribunal Constitucional sentó precedente al asegurar que el Estado es competente en las infraestructuras de transporte que soporten tráfico que rebasen el territorio de más de una comunidad autónoma”. En cualquier caso, aclaró: “No se trata de imponer la solución. Lo que habrá que hacer es trabajar mucho entre las administraciones y

Fomento apuesta por el diálogo entre administraciones y con el sector privado para la ordenación de las terminales

con el propio sector, pero sería bueno avanzar hacia unos criterios únicos de clasificación y categorización”. Éstos, a su vez, favorecerían una posible catalogación de centros y terminales intermodales, que faciliten la toma de decisiones o el análisis en el diseño, proyección e inversiones en este tipo de infraestructuras a futuro. También para que las empresas tengan

>>> Continúa en la página siguiente

El sector del transporte reclama al ministerio de Fomento la fijación de unos criterios claros, objetivos y medibles, que permitan calcular la relación amortización-beneficio de las inversiones en infraestructuras de transporte, para evitar el desarrollo descontrolado de las mismas.

ADIF

información sobre emplazamientos y nivel infraestructural y operativo de las terminales antes de invertir en servicios. En cualquier caso, el ROTT dependerá del próximo Gobierno.

Marcos Basante hizo un llamamiento a las administraciones: "Antes de invertir, es necesario estudiar la rentabilidad del proyecto. Existen enclaves donde el ferrocarril puede ser muy competitivo y un gran aliado del transporte por carretera, pero se debe conocer el retorno de dicha inversión, la amortización-beneficio del proyecto".

RETRASO EN LA SINCROMODALIDAD

Además del problema de la proliferación de terminales intermodales, la jornada evidenció que existen otros frentes que acaban lastrando el transporte ferroviario de mercancías. Estas circunstancias alejan a España de las nuevas tendencias europeas en materia multimodal: la sincromodalidad. Ésta consiste en integrar, a través de Internet, la comodidad existente en el mercado, incluyendo en este proceso los flujos de información y transporte. "La multimodalidad gestionaba corredores, pero al introducir flujos de información podemos gestionar las redes. Son transportes con una información concreta agregada", explicó Samir Awad. En su opinión, España se va a incorporar tarde a las

Los obstáculos ferroviarios retrasan la llegada de España al desarrollo de proyectos sincromodales respaldados por Europa

tendencias de sincromodalidad que están forjándose en el seno de la Unión Europea, debido a los frenos del sector ferroviario para las mercancías aquí. "Europa está todavía en una fase muy temprana de investigación de la sincromodalidad. Todavía no se han implementado pilotos, pero todos los estudios o proyectos que la incluyen reciben fondos para su puesta en marcha", indicó.

Finalmente, el consejero de TCS Trans, Andrés Herbada, propuso, para impulsar la comodidad, la creación de una unidad administrativa específica para la intermodalidad, así como un marco legislativo simple, claro, estable y duradero. También planteó la implantación de ayudas para la adquisición de unidades intermodales, así como la reducción de barreras y restricciones al movimiento de mercancías peligrosas por la vía intermodal. ■

Estado actual de las medidas de la Estrategia Logística

■ Dos años y medio después de su aprobación, la Estrategia Logística se ha convertido en uno de los pilares más identificativos de la política de Ana Pastor al frente del ministerio

de Fomento. Con un presupuesto de 8.000 millones hasta 2024 y un total de 66 medidas, de las cuales 18 se fijaban como prioritarias con plazos concretos de cumplimiento,

la Estrategia Logística nació con vocación integradora e intermodal. A continuación, se detalla el grado de avance en la actualidad de cada una de dichas prioridades. ■

ACTUACIONES PRIORITARIAS	ESTADO ACTUAL
1 Fortalecer la Unidad Logística de Fomento	Medida materializada.
2 Ley del Sector Logístico	Se descarta una ley del Sector Logístico. La medida se reorienta a la inclusión de elementos logísticos en otras leyes.
3 Materializar la liberalización del transporte ferroviario de mercancías	Aprobada ley del Sector Ferroviario. División de Renfe en cuatro sociedades. No se han producido más avances en la liberalización.
4 Desarrollar un sistema de formación para el sector	En proceso de diagnóstico. Se detecta formación profesional suficiente e insuficiencia de grados universitarios.
5 Crear un Código de Buenas Prácticas	El código se estructura en tres bloques: económico, social y medioambiental. Se ha generado un mecanismo de adhesión y los procesos de control del cumplimiento a través de indicadores. No se ha informado sobre las adhesiones al mismo.
6 Implantar la ventanilla única	Basado en el sistema Dueport implantado como proyecto piloto en algunos puertos. Las navieras critican la disparidad de ventanillas únicas existentes.
7 Crear el Observatorio del Transporte y la Logística	Medida materializada.
8 Analizar el aumento de pesos y dimensiones en camiones	Aprobación de los megatrucks en España. Fomento descarta las 44 toneladas y ampliar a 4,5 metros la altura del camión.
9 Homogeneizar las restricciones al tráfico de camiones	No se han producido logros ni avances en esta materia.
10 Puesta en marcha de autopistas ferroviarias	Se ha identificado un posible corredor nacional y dos internacionales, pero no se ha implementado ninguno. El 9 de octubre de 2015 se constituyó un grupo de trabajo hispano-francés en esta materia.
11 Optimizar el modelo de gestión de las terminales intermodales	Se ha elaborado el modelo de ordenación y explotación de las terminales intermodales y logísticas (Tilos). La subdirección de normativa propone incluir en el reglamento de la ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT) parte de este modelo.
12 Acuerdos con el sector logístico e industrial para impulsar el ferrocarril	Se han firmado acuerdos con el sector del gran consumo, automóvil, químico y siderometalúrgico. Escasa implantación de los mismos.
13 Mejora de la relación calidad-precio de la oferta portuaria	Reducción de tasas y ampliación de las bonificaciones en 2013, medida mantenida hasta la fecha. Ampliación de los plazos concesionales aprobada, pero sin materializar en la mayoría de expedientes.
14 Potenciar las Autopistas del Mar	Puesta en marcha de la Autopista del Mar de Vigo. La Autopista Gijón-Nantes interrumpió su servicio y se encuentra en proceso de reactivación.
15 Impulso de terminales logísticas estratégicas y prioritarias	Se han definido criterios para la categorización de las terminales por flujos e instalaciones. La subdirección de Normativa propone incluirlos en el ROTT. Se han firmado acuerdos para priorizar las terminales prioritarias y estratégicas con algunas comunidades como Madrid, Catalunya y Valencia. No existe un mapa logístico definido.
16 Adaptar los principales ejes ferroviarios a los estándares internacionales	Los principales avances se centran en el Corredor Mediterráneo.
17 Mejorar los accesos terrestres a los principales puertos	Creación del Fondo de Accesibilidad Portuaria. Acuerdos para desarrollar los nuevos accesos del puerto de Barcelona, Cartagena y Gijón. Ninguno se ha materializado.
18 Mejorar la conectividad de los puertos con su hinterland	A través de los planes de empresas de las autoridades portuarias. También se complementa con proyectos propuestos para obtener la ampliación de plazos concesionales.

FUENTE: Samir Awad / El Vigia

Nodo logístico intermodal del noreste de España



- ▶ LOGÍSTICA DE CONTENEDORES
- ▶ LOGÍSTICA DE CARGAS
- ▶ DEPÓSITO ADUANERO
- ▶ SERVICIOS DE TRANSPORTE
- ▶ PRÓXIMAMENTE:  Canal frío



tmZ
Terminal Máximo de Zaragoza

CARGA GENERAL
DESDE Y HACIA TODOS LOS PUERTOS

Opera:  **tmZ services**

Ctra. Cogullada, 65, Mercazaragoza, calle M • 50014 Zaragoza
Tel.: 976 464 439 • Tel.: 976 478 658 • E mail: tmzaragoza@tmzaragoza.com • www.tmzaragoza.com