

Informe Reunión Comisión de Intermodalidad

(7 de febrero de 2024)

Se abre una ronda de intervenciones partiendo del documento circulado que recoge la visión y los comentarios aportados por CETM y ASTIC, y se plantean las siguientes cuestiones:

Aun estando de acuerdo en que las ayudas y exenciones deben facilitarse al transporte combinado que consiga unos ahorros de costes externos, no se está de acuerdo con la definición de transporte combinado, porque no deja claro si abarca el intermodal, multimodal o comodal, de tal manera que, si se cumplen dichos ahorros, cualquiera de ellos sería susceptible de ayudas.

Tampoco queda claro si las ayudas son solo para transporte internacional, o también para transporte nacional o si las distintas etapas del transporte deben implicar una única UTI o se podría dividir, por ejemplo, un contenedor de 40 pies en dos contenedores de 20 pies.

El documento para evaluar los ahorros es muy complejo y no depende solo del ahorro de emisiones sino también de un menor ruido, congestión y accidentes. Se propone hacer algo más estándar para el cálculo que, aun perdiendo en precisión, ganara en simplicidad.

No se considera que haya problemas de transparencia de nodos, pero se echa en falta una información centralizada y armonizada a nivel europeo accesible a toda la cadena de suministro.

La incorporación de la información en la plataforma eFTI complica mucho el sistema que, además, se tendrá que desarrollar posteriormente mediante actos delegados.

En cuanto al establecimiento de nuevas especificaciones relacionadas con los incrementos de masas y distancias máximas recorridas para vehículos en transporte combinado, se considera adecuado armonizarlos con la revisión de la directiva de masas y dimensiones.

Los transportistas de carretera manifiestan su preocupación por el aumento de costes que va a suponer el cumplimiento de los requisitos de la Directiva.

Parece excesivo el plazo de 90 meses que se establece tras la entrada en vigor de la Directiva, para que los EE.MM. alcancen el objetivo de reducción de, al menos, el 10 % de los costes totales de las operaciones de transporte combinado en su territorio.

Se propone elevar las ayudas hasta el 20%, en lugar del 10% que plantea la directiva, puesto que el diferencial de costes entre la carretera y el ferrocarril se estima en esta cifra. Además, también los cargadores deberían incluirse como beneficiarios.

Las ayudas a la adquisición de equipos especiales para transporte combinado, no debería vincularse a UTIs reforzadas o con características especiales, ya que esto no siempre es necesario y encarece su coste.

La Comisión de intermodalidad acuerda sintetizar el documento, incorporar las cuestiones surgidas de la reunión de hoy, y convocar una nueva reunión antes de elevar la propuesta al Consejo para su aprobación.