



LÍNEA DE ACTUACIÓN 6.2: IMPULSO DE UNA POLÍTICA DE INTERMODALIDAD

CONTEXTO Y DIAGNÓSTICO

España no cuenta con una política activa y decidida que favorezca el uso de la intermodalidad por parte de los clientes y operadores, y que facilite y potencie el desplazamiento de las mercancías por distintos modos, **tanto física como documentalmente.**

Por ello, en estos momentos, es preciso encauzar los retos que la intermodalidad plantea, y no tanto abordar las necesidades sectoriales de cada modo de transporte.

No obstante, en el caso del transporte de mercancías por ferrocarril, como base de la intermodalidad terrestre, habrá que poner un especial énfasis en su revitalización si se quiere dar un impulso real y efectivo a la intermodalidad en el transporte interior de mercancías. Además, conviene abordar

aspectos de mejora concretos en el sector portuario y en el aeroportuario, ya que ambos son modos que se apoyan en el transporte terrestre, y su naturaleza es eminentemente intermodal.

Finalmente, la importancia de contar con una buena dotación de terminales intermodales terrestres que cubran todas las necesidades de servicios a las empresas y tripulaciones, a las mercancías y a los vehículos, requiere de un planteamiento en el que el MITMA, junto con los entes públicos adscritos al mismo, principalmente Adif y Puertos del Estado, juegue un papel más activo y establezca los criterios necesarios para concentrar recursos mediante la creación de instrumentos de coordinación pública de las Administraciones competentes y potenciación de la colaboración público-privada. Se trataría de proporcionar una respuesta estratégica a la reestructuración de los actuales nodos.



➤ El objetivo de esta Línea de actuación es tratar de impulsar la intermodalidad promoviendo la eficiencia del sistema de transporte desde un enfoque integrado de la cadena de transporte puerta a puerta.

MEDIDAS PROPUESTAS

MEDIDA 6.2.1: CREACIÓN DE UN CATÁLOGO DE NODOS LOGÍSTICOS E INTERMODALES EN ESPAÑA

En línea con la Ley de Movilidad Sostenible, la implantación progresiva y coordinada de una red de nodos logísticos jerarquizados, intermodales y digitalizados y la coordinación entre administraciones permitirá mejorar la eficiencia de las cadenas logísticas.

El sector logístico, los cargadores, las empresas de transporte, entre otros, necesitan tener un conocimiento amplio y real de la capacidad de estos nodos y de sus posibilidades de intermodalidad o multimodalidad. Con este fin, al objeto de ofrecer una información estandarizada e integrada de los centros logísticos e intermodales públicos y privados del país, se creará y actualizará un catálogo coordinado de nodos logísticos intermodales, que recoja los servicios que se prestan en los mismos, distinguiendo al menos, los nodos logísticos de interés general y los nodos logísticos de interés autonómico que se hayan declarado y recogido en la red de nodos, sin que esto suponga mayor carga administrativa para los explotadores de los nodos y con especial atención a los nodos de importancia estratégica a los que se hace referencia en la siguiente medida.

Este Catálogo incluirá información de la titularidad, localización, características, entorno y área de influencia, infraestructuras propias y de acceso a la red de transporte y los servicios que se ofrecen en la terminal. Servirá para informar al sector y constituirá una herramienta del Ministerio para establecer las políticas necesarias para el desarrollo de la red de terminales intermodales y logísticas del país.

En este marco, cabe definir como nodos intermodales y logísticos a las zonas directamente conectadas con las infraestructuras lineales de la red de transporte (ferrocarril y carretera), que incluyen al menos una terminal intermodal de mercancías, que permiten la utilización de al menos dos modos de transporte diferentes de forma integrada dentro de una cadena de transportes puerta a puerta, la realización de actividades logísticas y que pueden ser utilizadas por una pluralidad de empresas. Los puertos, los aeropuertos, las estaciones y centros de transporte de mercancías y las terminales ferroviarias pueden conformar dichos nodos.

En los ámbitos aeroportuario y portuario podría considerarse que existe información suficiente, y también en el ferroviario con la entrada en vigor del Reglamento de ejecución (UE) 2017/2177 de la Comisión, de 22 de noviembre de 2017, relativo al acceso a las instalaciones de servicio y a los servicios ferroviarios conexos.

MEDIDA 6.2.2: APOYO AL DESARROLLO DE NODOS LOGÍSTICOS DE IMPORTANCIA ESTRATÉGICA

El apoyo al desarrollo de una red de nodos logísticos e intermodales estratégicos está contemplado en las líneas de actuación previstas en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, (PRTR) con el objetivo de mejorar la eficiencia del sistema de transporte y distribución de mercancías, apoyando el desarrollo de las terminales intermodales y logísticas (TILOS) estratégicas de España. Las tipologías de las actuaciones previstas comprenden: la construcción o adecuación a los parámetros de interoperabilidad y capacidad suficientes de las principales TILOS y la mejora de los accesos terrestres, accesibilidad, sostenibilidad, digitalización y seguridad de los puertos.

Este desarrollo está conectado, asimismo, con la Estrategia Indicativa Ferroviaria, como instrumento normativo regulador de la planificación y la inversión en infraestructuras ferroviarias de España, e incluida como actuación en la iniciativa Mercancías 30 a llevar a cabo en el horizonte 2030.

Los nodos intermodales y logísticos considerados estratégicos son aquellos que vertebran la red de terminales intermodales y logísticas del país, considerando para ello el volumen de carga que gestionan, su localización territorial y su dimensión internacional. Estarán integrados en la red de nodos logísticos y en el catálogo, con el detalle de los servicios ofrecidos en ellos.

En el desarrollo de cada nodo se buscará la colaboración interadministrativa del Estado y las Administraciones Territoriales correspondientes donde se ubique y/o con sus empresas o entidades públicas, pudiendo, en determinados casos, dar entrada a la iniciativa privada, para desarrollar modelos de colaboración público – privada.

El MITMA, siendo consciente de la necesidad de modernizar, ampliar o adecuar estas infraestructuras nodales, impulsará su desarrollo para cubrir todas las funcionalidades que se requieren en las cadenas de suministro con el objetivo de conseguir un sistema de transporte y logístico eficiente y competitivo.

MEDIDA 6.2.3: NUEVO MODELO DE GESTIÓN DE LAS TERMINALES Y NODOS LOGÍSTICOS INTERMODALES DE ADIF

En línea con la iniciativa Mercancías 30, se elaborará un nuevo modelo de gestión de las terminales de transporte de mercancías y nodos intermodales y logísticos de ADIF. Para ello se tendrán en cuenta principios como el de colaboración interadministrativa, colaboración público-privada, máximo aprovechamiento de las instalaciones existentes, sostenibilidad económica, separación de la titularidad y la explotación, o el sometimiento al derecho privado en su funcionamiento.

El modelo de gestión evolucionaría desde el actual, donde la explotación de servicios es realizada por un tercero seleccionado mediante concurso público y en el que ADIF es titular del suelo y propietario y gestor de la terminal, hacia un modelo que contemple con carácter general que:

- El titular del suelo será Adif solo o junto con otros propietarios.
- El gestor de la terminal será Adif o una empresa formada por Adif, Autoridades Portuarias u otros interesados.
- El explotador de los servicios de la terminal será una empresa privada seleccionada por concurso público.

El objeto de esta medida es desarrollar este nuevo modelo de gestión y aplicarlo, especialmente, en las terminales intermodales y logísticas definidas como estratégicas.

MEDIDA 6.2.4: RENOVACIÓN DEL MARCO ESTRATÉGICO DEL SISTEMA PORTUARIO DE INTERÉS GENERAL

El actual Marco Estratégico, que fue aprobado en 1998, ha permitido alcanzar un desarrollo adecuado del sistema portuario. Pasados 20 años desde su aprobación, se han producido una serie de cambios que aconsejan una reformulación de sus bases de desarrollo estratégico, los criterios de actuación y los objetivos generales. La renovación del Marco Estratégico tiene como objetivo la mejora de todo el sistema y por ende del país. El Ente Público Puertos del Estado tratará de diseñar una renovación adecuada a los cambios en el entorno, establecer las bases para alinear procesos y estructura organizativa al nuevo modelo estratégico y definir una "cultura compartida" que recoja principios y valores a que debe tender el conjunto del sistema portuario.

El nuevo Marco Estratégico sentará las bases para ajustarse mejor a las necesidades de los sectores de actividad económica del área de influencia, y ofrecerá una oferta más apropiada a los intereses de las personas y empresas decididas a utilizar el modo marítimo. El Marco Estratégico recogerá el modelo de desarrollo estratégico, los criterios de actuación, así como los objetivos generales de gestión técnicos, económicos, financieros y de recursos humanos del conjunto del sistema portuario, y será el documento que informará y será el marco del resto de los instrumentos de planificación (Planes Estratégicos, Planes Directores de Infraestructuras y Planes de Empresa), que deberán responder a los citados objetivos generales.

MEDIDA 6.2.5: PROGRAMA DE APOYO A LA CARGA AÉREA

El Programa de Apoyo a la Carga Aérea se articulará a través de dos acciones concretas: la creación de un Observatorio de la Carga Aérea por un lado y, por otra parte, la implantación de una Mesa de Coordinación de la Carga Aérea.

La creación del citado Observatorio tiene como objetivo establecer las bases analíticas y metodológicas que permitan estudiar y analizar el estado real del sector en sus diferentes vertientes: por tipología de áreas de negocio, interrelación con otros modos de transporte y análisis de su estructura, tanto operativa como financiera, que permitan sentar las bases los programas y acciones sobre los que sustentar la mejora continua del sector. Se valorará, en función del alcance final, la posibilidad de integrarlo en el Observatorio del Transporte y la Logística en España, para de este modo aprovechar las posibles sinergias.

Por otra parte, mediante la implantación de una Mesa de Coordinación de la Carga Aérea, auspiciada por el MITMA y Aena, y con la presencia de los agentes económicos y sociales implicados en la cadena de valor de la carga aérea, se persigue establecer un foro de discusión y análisis que se convierta, en último lugar, en un mecanismo catalizador de la implantación de las mejores prácticas en el sector. Para ello, la propuesta incluye la creación, en el seno de la Mesa de Coordinación, de dos grupos de trabajo, uno de ellos dedicado a la Transformación Digital y el otro dedicado a la Promoción de la Carga Aérea. La propia Mesa de Coordinación determinará la mejor forma de integrar y aprovechar las sinergias existentes de las actividades que desarrolle con las que se vienen realizando en el seno de otros foros sectoriales en los que también se abordan cuestiones relacionadas con la carga aérea como son, por ejemplo, el Comité Español de Facilitación del Transporte Aéreo o el Grupo de Trabajo de Seguridad de la Carga Aérea.

Aena tiene la intención de crear y convocar la mesa de Coordinación de la Carga Aérea a principios del año 2022.

MEDIDA 6.2.6 REFUERZO DEL OBSERVATORIO DE LA INTERMODALIDAD DE MERCANCÍAS EN ESPAÑA DENTRO DEL OTLE

El conocimiento de un mercado y un subsector del transporte es una pieza básica de la política de intermodalidad. Se requiere aumentar el conocimiento en el transporte intermodal de mercancías en España, mediante la adecuación y, si fuera necesario, la ampliación a este fin de los datos proporcionados por las estadísticas de transporte de mercancías, que sumado a un análisis específico de la nueva información que se genere se incorporará al análisis actualmente desarrollado por el OTLE.

El objetivo es disponer –a través del OTLE– de una información más completa de la intermodalidad de mercancías en sus diferentes facetas, que permita contar con datos y análisis objetivos sobre esta materia y facilite la toma de decisiones a los agentes públicos y privados.