



DIRECCIÓN GENERAL DE POLÍTICAS INTERIORES
DEPARTAMENTO TEMÁTICO B: POLÍTICAS ESTRUCTURALES Y DE
COHESIÓN

TRANSPORTES Y TURISMO

REPARTO MODAL DEL TRANSPORTE DE
MERCANCÍAS DESDE Y HACIA LOS
PUERTOS DE LA UE

SÍNTESIS

Resumen

El presente estudio ofrece información sobre el reparto modal del tráfico en los puertos de la UE. Reúne datos sobre el tráfico portuario y sus características y analiza los distintos modos utilizados para conectar los puertos a los destinos finales de las mercancías, incluidos transbordos, operaciones de transporte marítimo de corta distancia y puertos interiores.

El estudio apoya la evaluación de los avances realizados para alcanzar los objetivos en materia de cambio modal, desde las carreteras a los modos alternativos de transporte.

Este documento ha sido solicitado por la Comisión de Transportes y Turismo del Parlamento Europeo.

AUTORES

Enrico Pastori, Italia

ADMINISTRADOR RESPONSABLE

Piero Soave
Departamento Temático: Políticas Estructurales y de Cohesión
Parlamento Europeo
B-1047 Bruselas
E-mail: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

ASISTENCIA EDITORIAL

Adrienn Borka

VERSIONES LINGÜÍSTICAS

Original: EN.

SOBRE EL EDITOR

Para ponerse en contacto con el Departamento Temático o suscribirse a su boletín mensual, sírvase escribir a: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

Manuscrito terminado en marzo de 2015.
© Unión Europea, 2015.

Este documento está disponible en la siguiente dirección de Internet:
<http://www.europarl.europa.eu/committees/es/studies.html>

CLÁUSULA DE EXENCIÓN DE RESPONSABILIDAD

Las opiniones que se expresan en este documento son exclusivamente responsabilidad de los autores y no reflejan necesariamente la posición oficial del Parlamento Europeo.

Se autoriza la reproducción y traducción con fines no comerciales, a condición de que se indique la fuente, se informe previamente al editor y se le transmita un ejemplar.

SÍNTESIS

En el resumen se abordan concretamente las cuestiones específicas relacionadas con los modos de transporte utilizados: ferrocarril, carretera, vías navegables interiores y transporte marítimo de corta distancia (TMCD) desde y hacia los puertos de la UE. El estudio incluye un análisis del tráfico en los puertos marítimos, puertos interiores y terminales de carretera-ferrocarril y destaca algunas diferencias entre los Estados miembros y las regiones. Por último, facilita información útil sobre los desafíos a los que se enfrentan en la actualidad por puertos de la UE en lo que respecta al incremento del tráfico, la congestión y la accesibilidad.

Las características de los puertos y las infraestructuras que conectan los puertos y las zonas del interior, la naturaleza de la carga manipulada y las dimensiones de la zona de influencia del puerto repercuten de modo importante en la elección del modo de transporte y las posibilidades de cambio modal.

La UE depende en gran medida de los puertos marítimos para sus intercambios comerciales con el resto del mundo y en el marco del mercado interno: el 74 % de las mercancías objeto de intercambio (importadas o exportadas) con el resto del mundo y alrededor del 37 % del comercio entre los Estados miembros de la UE transita por los puertos marítimos. Los puertos garantizan la continuidad territorial de la UE prestando servicios de transporte marítimo regional y local para conectar zonas periféricas e islas. Los puertos son los nodos desde donde pueden organizarse los flujos logísticos multimodales de la red transeuropea utilizando el transporte marítimo de corta distancia, el transporte por ferrocarril y las conexiones de navegación interior para minimizar la congestión en las carreteras y el consumo de energía.

El tráfico marítimo en los puertos de la UE asciende a más de 3 000 millones de toneladas anuales.

El Libro Blanco sobre la política de transportes de 2011 defiende la necesidad de aumentar los puntos de entrada a los mercados europeos y su eficacia, evitando flujos de tráfico innecesarios a través de Europa. Los puertos marítimos desempeñan un papel importante como centros logísticos y requieren conexiones eficientes con el interior. Su desarrollo es crucial para gestionar un creciente volumen de carga por parte del transporte marítimo de corta en la UE y el resto del mundo. Las vías navegables interiores, cuyo potencial todavía no está plenamente explotado, deben desempeñar un papel cada vez mayor, en particular en lo que se refiere al transporte de mercancías hacia el interior y la interconexión de los mares de Europa. En términos de flujos de mercancías en el sistema de puertos de Europa, pueden distinguir cinco mercados principales: el mercado de contenedores, el mercado de transbordo rodado, el mercado de carga general convencional, el mercado de productos líquidos a granel y el mercado de cargas secas a granel. Cada mercado tiene su propia dinámica: el transporte de los distintos tipos de transporte marítimo de mercancías a través de los puertos europeos hacia el interior se basa en interacciones complejas entre una amplia gama de factores y agentes. Sin embargo, todos los puertos y tipos de intercambios comerciales se caracterizan por dos factores subyacentes comunes que influyen en el transporte hacia el interior: la conectividad del puerto con el interior y el nivel de rendimiento del propio puerto.

La legibilidad de los datos sobre el tráfico portuario es difícil debido a dos aspectos que no se pueden separar: el transbordo y el transporte marítimo de corta distancia.

El «transporte marítimo de corta distancia» es el traslado de carga y pasajeros por mar entre puertos ubicados en el territorio geográfico europeo o entre estos puertos y puertos ubicados en países no europeos ribereños con los mares cerrados que limitan con Europa. El concepto de «transporte marítimo de corta distancia» también cubre el transporte marítimo entre los Estados miembros de la UE y Noruega, Islandia y otros Estados en el mar Báltico, el mar Negro y el Mediterráneo. (CE, 1999)

En lo que a los contenedores se refiere, el reparto del transporte marítimo de corta distancia es importante porque:

- el transporte marítimo de corta distancia (que representa aproximadamente el 60 % del tráfico en los puertos de la UE) tiene su destino (o tiene su origen) en las zonas interiores colindantes con un puerto; por lo tanto, los puertos deben estar equipados para gestionar los flujos correspondientes y enviar los contenedores a sus destinos finales. Este reparto incluye los flujos intercambiados con destinos cercanos, de conformidad con la definición de «transporte marítimo de corta distancia» de la UE y los flujos derivados de las operaciones de transbordo;
- la cuota correspondiente al transporte en alta mar debe ser objeto de un nuevo análisis, ya que se puede dividir entre i) el tráfico que hace escala en un puerto con objeto de un transbordo, y ii) el tráfico que hace escala en un puerto para ser enviado a su destino final por vía terrestre. Por esta razón, es esencial tener en cuenta el porcentaje que representa el transbordo.

Por el contrario, el transbordo rodado es esencialmente un transporte comodal que prevé un trayecto por carretera en el interior y un transporte marítimo que, con algunas excepciones, supone una distancia corta (y que, por lo tanto, se inscribe en el marco del transporte marítimo de corta distancia).

El uso del transporte de mercancías por ferrocarril y por vía marítima varía mucho entre los Estados miembros de la UE. Las razones de esta disparidad son, entre otras:

i) geográficas (generalmente, los países insulares utilizan el transporte por ferrocarril en menor medida; las regiones sin litoral del centro de Europa, que se utilizan como países de tránsito hacia los principales puertos, recurren al ferrocarril en mayor medida);

ii) económicas/políticas (por regla general, los países cuyo desarrollo se ha basado en la industria pesada utilizan más el ferrocarril; en los países bálticos y escandinavos se registra un mayor porcentaje de transporte por ferrocarril);

iii) medio ambiente (en general, los países con una política medioambiental a largo plazo utilizan más el transporte por ferrocarril). Si bien se considera que la transferencia modal hacia el ferrocarril resulta beneficioso por motivos de sostenibilidad, es posible que, por razones económicas y políticas (véase el apartado ii) recogido anteriormente) algunos países hayan experimentado transferencias importantes de mercancías del ferrocarril al transporte por carretera. Así, entre 2000 y 2010 el ferrocarril aumentó su cuota modal en ocho Estados miembros de la UE. Sin embargo, en muchos otros Estados miembros se ha registrado un cambio modal hacia el transporte por carretera.

Los resultados individuales de cada puerto demuestran que:

- El transporte por carretera es el modo más utilizado para conectar los puertos de la UE a los destinos situados en el interior. La elevada cuota correspondiente al tráfico marítimo de corta distancia, cuya zona de influencia es generalmente menor, puede

explicar en parte este fenómeno, pero la carretera es la vía que generalmente se utiliza debido principalmente a una mayor flexibilidad y fiabilidad, así como un acceso más fácil a todos los destinos situados en el interior.

- Las vías navegables interiores son utilizadas frecuentemente por los puertos cuando la disponibilidad y el nivel de las infraestructuras permiten el transporte de grandes volúmenes de mercancías. Este es el caso de los puertos ubicados en el delta de los ríos Rin y Escalda (Amberes, Róterdam y Ámsterdam), en donde las vías navegables interiores siguen representando una cuota superior al 30 %. Otros ejemplos son el puerto de Constanza en Rumanía, los puertos franceses de Le Havre y Marsella, y en menor grado, los puertos de Bremen y Hamburgo, en Alemania.
- En muchos puertos el transporte por ferrocarril ya es muy importante. En los puertos bálticos de Riga y Tallin (en los que el tráfico en términos absolutos no es muy denso) se registran cuotas modales especialmente elevadas, caracterizadas por que la mayoría del transporte son flujos de tráfico a granel. Si se tienen en cuenta puertos que gestionan flujos más importantes en términos absolutos, los casos más interesantes se encuentran en Alemania (Bremen y Hamburgo, que disponen de una capacidad de acogida de hasta 250 trenes por día), el delta de los ríos Rin y Escalda (Róterdam, Amberes y Zeebrugge) y otros puertos que, en su conjunto, gestionan una cantidad de trenes considerablemente menor (Koper en Eslovenia; Gdansk y Gdynia en Polonia; Trieste y La Spezia en Italia; Felixstowe y Southampton en el Reino Unido).

En resumen, los puertos que se tienen en cuenta en el presente estudio muestran, en numerosos casos, niveles satisfactorios de reparto modal en lo que se refiere al ferrocarril y las vías navegables interiores.