

CRECIMIENTO DEL TRANSPORTE



8.3.

DISTRIBUCIÓN MODAL DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS Y PORCENTAJE DE CAMIONES EN EL TRANSPORTE POR CARRETERA

Indicador:
DISTRIBUCIÓN MODAL DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS Y PORCENTAJE DE CAMIONES EN EL TRANSPORTE POR CARRETERA

Definición: Medición de la contribución diferencial de los diversos medios de transporte interurbano de mercancías, en particular, el porcentaje del transporte por carretera sobre el total del transporte por tierra de mercancías. Expresado en porcentaje de toneladas kilómetro por modo de transporte (% de toneladas-kilómetro) y porcentaje de camiones en el transporte por carretera (% de toneladas-kilómetro).

Relevancia: Indicadores de nivel III y nivel II (EDS-UE). La Comisión Europea tiene el objetivo de promover los modos alternativos de transporte de la carretera, de mayor eficiencia energética y medioambiental, para alcanzar un transporte más sostenible.

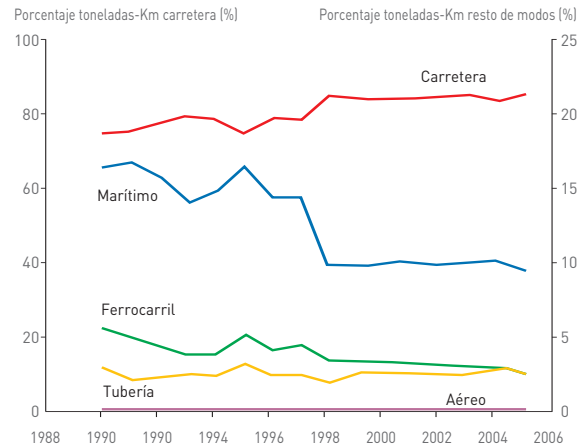
Interacciones: El aumento de la demanda de transporte y de las distancias contribuyen a acrecentar los impactos. El cambio modal, en situaciones y mercados específicos, puede contribuir a reducir los impactos medioambientales del transporte de mercancías.

Evaluación: El transporte de mercancías por carretera aumenta su cuota de mercado, desviándose de los objetivos europeos de re-equilibrar el reparto modal. Cada vez se transportan más mercancías, a distancias mayores y con una frecuencia mayor.

SITUACIÓN

Entre 1990 y 2005 la movilidad de mercancías en todos los modos ha crecido un 73%. Todos los modos de transporte de mercancías han experimentado un crecimiento, a excepción del transporte aéreo que no ha sufrido variación. Los modos carretera y tubería se incrementaron un 85% y un 83% respectivamente, suponiendo el mayor crecimiento. Por el contrario los modos de transporte ferrocarril y marítimo fueron más discretos aumentando 0,2% y 25% respectivamente (Figura 8.3.1).

Figura 8.3.1. Distribución modal del transporte interior de mercancías en España (%).



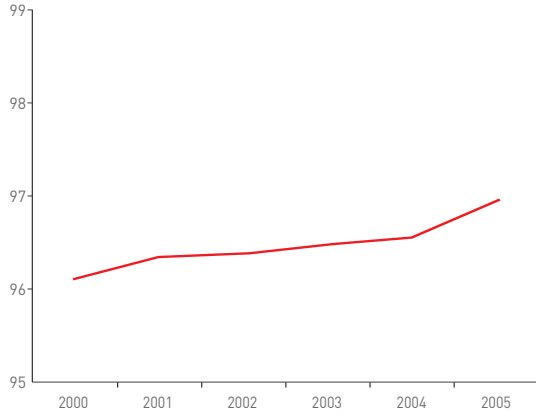
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Ministerio de Fomento, Informe Sostenibilidad en España 2006, OSE.

El transporte de mercancías por carretera, ha ido afianzando su posición dominante frente a otros modos, pasando en 1990 de absorber un 75% hasta llegar en 2005 al 85% del total de las toneladas-kilómetro que se transportan en España. Por tanto, ha ido ganando cuota de mercado en los últimos 15 años a expensas del ferrocarril, que ha pasado del 6% en 1990 al 3% en 2005, y del transporte marítimo de cabotaje, cuya cuota ha descendido del 16% al 10%. El transporte nacional aéreo de mercancías es residual.

El transporte de mercancías por carretera sigue ganando cuota de mercado en el total del transporte terrestre como consecuencia del estancamiento del transporte ferroviario (Figura 8.3.2). Con la nueva Ley del Sector Ferroviario se pretende, entre otros objetivos, impulsar el desarrollo del transporte ferroviario de mercancías mejorando la gestión del mismo.

8.3. DISTRIBUCIÓN MODAL DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS Y PORCENTAJE DE CAMIONES EN EL TRANSPORTE POR CARRETERA

Figura 8.3.2. Porcentaje de camiones en el transporte terrestre de mercancías en España (%).

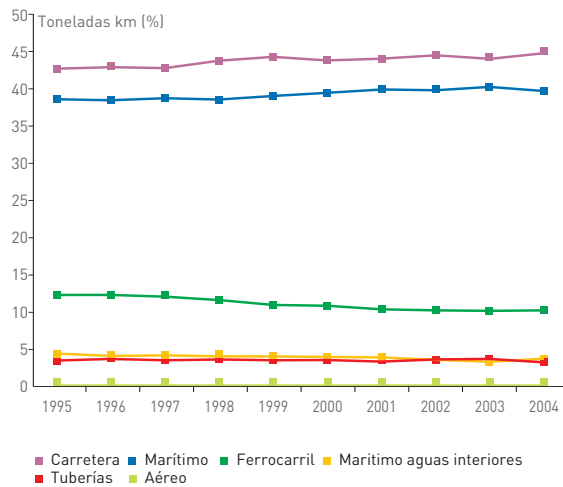


Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Ministerio de Fomento, Informe Sostenibilidad en España 2006, OSE.

COMPARACIÓN CON EUROPA

En Europa (UE-25) como en España, la distribución modal de mercancías del modo ferrocarril ha disminuido durante la última década, a diferencia del uso de la carretera que ha aumentado a lo largo de todo el periodo analizado. El transporte marítimo de cabotaje (el cual incluye el transporte nacional e intereuropeo), ha aumentado ligeramente su cuota de mercado, al pasar de 38,2% a 39% (Figura 8.3.3).

Figura 8.3.3. Distribución modal del transporte interior de mercancías en Europa (% toneladas-Km).

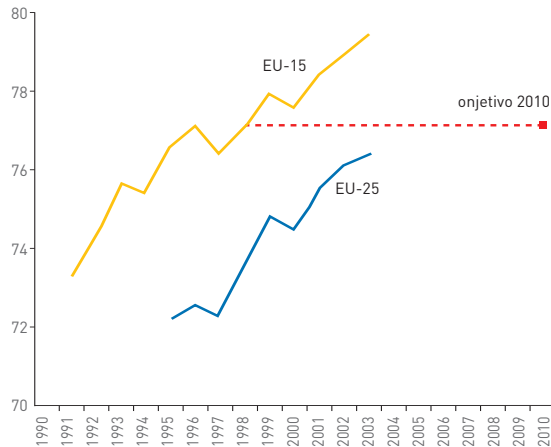


Fuente: Eurostat, 2006.

Nota: El transporte aéreo y marítimo incluye únicamente el transporte doméstico e intereuropeo. El transporte por carretera incluye el transporte internacional y nacional de los vehículos registrados en Europa.

El crecimiento porcentual de camiones en el transporte por carretera en España es superior a la media europea, que en los últimos años ha estado cerca del 79% (UE-15) y 77% (UE-25) (Figura 8.3.4).

Figura 8.3.4. Porcentaje de camiones en el transporte terrestre de mercancías en Europa, UE-15 y UE-25 (% toneladas-km).



Fuente: Eurostat, 2007.



La política europea de transportes busca transferir parte de las mercancías de la carretera al ferrocarril y al barco ("Short Sea Shipping"). Este objetivo se formuló en la Estrategia de Desarrollo sostenible de la Comisión Europea en 2001. El objetivo es estabilizar la distribución modal del transporte de mercancías en los próximos diez años, incluso en un escenario de demanda de transporte creciente.

La importancia creciente de la carretera, en España al igual que en UE-15, puede explicarse por los siguientes factores:

- El tipo de mercancía transportada juega un papel muy importante y cada vez se transportan mayores productos agrícolas y manufacturas. Estos productos requieren de un transporte rápido y fiable como el proporcionado por la carretera.
- Las prácticas logísticas demandan entregas de mercancías "just in time" y envíos más frecuentes y, consecuentemente de menor tamaño. El transporte por carretera es el modo más flexible y rápido, y el que puede adaptarse mejor a demandas de tamaño de carga decrecientes. Además, muchos destinos sólo son accesibles por carretera.
- El sector del transporte por carretera está completamente liberalizado mientras que otros sectores, como el ferroviario y el marítimo lo están en menor medida.

- La distancia media recorrida en Europa es de 110 Km. y de 69 Km. en España. En estas distancias, el transporte ferroviario y el marítimo de cabotaje son menos eficientes puesto que precisan del transporte por carretera para el acceso y distribución final de la carga. Además, el transporte intermodal en distancias cortas es menos eficiente.

EVALUACIÓN

Como consecuencia del estancamiento del transporte de mercancías de modos masivos de escala como el ferroviario, el objetivo de estabilizar el reparto modal, parece que no va a alcanzarse.

El efecto del cambio de distribución modal sobre el medio ambiente radica en las diferencias de comportamiento socio-ambiental de los distintos modos de transporte (i.e. consumo de energía, emisión de GEI, ruido y contaminación atmosférica, accidentes y ocupación del suelo). Sin embargo, estas diferencias se están acortando, debido a las mejoras tecnológicas y de carburantes. Los impactos más acusados se localizan en zonas de calidad o fragilidad especiales (i.e. transporte en zonas de alto interés ecológico o zonas sensibles). Además, el cambio modal no es siempre posible y existen determinados segmentos del mercado cautivos del transporte por carretera.



El Libro Blanco del Transporte propone una serie de medidas para fomentar el cambio deseado modal: revitalización de los modos de transporte ferroviario, marítimo y vías navegables, nuevo plan de inversión de infraestructuras y un nuevo sistema tarifario más justo y eficiente.