



PROGRAMA

- 18:30 *Bienvenida a los asistentes y Presentación de la Jornada.*
D. Carlos del Álamo Jiménez, presidente del Instituto de Ingeniería de España.
D. José María Pérez Revenga, presidente del comité de infraestructuras del I.I.E.
D. José María Maldonado Berzal, Miembro del Comité de Infraestructuras del IIE.
- 18:45 *“El papel de las Infraestructuras Multimodales como Nodos Relevantes para el Desarrollo del Transporte de Mercancías”*
D. Carlos Delgado Marón, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Gerente Técnico. Subdirección de Economía, Planificación y Medio Ambiente. INECO.
- 19:15 *“La Red de Plataformas Logísticas Intermodales”*
D. Alfredo Irisarri Castro, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Socio Director de TEIRLOG INGENIERÍA.
- 19:45 *“La Logística en las infraestructuras Portuarias en España. Estado Actual”*
D. Álvaro Rodríguez Dapena, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Director de Planificación y Desarrollo de Puertos del Estado.
- 20:15 Preguntas a los ponentes.
- 20:30 **Clausura de la jornada y copa de vino español**

PRESENTACIÓN

Desde hace años se ha hablado y escrito libros sobre la Multimodalidad, sin que hasta ahora nadie esté de acuerdo en su definición, sin embargo dentro del transporte parece que tenemos una idea, aunque sigue siendo vaga, de lo que es el transporte multimodal y por supuesto las infraestructuras que entran dentro de esta definición.

La “modalidad” simplemente quiere decir modo, forma y/o manera por lo que multimodalidad sería “varios modos”, “varias formas” y/o “maneras” o lo que es lo mismo “muchos”. Por tanto se diría que la multimodalidad es la utilización de varios y/o muchos modos a la vez.

El transporte multimodal se puede definir como el tipo de transporte en el cual se combinan diversos modos de transporte para llevar a destino el elemento transportado sin que haya ruptura de carga.

Ello se puede referir a infraestructuras, logística, cadenas de transporte y otros muchos servicios como pueden ser los intercambiadores de transporte.

Las infraestructuras y los servicios de transporte, aunque mantengan unas dotaciones mínimas, es lógico que estén en consonancia con la “actividad” que se genera en el territorio, aunque, también, el transporte se considera piedra angular de la política de ordenación del territorio.

Por tanto las infraestructuras de transporte, importantes para el desarrollo del mismo, tanto de viajeros como de mercancías, son una pieza especial para tener una movilidad sostenible, de calidad y dentro del coste del transporte que este pueda minimizarse.

Lo anterior ha sido lo que al Comité de Infraestructuras del Instituto de la Ingeniería de España le animó a presentar la jornada que hoy se desarrolla y cuyos ponentes son expertos en este tipo de estructuras, perteneciendo al transporte de mercancías y a la planificación y desarrollo del proyecto de las infraestructuras multimodales.

Independientemente de la existencia de vehículos y sistemas intermodales, los más significativos son aquellos denominados intercambiadores para viajeros y centros logísticos de transporte para mercancías, los primeros son infraestructuras donde los viajeros pueden cambiar de modo de transporte y acceder al que les dé una mayor movilidad para su traslado, en cuanto a los segundos son infraestructuras donde, a través de las herramientas de los que se dotan los mismos, se pueden cambiar mercancías entre los diferentes modos de transporte sin rotura de la carga.

Cada una de estas infraestructuras han de planificarse de diferente manera, ya que la primera está condicionada por el transporte urbano (metro, autobús y ferrocarril) al ámbito de las ciudades y en estos momentos, en los que se pretende tener la menor contaminación posible en las ciudades y crear un clima sostenible, también se debe tener en cuenta aquellas “ciudades” denominadas dormitorio y a las que se debe dar un sistema de transporte multimodal, mediante una buena planificación del transporte público y de las rutas que este debe seguir para que el servicio prestado sea de calidad y rentable a la ciudadanía.

En el segundo caso son las administraciones, conjuntamente con el sector del transporte de mercancías, los que deben definir aquellos lugares en los que se ha de constituir un “centro logístico” que sirva para un intercambio modal de aquellas sin rotura de carga y estar en consonancia con la actividad que se genere en el territorio pero sin olvidar la ordenación de este. Además este caso debe ser considerado de acuerdo con los corredores, carreteros y ferroviarios, existentes actualmente y que puedan, de manera eficiente y eficaz en este tipo de transporte, un buen servicio.

No hay que dejar en el tintero los puertos, no solo los marítimos sino los denominados “puertos secos” ya que dentro de su territorio o zona de influencia se puede implantar un centro logístico, ya que a los mismos llegan mercancías tanto terrestres como marítimas. Asimismo, se indica que ésta Jornada atiende a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) Números 3, 5, 7, 9, 11 y 13.

