

Bienvenido a una Europa intermodal

La intermodalidad para fomentar el uso de los transportes colectivos y en común.

La idea de crear Intermodos nació con la constatación de que los europeos continúan prefiriendo en un 72,7% (EU-27, 2006, Eurostat) su coche para sus desplazamientos (trabajo, domicilio – trabajo, ocio). Se trata de proponer a los 493 millones de europeos que se desplacen con fluidez, por medio de sistemas de información en tiempo real y soluciones de pago integradas, utilizando modos de transporte colectivos o en común fiables, accesibles, cómodos, seguros y que INTEROPERAN.

Si la intermodalidad del transporte de mercancías disfruta de cierta promoción a través de iniciativas concretas dirigidas a nivel europeo (por ejemplo el programa MARCO POLO), la intermodalidad del transporte de viajeros aún no ha recibido la misma atención.

A menos de un año de la liberalización del transporte de viajeros (se hará efectiva el 1 de enero de 2010), el objetivo del congreso y de la exposición Intermodos es dar más visibilidad a las iniciativas intermodales y contribuir a su despliegue a escala europea.

Compartir las iniciativas intermodales ejemplares, es uno de los objetivos de INTERMODES. He aquí algunas.

Para los vuelos de conexión o de enlace hacia los aeropuertos principales, se han realizado progresos considerables en Alemania o, por ejemplo, el tren de alta velocidad que transporta al 45% de todos los pasajeros de la Lufthansa entre Colonia y el aeropuerto de Frankfurt vía el servicio AIRail.

Este servicio, común a la DB y la Lufthansa, ha permitido substituir vuelos nacionales de corta distancia (deficitarios) por el ferrocarril. En el aeropuerto de Frankfurt, la reutilización, por parte de Lufthansa, de los escasos slots (derechos de vuelo y aterrizaje) que estaban ocupados por sus vuelos nacionales deficitarios, a favor de vuelos de larga distancia lucrativos, contribuye a la rentabilidad financiera del servicio AIRail.

En Suiza, el Fly Rail Baggage Service permite a los pasajeros aéreos de camino hacia los aeropuertos de Zurich, Ginebra y Basilea facturar sus equipajes y obtener su tarjeta de embarque en muchas estaciones ferroviarias.

En los Países Bajos, el concepto "Trein-Taxi" es un ejemplo exitoso de integración de los taxis con una tarificación integrada: precio fijo para los usuarios del tren.

En Karlsruhe, Alemania, los tranvías urbanos utilizan las mismas vías férreas que las utilizadas por los servicios regionales de trenes, empalmando el centro de la ciudad a la región de Karlsruhe.

En Helsinki, el transporte en común se integra en cada nuevo proyecto de desarrollo inmobiliario en fase de planificación; la estación se construye en la fase inicial del proyecto, lo que genera las condiciones de un uso fácil y cómodo de los transportes en común.

Un buen ejemplo de punto de correspondencia moderna que ha tenido éxito es la Avenida de América en la capital española, Madrid. Reabrió al público en el año 2000 tras su renovación esta enorme estación de correspondencias donde

confluyen ahora, tren, metro y autobuses, y ha visto aumentar el número de pasajeros en tránsito en un 30% durante su primer año de explotación.

Por lo que respecta al intercambio transfronterizo, la región de Öresund, en Dinamarca y en Suecia constituye un ejemplo de buenas prácticas en este delicado terreno. Un sistema de billetes intermodal integra los trenes daneses y suecos comunicando las regiones de Copenhague y Skane. Los billetes no sólo son válidos como títulos de transporte en los trenes, sino también en los autobuses de ambas regiones, e incluso en los ferrys entre Dinamarca y Suecia.

No excluir ningún tipo de transporte INTERMODES no desea excluir ninguna forma de transporte del debate intermodal para responder a las necesidades de desplazamientos puerta a puerta; excluir el coche, la bicicleta o el ir a pie sería excluir el “primero y el último kilómetro” necesarios para que tenga lugar un trayecto intermodal.

La apuesta por la intermodalidad del transporte de viajeros es crear y orquestar pasarelas entre los diversos modos de transporte para favorecer el uso de los transportes colectivos y en común, que consumen, de media, dos veces menos CO2 que el coche particular. Es el objeto del Congreso y la Exposición INTERMODES.

Intermodes

(fin del artículo)