

VIAempresa

## La estación de las mercancías

El Estado Español se encuentra a la cola de su entorno en cuota ferroviaria de transporte logístico, un modelo "necesario y más sostenible"

"Si nos hicieran un examen teórico sobre intermodalidad, no tendríamos ni un error". El planeamiento y la estrategia de los modos de transporte de mercancías catalanes y españoles están desarrollados, y los problemas del país respecto de su entorno, más que diagnosticados. España solo transporta el 2 % de sus mercancías por ferrocarril, y Cataluña apenas llega al 6 % - especialmente gracias a los dos grandes Puertos del país, Barcelona y Tarragona . Los países europeos, a veces, llegan al 20% en este *share* logístico, un modelo mucho más próximo, según el Secretari de Territori i Mobilitat de la Generalitat de Catalunya **Isidre Gavín**, "a la sostenibilidad". "Nos sabemos la teoría - apunta el presidente de Cimalsa , **Enric Ticó** - pero esto va de práctica".

Para esta práctica, la **BNEW** acoge, en su apartado logístico, una tabla redonda sobre la relevancia del ferrocarril en el transporte de mercancías del país. La estrategia logística de la Generalitat, que considera este sector uno de los principales motores del desarrollo económico del Catalunya, entiende el transporte ferroviario de mercancías cómo la clave de vuelta, junto con los puertos, de la hoja de ruta industrial del país. Tal como recuerda Ticó, el ferrocarril como herramienta de transporte industrial es una cuestión de memoria. "Hace 100 años los empresarios catalanes tenían claro que el ferrocarril era una pieza clave para dar salida a su producto; hay más de 100 apartadores en el país - pero solo funcionan 10".

*Ticó: "Si nos hicieran un examen teórico sobre intermodalidad, no tendríamos ni un error, pero esto va de práctica"*

Esta baja cuota ferroviaria que afecten Catalunya y el conjunto del Estado tiene, según Gavín, dos orígenes - uno en el ente público y uno a la empresa privada. Tal como apunta el secretario, "Hace años que se ha hecho una apuesta altísima por el alta velocidad de pasajeros, apuntalada por gobierno detrás gobierno, pero el ferrocarril de mercancías no ha estado en la mira del sector público". El presidente de Cimalsa comparte esta crítica, y voz incomprensible que se haya hecho la inversión que se ha hecho en una red que va "directa al déficit" y con escasos pasajeros por kilómetro. "El que hace falta son accesos ferroviarios a los puertos, que son más baratos y generan ingresos", espeta.


## VIAempresa

El sector privado, por su parte, tiene una muchedumbre de dificultades para acceder a un transporte ferroviario muy marcado por las decisiones de la administración. "Liberalizar un sector cómo este – lamenta Gavín – copado por grandes empresas públicas, no es nada fácil". La colaboración publicoprivada, cómo ha defendido el secretario a lo largo de la New Economy Week, es clave para el buen desarrollo logístico y, en este sentido, alaba las iniciativas privadas que han intentado acceder al mercado mediante alianzas estratégicas con el gobierno de organismos e infraestructuras. "Hay un gran número de empresas privadas que está luchando, invirtiendo... El sector privado se está haciendo su espacio gracias a las alianzas con los puertos", celebra.

### Astilleros y vías

"Los puertos han hecho un gran trabajo", confirma Gavín, pero el desarrollo logístico del país hay de apoyar. Tal como lamenta Tíco, si bien es cierto que Cataluña tiene una cifra más grande de transporte ferroviario que el Estado en conjunto, "buena parte de esta cuota viene de los puertos". El Port de Barcelona, como recuerda su Cap de Estrategia **Jordi Torrente**, tiene un 16% de cuota de transporte ferroviario, "equiparable a algunos de los grandes puertos de Europa" en cuanto a la logística y el transporte por tren.

El problema catalán está en la ergonomía territorial de la red ferroviaria dedicada a las mercancías. Según avisa el director del Centro de Estudios del Transporte Terminus, **Joan Carles Salmerón**, "La clave, cómo indican los últimos estudios realizados, es la capilaridad". Cuando la xara ferroviaria llega, y tiene núcleos de funcionamiento, a buena parte del territorio, es cuando el ferrocarril como herramienta logística tiene éxito. Salmerón celebra, en este sentido, la estrategia de la Generalitat, y apunta que, desde el Centro, piden "recuperar estos capilares, estos servicios ferroviarios que cubran todo el territorio". A pesar de que, cómo reconocen desde la Generalitat, la actitud del gobierno actual de cara al tren logístico es "mucho más proactiva", el director de Terminus todavía ve vacíos. "La península Ibérica se está quedando atrás". Salmerón es optimista, pero, alrededor de las instituciones portuarias del país. El historiador considera, de hecho, que los proyectos intermodales de los Ports de Barcelona y Tarragona serán "la principal revolución de la logística en los años próximos".

*Salmerón: "La intermodalidad en Barcelona y Tarragona representa la principal revolución de la logística"* 

Las infraestructuras, pero, todavía necesitan trabajo por parte de las instituciones públicas. Según apunta el presidente del Port de Tarragona, **Josep Maria Cruset**, la implantación de una

## VIAempresa

logística ferroviaria multimodal funcional en el Estado Español exige "adaptar las infraestructuras al transporte de camiones por medio ferroviario". "Tenemos empresas que están haciendo inversiones en los trenes, los hierros para subir los camiones al tren, pero hay que adaptar gálibos y túneles". Los actores del mercado, según Cruset, "lo están pidiendo", y hace falta que las vías y la red ferroviaria esté preparada por el adelanto, afirma, de las nuevas iniciativas públicas y privadas.

### El marketing de las terminales

La capilaridad que pedía Salmerón se concreta, cómo apuntan los ponientes, en las diversas terminales multimodales que se reparten por el territorio. Solo el Port de Barcelona participa de cinco, cómo afirma su Cabo de Estrategia – cuatro a la Estado y una a Francia. Las inversiones del puerto de Tarragona también crecen en cuanto a terminales. La renovación de la terminal de la Boella supondrá, como anuncia Cruset, un gasto de unos 75 millones de euros, en el marco de una estrategia multimodal que dejará en pleno funcionamiento tanto la terminal tarraconense cómo el nuevo núcleo logístico de Marchamalo, en Guadalajara, para el año 2023.

Los nuevos logis de la Generalitat, espacios logísticos preparados para alquilar o vender al sector privado, también serán núcleos relevantes en cuanto a la estrategia industrial del país en los próximos años. El Logis Montblanc, en Tarragona, que ya está "a disposición de las empresas, tanto por compra cómo por alquiler", y las inversiones en el Logis Empordà, donde se encuentra la terminal multimodal de Vilamalla, también será un centro relevante por su contacto con Europa. Como anuncia Ticó, de hecho, la licitación de la gestión de la terminal se está acelerando porque, hasta marzo, pocas empresas se habían interesado, pero en los últimos meses el sector ha visto su relevancia estratégica por el contacto con Francia y la conexión ferroviaria de ancho internacional que lo une con el Port de Barcelona.

"El cambio cultural ya ha pasado", afirma Ticó, que a pesar de que no comparte el optimismo de algunos de los otros ponientes, reconoce que la industria se está moviendo. "El cliente empieza a exigir que la impronta ecológica de sus productos esté clara y sea pequeña", algo que favorece el transporte ferroviario de mercancías. El que carece, según el presidente de Cimalsa, es comunicación. "Los responsables de infraestructuras son a menudo muy buenos en su mantenimiento, pero ha faltado su comercialización". El éxito empresarial de la gestión de logística ferroviaria de corto radio, pero, es innegable. Tanto Ticó como Gavín posan el ejemplo del acuerdo entre Ferrocarrils y el Port de Barcelona para transportar coches y piezas desde las fábricas de Martorell. "El mundo está cambiando", concluye Ticó, que ve el ferrocarril logístico una herramienta necesaria para poder vivir en un país "en que se pueda vivir, con menos humo y congestiones".

---

VIA**empresa**