

Diario del Puerto.com

Los puertos catalanes sientan las bases para impulsar la multimodalidad ferroviaria

El nuevo paradigma en el transporte y en la logística a nivel nacional deja en evidencia la necesidad de impulsar la multimodalidad, con el objetivo de aumentar la cuota ferroviaria en España.



Joan Carles Salmerón, director del Centre d'Estudis del Transport; Jordi Torrent, jefe de Estrategia del Port de Barcelona; Isidre Gavín, secretario de Infraestructuras y Movilidad de la Generalitat; Josep Maria Cruset, presidente del Port de Tarragona, y Enric Ticó, presidente de Cimalsa. Foto Alba Tejera.

En un mundo cada vez “más gaseoso”, como definió Josep Maria Cruset, presidente de la Autoridad Portuaria de Tarragona (APT), los puertos, como nodos logísticos y estratégicos en el movimiento de mercancías “tenemos que recoger este cambio e ir directos al nuevo escenario”, donde la multimodalidad tiene un papel protagonista.

En esta línea, el presidente de la APT recordó que, además de las iniciativas que se están llevando a cabo, como la terminal intermodal de La Boella o la de Marchamalo-Guadalajara, hay que tener en cuenta la nueva realidad de la sociedad. El vector medioambiental es estratégico, existe saturación en las vías terrestres y falta de conductores profesionales, todo ello, prosiguió Cruset “nos va a llevar a la fuerza a incrementar el porcentaje de la cuota ferroviaria, por oportunidad y por la necesidad de ir por delante y preparar los elementos clave”.



Del mismo modo, el Port de Barcelona se postula también como impulsor de la multimodalidad y Jordi Torrent, jefe de Estrategia de la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB), recordó que la cuota ferroviaria del enclave barcelonés se posiciona en un 15%, lo cual es “un dato optimista”. Asimismo, incidió en la importancia de invertir en infraestructuras y enumeró las cinco terminales con las cuales trabaja el Port, cuatro en España y una en Francia, y que son “motores del tráfico ferroviario”.

Una de las claves del último estudio de Terminus Centre d'Estudis del Transport, dirigido por Joan Carles Salmerón, es que la reducción de la cuota ferroviaria ha ido en paralelo al descenso de la capilaridad. Por ello, explicó Salmerón, “proponemos la recuperación de terminales y servicios ferroviarios que cubran el territorio, acciones que el Port de Tarragona y Barcelona hacen desde hace años con respecto a la capilaridad” con el objetivo de que las empresas que apuestan por el ferrocarril tengan opciones.

Desde la Generalitat, tal como aseguró Isidre Gavín, secretario de Territorio y Movilidad de la Generalitat de Catalunya, también se trabaja “para dar un vuelco en el transporte ferroviario”.

Concretamente, Gavín mencionó dos líneas de acción principales. Por una parte, la Estrategia Logística, pensada desde una alianza público-privada con el objetivo de poner la logística en el foco del debate desde donde “profundizar en la multimodalidad desde el punto de vista de la sostenibilidad y la competitividad”. Y, por otra parte, destacó la nueva terminal intermodal de Vilamalla, ubicada en Logis Empordà, cuyo lanzamiento “es inminente” con la convocatoria del concurso para su gestión. La terminal tiene dos vías de ancho ibérico que permitirán conectar directamente con el Port de Barcelona.

Asimismo, desde la Generalitat y desde Cimalsa, explicó el presidente de la entidad, Enric Ticó, “acabamos de poner a disposición de la empresa Logis Montblanc, que se encuentra en el eje de la AP7, el Corredor Mediterráneo y la AP2, que conecta con el centro de la península”. Además, Ticó señaló que en esta zona “podremos instalar también una posible terminal ferroviaria”.

Autopistas ferroviarias

“Las autopistas ferroviarias son una de las revoluciones logísticas que se darán en los próximos años en España”, aseguró Joan Carles Salmerón. De hecho, explicó que en las principales rutas de Europa los camiones ya se suben al tren e incidió en la idea de impulsar estas rutas ferroviarias desde Tarragona y Barcelona.

Isidre Gavín admitió que “estamos en la cola de Europa”, lo que se debe, en parte, a la apuesta de la alta velocidad para pasajeros, en detrimento de la apuesta ferroviaria de mercancías y, ahora, “se dan cuenta que no es sostenible”.



EL DATO

Enric Ticó, presidente de Cimalsa, aseguró que la cuota ferroviaria en España es del 2%. Otro de los datos que reflejan el panorama es que en Catalunya existen un total de 100 apartaderos ferroviarios y, sin embargo, solo diez de ellos están en uso. “Esto quiere decir que décadas atrás los empresarios tenían claro que el ferrocarril era una pieza clave para mover las mercancías”.

” Cruset: El escenario actual “nos va a llevar a la fuerza a incrementar el porcentaje de la cuota ferroviaria, por oportunidad y por la necesidad de ir por delante y preparar los elementos clave”



Enric Ticó, presidente de CIMALSA. Foto A.Tejera.



Isidre Gavín, secretario de Infraestructuras y Movilidad. Foto A.Tejera.

Impulso público a la multimodalidad

Enric Ticó, presidente de Cimalsa, e Isidre Gavín, secretario de Movilidad e Infraestructuras de la Generalitat de Catalunya, participaron ayer en el debate sobre multimodalidad de BNEW Logistics, donde defendieron el liderazgo de puertos como el de Tarragona y Barcelona en potenciar el transporte ferropuerto, estrategia mediante la cual las empresas privadas también “están consiguiendo crecer y hacerse un hueco”, señaló Gavín.