

15 febrero 2021

Las navieras se lucen con el intermodal

El negocio naviero sigue alumbrando el despertar del intermodal en España, dentro de un escenario donde las sinergias de las administraciones y los recursos parecen estar encaminados a modernizar la actual red ferroviaria. La infraestructura mantiene “una deficiente interoperabilidad e insuficiente electrificación”, como evidencia la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia en su último informe sobre el mercado ferroviario. Y es que pese a los problemas operativos, que los hay, y muchos, y la brava competencia del transporte por carretera, los navieros han encontrado en el ferrocarril, y en la explotación de terminales, un incipiente negocio desde el que tutelar la cadena de suministro, ofreciendo un servicio intermodal, con la combinación de modos (marítimo, carretera y ferrocarril). El objetivo es aminorar la huella de carbono de los cargadores o de las cadenas de suministro. En el intermodal, los armadores, tanto nacionales como mundia-

les, tienen una experiencia contrastada. Suman cientos de trenes a sus espaldas. De ahí que cualquier nuevo proyecto a desarrollar por sus direcciones comerciales tenga un plan intermodal garantizado. Es posible que empecemos a ver como gira en redondo el mundo del transporte. ¿Utilizarán, de forma masiva, los agentes de carga los trenes como hacen con los barcos? En el fondo, un tren de contenedores es un *feeder* de entre 70 y 100 TEUs. Puede ser comercializado por *slots*, combinando, incluso, otros tipos de vagones. No será de extrañar que, a medio plazo, veamos como entran en los puertos, o en sus estaciones de apoyo, trenes con composiciones hoy inimaginables. ¿Se lanzarán servicios de grupaje ferroviario desde transitarías? Pero, para todo ello, hay dos urgencias: terminales flexibles con tarifas adecuadas y corredores intermodales donde las composiciones realicen trayectos sin demoras. Si se mejora la infraestructura, el negocio cogerá velocidad.