

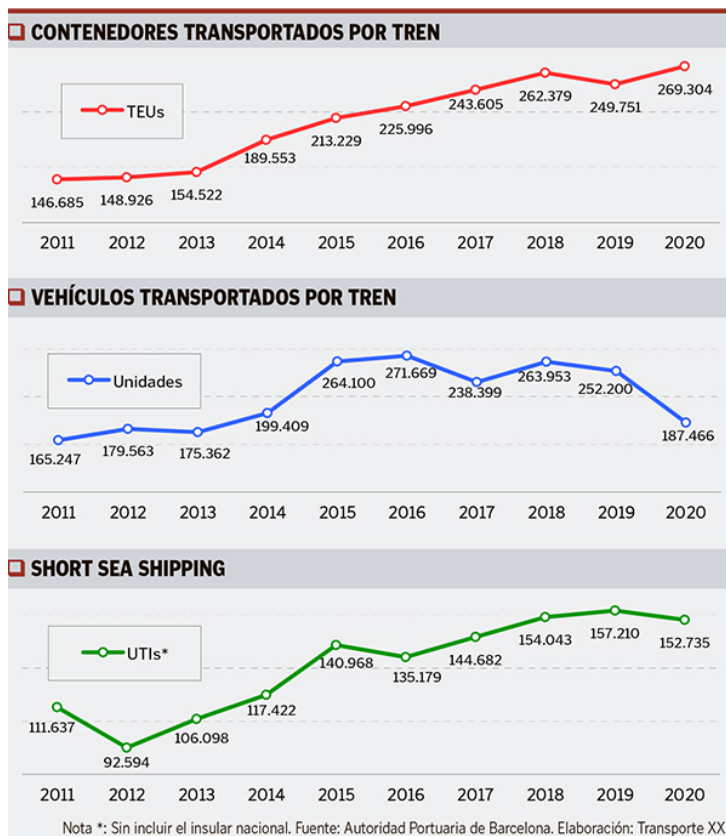
Puerto de Barcelona afianza su apuesta por el intermodal



20/07/2021 TRANSPORTE XXI

Las autopistas del mar y el tren para el movimiento de contenedores y vehículos nuevos sacan casi tres millones de camiones de la carretera en la última década, generando un ahorro de 7.977 millones en costes externos.

El puerto de Barcelona ha evitado la circulación de 2,72 millones de camiones por las carreteras españolas y europeas durante la última década. Y ello gracias a la intermodalidad: al ferrocarril para el transporte de contenedores y vehículos nuevos (como mercancías) y a los servicios de short sea shipping, que conectan la dársena catalana sobre todo con Italia y, en menor medida, con el norte de África y el Mediterráneo oriental.



Los servicios de transporte marítimo de corta distancia (sin incluir el cabotaje insular) capturaron 1,31 millones de UTIs entre 2011 y 2020, ahorrando el mismo número de camiones circulando sobre todo por el paso fronterizo de La Jonquera (Girona), al subirse a las autopistas del mar que Grimaldi tiene con diversos destinos italianos.

En el mismo periodo, el tren captó 2,19 millones de TEUs en el puerto de Barcelona, el principal del sistema portuario español en

este tipo de flujos, evitando la circulación de 1,16 millones de camiones. Y ello se tradujo en pasar de una cuota del ferrocarril del 10,73 por ciento en 2011 a superar el 15 por ciento en 2020. Un crecimiento que hubiera sido difícil de lograr sin los operadores ferroviarios de las dos terminales de contenedores de la dársena, APM Terminals Spain Railway y Synergy, y sin la red de terminales marítimas interiores promovidas o participadas por la Autoridad Portuaria.

La cuota del tren en vehículos nuevos todavía creció más al pasar del 29,8 por ciento en 2011 al 41,6 por ciento en 2020, gracias sobre todo a los servicios de Autometro. Con un total de 2,19 millones de vehículos transportados, el tren ha quitado de la carretera 244.152 camiones portavehículos.

El short sea shipping y el ferrocarril han generado un ahorro de 7.977 millones de euros en costes por externalidades negativas que habría provocado el transporte exclusivamente por carretera durante la última década. Solo durante el año pasado, el conjunto de servicios ferroviarios y líneas de short sea han representado un ahorro de 778 millones de euros en costes externos, 168 millones por el uso del tren y 618 millones por el barco, según cálculos de la Autoridad Portuaria. Y esta cifra supone un ahorro del 97 por ciento del coste de las externalidades de haber utilizado exclusivamente el camión para transportar el mismo volumen de mercancías.

Plan Estratégico e intermodalidad

Uno de los ejes del nuevo Plan Estratégico 2021-2025 del puerto de Barcelona, como en los anteriores, es la intermodalidad que pivota en 'el transporte ferroviario, la autopista ferroviaria y las autopistas del mar', señala Jordi Torrent, responsable de Estrategia.

Además de consolidar los flujos con Italia, los retos en transporte marítimo son 'lograr una línea diaria ro-ro con el norte de África y más servicios con el Mediterráneo oriental'. Tendencias como el acercamiento de la producción asiática a países como Turquía en un sector como el textil 'presentan una oportunidad'. La ampliación de la terminal de Grimaldi en el muelle Adosado, que se destinará a carga ro-ro, facilitará también nuevos tráficos de short sea.

En ferrocarril, además de los pendientes accesos terrestres y la proyectada terminal intermodal, donde se trasladará Morrot, la estrategia pasa por 'mejorar la eficiencia de los servicios que ya tenemos'. Ello se traduce en actuaciones como la que ha empezado a hacer el Adif con las primeras licitaciones para apartaderos de 750 metros en el corredor entre Barcelona y Zaragoza, una obra largamente reivindicada por la Autoridad Portuaria.

Noticia publicada en:

