



La intermodalidad requiere más servicios en las terminales ferroviarias estratégicas

El futuro de las terminales intermodales en España dependerá de los servicios que se ofrezcan en ellas. No se trata de construir más terminales, sino de concentrar los servicios necesarios para el cliente en las más potentes y conseguir la colaboración de todos los eslabones de la cadena, sobre todo, de los cargadores. Esta es la principal conclusión de la jornada 'Rail Day.:Tarragona, nodo intermodal estratégico de la TEN-T' que ha organizado este miércoles la Autoridad Portuaria de Tarragona. Según el director de estudios de infraestructuras de la Cámara de Comercio de Barcelona, Cristian Bardají, "tenemos infraestructuras, tenemos terminales y tenemos capacidad, el problema que se nos presenta es de servicio, es saber si vamos a tener en estas terminales los servicios que demanda el mercado". Bardají ha explicado que el mercado está estancado: "Las mercancías crecen, pero la cuota del ferrocarril no sube porque hay muchas necesidades del mercado que no se están asistiendo".

Esta reflexión ha sido compartida por el presidente de la Asociación de Centros de Transporte y Logística de España (ACTE), Ramón Vázquez, que ha focalizado su ponencia en la idea de la concentración de servicios en las terminales para dar una mejor oferta a los clientes. Para Vázquez, lo que realmente genera valor, tanto para los transportistas de carretera y ferroviarios como para los operadores, son las autopistas ferroviarias: “En el negocio del ferrocarril hay dos líneas principales: poder subir el camión al tren y saber que la alta velocidad solo nos va a servir para transportar vehículos y para la paquetería express, para nada más”.

En este sentido, el director general de Go Transport, José Antonio Sebastián, ha apuntado que “con el presupuesto para construir 10 kilómetros de alta velocidad podríamos arreglar los accesos al puerto de Algeciras, al de Valencia y poner solución a la línea Tarragona-Barcelona, entre otras cosas”. Por eso, para Sebastián, se trata de una cuestión de planificación por parte de la Administración.

Por su parte, el director de Servicios Logísticos de Adif, Luis Moreno, ha recordado el modelo y los siete nodos logísticos que se quieren desarrollar en España: Madrid, Barcelona, Valencia, Vitoria, Sevilla, Valladolid y Zaragoza. Según Moreno, “en Adif no vemos estos nodos como terminales, sino como un conjunto de instalaciones que trabajan de manera conjunta”. En este sentido, ha puesto sobre la mesa la necesidad de fomentar la logística colaborativa en las diferentes terminales. Por poner un ejemplo, Moreno ha señalado que el nodo de Vicálvaro, en Madrid, va a ser un hub para toda España y “por eso tiene que estar apoyado o participado por todos los puertos”. “Es evidente que los puertos compiten entre ellos y eso es sano, pero también tienen que ponerse de acuerdo en determinados temas”, ha añadido.