



Catalunya aspira a subir al tren las exportaciones vitivinícolas hacia Europa

La Generalitat de Catalunya, a través de Cimalsa y Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), se ha propuesto facilitar el cambio intermodal al sector vitivinícola mediante una formación que les ayude a dar el salto al ferrocarril. El objetivo es promocionar un servicio que, en un inicio, constará de vagones añadidos a frecuencias ya existentes de los diferentes operadores, con la finalidad de poder establecer un tren del vino en un futuro. “Queremos aportar nuestra experiencia para incrementar el transporte intermodal transfronterizo desde Catalunya, pasando por Francia, hacia destinos como Alemania o los diferentes puertos del Atlántico”, ha destacado el director de Gestión de Nuevos Proyectos de FGC, Carles Terés.

La formación y asesoramiento, que serán gratuitos, constará de dos jornadas de cuatro horas, además de una bolsa de horas para que las bodegas puedan realizar

sus consultas de forma confidencial. “Solo nos hace falta poner las fechas”, ha comentado la fundadora de la consultora All Ways Action, Rosa Prenafeta. De esta forma, se busca ofrecer los conocimientos necesarios para la contratación del transporte, así como disponer del control del producto hasta el cliente o distribuidor final, del conocimiento de los mercados potenciales y de una economía de escala que facilite el incremento de las ventas.

“A menudo, como sector, no le damos excesiva importancia a la logística”, ha valorado el gestor del Clúster Vitivinícola de Catalunya (Innovi), Eloi Montcada. “La mayoría de clientes de las bodegas se encarga de la logística del producto”. Ante esta situación, el presidente de Cimalsa y del clúster Railgrup, Enric Ticó, ha manifestado que “si producimos bienes, pero no salen de nuestra casa con una calidad, precios y tiempo de tránsito adecuados, estaremos fuera del mercado”. En este sentido, ha reconocido que «el ferrocarril ha tenido una mala imagen endémica en el Estado español y en Catalunya”, pero que hoy en día “hay operadores privados y un sistema de organización eficiente”. No obstante, también ha advertido que “el progreso no es pasar de 0 a 100 en dos segundos, sino utilizar la logística en clave ferroviaria como elemento fundamental, sabiendo que no será una tarea fácil”.

EL POTENCIAL DEL PENEDÈS COMO EXPORTADOR POR VÍA FERROVIARIA

Para conocer las potencialidades del ferrocarril en el sector vitivinícola catalán, Estrada Port Consulting realizó un estudio entre la segunda mitad de 2019 y la primera de 2020. El análisis muestra que, aunque la superficie dedicada a la producción de vinos se ha visto reducida en los últimos años, su consumo ha crecido desde 2009. En esta ecuación, España se configura como el tercer mayor productor mundial y el primer exportador, con Castilla-La Mancha a la cabeza (49,7%) y Catalunya en segunda posición (8,5%). El 85% de la producción catalana se embotella en el Penedès y los principales destinos de exportación son Alemania, Bélgica y el Reino Unido. Sin embargo, en la actualidad no existe una demanda suficiente para realizar servicios dedicados al vino del Penedès. No obstante, el informe apunta a que se podrían utilizar los servicios existentes o realizar concentraciones de carga de producto de otros puntos de España.

“No todos los clientes están dispuestos a venir a buscar el producto aquí», ha recordado Prenafeta. “El origen debe ser conocido en destino final y la mejor manera es hacer llegar el producto a casa del cliente”. Entre las oportunidades para desarrollar el transporte multimodal del vino del Penedès, además de los beneficios medioambientales, han destacado sus competitivos costes y tiempos de tránsito respecto a la carretera. “No podemos ser sostenibles si debemos ser más caros”, ha reconocido el director de Tenalach Consulting, Aristarco Tomás.

El directivo de Tenalach Consulting también ha recordado que “con todas las alternativas que hay disponibles, hay salidas diarias que nos permiten conectar con Europa y equipamientos adecuados para esta mercancía”, especialmente hacia Alemania y Bélgica, dada la masa crítica del sector químico y de la automoción. Entre las peculiaridades que rodean a la logística del vino del Penedès, los expertos han comentado que predomina la forma envasada y la poca estacionalidad de las ventas. Además, no es necesario el control de su temperatura para los transportes intraeuropeos.

Asimismo, el presidente de Cimalsa y Railgrup ha comparado el uso del ferrocarril con el caso de éxito en el impulso al short sea shipping (SSS) en los últimos años, con los ahorros de costes y emisiones que ha comportado para sacar camiones de la carretera. En relación a ello, dentro de la estrategia logística de Catalunya elaborada por Cimalsa, “un elemento importante será la central Logis Penedès”, según Ticó, de manera que “tendremos un área logística muy potente que nos servirá para poder contribuir en la descarbonización del planeta y logística inteligente, y en que las empresas que sepan apostar convenientemente por el futuro, salgan ganando”.