



Cimalsa y el puerto de Barcelona buscan gestor para la terminal intermodal de Vilamalla

El secretario de Territori i Mobilitat de Catalunya, Isidre Gavín, ha confirmado la inminente licitación de la gestión de la terminal intermodal de Vilamalla (Girona) durante su intervención en la tercera jornada del BNEW 2021. La instalación, conectada a día de hoy en ancho ibérico y con negociaciones abiertas con Adif para incorporar el ancho internacional, es propiedad de la empresa pública Cimalsa y de la Autoridad Portuaria de Barcelona. El presidente de Cimalsa, Enric Ticó, ha concretado también que en los próximos dos meses se abrirá el concurso para la gestión de esta instalación ferroviaria.

“Llevamos tres años, junto al puerto, intentando comercializar esta terminal sin apenas ofertas», ha reconocido Enric Ticó en la sesión ferroviaria del BNEW. Sin embargo, «en junio recibimos una avalancha de respuestas por parte de grandes empresas internacionales”, producto del creciente interés por buscar alternativas

de transporte más sostenible, ha explicado el presidente de Cimalsa. Ya se están ultimando los detalles técnicos para convocar el concurso, previsto para antes de que finalice el año. Vilamalla se sitúa en un lugar estratégico por su proximidad con Francia, lo que «va a ayudar a regionalizar ciertas partes de la industria», ha vaticinado Enric Ticó.

Isidre Gavín ha lamentado que, si bien en los últimos años se ha realizado una inversión importante en alta velocidad para pasajeros, el sector público no ha apostado por el ferrocarril de mercancías. “Ahora todos se empiezan a dar cuenta de que esto no es eficiente, empieza a haber un cambio de sensibilidad por parte de la iniciativa pública y privada”, ha constatado el secretario de Territori i Mobilitat de Catalunya.

Por su parte, los representantes de los dos puertos de interés general de Catalunya han manifestado durante la sesión que están trabajando para priorizar la logística multimodal. El presidente del puerto de Tarragona, Josep Maria Cruset, ha recordado que están ejecutando “tres líneas de actuación muy potentes”, dotadas de 75 millones de euros de inversión: la renovación de la terminal intermodal de La Boella (25 millones de euros), la construcción de la terminal intermodal de Guadalajara-Marchamalo (15 millones de euros) y la Zona de Actividades Logísticas (ZAL), cuyas obras se iniciaron el mes pasado con una inversión de 35 millones de euros. Estas tres iniciativas para Tarragona se enmarcan en el plan estratégico Horizonte 2023, año en que se prevé que estén operativas coincidiendo con la llegada del Corredor Mediterráneo.

Por su parte, el jefe de Estrategia del puerto de Barcelona, Jordi Torrent, ha querido trasladar un mensaje de optimismo a la audiencia, pues si bien la cuota de transporte ferroviario es muy baja, la ferroportuaria es más elevada en todo el Estado. En este sentido, ha destacado en “éxito” de Barcelona, que va aproximarse este año a las 10.000 circulaciones de trenes. “Nunca antes se había alcanzado esta cifra”, ha celebrado, atribuyéndola a “una conjunción de actores que han contribuido a ello: empresas ferroviarias, operadores logísticos,

armadores y terminales interiores y portuarias”.

Sin embargo, Torrent ha advertido que todavía queda un gran camino por recorrer, pues la mayoría del tráfico ferroportuario de contenedores se da en la larga distancia, mientras que la corta distancia sigue siendo un campo dominado por la carretera. “Esta es una de las grandes prioridades para los próximos años”, ha anunciado, junto con la consecución de un mayor tráfico de graneles sólidos por ferrocarril y, por último, el aumento de los tráficos ferroviarios internacionales.

EL TRANSPORTE MULTIMODAL Y LAS AUTOPISTAS FERROVIARIAS

Las autopistas ferroviarias son “uno de los grandes factores que van a revolucionar la logística en los próximos años”, ha señalado el director del Centre d’Estudis del Transport Terminus, Joan Carles Salmerón durante la jornada de la BNEW. Salmerón es el autor de la publicación ‘Transport multimodal i autopista ferroviaria’, editado por Terminus con la colaboración de Cimalsa, que se presentará el próximo 3 de noviembre. La llegada de las autopistas ferroviarias, que ya se está implementando en varios países de Europa, comporta el aprovechamiento del ferrocarril para transportar semirremolques. En este momento, “la Península Ibérica se está quedando atrás”, ha lamentado Salmerón, que aboga por un impulso de las rutas ferroviarias hacia Europa desde los puertos de Barcelona y Tarragona.