

El puerto de Barcelona prevé atraer nuevos flujos por el efecto arrastre del vehículo chino



La Autoridad Portuaria de Barcelona confía en que los tráficos de importación de vehículos producidos en Asia que acogen sus terminales reciban un impulso en el presente ejercicio. Así lo ha confirmado su presidente, Lluís Salvadó, durante su intervención en un acto organizado por la Generalitat de Catalunya en Barcelona. Según el dirigente del recinto portuario, el flujo de coches de procedencia asiática «es una apuesta que nos gustaría que fuera estratégica», y ha añadido que «las primeras cifras de 2023 y lo que nos cuentan nuestras terminales» indican que los volúmenes actuales «tendrán un efecto de arrastre, cada vez más marcas asiáticas pasarán a trabajar por el puerto de Barcelona, tenemos un futuro importante en ese sentido».

A juicio de Lluís Salvadó, la llegada de estos tráficos «ya hizo que en 2022 Barcelona no fuera solo el puerto de exportación de Seat y otras marcas, sino que ahora estamos teniendo un desarrollo importante en la importación de vehículos eléctricos». El recinto, ha continuado, «ha sido elegido por las principales marcas de este sector, que han decidido que nuestro puerto es el más eficiente» para entrar en la Península Ibérica y para dirigirse al resto de Europa. Se trata, principalmente, de marcas americanas que producen en el Sudeste Asiático, o marcas asiáticas que, además de China, también proceden de Corea del Sur y Japón. Según ha concretado también Lluís Salvadó, el número de fabricantes de estos vehículos que pasan por su instalación estaría alrededor de 20, pero «los operadores [del puerto] nos comentan que el número irá en ascenso» durante este ejercicio.

El presidente del puerto de Barcelona también ha señalado que el puerto tendrá que acometer modificaciones para acoger estos tráficos, aunque aún están por concretar, ya que «los silos actuales no van a ser suficientes y los operadores locales nos demandan que hagamos algo más». El recinto dispone actualmente de dos terminales dedicadas a los tráficos de vehículos, operadas por Setram y Autoterminal. En esta última, precisamente, desembarcaron los primeros modelos

de Tesla fabricados en China que llegaron a Barcelona en 2022. Asimismo, en marzo del año pasado la multinacional china SAIC Motors firmó un acuerdo con el operador de esta terminal para que el puerto fuera su hub mediterráneo a la hora de distribuir sus coches en Europa. Según datos del ministerio de Industria, Comercio y Turismo, el valor de la importación de vehículos eléctricos de fabricación china en España ascendió a los 1.138,07 millones de euros en 2022, siendo solo 19,21 millones de euros en 2021.

UNA RED FERROVIARIA INSUFICIENTE

Por otro lado, el puerto de Barcelona también ha augurado que el crecimiento de los flujos logísticos, y la necesidad -por imperativo europeo y necesidad ambiental- de trasladar las mercancías al tren, puede llevar a una situación de colapso en pocos años. En este sentido, Lluís Salvadó ha manifestado que «la intermodalidad es imprescindible» para cumplir con la cuota ferroviaria que se demanda desde Europa, pero «cumplir con esos objetivos hará que la línea de alta velocidad en ancho internacional hacia Francia -que discurre por el túnel de El Pertús- esté colapsada en diez años». Por ello, ha abogado por la necesidad de «buscar una solución alternativa» a las conexiones actuales en ancho UIC con el resto de Europa.

De hecho, Salvadó ha incidido en que la intermodalidad es uno de los ejes de la estrategia actual de la autoridad portuaria, cuyo desarrollo pasa por la gestión conjunta con otras entidades. En este sentido, el presidente del puerto de Barcelona ha anunciado la actualización de la sociedad Terminal Intermodal Empordà (TIE), compartida con Cimalsa y que gestiona la terminal intermodal de mercancías en Vilamallà (Girona). La sociedad pasará ahora a ser conocida como Terminal Intermodal Estratégica, «lo cual significa una declaración de intenciones para que esta sociedad que tenemos con Cimalsa no solo gestione en el futuro la TIE, sino que también lo haga con otras terminales intermodales en todo el país», ha señalado Lluís Salvadó.

En Catalunya, existen distintos proyectos de terminales intermodales proyectadas en distintas fases, como el complejo industrial y logístico en Torreblanca-Quatre Pilans (Lleida), o Logis Penedès (Barcelona). Asimismo, desde la autoridad portuaria también se abre la puerta «a darle participación al puerto de Tarragona en la lógica de cooperación en tierra y competencia en el mar» a la hora de impulsar las vías ferroviarias desde los puertos catalanes, una afirmación que va en la línea de los acuerdos suscritos recientemente entre ambos puertos y la

consejería de Territori de la Generalitat de Catalunya.