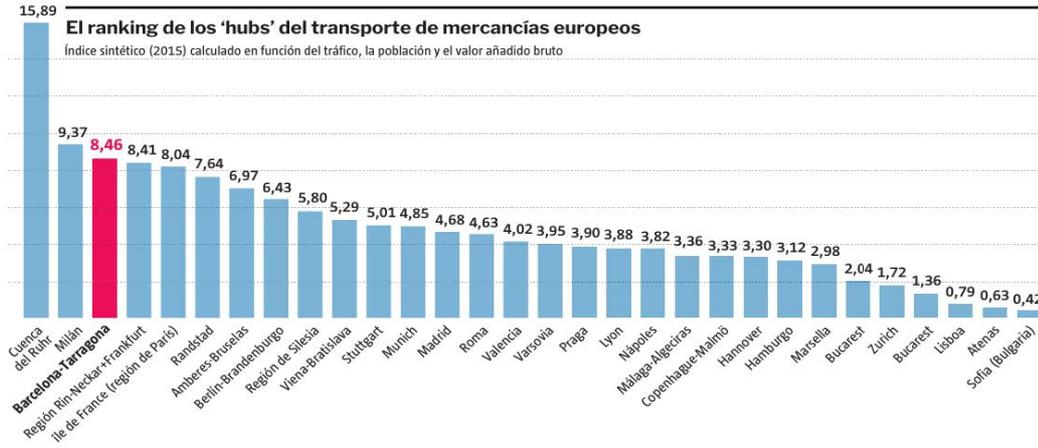


Economía

El futuro de la logística

Barcelona-Tarragona es el tercer mayor eje de la UE en transporte de mercancías

El corredor mediterráneo, identificado como una de las líneas prioritarias de inversión



FUENTE: FERRMED

A. Monell / LA VANGUARDIA

EL DATO

Sexto Acto por el Corredor en Barcelona

El próximo 17 de noviembre tendrá lugar el sexto Acto Empresarial por el Corredor Mediterráneo, que se celebrará en esta ocasión en Barcelona, en el Centro de Convenciones Internacional. Entre los participantes destacan la ministra de Transportes, Raquel Sánchez, y el presidente de la Asociación Valenciana de Empresarios (AVE), Vicente Boluda.

ELISENDA VALLEJO
Barcelona

El eje logístico Barcelona-Tarragona es el tercero más importante de la Unión Europea por la densidad del tráfico de mercancías, solo por detrás de la cuenca del Ruhr, en Alemania, y de la región en torno a Milán. Es una de las conclusiones más relevantes del estudio llevado a cabo por la asociación europea Ferrmed, que recomienda a la UE concentrar las inversiones previstas en su European Green Deal en esos hubs logísticos principales y en los aproximadamente 18.000 kilómetros donde se da el 65% del tráfico de mercancías de la Unión.

En España, solo el corredor mediterráneo (más la conexión hacia Zaragoza) y el eje Irun-Madrid formarían parte de esos 18.000 kilómetros prioritarios, considerados la columna vertebral del transporte intermodal de la UE.

El estudio, en el que han participado cerca de 25 expertos de toda Europa y que se presentará públicamente en Bruselas el próximo 15 de noviembre, "identifica las áreas con mayor tráfico de la UE y propone una serie de soluciones para integrar el tráfico carretera-ferrocarril y conseguir que los remolques de los camiones para distancias largas (más de 300 km) puedan transportarse por tren de una forma flexible, rápida y eficiente para ahorrar costes y reducir las emisiones de gases contaminantes", explica Joan Amorós, presidente de Ferrmed y coordinador del informe.

El trabajo se ha planteado como una radiografía de la situación ac-



Congestión de camiones en la AP-7

ROBIN TOWNSEND / EFE / ARCHIVO

La columna vertebral europea

El estudio concluye que la única manera de cumplir los objetivos de la UE en materia de transporte es concentrar las inversiones en lo que denomina "columna vertebral", las vías por donde pasa el 65% del tráfico de mercancías europeo, unos 18.000 km. Se incluyen ahí las principales vías de comunicación del centro de Europa, con una mayor densidad en Alemania, Bélgica, Países Bajos

y el norte de Italia. En España entra la costa mediterránea, con extensión a Zaragoza, y el enlace Irun-Madrid. No obstante, recomienda añadir 8.400 km más, vías de segunda prioridad que aportan el 65% del tráfico nacional o que ayudan a completarlo. En España, se sumaría así la continuación del corredor mediterráneo hasta Andalucía y la conexión Zaragoza-País Vasco.

tual del sector y una búsqueda de propuestas para cumplir los objetivos del libro blanco de la UE, que apuntan a conseguir que en el 2030 el 30% del transporte de largo recorrido se haga por ferrocarril o vía fluvial.

En una de sus partes más relevantes, de la que se ha encargado el profesor Lanfranco Senn, de la Universidad Bocconi de Milán, el estudio señala el eje logístico Barcelona-Tarragona como el tercero más importante de la UE. Se refiere al tráfico de mercancías por carretera, ferrocarril o vías fluviales que va más allá de los 300 km, con lo que se excluyen los movimientos de proximidad. Para establecer el ranking, se ha tenido en cuenta tanto la densidad del tráfico como su valor añadido bruto y la población de cada área. En el caso del eje catalán, explica Amorós, "es la densidad del tráfico lo que más ha ponderado, porque en valor añadido de las mercancías estamos por debajo de otros hubs". El hecho de que se excluyan los movimientos de proximidad explica también que el eje Barcelona-Tarragona se sitúe por delante de Amberes-Bruselas, por ejemplo.

El estudio, que intenta buscar soluciones a las ineficiencias del sistema actual, parte de la base de que solo el 18,7% del transporte de mercancías en la UE se hace por ferrocarril, frente al 75,4% por carretera y el 6% por vías fluviales (datos del 2018, aunque ya sin tener en cuenta al Reino Unido). En los últimos 15 años, por otra parte, prácticamente no ha aumentado la utilización del ferrocarril (17,9% en el 2015). No obstante, alrededor del 55% del transporte por carretera cubre distancias lar-

gas, por lo que el ferrocarril sería una buena alternativa. Y no menos importante, el transporte por carretera contribuye a la congestión de estas vías y tiene un claro impacto en el medio ambiente: unos 275 millones de toneladas de CO₂ al año, alrededor del 30% de las emisiones totales del sector.

Solo el 18,7% de las mercancías se mueven por tren, una cuota que casi no crece desde hace años

Un estudio a escala europea propone usar más el ferrocarril y descongestionar las carreteras

Por todo ello, el análisis de Ferrmed es que no se trata de que ferrocarril y carretera compitan entre sí, sino de que el ferrocarril pase a ser considerado como un buen complemento del transporte por carretera. En este sentido, señalan que en general la carretera es el mejor medio para las distancias cortas y para la primera y última milla. El ferrocarril, por su parte, debería estar al servicio del transporte por carretera como complemento para los viajes de larga distancia. Para ello, desde Ferrmed apuntan fórmulas flexibles que permitan cargar fácilmente desde un camión a un tren y viceversa.