



Vista de la terminal ferroviària del Port de Barcelona. R. Vilalta

➤ LA INTERMODALITAT

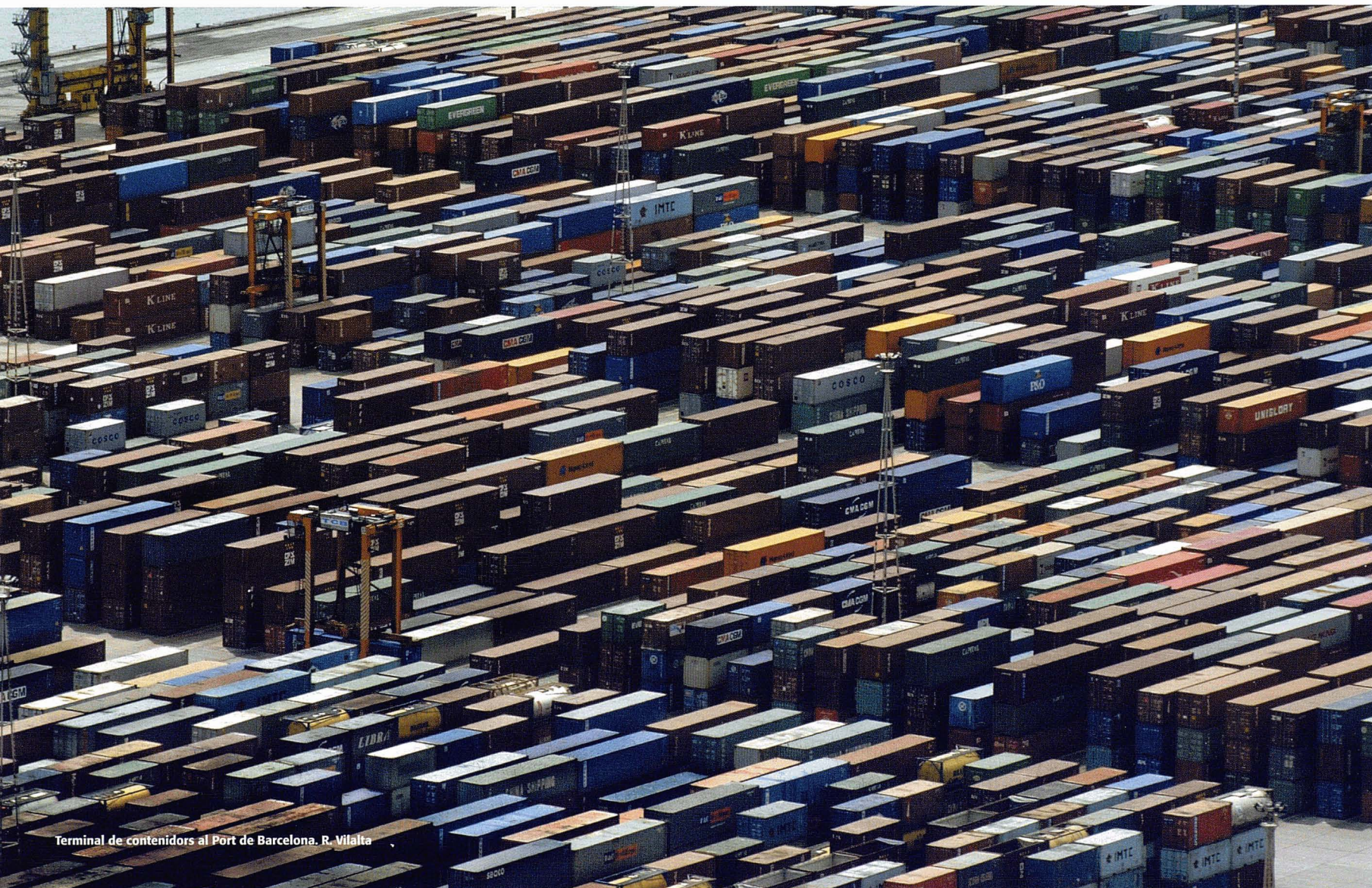
- La intermodalitat, possibilitats i experiències al Port de Barcelona.
- La intermodalitat, possibilitats i experiències.
- La Intermodalitat. Factors d'eficiència en el mode ferroviari.
- La interoperabilitat de les xarxes.
- La xarxa ferroviària espanyola i l'ample de via.



Transport d'automòbils des del Port de Barcelona. Lluís M. Castellà



Comboi de contenidors. Juanjo Martínez



Terminal de contenidors al Port de Barcelona. R. Vilalta



La intermodalitat, possibilitats i experiències al Port de Barcelona

PER: JOSEP ORIOL CARRERAS, director general de l'Autoritat Portuària de Barcelona

Em centraré en l'experiència del Port de Barcelona respecte de la intermodalitat, entenent que inclou tant el transport per carretera com per ferrocarril i el *short sea shipping* (SSS) o la navegació de curta distància.

L'aposta de futur del Port de Barcelona és consolidar-se no com a port local o espanyol, sinó com a port europeu, i, per a això, sobretot, hem d'aconseguir tenir una bona xarxa d'accessos, especialment ferroviaris, des de i cap al Port de Barcelona.

Parlaré bàsicament del transport de contenidors. Avui dia, al Port de Barcelona movem al voltant de dos milions de contenidors i les previsions apunten que la xifra per a l'any 2015 serà aproximadament el doble.

Taula 1. Estratègia d'expansió del port hinterland del tràfic de contenidors el 2015

	Milers TEU
Catalunya	2.100
Nord-est interior	250
Centre peninsular (Madrid)	250
Resta d'Espanya	200
Portugal	100
Mercat peninsular 1	2.900
Sud de França	200
Corredor intermedi europeu	400
Mercat europeu 2	600
Trànsit marítim 3	400
Total 1+2+3	3.900

D'aquests prop de quatre milions de contenidors, una bona part, per no dir gairebé tots els que es mouran a Catalunya, probablement ho continuaran fent en camió. Serà molt difícil que no sigui així. Del nord-est interior tenim alguna possibilitat que la futura terminal ferroviària del nostre terminal marítim interior a Saragossa en mogui una part. Per descomptat, pensem que des de Madrid és possible que part d'aquestes 250.000 TEU es transportin per via ferroviària a la resta d'Espanya, lògicament, i a Portugal, atès que les que en aquests moments ja es mouen usen la via ferroviària. Això fa referència, només, al mercat peninsular, però pel que

fa al mercat del sud de França, d'aquestes 200.000 TEU que es preveuen, com a mínim la meitat hauran d'anar també per via ferroviària, per l'anomenat corredor intermedi europeu, és a dir, la franja que va de Montpeller - Nimes fins a Àustria, passant per Suïssa, el sud d'Alemanya i, per descomptat, pel centre i sud de França, i fins i tot per algun punt del nord d'Itàlia. Per tant, tot ens porta a pensar que el nostre futur passa pel ferrocarril.

Però, a més, creiem que el trànsit marítim, és a dir, els contenidors que arriben al Port de Barcelona i que es tornen a expedir a altres destins, també pot arribar a sumar uns quatre-cents mil contenidors. En definitiva, dels prop de quatre milions de contenidors que podríem preveure de moure l'any 2015, més d'un 40% es basaran en la intermodalitat. Estracta, per tant, d'una aposta molt important per a nosaltres.

La competitivitat dels ports es basa, en primer lloc, en les infraestructures i en els equipaments. Després, sobre aquestes infraestructures i equipaments, ens calen operadors i que aquests operadors donin bons serveis. Tot seguit necessitem les infraestructures, ja que nosaltres, a més de transportar càrregues, transportem informació i, per tant, és bàsic que aquesta també es transporti d'una manera eficient. Finalment, tot això té sentit si s'orienta al client, i nosaltres entenem com a client, bàsicament, l'importador i l'exportador en la part de terra i l'armador en la part marítima. Per tant, com hem comentat abans, els àmbits d'aplicació d'aquests instruments per a la competitivitat, en el cas de la intermodalitat, són dos: el trànsit ferroviari i el trànsit del *short sea shipping* o el transport marítim de curta distància.

Des del punt de vista infraestructural confiem plenament a tenir una via d'ample mixt, és a dir, d'ample UIC i d'ample ibèric, que ens connecti tant amb Europa com amb la resta de la Península i que arribi a totes les diferents terminals ferroviàries que tenim previstes dins del Port de Barcelona: dues als espais de l'antiga llera del riu Llobregat i dues més paral·leles o adjacents al riu actual.

Pel que fa a la gestió, i fruit d'un estudi molt detallat realitzat amb José María Arias, hem arribat a la conclusió que quan arribi la liberalització efectiva del transport ferroviari de mercaderies caldrà una figura que doni autorització i que reguli i gestioni el trànsit ferro-



cesa, els fluxos de moment hauran de ser en camió, és a dir, en trànsit terrestre convencional. Però no deixem de banda la possibilitat que algun dia també puguem tenir una terminal ferroviària a tmT.

Quant a les connexions viàries, el client també és el transportista terrestre. Aquí, el tema canvia; per tant, les infraestructures que necessitem per al transportista terrestre són, lògicament, enllaços viaris que connectin bé amb el Port. En aquest sentit estem pendents que surti l'estudi informatiu del Ministeri de Foment que preveu bàsicament que hi hagi una autovia de 2+2 directa des de la ronda Litoral fins a l'actual curs del riu i també fins a l'antic curs del riu.

Des del punt de vista de les infraestructures pròpiament portuàries, per al *short sea shipping* estem reconvertint poc a poc una part del port actual perquè sigui una zona gairebé exclusiva per a aquest tipus de tràfic. Igualment també ens plantegem de dissenyar un terminal exclusiu per al SSS en els espais de l'ampliació del port.

Els serveis de SSS han anat augmentant de manera espectacular: actualment a Barcelona tenim més de nou-centes escales, entre els ferris que ens uneixen diàriament amb les Illes Balears i els vaixells de càrrega i de passatge que enllacen el nostre port amb el de Civitavecchia (Roma) i el de Gènova.

En relació amb les infraestructures, el nostre sistema propi anomenat PortIC (Port Information and Communications) pretén simplificar al màxim els procediments associats al transport de mercaderies per ferrocarril. De fet, hi ha un grup de treball que està desenvolupant aquesta simplificació i també estem fent proves

amb els sistemes telemàtics del Port de Gènova per a poder intercanviar-nos informació i evitar la redundància d'entrada de dades. Això permetrà que els nostres clients es puguin estalviar la repetició d'informació que donen als ports.

“ L'APOSTA DE FUTUR DEL PORT DE BARCELONA ÉS CONSOLIDAR-SE NO COM A PORT LOCAL O ESPANYOL, SINÓ COM A PORT EUROPEU, I, PER A AIXÒ, SOBRETOT, HEM D'ACONSEGUIR TENIR UNA BONA XARXA D'ACCESSOS, ESPECIALMENT FERROVIARIS, DES DE I CAP AL PORT DE BARCELONA

L'orientació al client s'ha de fer d'acord amb quatre pilars: la formació dels clients, la informació als clients, la promoció de certs serveis i, per descomptat, la difusió d'aquests serveis. En aquest àmbit s'estan desenvolupant tota una sèrie d'iniciatives, com és el cas del programa Proatrans, per a regular el sector del transport terrestre en el Port de Barcelona. A més, cada any s'organitza la Jornada de Serveis Ferroviaris per a operadors de mercaderies en el Port; s'editen guies com és el cas de Dalila (l'acrònim que utilitzem per a les diferents guies de grupatge per als nostres clients), i, a través dels programes GLOSS i l'AVTORITAS, es dona formació de *short sea shipping* per a diferents agents: des de l'operador, fins al futur expert en logística, passant pel client final o pel transportista terrestre.

Moll de la Costa del Port de Barcelona. Port de Barcelona

