

Cataluña



Carretera / 18

La intermodalidad sigue anquilosada con una cuota del 26%, manteniendo el transporte por carretera su reinado

El puerto de Barcelona encara su nuevo Plan Estratégico con los deberes casi cumplidos

Ha alcanzado o está en camino de lograr los objetivos fijados en el vigente en tráfico global, contenedores y *short sea shipping*, quedándose lejos en vehículos nuevos

EVA MÁRMOL, Barcelona

La Autoridad Portuaria de Barcelona encara la redacción de su nuevo Plan Estratégico 2021-2025, que prevé presentar el próximo verano, con los deberes casi hechos. Es decir, con la mayoría de los objetivos cumplidos o a punto de culminar que los responsables portuarios se fijaron en el anterior, según el análisis hecho por TRANSPORTE XXI. El Plan Estratégico 2015-2020 marcaba un tráfico total de 70 millones de toneladas el próximo año. De mantenerse el mismo ritmo de actividad en los muelles en el segundo semestre de este ejercicio que en el primero (ver despique), la dársena catalana se acercará a los 70 millones de toneladas en 2019. El 'aprobado' en contenedores ya lo logró el año pasado al superar los tres millones de TEUs (3,42 millones) fijados. Un tráfico estratégico para la dársena, el *short sea shipping*, se quedó a las puertas de los 150.000 UTIs establecidos en el programa al sumar 149.229 UTIs en 2018. Al cierre de este ejercicio, posiblemente se lograrán estos flujos con los modernizados "Cruise Roma" y "Cruise Barcelona", los dos buques de Grimaldi para la autopista del mar entre el puerto catalán y el italiano, que han ganado capacidad.

La otra cara de la moneda para otro tráfico estratégico, el de vehículos nuevos, no cumplirá los objetivos. A año que pasa, estos flujos se alejan más de la meta, 1,2 millones de unidades en 2020. El balance fue de

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO TOTAL. ENERO-JUNIO



EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE TEUS. ENERO-JUNIO



810.218 vehículos y una caída del 10,7 por ciento en 2018. Acumula un descenso del 9 por ciento hasta junio. No es una situación coyuntural, "todos los países de la zona euro están en tasa negativa", señaló José Alberto Carbonell, director general de la Autoridad Portuaria, en la presentación del balance.

Tampoco se llegará a la cuota de tren en el transporte de contenedores, que el plan fijaba en el 20 por ciento. El ferrocarril alcanzó un

peso del 13,3 por ciento en 2018. La presencia del tren en vehículos se acerca más, con una cuota del 36,2 por ciento, al 40 por ciento establecido. Hay que decirlo todo: el Plan Estratégico 2015-2020 contemplaba los pendientes accesos viarios y ferroviarios finalizados en 2018.

El Plan Estratégico 2021-2025 será el cuarto. Actualmente, se está en fase de consulta y recogida de opiniones a través de los grupos de trabajo que se han creado ex profeso.

Moderado crecimiento en el primer semestre

El puerto de Barcelona ha registrado un tráfico total de 34,4 millones de toneladas durante el primer semestre del año, lo que supone un crecimiento del 2 por ciento en relación con el mismo periodo de 2018. Se trata de un avance que contrasta con el incremento de dos dígitos que ha tenido la dársena catalana durante los últimos años. No obstante, "supone la consolidación de unos crecimientos extraordinarios", señaló Mercè Conesa, presidenta de la Autoridad Portuaria, en la presentación del balance. Se abre una nueva etapa "con incrementos moderados que tendremos los próximos años de acuerdo con la evolución de la economía mundial". De cumplirse las previsiones de los responsables portuarios, se producirá un repunte de crecimiento significativo en 2023. En cuanto a los resultados económicos, ha registrado una cifra neta de negocio de 85,5 millones de euros, el 2 por ciento menos. Los beneficios bajaron el 25 por ciento, hasta los 21,3 millones. Impactaron gastos extraordinarios como el dragado general y una provisión de fondos.



Cimalsa se alía con VIIA para la terminal de autopista ferroviaria

La empresa pública Cimalsa ha firmado un convenio de colaboración con VIIA para promover la futura terminal de autopista ferroviaria, con la tecnología similar a la que el operador francés tiene en Le Boulou (Francia), en el puerto de Barcelona. Para que la autopista ferroviaria, que estará abierta a terceros operadores, sea una realidad son necesarios que estén hechos los nuevos accesos ferroviarios a la dársena catalana. VIIA no ha esperado la infraestructura y puso en marcha a principios de año un servicio entre Barcelona y Luxemburgo, operando en las instalaciones de Can Tunis del Grupo Alonso en la capital catalana. Firmaron el convenio el presidente de Cimalsa, Enric Ticó, y el presidente de VIIA, Thierry Le Guilloux, asistiendo el consejero de Territorio y Sostenibilidad, Damià Calvet.