

9º Fórum Mediterráneo en el SIL

Las oportunidades que ofrece la región mediterránea para el transporte multimodal necesitan un reequilibrio de las condiciones económicas entre ambas orillas. Se ponen en marcha diferentes iniciativas para potenciar el transporte multimodal.



El 9.º Fórum Mediterráneo de la Logística y el Transporte, que se celebró en el marco del Salón Internacional de la Logística (SIL), volvió a poner de relieve las oportunidades que ofrece para el transporte la región mediterránea, aunque es necesario adoptar medidas encaminadas a reequilibrar las condiciones económicas y sociales existentes entre ambas orillas. Esas oportunidades se apoyan en las previsiones de aumento de tráfico entre Asia y Europa, –así como en las líneas de transporte marítimo alrededor del mundo, donde el canal de Suez es más ventajoso que el de Panamá– aunque es fundamental mejorar las condiciones de acceso al *hinterland* por medio del ferrocarril y la creación

de corredores de transporte. En este sentido, entre los objetivos de *Fermed*, destaca la consecución de trenes de 750 metros de longitud y la implementación total del ERTMS, con el fin de favorecer la interoperabilidad entre las líneas ferroviarias a través de los diferentes países.

Aunque la desestabilización política en algunos países del Norte de África es un factor que retarda las posibilidades de desarrollo, sin embargo, los proyectos de ampliación y mejora de los sistemas ferroviarios para el transporte de viajeros y mercancías tienen una especial relevancia, como en Argelia o Marruecos. Así, en Argelia, por ejemplo, se están adoptando medidas para la renovación de las infraestructuras y del material rodante, mejorar la línea

que discurre en paralelo a la fachada costera y mejorar la penetración hacia el interior del país. El tráfico ferroviario de mercancías ha ido perdiendo cuota desde los años setenta, por lo que desde la Administración argelina intenta revitalizarlo, aumentando las inversiones para la mejora del servicio y fijando para el año 2015 la electrificación estandarizada de 6.555 km, articulando el transporte bimodal entre puertos marítimos y puertos secos, entre otras iniciativas.

Tánger Med-Nador: dinamización del tráfico

En Marruecos, donde el 90% del comercio internacional se lleva a cabo por medio del transporte marítimo, destaca por su impacto sobre las previsiones de dinamización del tráfico

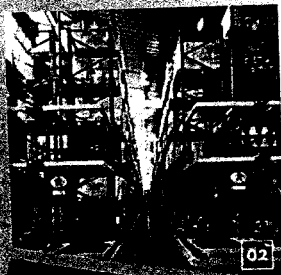
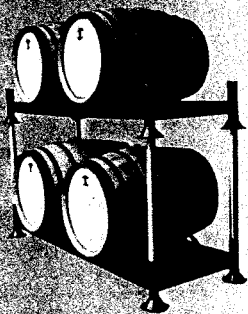
el proyecto Tánger Med-Nador, cuyas dos primeras terminales ya han sido construidas, encontrándose en fase de construcción las terminales 3 y 4. Como en el caso argelino, también la Administración marroquí está invirtiendo en la mejora de las infraestructuras ferroviarias, material rodante y servicio, a partir de la actual red de 2.110 km, de los que 1.300 km están electrificados y 600 km cuentan con doble vía. El transporte ferroviario de mercancías supuso en 2009 36 millones de toneladas, con 80 trenes diarios, mientras que de acuerdo con las previsiones para el 2015, se espera doblar el volumen de mercancías transportadas. Asimismo, hay que destacar los planes logísticos centrados en el sector de los hidrocarburos y en el de los cereales que, entre otros objetivos, persigue la conexión por tren de los silos de cereales. Por lo demás, para el periodo 2010-2015 se pretende aumentar la cuota de transporte ferroviario de los puertos del 35% actual al 60%.

El Mediterráneo e Italia

Desde la asociación italiana Interporti, que aglutina la mayor parte del transporte multimodal del país, con ubicación en los principales corredores europeos, se hizo hincapié en la importancia del Mediterráneo para Italia, gracias a su sistema portuario y de puertos interiores y al sistema de conexión ferroviaria. De ahí que la intención de los responsables de la citada asociación sea la de emprender relaciones de cooperación con los proyectos de desarrollo en el Norte de África y las inversiones anunciadas en las intervenciones de los representantes de los países norteafricanos en este mismo forum. También se expresaron críticas contra el actual sistema ferroviario y su carácter monopolista, a pesar de las disposiciones legales orientadas a la liberalización, que dificulta la presencia de nuevos operadores, además de hacer una defensa del modelo de desarrollo público-privado.

El transporte ferroviario en España ha privilegiado el transporte de viajeros (alta velocidad) en detrimento del transporte de mercancías, lo que ha ido determinando una pérdida progresiva de cuota de tráfico respecto a la carretera. La escasa inversión y fiabilidad de los servicios ha llevado a que actualmente la cuota de tráfico de mercancías por ferrocarril sea del 4%, contra el 8% de hace algunos años. De las catorce empresas en condiciones de operar, siete tienen el certificado de seguridad y solamente cinco operan. Desde la Comisión de Regulación Ferroviaria se reconoce que la estructura del mercado es débil, así como la necesidad de proceder a una mayor pluralidad y competencia en el sector ferroviario, donde el 92% del mercado corresponde a *Renfe Operadora*.

Carlos García
Fotografía: Enric Vernet



TRANSFORMADOS TORRES MARTÍ, S.L.
Avda. Barcelona, 45 - Pol. Armentera, Parcela 2
22400 MONZÓN (Huesca) España
Tel. +34 974 401 429
Fax +34 974 415 094
e-mail: transformados@grupotatoma.com
www.grupotatoma.com

SOLUCIONES LOGÍSTICAS PARA UNA NUEVA ERA

La primera firma española en fabricación de contenedores. Soluciones flexibles, diseñadas y proyectadas para cualquier forma y tamaño que sea necesario almacenar y transportar.

- Automoción • Alimentación • Sector vitivinícola
- Supermercado • Estantería desmontable • Estantería fija
- Industria general • Contenedores inteligentes
- Transporte de equipajes

