

INTERVENCIÓN FORO DE SOSTENIBILIDAD – 9 de abril de 2013

“¿QUÉ TREN NECESITAMOS EN NAVARRA?” **VISIÓN DESDE EL SECTOR DE LOGÍSTICA Y TRANSPORTE**

Rafael Irigoyen Miquelerena – Presidente de ANET
David Zabalza Induráin – Vicepresidente Sección Logística de ANET

La logística es hoy por hoy uno de los sectores que más contribuye a la creación de empleo en toda España, y, con la enorme intensificación de la crisis económica, acentúa aún más su importancia para mantener y atraer actividad. Dentro de la logística, el transporte es la función más crítica, y la intermodalidad es, a su vez, el aspecto más complejo del transporte. La mejora de la intermodalidad es necesaria porque es un indicador general del nivel de los servicios y porque mejora la aportación de cada modo que interviene en la cadena de suministro. Para las empresas, un mayor uso de soluciones intermodales es muestra de una mayor responsabilidad social, aspecto que en los últimos años ha calado en todos los ámbitos de la sociedad, y que ya se ha convertido en una exigencia de los mercados.

A pesar del actual contexto económico y de repuntes proteccionistas, las previsiones apuntan a que la globalización proseguirá. La competencia en un mundo globalizado con altos precios fluctuantes de la energía, que pueden llegar a alcanzar cifras muy elevadas, y restricciones medioambientales, está cambiando la intensidad y dirección de los flujos de mercancías. Los cargadores deciden cada vez más los movimientos de sus mercancías así como la estructura de los sistemas logísticos, buscando soluciones que ya han traspasado las fronteras locales o nacionales, para convertirse en mundiales e integradoras. Los centros intermodales atraen actividad logística y ésta se concentra para servir a áreas supranacionales. A su vez, las grandes zonas logísticas no se conciben ya sin intermodalidad.

España, según el Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte, tiene la opción realista de actuar como plataforma logística de carácter internacional dentro de un entorno globalizado, y en particular, Navarra debe jugar un papel clave en ella, a tenor de su estratégica situación geográfica:

- En el Norte de España, con 163 km. de frontera con Francia.
- Como núcleo central del Arco Atlántico en la conexión de la Península Ibérica con la UE.
- Por su situación idónea en el corredor del Valle del Ebro, que configura el eje transversal norte de unión entre el Arco Atlántico y el Eje Mediterráneo, los dos grandes corredores de conexión de España con Europa, ejes de notable potenciación con el futuro desarrollo industrial del norte de África.

Desde el punto de vista de las infraestructuras, Navarra cuenta ya con una estrategia formalmente adoptada para el desarrollo de infraestructuras de transporte y áreas logísticas, y ha realizado con éxito importantes inversiones en las mismas (Ciudad del Transporte, Terminal Intermodal de Navarra) con modelos avanzados de gestión público-privada. Por otro lado, la Comunidad Foral aspira a desarrollar un sistema bien articulado territorialmente de infraestructuras y servicios logísticos y a conectarlo con

las Redes Transeuropeas de Transporte, dando prioridad a las ferroviarias en ancho europeo.

Sin embargo, en lo que se refiere a la intermodalidad ferroviaria, España ha tenido históricamente un problema de oferta, sin que se haya producido de forma efectiva y real una liberalización del mercado. Según la experiencia europea, ésta sería la principal medida para cambiar la situación. Para mejorar la oferta se requiere además una red prioritariamente dedicada a las mercancías y trenes de 750 metros como soporte para ayudar a la creación de una oferta ferroviaria atractiva para el mercado. Esta red debería de evolucionar hacia unos estándares de operación que tiendan a aumentar la competitividad del ferrocarril a largo plazo.

Para mejorar el ferrocarril de mercancías serían necesarias, además de las infraestructuras y el aspecto señalado en el párrafo anterior, algunas actuaciones adicionales:

- Integración efectiva de Navarra dentro del diseño de corredores europeos dedicados a las mercancías.
- Modernizar la explotación y gestión de las terminales, con una vertiente muy dirigida de servicio hacia sus potenciales usuarios.
- Ayudar a los transportistas de carretera a su conversión como operadores intermodales.
- Con todo ello, modificar la imagen del ferrocarril de mercancías.

Las soluciones técnicas por sí solas (como el ferroustage, o las autopistas ferroviarias) no bastan para hacer que el transporte por carretera sea más intermodal: se precisa también de un cambio de mentalidad y organización del sector del camión. La intermodalidad es un tema prioritariamente organizativo y comercial del sector privado en el que el sector público debe hacer de inversor y, especialmente, de impulsor y facilitador de soluciones globales e integradas.

La barrera principal para que los transportistas por carretera puedan actuar como operadores intermodales es que ese paso supone un cambio muy importante en la organización de la actividad. Se precisa de una organización en el otro extremo de la cadena, sea propia o de un colaborador, y asegurar la comercialización del transporte, ya que en otro caso se puede llegar a poner en riesgo la fidelidad del cliente.

El paso entraña un proyecto empresarial que debería contar con ayudas integradas. Convertirse en operador intermodal no es sólo ampliar la actividad sino que requiere una nueva estrategia empresarial para cambiar el negocio en su conjunto.

Con todos estos aspectos, los esfuerzos se deben concentrar en una red intermodal básica e impedir que las inversiones se dispersen sin alcanzar el umbral de servicio que el mercado reclama, para lo cual debería consultarse a la iniciativa privada. Además, con la crisis, que acentuará el efecto concentración, si se dispersan las inversiones se corre el riesgo de no disponer de instalaciones y servicios realmente competitivos a nivel global.

Usar soluciones intermodales es una vía muy efectiva para mejorar el medio ambiente, ayudar a la sostenibilidad del desarrollo económico y practicar la responsabilidad social

corporativa. En especial, por parte de las empresas cargadoras, que pueden actuar como efectivos promotores intermodales reclamando a sus operadores logísticos y de transporte nuevas soluciones intermodales y dando preferencia a los que las provean. Así conseguirán una mejor imagen en el mercado y se adelantarán a las futuras demandas sociales.