

LOGÍSTICA • El estudio 2018-2028 subraya la importancia de potenciar ambos nodos en el marco del Corredor Ferroviario Navarro

La Estrategia Logística de Navarra prioriza los nodos de Noáin-Imárcoain y Tudela-Castejón

DP PAMPLONA

El vicepresidente de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra, Manu Ayerdi, presentó hace unos días un estudio encargado por su Departamento que reflexiona sobre la Estrategia Logística de Navarra para el periodo 2018-2028. El documento sugiere la necesidad de actualizar la estrategia logística diseñada en 2007 y de dotarse de un sistema de gobernanza eficiente en el que un equipo humano especializado lidere las actuaciones y sea interlocutor con las demás administraciones públicas y con el resto de operadores del sector.

En este contexto, el Ejecutivo Foral quiere impulsar especialmente las infraestructuras logísticas de Noáin-Imárcoain y Tudela-Castejón, y fomentar el transporte intermodal, consolidando la inserción de Navarra en la Red Transeuropea de Transporte con el desarrollo del Corredor Zaragoza-Pamplona-Y Vasca.

El estudio plantea cinco objetivos estratégicos: la definición de una red de áreas logísticas y centros de servicios al transporte; el impulso a la intermodalidad de los servicios logísticos contribuyendo a la sostenibilidad medioambiental; un modelo de gobernanza basado en la colaboración entre entidades públicas y privadas; la innovación como instrumento para alcanzar los objetivos de la S3 (estrategia económica del Gobierno) y la colaboración y el entendimiento entre operadores logísticos.

Navarra fija cinco objetivos prioritarios: definir una red de áreas logísticas; impulso de la intermodalidad; un modelo de gobernanza de colaboración público-privado; un modelo de innovación; y la colaboración y el entendimiento entre operadores logísticos

La consecución de estos objetivos plantea seis líneas de actuación con acciones concretas. A su vez, el estudio realiza una escala de actuaciones en función de factores como la viabilidad, el coste, el impacto y la urgencia de las medidas. De las 12 acciones sugeridas, 6 se califican como prioritarias, las 6 incluidas en 2 líneas de actuación: la denominada Red de Áreas Logísticas de Navarra y la denominada Gobernanza de la Estrategia Logística.

Corredor Ferroviario

En cuanto a la primera, las apuestas clave son el desarrollo del Corredor ferroviario navarro entre Zaragoza Pamplona y la Y vasca y la potenciación de los nodos intermodales de Noain-Imarcoain y de Tudela-Castejón.

Para ello, en la medida en que Adif es propietario de las infraestructuras ferroviarias de Imarcoain y de Castejón, resulta esencial reactivar el Protocolo de Colaboración firmado el 5 de mayo de 2011 entre el Ministerio de Fomento y la Comunidad Foral de Navarra para el desarro-



Terminal Intermodal de Navarra (TIN), en Noain, reforzó su carácter de hub con la puesta en marcha el 1 de febrero de un cuarto servicio intermodal ferroviario semanal con la terminal BEST de Hutchison Ports, en el Puerto de Barcelona.

Se considera esencial generar sinergias con los puertos para impulsar los tráficos ferroportuarios, y estrategias conjuntas con otros clústeres, especialmente los de Euskadi y Aragón

llo de las terminales intermodales de Pamplona y Tudela y los Protocolos firmados entre Adif y la extinta sociedad pública del Gobierno de Navarra ANL, ahora integrada en Nasuvinsa.

En este contexto, el Gobierno de Navarra valora positivamente la disposición favorable expresada por el Ministerio de Fomento en la reunión del Comité de Seguimiento del Corredor Ferroviario Navarro mantenida por

ambas administraciones el pasado 27 de febrero. En este capítulo, el estudio también plantea el desarrollo del centro de servicios al transporte de Bera.

Euskadi y Aragón

En lo que toca a la Gobernanza, se considera esencial establecer las bases para un sistema eficiente. Como primer paso y núcleo esencial, se apuesta por contar con un equipo cualificado especializado que lidere la definición y la implementación de la estrategia, en especial el impulso de los nodos intermodales, con lo que ello supone de colaboración con las demás administraciones públicas, ADIF en particular, pero también con el resto de administraciones autonómicas y locales para generar siner-

gias, así como con las autoridades portuarias para impulsar los tráficos ferroportuarios. En este ámbito deberá fomentarse también la colaboración entre empresas de transporte, operadores y cargadores.

En un epígrafe dedicado a la colaboración entre el sector del transporte y la logística de Navarra y la administración foral, el estudio propone tres acciones: establecer canales de comunicación como el Comité Navarro del Transporte y la Logística y el impulso de un clúster o plataforma habilitadora; elaborar un plan de acción coordinada del sector y, finalmente, el planteamiento de estrategias conjuntas con clúster de otras comunidades autónomas, especialmente con los de Euskadi y Aragón.

Estado del transporte ferroviario

Encargado por el Gobierno de Navarra, el estudio sobre las previsiones de demanda del transporte ferroviario de mercancías en Navarra y la capacidad del sistema ferroviario hasta 2040 en función de diferentes escenarios, considera alcanzable el objetivo fijado en la estrategia de Especialización Inteligente según el cual, en 2030, las mercancías transportadas por tren deberán representar el 2,4% del total, frente al 1,2% de 2016. En segundo lugar, tras analizar las implicaciones de la demanda futura, en diferentes escenarios hasta 2040, se constata que es fundamental incrementar la capacidad actual del sistema ferroviario y se concluye que el desarrollo del Corredor navarro de altas prestaciones asegura una capacidad excedentaria importante en todas las franjas horarias más allá de 2040. Finalmente, el estudio estima el impacto socioeconómico y medioambiental generado por la transferencia modal de la carretera al tren a través de una herramienta desarrollada por el Programa Marco Polo de la UE. En función de los diferentes escenarios, los beneficios medioambientales y sociales acumulados hasta 2040 varían entre casi 100 y algo más de 245 millones de euros.



TITAN
industrial

soluciones flexibles

PROTECCIÓN INTEGRAL DE MERCANCÍAS

- TOLDOS PARA CONTENEDORES MARÍTIMOS
- PROTECCIÓN A MEDIDA PARA EMBALAJES Y PIEZAS
- RETRACTILADOS DE GRANDES DIMENSIONES
- TOLDOS PARA CAMIÓN
- CARPAS Y ALMACENES TEMPORALES
- CORTINAS SEPARADORAS PARA NAVES Y ALMACENES
- DEPÓSITOS FLEXIBLES PARA LÍQUIDOS
- PANCARTAS Y MALLAS PUBLICITARIAS DE GRAN FORMATO
- MANTAS TÉRMICAS
- IMPERMEABILIZACIONES




Ctra. Bilbao-Galdácano nº 2, 1ª pl. (Edif. Bolueta)
48004 BILBAO (Vizcaya) SPAIN
Teléfono: (+34) 94 412 8015
info@titanindustrial.es - www.titanindustrial.es