

Patrocinado por:



Port Tarragona

El puerto de Tarragona prepara un salto de escala ferroviario con el Corredor Mediterráneo





El Rail Day VI confirma al recinto como hub estratégico ante las nuevas tendencias en el transporte de vehículos

La sexta edición de Rail Day, evento de referencia del ferrocarril que acoge el puerto de Tarragona, sirvió para confirmar el impulso que la dársena catalana dará a su dimensión ferroviaria con la inminente llegada del Corredor Mediterráneo, en 2026. El recinto ya es un hub estratégico para estos tráficos, tiene varios desarrollos en marcha en este sentido y es, entre otras cosas, un hub ferroportuario para el transporte de vehículos asiáticos. Pero con la llegada del ancho estándar hasta sus muelles, se prepara para “un antes y un después” en este ámbito, en palabras de su presidente, Santiago Castellà.

Tarragona no sólo se conectará al Corredor y, por lo tanto, al mercado ferroviario europeo, sino que lo hará al mismo tiempo que activará sus terminales intermodales en Guadalajara-Marchamalo y La Boella y empezará a aterrizar empresas en la Zona de Actividades Logísticas (ZAL). “El Corredor cambiará la logística del territorio, las facilidades que daremos a nuestros clientes transforman la realidad de este puerto”, insistió Castellà durante el encuentro.

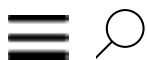


Santiago Castellà

Presidente del puerto de Tarragona

“El transporte ferroviario de mercancías cambiará la concepción del puerto”

La nutrida asistencia de representantes del sector ferroviario en VI Rail Day, con más de 200 participantes, confirma el salto de escala que está a punto de vivir la



Llagosta), DB Cargo, Hödlmayr, Pecovasa o el comisionado para el Corredor Mediterráneo, Josep Vicent Boira, además del Consell d'Usuaris del Transport de Catalunya como asociación portavoz de los cargadores y de la CNMC como supervisor de la evolución del negocio. El Comisionado del Gobierno para el Corredor, Josep Vicent Boira, desplegó el mapa de las inversiones y trabajos que se producen ahora mismo en la infraestructura y aseveró que “ponen a Tarragona en el centro” de la nueva red en ancho estándar, convirtiéndolo en “la puerta a Europa”, mientras que el secretari de Mobilitat i Infraestructures de la Generalitat de Catalunya, Manel Nadal, se mostró convencido de poder incrementar la cuota ferroviaria de mercancías al final de la década. “Catalunya es un gran nodo logístico y en Tarragona confluirán el Corredor a Europa y el del Ebro. Eso es muy importante para el movimiento de mercancías”, lo resumió.

**Manel Nadal**

Secretari d'Infraestructures i Mobilitat de la Generalitat de Catalunya

“Tarragona será la confluencia entre el Corredor Mediterráneo y el Corredor del Ebro”





El tercer hilo tocará Tarragona en plena fase de transición para un ferrocarril que, a nivel estatal, lucha por trascender la cuota actual que se sitúa por debajo del 4%, una cifra que, en VI Rail Day, recordó el miembro de la dirección de Transportes José Miguel Galindo. Pero el arranque de nuevas infraestructuras invita a cierto optimismo: “En La Llagosta (Barcelona), ya tenemos la demanda para arrancar con 10 trenes al día entre España y Europa, en poco tiempo estaremos llenos”, anunció el director general de Transportes Portuarios –que gestionará la terminal junto a Hupac–, Raúl Maestro. Es decir, la demanda por parte de los cargadores existe –lo corroboró la directora general del Consell d’Usuaris, Rosa Prenafeta–, pero los cargadores esperan más facilidades y más capacidad para poder subir sus cargas al ferrocarril sin temor a las ineficiencias. En este sentido, el operador germano Kombiverkehr, por boca de su responsable de Infraestructuras y Tecnología, Daniel Jähn, reivindicó la necesidad de invertir en la modernización y actualización del parque terminalístico, un proceso que su empresa está llevando a cabo en la barcelonesa de Morrot. “Faltan terminales, sí, pero hay que planear cuales son las necesidades reales del territorio y empezar a crearlas al estilo europeo, no montar setas sin sentido”, advirtió, por su parte, la directora de Desarrollo de Negocio del puerto de Tarragona, Genoveva Climent. El último proyecto del recinto catalán en este sentido, el puerto seco de Guadalajara–Marchamalo, está situado en el corredor de Henares con el objetivo de atraer masa crítica que se dirige al litoral mediterráneo o a Europa.



coches nuevos desde Asia, para los que España se constituye como puerta de entrada a Europa. “España se está beneficiando claramente de los volúmenes de importación de coches de China”, lo resumía el director ejecutivo de la Asociación Europea de Logística de Vehículos (ECG), Frank Schnelle. En el último año, el puerto de Tarragona ha estado atrayendo flujos de los principales fabricantes chinos, los cuales suma a su condición de hub español para el coche coreano. Hasta julio de este año, la dársena catalana ha movido un total de 139.590 unidades de este tipo de mercancía, el 5,2% más que el año pasado. Asimismo, parte de sus desarrollos en la ZAL podrían acabar relacionándose con este mercado.

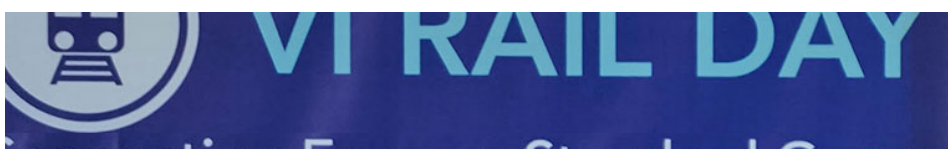
ECG y también su organización asociada en España, Anfac, han surtido datos sobre un sector automovilístico que utiliza el transporte ferroviario con mucha más asiduidad que el resto de mercancías: el 25% de los movimientos a nivel europeo se realizan en tren, mientras que, en España, esa cuota modal se encuentra en el 14%. “El transporte ferroviario de coches ha ido creciendo desde la pandemia, pese a los problemas que ha enfrentado el automóvil en los mismos años. Hay una confianza clara en el ferrocarril”, aseveraba la directora del Área Económica y Logística de Anfac, Arancha Mur, durante su intervención en VI Rail Day. La mayor parte de esos movimientos suelen dirigirse a los flujos de exportación que salen de las fábricas españolas, dado que estos suponen entre el 80% y el 90% de los productos que se ensamblan en ellas. Sin embargo, la red ferroviaria pronto podría afrontar el cambio de tendencia que se percibe en Europa, donde la importación puede acabar superando al tradicional tráfico exportador del continente. Así lo ha advertido el propio Schnelle (ECG), en base al crecimiento que este primer flujo está experimentando a nivel continental.

**Artur Allende**

Responsable Comercial de Noatum Automotive

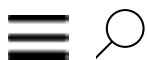
“Puerto, operadores y clientes tenemos que colaborar para adaptarnos”

Lo saben bien los principales terminalistas y operadores ferroviarios especializados en automoción, que han constatado la congestión que estos flujos han ido creando en hubs europeos como Amberes o Zeebrugge (ambos en Bélgica). Por ello, sus representantes presentes en VI Rail Day han convenido en la importancia que reviste una cadena logística portuaria bien coordinada y colaborativa, que facilite el equilibrio entre los tráficos de importación y los de exportación. Tarragona se erige aquí como una alternativa, dado que la llegada del Corredor Mediterráneo a sus muelles puede generar una vía de descongestión y equilibrio de flujos entre Europa y la costa mediterránea. “El Corredor nos dará la oportunidad de llenar de exportación los barcos que vengan cargados de Asia, y que se vacíen aquí”, apuntaba el director comercial de Ro-Ro y Car Terminals en Bergé Marítima, Juan Carlos Marcos. En la dirección opuesta, “el ancho UIC es la oportunidad para tejer conexiones con el centro de Europa combinando los distintos fabricantes de importación, generando trenes multICliente”, añadía el responsable de Soluciones de Cliente de DB Cargo, Robert Nestler. Desde Ceva Logistics, operador que se especializa en servicios de valor añadido para la automoción en el mismo puerto de Tarragona, se corroboraba que “muchos clientes nos preguntan cuando tendremos el ancho UIC”, en palabras de su director comercial de Logística de Vehículo Terminado, Arturo Conde Sánchez.





Un elemento clave en este equilibrio de flujos se deriva de la capacidad que puedan ofrecer los puertos para acoger el cambio modal, las unidades de export que llegan en el tren y las de import que han estado almacenadas en el recinto. Desde Noatum Automotive, otro terminalista especializado en automoción, su responsable comercial Artur Allende defendía “no usar los puertos como almacenamiento para los tráficos ‘land-land’”, a la par que abogaba por “buscar soluciones todos juntos para adaptarnos: puerto, clientes y operadores” ante “una exitosa atracción de los tráficos asiáticos”. Otro operador que mueve esta mercancía entre Catalunya y Europa es el austríaco Hödlmayr, cuyo director general en Iberia, Sylvain Rees, reivindicaba precisamente el puerto como el lugar donde se equilibra la cadena de la automoción y los flujos que van en ambas direcciones: “Es lo que tenemos hoy en día. Usamos las conexiones que hay y los espacios que nos dan los puertos. Entendemos que hay limitaciones y nos adaptamos”. Otra solución, como apuntaba la empresa Pecovasa en la misma mesa del evento, procede de los “puertos secos”, que pueden generar “espacios adicionales donde realizar los transbordos” y a la par contribuyen a descongestionar los muelles tarraconenses. En este sentido, su responsable ponía como ejemplo la terminal intermodal de Guadalajara-Marchamalo, que el puerto de Tarragona tiene lista en el centro de la Península y que contará con conexiones ferroviarias directas con el propio recinto catalán y por lo tanto con el Corredor Mediterráneo y todo el continente europeo.

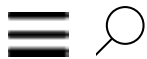


+ CATALUNYA



Los transportistas de Tarragona reclaman vías alternativas a la AP-7 en el Ebre

EL MERCANTIL | Barcelona



El presidente del puerto de Barcelona, José Alberto Carbonell, y el director del Port Vell, David Pino (de izq. a dcha.) | E.M.

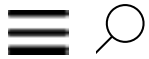
Las actividades navideñas del puerto de Barcelona se extienden hasta el muelle de Drassanes

EL MERCANTIL | Barcelona



El puerto de Tarragona culmina las obras de la terminal de Guadalajara-Marchamalo

EL MERCANTIL | Barcelona



Los cruceros en el puerto de Barcelona generan un impacto de 1.236 millones en Catalunya

EL MERCANTIL | Barcelona



[Quiénes somos](#)

[Contacto](#)

[Aviso legal](#)

[Política de cookies](#)

[Política de privacidad](#)

©2025 Anomalía Ediciones, S.L.