

21.01.2022

Martín y Calvet se reúnen en Santander para compartir experiencias en torno a innovación y movilidad sostenible

- **Durante su encuentro, los presidentes de las Autoridades Portuarias de Santander y de Barcelona, han abordado la necesidad de que el sector logístico-portuario se sitúe a la vanguardia en sostenibilidad energética e innovación.**
- **Así, han destacado algunas líneas de actuación en las que ambos están trabajando, tales como el impulso al ferrocarril, el suministro de Gas Natural Licuado (GNL) o las necesidades logísticas de la industria de la automoción.**

El presidente de la Autoridad Portuaria de Santander, Francisco Martín, ha recibido esta mañana a su homólogo de Barcelona, Damià Calvet, para mostrarle la dársena cántabra y compartir experiencias en torno a algunos de los proyectos en los que ambos puertos trabajan, sobre todo, aquellos relacionados con la innovación y el impulso a la movilidad energética y sostenible.

Ambos dirigentes se han referido al ferrocarril como una de las “asignaturas pendientes” en el conjunto de puertos pertenecientes al Sistema Portuario Español de Titularidad Estatal.

Para el presidente de la APS, a pesar de que las dos infraestructuras están “muy por encima de la media en transporte de mercancías por ferrocarril”, esta es “claramente insuficiente” si el objetivo es reducir las emisiones y apostar por la movilidad sostenible “en línea con las recomendaciones europeas”. Para Martín es “difícilmente entendible” que el transporte por carretera sea “más económico” y reclamó la necesidad de que Santander pueda estar conectado con la Y vasca “una segunda salida para la mercancía reivindicada por nuestros operadores”.

Por su parte, Damià Calvet recordó que el impulso del transporte ferroviario “forma parte de la agenda estratégica del Port de Barcelona. Hemos acelerado los trabajos para construir los nuevos accesos ferroviarios al puerto y nuestro nuevo nodo ferroviario, lo que nos permitirá situar la cuota del tren al nivel de los grandes puertos europeos. Actualmente, el 16% de los contenedores que pasan por el Port de Barcelona y el 40% de los vehículos se mueven por ferrocarril, pero es necesario seguir incrementando esta cuota para, gracias a la intermodalidad, reducir la huella de carbono de nuestras cadenas logísticas”.

Síguenos en:



21.01.2022

Martín y Calvet aludieron, además, a la necesidad de que los puertos se sitúen a la cabeza en materia de sostenibilidad energética e innovación por lo que apostaron por el desarrollo de la logística de suministro de GNL a buques, algo en lo que ambos puertos están trabajando.

En el caso de Santander el consorcio formado por Puerto de Santander, Repsol LNG Holding, (RLH), ESK y Enagás ha iniciado la construcción de una instalación de suministro de GNL a ferries cuyas obras finalizarán previsiblemente a finales de 2022. Una acción que cuenta con una ayuda europea dentro del programa CEF-Transport, en concreto en la convocatoria Projects on the Comprehensive Network (CEF-T-2019-1-AP-TRANSPORT) / Maritime Ports y es parte de la estrategia LNGhive2 que impulsa Puertos del Estado.

El Port de Barcelona, por su parte, suministró durante el año 2021 más de 65.000 m3 de GNL a barcos, un 66% más que el ejercicio anterior, situándose así al frente de los puertos europeos que utilizan este combustible más limpio. Durante 2022 está prevista la incorporación en el puerto del barco Haugesund Knutsen, en construcción actualmente y que tiene una capacidad de 5.000 m3. Este barco está incluido en el proyecto LNGhive 2 Barcelona, financiado por la Unión Europea, donde el Port de Barcelona participa como socio, junto con Enagás y Knutsen, entre otros. El objetivo de ambas instituciones es "minimizar la dependencia del petróleo y mitigar el impacto medioambiental del transporte marítimo portuario, siendo al mismo tiempo más eficientes y eficaces en sus operaciones".

Ambos puertos comparten experiencia también en otros proyectos de innovación como los que se refieren a gemelos digitales o inteligencia artificial, fundamentales para competir a nivel mundial en la explotación portuaria del futuro inmediato, optimizando y haciendo más sostenibles las actividades marítimo-portuarias.

En este sentido, tanto Martín como Calvet se refirieron también a la importancia de iniciativas de carácter interportuario y colaborativo como Ports 4.0, fundamental para impulsar proyectos de innovación en torno a retos de interés común para varios puertos.

Asimismo, los presidentes de ambos puertos, cocheros los dos, pusieron en común los retos que plantean, en la actualidad, las nuevas necesidades logísticas de la industria de la automoción, especialmente en lo que se refiere a los coches eléctricos.

En cuanto a las relaciones Puerto-Ciudad los presidentes de los puertos de Santander y Barcelona recalcaron la importancia de abrir estas infraestructuras a las ciudades y anunciaron importantes proyectos. Entre ellos, Calvet se refirió a la creación de una segunda sede del Liceu en terrenos portuarios y Martín a la próxima presentación de un plan maestro, elaborado por la consultora ARUP, que contiene una nueva visión y ordenación de los usos de los terrenos portuarios que permitirá una importante reordenación del frente marítimo.

Síguenos en:



21.01.2022

FOTOS:



Patricio Arrarte, responsable del tráfico Ro-Ro de la APS; Joan Pere Gómez, director de gabinete y de relaciones institucionales del Puerto de Barcelona; Damia Calvet, presidente de la APB; Francisco Martín, presidente de la APS; Santiago Díaz Fraile, director del puerto de Santander y Christian Manrique, jefe de área de Dominio Público e Infraestructuras.

Síguenos en:



21.01.2022



Damià Calvet, presidente del Port de Barcelona, y Francisco Martín, presidente de la Autoridad Portuaria de Santander.

Síguenos en:

