

ENRIC TICÓ BOIXADORS | Presidente de la asociación de transitarios Feteia-Oltra

## “Lo más difícil con la Zalia está hecho: los trámites urbanísticos y la infraestructura”

“Promover equipamientos como los túneles y estaciones subterráneas es una barbaridad en ciudades medias”

M. C. Enric Ticó es el presidente de la asociación de transitarios de España Feteia-Oltra, que hoy presenta en el Ayuntamiento el congreso que se celebrará en la Gijón del 19 al 21 de septiembre bajo el título “Transitarios 5.0: personas al servicio de personas”. Ticó, que explica que un transitario es a la mercancía lo que una agencia de viajes al pasajero, dirigió los puertos y los ferrocarriles catalanes y actualmente es director de Cimalsa, sociedad pública que gestiona cinco áreas logísticas en Cataluña y promueve otras tres más. Además, fue director de las consultoras que hicieron el proyecto de Zalia y, como él se define, “el padre de la criatura”. Sostiene que “si no hay zonas logísticas, no hay logística. Creo que es recomendable que cada gobierno autonómico es bueno que reflexione sobre si le interesa jugar un papel en la logística y si le interesa creo que es una buena opción promover algún tipo de plataforma logística”. La logística genera entre el 10% y el 14% del PIB, según los territorios.

**—Usted es un defensor del ferrocarril. ¿Cómo ve Asturias?**

—En Asturias el sistema ferroviario tiene un funcionamiento bastante por encima de la media, en cuanto a mercancías. Sería deseable en

general en España una apuesta más clara por el ferrocarril de mercancías. En España ha habido una descompensación importante, potenciando mucho la red de alta velocidad y hemos desaprovechado la posible liberalización de las mercancías ferroviarias.

**—¿A qué se refiere?**

—En España sólo el 30% de las mercancías que van en tren son operadas por operadores privados. En los países en los que se produjo la liberalización, como en Italia, el tráfico de mercancías se incrementó en un cien por ciento.

**—¿Quitar tráfico al camión?**

—Al contrario, porque con la liberalización del ferrocarril aumentará el tráfico total de mercancías. El futuro inmediato del ferrocarril es crear autopistas ferroviarias, lo que requiere la construcción de una terminal lo más cerca posible de un puerto o en el mismo puerto, en la que el camión se suba con la cabeza tractora en el ferrocarril. Esto ya se da en la mayor parte de Europa y esta semana se ha presentado la primera autopista ferroviaria de España entre el Puerto de Barcelona y el norte de Europa.

**—¿Y el mar?**

—El transporte marítimo es el más elevado en tráfico internacionales. Pero las teorías de que cada



Enric Ticó Boixadors, ayer, en el Puerto Deportivo de Gijón. | Ángel González

“

La salvación de las tiendas está en que se conviertan en centros de reparto de mercancías

medio tiene su nicho se están derumbando. Se decía que el camión es el más eficiente hasta los 500 kilómetros, el tren de 500 a 1.000 y el barco a más de 1.000. Ahora el primer tren entre España y China ya está funcionando y Seat está llevando en tren sus coches al Puerto de Barcelona desde la fábrica que tiene a 40 kilómetros; el futuro de la logística es la multimodalidad y para que funcione la cadena logística hace falta un transitario.

**—¿Ve futuro para la Zalia?**

—Sigo viendo toda la viabilidad y además era un proyecto con una visión global de los dos puertos asturianos, cada uno con sus especificidades, pero que al final son dos muelles separados.

**—¿Cree imprescindible activar la Zalia para El Musel?**

—Más que imprescindible, sería muy positivo que la Zalia pudiese avanzar y consolidarse. Lo más difícil ya está hecho; los trámites urbanísticos y la infraestructura.

**—Le veo optimista. ¿Sabe que la única empresa que por ahora plantea instalarse ahí es una central térmica de biomasa?**

—Eso no es logística. Yo soy imbatible en optimismo, pero digo una cosa, a veces hay que poner el foco en un sitio, y bienvenido sea el foco que sea. Yo creo que en la Zalia tenéis un tesoro.

**—¿Y la falta de demanda que está llevando ya a que los precios de las parcelas se desplomen?**

—Si la administración no bloquea al lado del puerto un suelo para uso logístico, ese suelo se puede perder. Cuando eso se hizo en toda España eran los años de máximo esplendor, con lo que se compró a precios ca-

ro. ¿Es criticable? En absoluto, porque si no hubieran hecho eso, ahora habría cualquier otra cosa que no tuviera que ver con la logística. Luego vino la crisis y fue demoledora y derrumbó los precios. Para vender ahora tienes que hacerlo al precio actual. Yo creo que se gestionó bien el momento de la compra y de la idea, está ejecutado en muy buena parte, la titularidad del suelo es clara y ahora hay que hacer promoción.

**—¿Para empresas grandes?**

—Yo creo que hay que ser muy dúctil y adaptarse, sin hacer grandes obras en la zona logística, porque a lo mejor construyes calles y luego las necesidades son otras. Hay que hacer operaciones pret a porter. Una zona logística necesita básicamente accesos rodados y ferroviarios que no castiguen a las empresas ni a los vecinos.

**—Uno de los retos de la logística es la última milla.**

—Todos estamos pensando cómo vamos a encajar esta nueva realidad cultural, que la gente compra por Internet y lo quiere en casa o al lado de casa, conque esto no suponga un colapso para la ciudad. Las nuevas tecnologías nos deberían aportar la solución. También creo que la última milla se puede hacer con sistemas no contaminantes, como la bicicleta eléctrica, que va a ser clave. Otro, los drones.

**—¿Y las tiendas?**

—La salvación de las tiendas actuales creo que está en que se conviertan también en centros de reparto de mercancías.

**—¿Qué opina de la polémica de Madrid Central?**

—Soy favorable a que se restrinja el tráfico de vehículos privados en las ciudades y eso va a pasar. En ciudades medianas el tranvía es el medio más eficiente, no contamina ni hace ruido y es un elemento urbanizador. Estoy convencido de que volverá a haber tranvías en esta ciudad.

**—¿Y el coste económico?**

—Hay que valorar el coste de las enfermedades por temas ambientales y el coste de las congestiones del tráfico. Lo que es un lujo es el metro. El metro es caro, porque hay que instalarlo, mantenerlo y mantener las estaciones. Vale para grandes urbes, pero para ciudades de menos de un millón de habitantes, el más eficiente es el tranvía por superficie. El tranvía es un medio amable, accesible y económicamente sostenible. Al final, promover infraestructuras cuyo mantenimiento es un asalto es una barbaridad, como son los túneles y las estaciones subterráneas.

**—¿Asignaturas pendientes?**

—Uno de los deberes que no hemos hecho en España es asegurar la conexión con ancho internacional de los puertos. Este es un tema estratégico para los puertos de Galicia, Asturias, Cantabria y el País Vasco. Lo que echo en falta es que no haya habido políticas continuistas en el Ministerio para la construcción de estas infraestructuras. Cuando cambia el ministro, cambian los planes y eso no pasa en el resto de Europa. Desearíamos que hubiese un ministerio para el transporte y la logística que agrupase las competencias desperdigadas en distintos ministerios.

# Guía de Servicios

**AHORRA EL 50 %**  
en CALEFACCIÓN y ELIMINA  
las HUMEDADES  
con  
**TERMYFOAM**  
inyectado en las cámaras de aire  
Garantizado para siempre  
T. 985 38 99 48



**secaMAX**  
**¿HUMEDAD?**

**¡ELIMÍNALA PARA SIEMPRE!**

• CONDENSACIÓN  
• CAPILARIDAD  
• FILTRACIÓN EN SÓTANOS  
• TERRAZAS

Presupuesto gratuito sin compromiso  
en toda España

Tlf. GRATUITO: 900 37 38 90  
Móvil: 625 371 098

**¡¡¡NO MÁS HUMEDADES!!!**

AVERIGUAMOS CUÁL ES LA CAUSA DE LA HUMEDAD  
PARA APLICAR EL TRATAMIENTO ESPECÍFICO

**DIAGNÓSTICO GRATUITO Y SIN COMPROMISO**

www.acuasec.com

Tel. gratuito: **900 535 625**

Garantía  
30 años