

PRIMERAS JORNADAS TECNICAS sobre:

EL SUPERPUERTO Y REFUGIO DE GALICIA

Ferrol, 16, 17 y 18 de enero de 2008

Auditorio del FIMO (Feria Internacional de Muestras del Noroeste), Punta Arnela-La Malata, S/N

3ª jornada (18 de enero de 2008): “EL PROYECTO ÁRTABROS”



Mesa 9ª de las jornadas

Presentación del proyecto Ártabros



Moderador: **D. Ángel García López** - Confederación de Empresarios de Ferrol, Eume y Ortegal (CEFEOR)

10,00 EL PROYECTO DEL SUPERPUERTO Y REFUGIO ÁRTABROS.



D. Manuel Casal Pita – Presidente de Superpuerto y Refugio Ártabros, Profesor Adjunto de Organización de Empresas de la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales de la Universidad San Pablo-CEU de Madrid, Doctor Ingeniero Naval

Comenzó el Sr. Casal hablando de cómo nació la idea de Ártabros a comienzos de la década de los noventa, con la finalidad de:

- Ser el puerto refugio de Galicia y el principal puerto internacional multipropósito de España.
- Trasladar los productos molestos, sucios, insalubres y peligrosos al exterior de las ciudades de Ferrol y A Coruña.
- Liberar la fachada marítima de ambas ciudades dándoles mejor y mayor salida al mar.
- Conectarlo por vía submarina con la refinería de A Coruña para evitar el paso de las actuales tuberías bajo la ciudad.
- Evitar la construcción de otros puertos de pequeña entidad, ya que suponían un mayor coste de construcción y de operación, permitiendo ahorrar recursos escasos y mejorar el medio ambiente.

Dado que el tiempo pasaba y la iniciativa pública no se decantaba por el proyecto, fue evolucionando a la idea de un puerto de iniciativa privada. El proceso fue evolucionando progresivamente hacia la conveniencia de desarrollar un puerto “hub” para varios tipos de tráfico (contenedores, graneles líquidos, graneles sólidos, etc) incorporando las soluciones y tendencias más innovadoras, tales como la instalación de diques duales para la carga/descarga de buques en simultaneidad por ambas bandas, la instalación de áreas de almacenamiento flotantes, enterradas y/o sumergidas que a la par de aumentar la capacidad de almacenamiento reducen los riesgos y minoran el impacto visual. Adicionalmente se han ido incorporando los requerimientos para poder establecer un puerto de refugio, que sería el primero especializado en esta función que se construiría en la zona de mayor riesgo del litoral español, así como la utilización de espacios del puerto para instalaciones de energías renovables, acuicultura, tratamiento de residuos, reparación de buques y otros.

En la actualidad el objetivo del proyecto es triple:

- ✓ Hacer de este puerto un punto de referencia internacional que suponga la recuperación socioeconómica del Área Funcional de Ferrol y que extienda su influencia económica a la toda la comunidad autónoma gallega; un puerto moderno dotado con la última tecnología que pueda competir con puertos como el de Róterdam y que cubra un vacío existente en el sector portuario dentro de la fachada Atlántica Europea. Por ello, es necesario la construcción de un puerto moderno, que responda a las nuevas exigencias del tráfico internacional, cada vez más concentrado en un número menor de empresas, y con un menor número de buques en los tráfico de larga distancia que aumentan en tamaño y en calado. Esto requiere de una reducción de la estancia en puerto y de los costes económicos que lleva aparejados, empleando para ello las últimas tecnologías y disponiendo de muelles preparados para la descarga por los dos costados.
- ✓ Un puerto HUB moderno tanto para graneles sólidos como para líquidos (combustibles y gas natural licuado fundamentalmente) y mercancía general contenerizada.
- ✓ Construir un puerto refugio para dar respuesta a las necesidades del tráfico marítimo en las costas de Galicia y próximas. Un puerto refugio requiere unas inversiones muy altas para su construcción que, si bien se justifican por su rentabilidad social y medioambiental, también requieren alcanzar la rentabilidad económica.

Expuso que existe un mercado en:

- El tráfico de productos petrolíferos, tanto en el suministro en tierra como para avituallamiento a buques (tráfico no cautivo de posible competencia internacional), lo cual se ve reforzado por el próximo cierre de los depósitos de Villagarcía y por el bajo tráfico de Asturias. El problema se presenta por la falta de infraestructuras capaces de captar dicho tráfico, tanto portuarias como de almacenamiento. Vigo está saturado y no puede acoger este tipo de instalaciones, y por otra parte tanto Vigo como Marín y Villagarcía presentan una riqueza medioambiental muy importante que ha llevado al cierre de los depósitos en este último puerto. Ferrol presenta este mismo problema en su interior además de la proximidad de la población, y el puerto exterior ya está cubierto. A Coruña está esperando el traslado al puerto exterior por la proximidad a la

población y ya está cerrado a los tráficos de la refinería. Por otra parte, como ha sido publicado y también anunciado por la Xunta, Galicia necesita de nuevos operadores que introduzcan competencia ya que presenta uno de los precios más caros del país en combustibles.

- También existe un mercado en el tránsito o trasbordo de contenedores, de competencia internacional no cautivo. Este tipo de tráfico es muy exigente tanto en cuanto a infraestructuras (amplios patios y muelles de atraque) como en la duración de la escala (sin esperas para entrada en puerto, y ágil en la carga/descarga) y en los costes de la escala (del buque, servicios portuarios, y manipulación de la mercancía). Vigo está saturado (aún después de su prevista ampliación) y los demás puertos gallegos no presentan las infraestructuras adecuadas por falta de tamaño o atraques, además de la calidad, y con precios sujetos a tarifas oficiales poco competitivas en el ámbito nacional e internacional.
- El tráfico de vehículos es un mercado ya desarrollado en Galicia a través del puerto de Vigo, parcialmente cautivo debido a las instalaciones que el grupo Peugeot-Citroën tiene en esta ciudad, pero que sirve de entrada para otras marcas extranjeras. Sin embargo, al no ser un tráfico cautivo, la saturación de Vigo y la inadecuada preparación de los otros puertos está produciendo un desplazamiento de la carga hacia puertos de Mediterráneo.
- Vigo es prácticamente el único puerto de Galicia con líneas regulares de tráfico marítimo de corta distancia (SSS), pero su saturación está obligando nuevamente a la utilización de la carretera, como es el caso del traslado de pizarras de Orense hacia Francia.

Durante la presentación del XII Congreso de Tráfico Marítimo y Gestión Portuaria (A Coruña, abril 2007), la Xunta pidió que un puerto gallego esté entre las dársenas base de las autopistas del mar, que supondría una reducción en el tiempo de distribución de las mercancías. *"Queremos que un puerto gallego esté ahí. Depende de la iniciativa privada pero es imprescindible que estemos ahí, pues es una apuesta de futuro para llevar el tráfico marítimo a los barcos"*, señaló la Conselleira de Política Territorial de la Xunta de Galicia. Apostó por la autopista del mar como *"la opción más importante que tenemos para colocarnos en este mundo globalizado de manera competitiva"*. *"Hay que desarrollar un sistema portuario gallego que permita sacar todo su potencial"*, señaló. Y, para ello, cree necesaria la eliminación de la carretera para *"reducir el tiempo de distribución y de actividad logística"*. Consideró que la situación atlántica *"privilegiada"* de Galicia debe aprovecharse para atraer tráficos marítimos y que para eso es imprescindible disponer de las infraestructuras necesarias. La entrada de un puerto gallego en las autopistas del mar haría que el tráfico internacional estuviese vinculado a Galicia, que pasase *"por nuestras costas"*, y favorecería el desarrollo de la actividad portuaria y de la economía gallega. De hecho, la Sra. Caride consideró que el futuro del transporte vinculado a las actividades de los puertos está en las vías marítimas y por ferrocarril. Posteriormente, a comienzos de 2008, se supo que la fachada atlántica española quedó fuera de las autopistas del mar porque no dispone de un gran puerto capaz de ofrecer prestaciones adecuadas.

Los principales problemas de los puertos gallegos son la escasa profundidad (sin posibilidad de dragado o muy costosos), longitud de muelles y/o superficie portuaria. Se necesitan muelles de más calado y más largos para recibir estos grandes buques de hasta 17 m. y que miden entre 250 y 350 metros de eslora (21 m y >400 m en un futuro de 5 años), el doble de los que está acostumbrada a recibir en estos momentos. Por otra parte, se echan en falta zonas de actividades logísticas anexas a los puertos que permita gestionar las mercancías recibidas. De nada sirve que llegue la carga al puerto si no puede sacarla rápidamente al mercado. La única opción para Galicia es ofrecer a las navieras una ventaja competitiva, diferenciándose en producto y precio para hacerse un hueco en el mercado. Tiene demasiados puertos que nunca la sacaran de la mediocridad, en lugar de uno aglutinador, con gran calado, seguridad en su funcionamiento y amplia zona logístico-industrial, que dé salida a la autopista marítima a todo lo que procesa. Esta posibilidad es lo que ofrece Ártabros.

Posteriormente fue explicando todo lo concerniente al desarrollo del proyecto que se muestra en el Resumen Ejecutivo.