

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 11ª de las jornadas

Incidencia de un gran puerto en Galicia



Moderador: **D. Joaquín Santaclara Menéndez** – Representante de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Ferrol

16,30 INTERMODALIDAD Y FERROCARRIL



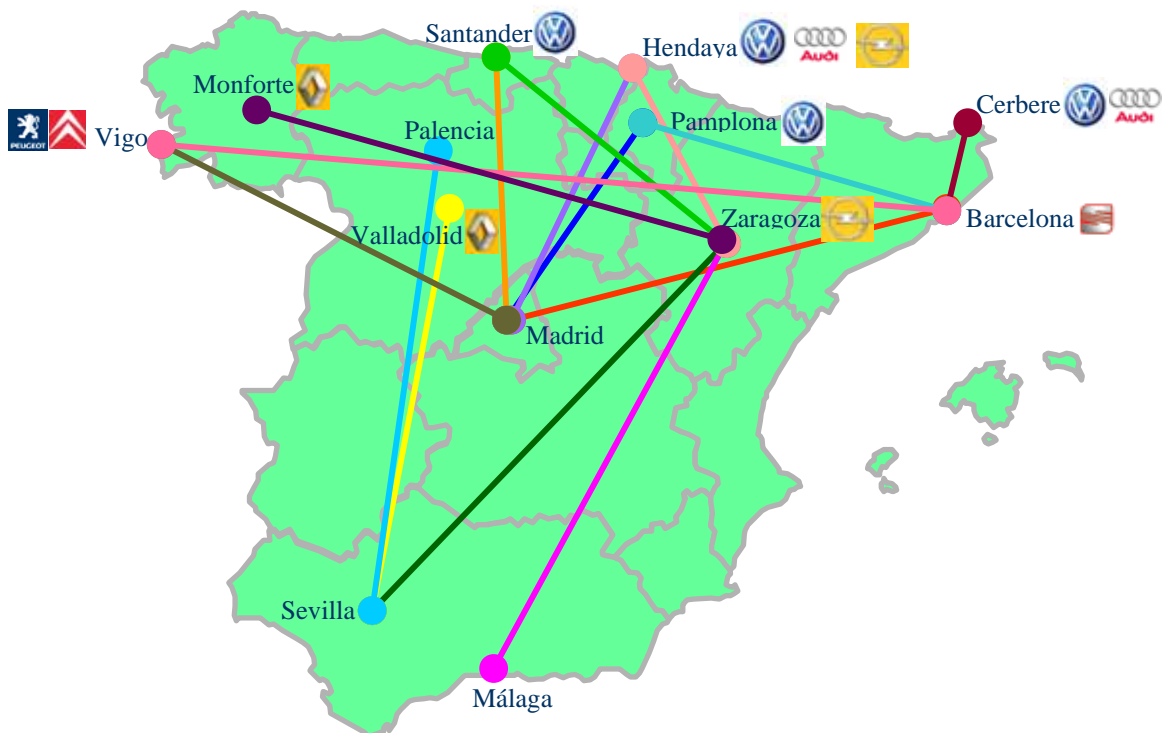
D. José Andrés Arribas Navarro - Director General de SEMAT (Sociedad de Estudios y Explotación de Material Auxiliar de Transportes, S.A.) – 62% TRANSFESA y 38% RENFE

Comenzó el Sr. Arribas hablando acerca de la propia SEMAT, operadora logística integral privada fundada en 1942, especializada en el transporte de mercancías por ferrocarril y en la gestión de centros logísticos de automoción, que está participada en un 62% por TRANSFESA y un 38% por RENFE. Cuenta con varias filiales; 8 centros logísticos de automoción en la península (CLA's); 890 vagones entre portavehículos y tolvas para graneles sólidos; 150 contenedores de 20' y 30', 30 camiones y grúas; 2 locomotoras de maniobras ferroviarias; un equipo de 235 personas en toda España, 1ª empresa de su sector en obtener el certificado de calidad por Aenor en 1996 y en la actualidad certificada según ISO 9001:2000; especial atención a los sistemas de información, con tecnología propia de trazabilidad para sus mercancías (SOIS) y redes de comunicación.

Transporte de automóviles: La diversidad de clientes, les ha obligado a tener una amplia red logística, utilizando para ello tanto el transporte por carretera como el ferroviario.



Centros Logísticos de Automoción (CLA's): 8 CLA's distribuidos por toda la Península, destinados a la gestión de la distribución de automóviles, almacenamiento y plataforma de vehículos, así como servicios de taller y valor añadido.



Tráficos ferroviarios por ferrocarril a los centros logísticos de automoción (CLA's)

Por carretera disponen de una flota de camiones para distribución capilar y servicios de: Distribución por carretera de forma unitaria o carga completa; Semat Plus para entregas urgentes en 24 horas; Car Express para servicio de transporte de rutas fijas (4 rutas)

Graneles

Desde 1980, son proveedores de empresas cementeras y centrales eléctricas, gestionando el transporte de combustible, materia prima y semielaborados, enlazando puertos con fábricas, almacenes y centros industriales de gran consumo. De marzo de 2002 a la actualidad han gestionado el transporte de más de cuatro millones de toneladas de carbón desde el puerto de Coruña hasta la Central Térmica de Meirama, para Unión Fenosa Generación.



Tráficos ferroviarios de graneles y contenedores

Contenedores

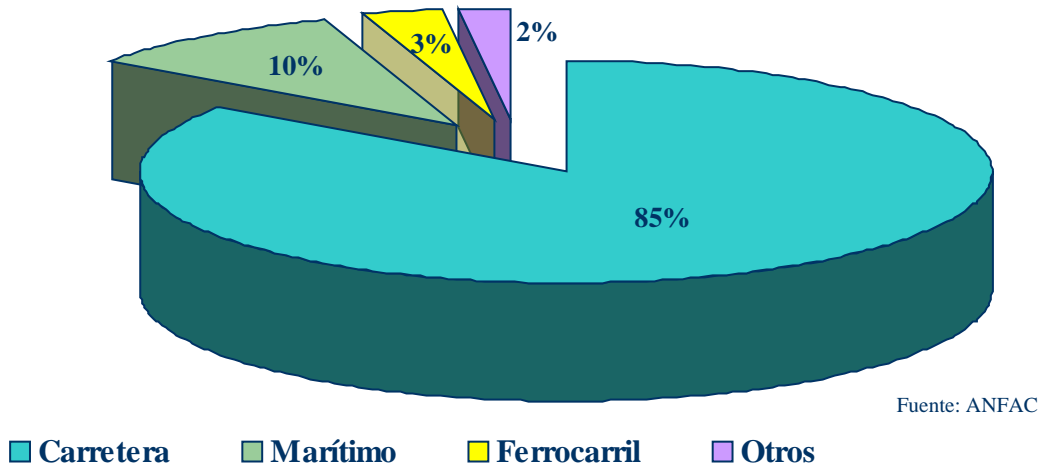
Desde 1978, son proveedores locales del primer fabricante mundial de aluminio ALCOA para toda Europa. Con un parque de contenedores diseñados a la medida de sus productos y del sistema de carga que utilizan. El servicio prestado a las fábricas de aluminio primario en España es en régimen de puerta a puerta. Desde San Cibrao realizan seis trenes semanales con destino Vizcaya, con un plazo de entrega de 24 horas, en ancho métrico FEVE.

Los volúmenes que ha realizado Semat en 2007 son:

- 427.000 vehículos entraron en nuestros centros logísticos
- 10.000.000 de estancias de vehículos en stock generadas.
- 85.000 automóviles transportados en distribución capilar
- 80.000 horas facturadas talleres chapa/pintura
- 104.000 coches desparafinados/lavados
- 700.000 t. transportadas de mercancías a granel
- 93.000 t. transportadas en contenedores

REPARTO MODAL DE MERCANCÍAS EN EUROPA

En los próximos años se prevé un aumento del 4% en tráfico interior y 12,5% entre puertos y el interior, por lo que existe una imposibilidad de que sea atendido con el actual reparto modal.



Mientras la carretera y el transporte marítimo han evolucionado a la par, el ferrocarril ha perdido 2/3 de su cuota de mercado desde 1970.

LA LIBERALIZACIÓN COMO SOLUCIÓN

Apuntó que la solución para el ferrocarril es su liberalización, porque:

- No necesita inversiones faraónicas
- Con los 12.500 km. de vía podría alcanzarse la cuota que tuvo en los años 70
- Exige un REGULADOR independiente (hoy ADIF y RENFE)
- FIABILIDAD (respeto estricto a los surcos) no necesita velocidad, lo que necesita es que las mercancías lleguen puntuales.
- LINEAS DEDICADAS paralelas a las de Alta Velocidad
- PRODUCTIVIDAD (reducción de costes y optimizar la explotación de los activos).
- Servicios de calidad en las terminales intermodales gestionadas por ADIF, colaborando con la iniciativa privada.
- Inversiones menores para convivir pasajeros y mercancías, por ejemplo:

Transporte de mercancías por FF.CC.	Transporte de viajeros por FF.CC.
La mercancía no viene sola, hay que aproximarla	El viajero viene por sus medios
No sube y baja sola	Sube y baja por su propio pie
No necesita velocidad	Para el viajero la velocidad es crítica
Hasta que no esté completo, el tren no sale de la estación	Los trenes de viajeros salen a su hora, aunque lleve pocos
La mercancía no está compensada	Los que van regresan e incluso en el día
No vota, no se queja	Un viajero puede llegar a ser ministro

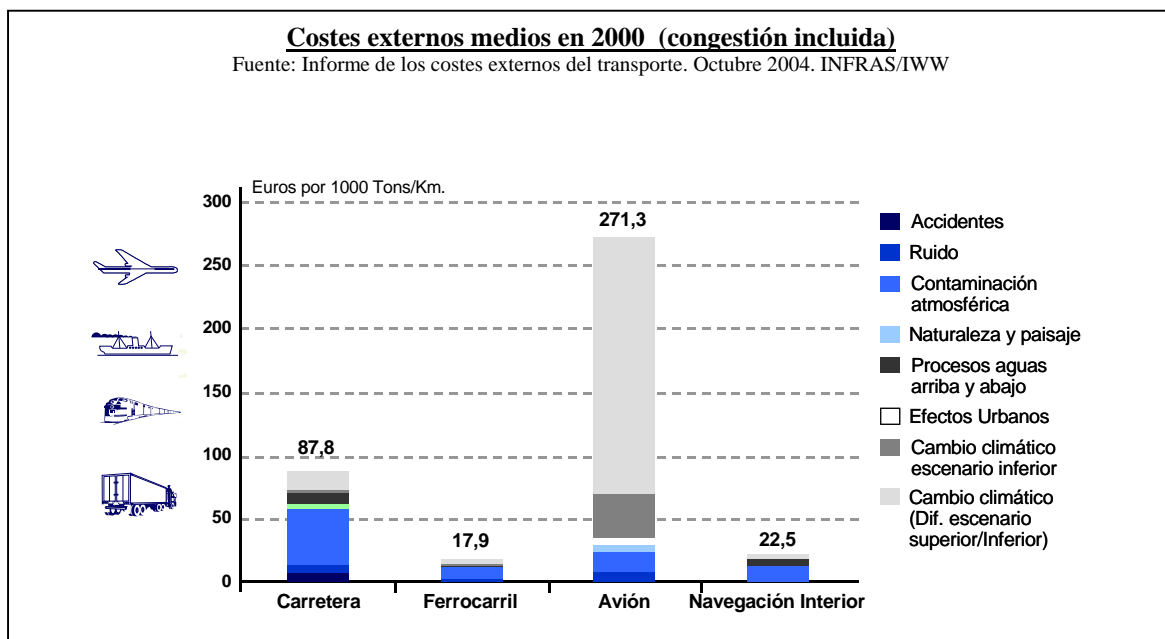
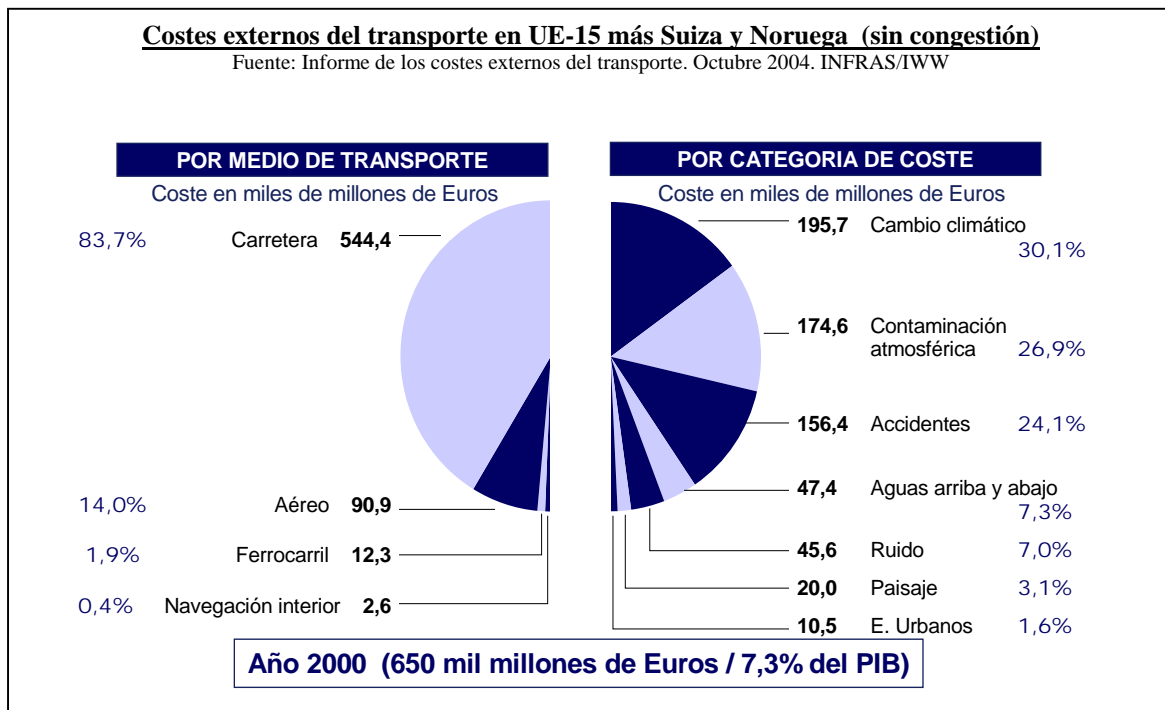
Pero se puede conciliar el transporte de pasajeros con el de mercancías, mediante:

- Alargamiento de las vías desviadas para permitir trenes de 1,5 Km.
- Aumento de gálibo en algunos corredores.
- Aumento de la t./eje hasta 25 t. en los corredores principales.
- Mejoras de los accesos de los puertos, terminales intermodales y grandes ciudades.

- Construcción de cinturones alternativos a los trenes de cercanías.
- Facilitar la formación de maquinistas y la libre circulación de estos profesionales de otros países.
- Segregar Renfe Mercancías de Renfe Operadora, separándola de los viajeros.
- Tener acceso las empresas privadas españolas al material de segunda mano en régimen de transparencia hasta que existan alternativas de tracción.

COSTES EXTERNOS DEL TRANSPORTE

La carretera está actualmente muy presionada por los costes externos que genera, siendo éstos para el transporte de mercancías 4,5 veces superiores a los del ferrocarril.



Proyectos de futuro ambiciosos para el ferrocarril son el eje ferroviario Algeciras-Perpignan, preferentemente para las mercancías y propuesto por la CEOE, y el proyecto FERRMED que es una iniciativa más ambiciosa, con una línea para mercancías que recorra Europa de sur a norte.



INCIDENCIA DE UN GRAN PUERTO EN GALICIA

Un gran puerto de carácter privado en Galicia puede significar un revulsivo en el panorama español. Significará un/a:

- Aumento considerable del transporte de mercancías por ferrocarril.
- Ayuda a que el mar sea una alternativa a los Pirineos, puesto que los actuales puertos de la fachada atlántica peninsular no son capaces de ejercer el papel de intercambio de mercancías con el resto de la UE.
- Producto diferenciado. Con características envidiables y al nivel de los mejores de Europa.
- Ventaja competitiva, por las economías de escala que supone acoger los mayores buques del mundo, por el carácter privado y la reducción de tiempos y costes. A favor de un gran puerto en Galicia también juega la saturación de los principales puertos europeos.
- Inversión extranjera. Algunas de las mayores empresas mundiales están interesadas en construir un gran puerto de tránsito o trasbordo y en la instalación de plantas energéticas.
- Creación de las bases para asentar nueva industria. Una ubicación adecuada, energía, logística y servicios, como pilares para nuevos asentamientos.
- Plataforma Portuaria del Sur de Europa y de la Península Ibérica, actuando como enclave de llegada de tráfico a Europa y el trasbordo de mercancías, con servicios de calidad y a precios competitivos.
- Ampliación del hinterland gallego a todo el área oeste, centro y norte peninsular, alcanzando desde el sur de Portugal hasta el País Vasco pasando por Madrid, e incluso al oeste de Francia y Marruecos.
- Gran centro de gestión del transporte intermodal y de valor añadido para las mercancías, con una zona de actividad portuaria, logística e industria (ZAPLI), de distribución regional y de tratamiento de las mercancías, conectada con los centros de producción y consumo.
- Disposición de accesos terrestres rápidos que conectarán directamente con los ejes del transporte terrestre de mercancías de la península, y por tanto con la (Red Transeuropea de Transporte (RTE-T)).
 - Por carretera, mediante la construcción de una autovía que le conecte con la autopista (Ferrol-Tui) y la autovía (Ferrol-As Pontes Villalba).
 - Por ferrocarril, mediante una vía que le conecte con el interior de la península, Portugal, Francia, la RTE-T, puerto seco de Madrid y otros que se están creando en el norte de España y Portugal.
 - Por tubería, mediante la conexión con la red de oleoductos y gasoductos.