

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

2ª jornada (17 de enero de 2008): “PRESENTE Y FUTURO PORTUARIO”



Mesa 5ª de las jornadas

Modelo de explotaciones y concesiones portuarias



Moderador: **D. Benito González Aller** - Ex Presidente de Portos de Galicia y ex Presidente de la Autoridad Portuaria de Vilagarcía, Ingeniero Naval

10,45 NUEVAS CONSTRUCCIONES PORTUARIAS EN LA FACHADA ATLÁNTICA



D. Pascual María Pery Paredes – Catedrático del Departamento de Ingeniería Civil-Transportes de la Universidad Politécnica de Madrid. Doctor Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Ex Director General de Puertos y Costas del Ministerio de Fomento.

Comenzó El Sr. Pery hablando de las nuevas construcciones en la Fachada Atlántica española: Gijón, Ferrol y A Coruña. El puerto exterior de Ferrol tecnológicamente responde a un modelo ya conocido, clásico y muy similar al puerto de Bilbao, aunque tiene que resolver el problema de la carretera y el ferrocarril. Tampoco tiene ni tendrá un área portuaria logística en sus inmediaciones, por imposibilidad física.

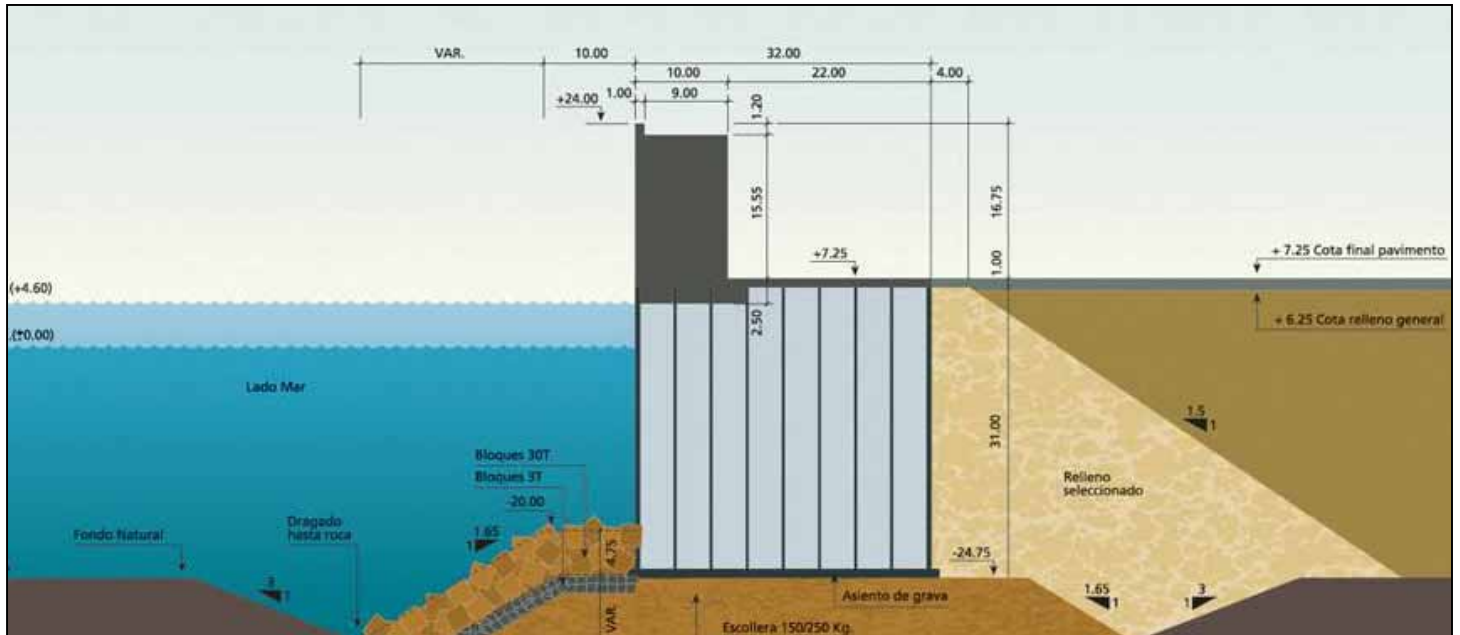


Fotografía aérea del puerto exterior de Ferrol en construcción

Los otros dos puertos restantes (Gijón y Langosteira) pertenecen tecnológicamente a un terreno inexplorado, porque las experiencias previas fueron realizadas en zonas de menor oleaje. Gijón se construye mediante diques verticales, y la novedad está en que el Cantábrico es muy batido.



Fotografía aérea del puerto de Gijón y dibujo de su ampliación



Cajón prototipo en la ampliación del puerto de Gijón

Son cajones muy grandes de 30 m de alto y con un gran espaldón de unos 24 m. Se han observado algunos fenómenos que servirán de experiencia por lo que va a significar un avance en la tecnología de la construcción de puertos. El principal problema inducido ha sido el acopio de material de las canteras que difícilmente se encuentra en el Principado de Asturias. Habrá que buscar otras fórmulas de construcción o de estructura porque el material en muchas zonas escasea.

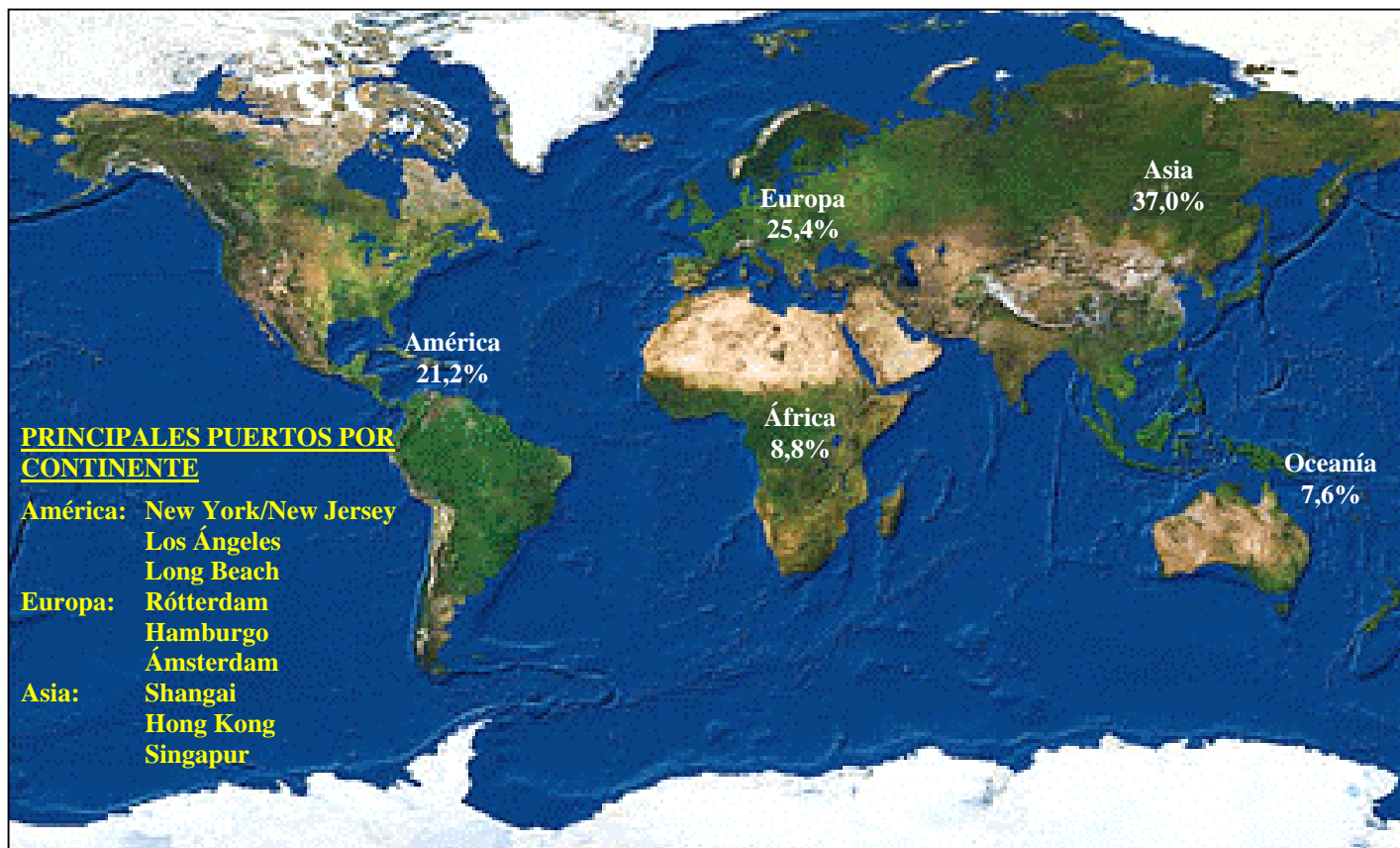
En cuanto al puerto exterior de A Coruña los temporales del norte le afectan de lleno, con olas de longitud muy larga que únicamente podían abordarse con escollera. Salvo el problema del morro que sigue sin resolverse los demás parece que no darán grandes problemas. Las olas rebasarán el dique pero está pensado para buques petroleros y carboneros de tipo medio. Tendrá en algunos momentos limitaciones en las maniobras de entrada, pero al ser un puerto para graneles sólidos y líquidos, la gestión de estas mercancías permite programar ciertas demoras en las escalas que son inadmisibles en otros tráficos como los contenedores. Si el buque no puede entrar no hay problema, porque no se va a parar la refinería de Repsol o Meirama por ello, pues perfectamente pueden esperar varios días.



Fotografía aérea del puerto de A Coruña y dibujo de su puerto exterior

Son tres puertos distintos con problemáticas distintas que competirán en el mercado nacional, aunque principalmente se destinan a cubrir las necesidades del hinterland.

Manifestó su optimismo respecto al tráfico de mercancías en el futuro, ahora es el que predomina es el tráfico de Asia pero en el futuro estará África y Sudamérica.



CARGA MARÍTIMA POR CONTINENTES EN 2002 - Fuente: UNCTAD

EL CASO DE ÁRTABROS

Respecto a un gran puerto hub, decir que hace falta uno en la Fachada Atlántica y el primero que se construya tendrá una ventaja diferencial. Debería plantearse ya para competir como puerto hub con el norte de Europa en el tráfico de contenedores, puesto que cuando se plantee dicha necesidad no habrá tiempo para reaccionar. Espero que Ártabros se adelante a cualquier otro puerto francés o de otro país. Lo que está claro que ese nuevo puerto tiene que ser de más de 20 m de calado puesto que si no, no interesa. Las economías que se consiguen en los buques portacontenedores son muy importantes, frente a otro tipo de mercancías que se pueden suplir a costes casi similares con buques pequeños.

El problema que se le presenta a Ártabros es donde se presenta la instancia porque hay un cierto vacío legal y la Ley de Puertos del Estado no permite la iniciativa privada. Habrá que plantear algo similar a los aeropuertos privados, aunque han tenido mucho problemas como el de Don Quijote, pero estos pueden construirse en terrenos privados y los puertos no. Lo que habrá que hacer es una ley que se adapte a la normativa internacional, aunque hoy por hoy en España no se puede hacer un Felixtowe. Los únicos puertos privados son San Cibrao, Carboneras y algún que otro pequeño destinado a alguna empresa, y que pagan un canon a los puertos públicos. Antes lo que no era zona portuaria era libre, ahora no, por lo que administrativamente habrá que explorar un camino no abierto.

Una aportación tecnológica de Ártabros, es que en vez de rellenar con material de canteras los cajones y los muelles se hacen vacíos prefabricados para meter cargas en su interior. Serán de unos 300 m de largo por 150 de ancho, que pueden ser flotantes o anclados al fondo. En el caso de Galicia el problema no es el terreno ya que generalmente no hay fango sino material consistente, luego la razón es aprovechar un espacio que relleno quedaría inutilizado. Por ello Ártabros no debe tener ningún problema tecnológico, siempre y cuando se hagan bien los cálculos.



64 Malacca-Max cargarán el equivalente a 242 Panamax de 8.000 TEUs

En resumen Ártabros debe de:

- Capitalizar una zona especialmente privilegiada por el intenso tráfico marítimo y por el cruce de rutas navales que pasan por sus inmediaciones.
- Competir directamente con el norte de Europa, y no con el Mediterráneo que es otra fachada.
- Preparar a Galicia y España para los tráficos de futuro, ya que ningún puerto español tiene calados para recibir grandes buques de 21m. (incluso Algeciras, que es el primer puerto español, solamente alcanzará los 17'5 m. tras su ampliación).

Finalizó el Sr. Pery deseando a los promotores de Ártabros mucha suerte con los problemas administrativos, ya que son los únicos que ahora frenan su construcción.