

Jornada Técnica sobre Infraestructuras Portuarias y el Transporte Marítimo en la Cornisa Cantábrica.

- “Los puertos en la planificación de carreteras”
Justo Borrajo Sebastián.
Dr. Ingeniero de Caminos.

24 de abril de 2008.

"El que duda cree en la verdad, la busca, la propone tentativamente, aunque no supone ser su dueño exclusivo y permanece atento a modificar su planteamiento cuando haya razones mejores para ello."

**"Contro l'etica della verità"
Gustavo Zagrebelsky.**

Fomento de la intermodalidad y otras actuaciones en la red estatal en ámbito urbano.

- El PEIT establece, en su formulación estratégica, que el sistema de transporte debe concebirse como una red de redes que requiere una visión intermodal que ha de ser compartida y desarrollada en coordinación con el resto de Administraciones competentes y con los operadores de transporte.
- La concreción de esta formulación se materializa en una serie de directrices específicas para el desarrollo de las políticas sectoriales.

Fomento de la intermodalidad y otras actuaciones en la red estatal en ámbito urbano.

- Las directrices del PEIT para el transporte marítimo y puertos son:
 - Desarrollo de los puertos como elemento clave de la intermodalidad, favoreciendo la integración de los principales puertos en las grandes cadenas de transporte internacional.
 - Desarrollo adecuado de los accesos terrestres a los puertos (ferrocarril, carretera y tubería) y, en particular, del ferrocarril en aquellos puertos con mayores tráficos y vocación intermodal, mediante sistemas de gestión y cofinanciación "ad hoc", abiertos a la participación del sector privado.

Potenciación de la intermodalidad de la carretera con otros modos de transporte.

- Uno de los estudios realizados para la redacción de un Plan Sectorial de Carreteras es el relativo a la potenciación de la intermodalidad, que incluye el análisis de necesidades y programación de las mismas para optimizar y mejorar:
 - Los accesos a los puertos de interés general del Estado.
 - Los accesos a los aeropuertos de interés general del Estado.
 - Las plataformas metropolitanas (carriles bus y plataformas bus-VAO).
 - Otras actuaciones en la red estatal en ámbito urbano.

Accesos a puertos de interés general del Estado.

- El sistema portuario español de titularidad estatal está integrado por 46 puertos de interés general gestionados por 28 Autoridades Portuarias, cuya coordinación y control de eficacia corresponde al Organismo Público "Puertos del Estado", dependiente del Ministerio de Fomento.
- El carácter intrínsecamente intermodal (marítimo-terrestre) de los puertos hace necesario prestar atención especial a los accesos terrestres que son, en muchos casos, un cuello de botella en la formación de la cadena intermodal, al no haberse desarrollado de forma acompasada con el crecimiento de la demanda, tal como ha ocurrido, en general, en el lado marítimo.

Análisis de la situación.

- Para evaluar la situación actual de los accesos de la red estatal a los puertos de interés general se han analizado los tráficos actuales de los centros portuarios y su evolución histórica en los últimos 5 años.
- Asimismo, se ha delimitado el área de influencia de los centros portuarios, indicando el carácter predominante de las mismas: entorno próximo, regional y resto, identificándose los principales orígenes y destinos de los tráficos terrestres.
- También se ha analizado qué modos terrestres son los utilizados por las mercancías de entrada y salida de la zona de servicio portuaria, determinando el reparto modal tanto en valores absolutos como relativos.

Análisis de la situación

- El tráfico de mercancías del Sistema Portuario de titularidad estatal ha movido más de 462 millones de toneladas en 2006, lo que representa un incremento del 4,6 por 100 respecto a 2005.
- Considerando los tráficos en términos absolutos la Bahía de Algeciras se mantiene como primera Autoridad con 71 millones de toneladas, seguido por Valencia con 47 y Bilbao con casi 39 millones de t.
- Entre las Autoridades que superan los 10 millones de toneladas Valencia (15,4 %), Bilbao (13,2%) y Barcelona (5,8 %) son las que mayor incremento de tráfico han experimentado en 2006.

Análisis de la situación

- El cabotaje representa solo un 18,8% del total de mercancías, disminuyendo un 0,7% en 2006 respecto a 2005.
- El tráfico exterior ha experimentado un crecimiento del 5,82%, aumentando más las exportaciones (9,7%) que las importaciones (4,6%).
- Del conjunto de toneladas movidas en los puertos españoles en 2006 el 49,3% se canalizaron por transportes terrestres, de las que el 95% lo fueron por carretera (46,7%) y el 5% por ferrocarril (2,6%).

Análisis de la situación

- La escasa participación del transporte ferroviario tiene matices, aunque no alteren cualitativamente el reparto de forma significativa:
 - Parte de las toneladas movidas tienen orígenes o destinos que no están a suficiente distancia para que el ffcc constituya una alternativa. Si se eliminan los recorridos inferiores a 200 Km. La cuota del ffcc se sitúa en torno al 25%
 - En algunos casos en los que el acceso ferroviario presenta limitaciones, se producen acarreos en camión desde el puerto a una estación ferroviaria de apoyo.

Análisis de la situación

- La fachada norte sigue ocupando el primer lugar en graneles sólidos, aunque su evolución global ha sido negativa (-0,57%).
- El reparto del tráfico terrestre entre carretera y ferrocarril es muy desigual en los puertos de la fachada norte: En los puertos de Santander y Gijón la carretera se lleva el 78%, mientras en Bilbao supera el 90%.
- El puerto de Santander tiene poco movimiento de contenedores (solo 87 de más de 20 pies) y un movimiento de mercancías terrestres que solo representa el 2,5% del total. El número de buques mercantes es de 22,7 millones (1,6% del total) y en su gran mayoría (73%) son ro-ro/ro-ro.

Diagnóstico sobre los accesos

- Se han analizado las características estructurales y funcionales de los accesos terrestres a cada uno de los puertos de interés general considerando:
 - Los accesos al puerto entendidos como el tramo o ramal que conecta la zona de servicio portuaria con las redes viaria o ferroviaria.
 - La red viaria y ferroviaria con la que conectan dichos accesos.

Diagnóstico sobre los accesos

- Se han estudiado las propuestas de actuación existentes en cualquier plan o programa sobre accesos terrestres, identificando discrepancias, redundancias o complementariedades entre las mismas.
- Se ha identificado el tipo de actuación, sus características y parámetros técnicos más relevantes, las inversiones y el organismo a cargo de la programación y ejecución de la misma.
- Se ha elaborado para cada Autoridad Portuaria una ficha resumen que recoge y sintetiza toda la información.

Propuestas de actuación.

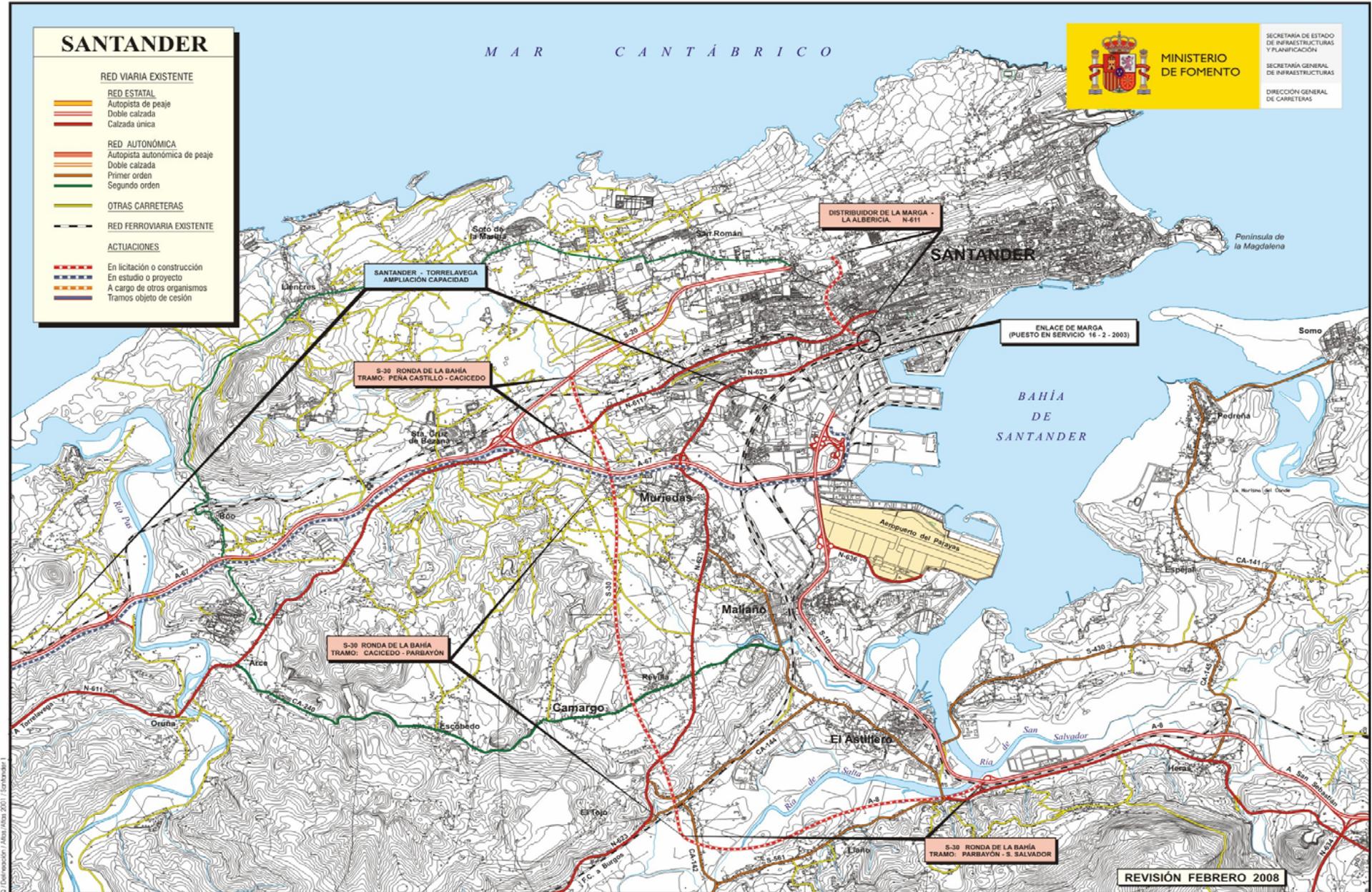
- Las propuestas de actuación correspondientes al subprograma de Accesos a Puertos de Interés General se han realizado a partir de los análisis anteriores y de forma coordinada con las actuaciones planificadas por la D. G. de Carreteras y por Puertos del Estado, teniendo en cuenta las disponibilidades presupuestarias hasta 2012.
- Se han seleccionado aquellas actuaciones que tienen una mayor eficiencia económica.
- El subprograma propone actuaciones en 15 Autoridades: A Coruña, Almería, Avilés, Bahía de Algeciras, Bahía de Cádiz, Barcelona, Cartagena, Castellón, Ferrol, Gijón, Huelva, Málaga, Motril, Valencia y Villagarcía.

El puerto de Santander.

- En la ensenada de La Magdalena se han descubierto restos de un muelle o astillero con pilotes de madera y apoyos de piedra que se piensa que pudiera ser un varadero de época romana. También es probable que el Portus Victoriae Iuliobrigensis estuviera en Santander (Iuliobriga se encuentra a 60 Km. de Santander en las proximidades de Reinosa).
- Desde finales del s. XII la importancia de los puertos de Santander y Castro Urdiales era tan patente que Alfonso VIII les concedió una serie de beneficios para contribuir a su desarrollo.
- Los propios navegantes de Santander, Laredo, Castro Urdiales, Vitoria, Bermeo, Guetaria y San Sebastián se concertaron en 1296 en un organismo que defendiera sus intereses (Hermandad de las Cuatro Villas).

Accesos al puerto de Santander.

SANTANDER



El puerto de Santander.

- El objetivo del puerto frente a los retos del s. XXI es lograr responder a los cambios que en su entorno se configuran. Los proyectos se pueden agrupar en dos grandes bloques:
 - La reordenación de la zona de servicios portuarios y el desarrollo de nuevos muelles
 - La reutilización urbano-portuaria de antiguos espacios.

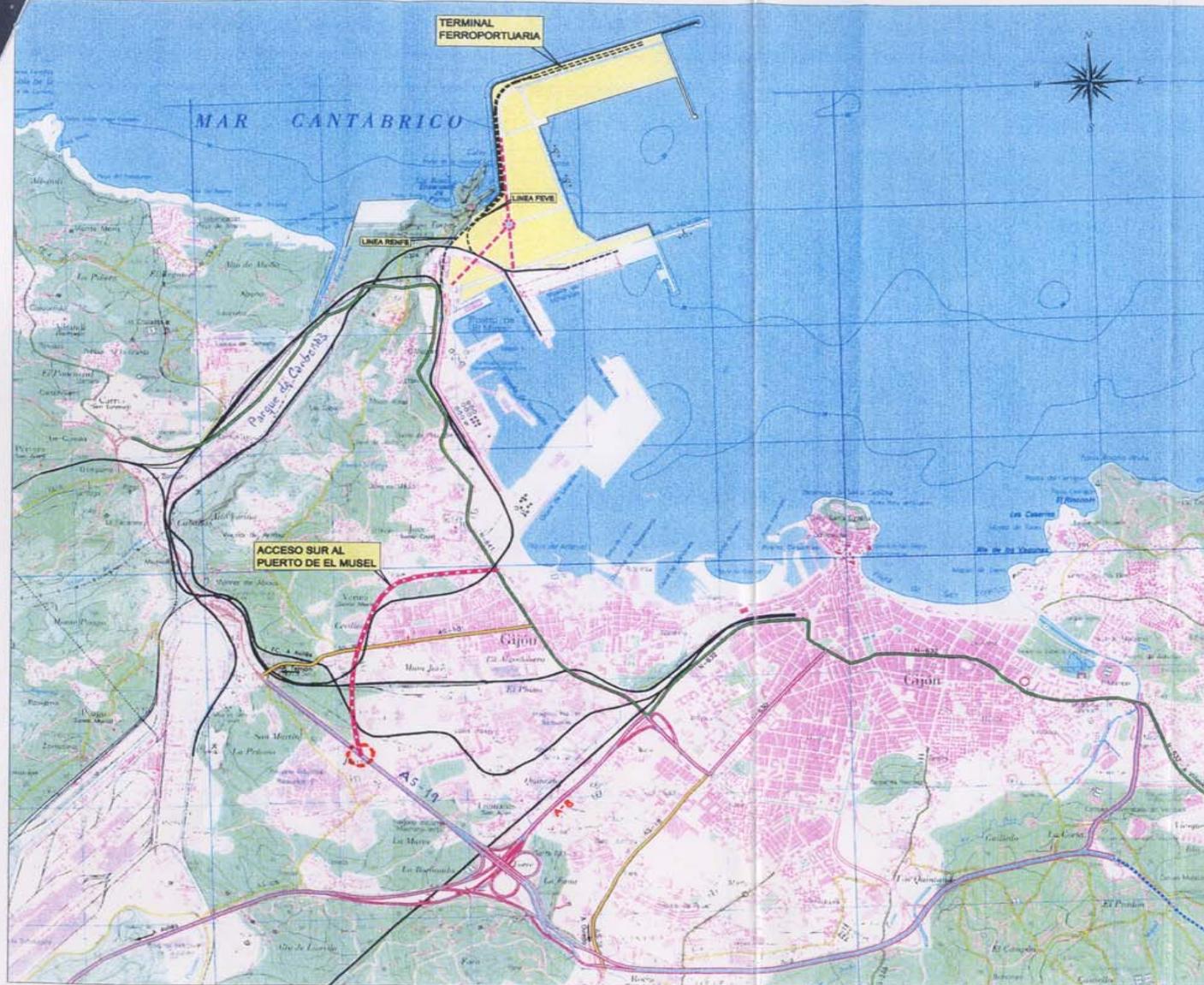
El puerto tiene una línea regular de pasajeros con el Reino Unido: Santander-Plymouth, por lo que se decidió especializar la zona correspondiente a la Estación Marítima del muelle de Albareda en terminal de pasajeros y tráfico ro-ro, quitando grúas y trazados ferroviarios innecesarios.

Las autovías del Cantábrico y de la Meseta desarrollarán el Hinterland del puerto, en competencia con Bilbao y Gijón principalmente.

Propuestas de actuación.

- En el puerto de Santander no se considera necesario realizar actuaciones en el periodo de vigencia del Plan Sectorial de Carreteras (horizonte 2012), No obstante, la Autoridad Portuaria está desarrollando un estudio de alternativas para dar solución al acceso al puerto, que se ve afectado por situaciones de retención producidas en el enlace de acceso debidas a un centro comercial ubicado en sus proximidades.
- El total del presupuesto del subprograma de accesos a puertos es de 563,6 millones de euros con una longitud total de 77,8 Km. (8,24 millones de euros el Km.).

Accesos al puerto de El Musel



- RED FERROVIARIA EXISTENTE _____
- FERROVIARIA EN PROYECTO - - - - -
- RED VIARIA EXISTENTE
- RED ESTATAL _____
- DOBLE CALZADA _____
- RED AUTONOMICA _____
- VIAL EXISTENTE _____
- ACTUACIONES
- PROPUESTA _____
- EN CONSTRUCCION _____