

El puerto más codiciado está en Madrid

Valencia ha sido, tradicionalmente, 'el puerto de Madrid'. Al menos, hasta ahora. Esta posición de privilegio se ve seriamente amenazada por la Autoridad Portuaria de Barcelona, que ha proyectado una ambiciosa ampliación basándose en Madrid



En los próximos años, el puerto de Barcelona completará la mayor expansión de su historia. Dejará de ser un centro saturado y, si todo discurre conforme a lo previsto, duplicará su capacidad operativa en 2008 y la multiplicará por cuatro en 2015. El primer puerto del sur de Europa planea convertirse en una referencia de primer orden a escala continental, sólo por detrás de los tres grandes muelles del Atlántico norte: Róterdam, Hamburgo y Amberes. Su objetivo, según señalan desde la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB), es convertirse en "el primer 'hub' logístico euromediterráneo". El presupuesto del plan a 12 años (1999-2011) asciende a 2.000 millones de euros.

Para erigirse en referencia, Barcelona necesita a Madrid, una plaza con la que las comunicaciones no han sido todo lo fluidas que cabría esperar. Según datos de la APB, menos del 25% de las importaciones a la capital y su área de influencia proceden del Puerto de Barcelona. El objetivo es duplicar esa cifra en un plazo de cinco años.

Por ello, se han marcado una meta a la que no le falta un eslogan oficial: "Madrid: objetivo estratégico del Puerto de Barcelona". Además, desde el mes de julio, la APB cuenta con una oficina en la capital para cuidar la relación con sus clientes.

Al analizar la conexión con Madrid, los responsables del puerto barcelonés reconocen un déficit histórico de planificación comercial y lamentan la falta de flexibilidad del sistema tarifario. Sus expectativas contemplan con optimismo el desarrollo y mejora de comunicaciones e infraestructuras (especialmente del ferrocarril), así como el creciente peso del comercio asiático.

El muelle catalán necesita ser más competitivo en precio, con un servicio

TRANSPORTE POR EL INTERIOR

La APB ha suscrito un acuerdo con Renfe, por el que el precio por tonelada transportada en tren de Barcelona a Madrid sale igual que el de la transportada en camión desde Valencia.



puntual y abundante en frecuencias. Para lo primero parte con un claro 'handicap': la distancia entre Madrid y Barcelona es de 600 kilómetros; y la de Madrid y Valencia, de 350. Se estima que esto lastra los costes del Puerto de Barcelona en un 20-25% respecto a los de su competidor levantino.

Recientemente, la APB ha suscrito un acuerdo estratégico con Renfe para aumentar en un 50% las conexiones ferroviarias entre las dos principales capitales españolas: el 1 de octubre se pasó de ocho a doce trenes diarios. El pacto incluye unas garantías de carga mínima y, según el presidente de la APB, Joaquim Coello, hace que el precio por tonelada transportada en tren de Barcelona a Madrid se iguale al de la transportada en camión desde Valencia.

Se espera con impaciencia al AVE, de cuya puesta en marcha también se beneficiará el tráfico de mercancías. Se confía en contar con trenes no sólo más rápidos, sino también más largos: 750 metros de longitud, frente a los 450 actuales. Según Joaquim Coello, será necesaria una inversión de 10 millo-

nes de euros para adaptar las instalaciones a las nuevas medidas.

El Ministerio de Fomento asegura que el AVE de mercancías estará operativo antes de que concluya el año y que, como consta en las previsiones, desembocará en la estación de Sants, en el corazón de Barcelona, en 2007. El presidente de la APB también ha señalado la necesidad de adaptar la red de alta velocidad, lo que supondría un coste adicional de cuatro millones. El puerto barcelonés estima que con los nuevos trenes se conseguiría reducir en un 40% el tráfico de mercancías por carretera entre las dos grandes ciudades del país.

Fomentar las terminales interiores

Además, se ha previsto reforzar las terminales marítimas interiores, centros de servicio y distribución. APB y Renfe, junto con Acciona, han acordado la creación de TMZ Services, una sociedad conjunta para impulsar su actividad intermodal y explotar la nueva plataforma marítima de mercancías de Zaragoza, que dispondrá de una superficie de 90.000 metros cuadrados



Barcelona y Valencia en cifras

Puerto de BARCELONA en 2005

Beneficio neto	55,9 mill. euros	+56%
Volumen total de tráfico	45 mill. ton.	+12%
Tráfico de contenedores	+2 mill. de TEU	+8%
Número de pasajeros	2,2 mill.	+12%
Ingresos de explotación	129,7 mill. euros	+11%
'Cash flow'	82 mill. euros	+29%

Puerto de VALENCIA en 2005

Puertos	Toneladas	Variac.
Valencia	36.574.000	+10,81%
Sagunto	3.775.000	-5,41%
Gandía	514.000	+3,88%
Volumen total de mercancías containerizadas	40.860.000	+8,99%

Fuente: Elaboración propia.

y contará con un almacén de logística y una terminal ferroviaria. Su objeto es prestar una oferta integral de transporte que contemple todos los eslabones de la cadena logística. Renfe contará con el 30% del capital de la nueva sociedad, el doble que la APB, mientras que el 55% restante quedará en manos del grupo que controla la familia Entrecanales.

Otro punto estratégico se halla en el Puerto Seco de Coslada (Madrid), don-

de el 70% de las mercancías proceden de Valencia, por apenas un 10% de Barcelona. En la actualidad, hasta allí llegan a diario cuatro trenes procedentes de la capital catalana por nueve de Valencia, cuya posición parece inabordable. De ahí que la APB esté buscando alternativas, como Azuqueca de Henares.

En Valencia, mientras, se estudia la fórmula para mejorar las comunicaciones con Madrid. Su dependencia del transporte por carretera es total, por lo que trabaja desde hace tiempo en mejorar las conexiones ferroviarias con el centro del territorio español. Railport, un antiguo proyecto para promocionar el transporte de mercancías por tren, fue abandonado por falta de apoyos. Ahora, con la ofensiva comercial de Barcelona y las nuevas directrices europeas para fomentar el ferrocarril, quizá haya llegado el momento de retomar algunas de sus ideas.

Una posibilidad pasa por utilizar la línea Madrid-Valencia a través de Cuenca, aunque las mejoras necesarias requerirían una fuerte inversión. Otra opción es el transporte vía Albacete, donde el trayecto es más largo pero las infraestructuras son más modernas. Por supuesto, el AVE o la Red Ferroviaria de Transporte de Mercancías forman parte del paquete de habituales reivindicaciones del gobierno regional.

La expansión barcelonesa

En 2005, el Puerto de Barcelona fue el primero de España en aportaciones al sistema portuario español, con 4,6 millones de euros.

VALENCIA ESTUDIA SU CRECIMIENTO

La Autoridad Portuaria de Valencia ha anunciado que destinará 1.600 millones de euros a la ampliación de los muelles de Valencia y Sagunto.

Los cambios allí comienzan a gestarse en abril de 1994, cuando diversas autoridades locales suscriben con la Generalitat catalana y el Gobierno central un Convenio de Cooperación en Infraestructuras y Medio Ambiente. Su objetivo era transformar el delta del Llobregat en "una plataforma logística de primer orden, implicando al mismo tiempo el puerto y el aeropuerto". La ampliación permitirá respirar al Puerto de Barcelona, y absorber el incremento del tráfico.

El llamado 'Plan Delta' apuesta por la intermodalidad y hace posible la integración de la actividad del puerto, el centro neurálgico de comunicaciones de la región metropolitana y la red europea de transporte terrestre. Actualmente, se halla en construcción una línea internacional de alta velocidad entre Perpiñán y Figueras.

Según el Ministerio de Fomento, los accesos ferroviarios al Puerto de Barcelona requieren una inversión de 400 millones de euros. Entre las obras previstas se halla la construcción de ramales que conecten con la planta de Seat en Martorell, con las terminales de Can Tunis y el Morrot, con la línea Barcelona-Vilafranca, con el corredor ferroviario del Vallés y con la ampliación de las mismas instalaciones portuarias.

Para potenciar su tránsito de mercancías, el Puerto de Barcelona confía en que los nuevos accesos ferroviarios con Europa sean una realidad en 2012. Fuera del territorio nacional, desea



➔ abrir centros de recepción y distribución de carga en Francia, concretamente en Montpellier y Perpignan. A largo plazo, la mirada está puesta en Lyon y Metz, así como el sur de Alemania.

El primer objetivo, sin duda, es Madrid, la región española de mayor crecimiento económico y primer centro distribuidor. La APB ha solicitado su incorporación a la asociación Madrid Plataforma Logística, de la que ya forman parte más de 30 miembros entre los que se encuentran los puertos de Valencia y Castellón, el Ministerio de Fomento, Puertos del Estado, Renfe FCC Logística y Abertis.

El desembarco de Hutchison

Si Barcelona necesita a Madrid para crecer, más aún necesita a Asia para tomar impulso en la capital. Su objetivo es convertirse en la puerta de entrada al sur de Europa. En los seis primeros meses del año, el tráfico marítimo entre Barcelona y Asia se ha elevado un 25%. Varios factores hacen pensar que es sólo el principio de una relación aún más estrecha. La APB ha conversado con las autoridades de Shangai para lograr un tráfico más intenso con sus operadores, a lo que hay que sumar la entrada del grupo chino Hutchison en el Muelle Prat; esto es, la nueva terminal del Puerto de Barcelona.

Hutchison Whampoa es el primer operador mundial de terminales portuarias, con 51 millones de contenedores transportados en 2005. Además

de controlar el puerto de Róterdam, el mayor de Europa, gestiona otros en Indonesia, Corea o, por supuesto, China (diez en ésta última). Tras la pertinente licitación, en la que se impuso a la española TCB y al consorcio compuesto por P&O (Dubai Ports) y la francesa CMA CGM, se ha hecho con la construcción y explotación de las nuevas instalaciones, que entrarán en funcionamiento en 2008 y duplicarán la actual superficie para manipulación de contenedores. Será su entrada en el Mediterráneo, donde planea extender su actividad a Egipto y Turquía.

Mientras, TCB, que gestiona en la actualidad el Muelle Sur, ha alargado cinco años más su concesión, que espiraba en 2023, hasta 2028. El acuerdo incluye la construcción de 20,4 nuevas hectáreas destinadas a contenedores, con lo que la superficie total será de 78 hectáreas. La terminal ferroviaria, además, será remodelada y estará en condiciones de recibir a los ansiosos trenes de 750 metros.

Este operador, además, ha constituido TCB Rail Transport, una empresa específicamente pensada para el tráfico de contenedores por ferrocarril con el que pretende tender puentes con toda la Península y el continente.

Los accesos y las conexiones ferroviarias de Barcelona, así como su apuesta por la intermodalidad, sedujeron decisivamente a Hutchison. Su intención es que la mercancía que llega a Barcelona se distribuya por toda Europa gra-

LAS AUTOPISTAS DEL MAR

Los gobiernos de España y Francia pretenden poner en marcha líneas regulares de buques que descongestionen el tráfico en camiones de los Pirineos.

cias al tren, que reduce notablemente los costes.

La APB desea captar parte del flujo de productos asiáticos, que hoy, en sus tres cuartas partes, discurre por el norte de Europa. Según datos de la entidad, Barcelona recibe un 40% del comercio asiático que llega a España por vía marítima, con una suma total estimada de 2.800 millones de euros al año. Valencia es el segundo destino, con un 28%, por delante de Bilbao, y mantiene vínculos con el comercio asiático a través de compañías como China Shipping o la coreana Hanjin, que ha instalado allí su base de operaciones.

Dudas en Valencia

Valencia también estudia su crecimiento. La Autoridad Portuaria de Valencia (APV) ha anunciado que destinará 1.600 millones de euros a la ampliación de los muelles de Valencia y Sagunto (dos de los tres centros que gestiona, junto a Gandía). En la actualidad, el puerto valenciano se encuentra saturado, pues ha incrementado su superficie pero no ha mejorado su eficiencia, de tal modo que muchos barcos se ven obligados a pasar atracados demasiado tiempo.

La partida se repartirá al 50% entre Valencia (10 años) y Sagunto (15 años). En la capital de provincia, las obras para ganar 153 hectáreas al mar -con dos kilómetros de diques perpendiculares a la costa- y construir las nuevas terminales comenzarán antes del verano de 2007.

Por si la competencia de Barcelona fuera poco, Valencia corre el peligro de quedar al margen de las llamadas "autopistas del mar" que estudian poner en marcha los gobiernos de España y Francia: líneas regulares de buques que descongestionarían el tráfico en los Pirineos transportando camiones. Según ha trascendido, Bilbao y Barcelona son los puertos escogidos. La intención de ambos ejecutivos es contar con fondos comunitarios para financiar las infraestructuras fluviales y ferroviarias. Otros muelles que tendrían cabida en el proyecto, según han apuntado las autoridades en Francia, son los de Marsella, Roma, Génova y Tánger. En este escenario, Valencia queda aislada respecto al continente, con las carreteras como principal y casi único recurso. Y eso, tal y como se presume el futuro, no es suficiente.

El puerto de Barcelona recibe el 40% del comercio asiático español mientras que a Valencia llega un 28%