

De mar a tierra

PEPA MARTÍN MORA

Fomento impulsa la conexión del tráfico marítimo con las redes de transporte viario y ferroviario a través del Plan de Accesibilidad Portuaria 2017-2021.

Potenciar a nivel mundial la competitividad de los puertos españoles reforzando su papel estratégico como puntos clave en la cadena de transporte, es el objetivo del Plan de Accesibilidad Portuaria 2017-2021, que prevé invertir 1.500 millones de euros para mejorar las conexiones a estas infraestructuras de titularidad estatal con actuaciones destinadas a favorecer la transferencia modal tierra adentro por carretera y ferrocarril.

Se supera así una limitación que se ha hecho patente a medida que los puertos han ganado capacidad hacia el mar, en un desarrollo que no siempre ha ido acompañado de la necesaria atención a las infraestructuras de conexión terrestre. Esto ha originado unos cuellos de botella en el tráfico marítimo que han generado pérdidas de competitividad, al margen de las implicaciones socioambientales.

El Plan de Accesibilidad Portuaria que Fomento ha comenzado desarrollar en un contexto netamente positivo, tanto en volumen de viajeros y mercancías como de ingresos contempla un programa de inversiones con el objetivo de impulsar esa competitividad para nuestros puertos, que ocupan en conjunto el noveno puesto en el *ranking* mundial, subiendo hasta el cuarto puesto a nivel europeo, además de su sostenibilidad ambiental y económica.

Mejorar la interconectividad y la intermodalidad del sistema portuario es, por lo tanto, un paso para ello, teniendo en cuenta que se ha consolidado en los últimos años como un modo de transporte clave para el movimiento de mercancías tanto hacia el interior como al exterior: el 74 por ciento del total de las importaciones y exportaciones de nuestro país pasan a través de estas infraestructuras.

La inversión directa en los puertos a través de este Plan se realiza mediante el Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria (FFATP), instrumento princi-

pal que articula su desarrollo. Se nutre de las aportaciones de Puertos del Estado y de las Autoridades Portuarias y su contribución asciende a 559,7 millones de euros. De esta forma, se complementa el esfuerzo inversor a cargo de otros centros y empresas del Grupo Fomento con competencias de inversión en las redes de infraestructuras de interés general a las que se conectan los puertos, así como las inversiones de mejora de las redes viarias y ferroviarias interiores de los puertos.

Un instrumento fundamental

El Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria, un instrumento fundamental creado por la Ley 18/2014 para acelerar la construcción de accesos terrestres a los puertos, se nutre de aportaciones obligatorias y voluntarias del propio sistema portuario calculadas según sus beneficios, lo que permite a los puertos participar en la financiación de los proyectos de conexión viaria y ferroviaria fuera de su zona de servicio, potencia su competitividad, favorece el transporte intermodal de mercancías viario y ferroviario y su sostenibilidad.

De los 1.418 millones de euros que se invertirán a través del Plan de Accesibilidad, 514 millones se ejecutarán dentro de las actuales zonas de servicio de los puertos, y los 904 millones restantes fuera de las mismas, de tal forma que el Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria aportará 552 millones de euros, cantidad a la que hay que sumar el complemento de ayudas europeas de los Fondos Feder y CEF, que ascienden a 45 millones, y las aportaciones de otras administraciones públicas, como Adif, con 308 millones de euros.

El Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria tiene un papel fundamental en este Plan, ya que permite financiar dos tipos de proyectos: por un lado los de "última milla", a los que se dedicarán unos 30 millones, y por otro los asociados a la mejora de las redes generales de transporte de uso común, a los que se destinan 251 millones.

Accesos viarios

La novedad más inmediata que presenta el desarrollo de este Plan en el arranque de 2018 ha sido, en el caso de las carreteras, la aprobación del estudio informativo de la Prolongación del acceso al puerto exterior de A Coruña de Punta Langosteira hasta la tercera ronda AC-14. Con un presupuesto aproximado de 27 millones de euros y una longitud de 2,9 kilómetros, esta infraestructura canalizará el tráfico de los vehículos pesados desde el puerto hacia la A-6 a través de la AC-14, mejorando la movilidad y los tiempos de recorrido para los tráficos generados por el puerto exterior de A Coruña, aumentando así su competitividad e incrementando la seguridad vial.

La carretera, cuyo trazado se plantea con una sección transversal convencional con un carril por sentido, incorporando un carril adicional para vehículos lentos de más de 1,5 kilómetros de longitud, empezará en el nudo del valle de A Furoca, punto en el que se sitúa el actual enlace del acceso al puerto exterior AC-15 con la AG-55. Finalizará enlazando con la AC-14 en Pocom-

co, disponiéndose los ramales necesarios que permitan interconectar el puerto exterior con la AC-14 y finalmente con la A-6.

A esta actuación se suma también, entre las novedades del Plan, el acceso sur al puerto de Castellón, del que se hará cargo la Dirección General de Carreteras, tal y como ha anunciado el ministro de Fomento, Íñigo de la Serna, recientemente. Ya se ha licitado el contrato de servicios para la redacción del proyecto de trazado y de construcción, cuyo crecimiento en los últimos años se ha centrado en la ampliación de la dársena Sur. Para reforzar la accesibilidad al mismo se va a proyectar un nuevo acceso viario desde el enlace existente en el punto kilométrico 6,700 de la autovía CS-22.

Con el Plan y la integración de los modos de transporte se consolidará el liderazgo mundial de los puertos españoles

Contexto positivo

En 2017 los puertos españoles han logrado de nuevo máximos históricos en sus movimientos, alcanzando las previsiones que realizó Puertos del Estado, cifradas en 500 millones de toneladas de mercancías y 33,5 millones de pasajeros. Son datos que revelan bien la importancia de la mejora en las conexiones terrestres, tanto por carretera como ferrocarril, para dar salida a estos tránsitos.

Los datos del pasado año confirman la evolución favorable de todas las tipologías de transporte de mercancías, con unas cifras que han alcanzado los 251 millones de toneladas para las mercancías generales, un 6,4 por ciento más que el año anterior. Los graneles líquidos llegaron a los 178,6 millones de toneladas, un 6,6 por ciento más, mientras que los graneles sólidos crecieron un 10 por ciento, situándose en los 101 millones de toneladas.

En cuanto a las mercancías en tránsito así como los contenedores en tránsito –los productos más susceptibles de ser enviados a puertos de otros países– mejoraron un 9,4 y un 5,3 por ciento, respectivamente, alcanzando los 134 millones de toneladas en el primer caso y los 8,3 millones de TEUs (capacidad de carga de un contenedor) en el segundo. Por lo que se refiere al embarque de vehículos industriales cargados de mercancías (tráfico ro-ro), creció un 6 por ciento, llegando a los 57 millones de toneladas.

También se produjo un incremento en el tráfico de pasajeros, tanto de líneas regulares (un 4,1 por ciento más que el año anterior), como de cruceros (un 4,4 por ciento más), sumando entre ambas modalidades cerca de 34 millones de viajeros durante los seis primeros meses del año 2017.

La nueva conexión se va a ejecutar a través de una carretera convencional con velocidad de proyecto 80 km/h y longitud aproximada de 2,6 km. Consistirá en una calzada con dos carriles de 3,5 metros y arcenes de 2,5 metros, previendo una posible duplicación en el futuro si resultara necesario. También se remodelará el enlace situado en el p.k. 6,700 de la autovía CS-22 para adaptarlo al inicio del nuevo viario y se compatibilizará el cruce sobre la carretera N-225 con el futuro acondicionamiento de esta carretera.

También se contempla la conexión con el futuro Parc Castelló conforme a lo previsto en el planeamiento urbanístico, y se compatibilizará la actuación con el futuro acceso ferroviario de la dársena Sur del puerto de Castellón.

Accesos ferroviarios

Las actuaciones del Plan no solo contemplan mejorar las conexiones de los puertos y las infraestructuras portuarias por la red de carreteras, sino también por ferrocarril, modo que en su mayor parte se financia con recursos del Fondo (FFATP).

Entre ellas destacan los proyectos en ramales de acceso ferroviario, como el del puerto exterior de Ferrol, en ejecución, los nuevos accesos ferroviarios a los muelles de La Cabezuela, en Cádiz, al puerto de Sagunto y al puerto de Sevilla –en fases avanzadas de redacción del proyecto– y el del puerto de Barcelona.

37 millones en 2018

El Comité para la Distribución del Fondo de Compensación Interportuario –instrumento de redistribución de los recursos del sistema portuario estatal– ha aprobado a propuesta de Puertos del Estado y por unanimidad de las 28 Autoridades Portuarias, la distribución de 37 millones de euros entre todas ellas durante este año, un 1,8 por ciento más que en 2017.

Un porcentaje importante de esta cantidad, el 42 por ciento, que corresponde a 15,6 millones de euros, se va a destinar a reparaciones periódicas o extraordinarias, situaciones sobrevenidas, inversiones no comerciales y planes de saneamiento. Otros 12,6 millones de euros –el 34 por ciento de las asignaciones– corresponden a insularidad, especial aislamiento y ultraperifericidad. A esto se añaden 7,3 millones de euros –el 20 por ciento– para el mantenimiento de las ayudas a la navegación, y los 1,5 millones de euros restantes –el 4 por ciento– para actuaciones en materia de seguridad, ordenación, coordinación y control del tráfico portuario.

También hay actuaciones de mejora de la red ferroviaria de interés general para el tráfico de mercancías portuario, como en las líneas Sagunto-Teruel-Zaragoza, Algeciras-Bobadilla y Huelva-Sevilla –en fase de redacción del proyecto–, que permitirán aumentar la longitud de tren y reducir costes de explotación para las empresas ferroviarias, así como la variante de Camarillas, en ejecución.

Otras actuaciones están destinadas a la adecuación de terminales, como en Muriedas, Santander, Lezo o Pasajes, que están en fases avanzadas de redacción de proyecto; y al desarrollo de nuevas plataformas logísticas, como Pancorbo y Arasur, vinculadas al puerto de Bilbao, que actualmente están en servicio y en fase de ejecución, respectivamente.

La actuación en el puerto de Ferrol es la de mayor envergadura que jamás ha llevado a cabo una Autoridad Portuaria, tanto desde el punto de vista de la inversión como por su complejidad técnica. Comenzó en septiembre de 2017 con la perforación del túnel de Brión. El proyecto, que está previsto ejecutarlo en 46 meses, contempla la construcción de un acceso de 6,4 kilómetros de longitud para conectar el puerto exterior con el puerto interior a través de la zona de Nuevo Muelle-Ce-

rramiento Norte del Fernández Ladreda enlazando con la red ferroviaria de interés general. Será de vía única de ancho mixto (ibérico y métrico), discurriendo la mayor parte de su trazado en un túnel que atraviesa el macizo de Brión de 5,6 km y un viaducto que cruza la ensenada de A Malata de 0,6 km.

Esta actuación supone un paso muy importante en la consecución de los objetivos estratégicos para el desarrollo del puerto de Ferrol, ya que la conexión ferroviaria que tendrá el puerto exterior le permitirá extender su zona de influencia. Así, se posicionará como un puerto natural de salida no solo de las mercancías del norte de Galicia, sino de todo el noroeste y centro peninsular, mejorando las posibilidades logísticas de las empresas de dichas zonas.

Otro proyecto de envergadura, que cabe destacar en este objetivo de consolidar el posicionamiento de los puertos españoles a nivel internacional, es el de Barcelona, donde se va a construir el nuevo acceso ferroviario sur. Recientemente el ministro ha anunciado una revisión del diseño inicial previsto, para garantizar que la nueva infraestructura disponga de las más altas prestaciones en materia de capacidad, seguridad e interoperabilidad.

En cuanto a la conexión ferroviaria con el muelle de La Cabezuela, en Cádiz, se construirán 4.652 metros en vía única de ancho ibérico sin electrificar entre la estación Universidad y el límite de la zona de servicio del puerto, con tráficos previstos de más de 500.000 toneladas al año de productos agroalimentarios, principalmente a granel.

Con todas estas actuaciones, a las que se suman otras de menor envergadura pero no menos importantes en la consecución de la transferencia modal desde los puertos al ferrocarril y la carretera, se mejorarán significativamente las prestaciones de las infraestructuras que dan soporte a los flujos marítimo-terrestres, favoreciendo los procesos de integración de los diferentes modos y operadores de transporte.

Fomento busca así no solo consolidar ese liderazgo que mantienen los puertos españoles tanto a nivel mundial como europeo, sino darles un gran impulso para escalar puestos en ese *ranking* en el que figuran en un lugar muy destacado, y afianzar el papel de España como plataforma logística de alcance internacional en beneficio de nuestro sector productivo y de consumo. ■