

INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS**Ningún puerto gallego puede acoger grandes buques de contenedores**

Un estudio de la Comunidade de Traballo Galicia-Norte de Portugal alerta de su escaso potencial

La falta de infraestructuras imposibilita entrar en las grandes rutas marítimas

«El transporte de mercancías por vía férrea es otro de los objetivos»

Definir la relación conflictiva con los ayuntamientos

(Diego Pérez | vigo)

Los siete mayores puertos de la eurorregión pesan poco en el contexto europeo y deben afrontar retos importantes si quieren formar parte de las grandes rutas del transporte marítimo. Así lo concluye un estudio elaborado por la Comunidade de Traballo Galicia-Norte de Portugal. Un dato ilustrativo: ningún recinto portuario está preparado hoy por hoy para albergar las nuevas generaciones de buques capaces de mover 10.000 TEU (contenedores de seis metros de largo).

No es una cuestión menor. El estudio dirigido por el profesor de la Universidade da Coruña y ex presidente de la Xunta Fernando González Laxe explica que más del 80% del comercio internacional de mercancías se realiza actualmente por vía marítima. Y la dinámica imparable desde hace unos años es aumentar la capacidad de los barcos, en el caso de los países desarrollados, preferentemente portacontenedores.

Ferrol, A Coruña, Vilagarcía, Marín-Pontevedra, Vigo, Viana y Oporto «ocupan una posición modesta». Entre los siete puertos apenas apenas han movido un promedio anual de 41 millones de toneladas desde 1998. Únicamente el puerto inglés de Milford Haven, el principal del arco atlántico (desde el Algarve hasta Escocia), se aproxima a esa cifra. Y en el norte de Europa, el monstruo de Rotterdam supera los 350 millones de toneladas al año. En comparación a los volúmenes que se mueven en los deltas del Pearl River o del Yangtze, en China, la distancia es enorme.

Los puertos de Galicia y del norte luso precisan equipamientos e infraestructuras. El estudio advierte que están fuera de las redes de transporte transeuropeo. Deben identificar los tráficos potenciales a captar, establecer líneas regulares, fidelizar las compañías, crear plataformas logísticas en tierra y «alimentar la interconexión con otros modos de transporte».

A todo ello habría que añadir los calados, la creación de espacios para el rápido movimiento de mercancías, grúas... Básicamente terminales más grandes. El objetivo sería dar el salto a la segunda división atlántica, convirtiéndose en enlace auxiliar de los puertos hub.

En cuanto a la incorporación a las llamadas autopistas del mar que promueve la UE, se advierte que corresponde a las autoridades portuarias, junto a las instituciones locales y regionales, dar pasos en esa dirección.

La sinergia entre los siete puertos y su complementariedad es otro aspecto a tener en cuenta. En Galicia ahora mismo hay una clara especialización. Si se observa una serie temporal desde 1998 a 2004, se observa que A Coruña se dedica fundamentalmente a graneles líquidos, Ferrol a los sólidos y Vigo destaca en el tráfico de mercancía general. La tendencia indica que este último, que es el más versátil, «puede consolidarse» como puerto canalizador de contenedores.

En Galicia, el tráfico de mercancías descargadas es cuatro veces superior al de las cargadas. Fundamentalmente, se constata «una clara tendencia a la importación». Los gallegos registran el 13,8% del tráfico portuario de España. El trabajo de Laxe e Isabel Novo, del Instituto Universitario de Estudios Marítimos de A Coruña, ha sido remitido por la Comunidade de Traballo Galicia-Norte de Portugal a los ayuntamientos implicados para que lo analicen y hagan las observaciones que consideren oportunas.

© **Copyright LA VOZ DE GALICIA S.A.**

Avenida da Prensa, parcelas 84 y 85
Polígono industrial de Sabón. 15142 Arteixo (A Coruña)

Auditado por 

RM de A Coruña: tomo 2413, folio 84, hoja C-12502. CIF:
B-15.482.177