

2009

Ana Ulloa Piñeiro

---

*Evolución de la explotación portuaria enmarcada  
por la implantación de la Terminal  
de Contenedores de Vilagarcía*



# Evolución de la explotación portuaria enmarcada por la implantación de la Terminal de Contenedores de Vilagarcía

Ana Ulloa Piñeiro

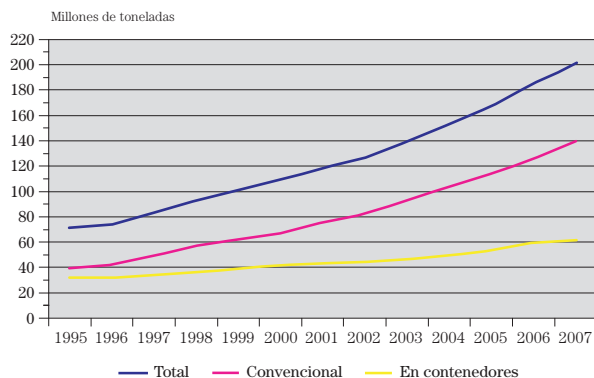
## 1. Presentación

El transporte marítimo sufrió, a mediados de la década de los 50, el fenómeno de la “contenerización”. Este proceso fue provocado por la exigencia de la adaptación del tráfico marítimo a las necesidades del comercio, tales como la solución al transporte intermodal, con la reducción de las manipulaciones y la disminución del tiempo total del transporte; la mejora en la calidad del servicio, minimizando los daños soportados por la mercancías; y la búsqueda de una economía de escala.

A partir de ese momento, el transporte en contenedor ha evolucionado y se ha posicionado como el transporte marítimo global por excelencia. La hegemonía del contenedor frente a otras unidades o modos de transporte marítimos ha obligado a los diferentes agentes que intervienen en este proceso a transformar su operativa, adecuándola a las condiciones requeridas para la manipulación de los contenedores.

Esta transformación la ha experimentado el Puerto de Vilagarcía en su último año. Debido a la implantación de una terminal de contenedores, la Autoridad Portuaria ha evolucionado en todo su conjunto para la adaptación de sus infraestructuras y su explotación portuaria a la nueva situación.

Lo que se pretende con este trabajo es exponer cómo, desde el Departamento de Explotación de la Autoridad Portuaria de Vilagarcía, se ha transformado el puerto que, partiendo de una posición de rada eminentemente granelera a principios de 2008, ha conseguido ser el segundo puerto de Galicia en el movimiento de contenedores en febrero de 2009.

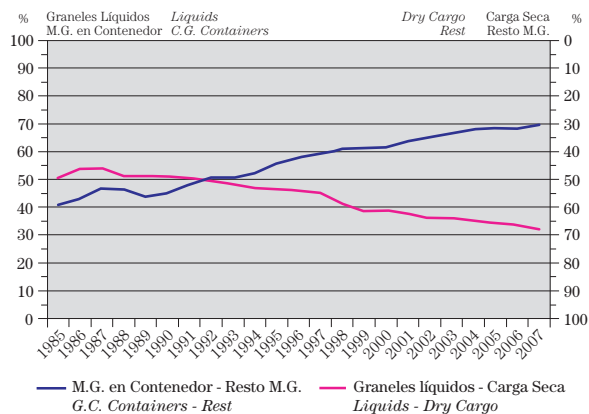


Figuras 1.1. Gráfica de evolución del tráfico de contenedores en el sistema portuario español en comparación al tráfico de mercancía general convencional.

Como síntesis de esta transformación adoptada en el último año y como introducción a lo posteriormente desarrollado en este trabajo, se muestra en las dos fotografías siguientes la situación de la zona de servicio terrestre del Puerto de Vilagarcía en 2009 y en 2008.



Figuras 1.3. Análisis de la zona de servicio terrestre del Puerto de Vilagarcía a principios de 2009.



Figuras 1.2. Gráfica de evolución del tráfico de contenedores en el sistema portuario español en comparación al tráfico de mercancía general convencional.



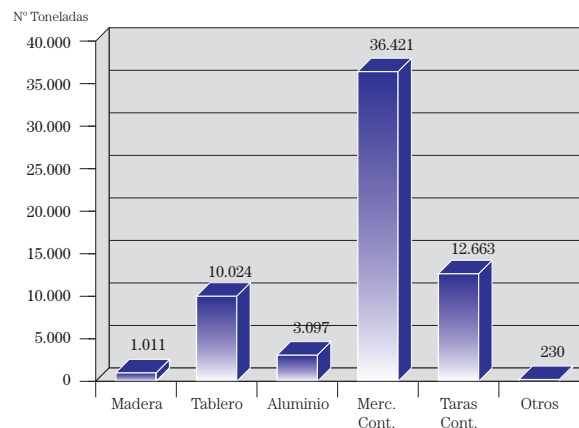
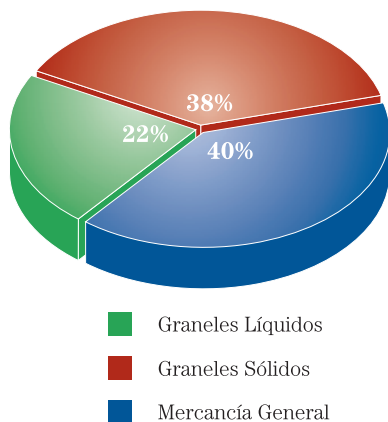
Figuras 1.4. Análisis de la zona de servicio terrestre del Puerto de Vilagarcía a principios de 2008.

## 2. Evolución de los tráficos actuales

ENERO-FEBRERO 2009

Actualmente, el movimiento de mercancías en el Puerto de Vilagarcía es muy heterogéneo, pues los tráficos más sobresalientes de los meses transcurridos de 2009 son el fuel (granel líquido), el cereal (granel sólido) y la mercancía en contenedor.

Auscultando la situación de los tráficos en los dos primeros meses del 2009 (se movieron un total de 156.871 toneladas), obtenemos los siguientes porcentajes en cuanto a la manipulación de los diferentes grupos de mercancías: 40% para mercancía general, 28% para graneles sólidos y 22% para graneles líquidos. Las 63.445 toneladas de mercancía general manipulada engloban, como mercancía general a granel, el movimiento de madera, tablero y aluminio, así como la mercancía contenerizada, en los valores que se muestran en la figura 2.1 y 2.2.



Figuras 2.1 y 2.2. Gráfico de la situación actual del tráfico (enero-febrero 2009) del Puerto de Vilagarcía. En el de la izquierda se muestra el reparto del total de las mercancías y en el de la derecha se muestra el desglose de las toneladas de mercancía general.

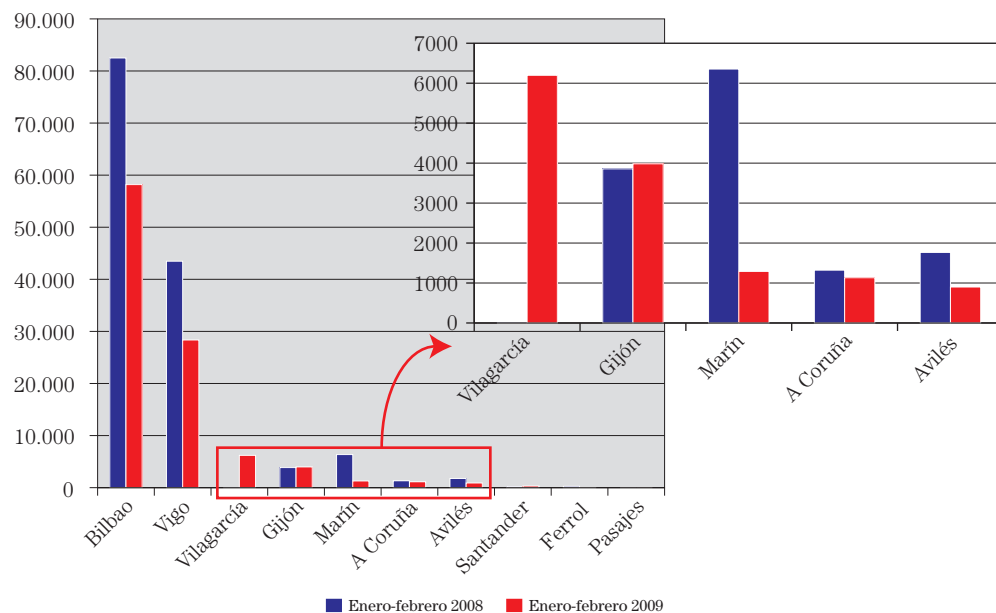


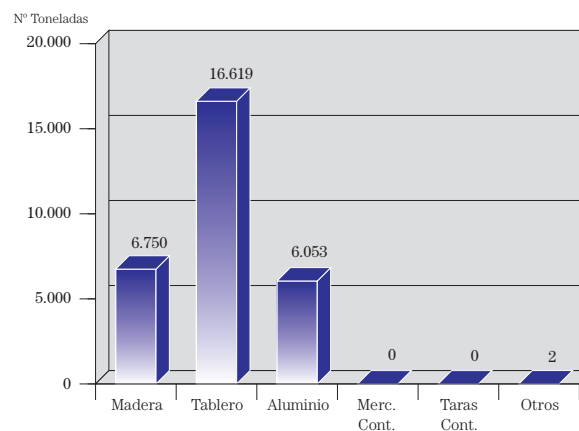
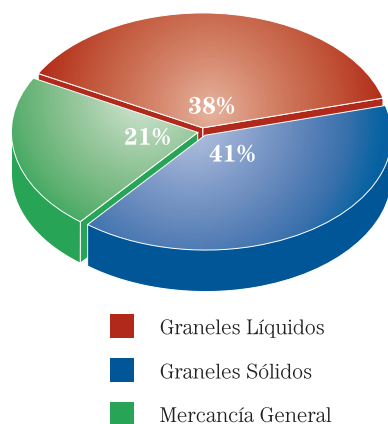
Figura 2.3. Gráfico comparativo del tráfico de TEUs de los puertos de titularidad estatal de la cornisa atlántico-cantábrica.

En comparación con los otros puertos gallegos de titularidad estatal, el Puerto de Vilagarcía es el segundo, al cierre del mes de febrero de 2009, en el movimiento de contenedores, por detrás del Puerto de Vigo (octavo puerto español en movimiento de TEUs) y por delante de los de Marín, Ferrol y A Coruña.

En la comparativa con los puertos de la cornisa cantábrico-atlántica, el Puerto de Vilagarcía ocupa el tercer lugar tras los puertos de Bilabao (séptimo en la clasificación nacional) y Vigo, al cierre del mes de febrero.

#### ENERO-FEBRERO 2008

Hace un año, la situación del Puerto de Vilagarcía, desde el punto de vista de la explotación portuaria, era muy diferente a la actual.



Figuras 2.4 y 2.5. Gráfico de la situación del tráfico en el período enero-febrero de 2008 en el Puerto de Vilagarcía. En el de la izquierda se muestra el reparto del total de las mercancías y en el de la derecha se muestra el desglose de las toneladas de mercancía general.

En cuanto a los tráficos, analizaremos los movimientos de enero y febrero de 2008 para obtener una comparativa a la misma escala. Al cierre del mes de febrero del pasado año, las 142.486 toneladas cargadas y descargadas se repartían del siguiente modo: 21% para mercancía general, 38% para los graneles sólidos y 41% para los graneles líquidos. Además, la mercancía general manipulada era únicamente madera, tablero y aluminio.

Comparando ambas situaciones podemos obtener las siguientes conclusiones:

- Aumentando el volumen de tráficos en el periodo enero-febrero de 2009, la mercancía general ganó peso porcentual en detrimento de los graneles líquidos.
- El aumento de la mercancía general se debe al movimiento de contenedores, bajando el tráfico de madera, tablero y aluminio.

En los puntos siguientes del estudio, describiremos las consecuencias que ha tenido la transición de la situación descrita en febrero del pasado año a la situación actual, analizando, en primer lugar, la implantación de la Terminal de Contenedores, y en segundo lugar, cada uno de los agentes portuarios afectados por la misma. Finalmente se pronosticará el futuro de la terminal y el futuro de la explotación portuaria en su conjunto.

### 3. Implantación de la terminal de contenedores

#### 3.1. *Tramitación Administrativa*

El expediente de tramitación de la concesión de la Terminal de Contenedores comenzó el 31 de enero de 2007 con la solicitud por parte del peticionario (la empresa TERMINAL DE CONTENEDORES DE VILAGARCÍA, S.L., perteneciente al grupo CONTENEMAR). Tras pasar sin alegaciones el trámite de competencias de proyecto, la información pública y la información oficial, el 1 de agosto de 2007 se aprueba el otorgamiento de la concesión.

Con fecha 19 de septiembre de 2007, TERCOVI solicita la modificación sustancial de la concesión por modificaciones en el proyecto básico presentado. Esta solicitud se aprueba por resolución del Consejo de Administración el día 30 de enero de 2008, bajo las siguientes cláusulas:

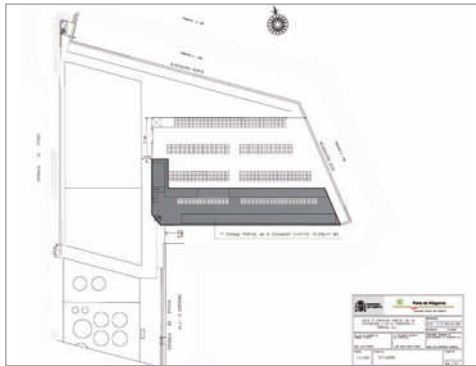
- OBJETO: terminal dedicada a uso particular de contenedores y tráfico Ro-Ro, permitiéndose también el movimiento de mercancía general no contenerizada.
- ZONA DE DOMINIO PÚBLICO CONCEDIDA: 45.361,22 m<sup>2</sup>, incluyendo el muelle Ali-neación Sur de 259 m lineales y la Rampa Ro-Ro, en el nuevo Muelle de Ferrazo.
- OBRAS AUTORIZADAS: nave para oficinas y taller, zona de lavado de contenedores y centro de transformación.
- PLAZO: 30 años.
- INICIO DEL PLAZO CONCESIONAL: cuando se realice la recepción de las obras del Nuevo Muelle de Ferrazo. Se contempla la posibilidad de entregas parciales de la superficie otorgada en concesión.
- LÍNEAS REGULARES OFERTADAS: con Casablanca y Canarias.
- MAQUINARIA: 2 grúas portacontenedores, 3 grúas Reach-Stacker, 2 carretillas, 6 camiones portacontenedores y torres reefer.

#### 3.2. *Evolución física de la terminal*

Cuando se otorgó la concesión y cuando, posteriormente, se aprobó la modificación sustancial, los terrenos concedidos estaban en fase de ejecución, por lo que hasta que finalizaron las obras no pudo hacerse la efectiva puesta a disposición de los mismos.



1ª Entrega Parcial



2ª Entrega Parcial



3ª Entrega Parcial



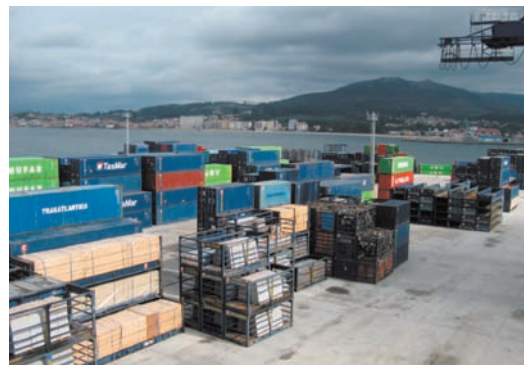
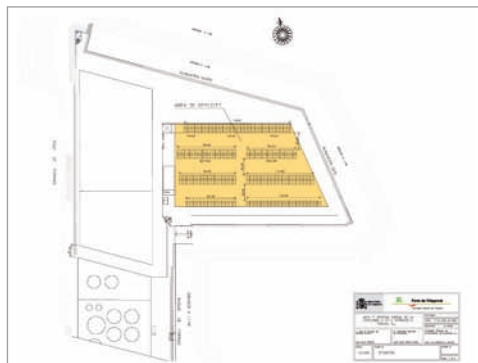
Figura 3.1. Planos y fotografías de las tres entregas parciales.

Esta entrega se hizo, tal y como se contemplaba en el Pliego de Condiciones de la concesión, a través de entregas parciales. En total se realizaron tres: la primera, de 18.256,47 m<sup>2</sup>, se entregó el 15 de junio de 2008 (en la que se incluía la alineación de muelle); la segunda, de 10.234 m<sup>2</sup>, el 28 de julio, y la tercera, de 16.870 m<sup>2</sup>, el 3 de noviembre.

La superficie total de la terminal se divide en tres grandes zonas:

- *Zona de maniobra:* Comprende el muelle Alineación Sur (259 m de longitud) con un ancho de 53 m, y la rampa RO-RO.

Distribución inicial



Distribución final



Figura 3.2. Planos y fotografías de la modificación de la distribución del área de depósito.

- *Área de depósito:* Es la zona de almacenamiento de contenedores. La disposición inicial de este espacio se determinó para trabajar con grúas Reach-Stacker y grúas pórtico, con bloques de 6 contenedores separados por calles de 29 metros paralelos al muelle, a 3 alturas, pudiendo pasar a 4 alturas en toda o parte de la superficie si las necesidades de tráfico lo imponían. En la parte norte de esta área se sitúan los contenedores vacíos y en una fila paralela los contenedores frigoríficos (reefers).
- *Zona de acceso, oficinas y talleres:* Se corresponde con la zona de entrada, en la que se sitúan con la caseta de acceso y la nave de oficinas y pequeño taller.

Una vez comenzada la operativa portuaria de la terminal, y dado que las grúas utilizadas para el movimiento de los contenedores en el área de depósito eran únicamente las Reach-stacker, se modificó la disposición de los contenedores llenos, pasando de filas paralelas al muelle a filas perpendiculares al mismo, agrupados por destino y tamaño, tal como se aprecia en los planos y fotografías adjuntos. Esta modificación permite la reducción de los tiempos de circulación de los camiones y la mejora de los rendimientos de las grúas Reach-Stacker en la operativa de carga del buque.

### 3.3. Evolución en rendimientos y números

La Terminal de Contenedores de Vilagarcía ha vivido en sus diez meses de actividad diferentes situaciones que han provocado la modificación de su *modus operandi* para adaptarse a ellas. Para analizar estas fases nos centraremos en dos ratios significativos: el número de contenedores manipulados y los rendimientos de carga y descarga obtenidos en este periodo.

Podemos nombrar cuatro hitos que marcan las diferentes fases por las que ha pasado la terminal en estos diez meses:

- 15/06/08: Llegada del primer buque portacontenedores.
- 06/07/08-09/09/08: La empresa Boluda recalca con sus buques en el Puerto de Vilagarcía, introduciéndolo en su línea regular con las Islas Canarias.
- 14/12/08-20/03/09: Boluda retorna al Puerto de Vilagarcía tras un acuerdo empresarial con Contenemar (grupo empresarial al que pertenece la concesionaria de la Terminal).
- 24/01/09: La grúa portacontenedores nº 2 sufre un accidente debido a un temporal.

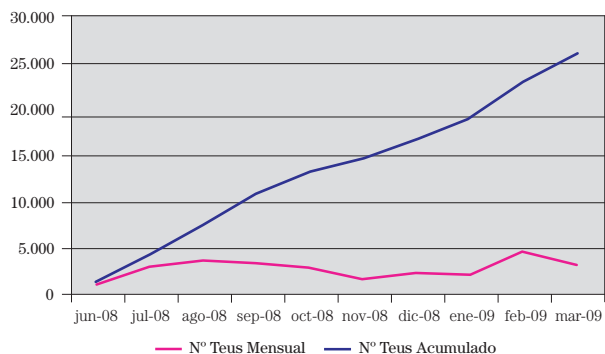


Figura 3.3. Gráfico de TEUs manipulados en la Terminal de Contenedores de Vilagarcía.

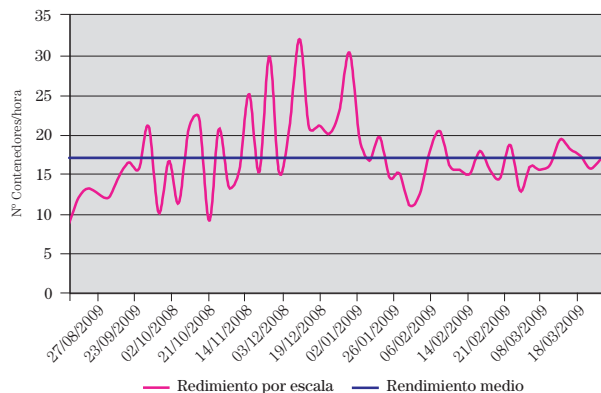


Figura 3.4. Gráfico de evolución de los rendimientos de carga y descarga.

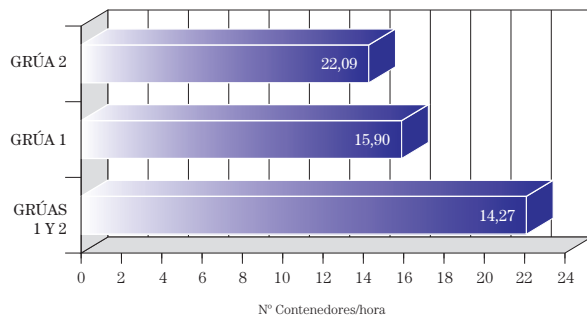


Figura 3.5. Gráfico de rendimientos por grúa y escala.

El número de TEUs que pasaron por la terminal es un buen indicativo de estas fases. En los primeros meses de actividad (junio-septiembre) el número de TEUs mensual fue muy alto, debido en gran medida a la descarga de vacíos para la puesta en marcha de la terminal y a la arribada de los buques de Boluda con sus líneas de Canarias. En el siguiente periodo (octubre-diciembre) el número mensual descendió debido a la marcha de las escalas de Boluda provisionalmente a otro puerto, recuperándose ya a partir de diciembre.

Por otro lado, los rendimientos de carga y descarga demuestran la evolución que la terminal y sus operarios han vivido desde el inicio de la actividad. En la figura 3.4 se aprecia como la tendencia del ratio es claramente ascendente en los primeros meses. Es en esta etapa cuando se utilizan las dos grúas en todas las escalas (aunque por la eslora de los buques no fuese estrictamente necesario) para ayudar al aprendizaje de los grueros en el manejo de esta nueva maquinaria (los rendimientos obtenidos son los de la figura 3.5 Grúas 1 y 2).

Pasada esta fase eminentemente didáctica, se utiliza casi exclusivamente la grúa nº 2 para la carga/descarga de los buques, obteniendo los mejores rendimientos por escala ya que sobre ésta debe recaer el grueso de las operaciones, siendo la nº 1 una grúa de apoyo. Por desgracia, el 24 de enero y a consecuencia de un fuerte temporal, la grúa nº 2 sufre un grave accidente, dejándola averiada desde ese momento; por ello los rendimientos a partir de esa fecha descienden ligeramente, pues la grúa nº 1 no puede alcanzar las mismas velocidades que la dañada.

Actualmente la grúa nº 2 está en fase de reparación. Su puesta en servicio se espera para el mes de junio, fecha a partir de la cual se podrán recuperar los rendimientos obtenidos con anterioridad.

## 4. Desarrollo de la explotación portuaria: agentes afectados

### 4.1. Reordenación del tráfico marítimo

La puesta en marcha de la Terminal de Contenedores y de los muelles de la ampliación donde se sitúa ésta ha obligado a la Autoridad Portuaria a la reordenación de los usos dados a las diferentes zonas de atraque.

Por ello, y dado que la nueva zona de servicio de Ferrazo (donde está emplazada la Terminal de Contenedores) tiene una línea de atraque superior a los 900 m de longitud y un calado de 13 m, hemos reorganizado el tráfico marítimo para dividirlo en dos zonas bien diferenciadas: la comercial, concentrándose al oeste de la zona de servicio, y la lúdico-deportiva situándose al este.

La zona comercial queda situada, por tanto, al lado oeste del Puerto, especializándose cada uno de los muelles en los siguientes usos:

- Nuevo Muelle de Ferrazo: con la Terminal de Contenedores, el muelle se especializa en mercancía general contenerizada.

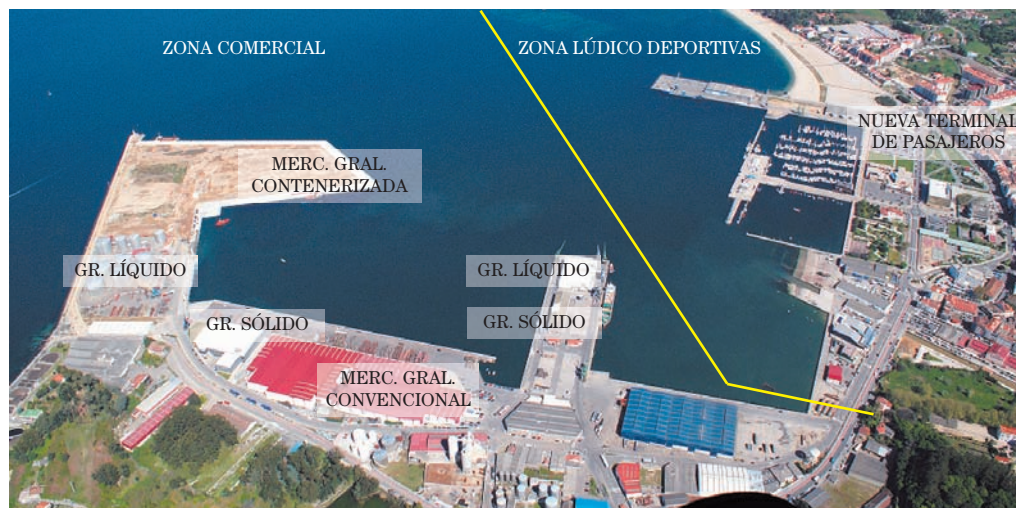


Figura 4.1. Separación de la zona de servicio del puerto en lúdico-deportiva y comercial.



- Muelle de Ferrazo: especializado en graneles líquidos (fuel, metanol y parafina) con instalación especial.
- Muelle de Comboa: usado para el movimiento de graneles sólidos sin instalación especial y mercancía general convencional.
- Muelle Comercial: especializado en granel sólido (cemento) y granel líquido (asfalto), ambos con instalación especial.

La zona lúdico-deportiva estaba, hasta el momento, encajada entre dos áreas comerciales (Zona del Cavadelo al sur, y Muelle del Ramal al norte). Hecho el desplazamiento de la actividad comercial hacia la franja oeste del puerto, se hizo posible la ampliación de la zona lúdico-deportiva ampliando la fachada costera a la ciudad. La solución adoptada se resume en tres grandes actuaciones:

- La creación de un nuevo puerto deportivo en el Cavadelo que, conjuntamente con el existente, dota al Puerto de Vilagarcía con 1.000 amarres.
- La apertura del Cavadelo a la ciudad con el retranqueo de la entrada al puerto (la nueva entrada se sitúa en la figura 4.1 en la separación entre la zona comercial y la lúdico-deportiva). El inicio de esta actuación se proyecta para el próximo año.

La conversión del uso comercial del Ramal en una Terminal de Pasajeros, cuyas obras se prevé que comiencen en 2011.

#### *4.2. Reordenación del tráfico terrestre*

El tráfico terrestre también se vio afectado por la puesta en funcionamiento de la Terminal de Contenedores, ya que, a partir de este momento, la salida y entrada diaria de plataformas portacontenedores aumentaba en gran medida la circulación por la zona de servicio terrestre del puerto.

Además del tránsito constante de las plataformas que transportan contenedores, surgió el inconveniente de la falta de espacio para la pernocta de las mismas en la zona de servicio. Dado el gran número de camiones que hacían noche, diseñamos un protocolo de actuación para la ocupación de las áreas de estacionamiento, que se le comunicó a los transportistas y a la Terminal de Contenedores.

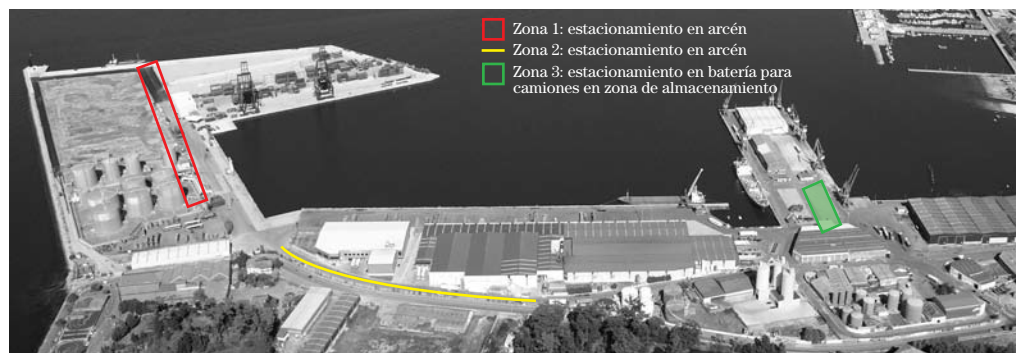


Figura 4.2. Protocolo de actuación para la pernocta de camiones y plataformas portacontenedores.

El protocolo de estacionamiento para las plataformas portacontenedores incluye eminentemente tres zonas que se irían ocupando de manera consecutiva, siendo la zona 1 la primera en llenarse y la zona 3 la última en utilizarse:

- *Zona 1*: es el vial que enlaza el Nuevo Muelle de Ferrazo con el resto de la zona de servicio del puerto, y el área más próxima a la Terminal de Contenedores, este acceso es el que se utiliza en primer lugar.
- *Zona 2*: es el vial de acceso entre la entrada principal del puerto y el Muelle de Ferrazo, con una longitud de aproximada 500 m, es la segunda zona de pernocta de los camiones.
- *Zona 3*: es una de las zonas de almacenamiento que la Autoridad Portuaria tiene reservadas en el Muelle Comercial. En caso de ser necesario el espacio para el estacionamiento de las plataformas, por completa ocupación de las dos zonas anteriores, se habilitaría este sector para dicho fin.

### *4.3. Facturación de las tasas portuarias: evolución a la facturación telemática*

Hasta julio de 2008, la facturación de las diferentes escalas en la Autoridad Portuaria de Vilagarcía la realizábamos de manera manual, es decir, aunque la declaración sumaria (documento en el que se manifiesta la mercancía que será cargada o descargada en un puerto especificando su naturaleza, origen/destino, puerto de carga/descarga, etc.) nos llegaba por vía telemática, la introducción de los datos en el programa de facturación

(SIGMA) era manual. Esto se debía a que las declaraciones sumarias con las que trabajábamos hasta el momento eran documentos de una única mercancía por lo que los datos a introducir se limitaban a 10 campos.

Una vez comenzado el estudio de la facturación de las escalas de los contenedores, previamente a la puesta en marcha de la Terminal, consideramos necesaria la modificación del modo de introducción de datos en el programa, por ser indispensable para mantener el buen rendimiento en el departamento.

Las declaraciones sumarias de las escalas de contenedores conllevan los mismos datos de las declaraciones que manejábamos hasta el momento, pero para cada uno de los contenedores, es decir, si antes los campos a introducir en el programa eran 10, ahora son estos 10 multiplicados por el número de contenedores cargados y descargados. Por ello, para una escala media en la que se manejan 215 contenedores, los datos a introducir serían 2.150.

Con esta situación, optamos por aprovechar la recepción de la declaración sumaria en soporte digital para enlazar este archivo con el programa de facturación, con esto, minimizamos el tiempo de introducción de datos en el programa. Para llevar a cabo este proceso en el departamento, además de adecuar el programa a la nueva situación, se ha instruido al personal de facturación para su adaptación al nuevo modelo, puesto que ahora ya es el procedimiento habitual utilizado para todas las escalas, independientemente del tipo de mercancía.

Pasados unos meses de la puesta en marcha de la Terminal de Contenedores, y analizando el número de facturas que se emiten mensualmente a una empresa que realiza un servicio regular, hemos considerado que ofertar el servicio de facturación telemática es el siguiente paso en la evolución del departamento. Por ello, nos hemos planteado implantar y ofertar este servicio durante el presente ejercicio.

#### *4.4. Nuevo puesto de inspección fronterizo*

A principios del 2007, el Puerto de Vilagarcía tenía autorización como Centro de Inspección dependiente del Puesto de Inspección Fronterizo (PIF) de Vilagarcía-Ribeira-Caramiñal, de acuerdo con la Decisión 2001/881/CE, con las siguientes especificaciones:



- Productos para consumo humano (HC) embalados en todas las categorías.
- Productos para consumo no humano (NHC) embalados en todas las categorías y alimentos a granel para animales.

Las instalaciones de este PIF se encuentran en el Muelle de Comboa del Puerto de Vilagarcía, formando parte del Edificio de CEFRICO. Como se trata de un PIF de menos de 500 partidas/año, las instalaciones de HC y NHC pueden ser compartidas, resumiéndose en: una oficina, una sala de inspección, una cámara a temperatura ambiente, otra de refrigeración, otra de congelación y unos vestuarios. Las inspecciones que se realizan en estas instalaciones son eminentemente de pescado congelado, llegando, a las 212 partidas importadas a través del PIF en el año 2006, pero descendiendo drásticamente en los años siguientes.

En el mes de mayo de 2007, pasados unos meses del otorgamiento en concesión de la Terminal de Contenedores, y a la vista del nuevo horizonte que se presentaba, comenza-

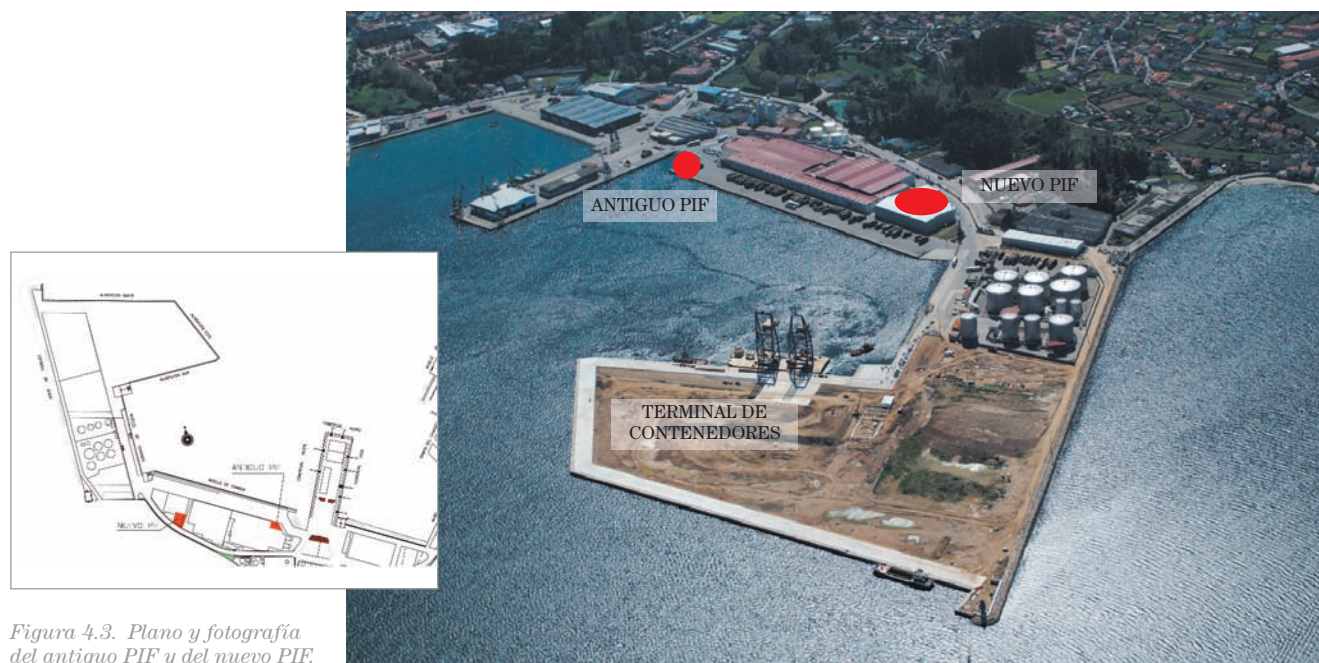


Figura 4.3. Plano y fotografía del antiguo PIF y del nuevo PIF.

mos los trámites para ampliar la autorización para todas las categorías de productos de origen animal (embalados y a granel) destinados a consumo humano y a consumo no humano. Para ello, y teniendo en cuenta la imposibilidad de ampliación de las instalaciones actuales, se plantea la construcción de un nuevo edificio que pueda albergar todas las inspecciones que se deriven de la importación y exportación de las diferentes mercancías transportadas en contenedor.

En el proceso de búsqueda de ubicación se tuvieron en cuenta fundamentalmente dos criterios: la proximidad con la Terminal de Contenedores y los muelles de descarga de madera y pescado congelado, y la disponibilidad de una superficie mínima para la ejecución de un edificio con todos los servicios necesarios.

Una vez encontrada la ubicación idónea, se ha buscado el consenso con todos los agentes implicados en las inspecciones de las nuevas mercancías para distribuir el espacio adecuadamente, cubriendo todas las necesidades requeridas por los mismos. A las instituciones que ya inspeccionaban habitualmente en las instalaciones del Puerto de Vilagarcía se sumaron otros organismos que hasta el momento no lo hacían, siendo finalmente los que se relacionan en la figura 4.4.

Finalmente, el edificio resultante se muestra en la siguiente figura. En estos momentos está en fase de construcción, esperando tenerlo en funcionamiento a finales del presente año.

#### ORGANISMOS DE INSPECCIÓN DE MERCANCÍAS EN EL PUERTO DE VILAGARCÍA

<b>PIF</b>		<b>SANIDAD VEGETAL</b>	
<b>SANIDAD EXTERIOR</b>		<b>Organismo</b>	MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACIÓN Dirección General de Salud Pública Subdirección General de Sanidad Exterior y Sanidad Vegetal
<b>Organismo</b>	MINISTERIO DE SANIDAD Y CONSUMO Dirección General de Salud Pública Subdirección General de Sanidad Exterior	<b>Mercancías</b>	IMPORT: Mercancías de consumo humano y no humano de origen vegetal
<b>Mercancías</b>	IMPORT: Mercancías de origen animal	<b>Inspeccionadas</b>	IMPORT: Mercancías de consumo humano y no humano de origen vegetal
<b>Inspeccionadas</b>	de consumo humano EXPORT: No participe		
<b>SANIDAD ANIMAL</b>		<b>SOIVRE</b>	
<b>Organismo</b>	MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACIÓN Dirección General de Ganadería Subdirección General de Sanidad Animal	<b>Organismo</b>	MINISTERIO DE INDUSTRIA, TURISMO Y COMERCIO Servicio Oficial de Inspección, Vigilancia y Regulación de las Exportaciones
<b>Mercancías</b>	IMPORT: Mercancías de consumo no humano de origen animal	<b>Mercancías</b>	IMPORT y EXPORT. Control del correcto calibre
<b>Inspeccionadas</b>	EXPORT: Certifica algunos productos de origen animal de consumo humano	<b>Inspeccionadas</b>	calidad, etiquetado y envasado de productos

Figura 4.4.



Por otro lado, dado el aumento de las partidas inspeccionadas y la diversidad de organismos inspectores y de agentes implicados, se hace necesario regular de modo telemático las órdenes de inspección y con ello optimizar los tiempos de espera y organizar la explotación del edificio. La comunicación de la información acontece tal y como se muestra en la figura 4.7, por lo que, para organizarla de manera telemática, estamos trabajando en una herramienta web que permita a los diferentes usuarios introducir sus datos y transmitirlos en tiempo real, creando una lista de inspección diaria.

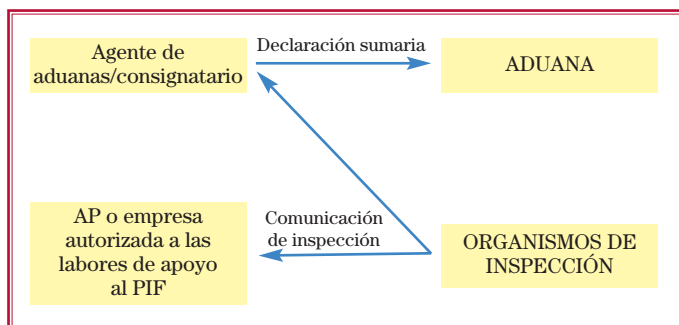


Figura 4.7. Proceso de la orden de inspección.

#### 4.5. Sociedad de Estiba: manejo de las nuevas grúas portacontenedores

La Sociedad Estatal de Estiba y Desestiba de Vilagarcía ha tenido que adecuar su plantilla y la formación de la misma a la nueva situación del puerto y las nuevas grúas aportadas por la Terminal de Contenedores.

Las grúas que los estibadores manejaban hasta el momento eran grúas pórtico y grúas automóviles, de manejo similar. Con la puesta en marcha de la Terminal la maqui-

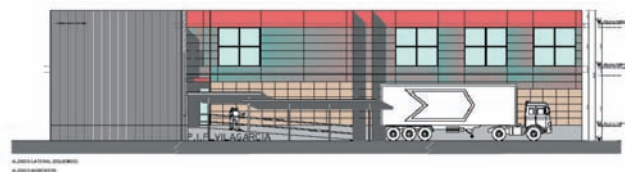


Figura 4.5. Alzado lateral izquierdo del edificio.



Figura 4.6. Plano de planta baja del edificio.



Figura 4.8. Grúas Pórtico.



Figura 4.9. Grúas Automóviles.



Figura 4.10. Grúas Portacontenedores.

naria a utilizar cambia sustancialmente; ahora los estibadores deben trabajar con grúas portacontenedores cuya conducción varía en gran medida en comparación con las anteriores.

La primera de las medidas necesarias para mejorar el rendimiento en la nueva etapa fue el aumento de la plantilla de estibadores fijos de la sociedad. Hasta el momento la plantilla fija contaba con nueve componentes, seis de ellos estibadores (dos del grupo cuatro y cuatro del grupo dos) y tres entre personal de limpieza y administración. Valorando y cuantificando el aumento de actividad aportado por la Terminal de Contenedores se propuso ampliar la plantilla en tres estibadores más, para poder cubrir con la lista fija el grueso de las jornadas ordinarias, intensivas y nocturnas. En estos momentos, las tres plazas están en proceso de adjudicación.

La otra decisión importante fue dotar a la plantilla de la sociedad de conocimientos necesarios para el manejo de las nuevas grúas. Para ello se realizaron cursos de formación de “Operador de Grúa Puerto y Portacontenedores” para quince trabajadores, es decir, para los trabajadores fijos y para trabajadores eventuales, que son contratados directamente por las empresas estibadoras para cada una de las jornadas, esperando que las nuevas adquisiciones a la lista fija tuviesen ya la experiencia precisa.

#### *4.5. Servicio portuario de remolque: adecuación a las nuevas líneas regulares*

El servicio portuario básico técnico-náutico de remolque se vio afectado en gran medida por la llegada de los contenedores, y sus correspondientes escalas de buques portacontenedores, al Puerto de Vilagarcía.



Para cuantificar esta afección analizaremos los datos de los servicios de remolque prestados en 2008, separándolos en dos intervalos de tiempo, desde el inicio del año hasta la llegada de la primera escala de contenedores (15 de junio de 2008), y desde esta fecha hasta final de año.

En la primera parte del año, se realizaron 104 servicios de remolque de los que 25 fueron para líneas regulares, es decir un 24%, y 79 para escalas que no se corresponden con líneas regulares. Hasta este momento, en el Puerto de Vilagarcía solamente se trabajaba con una línea regular, la del cemento de la empresa S.A. Tudela Veguín.

Por ello, las nuevas tarifas del servicio de remolque se desglosan en: transporte de mercancías peligrosas, transporte de mercancías no peligrosas, escalas de buques de servicio regular (no mercancías peligrosas) y buques de pasaje; gravando más las tarifas de las mercancías peligrosas y menos las de líneas regulares y buques de pasaje.

Con estas nuevas tarifas, se entiende que las nuevas líneas regulares aportadas por la Terminal de Contenedores han aumentado en gran medida la carga de trabajo del servicio de remolque, por lo que el coste puede bajarse, dando más competitividad al puerto y manteniendo la rentabilidad de la prestación del servicio para la empresa adjudicataria.

#### 4.7. Otras concesiones: explotación de la sinergia del momento

Dejando a un lado la transformación de la propia Autoridad Portuaria y de los servicios portuarios básicos, el resto de la comunidad portuaria también ha evolucionado aprovechando la sinergia de la puesta en marcha de la Terminal de Contenedores.

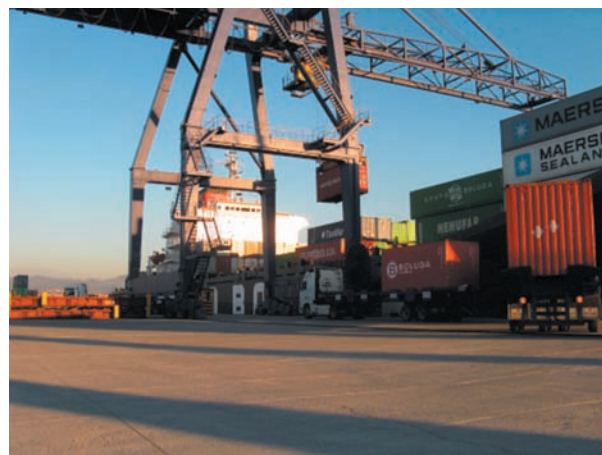


Figura 4.11. Maniobra de carga de un contenedor de buque.

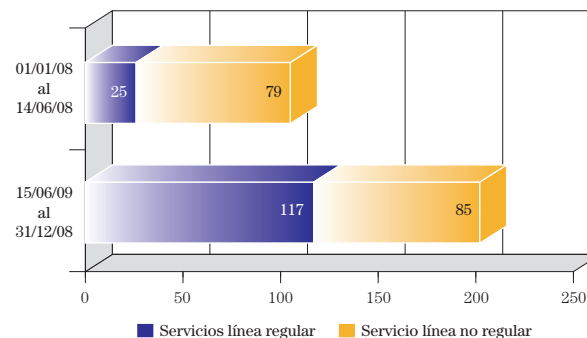


Figura 4.12. Gráfico del número de servicios de remolque en 2008, divididos en realizados a líneas regulares y no regulares.

Además del cambio de terminal de las mercancías contenerizadas de nuestra zona de influencia que hasta el momento se movían a través de Marín y Vigo, el inicio de la actividad en nuestra Terminal les sirvió a otros agentes portuarios para ampliar la actividad de sus concesiones y dar diferentes servicios a los clientes que utilizan la Terminal de Vilagarcía como puerto de entrada y salida de sus mercancías por contenedor. Éste es el caso de las dos concesiones de almacenamiento frigorífico, Centro Frigorífico Conservero, S.A. (CEFRICO) y Frigorífico Puerto Arosa, S.L. (FRIPORTO).

El objeto de la concesión de CEFRICO, hasta el 8 de octubre de 2008, era el de “almacenamiento frigorífico y planta de elaborado de túnidos”, a partir de esta fecha se les permitió también la “manipulación y envasado de productos de pesca”. La solicitud de ampliación del objeto fue tomada por la necesidad de diversificación de la planta y por la implantación de la Terminal de Contenedores, que les permite abaratar costes en la recepción de sus materias primas, y enviar a través de ella sus mercancías envasadas a sus clientes. Por parte de la Autoridad Portuaria, intentamos explotar en la mayor medida posible el potencial de este tráfico a través de la Terminal, permitiendo computar para el tráfico mínimo de CEFRICO, el tráfico que mueva a través de los contenedores.

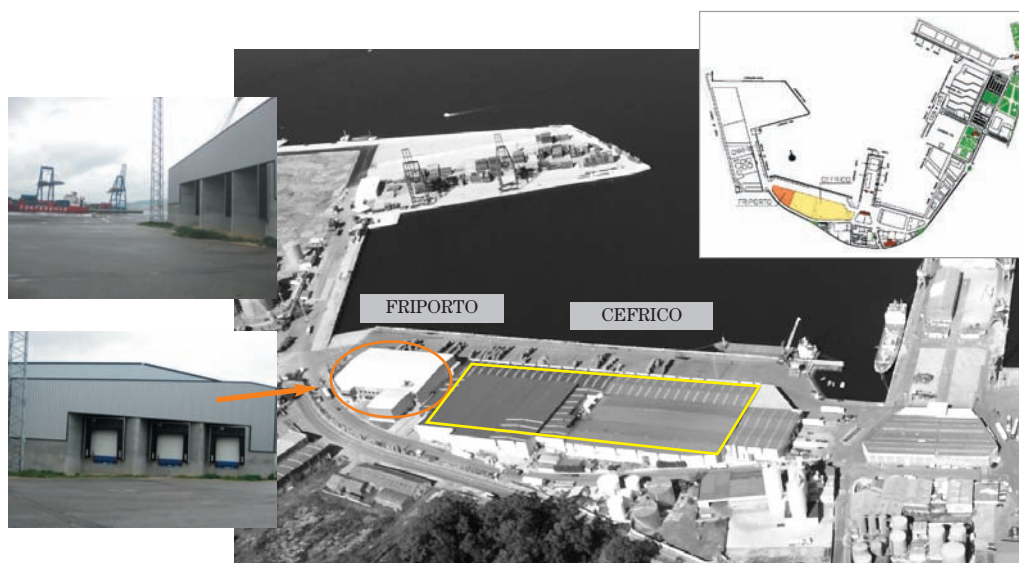


Figura 4.11. Maniobra de carga de un contenedor de buque.



En el caso de FRIPORTO el objeto se amplió el 30 de enero de 2008 para permitir el “depósito aduanero de mercancías, grupaje y aligerado en contenedor”. Además, con esta modificación se autorizó la rectificación de su proyecto inicial de construcción, para adaptar parte de la nave a la nueva actividad, diseñando una zona de recepción de los contenedores con nuevos muelles de carga y una superficie anexa para el grupaje de la misma.

Además de estas concesiones, otra empresa portuaria ha aprovechado la actividad de la Terminal de Contenedores para abaratar sus costes de transporte de mercancía a través del puerto. Se trata de FINANCIERA MADERERA, S.A. (FINSA), firma dedicada a la fabricación de tablero que importa sus materias primas y exporta su tablero en buques de mercancía general convencional a través del puerto de Vilagarcía. La Autoridad Portuaria ha clasificado el tablero de FINSA como tráfico relevante durante los últimos años con la firma de un convenio de bonificaciones entre ambas partes. En el convenio del 2009, hemos considerado también como tráfico relevante el tablero que FINSA exporte a través de la Terminal de Contenedores, puesto que la reducción de los costes del transporte nos ayuda a captar este tráfico contenerizado que hasta el momento se movía a través de otros puertos cercanos.

## 5. Situación futura del puerto de Vilagarcía

### 5.1. *Futuro de la terminal de contenedores*

Una vez pasados los primeros diez meses de actividad de la Terminal de Contenedores, en los que se ha conseguido su consolidación en cuanto a operatividad tanto en el interior de la propia Terminal como en el entorno portuario, debemos poner la vista en el horizonte para encauzar a corto, medio y largo plazo, el futuro de los contenedores en la Autoridad Portuaria de Vilagarcía.

El principal objetivo de una terminal de contenedores es el de proporcionar los medios y la organización necesaria para que el intercambio modal de los contenedores se lleve a cabo en las mejores condiciones de rapidez, eficiencia, seguridad y economía. Para conseguir la optimización de este objetivo se pueden conjugar diferentes variables: infraestructuras disponibles, maquinaria, tecnología, comunicaciones, gestión, personal especializado y utilización de los modos de transporte.

Teniendo en cuenta estas variables, y considerando que la mejora de una terminal es fundamental para la captación de nuevos tráficos, desde el punto de vista del departamento de explotación de la Autoridad Portuaria, la Terminal de Contenedores de Vilagarcía tendrá cuatro opciones de progreso correlativas en el tiempo, y que se resumen en:

• *1ª fase: mecanización de la Terminal*

En esta primera etapa la mejora consiste en optimizar la densidad de ocupación de la terminal (es decir, el ratio  $m^2/TEU$ ) a través del cambio en los equipos de manipulación, pasando de las grúas Reach-Stacker exclusivamente, a la combinación de estas con grúas Trastainer. Con ello aumentaríamos el rendimiento de la superficie actual de almacenamiento y de los tiempos de transporte horizontal de los contenedores en la terminal, y consecuentemente los de carga y de descarga.

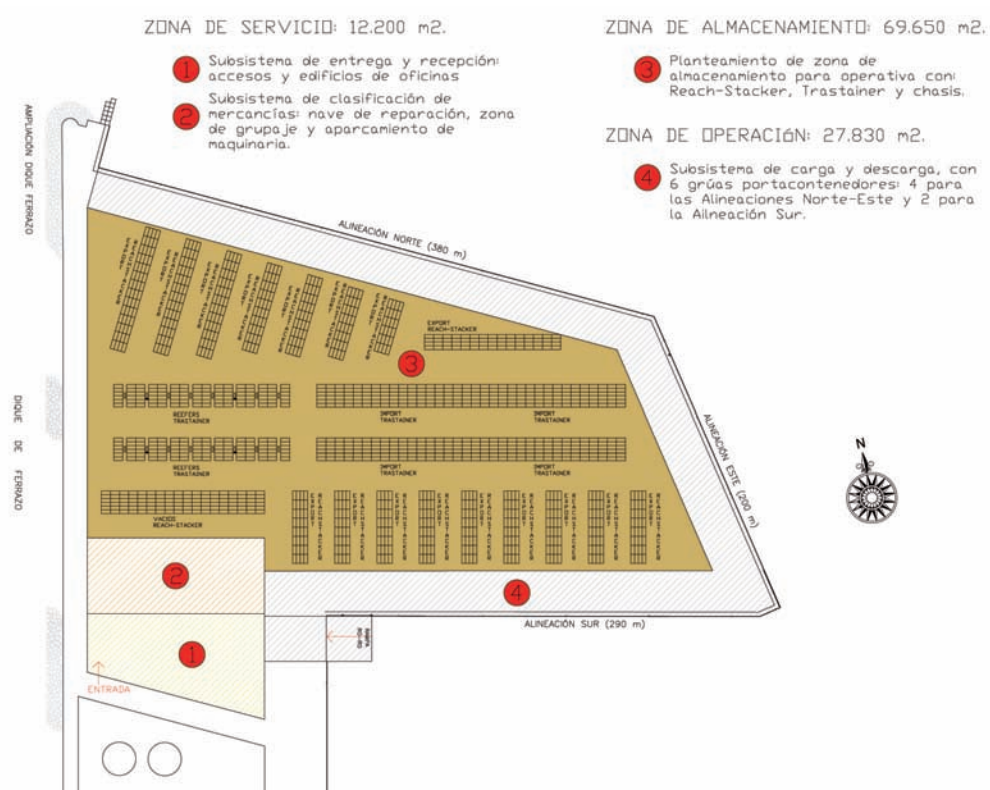


Figura 5.1. Planteamiento del futuro de la Terminal de Contenedores.



- *2ª fase: informatización de la operativa de la Terminal*

La segunda fase consistiría en la implantación de un sistema informático a través de una aplicación con GPS en el que esté localizada la posición de cada uno de los contenedores dentro de cualquier zona de la terminal.

- *3ª fase: ampliación del muelle en concesión*

Una vez obtenido el rendimiento máximo de la Terminal con la superficie actual, el siguiente paso sería la ampliación de la línea de atraque en concesión. La apuesta más ambiciosa que puede hacer la Terminal consiste en aumentar su atraque con la Alineación Norte conjuntamente con la Alineación Este. Estas dos alineaciones se unirían a través de una única vía que permitiese operar con las mismas grúas en ambos muelles, obteniendo una línea de atraque de 580 m con un calado de 13 m. Con la suma de las tres alineaciones, la terminal contaría con un total de 860 m de línea de muelle.

- *4ª fase: ampliación de la Terminal*

En último lugar, el futuro a largo plazo de la Terminal pasa por expandirse hacia las parcelas colindantes, pudiendo ocupar una superficie máxima de 110.000 m<sup>2</sup>. Con esta ampliación se reorganizaría todo el espacio, cambiando y ampliando la zona de servicio (zona de acceso, zona de clasificación de la mercancía, zona de oficinas y salas de control, etc), redistribuyendo la zona de almacenamiento y optimizando la zona de operación.

## *5.2. Futuro de la explotación portuaria*

La explotación portuaria es la propulsora de los cambios en la ordenación y en los tráficos dentro de un puerto; a su vez, iniciado el cambio, ésta debe adaptarse a ellos, adecuándose a las nuevas circunstancias y potenciando en todo momento la mejora de los rendimientos. El ejemplo de esta misión de la explotación es la evolución del Puerto de Vilagarcía en una año mostrada en los puntos anteriores.

Con esto, y utilizando este ejemplo de base para prever el futuro de la explotación del Puerto de Vilagarcía, acertamos a encaminar a la explotación portuaria hacia una apuesta prioritaria por la mercancía contenerizada sin olvidar nuestra importancia histórica como puerto granelero.

La promoción del tráfico de contenedores desde el Departamento de Explotación pasa por la búsqueda de nuevos espacios que puedan dar potencial de crecimiento a la actual Terminal, por la constante mejora de los procedimientos de actuación para la ordenación



del tráfico terrestre y por la mecanización de los servicios portuarios prestados por la Autoridad Portuaria para ayudar a mejorar los rendimientos de la Terminal. Estas medidas podemos concretarlas en:

- *Ampliación de la concesión:*
  - Reserva de las parcelas situadas al norte (1.1 en la figura 5.2) y este (1.2 de la figura 5.2) de la concesión que actualmente están sin ocupación para futuras ampliaciones de la concesión.
  - Rescate de una parcela de 23.210 m<sup>2</sup> (1.3 de la figura 5.2), colindante con la Terminal, otorgada en régimen de concesión, pero que actualmente tiene parada su actividad.
- *Mejora de la entrada al Puerto:* Retranqueo de la entrada principal al Puerto (2 de la figura 5.2), instalando un sistema de control de accesos que pueda vincularse al control de entrada/salida de la Terminal.
- *Nuevos accesos ferroviarios* (3 de la figura 5.2): Aprobación de un procedimiento del paso de los vehículos ferroviarios que se muevan a través de la concesión.
- *Otras concesiones:* Permitir y aprobar modificaciones a concesiones del Puerto para dar más servicios al tráfico de contenedores (4 de la figura 5.2).

Por otro lado debemos apoyar al resto de mercancías movidas a través del puerto, tal y como lo venimos haciendo históricamente. Para ello emprenderemos las siguientes acciones:

- Seguiremos designando en los próximos años a la pesca congelada como tráfico sensible y al tablero como relevante, mejorando su competitividad y reduciendo los costes de paso de las mercancías por la zona portuaria.
- Apoyaremos las mejoras de las cláusulas de las concesiones (plazo, tráfico mínimo, tasas...) a las empresas que realicen una inversión significativa en sus instalaciones para la optimización de sus rendimientos.
- Mejoraremos las condiciones de los muelles reservados para graneles y mercancía general convencional (actualmente estamos iniciando las obras de ampliación del Muelle Comercial Oeste (5 de la figura 5.2)), aumentando sus calados y modernizando sus servicios, respaldando la especialización de los mismos como medio para obtener un incremento de los rendimientos de carga y descarga.
- Regularemos los muelles en concesión (caso de las alineaciones del Nuevo Muelle de Ferrazo, en concesión a la Terminal de Contenedores (6 de la figura 5.2)), permitiendo, por razones de explotación portuaria y en caso de saturación del resto de muelles en servicio, el atraque de terceros buques para realizar operaciones de carga o de descarga.









