

La congestión portuaria debida a la llegada de los Grandes Buques Portacontenedores

P. Jiménez Gómez¹, J.M. Gómez Fuster²

¹ Profesora Contratada Doctor, Unidad Predepartamental de Ingeniería Civil, UPCT, C/ Alfonso XIII, nº52, 30203, Cartagena, Murcia, pilar.jimenez@upct.es

² Autoridad Portuaria de Cartagena, Plaza Héroes de Cavite, 30201 Cartagena, Murcia, jimgomez@apc.es

En los últimos meses, en la fachada norte de Europa han empezado a aparecer, de forma incipiente, problemas de congestión, no solamente asociados a posibles retrasos de los barcos respecto a su llegada programada y posterior manipulación de carga, sino debido a la llegada de grandes buques portacontenedores de última generación capaces de transportar hasta 18.000 TEUs.

En concreto, estos problemas están empezando a aparecer en el puerto de Rotterdam debido a los barcos de este tamaño puestos en circulación en la ruta Asia – Europa, con previsión de extenderse a los puertos vecinos de Amberes y Hamburgo.

Los puertos son incapaces de absorber el gran incremento de operaciones debido a la llegada de estos buques, pues se ha pasado de manejar unos 8.000 TEU's por barco en 2005 a unos 18.000 TEUs por barco en 2014. Por ejemplo, la terminal Burchardkai en el Puerto de Hamburgo, a principios de 2014 maneja 63 buques transatlánticos con más de 3.000 movimientos por barco frente a los 29 buques que controlaba en la primera mitad de 2008, prácticamente el doble en 6 años.

Este incremento del número de contenedores transportados no es capaz de ser absorbido por las infraestructuras portuarias diseñadas actualmente que están en funcionamiento, pues las horas punta cuando un barco de estas características llega a puerto causa retrasos en el funcionamiento global del mismo. Es cierto que las grúas de muelle son capaces de descargar los TEUs en un tiempo considerable, sin embargo el problema aparece en los equipos de interconexión muelle-playa de contenedores que no son capaces de manejar todos los TEUs que llegan en un tiempo asumible, a la misma velocidad de carga/descarga, lo que crea cuellos de botella entre el muelle y la playa. Además, nótese que la playa de contenedores ya está ocupada y puede ocurrir que en esas horas punta se sature la capacidad de almacenamiento de la terminal. Se puede considerar, que los problemas en la playa de almacenamiento se pueden resolver en las horas de baja demanda, donde se colocarían los contenedores de acuerdo a su destino y otros condicionantes, pero realmente esto no es productivo y además repercute en la recepción y entrega de contenedores en la conexión terrestre, ya sea por ferrocarril o por carretera. Para tener un orden de magnitud un gran buque portacontenedor con una carga de 10.000 TEUs a su llegada a un puerto de la costa norte europea lleva asociados de media unos movimientos de hinterland de 1.560 camiones, 32 buques fluviales, 10 feeder y 19 trenes.

Partiendo de lo explicado la ponencia se centra en los siguientes tres puntos:

Identificación de los problemas detectados en las principales terminales portuarias europeas, como Rotterdam, Hamburgo o Amberes, debido al incremento de contenedores transportados en los nuevos grandes buques portacontenedores, problema que ocurrirá cada vez de forma más regular.

Descripción de las soluciones actuales que estos puertos están poniendo en práctica, como empezar a cobrar una tasa de sobrecoste por congestión por TEU transportado.

Planteamiento y descripción de ventajas y desventajas de posibles soluciones a aplicar en un futuro próximo para solventar este problema o minimizar sus repercusiones.