

## **SECTOR TRANSPORTE Y COMUNICACIONES**

**D. José Manuel Manrique Abascal**  
**Director de Bergé Marítima SA**

### **TRANSPORTE, LOGÍSTICA Y PERSPECTIVA DE LA INTERMODALIDAD**

Buenas tardes, señoras y señores.

Mi agradecimiento a los responsables de la Cámara de Comercio y del CEMIDE por permitirme participar en esta jornada representando a las empresas del sector de transportes y comunicaciones.

Cuanto mayor sea la capacidad de respuesta de nuestra región a las necesidades de transporte y logística para el aprovisionamiento de materias primas, productos de fabricación, componentes, etcétera, así como para los productos acabados y mercancías a ser trasladadas desde su lugar de producción hasta los centros de distribución, posicionamiento en los mercados o receptores finales de los mismos, mayor será la aportación del transporte a la riqueza de Cantabria, ése tiene que ser uno de los grandes retos en los años venideros. Comunicarnos y transportar de una forma más eficiente, rápida y competitiva.

Un buen dato económico de nuestra región a tener en cuenta y que también se proyecta en el sector transportes y comunicaciones, es el crecimiento durante el año 2004 de las exportaciones en un 15,3%, por importe de 1.668 millones de euros, y un aumento en las importaciones del 13,4%, por importe de 1.897 millones de euros.

Desde una perspectiva marítimo-portuaria, me gustaría facilitaros algunos datos y nuestro punto de vista sobre la evolución del transporte y la logística en nuestra región.

Por el Puerto de Santander se han movido durante el último año 5.915.000 toneladas, aportando aproximadamente un 20% del PIB regional. Del citado tonelaje, 5.830.000 toneladas, bien sean de importación como de exportación, utilizan para acceder o salir del mismo el transporte por carretera y/o ferrocarril. A la carretera corresponden unas 4.780.000 toneladas (82%) y al ferrocarril 1.050.000 toneladas (18%).

Como referencia, podemos entender que en carga por carretera el puerto genera un número aproximado de unas doscientas mil unidades de carga de camión al año.

En el otro transporte de referencia, el ferrocarril, Santander es el puerto que mayor carga genera de entre todos los puertos nacionales: tenemos una media diaria de cuatro trenes de automóviles y tres con mercancía general y graneles.

El concepto de transporte como servicio, bien sea por carretera, ferrocarril, aéreo o marítimo, ha tenido como reto aceptar un mayor peso específico y de responsabilidad en las cadenas logísticas, lo cual ha permitido, como contrapartida, acceder a nuevas opciones operativas y un crecimiento importante en volumen de negocio.

Hoy en día, y se reafirmará aún más en los años venideros, transportar una mercancía será algo más que mover un producto desde un punto a otro, y para poder acceder a los grandes contratos logísticos será determinante el poder garantizar compromisos de servicio con todos y cada uno de los medios de transporte ofertados, pero también serán imprescindibles gran capacidad de recursos financieros, inversiones en equipos, campas intermedias, almacenes, sistemas integrados de gestión, recursos humanos altamente cualificados, ser especialistas del transporte tanto nacional como internacional y tener conocimientos en comercio exterior.

La logística ha permitido reforzar, sin lugar a duda, el posicionamiento futuro del transporte y la distribución de mercancías, pero al mismo tiempo ha obligado al transporte a aceptar las normas y procedimientos de la misma, imponiendo al final sus propios condicionantes y flujos de servicio de mercado.

Dando como referencia el Puerto de Santander, no hace muchos años la mayoría de las mercancías que por él transitaban permanecían en el mismo períodos de tiempo relativamente reducidos. Hoy en día, tanto para la entrada como para la salida de mercancías se aplica una distribución bajo la perspectiva de logística portuaria, muchas mercancías se entregan en concepto “JUST IN TIME”, con tiempos y lugar de entrega predeterminados y precisan de estancias más prolongadas en las instalaciones portuarias.

En el Puerto de Santander, en esa nueva dimensión de transporte y logística, como ejemplo de lo anteriormente comentado, tenemos desde hace años centros para la preparación y distribución de automóviles que distribuyen tanto por carretera como por ferrocarril automóviles a centros de clasificación en el interior como a distribución capilar a consumo final, aportando inversiones, conocimiento, software, instalaciones especiales, etcétera, dando un posicionamiento de mercado preferencial y facilitando la fidelización de clientes de primer nivel como Renault, VW, Seat Toyota, Honda, Mitsubishi y Lexus, entre otros.

Cantabria, desde la perspectiva del transporte, logística e intermodalidad, va a disponer a corto plazo de verdaderas oportunidades de crecimiento operativo y económico tanto por las infraestructuras que se están ejecutando en la actualidad como por las que se están diseñando en el Plan Estratégico de Infraestructuras del Transporte (PEIT) que será un gran dinamizador de la economía de nuestra región, a saber:

- Inclusión autovía Torrelavega-Solares, periodo 2005/2008
- Inclusión autovía Ronda Bahía de Santander, periodo 2005/2008
- Inclusión autovía Dos Mares, periodo 2008/2012
- Finalización autovía Aguilar-Burgos, periodo 2005/2008
- Tren Alta Velocidad del Cantábrico, considerando prioritaria la conexión con Mediterráneo y Francia, contemplando un tren de altas prestaciones, que combina transporte de pasajeros y mercancías.
- Adaptación del Plan Director del Puerto de Santander a las nuevas necesidades, potenciando el desarrollo de plataforma intermodal y de la Zona de Actividad Logística.
- Adaptación del Plan Director del Aeropuerto de Santander a las nuevas necesidades.

El transporte, la logística y la intermodalidad pueden aportar a la economía de Cantabria porcentajes de crecimiento muy considerables; la estrategia a seguir tiene que ser inexcusablemente:

- La progresiva especialización y cooperación con otros puertos europeos.
- Desarrollo del Puerto de Santander como elemento clave de intermodalidad, favoreciendo la integración de las grandes cadenas de transporte internacional.
- Creación de las nuevas “autopistas del mar” para carga rodada, que permitirá posicionar camiones y plataformas desde el Puerto de Santander hasta puertos de centro Europa y viceversa, con un tránsito de día y medio.

Optar a tener una autopista del mar que conecte el Puerto de Santander con un puerto del centro de Europa es estratégico para poder garantizar un crecimiento sostenible del Puerto de Santander y, sin lugar a dudas, supondrá una revolución en la logística del transporte por carretera para Cantabria.

De los citados medios no sólo se beneficiarán todas aquellas empresas de nuestra región; al mismo tiempo será una oferta intermodal para todas las regiones del resto de España que accedan a los mercados de centro Europa.

Será una gran oportunidad para captación de los grandes flujos de productos perecederos de exportación con origen sur y levante de España hacia el resto de países miembros de la Unión Europea.

Las limitaciones de tránsito por algunos países, el peaje alemán que en la actualidad ya supone unos ocho euros por tonelada y la casi segura implantación en Francia de las mismas limitaciones y costo que en Alemania, dificultarán los tránsitos de los camiones por los mencionados países y favorecerán, en mi opinión, el crecimiento de los tráficos por las autopistas del mar, en definitiva una gran oportunidad para el Puerto de Santander.