



UNIVERSITAT
POLITÈCNICA
DE VALÈNCIA



ANEJO 1. ANTECEDENTES Y SITUACIÓN ACTUAL

Estudio de soluciones para la ordenación en planta de la Terminal de contenedores del Muelle 11 del Puerto de Alicante.

Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos,
Canales y Puertos

Universitat Politècnica de València

Titulación: Grado en Ingeniería Civil

Curso académico: 2022/2023

Autora: María Costa Porras

Tutor: Joaquín de María Garrido Checa



CONTENIDO

1. OBJETO DEL ESTUDIO	2
2. ANTECEDENTES	2
3. SITUACIÓN ACTUAL	4

1. OBJETO DEL ESTUDIO

El objeto principal del estudio es analizar y dimensionar la mejor alternativa de almacenamiento posible que puede albergar el muelle 11 del Puerto de Alicante, para cambiar su uso actual a una terminal de contenedores.

En primer lugar, se presentan los antecedentes e historia de la terminal, junto con su situación actual

2. ANTECEDENTES

La Autoridad Portuaria de Alicante (APA), con denominación comercial Alicante Port, es la institución gubernamental encargada de la gestión del Puerto de Alicante, el cual forma parte de los 46 puertos de interés general con titularidad estatal.

A pesar de que en la actualidad, el tráfico más importante es el de mercancía en contenedor, el puerto de Alicante menciona por primera vez el tráfico de contenedores en la memoria del año 1970, cuando entraron 51 barcos con 351 contenedores con dimensiones superiores a los 20 pies, 1.492 contenedores de 20 pies y 1.369 menores a los 20 pies, resultando en un total de 3.212. Al siguiente año, las cifras aumentaron alcanzando los 11.354 contenedores. Durante los primeros años el desarrollo del tráfico se vio muy limitado debido a la falta de instalaciones adecuadas.

Por ello, gracias al crecimiento del uso del contenedor, especialmente para el transporte de las mercancías con las Islas Canarias; en el año 1981 se adecúan las instalaciones para permitir el desarrollo del tráfico de contenedores. Se crea una zona continua al Muelle 11 para el depósito de contenedores, ésta se pavimenta y también se construye un tinglado. Ampliando así la superficie en 16.000 m². No fue hasta alcanzar movimientos de 37.232 contenedores en el año 1985, cuando se introdujeron grúas especializadas, en concreto la grúa INTA-EIMAR justo en el Muelle 11, y el propio muelle se especializó para el tráfico de contenedores.

En el 1988, se realiza otra ampliación, donde se rellena parcialmente la dársena de pesca donde se añaden 26.000 m² a la terminal de contenedores. Sin embargo, a pesar de las ampliaciones realizadas, no se llegaba al nivel necesario para competir con otros puertos dentro del mercado del tráfico de contenedores, impidiendo así su desarrollo total.

Fue en 2008 con la ampliación del propio puerto, que la empresa concesionaria construyó una nueva terminal donde instaló dos grúas pórtico y equipos avanzados. Cuando se puso en funcionamiento esta nueva terminal, la terminal del Muelle 11 cerró debido a la reducción de tráfico debido a la crisis sufrida en esa época, impidiendo la coexistencia de dos terminales de contenedores dentro del mismo puerto.

Esta terminal de contenedores se localiza en el actual Muelle 23, del noray 1 al 14, y dispone de acceso directo a la terminal del ferrocarril, la cual esta conectada a la densa red española y europea. Respecto al transporte vial dispone de acceso a la autopista del Mare Nostrum, y las Autovías Madrid-Albacete y del Mediterráneo, con enlace directo a toda la parte sur del país.

En conclusión, en la actualidad el puerto cuenta con las instalaciones adecuadas y la capacidad de crecimiento suficiente para tener ambas terminales operativas, la actual en el Muelle 23, y la original en el Muelle 11. Por ello, en este documento se quiere estudiar la mejor alternativa para volver a habilitar el Muelle 11 como terminal de contenedores.



Figura 1 – Terminal de contenedores TCA en el Muelle 11. Fuente Civera et al (2013).

3. SITUACIÓN ACTUAL

El Puerto de Alicante es la plataforma logística principal de la provincia de Alicante. Cabe destacar su gran potencial, gracias a su ubicación en un punto estratégico (38°20'13"N 0°29'19"O), donde su área de influencia abarca varios municipios relevantes como lo son Alicante, Murcia, Elche y Albacete. También penetra en Madrid si se cuentan las zonas industriales del Vinalopó. Asentando así una gran fortaleza y una infraestructura del transporte óptima, ya que cuenta tanto con el puerto, autopistas, carreteras incluso el aeropuerto. Aumentando así, su capacidad exportadora y su tradición comercial.

También se configura como el puerto de salida para las Islas Baleares, Islas Canarias y el Norte de África. Su comercio exterior principal se centra en la exportación de calzado, mármol, juguetes, producción textil y agrícola con destino a Europa, América y el norte de África. Su función destacable como puerto de entrada es la importación de maquinaria y herramientas auxiliares en el mercado del calzado, y de productos agrícolas y alimentarios de socios comerciales europeos como Portugal, incluso del continente asiático.

El Puerto de Alicante, prioriza dar una respuesta óptima a las demandas de buques, junto con sus mercancías y poder ofrecer a sus usuarios soluciones actuales capaces de manipular y almacenar cualquier tipo de mercancía. Como la minimización del coste de distribución total, integrando tanto el coste económico como la minimización de riesgos y también muy importante, la reducción de tiempos.

Actualmente, el Puerto de Alicante, muestra una evolución del tráfico general de mercancías donde desde el año 2017, el puerto ha sufrido una disminución en el tráfico de mercancías durante los últimos años. Concretamente, los últimos datos del año 2021 muestran un descenso del 2,97% respecto al año anterior.



Figura 2 - Evolución mercancías puerto de Alicante. Fuente www.puertoalicante.com

Este tráfico se divide en 3 categorías, graneles sólidos, graneles líquidos y mercancía general, como se puede apreciar en la Figura 3. Se observa como el tráfico de graneles líquidos ha ido disminuyendo a lo largo de los años hasta casi desaparecer. Y de acuerdo a la evolución de mercancías, ambos tráficos como lo son el de graneles sólidos y mercancías generales, también han sufrido esa disminución en los últimos años.



Figura 3 - Tráfico por tipos de mercancía. Fuente: www.puertoalicante.com

Sin embargo, la evolución del tráfico de contenedores, el cual se agrupa dentro del tráfico de mercancías generales, se ha mantenido constante; incluso se puede apreciar un leve aumento respecto al año anterior del 9,5% en el 2021, como se muestra en la Figura 4. Dato que el propio presidente del Puerto de Alicante, Juan Antonio Gisbert García, subraya en la primera reunión del Consejo de Administración del año 2022 comentando que es la segunda mejor cifra de la historia del puerto.



Figura 4 - Evolución tráfico contenedores. Fuente www.puertoalicante.com

Toda la evolución mencionada anteriormente es debida, a que el Puerto de Alicante ha planteado y sigue procediendo con muchas actuaciones para conseguir el objeto de su Plan Estratégico, para ello está impulsando una oferta competitiva y sostenible de los servicios logísticos e intermodales mediante los siguientes objetivos:

- Realización, autorización y control de las operaciones marítimas y terrestres relacionadas con el tráfico y los servicios portuarios.
- Ordenación de la zona de servicio del puerto y de los usos portuarios.
- Planificación, proyecto, construcción, conservación y explotación de las obras y servicios del puerto y de las señales marítimas.
- Gestión del dominio público portuario y de las señales marítimas.
- Optimización de la gestión económica y rentabilización del patrimonio y recursos del puerto.
- Fomento de actividades industriales y comerciales relacionadas con el tráfico marítimo o portuario.
- Coordinación de las operaciones de las distintas modalidades de transporte en el espacio portuario

En la actualidad, el Puerto de Alicante ya cuenta con una terminal de contenedores entre los Muelles 21 y 23 de poniente, consta de un muelle de 350 m de longitud y un calado de 14 m, contiene dos grúas-pórticos y portacontenedores tipo Postpanamax. Su superficie de depósito es de 124038,10 m², también tiene enlaces tanto ferroviario como por carretera, como se menciona anteriormente.

Por otro lado, el Muelle 11 está siendo utilizado como terminal polivalente, ofreciendo actividades del tipo industrial y comercial, principalmente su uso se centra en el almacenamiento de granel sólido. Sin embargo, se desea recuperar su uso previo a la ampliación del puerto del año 2008, como terminal de contenedores.



Figura 5 – Vista Terminal 11 Puerto de Alicante. Fuente: Google Maps