

A continuación se presenta una tabla y una figura comparativa de capacidades por etapa e indicadores de desarrollo de infraestructura. Actualmente se están construyendo 600 m de muelle que generarán una capacidad dinámica de 350,000 TEUs/año en la Fase I-A (con 3 grúas de muelle) y hasta 700,000 TEUs/año al completar la Fase I (con 6 grúas de muelle).

CAPACIDAD DINÁMICA (TEUs / año)

FASES DE DESARROLLO				
	I	II	III	+ 20 %
Muelle	750,000	1,150,000	2,000,000	2,000,000
Patios	550,000	1,100,000	1,800,000	1,800,000
TOTAL	550,000	1,100,000	1,800,000	1,800,000

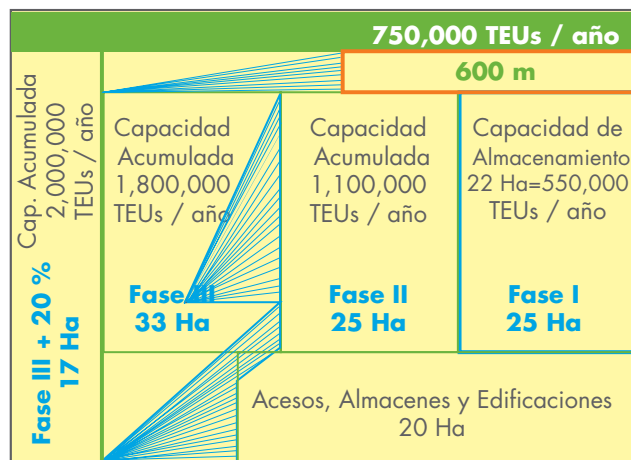


Figura 10. Comparativo de capacidades para las diferentes fases.
Fuente: Plan Maestro de Desarrollo de LCTPC, 2004

CONEXIÓN INTERMODAL

Además del muelle y los patios, la NUTEC contará con una terminal intermodal para el intercambio de contenedores por medio de ferrocarril. La terminal intermodal está diseñada acorde a las tendencias más actualizadas de operación de terminales intermodales anexadas a muelles para intercambio de mercancías directamente en terminal. Su diseño se sustenta en un análisis de operación de la carga y descarga y asignación de equipo, en el cual se optimiza el uso de recursos y de tiempos de servicio y transferencia a trenes intermodales unitarios.

La Terminal Intermodal de la NUTEC cuenta con dos espuelas de cuatro vías cada una, con una longitud de 600 m por vía; pudiendo armar y atender trenes con hasta 480 TEUs de capacidad y 2.4 km de longitud. Para la Fase I se desarrollará una espuela con cuatro vías. La productividad esperada será dos trenes por día por espuela, es decir, descargados y cargados nuevamente. El tiempo de servicio de carga y descarga para un tren unitario será de aproximadamente 8 horas. La capacidad de la terminal intermodal en pleno desarrollo será de 1.5 millones de

TEUs/año, suficiente entendiendo que en la NUTEC se espera una participación muy grande del FFCC en el desalojo y recepción de contenedores hacia y desde tierra (50% de partición hacia ferrocarril).

Es importante mencionar que el óptimo funcionamiento de la terminal multimodal de la NUTEC, y el tránsito fluido de contenedores por la vía ferroviaria, depende en gran medida de los operadores ferroviarios que prestarán el servicio de transporte hacia el centro del país y los EEUU. En este respecto, existen severas deficiencias en la infraestructura ferroviaria de la ruta L.C. - Laredo, cuya mejora implica inversiones por parte del operador ferroviario.

Asimismo, el desbalance comercial entre carga de impo y expo genera que el flujo intermodal sea unidireccional (contenedores de importación hacia el centro y norte del país), generando retos de operación para los operadores ferroviarios y excesivos esfuerzos para el reposicionamiento de máquinas y carros.

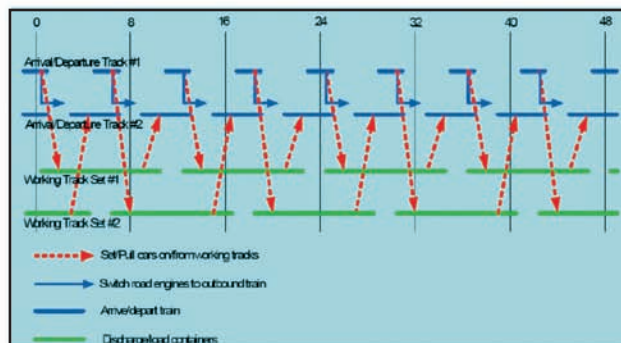
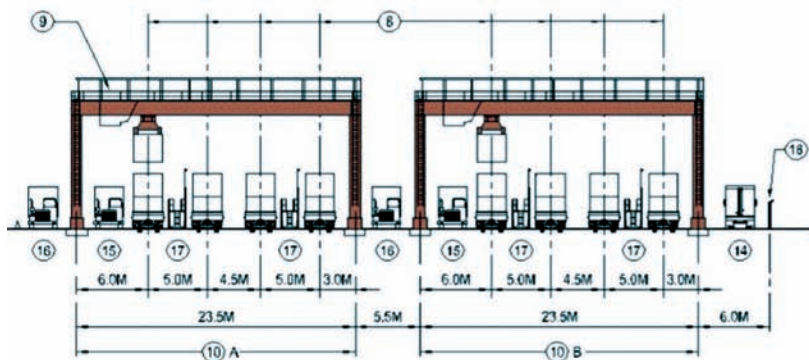


Figura 11. Patio Intermodal y su Operación. Fuente: Plan Maestro de Desarrollo de LCTPC, 2004. Final Intermodal Rail Study Report LCTPC, JWD Group a Division of DMJM Harris, 2005.

CONCLUSIONES

La concepción y planeación del desarrollo de una nueva terminal implica grandes esfuerzos de planeación, que deben preverse y sustentarse en proyecciones de crecimiento de mercado, definición de tipo y calidad de servicios y esquemas de rentabilidad financiera.

La formulación de un PMD en un proyecto como la NUTEC resulta muy ventajosa para la toma de decisiones sobre su desarrollo en el tiempo y brinda flexibilidad ante los cambios en factores internos y externos de mercado y condiciones financieras.

La NUTEC en L.C. será un proyecto con la mayor capacidad dinámica en Latinoamérica en el mediano plazo y será parte de un eslabón de terminales hacia el sur de la frontera con E.U.A. y a lo largo del Pacífico Americano, junto con los puertos de Manzanillo, Balboa, Manta y Callao.

La NUTEC será la única Terminal con una capacidad de enlace intermodal vía ferrocarril en Latinoamérica con características de operación y eficiencia similares a las existentes en los patios intermodales portuarios de Norteamérica.