

# Un liderazgo amenazado

**MANUEL MIÑÉS MUÑOZ**

Director-Gerente de la Cámara de Contratistas de la Comunidad Valenciana (CCCV)

La carencia de unos buenos accesos lastra la competitividad del Puerto de Valencia, que encima ve peligrar el proyecto de Ampliación Norte

**A**diferencia de otras sociedades públicas como Adif, Renfe o Aena, que cerraron sus cuentas con pérdidas millonarias, Puertos del Estado, a pesar del Covid-19, logró en 2020 un beneficio de 104 millones de euros. Mientras el PIB nacional disminuyó el 11%, el tráfico de mercancías portuarias tuvo un mejor comportamiento, bajando tan solo un 8'5 %, gracias tanto a una buena gestión público-privada portuaria como a una política de reducción de tasas que se piensa mantener durante 2021. ¿Acusará Puig de 'dumping fiscal' al Presidente de Puertos del Estado, Francisco Toledo, por rebajar las tasas?

Ante este panorama nacional, nuevamente la Autoridad Portuaria de Valencia ha seguido manteniendo en el 2020, su liderazgo en España y en el Mediterráneo. En tráfico total alcanzó 80,8 millones de toneladas (un 0'22% menos que en 2019, año considerando como récord histórico); en mercancías contenerizadas alcanzó 63,2 millones de toneladas (un 4% más); en contenedores, 5,4 millones (0,21% menos); en automóviles, 2,6 millones (13'40% menos, fruto de la paralización de la fabricación). Aporta el 2'23% del VAB (Valor añadido Bruto) de la Comunidad Valenciana, y su actividad generó unos 37.000 empleos, que supuso el 2'10 % de los empleos de nuestra Comunidad. ¡Todo un éxito de gestión empresarial!

Respecto a Europa, ocupa el quinto puesto en el tráfico de contenedores, tras Rotterdam. Nuestro 'hinterland' (de 350 km. de radio), alcanza territorios que suponen el 51% del PIB nacional y el 50% de la población activa española. Su proximidad a la capital de España nos convierte en el Puerto natural de Madrid.

La ampliación Norte -ya aprobada en el Plan Director del Puerto del año 2006- comenzó su primera fase, en junio de 2008, consistente en las obras de abrigo (dique de 1.500 m. y contradique de 1.090

m.) y finalizaron en octubre de 2012, con una inversión de 240 millones de euros. Ni durante su ejecución, ni tras la finalización de las obras se produjo ningún efecto perjudicial sobre el entorno costero Norte y Sur.

En 2017, tras estudios de la Consultora Marítima&Transport Busines Solutions (MTBS) analizando la utilización de las terminales de COSCO, MSCT, APM Terminals Valencia, próximas a su saturación, se optó por concursar ya la licitación de la 2ª fase de la nueva terminal de contenedores por el método de colaboración público-privada. Finalización del relleno y líneas de atraque de las obras, en donde Valencia Port, incluidas las 240 M€ de las obras de abrigo ya ejecutadas, aportaría un total de 651 millones de euros y la concesionaria/operadora de la terminal invertirá 1.011 millones a lo largo de los 5 años necesarios para alcanzar la operatividad plena. Cuando la terminal norte funcione al completo en el 2030, el Puerto manipulará unos 13'4

millones de TEUS, y el empleo alcanzará los 44.000 puestos de trabajo, estable y de calidad, y contará con una concesión, prorrogable hasta un total de 50 años máximo

No obstante, existen colectivos antisistema y falsos ecologistas, como la denominada Comisió Ciudad-Port', quizás nostálgicos a una Commonwealth Mediterránea, manifestando que la Declaración de Impacto Ambiental está caducada y empeñados en que Valencia Port no acometa su Ampliación Norte y así ir cediendo su liderazgo en favor del Puerto de Barcelona.

Con la Ampliación Norte, alcanzará un crecimiento exponencial y evidenciará sus carencias/ deficiencias, hándicap para su eficiencia, a saber: accesos viarios: acceso Norte al Puerto; segregación de tráfico en las autovías V-30, V-31 y By-Pass A-7; nuevo acceso viario al Puerto de Sagunto (conectando la A-23 y la A-7 con la CV-309); finalizar la autovía CV-60 (L'Ollería- Gandía) y mejora de enlaces al Puerto de Gandía. Infraestructuras Ferroviarias: finalización del C.M Castellón -Vandellós; conexión ancho internacional Factoría Ford-Fuente San Luis; eje pasante en Valencia, habilitando el túnel del Cabañal sólo para mercancías; recuperación de la línea 310 Madrid-Cuenca-Valencia para mercancías, con un ramal al Parque Logístico de Ribarroja. Logística e Intermodalidad: Puesta en funcionamiento de la ZAL; terminal intermodal Fuente de San Luis; potenciar el Puerto Seco de Coslada.

La carencia del Acceso Norte al Puerto de Valencia hace que gran número de camiones deban realizar recorridos suplementarios con sobrecostos directos e indirectos,

¡Toda la sociedad valenciana debe conocer que urge solucionar los accesos portuarios! En caso contrario vamos camino de tener un gran gigante portuario con débiles extremidades e incapaz de mantener su equilibrio.



REUTERS