

Sin inversiones, el Puerto de Valencia iniciará una peligrosísima pendiente

MANUEL MIÑÉS MUÑOZ

DIRECTOR-GERENTE DE LA CÁMARA DE CONTRATISTAS DE LA COMUNIDAD VALENCIANA

La Autoridad Portuaria de Valencia (APV), que comprende el Puerto de Valencia, el de Sagunto y el de Gandía, que cerró del pasado ejercicio 2013 con un total del 65 millones de toneladas y con un tráfico repartido al 50% entre contenedores y tráfico general –ambos relacionados con export/import (comercio interior/exterior) y tráfico de tránsito ('ship to ship')– ha dejado de ser líder en el tráfico de contenedores al ser superada por el Puerto de Algeciras, que ha tomado el liderazgo en el Mediterráneo.

El año 2014 no lo hemos comenzado mejor, de hecho en enero se han movido 332.000 TEUs (unidad de contenedor de 20 pies), que supone una caída del 15'53 % en términos interanuales y un descenso del 9'7% frente a diciembre de 2013.

Este peligroso descenso, y antes de que se acelere peligrosamente, requiere tomar dos medidas urgentes, una de orden interno, cual es el reducir drásticamente los actuales costes de estiba, y otra, importantísima, que es aumentar su 'hinterland' (zona de influencia) y conseguir aumentar su potencial de carga.

Respecto a los costes de estiba y desestiba, que tanto afectan al 'ship to ship' (anglicismo en el lenguaje portuario que se refiere a un gran buque portacontenedores que llega al puerto, descarga en el muelle y nuevamente embarca los contenedores en barcos de menor tamaño con destino a otros puertos) habrá que llevar al consenso a navieras, transitarios y estibadores –en especial a estos últimos– y desbloquear el convenio colectivo, so pena que ante un estancamiento del comercio internacional y una feroz competencia en costes hagamos inviable el negocio portuario. Los estibadores valencianos no pueden mantener salarios entre 90.000 y 140.000 euros brutos anuales. ¡Bajemos a la realidad!

Operar un contenedor (TEU) en Sines (Portugal), Tánger o Giogia Tauro (Italia) cuesta 35 euros; en el Puerto de Barcelona, 50 euros; en Algeciras, 55, y en Valencia, 60

Resuelto este conflicto interno, que sin duda se resolverá, hay que abordar con decisión el dotar al Puerto de Valencia y Sagunto, urgentemente, de mejores conexiones ferroviarias y viarias.

Las zonas logísticas de apoyo con que cuenta actualmente la APV (Valencia Plataforma Logística-ZAL; Puerto Seco de Madrid-Coslada y el reciente adjudicado Puerto Seco de Zaragoza-Plaza), hay que dotarlas de operatividad ferroviaria. Hemos de lanzar una llamada de socorro exigiendo una serie de Infraestructuras:

- El olvidado y abandonado eje ferroviario Zaragoza-Teruel-Sagunto requiere de unos 43 millones de euros de inversión para hacerlo viable y operativo para transportar mercancías, y unos 222 millones para electrificarlo y acondicionar sus estructu-

ras (carriles, traviesas, señalización...) para conseguir velocidades comerciales y cargas rentables.

- Acceso ferroviario al Puerto de Sagunto desde el eje mediterráneo. Con Declaración del Impacto Ambiental (DIA) favorable, hay que dotarle de presupuesto. Hablamos de unos 14 millones de euros. Con los estudios de la Cámara de Contratistas, este ramal ferroviario que enlazaría el Puerto de Sagunto con el eje mediterráneo y el eje Teruel-Zaragoza, manejará un millón de toneladas al año.

- Mejora integral del acceso portuario a través de la V-30 (marginales del nuevo cauce río Turia). Es conocida la gran precariedad que sufre el Puerto de Valencia en cuanto a accesos viarios. A juicio de la Cámara de Contratistas, tenemos un gran gigante portuario con pies de barro, falto de conexiones –sobre todo viarias– con el exterior. Es necesario e imprescindible un Acceso Viario Norte. Su único cordón umbilical de unión con cualquier carretera de la Red Nacional de Alta Capacidad es la V-30, actualmente saturada y con problemas de congestión y con el exceso de kilometraje – de hasta 20 kilómetros– que supone este itinerario único para mercancías.

Con un IMD (Intensidad Media Diaria) de hasta 70.000 vehículos/día en alguno de sus subtramos y con proyecciones de la APV para el 2020 de hasta 110.000 vehículos día, es evidente la necesidad de ampliación, remodelación integral, separación entre el tráfico de agitación metropolitana que utiliza la V-30 como 'vía colectora', y el tráfico de vehículos pesados y TIR, exclusivo del recinto portuario. Esta actuación supone unos 120 millones de euros.

- Acceso Sur viario al Puerto de Gandía (variante de la N-337): obra

actualmente paralizada y reprogramada para el 2017. Presupuesto, 36 millones de euros).

- Paso inferior de Xirivella y conexión A-3 y V-30 sentido Madrid-Puerto de Valencia.

- Acceso al Puerto de Valencia mediante un falso túnel, que agilizaría y economizaría el transporte de mercancías y contenedores procedentes del centro peninsular al Puerto.

Todas estas obras, vitales para el presente y futuro del Puerto de Valencia, al poder acogerse al 'Mecanismo Conectar Europa' (MCE) de la UE de accesos y plataformas logísticas portuarias pueden acceder a un 20% de los costes subvencionados.

La industria manufacturera, los automóviles, los graneles sólidos y líquidos, la agroalimentación del centro de España (Madrid y Castilla La Mancha) de Aragón y su zona de influencia, deben tener como referencia portuaria Valencia y Sagunto. La habilitación integral del ferrocarril Zaragoza-Sagunto-Valencia y las conexiones ferroviarias y viarias que exigimos son vitales.

Tras la burbuja inmobiliaria y la burbuja financiera, exijamos con fuerza los accesos imprescindibles al Puerto de Valencia para evitar otra nueva burbuja... portuaria.

