

TRIBUNA LIBRE / OPINIÓN

Valencia Port: un liderazgo amenazado por el colapso de sus accesos

PUERTO DE VALENCIA



2/04/2021 - A lo largo de estas últimas semanas el Presidente de Puertos del Estado, **Francisco Toledo** (Catedrático de Ciencias de la Computación e Inteligencia Artificial, exrector de la Universidad Jaume I- UJI y ex Presidente de Port Castelló), en sus comparecencias públicas ha venido poniendo en valor la resiliencia de los Puertos de interés General del Estado (PIGE) –46 puertos gestionados por 28 autoridades portuarias– ante la situación motivada por la inesperada pandemia de covid-19. A diferencia de otras Sociedades Públicas como Adif, Renfe o Aena que han cerrado sus cuentas de explotación con “perdidas millonarias”, Puertos del Estado en el pasado año 2020, logró un beneficio antes de impuestos de 104 M€, cantidad muy superior a los 16 M€, reformulados como objetivos en los meses de abril/mayo 2020, en plena pandemia.

Mientras el PIB nacional disminuyó el 11 %, el tráfico de mercancías portuarias tuvo un mejor comportamiento que el conjunto de la economía del país, bajando tan solo un 8’5 %, gracias tanto a una buena gestión, público-privada portuaria, como a una política de reducción de tasas, del 5,7% para buques, el 6,2% para pasajes y el 3 % para mercancías. Política de rebaja de tasas que se piensa mantener durante el presente 2021 ;Tomen nota los partidos progresistas del Consell nacidos del Botánic... partidarios de implantar una fiscalidad confiscatoria, que ha dado un triste resultado, con un PIB CV (2020) del -11,7%.

Todo ello nos llevó, en el conjunto del Estado, a tan solo una disminución de tráfico de mercancías del 8,5 % de media, y una rentabilidad media del 1%, con y con un beneficio consolidado de 104 M€. ¿Quizás el presidente **Ximo Puig** acusara también de *dumping fiscal* al presidente de Puertos del Estado, Francisco Toledo?

Ante este panorama nacional, nuevamente la **Autoridad Portuaria de Valencia** (recintos portuarios de Valencia, Sagunto y Gandia) gestionados por la **Sociedad Valencia Port**, en el peor



Francisco Toledo, presidente de Puertos del Estado. Foto: DANIEL DUARTE

En tráfico total alcanzó 80.882.224 Tm (un -0'22% frente al año 2019, considerando como récord histórico); en Mercancías contenerizadas alcanzó 63.264.401 Tm (un +4% s/2019); en contenedores TEUS (unidades de 20 pies) alcanzó 5.428.307 TEUS (un -021% s/2019); en automóviles manejados, llegamos a 2.662.077 vehículos (-13'40% s/2019)...fruto de la paralización de la fabricación, ventas y Ertes del Sector de la automoción y el tráfico de pasajeros con solo 416.228 viajeros (-63'24% s/2019) sufrió de lleno la práctica paralización de los cruceros. Con todo ello, y a su pesar, el sumatorio alcanzó como hemos referido, un tráfico total de casi 81 millones de toneladas, (-0'22%) prácticamente igualando al año récord 2019. **¡Todo un éxito de gestión empresarial!**

-Somos el primer puerto español en tráfico total de contenedores.

-El primer puerto del Mediterráneo en el tráfico export/import de contenedores.

-El primer puerto peninsular en tráfico Ro-Ro.

-El primer puerto español en el tráfico total (solo nos supera en un 4,8% Algeciras).

-Aporta el 2,23 % del VAB (Valor Añadido Bruto) de la Comunidad Valenciana, y su actividad genera unos 37.000 empleos, que supone el 2'10 % de los empleos de nuestra Comunidad

-Finalmente, respecto a Europa, Valencia Port ocupa el quinto puesto en el tráfico de contenedores, tras los de Rotterdam, Amberes, Hamburgo y Bremerhaven, habiendo pasado en los últimos 10 años del puesto 8º al 5º, y estando muy cercano al 4º, y ello a pesar del inacabado, renqueante y vergonzante –por su lentitud– Corredor Ferroviario Mediterráneo.

Valencia Port con un *hinterland* de 350 kms de radio, alcanza unos territorios que suponen el 51% del PIB nacional y el 50% de la población activa española. **Su proximidad a la capital de España** –que debemos potenciar con la línea 310 de Renfe convertida en lanzaderas vía Cuenca– junto con nuestros eficientes servicios portuarios, **nos convierten en el Puerto natural de Madrid**. Igualmente, como puerto **Hub** del Mediterráneo occidental, nos permite distribuir mercancías en un radio de 200 kms, no solo en los países del sur de la U.E, sino a países del Norte de África (Marruecos, Argelia, Túnez y Libia) con un mercado de más de 275 millones de potenciales consumidores.

Ampliación Norte

Respecto a la tan debatida por puros intereses políticos espurios **Ampliación Norte del Puerto de Valencia**, ya fue recogida y aprobada como la mejor opción, en el Plan Director del Puerto de Valencia, del año 2006, la ejecución de su primera fase, consistentes en las obras de abrigo (dique de abrigo formado por una alineación de espigón/escolleras de 200 metros de longitud, orientación Este-Sureste, y otra perpendicular a la anterior de 1.300 metros de longitud, y un Contradique de 1.090 metros) comenzaron en junio de 2008 y finalizaron en octubre de 2012 y alcanzaron una inversión de 240 M€. La resolución de 30/07/2007 de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático del, entonces Ministerio de Medio Ambiente que formuló el DIA (Declaración de Impacto Ambiental) favorable, exigió un plan de vigilancia sobre las playas al norte y al sur del Puerto a lo largo de un periodo de 10 años.



La conclusión final fue que ni durante la ejecución, ni tras la finalización de las obras de Ampliación (Obras de abrigo, Diques y Contradique) de la Ampliación Norte, que concluyeron en 2012, se ha introducido ningún efecto adicional perjudicial sobre el entorno costero Norte y Sur. Conclusiones que se presentaron en el transcurso de las XIII y XIV Jornadas técnico-académicas de Costas y Puertos (*impacto sobre las playas la norte y sur del Puerto de Valencia, durante y tras la finalización de las Obras de Ampliación. XIII Jornadas Españolas de Ingeniería de Costas y Puertos, -Avilés – junio 2015, y XIV Jornadas ídem en Alicante mayo2017- Editorial UPV*).

En 2017, tras concienzudos y especializados estudios de la Consultora Holandesa Maritime & Transport Business Solutions (MTBS) junto con DYP Ingenieros Consultores y Arquitectos de Madrid estudiando la evolución de la capacidad de buques portacontenedores > 25.000 TEU (en los últimos 12 años se ha duplicado su tonelaje), analizando la evolución de la tasa de utilización de las actuales terminales de **Cosco, Shipping lines, MSCT, Mediterranean Shipping Company APM Terminals Valencia** próximas a su saturación (media del 80,6% datos del 2019), **se optó por Concursar la Licitación de la 2ª fase de la Nueva Terminal de Contenedores por el método de Colaboración Público-Privada**, finalización (relleno y líneas de atraque, etc.) de las obras , anteriormente ya ejecutadas, de obras de Abrigo, en donde la **APV-Valencia Port**, incluidas las 240 M€ de las obras de abrigo ya abonadas y ejecutadas desde 2012, aportaría un total de 651 M€ y la Concesionaria/Operadora de la Terminal, invertirá 1.011 M€ a lo largo de los 5 años necesarios para alcanzar la operatividad plena, en ejecución de Pavimentos, Edificios, Terminal Ferroviaria, Instalaciones, Equipamiento, Grúas, Digitalización, Utilización de Energía Verde, Balance energético neutro...y todo ello para manipular buques de gran tamaño de hasta 25.000 TEU.

Cuando la terminal norte funcione al completo en el umbral del 2030, el Puerto manipulará los 13,4 millones de TEUS, el índice o tasa de ocupación alcanzará de nuevo el 80% y el empleo alcanzará los 44.000 puestos de trabajo, empleo estable y de calidad.

El 18 de noviembre de 2019 la APV remitió al BOE el proyecto y propuesta de la Terminal Investment Limited (TIL) para su exposición pública y recepción de alegaciones por las personas o colectivos afectados y tomándose tres meses –posteriormente ampliados por la pandemia– para dar respuesta a las alegaciones presentadas. Alegaciones que han quedado recogidas totalmente en el Proyecto Constructivo remitido a Puertos del Estado en octubre 2020.

La Nueva Terminal Norte que ocupará unas 130 Ha, de aguas abrigadas, desde 2012, contará con una línea de muelle de 1.970 metros por un plazo de 35 años, prorrogables hasta un total de 50 años máximo. Tal como ha venido expresando Puertos del Estado, ratificado por el empresariado valenciano (**CEV**), la Asociación de Directivos y Empresarios Logísticos (**Propeller**) y la Cámara de Contratistas de la Comunidad Valenciana (**CCCV**) el proyecto de la Ampliación Norte, será un ejemplo de eficiencia energética y empleo de energías alternativas como el hidrógeno verde – producido por electrólisis del agua a partir de electricidad proveniente de fuentes renovables (eólica y fotovoltaica)– estará a la vanguardia en la digitalización de las operaciones portuarias, potenciadora de la intermodalidad e incidirá en la Zona Tierra, ofreciendo a los clientes, con criterios de rentabilidad económica, financiera y social, servicios ágiles, competitivos, medioambientales y ecológicamente sostenibles, con zonas logísticas y accesos viarios y preferentemente ferroviarios. Es por ello, por lo que ya en 2005 se creó el **Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria (FFATP)** en donde los puertos, con fondos propios, participan - y Valencia Port es un ejemplo a seguir- en los proyectos de conexión viaria y ferroviaria fuera de sus recintos y zonas de servicios portuarios, para favorecer la accesibilidad de sus clientes y tomando como línea estratégica, “más allá de un slogan”, **Puertos comprometidos con la Ciudad.**



Ejemplos recientes son tanto el nuevo acceso ferroviario de mercancías al Puerto de Sagunto por importe de 14,52 M€ sufragadas por APV y gestionados por Adif en vía única electrificada de ancho mixto, mejorando las conexiones entre el Corredor Mediterráneo y el Corredor Cantábrico y potenciando el Parque Logístico, Parc Sagunto I y II, así como con actuaciones puntuales en la línea Sagunto-Teruel, haciéndola accesible para cargas por eje a 22,5 tm/mercancías.

Existen colectivos como la denominada Comisió Ciudad–Port, afines a partidos independentistas y antisistema como Podemos y Compromís – quizás partidarios de una Commonwealth Mediterránea súbdita de Cataluña y su idioma común y de la hegemonía de su Puerto y "minando el liderazgo del Puerto de Valencia"– que manifiestan que la Declaración DIA está caducada desde diciembre 2019 y que por lo tanto consideran ilegales las proyectadas obras de finalización de la Nueva Terminal Norte de Valenciaport... y que como mínimo perjuicio, supondría aplazar la inversión no menos de 6 años, sino desistir de ella por parte del Consorcio Inversor como ya ha ocurrido en el ZAL de la Punta (aplazado no menos de 8 años).

Hay que desenmascarar estos colectivos progresistas falsos ecologistas antisistema y anti progreso de la C. Valenciana y en este caso concreto, empeñados en que Valencia Port deje su liderazgo en favor del Puerto de Barcelona. Determinar si es válida o no la DIA con el proyecto que se plantea por la Autoridad Portuaria de Valencia (recogiendo las alegaciones expresadas) sólo podrá asegurar o negar su validez una vez estudiado a fondo y analizado el proyecto rehecho por la APV.

"Esto es lo que estamos analizando, sin influenciarnos por coacciones y esperamos tener concluido el estudio a finales de este mes de marzo" (sic Francisco Toledo).

Analizado y expuesto el actual liderazgo de la Autoridad Portuaria de Valencia, potenciado anualmente –incluso superando el efecto de la pandemia– gracias a su propia eficacia, y modélico *staff* técnico, y que a partir de la Ampliación Norte, alcanzará un crecimiento exponencial, se pone, si cabe más de manifiesto sus carencias/ deficiencias en cuanto a Accesos (viarios y ferroviarios) y sus áreas Logísticas que pueden y ya son un hándicap para su eficiencia a saber:

Accesos Viarios

-Acceso Norte al Puerto de Valencia (viario o ferroviario)

-Aumento de la capacidad de las Autovías V-30, V-31 y circunvalación By Pass A-7

-Nuevo acceso viario al Puerto de Sagunto (conectando la A-23 y la A-7 directamente con la CV-309).

-Desdoblar la Autovía CV-60, L'Ollería- Gandia y mejora de los enlaces con la N-332 y AP-7 para acceder al Nuevo Acceso N-337 Sur al Puerto de Gandía (inaugurado por MITMA en abril 2019) potenciando el recinto portuario de Gandia.

Infraestructuras Ferroviarias

-Finalización del Corredor Mediterráneo: Subtramo Castellón -Vandellós (Bloqueado 5 años)

-Conexión ancho internacional Factoría Ford Almussafes – Fuente San Luis (bloqueado por Adif desde 2013).

-Eje ferroviario pasante en la Ciudad de Valencia, para habilitar el túnel Cabañal sólo para mercancías-

- Recuperación de la línea Madrid-Cuenca-Valencia para mercancías. En esta Línea 310, debería plantearse un ramal al “Parque Logístico de Ribarroja” y a los polígonos industriales de Quart de Poblet y Loriguilla-La Reva. El resto de la línea precisa de una completa renovación y modernización (“carece hoy en día” de sistemas de seguridad, radiotelefonía y bloqueo de vía y posterior electrificación con rampas de hasta 25 milésimas) todo ello a partir de Utiel, pues hasta allí, funciona como Cercanías C-3.

Logística e Intermodalidad

-Puesta en funcionamiento la zona logística del Puerto de Valencia (ZAL-La Punta)

-Ampliación y mejora de la terminal logística intermodal, Fuente de San Luis

-Desarrollo completo de Parc Sagunto I y II y sus accesos viarios.

-Potenciar el Puerto Seco de Coslada por su proximidad, utilizando la línea Madrid-Aranjuez-Cuenca- Valencia. **“Valencia puerto de Madrid”**.

De todas estas carencias, merece especial mención el Acceso Norte al Puerto de Valencia, ya que su inexistencia provoca que gran número de camiones deban realizar recorridos suplementarios para acceder al puerto con sobrecostes directos, incidencias en la congestión de la A-7 y V-30, incremento de accidentes y emisiones de gases de efecto invernadero... y una ineficacia para Valencia Port.



Para los vehículos procedentes del enlace de Puzol, en la Confluencia A-7 y A-23 (Autovía de Aragón) el ahorro en distancia sería de 17'10 kms y los procedentes del Polígono de Albuixech les supondría unos 29'30 kms. Considerando un factor de emisión promedio, de 700 gr de CO₂/Kms el ahorro de emisiones aplicado a los contenedores import/export transportados por camión con estos itinerarios adicionales, supondrían la emisión de 10.132.177 kg/año de CO₂ en exceso y considerando un coste de transporte de 1,36 €/kms el ahorro de costes directos de existir el acceso norte supondría un ahorro de 19.685.373 €/año ó 7,35 €/TEU.

Finalmente, solo un breve apunte sobre el tipo de movilidad más operativa, acceso viario subterráneo o acceso ferroviario -tipo lanzadera- entre los Puertos de Sagunto y Valencia. Ambas soluciones están actualmente en Estudio por Consultorías de alto prestigio técnico, por encargo de la Autoridad Portuaria de Valencia, y recientemente Propeller Valencia (Asociación de empresarios logísticos) ha encargado otro estudio a la Universidad Politécnica de Valencia. Incidir en que si bien “políticamente es muy vendible el tren lanzadera ferroviario” esta opción está supeditada previamente a la ejecución de la doble plataforma Castellón-Valencia en vía doble; a la necesaria construcción del túnel pasante Estación del Norte-Alboraya, que libere el actual túnel de Serrería de Tráficos de viajeros (Alta Velocidad, Media distancia y Cercanías) y disponer de surcos para estos trenes lanzaderas. A esta **viabilidad operativa**, que visto lo visto y dada la inoperancia de Adif, nos traslada como mínimo a la década de los 40 o 50 (2050), habrá que tratar la **viabilidad económica** ya que la Unión Europea prohíbe las ayudas o subvenciones al transporte ferroviario, y si este tipo de transporte lleva un coste superior intrínseco o adicional (costes de fricción por intercambios modales), ¡¡¡el mercado se inclinará por el menor coste... camionero ecológico!!!

Así pues, señores políticos, plataformas ecologistas/progresistas Huyamos de manifestaciones grandilocuentes, más o menos populistas y “fácilmente vendibles”, y esperemos a que los estudios de viabilidad económica/financiera, medioambiental, socialmente eficiente, se conozcan y entonces, ¡se decidirá... y no antes!

¡Seamos conscientes toda la Sociedad Valenciana que urge solucionar los Accesos Portuarios, pues vamos camino de tener un gran gigante portuario con insuficientes extremidades! e incapaz de mantener su equilibrio.