

TRIBUNA: LEANDRO GARCÍA

La ampliación del puerto de Valencia: dimensión económica y sostenibilidad

Sin embargo, el 70% de los contenedores de Coslada, el puerto seco de Madrid, tienen origen o destino en Valencia, repartiéndose el 30% restante Barcelona, Algeciras o Bilbao.

LEANDRO GARCÍA 28/11/2006

Hace un año tuve ocasión de participar en el debate relativo a la ampliación portuaria, siempre desde la perspectiva económica, procurando aportar datos y argumentos que ayudaran a la formación de opinión. A lo largo de las últimas semanas y meses observo una creciente proliferación de artículos y comentarios cuestionando la ampliación, en los que se deslizan consideraciones de índole económica. Por tanto, puede volver a resultar interesante contribuir al debate, siempre con el mismo ánimo: suministrar datos y argumentos al lector interesado en la cuestión.

Un primer argumento reiterado es que no haría falta más línea de atraque y por tanto sobra la ampliación, si se mejorase la eficiencia. Para ello se recurre a comparaciones con otras terminales que son incorrectas. En España hay dos tipos de puertos: los comerciales, como el de Valencia, que están al servicio de todas las líneas y armadores que lo soliciten, y los de transbordo, como Algeciras, que se limitan a transvasar cargas de la naviera que lo gestiona. Estos últimos alcanzan productividades más elevadas porque trabajan para un solo cliente pero, en cambio, no generan valor añadido, ni conforman comunidades logístico portuarias potentes y se exponen a una vulnerabilidad notable por cuanto dependen de la decisión de un armador.

Pero hay otros factores que inciden en la eficiencia y la productividad. Los rendimientos tienen que ver con el modelo de estiba vigente, la relación entre metros lineales de atraque y superficie de patio, la tecnología instalada por el operador y la eficiencia de la cadena logística del contenedor, entre otras. Por lo tanto, es absurdo comparar movimientos por grúa entre terminales asiáticas y europeas, entre europeas del norte y del sur, entre regímenes de estiba liberalizados o no... son factores determinantes en las tasas de eficiencia que no dependen del gestor de un puerto. En conclusión, 1.250 teus por metro lineal de atraque y año es un parámetro perfectamente ajustado a puertos comerciales del Mediterráneo Occidental.

Un segundo argumento, muy confuso en su presentación, viene a incidir en que la ampliación puede resultar estéril por cuanto el Puerto de Barcelona acabará imponiéndose como puerta interoceánica, lo que se relaciona con el papel del ferrocarril o la conectividad con Asia. Vayamos por partes. Dada la ubicación del puerto de Barcelona, con peor *hinterland* peninsular que Valencia, su única estrategia posible es apostar por el ferrocarril al objeto de reducir los diferenciales de costes, para ellos negativos, del tramo terrestre. De ahí sus tentativas en Zaragoza y Toulouse. Es una estrategia coherente.

Sin embargo, el 70% de los contenedores que se mueven en Coslada, el puerto seco de Madrid, tienen origen o destino en Valencia, repartiéndose el 30% restante Barcelona, Bilbao y Algeciras. Si la desregulación en el ferrocarril acabase permitiendo un trasvase modal importante, lo cual está por ver dado que la liberación de vía debe ser complementada por inversiones en la logística de capilaridad, el mercado se impondrá y, salvo distorsiones en los precios, Valencia puede seguir siendo más competitivo que Barcelona en muchos trayectos terrestres.

La mejor conectividad con Asia del Puerto de Barcelona es otro argumento utilizado que simplemente es falso. Ni por número y frecuencia de líneas, ni por orden de escala de los puertos existen grandes diferencias entre los principales puertos comerciales del Mediterráneo (Valencia, Génova y Barcelona). Es mucho más importante el coste del tramo terrestre que estas variables, lo que nos

devuelve al escenario anterior. Piénsese al respecto que cuando la segunda naviera del mundo ha tenido que elegir dónde localizar una terminal para sus transbordos provenientes de Asia, lo ha hecho en Valencia.

Un tercer argumento, que insinúa que la ampliación es poco importante para la economía, alude a la clasificación de la mercancía que pasa por el Puerto de Valencia y, en particular, a los sectores que utilizan el contenedor, que como es sabido es el tráfico más importante. Veamos este argumento.

Los tráficos portuarios se corresponden con la especialización sectorial del tejido productivo de su entorno. El Puerto de Valencia no es importador de materiales de construcción por la sencilla razón de que la economía española no es importadora de este tipo de productos. El Puerto de Valencia es exportador de materiales de construcción porque afortunadamente en la Comunidad Valenciana se localiza el *cluster* de la cerámica, cuyas exportaciones son absolutamente sensibles al coste del transporte. La composición sectorial de los tráficos varía en estricta correlación con los cambios de oferta y demanda de nuestra economía. Si en el pasado el Puerto estaba especializado en exportaciones del sector cerámico en contenedores de 20 pies, en el futuro la exportación se complementará con contenedores de 40 pies provenientes de Extremo Oriente y llenos de todo tipo de manufacturas. Para un economista académico, leer críticas al papel del puerto como puerta internacional de importación resulta muy decepcionante, por cuanto sin duda no hemos sido capaces de explicar a la sociedad las ventajas del comercio. El más rancio tufo proteccionista sigue contando con muchos adeptos.

El impacto en renta y empleo del Puerto de Valencia y su ampliación, así como los costes que en competitividad exportadora provocaría la no ampliación, tienen una dimensión tan notable que la hacen incuestionable.

Un cuarto argumento es que la ampliación debería efectuarse en Sagunto y no en Valencia. Falso debate por cuanto la ampliación se debe producir en los dos puertos. Las previsiones que se vienen efectuando desde Puertos del Estado, la Autoridad Portuaria y la propia Universitat de València coinciden en el crecimiento de muchos tráficos ajenos al contenedor. En efecto, este tipo de mercancía, con siderúrgicos a la cabeza, graneles, automóviles y, sobre todo, el transporte marítimo de corta distancia asociado a las políticas europeas de sostenibilidad (sustitución del transporte por carretera por las autopistas del mar), exige un incremento de terminales que encuentran en Sagunto su ubicación natural.

Este razonamiento no es trasladable al contenedor interoceánico por la sencilla razón de que no se trata de tráficos esencialmente nuevos, sino de más contenedores que se reflejan en cuentas de escala del buque estructuradas con combinaciones de tráfico comercial y transbordo, en las que la presencia de economías de escala resulta determinante. Un buque no puede escalar en Valencia y a la vez en Sagunto para completar sus movimientos, por lo que como me imagino que nadie está contemplando el traslado total de los contenedores a Sagunto (dado el coste de inmovilizado existente en Valencia) el debate es innecesario: la ampliación para el tráfico de contenedores tiene que ser en Valencia.

Las posibilidades de afianzar a Valencia como una plataforma logística de primer orden en el Mediterráneo Occidental se articulan en una combinación de infraestructuras, maduración de operadores, provisión de suelo y soluciones a los problemas de las diferentes cadenas logísticas sectoriales, que encuentran en el Puerto de Valencia el principal elemento para su diseño. Es muy difícil defender a la vez una política industrial activa y estar en contra de la ampliación del Puerto dado el consenso unánime en la potenciación de la logística al servicio de la generación de renta y empleo. La economía valenciana no está sobrada de instrumentos al servicio de la industria y, sin duda, el Puerto es uno de los más relevantes.

Por último, en relación con la declaración de impacto ambiental, debo señalar que como ciudadano de un país maduro me merecen todo el respeto los procedimientos establecidos. Confío que un proyecto presentado por un Departamento de la Administración del Estado será evaluado por otro de la misma Administración atendiendo a los criterios técnicos establecidos en el correspondiente protocolo de actuación. Presuponer lo contrario se compadece mal con el sentido común. Por otro lado, una visión economicista es, sin duda, parcial e irresponsable pero una que no incluyese los aspectos económicos expuestos en este trabajo, probablemente lo sería más en cuanto legado a las generaciones futuras.

© **Diario EL PAÍS S.L.** - Miguel Yuste 40 - 28037 Madrid [España] - Tel. 91 337 8200
© **Prisacom S.A.** - Ribera del Sena, S/N - Edificio APOT - Madrid [España] - Tel. 91 353 7900