



Puerto de Castellón



**RESPUESTAS A LAS CUESTIONES PLANTEADAS SEGÚN
CONSULTA PÚBLICA DE LA COMISIÓN EUROPEA
AL INFORME ELABORADO POR EL
GRUPO DE TRABAJO DE ALTO NIVEL**

Castellón, 10 de marzo de 2006

CONSULTA PÚBLICA

PREGUNTAS PARA LOS GRUPOS DE INTERÉS

*La Comisión se reserva la posibilidad de hacer públicos todos los comentarios, a menos que la persona que los presente expresamente indique lo contrario. Todos los comentarios aportados se facilitarán en la página web.

PREGUNTAS

1. Los cinco ejes principales de transporte destacados en el informe del Grupo de Alto Nivel, en su opinión, ¿representan los principales ejes para el tráfico internacional? ¿Qué añadiría o suprimiría si se le diera la oportunidad y por qué?
2. El informe del Grupo de Alto Nivel explica en términos generales un número de medidas, las llamadas medidas horizontales, ¿son éstas las más importantes? ¿Las recomendaciones hechas por el Grupo ayudan a solucionar los problemas?
3. Financiar las inversiones de transporte son un verdadero dolor de cabeza. ¿De qué forma óptima podrían ser financiados la implantación de estos ejes de transporte así como las medidas horizontales propuestas? ¿Cuál podría ser el rol del sector privado y los costes para los usuarios?
4. Para la implantación y coordinación de las acciones recomendadas, el informe propone bien un memorando de entendimiento o un acuerdo internacional. ¿Alguno de estos ayuda a conseguir los objetivos? En caso de no ser así, ¿de qué forma aseguraría la implantación y la coordinación de las acciones propuestas?
5. El Grupo ha previsto integrar los acuerdos ya existentes y los memorandos de entendimiento dentro de un marco coherente. ¿Debería preverse un acuerdo internacional para este menester?

1. Los cinco ejes principales de transporte destacados en el informe del Grupo de Alto Nivel, en su opinión, ¿representan los principales ejes para el tráfico internacional? ¿Qué añadiría o suprimiría si se le diera la oportunidad y por qué?

Es indiscutible que la propuesta de crear toda una malla de transporte (marítimo, ferrocarril, carretera, puertos y multimodal) va a permitir el desarrollo de la actividad económica en los países miembros de la Unión Europea de acuerdo a las circunstancias cambiantes del incremento de la demanda.

Las infraestructuras son una clave fundamental para impulsar el desarrollo de un territorio, multiplican la productividad y la competitividad de sus sectores económicos, y potencian las condiciones que le permiten atraer nuevas inversiones productivas.

Sin embargo, los cinco grandes ejes transnacionales identificados implican unas conclusiones para la Comunidad Valenciana que son demoledoras, puesto que discriminan nuestra región de una forma inaceptable.

El Puerto de Castellón queda totalmente relegado de las vías del eje de comunicación: de la red de alta velocidad ferroviaria, de las carreteras y de las Autopistas del Mar.

Equipar al conjunto del país con infraestructuras de altas prestaciones que ya desde un principio se crean con problemas de capilaridad a los nodos portuarios, como es el caso del Puerto de Castellón, agudiza la diferencia entre quienes están o no servidos por las nuevas redes e impide una jerarquización eficiente del sistema.

El Puerto de Castellón, junto a los otros dos puertos de la Comunidad Valenciana, ha de hacer frente a grandes desafíos en el transporte de mercancías, por lo que debe:

- ◆ Consolidarse como uno de los grandes centros de transporte en el Mediterráneo Occidental dada la perspectiva de crecimiento del sector logístico que con medidas de apoyo, el crecimiento sería exponencial.
- ◆ Responder al fuerte crecimiento de la demanda de transporte respondiendo a las exigencias de una economía avanzada (reducción de stocks, procesos de producción just in time y globalizados, etc.)

La inversión en infraestructuras es imprescindible para posibilitar el empleo racional y eficiente de los recursos del Puerto de Castellón y cumplir así las exigencias de desarrollo sostenible que requiere el potente tejido empresarial castellanense.

Por todo ello, concluimos en que el Puerto de Castellón exige igualdad de oportunidades que deberían materializarse en

- ◆ un Corredor por el Mediterráneo para el tráfico ferroviario de mercancías incorporando el Gran Eje FERRMED,
- ◆ una Autopista del Mar a la que tenga acceso el Puerto de Castellón y discurra por el Mediterráneo español, y

- ◆ una Plataforma Logística de consolidación para la cerámica que supondrá una gran oportunidad de crecimiento en tráfico internacional para la provincia de Castellón y la región de la Comunidad Valenciana en general.

2. El informe del Grupo de Alto Nivel explica en términos generales un número de medidas, las llamadas medidas horizontales, ¿son éstas las más importantes? ¿Las recomendaciones hechas por el Grupo ayudan a solucionar los problemas?

En principio, sí parece que estén definidas las principales medidas horizontales, especialmente las que se refieren a:

- Plena implementación de los Convenios Internacionales armonizando los contenidos: documentación e idioma
- Modernización aduanera
- Procedimiento administrativo de un solo paso para reducir retrasos innecesarios en puertos
- Sistemas de radionavegación por satélites
- Emplear estándares en las medidas de seguridad y ratificar las normas y los convenios internacionales sin retraso.

- Quizás el concepto de Autopistas del Mar requiriese alguna matización. Según el informe, las **Autopistas del Mar** funcionarán siempre que se procure concentración de cargas para crear suficiente masa crítica, calidad de infraestructuras y de servicios portuarios, y frecuencia semanal. Deberían también asegurar la intermodalidad en las Autopistas del Mar.

- Con respecto al **transporte ferroviario**, el Puerto de Castellón insistiría en el establecimiento de una red de nodos logísticos ferroviarios para promover la intermodalidad con el transporte marítimo y por carretera.

En la actualidad se está planteando un nuevo acceso ferroviario al Puerto de Castellón por el sur, que dé servicio al Polígono del Serrallo, a Parc Castelló y a las instalaciones de la Dársena Sur del puerto.

En el estudio inicial de este nuevo acceso, las previsiones de demanda del mismo contrastadas con las empresas radicadas en el ámbito de influencia, ascienden a aproximadamente 1 millón de Tn al año, cifra en la que se incrementaría el tráfico ferroviario del Corredor Mediterráneo o Gran Eje FERRMED.

3. Financiar las inversiones de transporte es un verdadero rompecabezas. ¿De qué forma óptima podrían ser financiados la implantación de estos ejes de transporte así como las medidas horizontales propuestas? ¿Cuál podría ser el rol del sector privado y los costes para los usuarios?

Un modelo de financiación óptimo de los Ejes de Transporte Prioritarios así como de las medidas horizontales propuestas podría ser el modelo PPP/PFI (Public Private Partnership/Private Finance Initiative), o participación de la iniciativa privada en la construcción - explotación de infraestructuras públicas. Este modelo se está utilizando en el Sistema Portuario Español, donde el sector Público se hace cargo de parte de lo que se denomina infraestructura básica, y el privado no sólo financia parte de esta infraestructura sino que la superestructura y además acomete la explotación de la misma. Es una fórmula idónea, y necesaria, para mantener una dotación adecuada de servicios sin perjudicar el equilibrio presupuestario del Estado.

En el Puerto de Castellón se está utilizando desde hace años el modelo mixto de financiación arriba descrito con una importante participación del sector privado en las infraestructuras portuarias.

Por lo que respecta al sector privado, este modelo representa una gran oportunidad para las empresas en la consecución de unos buenos resultados en sus inversiones. En base a datos históricos de tráfico, a factores socioeconómicos como el producto interior bruto (PIB), al crecimiento de población, al crecimiento potencial del transporte de mercancías, etc. las empresas averiguan la rentabilidad de una infraestructura determinada, su estimación de uso y su explotación futura.

Con respecto al papel de los usuarios, son los que en un futuro financiarán las infraestructuras. Será el usuario quien se haga cargo de los gastos de mantenimiento de la misma, en el caso de que la utilización de la infraestructura esté gravada por un peaje. En este caso, el usuario analizará los costes de utilización de la infraestructura y verá si le sale a cuenta la proporción entre el gasto en el peaje y el tiempo que se puede ahorrar circulando por ella en lugar de por otra.

Por otro lado, el Puerto de Castellón está de acuerdo con las posibles estrategias sugeridas por la Comisión Europea para reequilibrar los distintos modos de transporte:

1. Centrar todo el esfuerzo en reducir el transporte por carretera recurriendo a medidas de tarificación.
2. Tarificar el transporte por carretera para inhibirlo y además poner en marcha medidas para aumentar la eficacia de los demás modos.
3. Conjugar la tarificación del transporte por carretera (esto es, incremento del coste del transporte de mercancías por carretera), lo que revitalizará los modos de transporte alternativos, con las inversiones propuestas en la red transeuropea (inversión en infraestructuras de ferrocarril, vías navegables, transporte marítimo de corta distancia y operaciones intermodales).

La idea básica es que los distintos modos de transporte deben pagar los costes que generan (costes de infraestructuras, congestión, contaminación atmosférica, impacto urbano,...). El mantenimiento de una autopista es 6 veces menor si sólo la utilizan automóviles.

- 4. Para la implantación y coordinación de las acciones recomendadas, el informe propone bien un memorando de entendimiento o un acuerdo internacional. ¿Alguno de estos ayuda a conseguir los objetivos? En caso de no ser así, ¿de qué forma aseguraría la implantación y la coordinación de las acciones propuestas?**

Es nuestro criterio seguir las recomendaciones del Grupo para la implantación y mejora del funcionamiento de los principales ejes de transporte. Por eso consideramos que los actuales marcos de cooperación ya identificados deberían tenerse en cuenta.

- 5. El Grupo ha previsto integrar los acuerdos ya existentes y los memorandos de entendimiento dentro de un marco coherente. ¿Debería preverse un acuerdo internacional para este menester?**

Al menos en la región Mediterránea debería desarrollarse y firmarse un acuerdo internacional por los países miembros de la UE y el resto de colindantes afectados, para tener una regulación común y homogénea. Del mismo modo debería extenderse el mismo criterio al resto de ejes transnacionales.