

CONSIDERACIONES DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA AL INFORME “NETWORKS FOR PEACE AND DEVELOPMENT: EXTENSION OF THE MAJOR TRANS-EUROPEAN TRANSPORT AXES TO THE NEIGHBOURING COUNTRIES AND REGIONS”

El objetivo del presente documento es aportar una serie de consideraciones que la Autoridad Portuaria de Valencia (en adelante la APV), desearía efectuar en el marco de la consulta pública acerca del informe “*Networks for Peace and Development: Extension of the Major Trans-European Transport Axes to the Neighbouring Countries and Regions*” (en adelante, el “Informe”). En primer lugar, la APV agradece a la Comisión Europea los esfuerzos realizados con la apertura de una consulta pública para recabar la opinión de las partes interesadas, y el consiguiente debate al hilo de las respuestas recibidas, y quiere aprovechar la oportunidad otorgada para expresar sus consideraciones al respecto.

En relación con el objetivo del “Informe”, la APV comparte la visión de los redactores acerca de la necesidad de disponer de un eficiente sistema de transporte que conecte la Unión Europea (UE) con sus países vecinos, con el objetivo de conseguir un crecimiento económico continuado y sostenible y aumentos en el bienestar de la población del área en cuestión. Sin lugar a dudas, una red de transporte que mejore la conectividad entre la UE y sus países vecinos ejercería un efecto directo sobre el incremento del comercio y contribuiría decisivamente a materializar avances en términos de cooperación regional e integración.

Tras analizar los cinco ejes trans-nacionales identificados en el “Informe”, la APV ha focalizado su atención sobre la definición de dos de sus ejes: el “Eje de Autopistas del Mar (AdM)” y el “Eje Sud-Oeste”, por incluirse su ámbito de actuación en dichas áreas.

El “Informe” pone especial énfasis en aquellos nexos que contribuirían en mayor medida a promover el comercio, la cooperación regional y la integración, citando textualmente: “los ejes propuestos extienden y complementan los principales ejes de la red trans-europea de transporte al interconectarlos con las redes de los países vecinos” (página 2 del “Informe”). Aunque manifestamos nuestro acuerdo con el objetivo establecido, consideramos que el “Informe” es producto de una política continuista, cuyas directrices básicas fueron marcadas en su última revisión por el “*Informe del Grupo de Alto Nivel sobre la Red Transeuropea de Transportes*”, siendo por lo tanto los proyectos listados la extensión natural de aquellos recogidos en el marco de la Red Transeuropea de Transportes (RTE-T) hasta el momento presente. La implementación de esta política de continuidad **contrasta** con la evolución experimentada por el mercado de transporte europeo en general, y la situación española y en el Mediterráneo en particular. Si bien es conocido que una política de planificación pública ejerce una influencia en las tendencias del mercado, dirigiendo a los participantes hacia la consecución del objetivo deseado, también debe de tenerse en cuenta los riesgos asociados de distorsión de la competencia derivados de su prolongación en el tiempo. A este respecto, consideramos que a lo largo de las sucesivas revisiones realizadas de la red RTE se ha consolidado la filosofía radial y de concentración de ejes plasmada desde principios de los 90 en esta área de política de transporte. Esta política continuista no se corresponde con la realidad del mercado, como es el caso de la posición alcanzada en los últimos diez años por el Puerto de Valencia.



En efecto, tal y como se puede apreciar en la tabla 1, el Puerto de Valencia se ha convertido a lo largo de la última década en uno de los principales puertos del Sur de Europa, siendo junto con Gioia Tauro y, en menor medida, Marsaxlokk, el único puerto del sur del Mediterráneo que ha incrementado su cuota sobre el total de tráficos. En 2004 los puertos gestionados por la APV ocuparon, por detrás de Gioia Tauro y de Algeciras, el tercer puesto en el ranking de puertos del sur de Europa en tráficos de contenedor. Sin embargo, mientras que los puertos de Gioia Tauro y de Algeciras son puertos eminentemente dedicados a tráficos de transbordo, el Puerto de Valencia actúa tanto como puerto de transbordo como comercial de importación y exportación (maingate), por lo que su **conectividad con el hinterland** resulta especialmente necesaria.

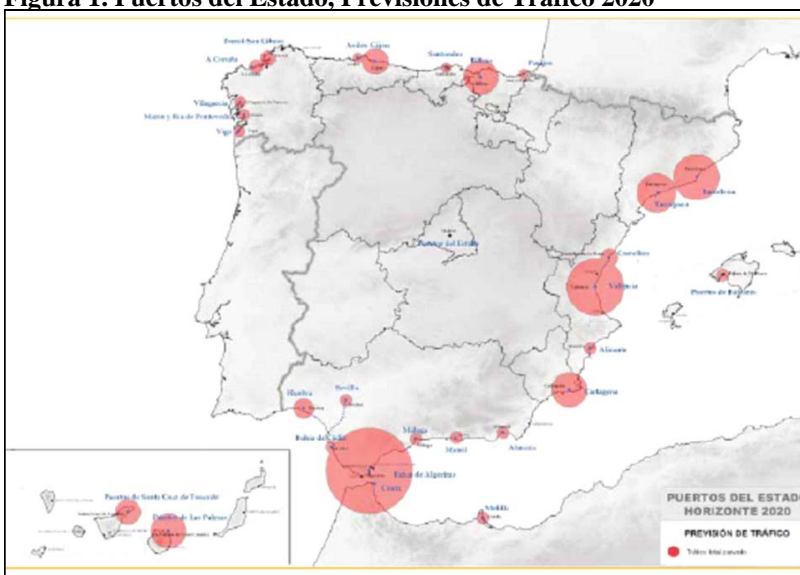
Tabla 1. Puertos de Europa del Sur: ranking sobre el total de tráficos de contenedor y evolución, 1995-2000-2004

PUERTOS EUROPA SUR	1995	2000	2004
GIOIA TAURO	0.22%	17.78%	15.92%
ALGECIRAS	15.85%	13.47%	14.34%
VALENCIA	9.22%	8.77%	10.47%
BARCELONA	9.46%	9.30%	9.36%
GÉNOVA	8.44%	10.06%	7.95%
MARSAXLOKK	7.06%	6.92%	7.13%
LA SPEZIA	13.25%	6.10%	5.08%
MARSEILLES	6.83%	4.84%	4.47%
OTROS EUROPA SUR	29.66%	22.77%	25.28%
TOTAL PUERTOS EUROPA SUR	100.00%	100.00%	100.00%

Fuente: Elaboración propia en base a datos de las Autoridades Portuarias en cuestión

De acuerdo con las previsiones a 2020 realizadas por Puertos del Estado y recogidas en el *Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte* del Ministerio de Fomento Español (PEIT), los puertos gestionados por la APV no sólo mantendrían su actual posición competitiva sino que la reforzarían, convirtiéndose en el segundo puerto español por tráfico total en toneladas y en el primer puerto comercial español (véase Figura 1).

Figura 1. Puertos del Estado, Previsiones de Tráfico 2020



Fuente: Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte, página 101.



Cabe destacar igualmente el creciente papel que está jugando el Puerto de Valencia en la canalización de tráficos entre UE y los países del Magreb, papel que se está viendo reforzado tanto por el incremento y dinamismo de los flujos de comercio entre su *hinterland* y los mercados magrebíes, véase tabla 2, como por el incremento de los servicios *feeder* ofertados por las principales navieras a nivel internacional que en él operan, cuyo corredor para los tráficos entre Asia y el Norte de África pivota en torno al Puerto de Valencia.

El Puerto de Valencia juega por tanto un papel fundamental en dos de los ámbitos objetivo de la extensión de la red RTE-T que aborda el “Informe”: como puerta de entrada y salida entre España y el Magreb, y como enlace logístico de los flujos entre Asia y el Magreb. Sin embargo, como se puede apreciar en los mapas del “Informe” (páginas 3, 22, 30 y 77), la conexión entre el sur de Europa y el Magreb se hace pivotar exclusivamente sobre Algeciras, haciendo caso omiso de la existencia de una red consolidada entre los puertos del Mediterráneo y sus homólogos magrebíes.

Tabla 2: Tráficos entre España y el Magreb, Toneladas

	1995	2004
Total España	14.845.509	23.645.120
Tasa Crecimiento		59,27%
Hinterland APV	2.190.342	8.946.391
Tasa Crecimiento		308,45%
% Hint APV / Total	14,75%	37,84%

Fuente: *TradeTrans* de la Fundación Valenciaport

Bajo nuestra consideración, la concentración de carga en un único puerto llevaría asociados cuatro efectos principales:

- 1- Riesgo de distorsión de la competencia puesto que las mayores economías de escala que se alcanzaría en dicho núcleo portuario provocaría una reducción de los costes marginales por unidad de transporte manipulada,
- 2- Efectos no deseados de aglomeración y congestión,
- 3- Incremento de los flujos de tránsito por carretera en la Península Ibérica y de las externalidades negativas medioambientales resultantes,
- 4- Empeoramiento de la situación de congestión del eje ferroviario propuesto para el transporte de los tráficos a lo largo de la península ibérica a su paso por la circunvalación de Madrid.

Dado que el mercado ya ha provisto el mecanismo de oferta de servicios marítimos entre los puertos europeos mediterráneos y los puertos del Norte de África mediante la configuración de una red en la que Valencia desempeña un papel fundamental, los esfuerzos que se realicen en el marco de la política europea de transporte y en el caso que nos concierne, de la conexión de la RTE-T con países terceros, deberían tender a conectar dicha red eficientemente con el *hinterland*, y entre los puertos de la red.

Por todo ello, la APV solicita que se contemple en el documento la inclusión del corredor ferroviario mediterráneo y su conexión Valencia-Madrid-Lisboa como parte integrante del eje sudoeste y como proyecto clave de conexión entre el eje sudoeste y el eje de autopistas del mar en su extensión hacia los países terceros.