

La ciutat del transport

Sagunt es constitueix en ferma candidata per instal·lar una Central Integral de Transport de Mercaderies. Amb una inversió d'aproximadament 5.000 milions de pessetes i grans possibilitats de creació de llocs de treball, potser donarà eixida a gran part dels problemes creats des del desmantellament de la siderúrgia.

Rafael Castelló

L'entrada al Mercat Comú ha centralitzat l'atenció d'una allau d'estudis econòmics, de tot tipus, al voltant dels seus efectes i de les estratègies adients per a adaptar les nostres estructures de la manera més eficient possible. El sector agrari s'ha convertit en la *vedette* d'aquests estudis. Si més no, per ser el sector en què la CEE té una política més decidida. Fa poques setmanes, a Castelló, es publicava el resultat d'una enquesta empresarial en què els enquestats, majoritàriament, manifestaven l'escàs canvi que havien detectat en el sector industrial. Però, ¿què passa en el sector serveis? L'hoteleria, el comerç, la banca, el transport... No podem oblidar que quasi el 50 per cent de la mà d'obra i aproximadament el 60 per cent de la producció del País Valencià es troba inscrita en aquest sector.

El subsector transports ocupa un lloc de distribució de la producció. A més, al País Valencià té una importància capital, com ja vam poder comprovar arran de la recent vaga del transport internacional per carretera, tant pel volum de les grans empreses de transport ubicades ací, com pel gran nombre de petits transportistes.

La liberalització europea del sector transports el 1992 requereix tenir a punt les infraestructures del País Valencià, d'acord amb els models vigents a l'Europa Comunitària. Com és el cas del sector agrari, amb les Associacions de Productors Agraris, a Europa, la política de la CEE ha estat presidida per la concentració d'empreses del transport en grans nuclis o centrals. Concentració que té per objectiu disminuir-ne els costos fixos i augmentar-ne l'eficiència.

A Europa destaquen, per la seua importància, la central de transports de Garonor, a París, de capital privat, amb 4.200 llocs de treball i 280 empreses instal·lades; la central de Bourdeaux-Fret, a Bordeus, de capital mixt, públic i privat, amb 1.100 llocs de treball i 50 empreses; i l'Interporto di Bologna, a Bolonya, de capital públic,



Objectiu: evitar congestió als centres urbans.

amb 2.500 llocs de treball i 32 empreses.

La Generalitat valenciana, conscient de la necessitat d'emprendre un programa sistemàtic per a modernitzar i posar al dia els sistemes d'organització i gestió del transport de mercaderies, ha dotat la Direcció General de Transports, en el Programa Econòmic Valencià-II, d'una aportació de 500 milions de pessetes. La idea és que la Direcció General de Transports destine aquests 500 milions a inversions prioritàries, amb l'objectiu de materialitzar-los en una Central Integral de Transport de Mercaderies (CITM) al País Valencià. Iniciativa pública ineludible.

Una ciutat del transport

Aquest tipus de projecte, sense la col·laboració dels poders públics, tant del govern central com de la Generalitat, de les Cambres Oficials de Comerç..., serien inviables. Les centrals integrals de transport, ubicades sobre grans extensions de terreny, estan destinades a instal·lacions que ofereixen els serveis necessaris a les empreses de transport que treballen allí. En general, les funcions que han de complir les

CITM són molt amples i depenen de l'àrea que intenten abraçar. Normalment, les CITM es converteixen en origen i destinació de les mercaderies que s'intercanvien entre una àrea i la resta del sistema econòmic, de dintre de les fronteres de l'estat o de fora.

La funció bàsica es realitza a través d'un centre de consolidació i fraccionament de les càrregues. Aquest centre consta de les instal·lacions i serveis necessaris per dividir les mercaderies segons destinacions, bé siga dins de l'àrea o fora. En realitat són dues funcions distintes. D'una banda, quan l'àrea on es troba la CITM és l'origen de les mercaderies, en aquest centre es classifiquen les càrregues per a la posterior expedició, s'agrupen expedicions i es carreguen vehicles pesants per al transport a llarga distància. És a dir, es consoliden les càrregues.

De l'altra, quan l'àrea on hi ha la CITM és la destinació de les mercaderies, en aquest centre es descarreguen els vehicles pesants, se'n classifiquen les càrregues per sectors i rutes de repartiment i es carrega en camions petits per a la seua distribució dintre de l'àrea. És a dir, es fraccionen les càrregues.

Una segona funció que acompliria seria la de possibilitar i facilitar el canvi de forma de transport, mitjançant un centre de coordinació intermodal. Allí es descarregarien els camions, es traslladaria la càrrega a una zona d'espera i, posteriorment, es carregaria sobre el vagó de ferrocarril o de vaixell de càrrega. I viceversa.

En tercer lloc, comptaria amb un centre de coordinació per carretera on seria possible l'intercanvi de mercaderies entre empreses de transport.

Evidentment, totes aquestes instal·lacions han d'anar acompanyades d'un centre de recollida per facilitar les estones d'espera, el descans dels equips de conducció i l'atenció als vehicles, amb l'objectiu de reduir l'entrada de grans camions a les concentracions urbanes: restaurant, bar, saló de descans, telèfons, correus, bancs, àrees d'aparcament, tallers de reparació, estació de serveis...

En definitiva, una CITM no és més que una ciutat del transport. Ara cal preguntar-se on aniria a parar, on es construiria.

Sagunt: ciutat del transport

L'elecció del lloc d'ubicació depèn de tres factors fonamentals: la demanda potencial d'aquests serveis, la disponibilitat de sòl i d'infraestructures de comunicació.

En funció d'aquests factors, un estudi realitzat, fa pocs mesos, per l'Institut Valencià d'Investigacions Socials i patrocinat per la Caixa d'Estalvis i Socors de Sagunt, fa veure la capital del Camp de Morvedre com a lloc idoni per a la instal·lació de la CITM.

Si comencem per l'últim condicionant, transports i comunicacions, tenim que, per carretera, Sagunt té fàcils connexions gràcies a l'autopista A-7, cap a Europa, el *by-pass* en construcció la

connectarà amb la N-III, futura autopista València-Madrid, i, posteriorment, amb l'A-7 cap Alacant, la N-234, de Sagunt a Burgos, la comunica amb Saragossa i les autopistes del Nord. Per ferrocarril, Sagunt és nus de comunicacions València-Catalunya-Europa i València-Saragossa-Euskadi. Cal no oblidar, tampoc, la importància de la comunicació via marítima, mitjançant el port de Sagunt, com tampoc que, quan el *by-pass* estiga construït, Sagunt serà a escassos minuts de l'aeroport de Manises.

Pel que fa a disponibilitats de sòl amb característiques adients, a Sagunt hi ha diversos llocs que compleixen les condicions pertinents: extensió neces-

sària per al projecte, al voltant de mig milió de metres quadrats, i possibles ampliacions, qualificació urbanística adequada, propietat actual concentrada, connectat o fàcilment connectable a les xarxes de comunicació... Les propostes van adreçades cap a l'àrea industrial pròxima al nucli de Port de Sagunt i al mateix port, als terrenys on estava ubicada la IV planta siderúrgica d'AHM.

La Caixa d'Estalvis i Socors de Sagunt ha mostrat un gran interès perquè la idea i el projecte prosperen. Altres sectors empresarials de la ciutat de València s'han mostrat disconformes amb la ubicació a Sagunt i prefereixen que la destinació siga la capital, centre de l'àrea metropolitana.

En paraules d'Emèrit Bono, president de la Caixa de Sagunt: «La Caixa té molt d'interès. Hem iniciat converses amb els alcaldes de l'Horta Nord i del Camp de Morvedre, i tots han mostrat la seua adhesió a la idea. També he mantingut contactes amb la Generalitat, ja que la seua participació es fa necessària per tal de facilitar els accessos a les grans vies de comunicació i millorar algunes infraestructures. Ara, allò que considere més important és contagiar del nostre optimisme els empresaris, és la iniciativa privada la que ha de donar vida al projecte. I ací he trobat algunes reticències, ja que alguns preferirien una ubicació més centralitzada. Nosaltres discrepem, ja que una Central Integral de Transport, una ciutat del transport metropolitana, situada al centre ocasionaria greus problemes de congestió. Això, independentment que considere oportú que la ciutat de València dispose d'un centre de fraccionament de càrregues propi. La nostra proposta requereix prop de 500.000 metres quadrats i milers i milers de tones de trànsit; situar tal activitat a València provocaria el caos i el fracàs».

