

Centres integrals de mercaderies

Ciutats sobre rodes

La realització del projecte de la primera ciutat del transport de València està a punt de ser adjudicada al grup empresarial CTV, que s'ha compromès a finalitzar-la l'any 1995.

Diàriament circulen per les carreteres properes a València milers de camions provinents de tot arreu. La ciutat de València és també punt de partida de molts productes. Les estadístiques més recents calculen el total de camions que passen prop de la ciutat del Túria en més de 12.000 cada dia tan sols per l'autopista Alacant-València-Tarragona. Un greu problema apareix quan una gran part d'aquests vehicles busquen un lloc per a una aturada obligatòria de descàrrega, per a repostar o esperar una càrrega amb una nova destinació.

A Barcelona, centre neuràlgic del transport i una de les principals entrades per carretera de l'Europa comunitària, el mateix problema de trànsit es multiplica. Per resoldre aquest tipus d'inconvenients de circulació s'han posat en marxa els

anomenats projectes de les "Ciutat del transport", previstes en la llei del transport que va ser aprovada recentment. La setmana passada, l'Ajuntament de València enllestia l'únic projecte presentat per un grup empresarial integrat per la Cambra de Comerç, inversors privats, la Caixa d'Estalvis, la Federació Provincial del Transport i l'empresa constructura Cubiertas y Mzov. La macrociutat del transport valenciana tindrà una extensió total equivalent a 40 camps de futbol (422.000 m²). Per a la seua finalització es necessitaran al voltant de 13.000 milions de pessetes.

Després d'un estudi tècnic elaborat per l'empresa Eypysa, s'instal·larà a l'entrada sud de València (Font de Sant Lluís). Segons explica a EL TEMPS Pedro Coca Castaño, president de l'Associació

d'Agències de Transport, els factors que han determinat aquest emplaçament, i no les opcions del port de Sagunt o la carretera València-Madrid, han estat el de la proximitat a l'eix de la circumval·lació ràpida, (V-30 amb el *by-pass*) i al futur accés sud del port autònom, "i també perquè estarà a un pas de Mercavalència, el principal centre de distribució de mercaderies", diu aquest membre del consell del grup empresarial constructor de la "metròpoli dels camions" a València.

Segons les previsions que figuren en el projecte ara aprovat, la ciutat del transport de València tindrà més de 800 places de garatge, aproximadament 200 naus destinades a empreses del transport i una àrea de serveis comuns, amb hotel i oficines. Es calcula un trànsit mitjà



La ciutat del transport de València tindrà una superfície de 422.000 m².



A l'esquerra, Pedro Spuche, promotor privat del projecte; a la dreta, Pedro Coca.

RAFA GIL

A Barcelona, dues ciutats millor que una

A Catalunya es volen construir dues centrals de mercaderies per, entre altres raons, desmantellar tota la zona de Poble Nou, a la Vila Olímpica, ja que aquest espai ha quedat petit per als transportistes.

En concret, aquest dos projectes se situarien, l'un al Baix Llobregat, i l'altre al Vallès, amb un cost inicial d'uns 15.000 milions de pessetes cadascun. Els dos terrenys on s'ha previst la construcció pertanyen a L'Incosol (Institut Català del Sòl), que els vendrà als futurs adjudicataris. Els espais seran suficients perquè s'hi instal·lin entre 80 i 100 empreses en cadascuna de les àrees.

La central de Santa Perpètua de la Mogoda -Vallès occidental- és un terreny d'unes 40 hectàrees, que tindran 1.500 metres quadrats de magatzems, un centre d'acollida, hotels, oficines i comerços, i també un aparcament per a uns 200 vehicles pesants. Aquesta central té el suport de la patronal catalana Foment del Treball.

La central del Baix Llobregat estarà situada en uns terrenys entre els termes de Gavà i Castelldefels. En aquest cas, el pla parcial ja està aprovat i el concurs per a l'adjudicació està en curs.

La patronal del transport Transcalit, i en un primer moment la Patronal SEFES, presten suport a aquest projecte de construcció d'una central de transport, que tindrà una superfície aproximada de vora 40 hectàrees, de les quals 180.000 m² seran per a magatzems, a més d'una central de comunicacions i serveis diversos.

En tots dos casos, una vegada s'hagin adjudicat els terrenys, els grups adjudicataris tindran un termini de dos anys com a màxim per construir la primera fase de les centrals.

Tot i aquestes dues noves centrals previstes, el sector del transport creu que quedaran petites i que fan falta més superfícies per respondre a les necessitats futures de trànsit de mercaderies per Barcelona, punt geogràfic d'entrada a Europa per carretera.

En aquest sentit, responsables de la Generalitat de Catalunya, propietària dels terrenys on s'instal·laran les centrals del transport, diuen que, si els dos projectes se posen en marxa ràpidament, es podrà pensar de construir una tercera central de mercaderies.

Sílvia Monfort

diari d'uns 6.000 camions, amb una capacitat de tractament de mercaderies d'un milió de tones anuals aproximadament, i que es crearan pel capbaix 1.500 llocs de treball.

"El projecte es ambiciós —va declarar a aquest setmanari el president de la Federació Nacional del Transport, Arturo Virosque— però jo crec que el ritme de creixement econòmic, i per tant del sector del transport, obligarà molt aviat a pensar en la construcció d'un altre centre de distribució, potser per l'eixida nord de València, cap a Barcelona".

Per arribar a la constitució definitiva del grup empresarial valencià, s'ha passat per diferents etapes des de l'any 1989, quan, al mes de juliol, se presentà a les oficines municipals de València el primer avantprojecte signat per un grup d'empresaris, entre ells Manuel Sáez Merino (sector de la confecció), Pedro Pérez Pardo, (distribuidor de gas butà) i Pedro Spuche Belloch, arquitecte tècnic i home de negocis del sector de la construcció.

Va ser l'empresa Ciutat del Transport de València, CTV, la primera a presentar la sol·licitud a l'ajuntament, segons indica a EL TEMPS Pedro Coca. "El sector del transport junt amb la Cambra de Comerç van negociar en pocs dies una col·laboració estreta fins a la integració total en el grup", afegeix Pedro Coca. D'aleshores ençà el grup s'ha anat ampliant i ara està constituït per quatre parts distintes i cadascuna ha aportat el 25 % dels 200 milions de capital inicial escriturat. La federació de transportistes entra en representació del Centre Integral de Mercaderies de València (CIMV). La Caixa d'Estalvis de València és responsable de la part financera del projecte i Inversiones del 90, empresa de Pedro Spuche, primer instigador del projecte, aglutina la inversió privada juntament amb els socis Manuel Sáez Merino i Pérez Pardo. Per últim, Cubiertas y MZOV participa com empresa d'execució de les obres.

L'Ajuntament de València ha tret en la concessió d'aquest projecte un doble benefici, segon coincideixen tots els comentaris d'empresaris del sector. Per una banda —diuen— s'ha trobat una eixida suposadament rendible a uns terrenys, a la Font de Sant Lluís, que estaven marginals, i d'altra banda s'ofereix un servei de primera importància a la ciutat per a la solució del problema del trànsit.

Ignasi Pellicer