



# Algesires, l'amença silenciosa del port de València

Que les platges del País Valencià són les platges dels madrilenys és una afirmació més o menys discutible. Menys controvertible, en canvi, resulta l'afirmació segons la qual el port de València ha esdevingut al llarg dels anys el port de Madrid. Els números ho corroboren. La dotació d'infraestructures, la relativa proximitat i la lògica dels fluxos ha provocat que les mercaderies produïdes a la Meseta es canalitzen a través del port de València. Igualment, els contenidors amb destinació a la capital espanyola o bé que es distribueixen des d'allí entren a la península a través de València. Dels 4,3 milions de TEUs (mesura que s'utilitza en l'argot portuari) que l'any 2013 van moure les instal·lacions valencianes, mig milió venien o anaven cap a Madrid. Madrid hinterland.

Madrid és l'origen o el destí del 60% de les mercaderies que mou el port de València. A llarg termini, però, la competència que hi pot exercir Algesires –despenjada del corredor mediterrani per la costa però amb una potencial bona comunicació amb la capital espanyola– amenaça la preeminència valenciana.

De fet, fa 14 anys els quatre principals ports de l'estat, això és, Algesires, València, Barcelona i Bilbao, van acordar la creació de Puerto Seco, una mena de terminal situada a Coslada. De tots quatre, és València qui fa un ús més intensiu d'aquesta zona logística.

Segons les seues estadístiques, l'any passat va traslladar allí 55.000 de les 60.000 unitats de transport intermodal registrades. Per traslladar aquesta càrrega el camió continua sent el principal mode de transport, però a poc a poc el ferrocarril s'està obrint pas. Segons

A l'esquerra, el port de València.  
A la dreta, el d'Algesires



Manuel Guerra, director de planificació, infraestructures i integració de l'Autoritat Portuària de València, del mig milió de TEUs que es mouen amb Madrid, més de 100.000 ho fan mitjançant el tren.

València gaudeix, doncs, d'una relació preeminent amb el centre de l'Estat. Tanmateix, això no li pot fer perdre de vista que en el futur Algesires podria convertir-se en un seriós competidor. Perquè, si bé en l'actualitat el principal port de l'Estat per volum de tràfic (l'any passat va moure 90,9 milions de tones, cosa que representa un 19,8% del total espanyol) no té amb Madrid la relació que sí que manté València, compta amb el potencial per disputar a la capital valenciana la seua condició de porta d'entrada de mercaderies.

### Un mediterrani sense Algesires.

Si bé els ports són importants per ells mateixos, ho són sobretot com a llocs d'arribada d'uns productes que, després, s'han de moure pel territori. Un port, sense unes bones connexions, és com un dipòsit d'aigua sense canonades. És el que en el món de les infraestructures anomenen "intermodalitat", és a dir, la capacitat de connectar dife-

rents modes de transport per optimitzar el conjunt del procés.

És per això que el corredor mediterrani ferroviari ha esdevingut una reivindicació unànime del món empresarial i econòmic: amb un transport de mercaderies per tren en condicions, els ports mediterranis de la península poden convertir-se en un gran front portuari capaç de competir amb el que, al nord, ja formen Amsterdam, Rotterdam i Anvers.

En aquest sentit, l'elecció del corredor mediterrani l'any 2011 com una de les xarxes prioritàries de transports transeuropees va suposar una molt bona notícia per al món econòmic i empresarial. Significava que a mitjà termini els tres ports més importants del Mediterrani (Algesires, València i Barcelona) passarien a estar units per un fil de rails que els permetria enllaçar amb Europa amb trens d'altas prestacions.

Això, però, era només sobre el mapa. La realitat és tota una altra. Perquè, si bé tot apunta al fet que Catalunya i el País Valencià podran comptar a mitjà termini amb una infraestructura en condicions (ara es parla de 2016 com a data de finalització), de Múrcia cap al sud i cap al sud-oest el corredor mediterrani no

passa de ser una línia sobre un mapa. En l'actualitat hi ha en construcció la connexió entre Múrcia i Almeria (que hauria d'estar acabada l'any 2016, però que molt probablement no ho estarà fins 2018). Des d'Almeria els trens haurien de retrocedir, fer via per l'interior fins a Granada, superant unes rampes molt pronunciades que dificulten el transport de càrregues pesades com ara els contenidors. Des de Granada, els combois es dirigirien a Algesires a través d'Antequera i Bobadilla. "La connexió amb Algesires a través del corredor mediterrani serà molt complicada", admet Joan Amorós, que és president de Fermed, un lobby que de fa quasi una dècada vetlla per aquesta infraestructura. És per això que aquesta organització que agrupa empreses, patronals i cambres de comerç ha proposat al Ministeri de Foment la recuperació d'una línia desmantellada l'any 1986 que va de Lorca a Granada evitant les elevacions que a hores d'ara entrebanquen el transport de mercaderies a través de la línia existent. Siga com siga, una cosa és evident: Algesires ha quedat despenjada del corredor mediterrani.

**Un mediterrani 'mesetari'.** O no tant, perquè el corredor mediterrani per què el Govern espanyol va apostar a Brussel·les (i que la Unió Europea ha assumit com a propi) contempla un ramal que, des de Tarragona, es desvia cap a Saragossa, circula fins a Madrid i desemboca a Algesires (vegeu mapa adjunt). Sobre el mapa, això permetria una incorporació *sui generis* del port andalús a allò que el Govern espanyol concep com a corredor mediterrani. Però, sobretot, obriria la possibilitat de convertir Algesires en la porta d'entrada i eixida de les mercaderies amb destinació o origen a la Meseta. "València té molt d'avantatge a l'hora continuar sent el port de referència de Madrid perquè té uns sectors industrials i agrícoles molt potents –argumenta Joan Amorós–, però no es pot amagar que, a llarg termini, Algesires pot convertir-se en un competidor important si se la dota de bones infraestructures de connexió". D'una opinió molt semblant és Mateu Turró, catedràtic i enginyer de la Universitat Politècnica de Catalunya, qui està convençut que el Ministeri de Foment prioritzarà les inversions per connectar

## Es busca gestor per a un corredor

Més d'una dècada després que la reivindicació del corredor mediterrani ferroviari per al transport de mercaderies irrompera en el debat públic (primer, d'una manera tímida; després, esdevenint punta de llança reivindicativa d'empresaris i polítics), ningú no podrà negar que el camí d'aquesta infraestructura està resultant tortuós. Terminis que es dilaten, licitacions que es retarden, promeses que s'esfumen, problemes tècnics que sorgeixen inesperadament han entrebancat la posada en marxa d'una infraestructura que, segons tots els discursos públics, és essencial per competir per la captació de les mercaderies procedents d'Àsia, que ara entren a Europa majoritàriament a

través dels ports del nord del continent.

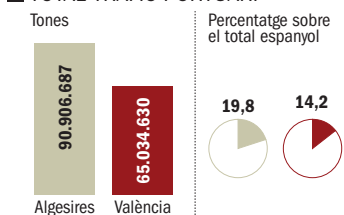
Fins ara quasi tots els greuges procedents dels territoris cap a Madrid es limitaven a l'àmbit estricte de la infraestructura. Tanmateix, una nova reclamació ha començat a obrir-se pas: la necessitat de dotar les obres del corredor mediterrani d'un supervisor independent que, alhora, actue també d'interlocutor amb els agents implicats. La necessitat de dotar-se d'aquesta figura es va posar sobre la taula amb motiu de la celebració a València d'una jornada sobre la reindustrialització de l'arc mediterrani. "Necessitem un coordinador d'obra que xafe el terreny, que sàpiga què passa i que faça d'enllaç amb els em-

presaris", va explicar Joan Amorós, president del lobby Ferrmed, una de les entitats que més ha fet per vigilar l'execució de les obres.

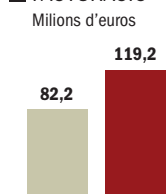
En aquesta mateixa línia i arribats al punt en què comença a albirar-se la finalització de les obres almenys al País Valencià i Catalunya (segons Ferrmed no estaran enllestides abans de 2016), des de la Generalitat de Catalunya es posa l'accent en la necessitat de gestionar la infraestructura una vegada estiga concloua. "Tan important és com executem l'obra com la manera com la gestionem", segons Ricard Font, secretari d'Infraestructures i mobilitat de la Generalitat de Catalunya. L'afirmació de Font venia a advertir d'una realitat molt concreta: el fet que, a

## Dos ports en competència

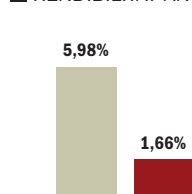
### TOTAL TRÀFIC PORTUARI



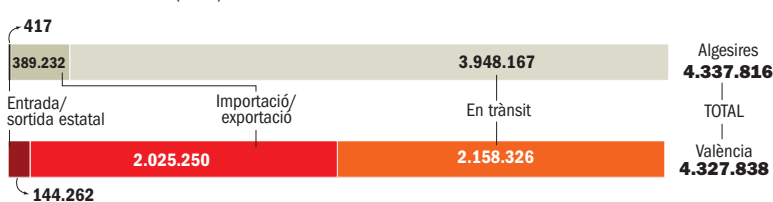
### FACTURACIÓ



### RENDIBILITAT ANUAL



### CONTENIDORS (TEU)



Font: Ministeri de Foment, Puertos del Estado, Mateu Turró

Algeciras i Madrid. "El futur del port de València obliga a coordinar-se amb el de Barcelona per tal de convertir-se en la porta d'entrada de les grans meganaus procedents d'Àsia. Altrament, hi planen molts dubtes perquè Algeciras jugarà les seues cartes", afirma aquest expert. Turró està convençut que un hipotètic escenari d'independència de Catalunya encara "reafermaria més" l'aposta pel port andalús.

Al Port de València, de moment, la competència andalusa no els preocupa, a la vista de la preeminència que a hores d'ara mantenen a l'hora de donar servei a Madrid. L'entrada en funcionament de l'AVE Madrid-València el desembre de 2012 va permetre alliberar la línia convencional de trens de llarg recorregut, la qual cosa ha deixat molt d'espai lliure per a la circulació de trens que transporten contenidors. En l'actualitat, del

mig milió de TEUs que es mouen entre València i Madrid, 100.000 ho fan amb ferrocarril. "La línia que tenim ara mateixa amb Madrid és magnífica, amb una capacitat més que suficient", assegura Manuel Guerra, director de planificació, infraestructures i integració territorial de l'Autoritat Portuària. Els preocupa la competència d'Algeciras? "És una qüestió de mercat -diu Guerra-. Hem de competir oferint millors serveis que la

pesar que l'any 2005 es va liberalitzar el transport de mercaderies per ferrocarril, Renfe ha fet tant com ha pogut per torpedinar la competència i mantenir la seua quota de mercat (en l'actualitat, té el 78% de quota de mercat). “Ens cal pensar més enllà de les travesses”, va advertir el secretari d'Infraestructures de la Generalitat, qui advoca per posar en marxa “una oficina de comercialització” que garantisca “un bon ús de la infraestructura”. “Es tractaria de buscar un punt de confluència entre totes les administracions, amb el Ministeri de Foment al capdavant –explica–. Es tractaria de dissenyar un equip que vetllés per la gestió del corredor. Si de veritat creiem que el corredor mediterrani és una infraestructura estratègica, paga la pena pensar en nous instruments de governança”.

resta de ports. Algesires no ens preocupa més que la resta de competidors”.

**Quilòmetre zero.** La millora de la connexió per ferrocarril és, de fet, un dels principals cavalls de batalla de l'empresariat d'Algesires. Cambres de comerç i organitzacions empresarials gaditanes reclamen de fa anys de donar solució als problemes que presenta la via. Perquè, mentre a casa nostra hem hagut de moure cel i terra per traslladar a Madrid la necessitat de solucionar el coll d'ampolla entre Castelló i Tarragona, a Algesires han hagut de fer el mateix en el tram de via única que hi ha entre Algesires i Bobadilla. Aquest troç de 176 quilòmetres –que està sense electrificar i funciona amb locomotores dièsel– condiona l'eixida de mercaderies cap al nord de la península, fins al punt que a hores d'ara només circulen quatre trens de mercaderies a la setmana. “El potencial és grandíssim perquè cada any entre Tànger i Algesires, només, circulen 200.000 camions –expliquen des del Port d'Algesires–.

Malauradament, però, tenim unes infraestructures del segle XIX”.

Tanmateix, el Ministeri de Foment ha començat a donar passos per solucionar aquesta situació i en els Pressupostos d'aquest any li ha consignat 50 milions d'euros. Almenys sobre el paper, la línia hauria d'haver estat desdoblada l'any 2020. A partir d'aquell moment podria posar-se a funcionar a ple rendiment la terminal de ferrocarrils que es va inaugurar ara fa dos anys i que és considerada el quilòmetre zero del corredor mediterrani que el Govern espanyol es va entestar que passara per Madrid.

De moment, la seua condició de port de trànsit (això és, que es dedica sobretot a redistribuir càrregues de grans vaixells a vaixells més menuts) no fa peremptòria la connexió amb Madrid. Tanmateix, tothom, a Algesires té la vista posada al nord: primer a Madrid; després a l'eixida pels Pirineus. L'embogada decisió de situar aquesta via dins el corredor mediterrani avala el seu aferrissament.

*Violeta Tena*

# LA MÀGIA DEL NADAL ES VIU A ALCOI

RUTA DE BETLEMS

COMPRES DE NADAL

GASTRONOMIA TÍPICA

I MOLT MÉS



Ajuntament d'Alcoi



A partir del 20 de desembre  
**EL BETLEM DE TIRISITI**  
Bé Inmaterial d'Interès Cultural  
Consultar horaris: [www.betlemdetirisiti.com](http://www.betlemdetirisiti.com)



28 de desembre  
Inici: 13 h  
**LES PASTORETES**



4 gener  
Inici: 19 h  
**EL BAN REIAL**



5 gener  
Inici: 18 h  
**CAVALCADA DEL REIS MAGS**  
Festa d'interès Turístic Nacional



**CASAL DEL NADAL**  
Expo-Museu del Nadal  
i tallers gratuïts per a xiquets  
Dissabtes 13, 20 i 27 de desembre  
i 3 gener, d'11 a 13.30 h.



Alcoi  
TERRA

