

## LA OPINIÓN

**Salvador M. Galve**  
Presidente de la Alianza  
Europea para el Desarrollo  
de Corredores  
Ferroviarios y Redes  
Trans-Europeas  
de Transporte



La ampliación del Puerto de Valencia con la construcción de la Terminal Norte es un proyecto de financiación público-privada con más de 542 millones de euros de financiación pública y una financiación privada de más de 1.020 millones por parte de la empresa Terminal Investment Limited TIL.

Con este nivel de inversión podría pensarse que se le está dando la máxima prioridad por parte de las administraciones, sin embargo el proyecto lleva esperando la aprobación por parte del Consejo de Ministros desde hace ya más de nueve meses.

Un proyecto con más de dos tercios de financiación privada y con ejecuciones ya realizadas, algunas de ellas desde hace más de once años como el dique, en el que ya se han invertido más de 200 millones de euros, merecería más diligencia... Por eso ante la parálisis aparente cabe preguntarse si se desea que prospere o no esta importante inversión.

Asistimos a un momento en el que vemos que la actividad industrial española no levanta cabeza con cinco meses con la producción hundida. Además, según los informes de las autoridades portuarias, las cifras de tráfico de contenedores están descendiendo en los 3 principales puertos de nuestro país: Valencia, Algeciras y Barcelona. Pese a ello, el puerto

## ¿Por qué está paralizada la ampliación de uno de los puertos más importantes de Europa?

de Valencia es el de mayor tráfico de mercancías en la Península Ibérica y el cuarto de Europa, solo por detrás de Rotterdam, Amberes y Hamburgo, ¡los tres gigantes europeos!

La parálisis de la inversión o el dimensionamiento apropiado de las infraestructuras portuarias afecta a la competitividad actual y futura de la industria española. Por tanto, cabe decir que su análisis es un problema a abordar a nivel global, no por territorios. Es un problema que debe resolver la planificación de infraestructuras con una tremenda trascendencia económica y social, que no puede tratarse desde una perspectiva únicamente política. No puede analizarse en clave territorial ni estar influida por la competencia entre zonas geográficas o agentes locales con intereses locales. Sólo el trabajo conjunto que se aborde desde la generosidad de todos, algo que parece estar en boca de muchos políticos... generosidad y no competencia.

Hay que recordar que la mitad de las líneas generales para la legislación del propio Mitma son la de "reorientar el sistema de transporte" y el "diálogo y consenso con el territorio".

No solo hablamos de logística marítima, por supuesto, el tráfico de nuestros puertos afecta al tráfico ferroviario. La creación de la Terminal Norte del Puerto de Valencia contempla el desarrollo de una terminal ferroviaria compuesta por seis vías de 1.000 me-

tros de longitud, que suponen el movimiento de 305.000 TEUs al año, algo que es fundamental para modernizar esta infraestructura.

Rotterdam, por ejemplo, ha cerrado una serie de nodos ferroviarios capaces de abordar de forma más eficiente el transporte de mercancías en todo un país y en su tejido exterior.

Si hablamos de sostenibilidad, todo el desarrollo de éste y otros proyectos vinculados trabajan en la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) que les aplican, y con ellos se pretende, sin duda alguna, construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización sostenible y fomentar la innovación. Los gobiernos no pueden trabajar, ni tomar decisiones de espaldas a estos objetivos. No debemos olvidar de que además España ostenta la actual presidencia de la UE. El tejido logístico entre puertos y ferrocarriles debe conseguir mejorar la competitividad y reducir las emisiones de CO<sup>2</sup>.

La importancia estratégica del Puerto de Valencia es conocida por su influencia en el tráfico de mercancías de dos ejes principales: el centro de España con Portugal y el Corredor Cantábrico-Mediterráneo.

La industria vasca podría verse afectada por este bloqueo ya que la relación de sus puertos, Bilbao y Pasajes, con el de Valencia, es fuerte y en crecimiento. Las empresas vascas necesitan

esta conexión. Bilbao y Valencia se ven como dos puertos colaboradores, no competidores.

Y entre ellos está Aragón. Otro de los aspectos donde se visibiliza el carácter global y sobre todo estratégico que tiene el Puerto de Valencia es la financiación de apartaderos ferroviarios en Zaragoza, Teruel y Castellón, uniendo las áreas portuarias de Valencia y Bilbao, así como los nodos logísticos de Platea en Teruel, Zaragoza-Plaza, El Sequero en Logroño (La Rioja), Navarra y Jándiz en Vitoria.

El desarrollo del Puerto de Valencia, de esta forma, mejora la conexión del eje Mediterráneo-Cantábrico-Atlántico y vertebrará España y el noroeste peninsular. Los trabajos de crecimiento suponen un proyecto global de conexión que beneficia a todas las Comunidades Autónomas implicadas de una u otra forma, no únicamente a una.

El Informe Anual del Sector Ferroviario elaborado en 2022 por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, refleja que la mayor actividad se registró en las conexiones de Madrid con Valencia, Portugal, Algeciras, Sevilla, Castilla y León hacia el País Vasco, en torno a Zaragoza, y desde ésta en las conexiones con Barcelona, Tarragona y Francia a través de Hendaya y Le Perthus/Cerbere.

En definitiva, los parámetros que nos deben llevar a tomar la decisión sobre una ampliación o no de una terminal de transporte

marítimo deben ser siempre la necesidad de aumento de tráfico y la mejora de la calidad.

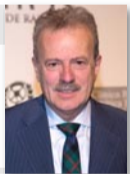
Cada puerto tiene su *hinterland*, es decir, su área de influencia tierra adentro, en principio un círculo, en el interior del cual se captan y distribuyen las mercancías que van y vienen a dicho puerto. Cualquier acción de inversión en ampliaciones de instalaciones portuarias, debidamente justificadas y planificadas, merece ser apoyada de manera incondicional, siempre que sea respetuosa con el medio ambiente y contribuya al desarrollo económico y social del país, no solamente de la región.

Desde un enfoque estructural, las políticas públicas del Mitma tienen como objetivo reforzar y consolidar el papel de España y la Península Ibérica como Nodo Internacional de Transporte, como Plataforma Logística Intercontinental para Europa, favoreciendo la creación de Redes Multimodales Interoperables conectadas entre sí y que impulsen la conexión de los principales sistemas comerciales de la península, en especial los puertos y nodos logísticos, con los mercados europeos y con los mercados mundiales.

La ampliación del Puerto de Valencia debería ser imparable porque es buena para la vertebración de los corredores logísticos de todo el país. Alguien lo dijo antes: "Hay que pensar en las próximas generaciones, no en las próximas elecciones".

## LA OPINIÓN

**Manuel Campo Vidal**  
Periodista



## El mundo se pone aún más difícil y peligroso

Los catastrofistas que escriben y opinan de España alertando de desgracias varias si no logra gobernar la derecha, pasan a la irrelevancia ante los desafíos inesperados que azotan al mundo. No teníamos bastante con la cruel guerra entre Ucrania y Rusia, cuando se incendió en horas Oriente Medio con alto riesgo de un conflicto regional. Y peor aún, con el temor de que en cualquier país de Occidente se activen células islámicas durmientes, o lobos solitarios, como el que disparó hace unos días en Bruselas contra turistas suecos. El riesgo es descomunal. La vulnerabilidad máxima. La vigilancia policial muy intensa.

Pero no solo es eso. Los titulares que llegan de América insisten en que Argentina está al borde del abismo. Argentina, el gran país, que fue Eldorado para emigrantes de toda Europa y América, italianos y españoles de Galicia preferentemente. Un diplomático que estuvo varios años en la embajada en Madrid, nos escribe: "Somos un país que va en contra de todo lo sensato. (...) Estamos en la plenitud de nuestra decadencia final. (...) Todos los países están en crisis. La diferencia es que España es un país serio y nosotros, impresentables. Con Milei, que es un cruce de Trump, Bolsonaro y Vox, en cabeza".

Lo del candidato ultradere-

chista Milei, estremece. Su discurso que propugna la dolarización y el desmantelamiento del Estado, entusiasmo sobre todo a los jóvenes. Pasó a la segunda vuelta. En la misma región, Ecuador, país muy penetrado por el narcotráfico, acaba de darse una oportunidad de año y medio con un presidente de 35 años, Daniel Noboa, hijo del hombre más rico del país. Colombia parece sonada después de los últimos escándalos. En Venezuela algo se mueve, pero solo pasos insignificantes. Nicaragua es una finca de la familia Ortega-Murillo, ex guerrilleros dictadores. México cada día más peligroso. Medio millón de centroamericanos peregrinan

en familia dolorosamente, viajando rumbo al norte, Estados Unidos, con escasas posibilidades de entrar. Tienen prisa porque el hambre aprieta y porque en un año puede volver Donald Trump a la Casa Blanca. Definitivamente, 2024 será decisivo por la acumulación de elecciones -también Panamá, República Dominicana, de nuevo Ecuador y otros- y cúmulo de crisis, las que ya nos azotan y las venideras.

Y alto riesgo de elecciones de nuevo en España en enero. No pudo lograr la investidura el candidato conservador Núñez Feijóo y anda en el alambre Pedro Sánchez con idea de protagonizar un triple salto mortal para mantenerse en el poder. Cada vez más difícil.

Nadie ayuda. La derecha, todavía indignada porque no pudo gobernar. Los populistas de Podemos, cada vez más irrelevantes, pero aún con poder para ce-

rrar el paso a Sánchez si no accede a su exigencia de dos ministros, uno de ellos por Irene Montero. Y los independentistas catalanes rivalizando entre sí y, a la vez, desafiando al presidente. Olvidan que vienen de un retroceso electoral muy notable.

Menos mal que algo se va consiguiendo, más allá de digerir la llegada en patera de cientos de inmigrantes diariamente y de combatir la inflación. La presidencia española de la Unión en este semestre la podrían salvar aportaciones como la que acaba de hacer la vicepresidenta Teresa Ribera al lograr que los veintisiete países pacten la reforma del sistema eléctrico. Lo tenía muy difícil por el enfrentamiento entre Francia y Alemania, con vetos cruzados, pero lo logró. Ese acuerdo refuerza la garantía de suministro. Que esto no sea un oasis en un desierto de alianzas y en un mundo en llamas.