

Publicat el 11-11-2012 en "Levante - EMV".

El Puerto de Valencia después de Panamá-2

Vicent Torres Castejón *

El puerto de Valencia ha aparecido cuestionado a raíz del varado de dos barcos que permanecían "aparcados" en sus inmediaciones, frente a la playa de El Saler y el Parque Natural, y por el grave impacto de su rescate. Estos riesgos estaban advertidos desde hace tiempo por Acció Ecologista-Agró, así como también la erosión causada por la ampliación del puerto en las playas del Sur. Faltaría hablar de la grave contaminación del aire de la ciudad, por los combustibles utilizados por los grandes cargueros y barcos de crucero (Estados Unidos ya está estableciendo limitaciones de acceso a algunos puertos por este motivo). Y añadir al balance la destrucción de la Huerta de La Punta, para esa ZAL tan "imprescindible" que sigue sin visos de utilizarse.

Sin embargo, el Puerto tiene un potente departamento de "Comunicación" que insiste en sus efectos positivos para la economía valenciana, pretendiendo justificar así su constante expansión mar adentro. La verdad, no se entiende cómo nos hemos desindustrializado, disponiendo de tan extraordinaria infraestructura.

La Autoridad Portuaria de Valencia aspiraba a ser el gran puerto redistribuidor de contenedores del Mediterráneo, pero compite ahora con nuevos puertos de gran calado. A los tradicionales europeos, se suman los de Port Said, Chipre, Creta, Malta, Argelia (2) y TangerMed (frente a Algeciras).

La existencia del puerto es también un argumento de peso para el Lobby que reclama la nueva línea ferroviaria del Corredor Mediterráneo: los grandes cargueros que vienen de Asia por el Canal de Suez, con destino a los puertos del norte de Europa, podrían descargar en Valencia, las mercancías ganarían unos cuantos días, y los barcos evitarían dar la vuelta por el Estrecho de Gibraltar. Es más que dudosa la capacidad de captación de estas descargas, ya que el transporte marítimo es más barato que el ferroviario, y el ahorro de tiempo no es argumento para mercancías no perecederas. Si se quisiera, los contenedores descargados en el puerto de Valencia podrían salir ya por ferrocarril, en lugar de hacerlo por camión. Pero parece que, en realidad, eso del "Corredor" va sobre todo de obra civil, más que de transporte, y menos aún de economía real.

Además, a las ilusiones de atraer el desembarco de las mercancías asiáticas destinadas a Europa les queda muy poco recorrido. ¿Por qué los grandes cargueros eligen actualmente la ruta del canal de Suez y el

Mediterráneo, en lugar del canal de Panamá? Porque los mayores barcos porta-contenedores procedentes de Asia no pueden pasar por las esclusas de Panamá (se llaman "Post-Panamax"), y por ello utilizan la ruta occidental a pesar de su saturación e inseguridad, pues atraviesa varias áreas hostigadas por piratas y amenazadas por conflictos: el Mar de la China Meridional, el Estrecho de Malaca, y el acceso al Mar Rojo.

Sin embargo, en apenas un par de años la situación va a cambiar radicalmente. En 2014, Ferrovial terminará el Canal de Panamá-2, con nuevas esclusas capaces de acoger a los mayores barcos "Post-Panamax". La ruta más directa y segura por los océanos libres va a revalorizarse, sin duda. El tráfico por Suez y el Mediterráneo ya no será la mejor opción para los barcos con destino a Amberes, Rotterdam o Hamburgo. La distancia en millas náuticas es muy parecida, pero los riesgos (y los seguros) mucho menores.

Otra ruta aún más corta se postula como alternativa en los próximos años. El gran deshielo del Ártico abrirá a la navegación un nuevo paso que reducirá sustancialmente la distancia entre Asia y el Norte de Europa, de 14.000 millas a unas 8.000.

La estrategia de la Autoridad Portuaria de Valencia -crecer incesantemente ganando terreno al mar-, apostando por el sobredimensionamiento más que por la eficiencia y por captar todos los tráficos del Mediterráneo Occidental y del Norte de Europa, no se sostiene más. En realidad, es otra muestra de la "burbuja de las infraestructuras". Ya estamos reconociendo que hemos enterrado enormes recursos (de los que nunca más dispondremos) en aeropuertos sin aviones, en autopistas sin coches, en vías de alta velocidad sin trenes... Pronto hablaremos de grandes puertos con pocos barcos, pero con enormes e irreversibles impactos ambientales.

Imatge:

* Dr. en Economia. Consultor Ambiental. Professor d'Urbanisme. UPV

Fitxer baixat de **<http://www.terracritica.org>**