

# El Puerto: un paso más

VICENTE CERDÁ GARCÍA DE LEONARDO

Miembro de la Comisión de Transportes y Logística del Colegio de ingenieros de Caminos, Canales y Puertos - CV

La decisión del Gobierno de continuar con la licitación del proyecto del muelle para contenedores en el Puerto de Valencia es un paso más en el proceso de dotarlo de capacidad operativa. Un paso que no será el último hasta que se complete la concesión administrativa para la construcción y explotación de una terminal semi automatizada de contenedores.

Culminar ese proceso va a ser crítico para encarar el futuro inmediato de nuestro sistema productivo con la recomposición de las cadenas de suministro transoceánicas, en las que la fiabilidad va a tener preferencia sobre el simple coste. El 'friendshoring', deslocalizar la producción apoyándose solo en países fiables, va a cambiar el patrón del transporte, y mucho más con el desacople progresivo de economías que se identifican como rivales sistémicos, como China.

Es importante recalcar la dimensión estratégica de la decisión, ya que el puerto de Valencia canaliza el 40% de la importación-exportación española de la mercancía contenerizada. Aquí las políticas de campanario van a encajar siempre mal con la realidad internacional.

En contra de lo que pueden decir algunos titulares de prensa no es ahora cuando se decide la ampliación del puerto. En rigor, esta decisión se tomó en la década de los 90 cuando se optó por que la previsible ampliación de capacidad portuaria se produjera en el propio puerto y no en el de Sagunto. Todos los pasos posteriores han sido coherentes con ello y han ido encaminados a ese fin.

Convendría, en algún momento, hacer didáctica respecto a los larguísimos plazos de maduración y ejecución de las infraestructuras de transporte y en la necesidad de encontrar un proceso que solemnice el momento de la decisión estratégica, momento en el que, también de manera solemne, hubiera una especie de «hable ahora o calle para siempre» para combatir el adanismo de quienes se incorporan al proceso en cualquier momento con la pretensión que se reconsidere y, en su caso, se revoque todo a origen.

Esta ampliación de capacidad era inenarrable puesto que el crecimiento del tráfico de contenedores hasta más de 5 millones de TEUS se estaba aproximando al límite operativo máximo teórico del puerto de unos 7 millones de TEUS.

En cualquier caso, la ampliación física del puerto ya se produjo con la construcción de los diques que se terminaron en 2012, aunque quedara pendiente la ampliación de su capacidad operativa. La década larga en que estas obras llevan construidas ha demostrado que, como informa el mundo académico, no se han modificado las tendencias anteriores en la evolución de la costa. Aunque ya sabemos que esta afirmación, basada en el tedioso y poco glamuroso procedimiento científico de medir, analizar y diagnosticar no tiene nada que hacer frente a quienes desde un pensamiento mágico (es decir, el que no emana de la razón, sino de creencias pre-existentes) afirmen lo contrario. Vivimos tiempos en los que el estudioso y experto deben ceder el paso al tertuliano.

Pero es que además, y casualmente por lo que se ha dilatado el tema, el Ministerio de Transición Ecológica ha realizado una restauración de la playa desde Arbore de Gos a la Gola de Puchol una vez que se estaba agotando la vida útil de la restauración ambiental que se hizo a principio de los 2000, con la aportación de 3 millones de metros cúbicos de arena, dragados del

yacimiento de arenas que hay a 65 metros de profundidad frente a Cullera. La ingeniería también sirve para eso.

Si ustedes van hoy a las playas de Arbore de Gos o al Saler, en vez de la catástrofe anunciada, verán una espléndida playa de una anchura excepcional. Una playa que se reducirá notablemente tras los temporales que haya este invierno, cuando se pase del perfil constructivo al perfil disipativo modelado por el oleaje. Así que no se crean los titulares incendiarios cuando esto suceda. Está previsto.

No seré yo quien niegue que la construcción de las infraestructuras de transporte provocan impactos negativos. El escritor (e Ingeniero de Caminos) Juan Benet decía, con tono irónico y provocador, que la labor del ingeniero es hacer que la naturaleza se comporte razonablemente. Y la palabra clave aquí es «razonablemente», lo que podemos traducir por que el balance entre los beneficios obtenidos por su construcción y los inevitables perjuicios producidos sea muy positivo. Lo que será más fácil de conseguir cuanto menos perturbemos esa naturaleza, eso sí.

El futuro inmediato va a ser retador para el Ministerio de Transportes, que debe ahora dotar de coherencia la decisión del Gobierno, con la dotación de las infraestructuras de transporte viarias y ferroviarias necesarias para que el puerto desempeñe su función en este nuevo escenario, con una atención especial a la dotación de terminales ferroviarias intermodales, si se quiere aprovechar todo el potencial ferro-portuario que ofrecerá la nueva terminal.

Va a ser un reto también para la Generalitat Valenciana, que debe utilizar la palanca que se pone a su disposición para articular unas políticas de reindustrialización y de logística, que en este momento solo se puede calificar, por ser benévolos, de melancólicas.

Reto también extensivo para nuestro sistema productivo que debe aprovechar las oportunidades que se le brindan en un contexto cada vez más complejo y mutable.

A trabajar.



JESÚS SIGNES