



FORO ALICANTE PLAZA

## La liberalización de la AP-7 y el Puerto, las preocupaciones del sector del transporte alicantino

Pablo Serrano

TRANSPORTE, MOVILIDAD, PUERTO DE ALICANTE, AP-7



**2/12/2018** - ALICANTE. En pleno debate sobre el futuro de la autopista **AP-7** y su [más que posible liberalización](#), **Alicante Plaza** organizó una jornada para abordar las necesidades y retos del sector del transporte en la provincia de Alicante. Un desayuno al que acudieron diferentes representantes del sector, así como **Carlos Domingo**, Secretario Autonómico de Obras Públicas, quien habló de los planes de la Generalitat para la provincia y al mismo tiempo recibió de primera mano las inquietudes de asociaciones, empresariado y expertos en el sector.

Precisamente Domingo aprovechó su visita para poner en valor la diversidad económica de Alicante, la quinta provincia de todo el país por población, **de la que destacó que tiene una buena red de infraestructuras, aunque reconoció que era mejorable**. Presentó la **Agencia Valenciana de Infraestructuras** y el **programa estratégico del Consell**, que incluye inversiones en la red de Cercanías, la accidentada Nacional 332, desarrollo del plan metropolitano para Alicante y Elche y programas de sostenibilidad y movilidad para las comarcas. También sacó a relucir la infrafinanciación autonómica, que también a estos asuntos, y dio a conocer que se están rastreando **nodos logísticos como oportunidades empresariales, para los que hay 370 hectáreas disponibles**.



Componentes de la mesa

## Seguridad, mantenimiento y afecciones sobre la movilidad sostenible

Por su parte, **Emilio Peiró**, Jefe de Área de Conservación y Explotación de las carreteras alicantinas, destacó la inversión anual que se hace en ellas, sobre todo para su mantenimiento, y puso de relieve el desigual uso que hay entre unas partes y otras de la provincia, con algunos tramos infrutilizados, o la licitación de 18 millones para mejorar el acceso al **Aeropuerto Alicante-Elche**. Habló de la accidentalidad en las carreteras como la Nacional 332 y la 340. Algo de lo que habló, **Manuel Ríos**, experto en movilidad de la **Universidad de Alicante**, al indicar la peligrosidad de la glorieta de la UA, que lleva 20 años con altos índices de accidentalidad, y sobre todo se refirió al vencimiento de la AP-7, para la que pidió un peaje blando para su mantenimiento.

Algo en lo que incidió **Armando Ortuño**, también experto en movilidad de la UA, que señaló que hay que tomar ya una decisión sobre la AP-7, además de equilibrar la congestión y los tramos vacíos que tiene. En ese sentido, añadió que si se quita el peaje, entrará en competencia con el **TRAM** y el **autobús**, lo que sería contrario a la movilidad sostenible. Al ser una autopista muy rentable, cree que hay que buscar formas complementarias para bonificar a los residentes. Además, también propuso suprimir el peaje de la Circunvalación de Alicante porque no descongestiona, que era su objetivo.



Sobre esas obras en las carreteras, **Javier Verdú**, presidente de la Federación de Obras Públicas en Alicante (**FOPA**), también habló de la infrafinanciación, y señaló que la conexión provincial está por debajo de lo que debería. Estableció como prioridades la conservación de las mismas, así como finalizar la Ronda Sur de Elche, [mejorar el Cercanías Alicante – Murcia](#) y así como proveer de accesos al tren a Elche Parque Empresarial, al aeropuerto, y que llegue el AVE a la ciudad ilicitana.

### **Una gran red de carreteras pero con deficiencias subsanables**

Por parte de las patronales, **David Beltrá**, de la Asociación del Mármol de Alicante, puso en valor el ‘corredor’ del mármol formado por Monforte del Cid, el Valle del Vinalopó y Pinoso, el

mayor yacimiento europeo al aire libre. Planteó sus preocupaciones porque por el corredor circulan cientos de camiones al día y miles al mes, sobre todo en el centro neurálgico que es La Algueña, por lo que piden que se active la circunvalación y el tercer carril de la **CV 840** para descongestionar el tráfico y que sea más seguro. Sobre otro corredor, el Corredor Mediterráneo, habló la presidenta de Avecal, **Marián Cano**, que habló del potencial exportador de la industria del calzado del Vinalopó: el 70% de sus exportaciones van a la UE y sobre todo a países vecinos, por lo que este proyecto puede ser determinante. Con el auge del comercio *online*, las infraestructuras son imprescindibles, para entregar los envíos. También destacó la necesidad de facilitar el acceso a las áreas industriales.



📷 Momentos previos al debate



📷 Francisco Ortiz (Fetrama) y Eugenio López (Ateia)

Quien también quiso hacer énfasis en el peso de la carretera fue **Francisco Ortiz**, secretario general de Fetrama, ya que la carretera es vital para el transporte, por ahí viajan el 95% de las mercancías. Aportan un 4% al PIB: “la carretera llega donde no llega nadie”. Eso sí, en el sector preocupa el mantenimiento y el globo sonda de la Euroviñeta, con la que no tienen problemas en que se aplique, pero piden que esa recaudación revierta en las infraestructuras, no como el céntimo sanitario. Otra de sus preocupaciones es la de las áreas de descanso, ya que hay pocas y no son seguras, y es una realidad con la que se enfrenta la federación día a día. De hecho, el 15 de enero es posible que se plantee un paro patronal por la inseguridad de las mismas. Por último, pidió más inversión en la A-7, ya que Alicante no sólo absorbe su tráfico, también el de Almería y Murcia, con mucho tránsito al ser las dos principales comunidades de productos agrícolas.

### **Las potencialidades y restricciones del puerto alicantino**

Por otra parte, el otro gran tema de discusión fue el del Puerto de Alicante. Su director técnico, **Carlos Eleno**, destacó en primer lugar que se trata del puerto de toda la provincia, no sólo de la ciudad. Lo que más mueve son los graneles, por lo que los que espera que se consoliden para los próximos 25-30 años, “sería ineficiente con otro tipo de puerto, el precio de venta no es competitivo por las infraestructuras y la fachada urbana cercana al puerto, que encarece los movimientos del empresariado”, señalaba. Por eso están viendo la concesión de una nave cerrada y producción automática para los graneles. Sobre todo trabajan con productos mármoles y con el **Grupo Cemex**.

Además el 90% de su tráfico es de Canarias. Destacó en cualquier caso que el puerto no tiene deudas, lo que permite aumentar inversión en infraestructura, aunque la provincia no exporta ni importa mucho en contenedor, que resaltó es un tema complejo ya que aquí influye mucho la iniciativa privada y sus intereses, así como la competencia con los puertos de Valencia o Cartagena. Como se vio en la mesa, es una tónica habitual que los principales puertos del país absorban tráfico o navíos de puertos de provincias.



📷 Secretario Autonómico de Obras Públicas / RAFA MOLINA

En ese sentido, **Ramón Mayo**, consejero delegado de Seur destacó y con presencia en la

Cámara de Comercio, destacó la evolución positiva de los últimos años de esta infraestructura y puso en valor los buques navieros a pesar del coste para las exportaciones. Hizo énfasis en el coste y en su opinión en la “absurdez” de llevar una mercancía de la zona al puerto de Valencia y no a Alicante, mucho más cerca. “¿Por qué es más barato para Asia ir a Bilbao que a Alicante?”, planteó, a lo que Eleno volvió a retrotraer a los intereses privados, a pesar de que por el precio pueda ser paradójico. Señaló que el Puerto no puede intervenir en esos asuntos, sólo puede ejercer de facilitador como administración pública. Planteó además que se podría evitar esto si hubiera un sector entero haciendo presión para favorecer al puerto alicantino, algo difícil dada la diversidad de sectores que tiene.

### **La necesidad de un futuro portuario más próximo para todos**

En términos similares a los de Mayo se expresó **Eugenio López**, presidente de Ateia, al apuntar que no tiene sentido que se vaya a Valencia, ya no sólo por la lejanía, también por la inseguridad, el consumo o el impacto en el medio ambiente. Por lo que puso de relieve una necesaria apuesta empresarial por el puerto alicantino, con ejemplos como la industria del mármol, el juguete o el calzado. Asimismo, sobre los nodos de los que habló Domingo, indicó que no hay servicios ni competitividad para esos nodos. Por otra parte, habló de la necesidad de construir una segunda pista en el aeropuerto que permitiera el transporte a EEUU, por ejemplo.



📷 Representantes del sector del transporte alicantino / RAFA MOLINA

A modo de conclusiones, Domingo volvió a incidir en el problema de la equidad entre comunidades, “en unos sitios las infraestructuras se pagan con peaje, en otros es el Estado quien lo asume. El Estado invierte aquí el 50-60% de lo que debería”. Sobre la AP-7 aseveró que la decisión está tomada: será gratis. Y también que como ejemplo para su mantenimiento, hay áreas de servicio que ingresan más de lo suficiente para el mantenimiento de la autopista. En cualquier caso, y como destacó Peiró, cuesta políticamente decir que la autopista seguirá siendo de pago.