

Operadores vigueses temen que la autopista del mar no vaya adelante

Sostienen que fracasará si no se adaptan las condiciones al contexto actual

S. ANTÓN, E. ABUÍN
REDACCIÓN / LA VOZ

Vaya por delante que los operadores portuarios esperan con ansia que se haga realidad la autopista del mar de Vigo. Ahora bien, ese anhelo no está reñido con el nerviosismo de que no llegue a concretarse, un escenario alentado por el pesimismo del retraso que acumula la materialización del proyecto. «La autopista del mar de Vigo tiene que hacerse realidad; de hecho, estamos ansiosos porque empiece a funcionar, pero habrá que readaptar las condiciones a la situación actual», dijo ayer Juan Martínez, director de la consignataria Vasco Gallega.

Según Martínez, la infraestructura no se concretará si no se cambian dos extremos que considera imprescindibles. Por una parte, la vigencia de la concesión, puesto que «nadie hace hoy un contrato a 7 años, ni siquiera a 5»; y, por otra, los incentivos económicos. Señala que Vigo no puede tener las mismas ayudas de la Administración que Gijón, porque la distancia del puerto gallego con Francia es mayor. «La subvención por vehículo tiene que ser superior, de lo contrario lo único que se consigue es que Gijón se lleve más mercancía de Vigo, porque a las empresas les



La actual encargada de transportar los vehículos de Citroën a Francia no se presentará al concurso. G. RIVAS

sale aquel puerto más barato».

Juan Martínez hizo hincapié en la cambiante situación de los mercados, que obliga a las empresas a hacer previsiones más que a corto, a cortísimo, plazo. En este sentido explicó que aunque Gefco, la compañía que se encarga de la logística de Citroën, tenga voluntad de hacer un contrato por 7 años, lo que no puede garantizar es ni cantidades ni destino. El volumen varía casi mes a mes. Y el desti-

no de los vehículos «no sabe si va a ser Saint Nazaire, Turquía o Marruecos, porque eso depende de lo que vaya marcando el programa de fabricación y distribución».

El director de Vasco Gallega recordó que, desde que nació sobre el papel el proyecto de autopista del mar, hace cinco años, la logística ha cambiado mucho y que la palabra que en estos momentos prima en el sector es *flexibilidad*.

PRIMER FORO LOGÍSTICO

Las rutas, motor de competitividad

Las autopistas del mar como generadoras de competitividad será uno de los aspectos que se analizarán en el primer foro de la logística y el transporte, organizado por el clúster del mismo nombre y que se celebrará el día 1 de diciembre en Santiago.

El presidente de Puertos dice que la renuncia de CMHF allana el camino al proyecto

Al presidente de Puertos del Estado, José Llorca, le sorprende tanto pesimismo en el sector. Sobre todo ahora, precisamente cuando, según explicó, comienza a allanarse el camino para que la autopista del mar de Vigo vea la luz. «Parece que hay alguien interesado en lanzar un mensaje equivocado», dijo, cuando lo cierto es que la renuncia de la Compañía Marítima Hispano Francesa (CMHF) a presentarse al concurso internacional convocado por Gefco —filial logística de PSA Peugeot Citroën— para mover los vehículos entre Vigo y Saint Nazaire deja la vía expedita «para que los inconvenientes se vayan solucionando».

Llorca apunta que, hasta aho-

ra, el principal obstáculo para que arranque la autopista del mar de Vigo era que se desconocía la duración del contrato entre Gefco y CMHF y, por tanto, Francia recelaba de que la naviera pudiese contar con la masa crítica que son los tráficos de la filial de PSA —exigidos en el contrato— por tiempo suficiente para sumar nuevos movimientos de mercancía y poder cumplir los objetivos pactados. Por esa desconfianza, la Administración francesa «nunca llegó a aceptar el intercambio de acciones entre Acciona Transmediterránea y CMHF», dijo el presidente de Puertos. Un canje que, por otra parte, Acciona está dispuesta a realizar cualquiera que sea la adjudicataria.

¿Qué ha cambiado entonces? Según José Llorca que tanto él como la responsable de Fomento han mantenido conversaciones con Gefco y con PSA y confían en que la empresa logística se avenga finalmente a otorgar una concesión por tres años como mínimo para poder cumplir las condiciones de la autopista durante siete. «Las conversaciones con Gefco van por buen camino», aseguró.

Labor comercial

Con esos tres años, Fomento y Puertos tendrían que negociar con la nueva adjudicataria su compromiso para mantener la línea y cumplir las condiciones durante siete. Y para eso es necesario una labor comercial de

la nueva naviera para captar semirremolques de Portugal, por ejemplo, y mercancía adicional. «No se trata de subvencionar los tráficos de Gefco, sino de incorporar nuevos tráficos». Tráficos que tienen que llegar también desde Algeciras a Vigo y de Saint Nazaire a Le Havre, como está planteada la ruta para la que se aprobó una subvención de 30 millones de euros.

Por lo tanto, «se van despejando incógnitas; con la situación de antes no se podía adelantar». Entonces, ¿cuando arrancará la autopista del mar de Vigo? «Confío en que antes de final de año esté despejado el escenario y se empiece a trabajar para ir acortando cada vez más el proceso», concluyó Llorca.

Investigadores gallegos trabajan en la creación de la primera draga ecológica

S. A. VIGO / LA VOZ

Desarrollar un sistema innovador de dragado ecológico para la limpieza por succión de fondos marinos. Ese es el objetivo del proyecto Ecodraga, que ayer se presentó en Vigo y en el que participan la Fundación Cetmar, la consultora Centro de Investigaciones Submarinas, el astillero Nodosa, la empresa Canlema y las universidades de Vigo y A Coruña. La financiación corre a cargo del Centro para el Desarrollo Tecnológico Industrial.

Carlos Durán, responsable del Centro de Investigaciones Submarinas, afirmó que se trata de un sistema innovador que será pionero en el mundo y que acabará con gran parte de la contaminación que provoca el movimiento de arenas y fangos en el lecho marino.

Señaló que hasta ahora no se había dado con una solución a los problemas que provoca el trabajo de las dragas (Ecodraga está en fase de investigación y los resultados finales no se conocerán hasta dentro de dos años). Explicó que las convencionales remueven el fondo y levantan y dispersan los sedimentos que, en muchas ocasiones, tienen altas concentraciones de metales pesados y otros contaminantes. «Se esparcen por la zona con el consiguiente peligro para los peces», dice.

Patente

El proyecto, que ya cuenta con patente, consiste en montar en la draga, junto al sistema de succión, otro de retorno al subsuelo marino del agua contaminada que sube a la embarcación, evitando que rebese por los costados del cántaro. Por otra parte, la arena, lodos y otros sedimentos se van depositando en una gran malla textil que luego se vierte en zonas habilitadas para este tipo de descargas, una especie de basureros marinos. Un tercer paso será la regeneración de dichos basureros mediante un manto de arena descontaminada.

El astillero Nodosa (Marín), especializado en la construcción de dragas, será el encargado de hacer el prototipo. «Ya estamos trabajando en la adaptación de una convencional», afirma su director, Rafael Outeiral.