

ESTAMOS DANDO PASOS PARA QUE VIGO SEA UN PUERTO VERDE

El presidente de la APV se marca como objetivos a corto plazo finalizar las obras de mejora de la zona de muelles comerciales y agilizar el movimiento de tránsito de mercancías

Hace un año, Ignacio López-Chaves (Vigo, 1964) asumió la presidencia de la Autoridad Portuaria de Vigo en sustitución de Corina Porro. Y aunque califica este periodo como "complicado" debido a la crisis económica, realiza una fuerte apuesta por el puerto como "motor económico de la ciudad". Como gestor, se marca como prioridades la mejora de la operatividad de los muelles comerciales y seguir incrementando el volumen de mercancías que mueve la terminal viguesa.

PESCA INTERNACIONAL.- Hace ya un año comenzó su mandato al frente del Puerto de Vigo. ¿Qué balance puede realizar de estos primeros doce meses de gestión?

IGNACIO LÓPEZ-CHÁVES.- Han sido meses complicados, ya que la situación económica no ha acompañado tampoco a la actividad portuaria, pero también han sido muy interesantes. El puerto es el motor económico de Vigo, por el que pasan todas las actividades económicas que tienen importancia no solo para la ciudad, sino para también para toda Galicia. Es innegable el peso que tiene el puerto y por eso es necesario el apoyo de todas las administraciones y todas las instituciones para salir adelante.

P. I.- ¿El retraso en la entrada en funcionamiento de la autopista del mar en qué medida afecta a la competitividad del puerto y cuáles son las gestiones que se realizan para encontrar una solución? Usted mismo calificó de "un error político" la puesta en marcha de la Autopista del Mar entre Gijón y Francia antes que la viguesa y defendió las gestiones de la ministra de Fomento.

I. L. C.- La Autopista del Mar surge de un acuerdo entre España y Francia. El planteamiento lo realizó en aquel momento el Gobierno socialista, y quizás se podría haber planteado de otra manera. Lo cierto es que se planteó; se convocó el concurso por el anterior Gobierno con el Gobierno de

Francia; se adjudicó a una empresa y esa empresa perdió el concurso de Citroën. Parece que no podía cumplir los mínimos de tráficos exigidos en la Autopista del Mar, y mientras eso se estaba resolviendo se puso en marcha la Autopista del Mar de Gijón. Para poner en marcha ambas autopistas era necesario el acuerdo de los dos países, y más correcto hubiera sido que para evitar distorsiones en la competencia, que se están produciendo como consecuencia de una línea que tiene financiación pública y que reduce los fletes y otra línea que no tiene esa financiación pública y, que por lo tanto, tiene fletes ordinarios, se debería haber esperado a que las dos estuviesen en marcha. No fue así, y ahora nos encontramos con que esa finalidad que persigue la Autopista del Mar, que es uno de los principios que persigue la Unión Europea, como es garantizar el equilibrio y evitar las distorsiones en la competencia, no se cumple: los tráficos que salgan hacia Nantes desde el puerto de Gijón, tienen ayuda pública mientras que los que salen de Vigo hacia Nantes no la tienen. Esto supone un agravio comparativo en relación con las empresas que quieren operar desde el puerto de Vigo. Lo que ha hecho la ministra de Fomento, Ana Pastor, es intentar involucrar tanto a Gefco como a Citroën en la Autopista del Mar. Es importante resaltar que las gestiones, reuniones y contactos permanentes con los principales implicados en este



asunto se están produciendo. Esperamos que se resuelva y que de una vez por todas se ponga en marcha. Partimos de una situación complicada y difícil, sobre todo porque hay una autopista que funciona, con una naviera francesa que explota esa autopista. Mientras que la otra autopista no funciona, con una naviera española que es la adjudicataria. Y

El Plan de Usos permitirá más cobertura jurídica a las actividades que se realizan en el puerto

Que Gijón tenga Autopista del Mar y Vigo no, supone un agravio comparativo

templada en la Ley de Puertos de 1992.

Para la terminal supondrá adaptarse a la legalidad y fijar claramente los usos de las distintas zonas portuarias, lo que garantizará, en muchos casos, una mayor protección legal para los usos que se destinan a esas zonas. Por tanto, tendremos más cobertura jurídica en las actividades que se realizan en el puerto. Es el primer paso de una planificación portuaria, que hasta el momento no existía.

P. I.- Comentó recientemente que el puerto de Vigo está poniendo las bases para convertirse en un puerto verde. ¿Cuáles son las medidas que pone en marcha para la consecución de este objetivo?

I. L. C.- En el puerto de Vigo no se mueven graneles líquidos ni prácticamente graneles sólidos que pueden originar contaminación, por lo que en la Ría de Vigo no existe el peligro que puede implicar este tipo de tráfico. Además, el puerto cuenta desde hace mucho tiempo con un departamento de Medio Ambiente, que tiene como objetivo garantizar que la repercusión ecológica del puerto en el medio ambiente se reduzca. En ese sentido hemos conseguido reducir en casi un 60 por ciento la recogida de residuos sólidos en lámina de agua, en los últimos años. Además, los derrames que antes se producían de forma deliberada han desaparecido y solo se producen por accidentes, que también han descendido de manera considerable. Estas son algunas de las medidas que ya se han adoptado, pero el objetivo es continuar en esa vía, y ya participamos en varios proyectos de investigación para reducir los descartes. Los residuos sólidos vinculados a la pesca, que antes se generaban en el puerto, también se han reducido, pues ahora se aprovechan. Y queremos dar un paso más. Por eso hemos firmado recientemente



una tiene ayudas públicas y la otra no, por lo que distorsiona el mercado, y mercancías que antes salían de puerto de Vigo lo hacen desde Gijón porque simplemente porque es más barato el flete.

P. I.- El Plan de Usos se ha desbloqueado. En la actualidad se encuentra en fase de alegaciones y probablemente

antes de que finalice el año podrá ponerse en marcha. ¿Qué supone para la terminal viguesa su entrada en vigor?

I. L. C.- Está en exposición pública, se están formulando alegaciones. Las alegaciones las informamos y los informes los remitimos a Puertos del Estado, que a su vez tiene que pedir informes a tres o cuatro ministerios. Una vez que pida

esos informes y estime o no esas alegaciones, de acuerdo con los informes que plantea el Puerto, podrá aprobarse por una orden ministerial. Hemos hablado con Puertos del Estado para que traten de agilizar esta Delimitación y Usos de Espacios Portuarios porque es muy importante. Vigo es de los pocos puertos de España que no tiene esa delimitación, con-



un acuerdo con Gas Natural Fenosa con el objetivo de poner en marcha una estación de suministro de gas natural, de modo que puedan abastecer a algunos de los vehículos que tienen su actividad en el puerto. La finalidad es sustituir los motores de gasóleo por los de gas natural, con lo que se reduciría la contaminación. En ese sentido, también debería plantearse en el futuro la posibilidad de que algunos barcos que operen exclusivamente en el puerto de Vigo también utilizaran gas natural en vez de gasóleo.

Asimismo, las carretillas que entran en las lonjas no pueden ser de motor de explosión, sino que son eléctricas o de gas natural. Y queremos avanzar más en esa vía, pues supone

no solo una reducción del impacto ambiental sino también una reducción de costes para los usuarios del puerto.

P. I.- Con respecto al sector pesquero, a la lonja concretamente, ¿está prevista alguna inversión en la lonja de altura, una instalación que ya tiene sus años y precisa ya de algunas mejoras?

Con la situación económica actual debemos invertir en lo prioritario

La inversión realizada en el puerto pesquero es importante, ya que somos un referente mundial

I. L. C.- Tiene sus años, pero está en buen estado. Estamos realizando inversiones. Recientemente se ha mejorado la superficie de la zona sur, ya que se formaban allí algunos charcos de agua de dificultaban el buen funcionamiento de la actividad de los usuarios. Queremos también ver la posibilidad de establecer un sistema de enfriamiento del

agua con el objetivo de que la cadena de frío que va vinculada a la pesca fresca no se vea alterada por la utilización del agua con la que se limpia el pescado y que en verano aumenta su temperatura. Hay que tener en cuenta que la inversión realizada en el puerto pesquero es importante, y que desde el punto de vista de la pesca somos un referente a nivel mundial. En ese sentido queremos incluir mejoras. Hay varios proyectos; evidentemente hay que adaptarlos a la situación económica, pero el gasto de conservación, mantenimiento y, sobre todo limpieza, es muy importante. Hay que tener en cuenta, por ejemplo, que los gastos de limpieza de la zona portuaria pesquera son cinco veces mayor que los generados por la zona portuaria comercial.

P. I.- Las gaviotas siguen siendo un problema para el puerto pesquero. ¿Tiene en perspectiva alguna medida para reducir las y evitar los inconvenientes que causan en el trabajo diario y en el producto pesquero?

I. L. C.- Estamos a pocos kilómetros de un Parque Nacional en el que anidan miles de gaviotas y también en la ciudad. Al puerto, evidentemente, vienen a comer. Recientemente visitó el puerto una delegación coreana y hablamos de este tema, cuya solución es complicada. Lo hemos intentado de múltiples formas y seguimos estudiando más alternativas para reducir las gaviotas. Hace poco tiempo lo hemos intentado con un robot que imitaba a un águila; en principio parecía que ofrecía resultado, pero después se adaptaban a él. En este tema creo que también es necesario la colaboración de los usuarios, con la finalidad de que los restos de pescado no se arrojen en la zona del puerto porque evidentemente son un foco de atracción. Y también es necesario que las demás administraciones colaboren.

Apostamos por crear un sistema de Ventanilla Única para agilizar el movimiento de contenedores

Tratamos de dar protagonismo a los usuarios, que son los que mueven el puerto

ción de Usos y Espacios Portuarios y con la búsqueda de soluciones a la gestión de una Ventanilla Única para facilitar el tránsito de la mercancía que llega y sale de Vigo. Son todos proyectos de interés, además de las mejoras en la prestación de servicios en algunos tráficos. En el tráfico ro-ro, muy importante, también se han hecho inversiones en los últimos años con la construcción de nuevas rampas y sobre todo, el nuevo silo. Trabajamos también en la gestión de la recuperación del tráfico de eólicos, que el pasado año se redujo de manera considerable. Y, sobre todo, tratamos de darle protagonismo a los usuarios, que son al final los que mueven el puerto.

P. I.- Otra de las peticiones del sector es la conversión de la escollera de O Berbés en línea de atraque para barcos de pesca. ¿Está esa obra en los planes del organismo portuario o no se encuentra entre sus prioridades?

I. L. C.- Esta obra estaba pendiente de estudio de impacto ambiental, pero con la situación económica actual y al no producirse una demanda específica, se va a retrasar. Desde Puertos del Estado así nos lo han dicho, que nos centremos en la mejora operativa de los muelles comerciales. Es una zona de atraque que tiene el mayor calado del puerto (21 metros) y los pesqueros no necesitan ese calado para operar allí. Es una proyección de futuro a medio plazo. Ahora tenemos que centrarnos en la ejecución de las obras en marcha y después realizar ese proyecto. Pero ahora debemos priorizar, terminar las obras para mejorar la zona de muelles comerciales y agilizar el movimiento de tránsito de mercancías.

P. I.- Diálogo, cooperación y unidad de esfuerzos. Estos son algunos de los compromisos en su toma de posesión tras un periodo de confron-



P. I.- No cabe duda de la importancia que tienen para el puerto las importaciones de pescado. ¿Cómo valora en la actualidad el funcionamiento del Puesto de Inspección Fronteriza (PIF)?

I. L. C.- En los últimos años algo ha mejorado, pero hace falta una mayor coordinación entre administraciones. Se identifica el PIF con el puerto, cuando no tiene que ver con la Autoridad Portuaria. Es decir, se encuentra en el puerto, pero la gestión del PIF corresponde a la Administración central. Son varios ministerios dentro de la administración, y nuestro objetivo es coordinar todos estos organismos para que el movimiento de los contenedores que llegan al puerto de Vigo sea mucho más ágil.

No tiene sentido que un contenedor que tarda siete, ocho o nueve días en llegar desde América, tarde aquí cuatro días en salir de puerto. Hace falta esa coordinación. Estamos trabajando, estudiándolo con otras administraciones, con Aduanas, con la Secretaría General de Sanidad y con Puertos del Estado, y hemos presentado una serie de propuestas que esperamos tengan viabilidad. También mantenemos contactos con los usuarios. Es cierto que ya no se produce la situación de hace unos años, y hay un mayor número de veterinarios, pero sí hace falta una coordinación entre administraciones. En ese sentido, apostamos por crear un sistema de Ventanilla Única en la factura de contenedores.

P. I.- ¿Cuáles son las actuaciones que centrarán las inversiones de su departamento a corto plazo? En este tiempo, ha tenido que renunciar a proyectos...

I. L. C.- Sí, evidentemente hay que invertir en lo que hay demanda. Autopista del Mar y Puerto Nodal son importantes, aunque solo podemos colaborar porque no tenemos la capacidad para intervenir en esos temas. Sí, en cambio, en la mejora de la operatividad de los muelles comerciales. Esperemos que antes de que finalice el año tengamos una nueva línea de atraque con mayor calado, ya que se ha pasado de ocho a catorce metros, lo que mejora la competitividad. Estamos también con la Delimita-

tación entre el Puerto y el Ayuntamiento. ¿Se han cumplido esos propósitos? ¿Cuál es en este momento la relación Puerto-Concello?

I. L. C.- La calificaría de normal. Evidentemente, cuando dos administraciones están en contacto permanente pueden surgir diferencias. Creo que desde la Administración municipal se debería tener en cuenta lo que significa el puerto para la economía de la ciudad, para la creación de empleo, por lo que estrangular o atacar el puerto es una locura, ya que tráficos tan importantes como el de los automóviles o el de la pesca están vinculados al puerto. Cuando se pierde esta perspectiva, el que sufre no es el presidente de la Autoridad Portuaria de Vigo, es el puerto. Es el puerto el que sufre las consecuencias de una incomprensión por parte de la Administración municipal. Por eso se ha tratado de evitar esa situación de conflicto. Desde luego, hay diferencias en algu-

nos temas con el Ayuntamiento, no con la ciudad, porque la historia de Vigo está vinculada a la del puerto. Cuando una administración se enemista con el puerto lo que hace es perjudicar la actividad económica de la ciudad. El puerto es una ventaja competitiva de Vigo. Si la perdemos, la ciudad tendría muchos problemas. Por eso, las actuaciones pasadas por parte de la Administración municipal no han sido las más correctas. Considero que hay que intentar, antes de actuar directamente por la vía ejecutiva, llegar a acuerdos de diálogo.

P. I.- Uno de los aspectos en los que sí están de acuerdo es defender la consideración de puerto nodal para la terminal olívica dentro de la red transeuropea de transportes. ¿Confía en que este reto se consiga?

I. L. C.- Sí, pero me hubiese gustado que ese apoyo que hay ahora lo hubiésemos teni-

do antes. En el mes de octubre de 2011 tuvimos conocimiento del borrador de reglamento del comisario de Transportes de la UE, Siim Kallas, en la que se establecía una enumeración de puertos nodales, en los que no estaba Vigo. En esos momentos, pedimos explicaciones al Ministerio de Fomento, que nos dijo que no cumplíamos los requisitos, cuando en el reglamento para ser puerto nodal no hay ningún requisito. Cuando buscamos el apoyo de quien era el ministro de Fomento, José Blanco, nos encontramos con una pared que rechazaba todas nuestras

peticiones. Incluso defendía y justificaba por qué no éramos puerto nodal. En aquel momento solo encontramos el apoyo de la Xunta de Galicia. El Ministerio de Fomento fue incluso negligente en la actuación, ya que desde el momento en que se aprobó el borrador hasta el texto definitivo pasaron dos meses, y hubo naciones como Inglaterra o Italia que sí pudieron incluir puertos porque tuvieron capacidad de negociación. Ante esa falta de diligencia de José Blanco nos reunimos con los responsables de la comisión de transportes, que nos dijeron que de España no habían recibido ninguna petición para que Vigo fuese puerto nodal. Cambió el gobierno y la ministra de Fomento, Ana Pastor, se reunió con Siim Kallas para pedir incluir a Vigo, lo que no hizo José Blanco. Sabemos que es complicado, pero tenemos el apoyo de la ministra de Fomento, que personalmente se ha implicado en este tema. Su apoyo ha sido claro y contundente. Lo que sí sabemos es que se pudo haber hecho antes, y lograrlo significaría un marchamo de calidad para el puerto de Vigo. Pero en aquel momento tampoco vi el apoyo del Ayuntamiento de Vigo. ↴

Es complicado lograr la consideración de Puerto Nodal, pero tenemos el apoyo de Ana Pastor

El puerto es una ventaja competitiva de Vigo. Si la perdemos, tendremos problemas

