

■ **Tráfico exterior del Puerto de Alicante y su área de influencia**

(Años del estudio: 2008 y 2009)

■ **EXPORTACIONES**

■ **PORCENTAJE DE EXPORTACIONES QUE SALEN POR LA ADUANA DE VALENCIA O ALICANTE**



FUENTE: Cámara de Comercio de Alicante

PJ / EL MUNDO

ren salir al exterior desde la aduana valenciana. Alicante sólo lidera el sector de cementos hidráulicos, el papel y cartón (80,4%) y el material de transporte (77%). El estudio también revela que hasta 2009 el 60% de la exportación de la provincia co-

Actualmente el 43% de la exportación de Alicante se hace a través de Valencia

responde al segmento de minerales destinados a la construcción.

Los principales suministradores de las mercancías importadas por la provincia de Alicante se localizan en el continente asiático, de donde procede el 40,7% de las comprar exteriores. De este porcentaje, China tiene una cuota del 27%. En el continente americano, origen del 24% de la importación provincial, destaca Estados Unidos, con el 16,4% de las mercancías. La importación procedente de América Central y del Sur supone el 7,4%.

De cara al futuro, el informe de la entidad cameral recomienda potenciar el tráfico comercial con Francia, Italia, Turquía, Grecia, Malta, Chipre, Albania, Croacia, Macedonia, Bulgaria, Rumanía, Ucrania y Rusia; África del Norte, Estados Unidos; China e India.

Ripoll bonificará a «grandes empresas» para robar tráfico portuario a Valencia

Descarta una guerra de precios generalizada y dice que la capital «puede morir de éxito»

S. SAMPEDRO / Alicante

Con una filosofía ligeramente diferente a la de su antecesor, el nuevo presidente de la Autoridad Portuaria de Alicante (APA), Joaquín Ripoll, descartó ayer entrar en una «guerra de bonificaciones» con el Puerto de Valencia, principal puerta de salida de los productos alicantinos al exterior, y apostó por «primar a dos o tres grandes empresas» que permitan a Alicante maquillar su enorme dependencia del tráfico de los materiales de la construcción.

La iniciativa deja un poco de lado la política de congelación de rebajas arancelarias que el ex presidente del Puerto, Miguel Campoy, planteó al

mes de asumir el cargo, pero también supone continuar con el trabajo de búsqueda de grandes mecenas para garantizar un incremento anual de determinadas mercancías; Campoy, por ejemplo, acordó en 2010 con Levantina mover más de 50.000 toneladas de mármol anuales desde el Puerto de Alicante, tal como adelantó EL MUNDO.

La cuestión, vino a decir Ripoll, es elegir qué guerras librar. Habló de «especialización» para combatir la fuga de mercancías, y, sobre todo, de una estrategia definida para quitar parte del tráfico que se desvía hacia Valencia: «Cuando su Puerto se sature, a las empresas les resulta-

rá más rentable salir desde Alicante. También se puede morir de éxito».

El presidente de la Cámara de Comercio de Alicante, José Enrique Garrigós, y su director gerente, Carlos Mazón, habían presentado minutos antes de estas declaraciones un análisis del potencial del tráfico exterior del Puerto de Alicante y su hinterland (área de influencia). El informe, que evaluaba el comportamiento de la infraestructura durante los años 2008 y 2009, concluía que tan sólo el 37,6% de las mercancías exportadas por la provincia utilizaron la aduana de Alicante como vía de salida. El 43,4% eligieron Valencia para hacer sus operaciones.



Garrigós y Ripoll, ayer en la Cámara. / ERNESTO CAPARRÓS

Los datos más sangrantes vienen con las industrias tradicionales. Mármol (89%), textil (79,6%), calzado (55,7%) y juguete (51,8%) prefie-

Los empresarios dan por hecho el Eje Mediterráneo de Francia hasta Cartagena

Ferrmed lamenta que la UE excluya el tramo andaluz y AVE se felicita por la «buena noticia»

JAVIER CARRASCO / Valencia

«El Corredor Mediterráneo está asegurado hasta Cartagena». Con esta contundencia se expresó ayer el secretario general de la asociación Ferrmed, Joan Amorós, a sólo dos semanas de que la Comisión Europea se pronuncie de manera formal sobre la inclusión de este eje ferroviario en la Red Central Transeuropea. Una portavoz comunitaria aseguró que aún no hay decisión adoptada sobre los corredores ferroviarios que serán considerados prioritarios, mientras que los presidentes valenciano y catalán, Alberto Fabra y Artur Mas, se mostraban convencidos del apoyo de Bruselas.

En las primeras horas de ayer saltaba la noticia en Twitter de que la Comisión Europea aceptaría el Corredor Mediterráneo desde la frontera francesa hasta Cartagena. El eurodiputado catalán Ramon Tremosa desvelaba que el comisario de Transportes, Siim Kallas, había informado a la Eurocámara de los corredores ferroviarios que serán in-

cluidos en la Red Central Transeuropea, lo que les garantizaría la financiación comunitaria.

Esa propuesta, que se hará pública el 19 de octubre, incluye también el Corredor Atlántico, que conectará la frontera francesa con Madrid y Andalucía por una parte, y Portugal por otra. Sin embargo, excluye el Eje Central Transpirenaico, que debía enlazar la frontera gala con Madrid a través de Zaragoza y acabaría en Algeciras y Portugal. Si este corredor no recibiera al final el respaldo de la UE, la reciente declaración conjunta de los gobiernos español y francés pidiendo su inclusión en la Red Transeuropea quedaría en papel mojado.

El lobby Ferrmed confirmaba, en boca de su secretario general Joan Amorós, que Bruselas apoyara esta infraestructura pero sólo en una parte de su trazado. Amorós dijo que esta opción «no es satisfactoria» porque excluye el tramo sur y responsabilizó al Gobierno de Zapatero de este hecho.



ERNESTO CAPARRÓS

Bonig critica el déficit inversor del Estado. La consellera de Infraestructuras, Isabel Bonig, mantuvo ayer una reunión con representantes de la patronal de la obra pública Fopa en Alicante. La consellera comentó que desde 2005 a 2011 «el déficit presupuestario de inversión del Estado en la Comunidad ha sido de 2.850 millones de euros, un total de 400 millones por año que se han dejado de percibir».

La propuesta de la UE garantizará que los puertos de Cataluña, la Comunidad Valenciana y Cartagena estén conectados por ferrocarril con el centro y el norte de Europa en

2030, pero, al no incluir el tramo sur, no habrá eje que enlace con el norte de África. El presidente de la Fundación Pro-AVE, Federico Félix, aseguró que, de confirmarse, se trataría

de una «buena noticia» porque da respuesta «al 80% de nuestras reivindicaciones» y demuestra lo acertado de la presión ejercida por el empresariado y la Generalitat.