

DISMINUCIÓN DE COMPETITIVIDAD (CASO SECTOR CERÁMICO)

La carencia del Acceso Norte penaliza las exportaciones de aquellos sectores más sensibles al precio como el cerámico. En un envío típico de un contenedor 20 pies de azulejo con 1.000-1.200 m² de azulejo (16-20 t) valorado en unos 5.700 euros según el precio medio de exportación, el sobrecoste de transporte debido a la carencia de acceso norte (unos 36 euros por envío), representa el 0,63% del precio de exportación, afectando de forma significativa sobre las exportaciones.

Suponiendo una elasticidad al precio para la exportación del 3, este sobrecoste podría suponer pérdidas de exportaciones situadas en torno a los 30 millones de euros anuales para 2030.

año	Exportaciones azulejo marítimo aduana de Valencia (millones de euros)	Incremento del coste (sin acceso N)	Elasticidad exportación	Pérdidas de ventas estimadas (millones de euros)
2008	905,00	0,63%	3,00	17,43
2030	1.500,00	0,63%	3,00	28,90

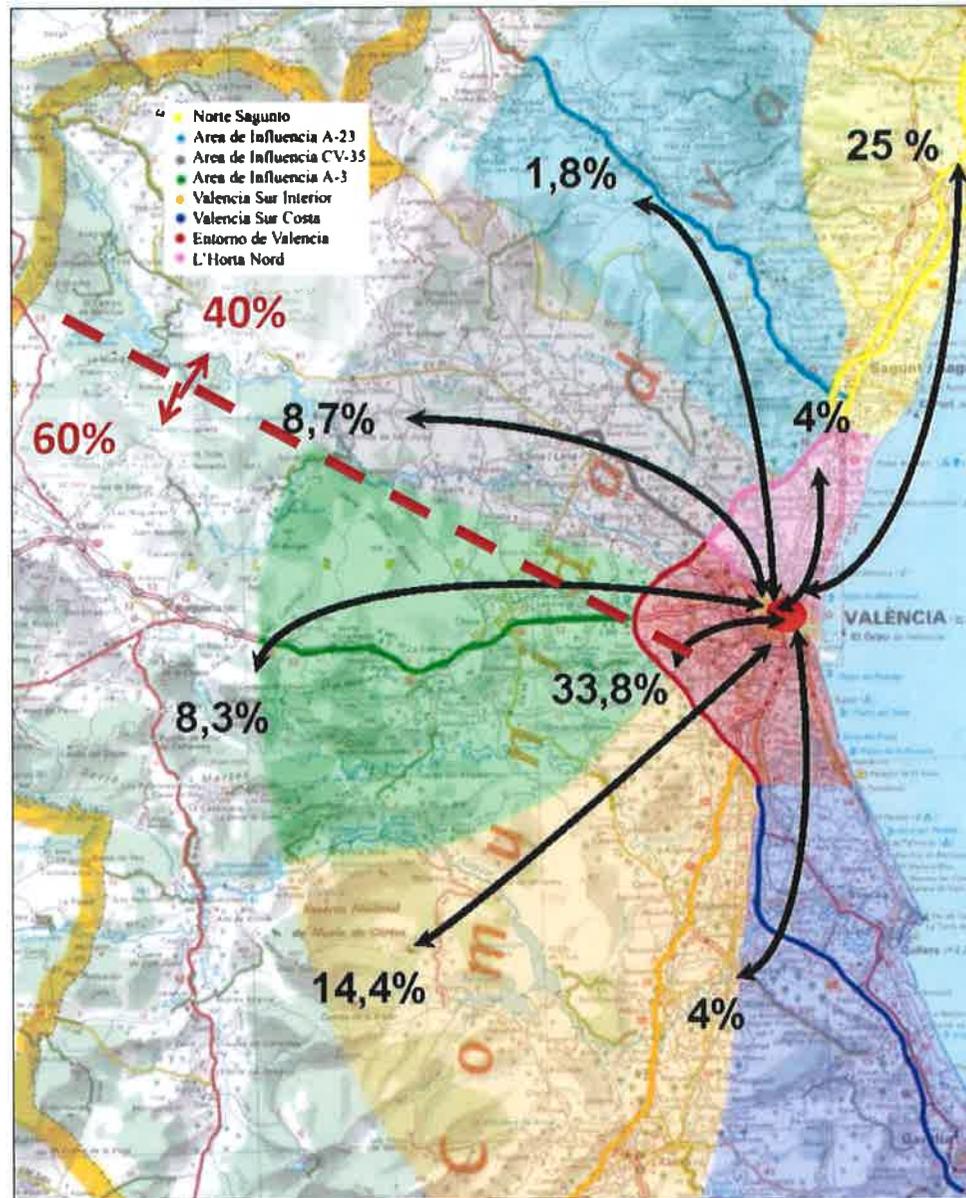
Antecedentes

- A finales de los 80 la **Cámara de comercio** realizó un estudio sobre el Acceso Norte al Puerto de Valencia.
- En 1992 la Dirección General de Carreteras del MOPT redactó el “Estudio de Viabilidad Técnico Económica del Acceso Norte al Puerto de Valencia”.
- En 1997 se firmó el **“Convenio de cooperación entre el Ministerio de Fomento, la Generalitat Valenciana, el Ayuntamiento de Valencia y la Autoridad Portuaria de Valencia para la modernización de las infraestructuras del Puerto de Valencia”**.

Como consecuencia de este Convenio, la Autoridad Portuaria de Valencia realizó en 1999 el *“Estudio técnico-económico de alternativas para el acceso norte al Puerto de Valencia”* y el Ministerio de Fomento redactó en 2001 el *“Estudio informativo Acceso Norte al Puerto de Valencia”* con su correspondiente Estudio de Impacto Ambiental, que obtuvo la preceptiva Declaración de Impacto Ambiental el 5 de Septiembre de 2002.

- En 2005, la Ministra de Fomento Magdalena Álvarez y el Presidente de la Generalitat Valenciana, Francisco Camps firmaron un *“Protocolo de colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Generalitat Valenciana para la ejecución de diversas actuaciones en sus respectivas redes de carreteras y para el cambio de titularidad de algunos tramos de dichas redes”*. Dicho protocolo recoge que el desarrollo del Acceso Norte al Puerto de Valencia corresponde a la Generalitat Valenciana, con un presupuesto de 250 millones de euros.
- En 2007 la Consellería de Infraestructuras y Transporte contrata la *“Asistencia técnica redacción proyecto básico, estudio de impacto ambiental y estudio económico financiero del acceso norte al puerto de Valencia. Fase II (subterránea). (Valencia)”*.

ACCESO CARRETERA SITUACIÓN ACTUAL



DISTRIBUCIÓN DE O/D DE VEHICULOS PESADOS POR ZONAS

ESTUDIO DE LA CAPACIDAD DE LAS VÍAS DE ACCESO AL PUERTO DE VALENCIA (JULIO 2005)

INSTITUTO DE TRANSPORTE Y TERRITORIO DE LA UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE VALENCIA-INARTEC

Distribución de orígenes y destinos por zonas

ACCESO CARRETERA SITUACIÓN ACTUAL

Levante-EMV.com » Economía



HUELGA

Miles de camiones colapsan el puerto de Valencia

La finalización de la huelga de los estibadores provoca colas en la V-30 de hasta nueve kilómetros

Levante-EMV.com » Valencia



Un tráiler hace la tijera y bloquea la V-30 durante más de tres horas

Una decena de camiones y un autobús escolar se quedaron atrapados

Levante-EMV.com » Comunitat Valenciana



tráfico

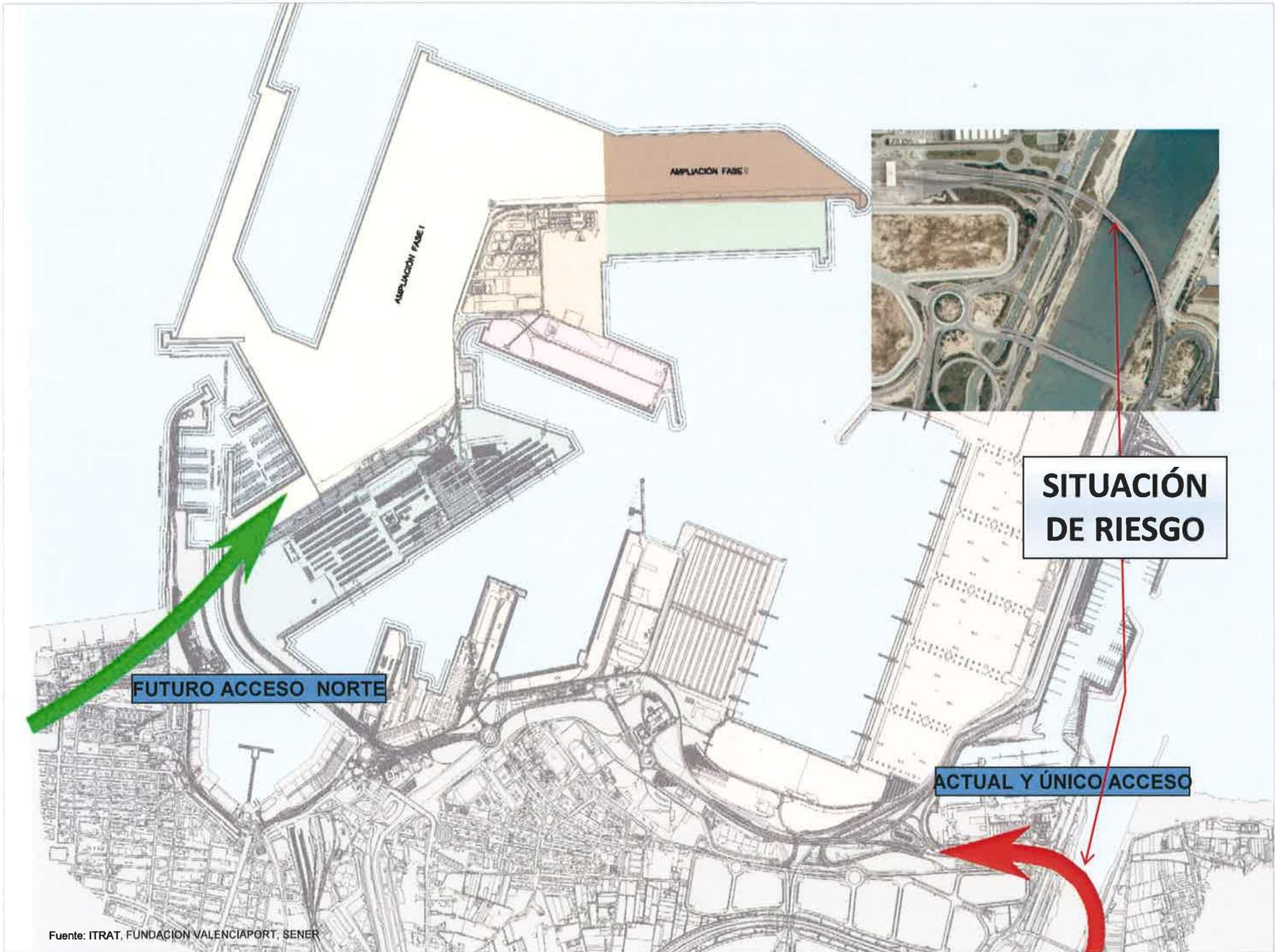
Unas obras en hora punta colapsan la V-30 toda la mañana

Algunos conductores tardaron 75 minutos en recorrer seis kilómetros

The collage consists of three news snippets. The leftmost snippet is titled 'La solución al colapso de 169.000 coches diarios de la V-30 se demora 2 años' and includes a map of the V-30 highway. The middle snippet is titled 'La huelga de estibadores ocasiona atascos kilométricos en los accesos al puerto' and features a photograph of a large truck jam. The rightmost snippet is titled 'Atasco de hasta siete kilómetros en la V-30 por un choque en Xirivella' and includes a small photograph of a road accident. Each snippet includes a brief summary of the incident and its impact on traffic.

**CONGESTIONES
FRECUENTES EN
RED PRINCIPAL
ÁREA
METROPOLITANA**

Situación de equilibrio inestable, rompe al mínimo incidente



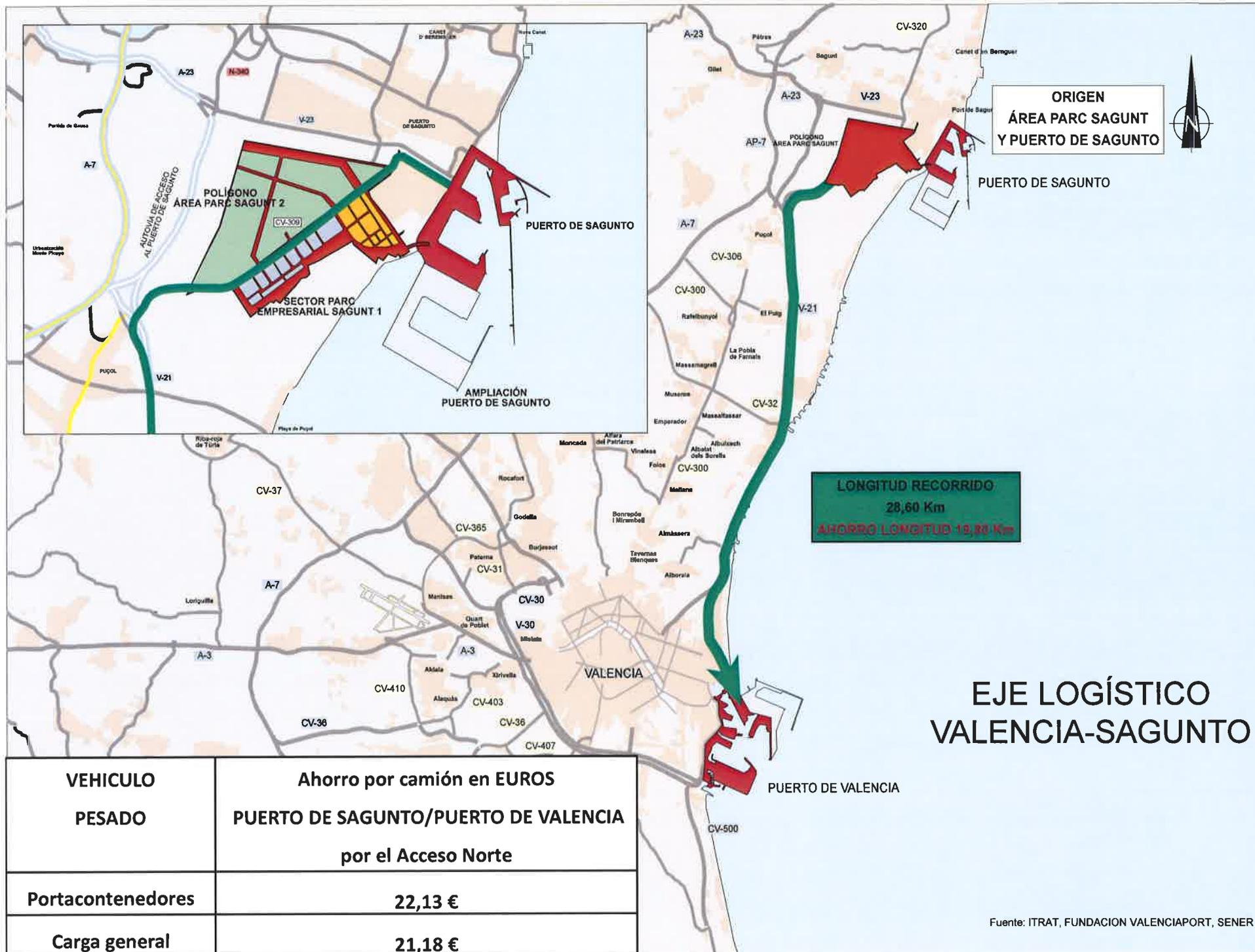
UNA ACTUACIÓN NECESARIA

DOS PUERTOS CONECTADOS

La **conexión directa de los puertos de Valencia y Sagunto** es un aspecto clave para reforzar el concepto integrado de **MEGAPORT**, y conseguir una **mejor gestión del espacio portuario** mediante la especialización de tráfico, sin afectar a la competitividad de los cargadores.

La longitud de puertos como Rotterdam y Amberes es superior a los 20 km de distancia que separan las dársenas de Valencia y Sagunto, de cuya gestión integrada pueden conseguirse importantes sinergias, siempre que se cuente con una buena conexión o continuidad terrestre de ambas dársenas.





**ORIGEN
ÁREA PARC SAGUNT
Y PUERTO DE SAGUNTO**

**LONGITUD RECORRIDO
28,60 Km
AHORRO LONGITUD 19,80 Km**

**EJE LOGÍSTICO
VALENCIA-SAGUNTO**

VEHICULO PESADO	Ahorro por camión en EUROS PUERTO DE SAGUNTO/PUERTO DE VALENCIA por el Acceso Norte
Portacontenedores	22,13 €
Carga general	21,18 €

Fuente: ITRAT, FUNDACION VALENCIAPORT, SENER

IMPACTO SECTOR EMPRESARIAL

- Incremento de costes de transporte de las empresas exportadoras**
- Incremento de precios de venta en el exterior**
- Disminución de competitividad de las empresas**
- Menores exportaciones**
- Ineficiencia en cadena logística**

IMPACTO EN EL CRECIMIENTO DE LA COMUNIDAD VALENCIANA

- **Ruptura del eje de desarrollo económico Valencia – Sagunto**
- **Ineficiencias en la cadena logística**
- **Conexión optima Valencia – Sagunto (Sinergias)**
- **Incremento tráfico Puerto de Sagunto**
- **Revalorización de Parc Sagunt como centro logístico e industrial de la Comunidad Valenciana**

IMPACTO EN EL ÁREA METROPOLITANA DE VALENCIA

- **El Acceso Norte procuraría unas reducciones de tráfico en la V-30 que varían entre los 100 y los 200 vehículos equivalentes por hora y por carril.**
- **Dado que la V-30 se encontrara prácticamente congestionada en el 2020, estas reducciones son muy importantes para mitigar la congestión del tráfico en esta vía, la de mayor tráfico de toda el AMV.**
- **Reducciones de CO2**
- **Reducción de las congestiones en el trafico privado**
- **Menor presión a la ampliación de la V-30 (130 millones de euros)**

IMPACTO EN EL PUERTO

- Mejora de accesibilidad al 40% tráfico pesado (fundamental en h interland pr oximo del Norte)(reduce costes de las empresas exportadoras)**
- Fortalecimiento del sistema logístico Valencia/Sagunto (atracción empresas hacia el eje logístico)**
- Reduce la vulnerabilidad**
- Facilita los flujos de tráfico interior (menores costes para los transportistas)**

RESUMEN DE BENEFICIOS – VEHÍCULOS TOTALES (2020)

Estimaciones

€ sin IVA	VIAJES CON O/D EL PUERTO (desvío)	VIAJES CON O/D TODA EL AMV (descongestión)	VIAJES TOTALES
AHORROS DE TIEMPO	25.611.594 €/AÑO	11.116.741 €/AÑO	36.728.335 €/AÑO
AHORROS DE COMBUSTIBLE	12.866.240 €/AÑO	3.115.217 €/AÑO	15.981.457 €/AÑO
AHORROS EN MANTENIMIENTO Y COSTES FIJOS	14.811.900 €/AÑO	4.572.900 €/AÑO	19.384.800 €/AÑO
REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE CO₂	48.146 TON/AÑO	12.568 TON/AÑO	60.714 TON/AÑO
AHORROS TOTALES	53.289.734 €/AÑO	18.804.858 €/AÑO	72.094.592 €/AÑO