

La versió oficial que explica aquest ajornament és que les noves inversions anirien a cavall de la substitució dels actuals Màlaga, Marbella i Ibiza per nous models i precisament l'èxit obtingut per l'Ibiza a tot Europa feia menys necessària la seva substitució a curt termini. D'això, se'n desprendria la possibilitat de postposar la data límit de realització de les inversions pel que fa a una nova cadena de muntatge a Martorell.

Altres fonts han relacionat aquesta decisió amb la lentitud amb què SEAT està sortint de la crisi. En tot cas, la no-

va factoria suposarà una especialització de la marca espanyola en les feines de muntatge, mentre que la construcció de components, motors, etc., cada vegada d'una tecnologia més avançada, es reserva a la marca alemanya. Aquesta és una tendència a la qual es veuen abocats la major part dels fabricants espanyols dins d'estratègies d'actuació internacional de cada firma: la especialització en diversos processos i l'estandardització dels components. Una tendència en què la indústria espanyola té tots els números perquè li toqui el pitjor paper. □

el 50 per cent de les seues exportacions, mentre el 70 per cent de les fàbriques envien el mateix percentatge a través del port de València. La conclusió és evident: els empresaris prefereixen el port de València al de Castelló a l'hora de realitzar les seues exportacions.

La clau d'aquest favoritisme està en el canvi de mercats detectats al sector ceràmic, tradicionalment acostumat a vendre als països nord-africans. A pesar de tot, Líban, Iran i Irak passen per moments difícils i la seua economia de guerra no és compatible amb les grans compres. D'altra banda, des del contenciós del gas, Algèria ha deixat d'abastir-se a l'Estat espanyol, al temps que Líbia ha deixat de pagar les importacions que realitza. Tan sols resten Egipte i Aràbia Saudita, amb unes economies ressentides per la baixada constant dels preus del petroli.

La repercussió ha estat immediata: el 1983 eixiren de la dàrsena de Castelló 288.000 tones de productes ceràmics mentre l'any passat tan sols ho van fer 95.000. Les empreses del sector han

EL CANVI DE MERCATS EN EL SECTOR CERÀMIC BANDEJA CASTELLÓ

El crepuscle d'un port

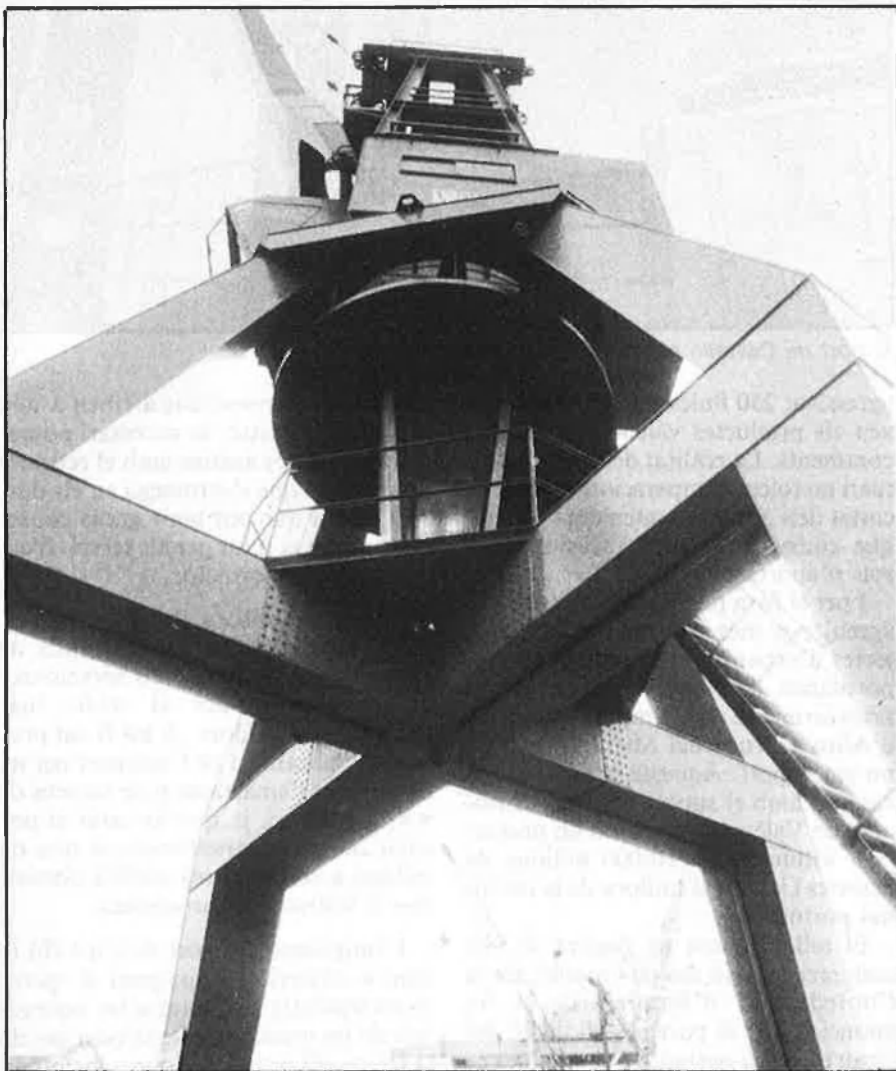
La manca de línies regulars i de calat són l'origen de la decadència econòmica del port de Castelló en un moment marcat pels canvis de mercat i per la millora d'altres ports valencians.

Albert Vicent

El port de Castelló s'acosta al cap de la dècada envoltat d'una certa sensació de crisi infranquejable. Artèria natural d'exportació, la seua dàrsena és cada vegada més buida, mentre els ports de València i Tarragona augmenten de tràfic i el de Sagunt està a punt de conèixer una transformació profunda.

Les dificultats no són subjectives, són elevades per la cruesa de les dades: si el 1984 van eixir del port castellanenc del Grau 1.200.000 tones de mercaderies, el 1987 tan sols ho van fer 870.000. El 1979 es van carregar 16.000 contenidors, xifra que va davallar als 11.000 el 1983 i es va quedar en un patètic testimoni de 133 el 1986. La situació del port de Castelló, però, contrasta amb la realitat econòmica de les comarques marítimes del nord del País Valencià, on el mercat citrícola i la indústria ceràmica haurien de ser suficients per donar vida a les instal·lacions portuàries.

S'estima que 50.000 tones de taronges podrien ser embarcades cada any, però en són moltes menys. Quant al sector ceràmic, les xifres també sorprenen. Segons un estudi de la Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Castelló, al voltant d'un 75 per cent de les empreses taulelleres exporten per via marítima entre el 50 i el 100 per cent dels seus productes. No obstant, tan sols el 20 per cent embarca a Castelló



S'estima que 50.000 tones de taronges podrien ser embarcades cada any a Castelló.

cercat nous mercats amb major renda i han adaptat la seua producció cap a peces de qualitat. Europa i EUA són ara els nous compradors, amb la garantia que amb aquests països sempre es cobra.

Els problemes començaren quan els exportadors acudiren al port de Castelló per enviar els seus productes als nous mercats i es van trobar que tan sols hi ha quatre línies regulars, cap de les quals té Europa per destinació. Contràriament, a València, tan sols 60 kilòmetres al sud, l'oferta és molt més

institucions financeres i polítiques de Castelló consideren que la revitalització del port saguntí tindrà per preu reduir la importància del principal port de la Plana ja que l'antiga terminal d'Altos Hornos del Mediterráneo es dedicarà principalment al tràfic de contenidors en clara competència directa amb Castelló.

Les claus del relançament

Davant la indiscutible decadència del port castellonenc, institucions i orga-

1.600 milions de pessetes i comprèn la prolongació en 200 metres del dic de Llevant així com un abric de 700 metres. Aquestes construccions, el traçat en una segona fase d'un embarcador exterior i l'ampliació del dragat de l'anteport fins els 12 metres, permetrien l'accés d'embarcacions de major calat, les quals ara atraquen inevitablement al port de València.

Davant aquestes opinions, José Luis Peralta, president de la Societat Estatal d'Estiba i Desestiba del Port de Castelló, profunditza més sobre la qüestió: «L'argument del calat s'ha intentat vendre perquè no s'intenta afrontar la realitat. El calat del port de Castelló no és un tema determinant per al tràfic de contenidors i això queda demostrat amb exemples com el de Sevilla, on les embarcacions tenen de recórrer un canal d'accés de 60 kilòmetres que representa invertir 5 hores de la mar al port comercial i, això no obstant, el port de Sevilla factura 40.000 contenidors a l'any amb un calat de 7 metres. El major calat és apropiat per a vaixells de gran tonatge, que es dediquen al petroli i als granells sòlids com la fava de soia. La clau del problema de Castelló i el seu port, i que marca la diferència amb el port de València, no és la seua grandària sinó la capacitat que pot tenir per exportar mercaderies i, no ho oblidem, per absorbir productes. Darrere dels ports operatius hi ha complexos industrials o polígons de grans empreses, aquest és el cas de Bilbao, Tarragona o València i no el de Castelló, on tan sols es pot comptar amb la indústria ceràmica».

Per tant, el president de la Societat Estatal d'Estiba i Desestiba del Port de Castelló s'ha marcat un repte: «Cal recuperar el mercat tauleller. El problema és que els productes ceràmics ixen en contenidors i al Port de Castelló no s'atenyen quantitats suficients perquè vinguen les línies regulars. La Societat d'Estiba està preparant un pla que passa per convèncer les empreses taulelles perquè deixen d'anar a València a canvi d'oferir uns preus competitius que, alhora, estimulen les empreses regulars a passar per Castelló. En realitat el peix es mossega la cua: les empreses no vénen a Castelló perquè no hi ha línies regulars i aquestes no passen per Castelló perquè les indústries prefereixen València pels seus preus. Nosaltres tenim d'oferir uns preus que facen canviar l'actitud de les dues parts. Si ho aconseguim, jo augure un bon futur per al port de Castelló». □



El port de Castelló ha de recuperar el sector tauleller.

agressiva: 250 línies regulars reparteixen els productes valencians als cinc continents. La realitat del mercat portuari no tolera comparacions perquè al costat dels 300.000 contenidors per any que embarca València, Castelló tan sols n'aporta 823.

I per si fóra poc, la crisi encara pot agreujar-se més si es realitzen els projectes d'expansió de les instal·lacions portuàries de Sagunt mitjançant la transformació de l'antiga terminal d'Altos Hornos del Mediterráneo en un macroport. Aquesta operació, que compta amb el suport del Port Autònom de València, surt amb un pressupost estimatiu de 10.000 milions de pessetes i inclou la millora de la terminal portuària.

El relançament de Sagunt és vist amb preocupació des de Castelló, on la Confederació d'Empresaris ja ha anunciat que el port castellonenc del Grau es veurà perjudicat si no s'introdueixen les millores necessàries. Les

nitzacions empresarials arriben a una mateixa conclusió: és necessari potenciar el port per acabar amb el retrocés d'activitats que s'arrossega en els darrers anys i que pot tenir greus conseqüències en el futur per als serveis d'exportació i importació.

Per a Josep Roca Vallés, president de la Confederació d'Empresaris de Castelló, cal «millorar els serveis tècnics necessaris per al tràfic marítim de contenidors. A tal fi cal procedir al tancament de l'anteport per tal de facilitar l'amarrament de vaixells de major tonatge, ja que ha estat el poc calat del port castellonenc el que ha obligat a cercar altres eixides portuàries a València i Tarragona».

L'ampliació del port de Castelló té com a objectiu fer un punt d'operacions operatiu i adaptat a les necessitats de les mercaderies que ixen des de la Plana. El projecte d'obres inclou un pressupost aproximatiu que supera els