



VALÈNCIA-BARCELONA, GUERRA COMERCIAL MARÍTIMA

Dos ports i un destí

Mentre el tràfic marítim s'ha concentrat als ports nord-europeus, València i Barcelona disputen una forta competició per fer-se amb l'hegemonia del tràfic mediterrani.

La modernització de les dàrsenes i l'obertura de nous mercats emmarquen aquesta nova guerra naval.

Albert Vicent/Sílvia Monfort

Lluny d'esplendors passades, el Mediterrani ha deixat de ser el mar del tràfic europeu per excel·lència per a convertir-se en una ruta comercial de segon ordre. Rotterdam, Anvers, Hamburg, Le Havre i Amsterdam copen 5 dels 7 primers llocs en el rànquing portuari europeu per tràfic de tones, i ho han aconseguit precisament desplaçant el tràfic que tradicionalment recalava als molls de Marsella, Gènova o Barcelona. Les xifres ho evidencien: davant els 263 milions de tones de mercaderies que va registrar l'any passat el port de Rotterdam (primer port europeu), Marsella (segon

port continental i primer del Mediterrani) tan sols pot oferir 97 milions de tones.

Aquest desequilibri ha estat ratificat en els últims estudis realitzats pel Centro de Estudios del Transporte en el Mediterráneo Occidental (CETMO), en els quals s'analitza com la influència de l'entorn econòmic ha revertit en contra de les dàrsenes mediterrànies. Així, durant les últimes dècades s'ha produït el desplaçament dels centres de gravetat econòmics com a conseqüència, primer, de la major importància dels intercanvis comercials d'Europa amb els mercats nord-americà i asiàtic i, segon, pel progressiu endeutament dels països productors de primeres matèries.

Aquest canvi macroeconòmic es tradueix en el fet que els ports nord-europeus s'han quedat amb el comerç ric, amb EUA i l'Extrem Orient. Per contra, el Mediterrani queda relegat a ser el pont entre Europa i Àfrica i l'Orient Mitjà, és a dir, un comerç limitat als països pobres.

Els més perjudicats per aquest procés han estat els ports italians, que han vist com els proveïments de les indústries siderúrgiques, químiques i mecàniques han abandonat el port de Gènova per a desviar-se via ferrocarril i carretera fins Rotterdam i Hamburg.

Aquest descens de tràfic mediterrani és vist pels especialistes com un problema global que el president del port de Marsella, Jean Rousell, resumeix

sentenciant que «una nau perduda a Gènova, a Marsella o a Barcelona, és una nau perduda per a tot el sistema portuari mediterrani i que a la llarga serà pagada per tots».

La trident mediterrània

Precisament, el relançament de les dàrsenes sud-europees ha trobat una fórmula: la trident mediterrània. Jean Rousset, que n'és el principal valedor, la planteja com una aliança d'intercanvi recíproc d'informació, tendent a constituir-se en una xarxa de transport integrada, similar a la que funciona amb tan bons resultats al nord d'Europa.

Una xarxa constituïda, en un principi, pels ports de Barcelona, Gènova i Marsella. La trident mediterrània, de fet, no es tracta de cap marca d'un nou producte comercial, sinó de «formar un front comú de cara a potenciar la pre-competició, situar-se en un estadi adequat per, després, poder competir tots plegats», assenyala Josep Munné, president del Port Autònom de Barcelona.

Aquesta Trident, ideada l'any 87, actualment opera a nivell teòric, però té la intenció d'establir contactes i influències en la Comunitat Europea perquè hi haja una política portuària adequada.

Aquest nou projecte és matisat per Josep Munné, qui adverteix que deu ser completat amb mesures més estructurals. «Desaprofitarem aquesta oportunitat si no revisem la nostra situació portuària, si no modernitzem els ports, si no tenim com a model el nivell competitiu que tenen els ports nord-europeus, i encara estem lluny d'això».

Aquestes mesures, però, tenen un final previsible: l'agrupació d'esforços en uns pocs ports de concentració i distribució, mentre la resta queda relegat a la simple funció de rebre els vaixells xicotets. Així ha passat als Estats Units, on operen tres grans ports per costa. I a França, on Marsella és l'epicentre. Traslladat al litoral mediterrani, la batalla es lliura ara entre Barcelona i València.

Barcelona: modernització i especialització

Durant l'any 1988 el port de la ciutat comtal ha experimentat un augment de 50.000 contenidors i un total absolut del 6,5% de creixement de càrrega. Per això, i comptant amb una inversió de 10.000 milions de pessetes, «hem decidit unes zones d'activitat logística, perquè la mercaderia general trobi un



Josep Munné, president del Port Autònom de Barcelona.



Fernando Huet, president del Port Autònom de València.

valor afegit independentment del pas pel recinte portuari», assenyala Josep Munné.

En tres anys hi haurà el desviament del Llobregat, aprovat ja pel Parlament, i de cara al 1991 es podrà donar una oferta de servei en una zona altament qualificada per totes les empreses que vulguin introduir-se en l'àrea mediterrània o que utilitzen el port de Barcelona com a centre estratègic de distribució.

Així, el port autònom de Barcelona està posant la infraestructura per a traure un major rendiment del valor afegit que dona la mercaderia general. La fita de tot aquest ambició pla és que Barcelona pugui ser competitiva, no sols amb la resta dels ports del Mediterrani sinó amb qualsevol port.

València escala posicions

La situació del Port Autònom de València respecte a la resta de ports ha millorat en l'últim any de la posició vuitena a la sisena en el rànquing dels ports (vegeu quadre II). La situació és millor per a la mercaderia general, on ocupa el segon lloc, darrere de Barcelona. I igualment, en relació al nombre de contenidors, el lloc ocupat és el segon (vegeu quadre III).

El moviment total de tràfic ha experimentat un creixement del 4,78%, en 10,83 milions de tones, cosa que representa la xifra més alta aconseguida en la seua història pel port valencià.

Les raons d'aquesta evolució positiva són, per al president del Port Autònom de València, Fernando Huet, tres: «En primer lloc, la qualitat dels serveis, una qualitat mesurada en economia, rapidesa i seguretat. El port de València porta 6 anys amb una decisió política de provocar els increments tant de productivitat com de l'economia d'escala i de tractar d'assegurar que aquestes no es queden a la meitat del camí.

Un segon motiu és la puixança econòmica de la Comunitat Valenciana, amb una capacitat d'exportació i importació altíssima. I una tercera raó és que la nostra situació geogràfica és excepcionalment estratègica».

Aquest darrer motiu permet a les autoritats portuàries valencianes observar el futur amb optimisme. De fet, el *hinterland* —àrea d'influència natural d'un port— potencial del port de València, amb un radi de 300 quilòmetres, és el doble que el de Barcelona i arriba al 60% del PIB de l'estat espanyol (vegeu quadre I).

«El port de València està reunint en aquest moment totes les condicions que justifiquen el seu creixement», afirma Fernando Huet. «Així, en el tràfic de contenidors, que és el de més futur, fa set anys, el port de València era el setè d'Espanya i els dos primers ens doblaven. Avui som el segon i el primer no ens porta més del 15%. Això vol dir que en aquest període hem pujat en el rànquing».

Si bé la lluita queda reflectida en les xifres, Fernando Huet nega que el seu objectiu siga avançar Barcelona. «L'únic objectiu és donar un bon servei per atraure nou tràfic. Barcelona, per la seua part, haurà de fer el mateix. Jo crec, no obstant això, que tenim un millor *hinterland* que Barcelona».

Dos ports i un destí

El creixement experimentat pel port

