



DESPRÉS DE LA CRISI...

## El port d'Alacant, en línia de flotació

El port d'Alacant acaba de travessar una de les crisis més greus de la seua història. Després de quasi deu anys de pèrdues, l'any 1985 començà a tenir guanys. Aquesta tendència sembla que es confirma any rere any, com ho demostren els quasi 26 milions de benefici net que obtingué el port l'any 1987, una vegada trets els 180 milions destinats a amortitzacions.

Francesc Manel Antón

### Dades referides a l'any 1988

#### Tràfic de pasatge

<i>Passatgers</i>		<i>Automòbils</i>	
Total entrades	72.803	Entrades	5.539
Total eixides	72.408	Eixides	5.536
<b>Total</b>	<b>145.211</b>	<b>Total</b>	<b>11.075</b>

#### Tràfic per països (en tones)

<i>País</i>	<i>Desembarcat</i>	<i>Embarcat</i>	<i>Totals</i>
1.—Espana	1.095.238	546.887	1.642.125
2.—EUA	49.871	83.484	133.365
3.—Rep. Sud-africana	72.319	—	72.319
4.— —	—	—	—
<b>Totals</b>	<b>1.444.368</b>	<b>893.967</b>	<b>2.338.335</b>

#### Tràfic de vaixells

	<i>Epanyols</i>	<i>Estrangers</i>	<i>Totals</i>
<b>Total</b>	<b>1.282</b>	<b>379</b>	<b>1.661</b>

#### Tràfic de contenidors

	<i>Nombre</i>	<i>Tones</i>
De 10 a 20 peus	32.987	71.829
De 20 peus	35.717	304.739
De més de 20 peus	2.836	31.357

El comissari del port, Evaristo Prieto, assegura que la falta de previsió i d'inversions ha estat la causa de la davallada econòmica i comercial del port d'Alacant. «Un port —continua dient el mateix comissari— amb un dels *hinterlands* més rics de tot l'estat espanyol. A l'àrea d'influència del port d'Alacant hi ha indústries tan importants com la del calcer, joguets, catifes, marbre i conserves. Aquestes indústries, amb un volum comercial i econòmic rellevant, tenien al port alacantí la seua eixida natural cap a l'estranger.

Així, va ser en la dècada dels seixanta quan l'aparició dels contenidors comportà importants canvis físics i tècnics, com ara l'ampliació d'esplanades, l'adquisició de grues més potents o l'augment dels calats. Aquestes reformes no s'emprengueren mai i això va produir la fugida dels principals clients cap a ports industrials més ben preparats, com el de València.

Les dades d'aquest any confirmen, però, la tendència a la superació de la crisi. No obstant això, Evaristo Prieto creu que si no es genera un gran flux comercial que possibiliti l'autogestió econòmica mai es podran obtenir les inversions adequades ni l'accés a l'autonomia. El comissari lamenta el fet que s'haja frustrat el projecte d'instal·lació de la multinacional TOTAL, perquè hauria generat un augment de set-cents o vuit-cents mil tones de mercaderia per any, amb el que això significaria en augment de beneficis i, per tant, d'inversions.

Això ja no sembla possible si tenim en compte que els governants municipals s'han decantat clarament a favor de la construcció d'Alacant com una ciutat de serveis. En aquests plans també hi ha el port. L'alcalde d'Alacant, José Luis Lassaleta, ha fet públic que «pràcticament totes les parts implicades ja estan d'acord que la dàrsena siga port esportiu, amb una capacitat per a mil o mil cinc-cents vaixells». Aquest fet no sembla gaire compatible amb la potenciació industrial i comercial tan desitjada pels directius del port. Totes les previsions coincideixen a assenyalar que els resultats econòmics de 1988 també seran positius i que el port d'Alacant ha deixat de ser deficitari. Malgrat això, el futur no es veu gaire clar. El debat entre indústria i servei pot deixar el port sense instruments de lluita davant de ports com el de València o Barcelona. Dos gegants que no es deixaran arrabassar clients amb facilitat. □