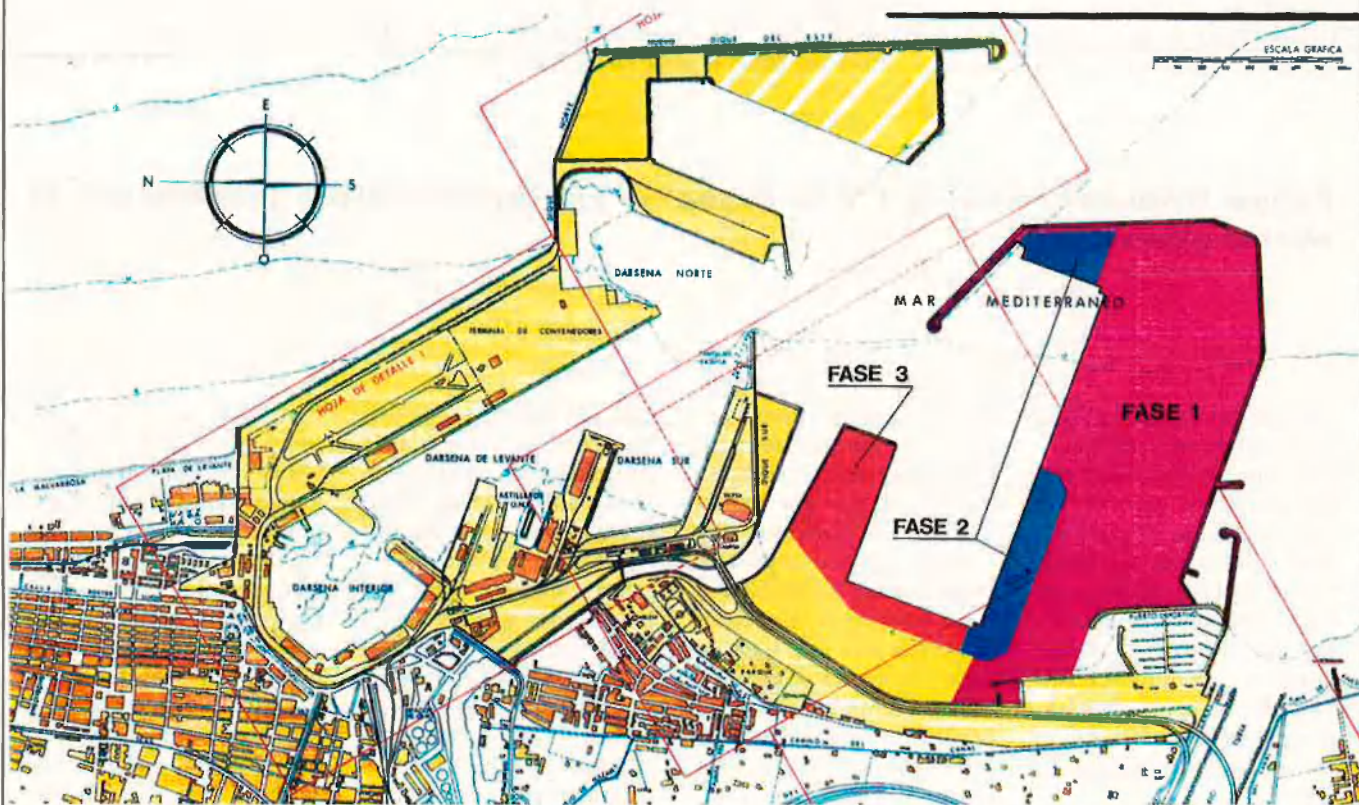


Any 2005:

## Una odissea al port de València

L'ampliació del Port Autònom de València suscita adscripcions i oposicions apassionades. El president del port, Fernando Huet, ens explica la seua posició.



**E**l passat 11 d'octubre se celebrava a l'Ajuntament de València una sessió plenària poc comuna. Els edils discutien i aprovaven al final de la sessió l'acord que dona llum verd al projecte d'ampliació del Port Autònom de València (PAV).

Va ser el dia que es va donar carpetada administrativa a un assumpte que, des de fa ara un any, havia anat recorrent tots els passadisos dels centres de decisió econòmica de la capital valenciana i provocà tota mena de reaccions a favor o en contra. Al novembre de l'any passat, el consell rector del port donava el senyal d'eixida al projecte en presentarlo als responsables de la política municipal, als empresaris i a una representació

de la Federació d'Associacions de Veïns. Des d'aquell moment fins ara s'han succeït quasi a diari preses de posició enfrontades, bel.ligeràncies i discrepàncies que han arribat a posar en un atzucac la iniciativa d'ampliació i que ara, tot i el beneplàcit de l'ajuntament, continua radicalitzant aquells que el veuen bé contra els que el qualifiquen de nefast, amb les conclusions d'estudis mediambientals que li donen una qualificació molt per sota de la mitjana per a ser admès.

Segons consta en el projecte definitiu d'obra, seran poc més de quatre milions de metres quadrats els que d'ací a l'any 2005 s'incorporaran a la infraestructura portuària pel seu accés sud. La factura final que caldrà pagar sobrepassarà els 35.000 milions de pessetes. Del total, el 80 per cent va a càrrec de l'empresa pú-

blica PAV, el 15 per cent al de les arques del govern central de Madrid i el 5 per cent restant serà finançat per entitats bancàries. Tots aquests comptes són resultat dels càlculs del president del port de València, Fernando Huet. Ni l'ajuntament ni molt menys la Generalitat, hauran de pagar res, això, almenys, va confirmar a EL TEMPS el president del PAV. Huet, quan va elaborar aquest informe, no podia amagar la seua satisfacció en saber que el projecte, després de moltes peripècies i alts i baixos, havia estat aprovat per la màxima institució municipal de la capital valenciana.

"M'ha sabut greu que el projecte no haja trobat un suport més gran al si de l'ajuntament per a la seua aprovació definitiva", declarava, no obstant, a aquest setmanari sense poder evitar una expres-

sió al rostre pròpia d'algú satisfet, al cap i a la fi, perquè veu que els seus esforços han donat fruit, encara que siga amb un "sí, però...".

### FAVORABLES I CONTRARIS

El vist-i-plau municipal només ha trobat bona acollida al consistori municipal per part dels polítics del partit socialista PSPV-PSOE, del com més va més trontollós Centre Democràtic i Social, i de la dreta regionalista, Unió Valenciana. Una majoria molt justa, molt curta, però sufi-

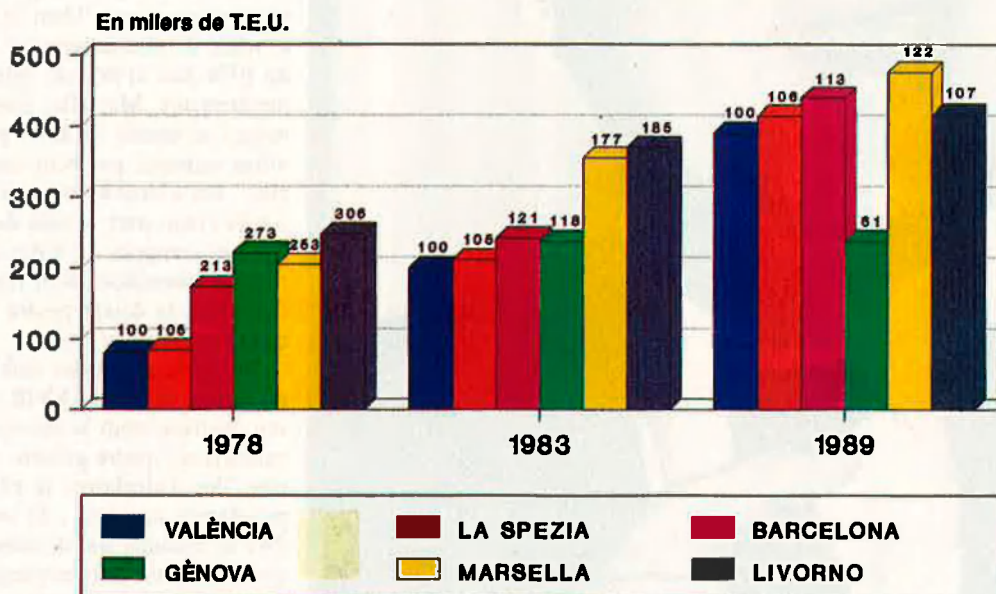
tals d'importància, ferir-ne de mort l'ecosistema.

Darrere dels detractors de l'ampliació han tancat files, com és natural, col·lectius ecologistes amb un bon suport per part del partit nacionalista UPV. Per enèsima vegada aquests col·lectius veuen que els projectes avancen sortejant les normes més elementals de defensa mediambiental en favor d'un desenvolupament més o menys justificat.

Després d'algunes reticències, superades en un tancar i obrir d'ulls, el món empresarial valencià s'ha alineat amb el

ha fet causa comuna amb els que defensen a ultrança l'ampliació i diu que està disposat a defensar amb "ungles i dents" les obres que, segons ell, pretenen donar al port de València un espai necessari i suficient per al "repte competitiu del futur immediat". Una posició molt semblant ha adoptat José María Jiménez de la Iglesia, patró de la CEV (Confederació Empresarial Valenciana), "perquè és fonamental el desenvolupament del port per a la nostra economia", sentència quan es demana el seu parer com a màxim exponent de l'empresariat.

## PORTS MEDITERRANIS TRÀFIC DE CONTENIDORS



cient perquè l'ampliació portuària comence a caminar des d'ara mateix.

El no va eixir de les files del Partit Popular, que fins al darrer moment va intentar pactar, com a quota compensatòria, la construcció d'un passeig a les platges de Pinedo, població a pocs quilòmetres de la dàrsena principal del port i que és la zona més perjudicada per la realització d'aquestes obres d'ampliació. Igualment va contestar amb un no—aquesta vegada rotund—Esquerra Unida pel deteriorament perillós que representa per a la costa adjacent pel flanc sud fins al Saler. La platja i la pinada d'aquesta zona, vertader pulmó d'oxigenació per a València, són objecte cada dia amb més insistència d'iniciatives amenaçadores d'expansió industrial que poden ocasionar destrosses mediambien-

Port Autònom de València perquè l'ampliació per la seua vessant sud es porte a terme. És més, la Cambra de Comerç, Indústria i Navegació, amb el seu president Enrique Silla al cap, s'ha tret de la mànega per a més inri una nova proposta de construcció i alhora un altre accés, aquesta vegada per la vessant nord, com a complement al projecte d'ampliació que ara comença a executar-se. Aquesta nova opció, ara per ara en fase d'estudi, pretén enllaçar el trànsit procedent de Barcelona i Saragossa, des de Puçol (a una vintena de quilòmetres del port de València), directament amb la base portuària de contenidors, per tal d'evitar la ronda per la V-30 de circumval·lació de la ciutat i que desemboca a l'accés sud.

Tornant al projecte ja aprovat, el president de la Fira Mostrari, Ramon Cerdà,

Fernando Huet, el promotor que amb més força ha lluitat per l'ampliació, argumenta sobre els beneficis immediats de les obres en projecte que "és una cosa evident" i després explica que, si València és un dels ports més importants del Mediterrani (vegeu gràfic) pel tràfic de contenidors, ha de preparar-se per mantenir-se en el futur "en la primera línia de la graella d'eixida al Mediterrani", Huet és un enginyer de ports canals i camins que sempre, des que va acabar la seua formació universitària, ha tingut al seu càrrec alguna funció de direcció portuària, sempre prop de la mar, destinació que accepta de grat, potser per haver nascut a la ciutat costanera andalusa de Màlaga.

Primer va ser el port de Huelva, del 1964 al 1973. Els cinc anys següents,



fins a final de 1978, la seua destinació és Sant Sebastià, com a director del grup de ports de Guipúscoa, "en un treball bastant còmode i agradable". Per això va tenir temps per a obtenir una llicenciatura en ciències econòmiques "per la Universitat a distància", matisa amb cert orgull.

Del País Basc va venir directament a València, on ha anat escalant els graons amb certa rapidesa de subdirector a director en funcions i ara, finalment, president al cim.

Amb la intenció de ser convincent en els seus propòsits, Fernando Huet parla i sempre vol fonamentar el que diu amb alguna prova material. Quan tracta els problemes del port, busca algun capítol de la darrera memòria que ratifique les seues afirmacions. "Hem fet un bon mos al tràfic de mercaderies en contenidors, de 1978 fins a 1983, als principals ports mediterranis, Marsella, Barcelona, Gènova i en només 11 anys, per dir-ho en xifres rodones, ens hem multiplicat per cinc". Per a Huet és indiscutible: "València és l'únic port, a més de Barcelona, que pot competir en tràfic de mercaderies en contenidors en el futur immediat i no s'ha de deixar perdre l'oportunitat que se'ns presenta".

No dubta a senyalar amb el dit índex un quadre del segle XVIII que hi ha al seu despatx, amb la dàrsena primitiva valenciana i quatre galions, per justificar que "des d'aleshores ja vénen tots els problemes actuals". El president del PAV es disculpa així de totes les queixes que li plouen dels ecologistes: "Una franja de dos quilòmetres de platja al sud del port, fins a Pinedo i el Saler, està condemnada -reconeix- però ho ha estat des de sempre, si es vol arribar a una ampliació ara necessària i urgent".

En tractar les possibles implicacions que tindrà la realització de les obres del PAV per als ports d'Alacant i Castelló, en primer lloc, i els de Sagunt i Gandia en menor escala, respon que no n'hi ha cap "perquè no ens fem competència, sinó que aquells són subsidiaris". Al final de la conversa, premeditada o no, deixa en l'aire una visió optimista i es trasllada a l'any 2005, data límit de finalització de les obres: "perquè no hi ha cap raó perquè l'economia valenciana s'estanque -diu- i encara que no hi ha una relació directa de causa i efecte, si l'economia va bé ha de repercutir de manera favorable en la infraestructura portuària".

**Ignasi Pellicer**