

Des de fa molt de temps els ports han representat per als territoris on s'ubiquen una font inestimable de riquesa, i més tenint en compte la tradició marítima de la Mediterrània i el potencial econòmic dels pobles que a través seu han navegat. Per això no és estrany que actualment la façana marítima dels Països Catalans compte amb referents de tant pes com són els ports de Barcelona, Tarragona, Castelló, València, Sagunt, Alacant, Palma i Maó. Un front que comparteix deficiències en infraestructures, algunes complementarietats, però també fortes rivalitats —esperonades des de determinats posicionaments polítics—, especialment entre els dos grans: València i Barcelona.

*“En un mercat lliure
tots els ports
competeixen
entre ells,
tots busquen
la rendibilitat
i ampliar al màxim la
seua zona d'influència.
Però també és cert que,
precisament
per continuar essent
competitius,
els ports han estat
capaços d'utilitzar la
via de la col·laboració
per crear corredors
logístics”*

Aixecant àncores

Quan el passat mes de maig el Port de València va superar per primera vegada el volum de tràfic de mercaderies del port barceloní, les alarmes es van disparar. El Port de València ha experimentat un creixement impressionant en els últims anys, una trajectòria que reforça encara més el front portuari Mediterrani, que lidera juntament amb el Port de Barcelona. Per descomptat, en un mercat lliure tots els ports competeixen entre ells, tots busquen la rendibilitat i ampliar al màxim la seua zona d'influència o hinterland. Però també és cert que, precisament per continuar essent competitius, els ports han estat capaços d'utilitzar la via de la col·laboració per crear corredors logístics. Només cal mirar cap als ports del Nord d'Europa. I fins i tot més a prop: gran part dels operadors marítics que treballen al Port de Barcelona també ho fan al Port de València, ja que l'objectiu de molts d'ells és ampliar la seua presència en la façana marítima del Mediterrani, que ofereix grans potencialitats de creixement si és capaç d'articular una oferta global. Evidentment, per poder-ho fer es requereixen inversions en infraestructures, que encara es continuen decidint en els despatxos de Madrid, i que si bé moltes d'elles ja han superat la fase de planificació, acumulen retards més que significatius.

Però aquest no és l'únic repte que cal afrontar. Tant Barcelona com València han optat per la via del creixement físic per poder absorbir futurs increments d'activitat. Tant un com l'altre confien en l'ampliació de les seues respectives zones d'activitats logístiques (ZAL) per poder atraure més operadors i majors quantitats de mercaderies. Però aquest creixement físic té en el territori un límit. En el cas de Barcelona, el Pla Delta ha hagut d'enfrontar-se a fortes controvèrsies mediambientals perquè exigia desviar la desembocadura del riu Llobregat i els terrenys que es guanyaran al mar. A València són constants els episodis de contestació social que rep l'ampliació del port i que implica l'expulsió de més de cent famílies de la Punta, un dels pocs reductes històrics d'horta valenciana que queden. Creixer físicament té un límit i l'especialització de ports més petits, com és el cas de Sagunt, al costat de València, pot ajudar a afrontar futures saturacions de les instal·lacions. Una cooperació que, es mire com es mire, ofereix avantatges que caldria estudiar.

Coordinació: Bàrbara Amorós

Assessors editorials: Pere Anrúbia, Jordi Cuenca

Col·laboradors: Joan Celià, Joan Corbera, Joan Esculies, Jordi Finestres, Rafa Gil, Carles Marquès i Jordi Play.