

El futur d'un gegant econòmic

Arran d'algunes decisions recents, el futur del port de València ha tornat a esdevenir un debat públic molt intens. Aquest gegant econòmic, de fet, haurà de resoldre alguns dubtes sobre el seu futur. En aquest dossier, ens endinsem en les incògnites estratègiques d'aquesta infraestructura i en la competència brutal que manté amb el port de Barcelona.



Les incògnites del port de València

Les obres de la Copa de l'Amèrica han tornat a traure a la llum el debat sobre l'ampliació del port de València.

Al rerefons, hi ha la disjuntiva que des de fa temps enfronta el port, un dels principals eixos de desenvolupament econòmic de València, i la façana marítima de la ciutat, amb els greus impactes ambientals que pot causar també el creixement físic d'aquesta infraestructura.

El port de València és ara com ara un bon grapat d'incògnites sobre el seu futur, relacionades amb l'ampliació física de les seues infraestructures, el seu model de comunicació o la seua conversió, si més no en part, en una infraestructura per a ús lúdic i turístic.

L'ampliació, per una banda, està en l'aire després del canvi polític produït a Madrid el passat mes de març. Al projecte original de construcció del canal d'eixida de la dàrsena interior del port per a la celebració de la Copa de l'Amèrica, hi havia previst un dic i un contradic orientats al nord que havien de servir ja de suport a un dels grans projectes de futur de l'actual direcció de l'Autoritat Portuària de València: l'ampliació nord del port, el principal punt del seu Pla Estratègic 2002-2015. Tal com explica Josep Vicent Boira, professor de Geografia de la Universitat de València, aquesta ampliació suposaria un canvi fonamental. "El model tradicional d'expansió del port ha estat sempre cap al sud. L'ampliació nord canviaria radicalment la relació del port i la ciutat. Jo crec que no és recomanable perquè és incompatible amb les platges de la ciutat", apunta.

Aquesta ampliació està, tanmateix, paralitzada a hores d'ara. Els socialistes, que havien acusat el PP d'intentar encolomar sense debat públic la controvertida ampliació del port aprofitant la celebració de la Copa de l'Amèrica, estudien de construir un dic i un contradic orientats al sud, molt més modestos, que no servirien per a donar cober-

tura a l'expansió del port cap al nord, i que afectaria molt menys el medi. De la decisió que es prenga, que està en l'aire, dependrà en bona part el futur del port de València.

Les actuals autoritats portuàries parlen de l'ampliació com l'única manera de conservar la condició d'interoceànic que té el port de València com la seua principal basa de futur, ja que des del port de València es redistribueixen mercaderies a tot el món. "Si no hi ha ampliació —diu Alfonso Grau, tinent d'alcalde de València—, el port deixarà de ser transoceànic en favor dels de Barcelona i Algesires."

El gran problema d'aquesta possible ampliació cap al nord del port, reconegut fins i tot en el mateix estudi d'impacte ambiental del projecte de bocana que s'ha de construir per a la Copa de l'Amèrica, és el brutal impacte que pot tenir sobre les platges de les Arenes i de la Malva-rosa, al nord del port, les úniques que queden dins del nucli urbà de la ciutat. Segons l'estudi d'impacte ambiental, aquestes platges patirien un procés de basculació. La de les Arenes, la més pròxima al port, podria créixer més de 100 metres, mentre que les més allunyades, les de la Malva-rosa i la Patacona, aquesta darrera ja en terme d'Alboraià, es veurien sotmeses a un sever retrocés. Diversos especialistes han alertat també que malgrat que l'estudi d'impacte ambiental no ho té en compte, es poden produir també greus impactes ambientals en les zones litorals al sud del port, amb retrocessos de la franja marítima a les platges del Sa-



BAUER GEL

L'Autoritat Portuària de València haurà de resoldre quin és el mecanisme que utilitza per créixer en el futur. El seu Pla Estratègic 2002-2015 té en consideració tant la controvertida ampliació nord del port de València com la sud del de Sagunt.

ler, i fins i tot al Parc Natural de l'Albufera.

Hi ha diverses alternatives a l'ampliació nord del port de València. Per una banda, hi ha l'ampliació cap al sud del port de Sagunt (que depèn de la mateixa Autoritat Portuària de València), una opció reclamada insistentment per diversos especialistes davant de la saturació del port de València, i que té en consideració el mateix Pla Estratègic 2002-2015. Per una altra banda, també hi ha qui reclama una millora dels serveis que s'ofereixen per aconseguir de fer més negoci en el mateix espai.

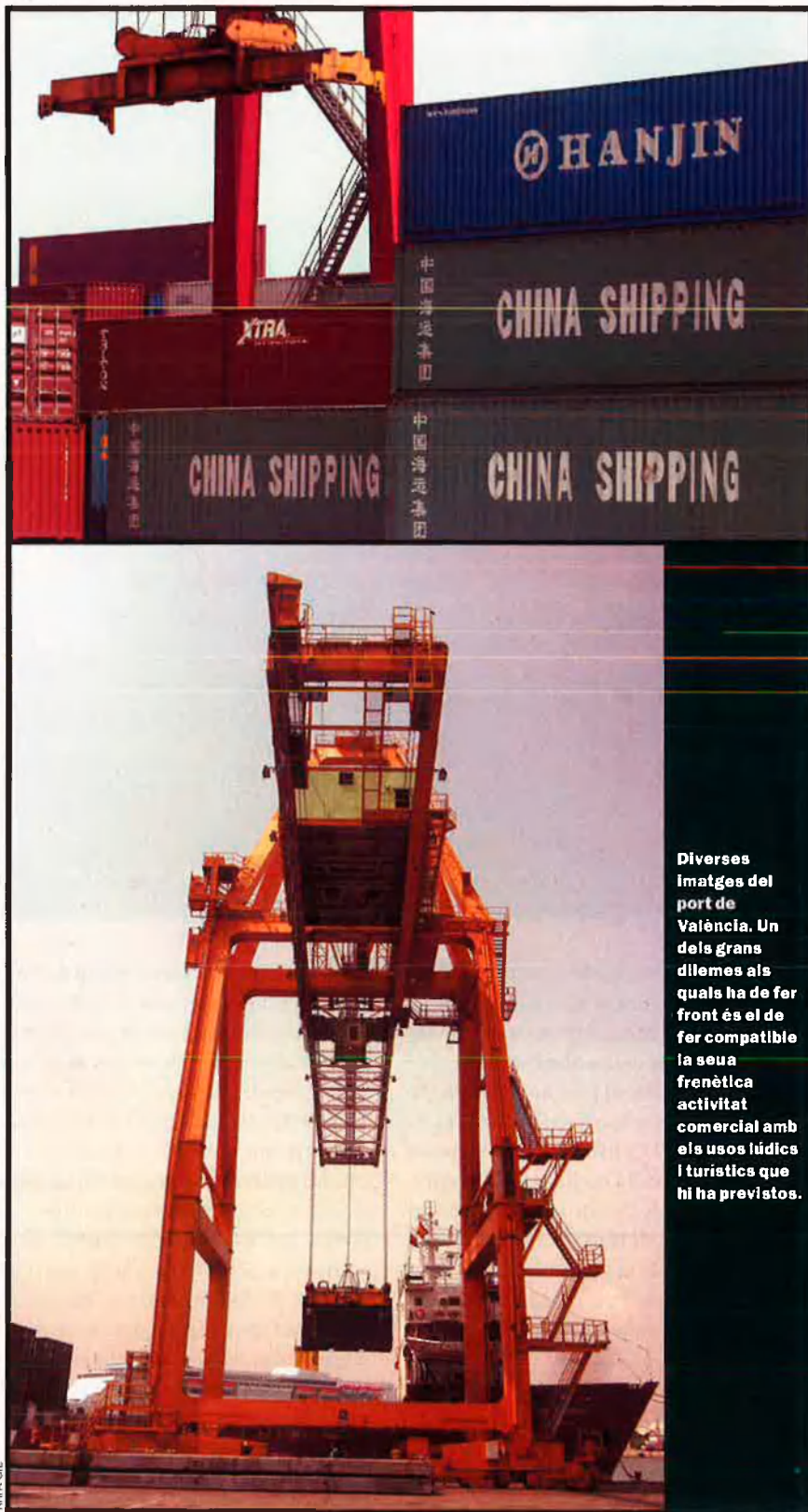
Lligat estretament a la idea del "mega-port" València-Sagunt, hi ha un altre projecte també paralitzat recentment, l'accés nord del port, que havia de subministrar una comunicació directa entre dues infraestructures portuàries separades per tan sols 20 quilòmetres. El projecte original de construcció del canal d'accés a la dàrsena interior per a la Co-

pa de l'Amèrica, dissenyat quan el PP manava a l'administració valenciana i a la central, anava acompanyat per un túnel per sota del canal que havia de connectar en un futur el port amb el nord de la ciutat. El Govern estatal va comunicar en la reunió del Consorci 2007 celebrada el passat dilluns 21 de juny que acceptava el projecte de construcció de la boca, però sense el túnel. El fet és que es volia fer tan sols la construcció del túnel per sota del canal sense preveure com havia d'eixir cap al nord de la ciutat per

**De l'orientació
dels dics de la
Copa de l'Amèrica,
dependrà el futur
del port**

la Malva-rosa. La paralització de l'accés nord ha estat durament criticada per diverses organitzacions empresarials, que la consideren essencial per al futur del port. La patronal taulellera Ascer, que representa un sector que constitueix un dels principals clients del port de València, ha arribat a amenaçar de canalitzar les seues exportacions per altres ports com el de Castelló o el de Barcelona.

Aquest accés nord havia de servir per a millorar la canalització per carretera del trànsit del port de València, un fet que ens endinsa en una altra de les disjuntives de futur d'aquesta infraestructura, la del debat entre el camió i el ferrocarril. El port de València és una infraestructura dissenyada bàsicament per a la intermodalitat dels vaixells amb el transport per carretera. A hores d'ara, hi ha en construcció l'accés de ferrocarril pel sud amb travessa polivalent, cosa que pot permetre en el futur l'eixida de mercaderies en ample internacional cap a Euro-



Diverses imatges del port de València. Un dels grans dilemes als quals ha de fer front és el de fer compatible la seua frenètica activitat comercial amb els usos lúdics i turístics que hi ha previstos.

pa. El problema és que ara com ara no hi ha previst de construir línia d'ample internacional entre Castelló i Tarragona, amb la qual cosa el Port de València

es quedarà probablement sense eixida a Europa, a diferència dels dos grans competidors de València, els ports de Tarragona i de Barcelona (vegeu repor-

tatge a la pàgina 57), que ja tenen prevista l'eixida cap a Europa amb ample internacional des de les mateixes instal·lacions portuàries. L'actual direcció de l'Autoritat Portuària de València no ha donat una especial transcendència a aquest dèficit, ja que la seua política ha estat la de considerar que el *hinterland* bàsic de València és Madrid, i ha apostat amb èxit per convertir el port de València en la via d'entrada de mercaderies en direcció a la capital de l'estat. Com que l'actual president del Port de València, Rafael del Moral, pot ser substituït en un termini mitjà, caldrà esperar per comprovar quina és la filosofia de les pròximes autoritats del Port. "La idea que València és el port de Madrid -diu Boira- està des de començament del segle XX. Les dades van, però, per un altre cantó."

El darrer dels grans dilemes als quals s'enfronta el Port de València és el de fer compatible la seua mastodòntica funció comercial amb els usos lúdics i turístics previstos. La celebració de la Copa de l'Amèrica ha servit perquè l'Ajuntament de València enllestesca finalment l'històric projecte de Balcó al Mar, amb el qual la dàrsena històrica del Port de València, des d'on partiran les embarcacions participants en la competició, es convertirà en una gran marina comercial i lúdica. L'Ajuntament de València va, però, més enllà i ha anunciat la construcció d'urbanitzacions de luxe en altres parts del port per finançar les infraestructures necessàries per celebrar la Copa de l'Amèrica. Aquest darrer projecte, que entra directament en col·lisió amb la intensa activitat comercial dels seus voltants, ha estat qüestionat pel Govern de Madrid.

Les autoritats valencianes volen convertir aquesta renovada dàrsena interior del port en una destinació de creuers que faça augmentar l'activitat turística de València després dels fastos del 2007. Ara com ara, el cap i casal no és destinació preferent d'aquest tipus de turisme que està en constant augment, a diferència, per exemple, de Barcelona, que l'any passat va acollir estances de més de 400 creuers.

Miquel Calvet