

Cooperació, reivindicacions comunes, integració, temps per al consens, col·laboració. Aquests van ser alguns dels mots més escoltats el dijous passat dia 27 per boca d'una quinzena d'experts en logística i representants del món econòmic i polític del País Valencià i Catalunya durant la jornada "Sagunt, centre logístic de l'Arc Mediterrani", organitzada a la capital del Camp de Morvedre per l'Institut Ignasi Villalonga d'Economia i Empresa (IIVVEE). Els ponents coincidiren en la necessitat que les institucions polítiques i econòmiques de Catalunya i el País Valencià treballen conjuntament per la millora d'infraestructures que afavoresquen la competitivitat de l'arc mediterrani, i fixen l'eix com a destinació prioritària de les importacions asiàtiques.

Així ho va remarcar Manel Nadal, director del Departament de Mobilitat de la Generalitat de Catalunya, que, amb xifres a la mà, va posar de manifest l'hegemonia dels ports del nord d'Europa en el comerç amb l'Àsia. Segons Nadal, el 74% de les importacions procedents dels països asiàtics es descarreguen a ports com Rotterdam o Anvers (enfrent del 26% que es desembarquen en els ports de casa nostra), a pesar que els vaixells fan la seua entrada pel canal de Suez, passen de llarg la façana mediterrània i inverteixen tres dies per arribar a la zona del mar del Nord. "No aspirem a canviar aquesta xifra -va assegurar Nadal-, però sí que aspirem a mantenir la nostra quota i a rebre el creixement de mercaderies", que s'espera que continuïn aplegant procedents dels països asiàtics.

València i Catalunya, per un front marítim mediterrani

L'Institut Ignasi Villalonga va organitzar la setmana passada la jornada "Sagunt: centre logístic de l'Arc Mediterrani". Empresaris i polítics catalans i valencians coincidiren a reivindicar la millora de les infraestructures per fer de la façana mediterrània el destí del productes asiàtics.

Per a això, però, caldrà fer més atractius els ports de la façana mediterrània, una circumstància que passa per fer més competitius els ports de l'Euram, establint-los no com a infraestructures rivals sinó complementàries, segons destacaren tots els ponents. Nadal va recordar que el port de Rotterdam té una capacitat de 8,3 milions de TEU (contenidors de vint peus de llargada), en contraposició als 2,1 milions de València i els 1,9 de Barcelona. Tenint en compte que els ports de la façana mediterrània no poden aspirar a fer la competència als del nord en capacitat, els ports de casa nostra han d'oferir capacitat de distribució de les mercaderies, amb una millora de les connexions.

De la col·lisió a la col·laboració.

"Certes qüestions han de quedar fora de la picabaralla política perquè al final és l'economia la que genera riquesa. Cal que els debats siguin de col·laboració, no de col·lisió", va assegurar Pedro Coca, secretari autonòmic d'empresa de la Generalitat Valenciana, passant per alt que, fins feia poc, havia estat el Consell de Francesc Camps qui havia rebutjat sistemàticament una col·laboració explícita amb el Govern de Catalunya. "Aquest ha de ser el temps del consens," va insistir José Vicente González, president de la Confederació Empresarial Valenciana, "del treball conjunt amb els nostres veïns", alhora que feia una crida a favor que totes les institucions



En la foto de l'esquerra, i d'esquerra a dreta, José V. Gonzalez, president de la CEV; Glòria Calero, alcaldessa de Sagunt, i Pedro Coca, secretari autonòmic d'empresa. A la dreta, Rafael Aznar, president de l'APV; Ferran Villalonga, president de l'IIVVEE, i Francesc Fernandez, regidor de Sagunt.



A l'esquerra, Eliseu Climent, secretari general de l'IIVEE, i Simon Montolio, president d'ASECAM, en la signatura de l'acord entre les dues institucions. A la dreta, José V. Dómine, director de Transports de la Generalitat Valenciana, i Manel Nadal, del Departament de Mobilitat de Catalunya.

econòmiques i polítiques de Catalunya i el País Valencià reclamen conjuntament la connexió ferroviària de l'arc mediterrani, amb ample de via europeu i doble via al llarg de tot el recorregut. En l'actualitat, tot el corredor mediterrani disposa d'una doble via (una per a passatgers i l'altra per a mercaderies) que convergeixen en una sola en el tram Castelló-Tarragona, de manera que es genera un coll d'ampolla que entrebanca la mobilitat de les mercaderies i dificulta la competitivitat dels ports. Andreu Ulied, soci director de l'assessoria en plans estratègics d'infraestructures MCRIT, va dir ben clarament quines poden ser les conseqüències d'aquesta circumstància: "Sense creixement de mobilitat, no hi ha creixement econòmic."

Violeta Tena

Sagunt, motor del megaport

Si "cooperació" va ser la paraula més repetida pels ponents en referir-se a la relació entre Catalunya i el País Valencià, "complementarietat" va ser el mot al qual insistentment es va recórrer per parlar de la relació entre els ports de València i Sagunt. Depenents de la mateixa autoritat portuària i separats per poc més de 25 quilòmetres, els seus gestors han optat per fer d'aquestes dues infraestructures dos ports complementaris on el primer, el de València, mantinga la seua hegemonia en transport de contenidors, mentre l'altre, el de Sagunt, canalitza les noves iniciatives empresarials. "Sempre hem dit que el futur estava en Sagunt", va asseverar Rafael Aznar, president de l'Autoritat Portuària de València, durant la cloenda de la jornada "Sagunt: centre logístic de l'Arc Mediterrani".

Per la seua part, Simon Montolio, president de l'Associació d'Empresaris del Camp de Morvedre, va fer esment a l'"enorme potencial" de Sagunt en matèria logística gràcies a la posada en funcionament de Parc Sagunt, un parc industrial de prop de 15 milions de m² impulsat per la Societat Estatal de Participacions Industrials i la Generalitat Valenciana. "Mentre altres localitats pateixen les deslocalitzacions, cada dia més empreses s'interessen per nosaltres -va dir Montolio-, per això reclamem comunicacions adequades."

Breus

Els treballadors de Braun es manifesten pel seu futur

La plantilla de Braun surt al carrer per demanar quin és el futur dels seus 761 treballadors de la planta d'Esplugues de Llobregat, l'única que posseeix a l'estat espanyol. Dijous passat, 27 d'abril, els treballadors van fer aturades de quatre hores per torn i es van manifestar a la plaça de Sant Jaume, on van lliurar a la Generalitat un escrit en què demanen una reunió amb el nou conseller de Treball i Indústria, Jordi Valls, perquè mediï una reunió amb la direcció de Braun a Alemanya per aclarir el futur de la planta. La plantilla de Braun supera els

quaranta anys de mitjana, i la majoria són dones. El tancament de la firma podria afectar més de 2.000 treballadors indirectes que formen part de petites empreses industrials, que venen a Braun fins al 80% de la seva producció.

Els Serratosos aposten pels vols de baix cost

La família Serratosos, una de les més poderoses del País Valencià i propietària de la companyia aèria Air Nostrum, ja ha decidit on invertirà els 340 milions de beneficis que va obtenir amb Nefinsa, la matriu de les seues empreses. Els Serratosos han decidit participar



en el 20% del capital de la nova línia de baix cost impulsada per Iberia i en què també participen ACS, Iberdrola i Gallina Blanca. La nova companyia, que iniciarà els vols a partir d'octubre, tindrà la seua operativa a l'Aeroport del Prat.