



zar amb els del nord d'Europa— queda identificat, cal, però, plantejar-se quines condicions indispensables s'han de donar per assolir-lo. I en aquest aspecte la unanimitat va ser aclaparadora: els ports no tenen sentit per ells mateixos si no és en connexió amb altres infraestructures que han de permetre traslladar les mercaderies fins la seua destinació. Intermodalitat, en diuen. “El contacte entre port i terra—tal i com va apuntar el conseller García Antón— és fonamental en la distribució de les mercaderies.” Per tot això, i davant la necessitat de progressar cap a formes de transports més ecològiques, els participants en el congrés van reclamar la substitució progressiva del transport per carretera pel ferrocarril.

En el cas concret de l'Euram, a més, hi va haver un clamor tant dels representants de Catalunya com dels del País Valencià per reclamar que la UE incorpore entre les seues prioritats l'eix ferroviari mediterrani amb doble via (una per a mercaderies i l'altra per a transport de passatgers) i ample de via europeu. Aquesta condició és indispensable, segons els participants, per garantir la distribució de les mercaderies pel centre europeu.

A aquest respecte, el congrés també va acollir una presentació de Ferrmed, un projecte d'unió ferroviària entre Algèries i Duisenberg que recorre tota la façana mediterrània i que impulsen prop d'un centenar de membres, entre organismes públics, cambres de comerç, autoritats portuàries i empreses privades. Segons va explicar Joan Amorós, president de Ferrmed, en aquest eix ferroviari viu el 54% de la població i representa el 65% del PIB de la UE. Ferrmed ajudaria, segons els seus impulsors, a descongestionar les carreteres, reduir les emissions de CO<sub>2</sub> i permetria desenvolupar les anomenades autopistes del mar, equivalents a la tradicional navegació de cabotatge. Amorós va recalcar que Ferrmed és “la xarxa que avui pot donar resposta a les necessitats dels ports del Mediterrani”, sobretot si tenim en compte, tal i com va destacar el representant del port de Marsella, que “som petits, però si anem tots junts, som menys petits”.

Violeta Tena

## “Per a les navilieres, és més atractiva una oferta conjunta i coherent per a tot el Mediterrani”

Francesc Sánchez Sánchez (Mislata, 1959) és director de Planificació del Port de València. En aquesta entrevista, i des de la perspectiva que ofereixen els seus vint anys d'experiència, respon a les crítiques a l'ampliació del port.

**Quins són els reptes de la façana mediterrània davant l'increment del comerç amb l'Àsia?**

—Tenim un escenari de gran creixement dels intercanvis comercials, sobretot amb la Xina, l'Índia o el Brasil, i de concentració de l'activitat dels operadors logístics en pocs llocs. Això fa que els ports de la Mediterrània, que partim d'una situació de desavantatge respecte dels ports del nord d'Europa quant a dimensions i activitat, tinguem el repte d'equilibrar aquesta situació. Cal tenir en compte que en el comerç amb la Xina estem millor posicionats perquè han de passar per la nostra porta abans d'arribar al nord d'Europa.

**—La façana mediterrània només capta el 25% de les mercaderies asiàtiques que arriben a Europa. Com es pot reequilibrar aquesta situació?**

—Serà difícil. Una de les maneres de fer-ho és aconseguir que els ports del Mediterrani tinguem instal·lacions i serveis suficientment atractius per als grans operadors que s'estableixin per, alhora, assegurar que aquestes mercaderies es puguin traslladar cap al nord d'Europa. I per fer-ho caldrà solucionar les ineficiències que tenim en matèria ferroviària.

—El representant del Port de Bar-

celona en el congrés portuari que s'ha celebrat a València parlava de la necessitat de treballar a grans escales i de manera conjunta si es vol captar quota de mercat.

—És clar que els ports de la Mediterrània, o anem tots junts, o serà impossible dissenyar una xarxa de comunicacions eficient. És fonamental la col·laboració entre les administracions. Per a les companyies navilieres resulta molt més atractiu que tot el Mediterrani els faça una oferta conjunta i coherent. En una tercera escala, una volta que les navilieres hagen optat pel Mediterrani, podrem parlar de si els vaixells van a Barcelona, a València o a Marsella.

**—Avui per avui pensa que podem parlar de l'existència d'un front portuari mediterrani?**

—No. El front marítim mediterrani és un concepte que encara no està estabilitzat en qüestió d'organismes. Sí que hi ha bones relacions, punts de col·laboració en determinades iniciatives, però el front portuari organitzat, com a tal, no existeix.

**—La nova terminal del Port de Barcelona serà operada per la naviliera xinesa Hutchison, que ja ha anunciat la seua voluntat de convertir Barcelona en la porta d'entrada de les mercaderies asiàtiques al sud**



JORGE BENCILLO

### **d'Europa. Amb aquestes intencions, quin paper té el Port de València?**

—El Port de València té diverses terminals de contenidors, una de les quals és operada per la segona companyia naviliera del món, MSC, que fidelitzarà molta càrrega amb el Port de València. Estem pendents de l'aprovació mediambiental de l'ampliació del Port de València, amb la qual cosa la idea és començar les obres a partir del segon semestre de l'any vinent. Sense cap dubte, les navilieres han apostat pel Port de València i continuaran apostant per Barcelona, perquè, al cap i a la fi, tenim un escenari de creixement, de manera que si triem la política adequada, Barcelona i València ompliran les seues terminals per igual.

**—Parlava de l'ampliació del Port de València. Per què és més convenient ampliar València i no el Port de Sagunt, tal com propugnen algunes tribunes?**

—Jo sempre faig la pregunta al revés: per què no València? És a dir, imagina't que la factoria Ford d'Almussafes haguera d'ampliar el seu recinte per l'increment de la demanda. El primer que faria Ford és considerar la possibilitat d'ampliar les instal·lacions d'Almussafes. Es plantejaria, en lloc d'això, fer una altra planta a Sa-

gunt, per exemple? Es plantejaria anar-se'n a Sagunt si fóra impossible ampliar Almussafes? El que passa en el cas del Port de València és semblant: tot el tràfic de contenidors fa cap, ara mateix, a València. La resposta evident és: si podem ampliar a València, ampliem ací. L'Autoritat Portuària de València (APV) ha fet els estudis tècnics, econòmics i mediambientals i les diferents institucions hauran de verificar que aquest pla d'ampliació és correcte des de tots els punts de vista. Tècnicament i econòmicament, el Ministeri de Foment ha donat llum verda i només falta la declaració d'impacte ambiental.

**—Una altra de les crítiques que s'ha fet a l'ampliació és la que fa referència a la Zona d'Activitats Logístiques (ZAL) de què disposa el Port de València, que per a algunes veus és insuficient. Els detractors diuen que Sagunt podria oferir moltes més possibilitats perquè té més superfície disponible per destinar a la ZAL. Què en pensa?**

—La ZAL de València, efectivament, té una superfície limitada, de 68 hectàrees. Amb vista d'això, i sent conscient que l'escenari de grans increments de la importació requereixen grans àrees per a tot tipus d'activitats logístiques, cal buscar alternatives.

Una d'aquestes alternatives seria Sagunt, que ofereix oportunitats immillorables en tot el que és parc logístic. A més, s'està fent un estudi amb la Conselleria d'Infraestructures per buscar una zona al País Valencià que siga susceptible de desenvolupar algunes ZAL complementàries per aconseguir aquesta gran plataforma logística en el País Valencià.

Però això implica que la ZAL no estiga al costat del Port de València, ja que la ZAL que hi ha ara no pot créixer més, la qual cosa, alhora, genera ineficiències i sobrecostos en temps i despesa de transport. Evidentment, l'ideal seria que aquest espai estiguera just al costat del Port. Però, és clar, si mirem el Port en un mapa, ens trobem que a un costat hi ha el parc de l'Albufera i a l'altre tens la ciutat...

**—Per això els detractors critiquen la conveniència d'ampliar València...**

—És que no hi ha cap projecte d'ampliar la ZAL de València.

**—Però resulta lògic pensar que una major capacitat de càrrega del Port requereisca una ZAL més gran.**

—Però hi ha alternatives. El millor seria ampliar a casa, ara bé, si no pots ací, te'n vas allà. Que això és un poc més ineficient? Evidentment, però més ineficient és no tenir res. El Port de València necessitarà una sèrie d'espais logístics, alguns dels quals hauran d'estar just al costat del Port i altres, de manera sostenible, a 8, 10, 15 quilòmetres del Port. El que és important és garantir unes bones connexions.

**—Vostè és partidari que els ports d'una mateixa façana competesquen i col·laboren alhora. Ara bé, això és possible quan, en ocasions, les declaracions dels polítics se situen en posicions diametralment oposades?**

—Jo no entraré en valoracions polítiques, però sí que puc dir que València ha viscut molts canvis de govern, i mai, mai, els tècnics hem notat cap interferència política en els plans que dissenyàvem. Aquest ha estat un encert de tots els presidents que han passat per ací. A més, cada volta que hi ha hagut un canvi de president, s'ha mantingut el mateix equip directiu, la qual cosa no és tan normal com sembla.

*Violeta Tena*