



El projecte d'ampliació del Port de València, a l'espera del vistiplau del Ministeri de Medi Ambient, ha activat el victimisme envers Madrid amb el greuge comparatiu de Barcelona, on, com a rerefons, les obres ja han començat.

## Naumàquia en el Port de València

**C**onta el professor de Geografia de la Universitat de València, Josep Vicent Boira, en el seu llibre *València i Barcelona. Retorn al futur*, que, coincidint amb la celebració de l'Exposició Regional del 1909 que va tenir lloc a la capital valenciana, el port fou escenari d'una de les diverses mostres de germanor que, amb motiu d'aquesta cita, es van viure entre valencians i catalans. Explica el professor Boira que "al restaurant Miramar, que s'aixecava davant de la mar, entre les primeres cases del Cabanyal-Canyamelar i els molls del Port de València", la Joventut Valencianista va oferir un sopar a dos regidors de l'Ajuntament de Barcelona, en una cita que va acabar en un intercanvi de lloances entre els uns i els altres. La trobada, a la qual assistí Teodor Llorente, fou un episodi més d'una Exposició, la regional del 1909, que, tot i que puga causar perplexitat, va acabar amb un "Visca Espanya!, Visca Barcelona!, Visca València!" –tot en castellà–, per boca de l'aleshores governador civil de València, un tal "senyor Moreno".

L'episodi haguera semblant difícilment repetible abans que tinguera lloc el congrés sobre activitat portuària de la passada setmana si tenim en compte el discurs en moltes ocasions victimista de què han fet gala els responsables polítics valencians envers Catalunya, a través d'un "tsunami" de greuges comparatius vessats per alguns polítics que en les últimes setmanes ha esquitxat també el port valencià. Com l'aigua, les inversions del Govern estatal o la llengua, ara el port (com ja s'ha donat en ocasions

anteriors) i l'ampliació que se'n projecta s'han situat en el centre de la batalla política.

Per entendre el darrer guirigall organitzat al voltant de l'ampliació del Port de València, cal anar fins a aquest setembre passat. Aquest mes, l'Autoritat Portuària de València va presentar davant el Ministeri de Medi Ambient la documentació preceptiva per obtenir la declaració d'impacte ambiental necessària per posar en marxa les obres. La intervenció, que permetrà guanyar més de 3 milions de metres quadrats a la mar, comportarà disposar de 153 hectàrees de terminals més en les instal·lacions portuàries, que s'afegiran a les 148 ja existents. En total, i fins al 2015, l'Autoritat Portuària de València, ens encarregat de la gestió d'aquest Port i del de Sagunt i on participen la Generalitat i l'estat, invertirà 1.200 milions d'euros.

La polèmica, més enllà de la conveniència o no que l'ampliació més potent es realitze a València o a Sagunt, va saltar quan Jaime Alejandro, alt càrrec del Ministeri de Medi Ambient, en una visita a València va assegurar que la declaració d'impacte ambiental no podria emetre's abans del 2007, considerant la complexitat que comporta avaluar tota la documentació. L'anunci de l'alt càrrec del Ministeri va caure com una bomba al Port de València, que aspirava a obtenir el vistiplau de l'organisme que dirigeix Cristina Narbona abans que acabara l'any, amb l'objectiu d'iniciar les obres la primavera del 2007, de manera que les noves instal·lacions comencen a ser operatives a partir del 2009.

Davant del contratemps que significava l'anunci d'Alejandro, el president de l'Autoritat Portuària de València (APV), Rafael Aznar, va preferir ser caut i es va mostrar confiat que la declaració arribaria abans de febrer.

La cautela de Rafael Aznar, però, no es va contagiar als responsables polítics de la Generalitat, que van eixir en tromba a atacar la posició de Medi Ambient, un Ministeri que s'ha convertit en diana de les crítiques del Consell. El primer a obrir la batalla va ser el vicepresident del Govern valencià, Víctor Campos, qui va criticar la "nova paralització", el greuge de l'executiu estatal i la "clara política de discriminació respecte a altres comunitats". José Ramón García Antón, conseller d'Infraestructures, i la mateixa alcaldessa, Rita Barberà, també es van unir al cor de crítiques que va acabar arredonint el portaveu del PP en les Corts. Serafín Castellano va criticar el Govern estatal per "discriminar, de manera evident i palmària" el Port de València en benefici del suport "aclaparador" que rep Barcelona per fer front a "pagaments polítics electorals".

A les crítiques han respost els socialistes valencians amb un estudi que porta per títol *La competència portuària entre València i Barcelona*, on es posen de manifest les dinàmiques diferents que en els últims anys han seguit els dos ports mediterranis. Com a resposta a les crítiques i a les presses que donen Generalitat Valenciana i l'Ajuntament, Carlos González Triviño, responsable de l'estudi, recorda que l'aprovació de

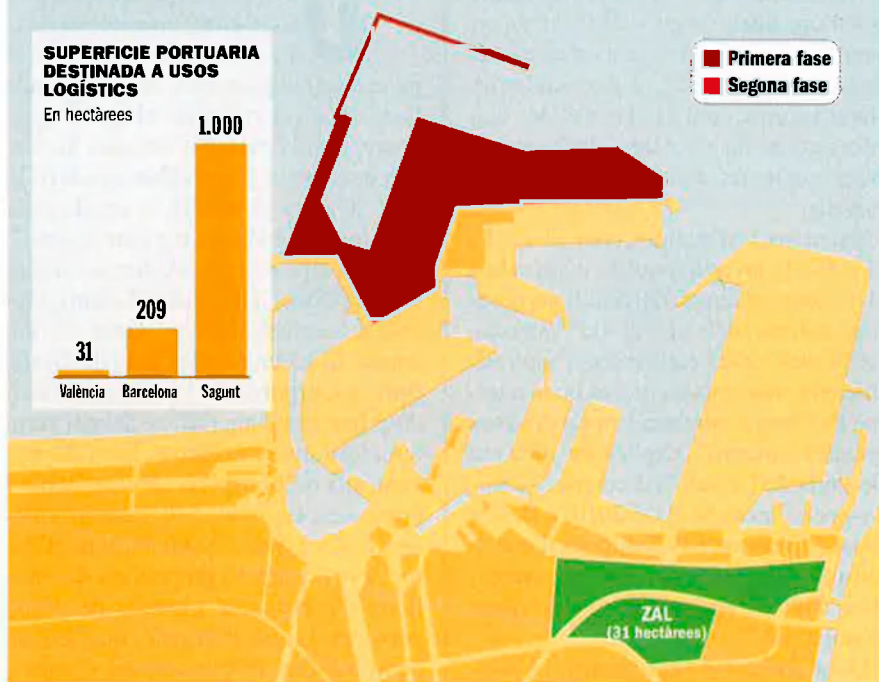
### Cap a la competència cooperativa

Tractar d'acostar-se a les relacions històriques dels ports de València i Barcelona no resulta fàcil. Per al professor de la Universitat de València Josep Vicent Boira, es poden distingir dues etapes ben diferenciades. La primera va des de principi de segle fins a la dècada dels anys setanta i es basa en la preeminència d'una xarxa de cabotatge on el transport marítim no fa més que reproduir les relacions comercials

l'informe mediambiental per a l'ampliació del Port de Barcelona, que està previst que estiga en ple funcionament a partir del 2008, es va perllongar durant vint-i-dos mesos després de la presentació de la documentació. A més, el responsable d'estudis del grup municipal socialista a València remarca també que el port català va iniciar els tràmits l'any 2000, i no el 2006 com ha ocorregut en el cas valencià. "Ací, quan no es té capacitat política, no hi ha seriositat analítica en els plantejaments, i tot se soluciona dient que a Barcelona li ho arreglen i a nosaltres no", assegura González Triviño, que critica la "precipitació" dels responsables dels ports davant una qüestió que requereix "una anàlisi asossegada".

**Qui paga què?** L'altra qüestió que ha generat polèmica al voltant dels ports mediterranis ha estat la inversió que s'hi destinava. Cal tenir en compte que la gestió de la xarxa de ports representa un model molt diferent al centralitzat d'AENA. Des del 1997, la llei de ports de l'estat reconeix la participació de les comunitats autònomes en la gestió portuària. Això significa que el Govern autònom, en aquest cas la Generalitat, tria el president dels ports que hi ha en el seu territori, a més de tenir una majoria qualificada en el consell d'administració. En aquesta mateixa línia, cada port té autonomia econòmica, i només destina una mínima part dels seus ingressos (al voltant d'un 3%) a un fons comú interportuari. El gruix dels ingressos per

## Ampliació del port de València



## Ampliació del port de Barcelona

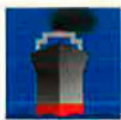


bàsiques de les econòmiques de l'Arc Mediterrani.

Què vol dir això en la pràctica? Significa que la precarietat de l'estat de les carreteres d'aquesta etapa fa dels ports de València i Barcelona la porta d'eixida de les seues mercaderies. Les dades ho corroboren: el 1955, del Port de València van eixir 37.045 tones de mercaderies amb destinació a Barcelona, molt per damunt de les quantitats enviades a altres zones de l'estat. En aquesta etapa, segons Boira, "és impossible de parlar de competència comercial entre València i Barcelona perquè eren ports que estaven molt relacionats".

La segona etapa arriba en la dècada dels anys setanta, coincidint amb diversos factors. El primer, el fet que el transport per carretera substitueixi el comerç marítim, de manera que les mercaderies cap a Catalunya ja no arriben per mar, sinó per carretera. La navegació de cabotatge entre ports del mateix estat disminueix, quan no desapareix davant la preeminència del camió. El segon factor per entendre el canvi de relació entre els ports de València i Barcelona té a veure amb la globalització, la liberalització de l'economia i la irrupció del tràfic interoceànic de mercaderies, que converteix els de València i Barcelona en dos ports

amb capacitat per donar eixida i entrada al tràfic internacional. "Es produeix —segons Boira— una substitució del perfil. València busca preferentment l'àrea de Madrid, consolidant la idea tradicional que havia de ser el port de Madrid. Alhora es dedica al tràfic amb els Estats Units i l'Àsia. A partir d'ací, la seqüència lògica és la rivalitat entre els ports que competeixen per un mateix perfil, el de l'Arc Mediterrani". Boira matisa, no obstant això, que d'ençà de la dècada dels noranta els ports de València i Barcelona han "superat l'escala de la competència ferotge per aproximar-se a una cooperació competitiva". V. T.



taxes, concessions... , doncs, els gestiona la mateixa autoritat portuària, mentre que l'organisme Ports de l'Estat supervisa i racionalitza les propostes que fa cadascun dels ports. Les obres en les infraestructures, com és el cas de les ampliacions, es financen amb els diners públics que ingressa el port i la iniciativa privada.

Tenint això en compte, entre el 1995 i el 2004, la inversió pública realitzada a Barcelona va sumar 739,6 milions d'euros, enfront dels 447,9 de València. "Aquestes xifres coincideixen amb els diferents moments en què es duen a terme les obres d'ampliació en els diversos recintes portuaris", explica un portaveu de Ports de l'Estat. "Al contrari -matisa-, per al període 2006-2010, a Barcelona s'invertiran 649,5 milions d'euros, enfront dels 796,5 de València, coincidint amb la realització de les obres d'ampliació."

Quan arribarà aquest moment, València disposarà de 301 hectàrees de terminals, superfície que permet triplicar el tràfic de contenidors (se'n gestionaren 2,1 milions el 2005), segons el socialista González Treviño. El que no haurà crescut, segons denuncia, és la zona d'activitats logístiques (ZAL), una infraestructura indispensable que actua com a magatzem per garantir la competitivitat del port i que, en l'actualitat, té 31 hectàrees difícilment ampliables a conseqüència de la seua ubicació. "El Port de Barcelona té una ZAL de 210 hectàrees. L'ampliació de València no està pensada seriosament per competir amb el Port de Barcelona per la diferent capacitat de la ZAL. L'oferta de ZAL a València és set voltes inferior a la de Barcelona", destaca. Per totes aquestes raons, el responsable d'estudis del grup municipal socialista aposta perquè l'ampliació projectada es duga a terme al Port de Sagunt, depenent també de l'APV, on, assegura, no afectaria tant el medi ambient i sectors com el taulell gaudirien de millors connexions. A més, diu, Sagunt pot disposar d'una ZAL de 1.000 hectàrees, una extensió que ajudaria a "competir en condicions amb Barcelona". De traslladar l'activitat comercial a Sagunt, però, a les oficines de l'APV no volen ni sentir a parlar-ne. L'aposta, doncs, continua sent a València.

*Violeta Tena*

**"E** naviliers purs i durs, cada vegada en quedem menys", assegura Vicente Boluda Fos. Tot i la seua relativa joventut (cinquanta-un anys), Boluda Fos és un veterà en tot el que tinga a veure amb la mar. No debades ha mamat des de ben jove l'aigua salada de la mar. "Quarta generació de navilier per part de mare i tercera per part de pare", remarca aquest home de formes rotundes que divideix la seua vida entre Madrid i València. Allí, al Grau de València, hi ha una de les seues de Grupo Boluda Corporación Marítima, un *holding* que aixopluga 85 societats, entre remolcadors, naviliers, bucs de salvament i de transports, consignataris i drassanes. En total, 340 vaixells valorats entre 1.500 i 2.000 milions d'euros, una facturació propera als 450 milions d'euros, una plantilla de 3.900 persones i una dimensió que és, en bona mesura, responsabilitat d'aquest home que el 1982 es va posar al timó de l'empresa. Des d'aleshores, el Grup Boluda ha experimentat un creixement exponencial amb la incorporació de nous negocis i la compra d'Unión Naval de Levante (també és propietari d'Unió Naval de Barcelona), entre altres empreses. El grup opera a mig món, des de Xile fins al golf de Mèxic, des de Trinitat fins al nord de l'Àfrica. Del seu tarannà empresarial dóna fe la resposta que fa quan se li pregunta per una hipotètica venda del Grup Boluda: "No, és impossible, perquè jo no tinc preu."

**—És cert que volia ser marí de guerra?**

—Sempre ho vaig voler ser i vaig acabar sent marí de guerra pel cos jurídic, encara que no pel cos general. Si va ser així fou per dos motius: en primer lloc, perquè el meu avi, com que era l'únic xic que hi havia a casa, volia que continuara el negoci familiar, ja que els meus dos avis eren naviliers. Però el batxillerat em va anar molt malament. Per no aprovar, no aprovava ni el pati. I en aquell cúmul de circumstàncies vaig pensar d'estudiar el que menys em disgustava, és a dir, dret. Va resultar que em va agradar moltíssim, i això que en batxillerat havia suspès fins i tot l'assignatura d'Espiritu Nacional.



Diu el diccionari que "navilier" és el "propietari d'una o més naus mercants". Vicente Boluda (València, 1955) en té 340, és a dir, la flota més gran en mans d'un sol empresari a Europa.

**—Potser és que no tenia tant d'esperit nacional?**

—No, no, si no era un problema polític. Era un problema que, no sé per què, les suspenia totes.

**—Quarta generació de navilier per part de mare, tercera per part de pare. No tenia més remei que ser navilier?**