



El País Valencià corre un risc seriós de quedar enrere respecte a les grans regions econòmiques europees, si continua ajornant la millora de les infraestructures. Les dades que ofereix la indústria tradicional comencen a ser molt preocupants. A més de la pèrdua constant de llocs de treball, els indicadors d'exportacions indiquen un retrocés alarmant.



## El País Valencià s'aïlla d'Europa

La gran prioritat econòmica de València és connectar-se amb els diversos territoris de l'Euroregió Mediterrània (Euram) amb noves infraestructures. És en aquest camp on tindran un paper fonamental la construcció de línies ferroviàries per al transport de mercaderies, l'enfortiment del port de València o l'ampliació de les connexions internacionals dels aeroports de València i Alacant.

**Una economia en cerca de noves vies.** La manca d'unes infraestructures ferroviàries adequades esdevé un problema greu per al País Valencià, si tenim en compte la intensa activitat exportadora i el fet que el cost del

transport per carretera –que actualment acapara el 95% dels intercanvis comercials amb Europa–, és objecte d'un considerable sobrecost que s'accentuarà aquests anys vinents. Segons la darrera enquesta del Col·legi Oficial d'Economistes de València (COEV), el 80% dels economistes valencians creuen que “s'hauria de donar la màxima prioritat a la construcció del tren de gran velocitat València-Barcelona davant la resta de les línies de l'estat espanyol”. Els economistes valencians assenyalen com un dels principals problemes econòmics del País Valencià “el dèficit d'infraestructures i comunicacions”.

Sobre això, Gregori Martín, catedràtic de Robòtica de la Universitat

de València i expert en qüestions de transport, indica que “en un futur no hi haurà carreteres gratuïtes als principals eixos europeus”. Tot fa pensar que, en vista del canvi climàtic i la saturació de les carreteres, la política de futur de la UE serà la del finançament creuat, que consistirà a gravar el transport per carretera per finançar ferrocarrils. El problema per als valencians és que, ara com ara, no tindran eixos ferroviaris.

Aquesta mancança és especialment greu per al sector industrial valencià, que ha de millorar la competitivitat per poder lluitar dins d'una Europa que s'ha ampliat cap al nord. Tenint en compte la forta tradició valenciana d'exportar cap a l'Europa central, és



evident que el tren és l'opció de futur per a connectar el corredor mediterrani. Aquesta opció encara és reforçada per la saturació que hi ha en el transport per carretera. Però la línia de tren necessària encara no és operativa, perquè el tram entre Castelló i Tarragona no va endavant i el trajecte crucial entre Perpinyà i Montpeller no és previst fins l'any 2015. La construcció d'aquestes infraestructures milionàries depèn en gran mesura de la Unió Europea i de l'estat espanyol.

I, ara com ara, sembla que els diners de la UE per a construir una infraestructura tan ambiciosa com aquesta no arribaran. El 21 de març, Jacques Barrot, vice-president de la Comissió Europea i comissari de transport, va afirmar ben clarament que "el corredor ferroviari de mercaderies mediterrani entre Algesires i Barcelona no forma part dels projectes prioritaris de les xarxes europees". Per què aquest deixament de l'euroregió mediterrània? Les raons de Brussel·les són molt senzilles: l'estat espanyol ha fet tard; no va demanar aquesta infraestructura quan tocava i ara tot és molt més difícil.

Efectivament, l'any 2003 es va elaborar l'informe Van Miert, que recollia els grans projectes d'infraestructures ferroviàries europees per als anys vinents i cada estat havia de reclamar les seues prioritats. Era l'època d'Álvarez Cascos com a ministre de Foment, i a Brussel·les ningú no hi va enviar els papers de sol·licitud del corredor mediterrani.

Ara tot és molt més complicat. Els governs de Catalunya i del País Valencià han de pressionar per fer realitat aquests projectes. Cal desplegar totes les forces disponibles i establir com més complicitats millor per no quedar al marge del grup de capdavanters econòmics europeus.

**De la precarietat de Manises a la polèmica de Castelló.** Una de les coses que crida l'atenció del viatger que arriba per primera volta a València és que l'aeroport sigui tan petit. Certament, per a una ciutat amb la dimensió turística i econòmica de València, l'aeroport de Manises és d'una dimensió molt reduïda. Aquesta és una de les altres cares de la seu de la Copa de l'Amèrica. I això malgrat l'ampliació

recent de l'aeroport, i també malgrat que en cinc anys les companyies de baix cost han pogut duplicar el nombre de viatgers, que han passat de 2,1 milions de l'any 2002 a més de 5 milions que s'esperen el 2007. Tot i aquest fort creixement, València continua essent una ciutat anèmica de connexions amb les altres capitals europees. Les dades d'AENA són molt clares: la tercera capital de l'estat espanyol ocupa la novena posició en nombre de viatgers dins de la xarxa d'aeroports.

L'empenta dels vols de baix cost i la disputa de la Copa de l'Amèrica han obligat a agilitar la inversió que es reclamava des de fa més d'un decenni. L'aeroport valencià ha superat àmpliament les previsions del seu pla director, en el qual no es comptava arribar a quatre milions de passatgers fins el 2010. Manises preveu tancar el 2007 amb més de 5 milions de passatgers. Aquest

fort creixement coincideix amb la inauguració de la primera ampliació.

Amb la primera ampliació de l'aeroport de València, que ha costat 144 milions d'euros, el nombre de viatgers podrà augmentar d'un 80%, és a dir, de 5 milions anuals a 9 milions. Amb la segona, que se subhastarà a final d'any i que té un pressupost de 135 milions d'euros, el nombre d'usuaris augmentarà fins a 15 milions anuals.

Les previsions per a l'aeroport alacantí de l'Altet assenyalen que enguany es podrà arribar a la xifra de 9 milions de passatgers. Aquest augment del nombre d'usuaris ha obligat el ministeri de Foment a ampliar l'aeroport. Aena sembla que farà un tomb radical respecte al nivell d'inversions del període 1996-2004 que no arriba als 40 milions d'euros per a l'aeroport alacantí. En l'actual programa d'inversions del ministeri de Foment hi



ha pressupostats 400 milions d'euros per a l'Altet fins l'any 2015. Més de la meitat d'aquesta inversió serà destinada a construir una nova terminal de passatgers que duplicarà la capacitat de l'aeroport. L'ampliació tindrà un cost de 210 milions d'euros i permetrà de gestionar l'augment constant de passatgers derivat de la irrupció en el mercat de les companyies de baix cost.

Enmig d'aquest panorama es construeix un altre aeroport a Castelló, una iniciativa que ha estat molt qüestionada pels sectors polítics i econòmics, perquè és de rendibilitat dubtosa i amenaça de crear una autèntica inflació d'aeroports al país. Des que el van començar a construir, moltes veus han advertit del risc d'un aeroport deficitari i de tràfic escàs. Damunt la construcció de l'aeroport de Castelló, hi planen ombres que fan dubtar que sigui realment rendible. L'empresa pública AENA no

dirigirà la construcció de l'aeroport i les empreses privades han desertat en massa de la iniciativa. Finalment, seran la Generalitat i Bancaixa els inversors majoritaris, de manera que el risc de viabilitat de l'aeroport l'assumirà realment la societat valenciana.

**Ampliació del port: València o Sagunt?** Els darrers temps han confluït a la façana marítima de València diversos projectes estratègics per a l'economia del País Valencià. Els més importants són la Copa de l'Amèrica el circuit de Fórmula 1 o la construcció del camp del Llevant. Tot plegat ha obert el debat sobre on cal situar l'ampliació del port, un debat que encara és lluny de resoldre's.

L'autoritat Portuària de València (APV) reclama una nova ampliació per a mantenir la competitivitat d'aquesta infraestructura. Cal recordar que l'ac-

tivitat comercial del port de València aporta l'1,27% del total de la renda del país i dona feina a 14.452 persones. Segons les previsions de la APV, l'ampliació podria duplicar aquestes dades. Per contra, si l'ampliació fracassara es perdrien 960 milions d'euros anuals per als sectors productius valencians.

El principal problema de l'ampliació del port és que la zona d'expansió té limitacions. Les instal·lacions actuals ocupen 1.480.000 metres quadrats i és previst d'eixamplar-les 1.530.000 metres quadrats a la zona nord. Sobre això, el catedràtic Gregori Martín es demana: "Les platges de la Malvarosa al nord i el Saler al sud poden sobreviure a una ampliació del port tan ambiciosa com la que es proposa? Molts experts consideren que el port no s'hauria d'ampliar a València, sinó a Sagunt, a 25 quilòmetres de la ciutat, perquè l'ampliació del port de València disposaria d'una zona d'activitats logístiques (ZAL) molt reduïda (31 hectàrees), sense possibilitat de creixement, perquè és al costat del parc natural de l'Albufera. En canvi, Sagunt disposa d'un parc que podria arribar a 1.000 hectàrees.

La celebració de la Copa de l'Amèrica ha obert noves possibilitats de negoci a la ciutat i ha entrat amb força dins del debat de l'ampliació del port valencià. Govern espanyol, Generalitat i Ajuntament ja han signat un pre-acord amb els representants de l'empresa organitzadora, America's Cup Management (ACM), pel qual es mantindrà la seu de la Copa a València en cas de revalidar el títol. Però, tal com han insinuat diverses vegades, una de les condicions indispensables per als representants per a repetir a València, és que la macroampliació del port industrial no es faça a València, perquè consideren que perjudicaria molt la competició.

Sembla que València haurà d'escollir entre l'ampliació de l'activitat industrial o convertir-se en un port esportiu capaç d'atraure els ingressos del turisme de qualitat. Tots dos models són difícilment compatibles si es desenvolupen en el mateix espai, però podrien funcionar si es reparteixen entre un port esportiu-industrial a València i l'ampliació del port industrial a Sagunt.

*Alexandre Carbó*

