

# València no vol perdre el rumb



Terminal del port de València que gestiona la companyia Noatum.

En els últims anys, València s'ha consolidat com el primer port d'Espanya en tràfic de contenidors i el segon en mercaderies generals, només per darrere d'Algesires. L'any 2012 va moure 66,1 milions de tones de mercaderies, gràcies sobretot al fet d'haver-se convertit en la porta d'entrada i eixida dels productes que tenen com a destí i origen el centre de la península. Tanmateix, alguns factors amenacen la supremacia del port valencià.

**S**ota una xafogor impròpia del mes de novembre, uns turistes fan cua per pujar a l'autobús que els transportarà al centre de València. El creuer *Costa Fortuna* ha atracat al port a primera hora i la marabunta es disposa a abandonar temporalment

la nau. L'any passat, el port de València registrà l'arribada de 480.000 creueristes, un volum força notable, tenint en compte que cinc anys abans la xifra fou de 179.000. Amb tot, en aquesta classificació València va per darrere de Palma o Màlaga i a anys de

llum dels 2,4 milions de passatgers de Barcelona.

Tanmateix, els creueristes són l'anècdota humana en aquesta mena de ciutat de metall que és el port de València. L'activitat, ací, mai no s'atura. De fet, el de València fou el primer port de l'Estat espanyol que, a la dècada dels vuitanta, va oferir disponibilitat d'operacions les 24 hores del dia. El 2012 hi atracaren 3.146 vaixells portacontenidors (a més de 1.392 de càrrega general), cosa que representa 8,6 naus d'aquestes característiques cada jornada. Ací hi ha instal·lades algunes de les companyies marítimes més importants del món, com ara la totpoderosa MSC, que utilitza València com a *hub* (centre de distribució) del Mediterrani. Centenars de grues ("d'altres, són com dues voltes el Micalet", explica un tècnic a tall d'anècdota) distribuïdes pels seus molls dibuixen un horitzó solcat per carrers interminables de contenidors de tots colors.

Aquestes estructures de ferro que fan 20 peus de llargària per vuit d'amplària són les reines de la casa. A cap port del Mediterrani no se'n reben tants com ací, de contenidors. De fet, el 80% de totes les mercaderies que arriben a València ho fan en aquests recipients. Avui, el port de València és el primer port de l'Estat espanyol, el primer del Mediterrani i el cinquè d'Europa en tràfic de contenidors. L'any passat passaren per ací 4,4 milions de TEU (un TEU és una unitat de mesura estàndard, equivalent a un contenidor de 20 peus de llarg per vuit d'ample), cosa que fa una mitjana de més de 12.000 TEUs cada dia.

En l'última dècada el port de València ha viscut el seu particular enlairament. L'any 2002, va transportar 1,3 milions de TEUs. L'ampliació de les seues instal·lacions a la dècada dels noranta i l'espectacular augment dels fluxos comercials amb els països asiàtics són a la base d'aquest creixement. A això, cal sumar-hi el fet que València (i com a tal s'ha d'entendre el port de València, Sagunt i, a una altra escala, el de Gandia, que estan sota la gestió de l'Autoritat Portuària de València) s'ha convertit en el port de referència per al centre de la península. València és, ras i curt, el port de la Meseta: segons dades de l'Autoritat Portuària, les instal·lacions valencianes canalitzen al voltant del 40% de les mercaderies transportades en contenidors de tot el sistema portuari espanyol. A més, és el port d'origen i destí d'un de cada tres contenidors marítics d'Espanya. La relació és encara més estreta si ens fixem únicament en Madrid: a hores d'ara, més del 60% dels contenidors que arriben o ixen des de la capital espanyola ho fan a través del port valencià.

Tot plegat ha permès superar amb escreix el port de Barcelona, no sols pel que fa al transport de contenidors, sinó també en tràfic total de mercaderies. Mentre que el 2012 la instal·lació catalana va registrar un tràfic portuari de 42,4 milions de tones, València va superar els 66 milions. Només el port d'Algesires –el 95% del tràfic del qual es redistribueix a altres vaixells– supera València.

De cara al futur immediat, el port projecta créixer cap al nord (circumstància que ha despertat no poc debat a propòsit

de les repercussions mediambientals que tindrà per a les platges adjacents), on hi ha previst habilitar noves terminals de creuers i mercaderies. Els nous molls permetran augmentar el volum de tràfic de contenidors, des de la capacitat actual, d'uns 4,9 milions de TEU, fins als 10 milions. La intenció de l'Autoritat del Port és compassar les obres que resten per fer amb les necessitats del mercat i deixar entrar a la iniciativa privada.

**Vies d'aigua.** Amb tot, la bona dinàmica registrada en l'última dècada no pot amagar alguns símptomes preocupants que han fet saltar la veu d'alarma. Així, entre gener i setembre d'enguany, el volum de tones gestionat va disminuir en un 0,71% i en un 1,57% pel que fa al tràfic de contenidors. La xifra no és alta però posa en evidència alguns problemes de competitivitat que es coven de fa temps, entre els quals hi ha

## Només el 5% de les mercaderies que arriben al port es redistribueixen amb ferrocarril

el conflicte laboral que enfronta el col·lectiu d'estibadors (professionals que es dediquen a la col·locació de la càrrega) i les empreses navilieres. Aquests, a través de l'Associació Naviliera Valenciana, critiquen que la mà d'obra dels estibadors supose més del 50% del cost de transbordament. Sempre segons la patronal naviliera, el sou mitjà d'un estibador del port de València ronda els 90.000 euros bruts anuals, la qual cosa encareix els costos de les empreses que hi operen. El resultat d'aquesta pèrdua de competitivitat és, segons l'Associació Naviliera Valenciana, que algunes grans navilieres com MSC, Maersk i CMA-CMG, hagen començat a desviar part del seu tràfic de transbordament cap a ports com el de Sines, a Portugal, o Gioia Tauro, a Itàlia, on els costos de l'estiba són tres i dues voltes, respectivament, inferiors. La contracció de les xifres del port arriba en plena negociació del conveni col·lectiu dels

estibadors. Les diferències entre les dues parts (les navilieres reclamen una revisió de sous, mentre que els estibadors argumenten que en els últims anys ja els han abaixat) i el creuament d'acusacions manté la negociació en aigua morta.

D'altra banda, hi ha la qüestió de les infraestructures complementàries, en la mesura que la capillaritat a l'hora de distribuir les mercaderies resulta essencial per al port. En aquest sentit, l'absència d'un accés nord per carretera continua perjudicant l'arribada o l'eixida de càrrega per aquest mitjà. Es tracta –l'accés nord– d'una infraestructura llargament reclamada, ja que en l'actualitat els camions que vénen des del nord es veuen obligats a fer una volta de 20 quilòmetres per a accedir des del sud, a través de la V-30. Ja en l'etapa de Joan Lerma com a president de la Generalitat la qüestió es va posar a sobre de la taula. Des d'aleshores, la proposta d'habilitar aquest accés –els últims plans impliquen la construcció d'un túnel quantificat en 800 milions d'euros– ha anat passant d'administració en administració sense que s'haja concretat en res. L'abril de 2012, tant el Ministeri de Foment com la Generalitat descartaren mamprendre aquestes obres, a la vista del seu alt cost.

Al capdavall, no es pot perdre de vista tampoc que l'aposta –almenys de manera oficial– de les institucions implica potenciar el ferrocarril com a mitjà per a transportar les mercaderies que arriben al port. En l'actualitat, el nombre de serveis ferroviaris setmanals és de 50, i això suposa que només un 5% de totes les mercaderies que es descarreguen a València es redistribueixen a través dels trens. En aquest sentit, des del port es confia que la implantació del tercer fil (que habilita les vies d'ample ibèric en ample europeu) permeta augmentar la quota ferroviària, si bé el Ministeri de Foment encara no ha licitat les obres de connexió. La promesa d'Ana Pastor és que el tercer fil estiga habilitat l'any 2015 en tot el corredor. Més complexa és la situació al port de Sagunt, on l'única connexió ferroviària és d'ús privat. El Ministeri ha iniciat els tràmits per dotar-lo també d'accessos públics, però no hi ha establerts terminis de finalització.

*Violeta Tena*