

# “Puertos del Estado és un tap per a la competitivitat dels ports”

**F**a sis anys, quan EL TEMPS us va entrevistar, diguéreu que no contemplàveu vendre l'empresa. En aquest període de crisi i mala maror, no us han sorgit pretendents?

—No, continuem igual. La nostra primera companyia es va obrir l'any 1837. Són molts anys perquè ara la nostra generació decidisca vendre's una empresa que ha anat fent-se gran durant vora dos segles. La intenció és seguir el nostre camí molts més anys.

—Els ports del Mediterrani s'han plantejat com a objectiu captar una part del comerç amb Àsia, que ara entra pels ports del nord d'Europa. Vós que xafeu el dia a dia dels ports, ho veieu factible?

—Això que es planteja és difícilíssim. Per exemple, València mou al voltant de 68 milions de tones, quan Rotterdam en mou 290. Ells tenen l'avantatge de disposar d'una distribució capil·lar a través del ferrocarril i la navegació fluvial. És molt complicat que els ports del sud puguem passar-los al davant. En tot cas, si es vol aconseguir, és impossible que ho fem a través del camió, que és el mitjà que hem fet servir fins ara, perquè això és del tot inviable. Sense bones connexions ferroviàries, no podem fer la competència als ports del nord.

—A falta de tenir un corredor mediterrani d'altres prestacions (amb plataformes diferenciades de mercaderies i passatgers), creieu que la solució del tercer fil que ha donat el Ministeri de Foment és bona?

—Em sembla que és una solució mínima i que cal apostar pel corredor mediterrani amb totes les seues capacitats. El que passa és que mentre no hi haja diners per a fer-ho, el tercer fil és un pedaç acceptable, però caldrà pensar en altres solucions si a llarg termini volem ser competitiu. En tot cas, em sembla molt optimista pensar que els ports del

Vicente Boluda Fos (València, 1955) és president de l'Associació Valenciana d'Empresaris (AVE), un influent *lobby* que aixopluga els principals empresaris del País Valencià. A més, aquest madridista confès té una flota de més de 400 vaixells, la qual cosa el converteix en el principal navilier d'Europa. “Sense bones connexions ferroviàries, els ports de la Mediterrània no poden fer la competència als del nord d'Europa”, remarca.



FRANS I CAMPS

sud poden invertir les tendències actuals. És com posar a competir un 600 i un tràiler.

—En aquest ordre de coses, en quins termes s'ha d'establir la relació entre els ports de Barcelona i València?

—Ha de ser la relació de dos ports que competisquen entre ells.

—Darrerament, València li ha guanyat la partida a Barcelona en tràfic de contenidors...

—València té un avantatge sobre Barcelona, com és el fet de disposar de tot l'hinterland de la zona centre, que és immens. Per contra, Barcelona té una terminal nova, semiautomàtica, amb uns costos d'estiba molt per sota

dels de València. A Barcelona han sabut negociar molt millor i això fa que els costos siguin més baixos. Però és que a Algesires també hi ha una terminal semiautomàtica.

—**És a dir, que València s'ha de posar les piles.**

—El problema és que les piles valen molts diners. En aquest món, si t'adorms, et passa com a la gambeta, que se t'emporta el corrent. Recuperar línies i tràfics és molt difícil. En els últims mesos ha baixat la càrrega transportada a València perquè les companyies han preferit anar-se'n a Sines, perquè el cost de l'estiba és més baix.

—**Els ports haurien de tenir més autonomia de gestió a l'hora de determinar les seues estratègies?**

—Sí. Crec que tenir una figura com la de Puertos del Estado és un tap per al desenvolupament dels ports. Jo crec que els ports haurien de dependre dels ajuntaments, com a França, o dels *landers*, com a Alemanya. I ho crec així perquè els ports són part de la ciutat. Un port és una factoria que està dins la ciutat i em sembla molt bé que l'estat vulga ser estat central, però crec que l'actual plantejament és equivocadament. Resulta molt molest haver de tenir el vist-i-plau de Ports cada volta que es pren una decisió. L'actual sistema d'organització dels ports no té la flexibilitat ni l'agilitat que s'espera d'un port modern. Crec que l'actual organització és un endarreriment.

—**Caldria més descentralització?**

—Totalment. Jo em moc molt per Madrid i et puc assegurar que assegut en un despatx de la Castellana, els problemes es veuen d'una manera distinta. Així com hi ha aspectes de l'organització territorial que han d'estar molt centralitzats, en la qüestió dels ports crec que l'estructura es podria millorar molt. Què fan 300 funcionaris de Puertos del Estado al centre de Madrid dirigint la política de tots els ports d'Espanya? Per què un port, autònomament, no pot flexibilitzar les tarifes o fer descomptes en funció d'escales? Jo el que demane és descentralització perquè siguin ports dinàmics i que, a més, estiguen gestionats amb criteris competitius. Les decisions dels ports les han de prendre els professionals dels mateixos ports.

—**Quin model s'hauria de seguir?**

—A Espanya els ports havien de ser



El navilier Vicente Boluda al despatx de la seu que Boluda Corporación Marítima té al port de València.

## Un home de mar

Vicente Boluda Fos estava predestinat a ser un home de mar. Quarta generació de navilier per part de mare i tercera per part de pare, duu el timó de Boluda Corporación Marítima des de l'any 1982. L'hòlding que presideix aixopluga 85 societats, que es dediquen a l'*off-shore* (transport de mercaderies no convencionals en alta mar), el salvament marítim, el transport de mercaderies,

el transport i subministrament d'hidrocarburs, l'explotació de terminals marítimes i la consignació de vaixells, si bé és en la divisió del remolc portuari on més fort s'ha fet. Amb una flota de més de 200 naus d'aquesta mena, és el segon remolcador més important del món. "Estic convençut que sense la crisi hauríem avançat el nostre principal competidor".

autònoms. Però això de l'autonomia, com passa en aquest país, només es va quedar en el nom. D'autonomia, en tenen ben poca, els ports. L'actual model de Puertos del Estado resta eficàcia i flexibilitat i, per tant, fa perdre competitivitat. Sé que es una opinió que pot resultar un poc incòmoda a alguns, però és que és la veritat.

—**Parlem ara des de la seua condició de president de l'Associació Valenciana d'Empresaris (AVE). En els últims dos anys han convertit la qüestió del finançament en un dels seus cavalls de batalla. Com pot ser que havent-hi dos governs del mateix color a Madrid i València, la reivindicació valenciana no faça forat a Madrid?**

—Jo és que no ho entenc... [silenci] És que no s'entén de cap de les maneres.

Nosaltres fa dos anys que vam presentar un informe on explicàvem, ras i curt, quines han sigut les conseqüències de tenir un finançament per sota de la mitjana.

—**En una compareixença pública amb periodistes a l'inici del curs polític vós diguéreu que el problema estava en el fet que els valencians érem "dúctils i meninfots".**

—I és que ho som. El fet de ser dúctils, *meninfots* i individualistes explica moltes de les coses que ens passen als valencians, també en la qüestió del finançament. A Catalunya, quan tenen un problema, tothom fa pinya per aconseguir allò que s'han proposat. Ací fem el contrari. Això, vist des de Madrid, dóna una imatge de divisió que perjudica la credibilitat del mateix projecte.

L'any 2012 el va tancar amb una xifra de negoci de 431 milions d'euros i amb més de 2.200 treballadors. La crisi, diu, l'han solcada "amb molt de treball i esforç", si bé el temporal el va obligar a tancar les drassanes d'Unión Naval Valencia a finals de 2012. "Els xinesos construeixen per un preu que és un 40% més baix; els turcs, per un 20%; els coreans, per un 30%. I les decisions de Brussel·les, i més concretament del comissari Almunia, ens han perjudicat fortament. Som dels pocs que hem sabut tancar de manera ordenada", explica.

El grup, que manté la seua seu a València, té repartits els seus interessos per mig món: de Xile al golf de Mèxic, de Trinitat al Senegal. "Tot el que vam planificar a mitjan any 2000 ho hem anat consolidant", explica qui fora president del Reial Madrid de gener a maig de 2009. Tanmateix, també a aquest gegant de la navegació l'ha afectat la sequera creditícia: "De 2008 ençà hem crescut vegetativament, és a dir, hem crescut molt poc a causa de la falta de finançament", lamenta. Amb tot, Boluda Corporación Marítima compta amb una flota de més de 300 naus, entre remolcadors, portacontenidors, petroliers i vaixells auxiliars.

**—Es va intentar que hi haguera un acord entre els diferents grups polítics per a traslladar a Madrid l'informe del grup d'experts de les Corts sobre el finançament...**

—Nosaltres aquesta falta d'acord no l'entem de cap de les maneres.

**—Els partits de l'oposició diuen que és perquè el PP no vol reclamar a Madrid el finançament pel qual plora a València...**

—Jo no sé per què és que no es posen d'acord, però tots els partits polítics han de saber que això ens beneficia a tots.

**—El govern ha deixat ben clar que, en contra del que es reclama ací, el model de finançament no es revisarà fins la segona meitat de 2014, amb la qual cosa no començarà a aplicar-se fins 2015. Què us sembla?**

—Jo crec que fins 2015 tenen tot això tancat. L'única cosa que dic és que es podrien avançar coses perquè, en alguns aspectes, el nou repartiment de fons es pugui fer amb caràcter retroactiu. No crec que siga una cosa tan complicada... Som conscients que els diners que hi ha disponibles són limitats, però això no impedeix que el repartiment es pugui fer d'una manera més equànime.

**—Quan el president de la Comunitat de Madrid ha parlat de la necessitat de revisar ja el model, Fabra se n'ha desmarcat i ha dit que calia respectar els terminis que marca Hisenda. Trobeu a faltar més bel·ligerància per part de la Generalitat a l'hora de reivindicar?**

—Nosaltres sempre li l'hem reclamada, en aquest assumpte. Em consta que Fabra fa el possible i l'impossible. La nostra obligació és insistir-hi tant com siga necessari.

**—I creieu que s'ha de reclamar el deute històric?**

—Crec que ens han d'allargar la mà, igual que els l'han allargada a altres territoris en determinats moments. València ha contribuït molt a la riquesa d'Espanya, tant en els moments plàcids com en els complicats i això s'ha de compensar. És just que ara se senta aquesta reivindicació. Fa vint anys que estan fotent-nos.

**—En una entrevista a José Vicente González (president de la patronal valenciana) en aquest setmanari, va dir que estava "fart d'ofrenar glòries a Espanya". Vós també n'esteu?**

—L'himne és l'himne i millor que el deixem com està. El que no pot ser és que tinguem un determinat problema i que es vaja agreujant any rere any. Tampoc no pot ser que les inversions directes de l'estat disminuïsquen any rere any. Això és menystindre'ns de forma injustificada. Aquesta situació ens perjudica als valencians i a tot Espanya, perquè ens impedeix contribuir a la seua riquesa.

**—En altres territoris, d'aquesta situació en diuen espoli...**

—Jo no m'atrevisc a parlar d'espoli, però, en tot cas, aquesta situació ens perjudica clarament.

**—Què us ha semblat el tancament de Radiotelevisió Valenciana?**

—D'una banda, jo estic d'acord que

**"Què fan 300 funcionaris de Puertos del Estado al centre de Madrid dirigint la política de tots els ports d'Espanya?"**

els valencians no podem cremar 100 milions d'euros en una televisió. De l'altra, no puc comprendre com hem arribat a aquesta situació; ni sé qui n'és el culpable; i que tot plegat provoque que s'haja de tancar la televisió, m'enuja. Haver arribat a aquesta situació em sembla d'una irresponsabilitat absoluta. En quin cap cap que la Generalitat no siga capaç de fer bé un ERO? M'agradaria saber qui n'és responsable, perquè el perjudici, el dany i el cost que ha provocat és molt gran. No puc comprendre com han aconseguit fer-ho tan malament.

**—Aquest 9 d'Octubre, el diari *El País* va publicar una enquesta que pronosticava que el Partit Popular perdria la majoria absoluta. Als grans empresaris valencians els fa por aquest escenari?**

—No, en absolut. Nosaltres som empresaris i sabem conviure en totes les situacions. Els canvis d'aquest tipus no ens fan gens de por perquè nosaltres no ens dediquem a la política, sinó a treballar per les nostres empreses i fem via independentment de quin color polític governe.

**—I què us semblaria un tripartit format per PSPV, Compromís i Esquerra Unida?**

—És un escenari que no m'agrada, no tant pels components del tripartit sinó pel fet en si que es tracte d'un govern a tres veus. Cadascú voldrà portar l'aigua al seu molí i acabaran a bufetades i sense atendre les necessitats de govern, que és al capdavant el que han d'atendre. Si s'han d'estar en les seues coses internes, això serà un desastre total. M'és igual que el tripartit siga d'esquerres que de dretes, l'embolic serà el mateix.

*Violeta Tena*