

La globalització dels fluxos comercials i la competència per acaparar mercaderies obliga a mirar-se la cartografia des d'una escala global, amb una visió que transcedeix allò estrictament local. Alhora, les infraestructures són el fil amb què es cus el territori i es determinen i es consoliden trajectòries. Ara, un trauc nou s'obre en el mapa portuari mediterrani, més concretament a Algèria. I l'encarregada de fer la incisió magribina ha estat la totpoderosa Xina. Poca broma, doncs, amb els efectes que això podria tenir en els nostres ports, encara més en un context de constricció dels fluxos comercials.

La primera pedra simbòlica d'aquestes noves instal·lacions es va posar tot just fa ara un mes. El passat 17 de gener el consorci públic de serveis portuaris d'Algèria (l'ens equivalent de Puertos del Estado) va signar un acord amb dues empreses xineses, CSCEC (China State Construction Corporation) i CHEC (China Harbour Engineering Company). El resultat és el naixement d'un consorci mixt que s'encarregarà de construir el port comercial més gran d'Algèria i el segon més important de la ribera meridional de la Mediterrània, per darrere del de Tànger. Durà per nom El Hamdania i estarà situat a Sersell, una localitat que no arriba als 50.000 habitants situada 94 quilòmetres a l'oest d'Alger.

D'acord amb el pla inicial, els inversors xinesos invertiran 3.300 milions de dòlars (uns 2.900 milions d'euros) en la construcció d'una infraestructura amb 23 molls i amb capacitat per gestionar 6,5 milions de contenidors i 25,7 milions de tones de mercaderies generals. La intenció del consorci és que les obres puguin escometre's aquest mateix any i que en el termini de set anys pugui entrar en funcionament. L'acord signat pels xinesos i Orà estipula que l'empresa Shangai Ports serà l'encarregada d'explotar El Hamdania durant els primers quatre anys.

La intenció és que aquesta nova infraestructura pugui acollir les grans naus portacontenidors, de manera que El Hamdania esdevingui un port *hub*, això és, un d'aquells ports que les grans navilieres utilitzen per fer parada i redistribuir les seues mercaderies en vaixells més menuts, com ja fa el port de Tànger. La intenció és, per tant, que aquesta infraestructura passe a ser una plataforma de referència construïda pels i per als xinesos. Amb l'operació algeriana la Xina amplia els seus



L'amenança portuària que ve d'Algèria

La Xina invertirà 3.300 milions de dòlars en la construcció d'un megaport a Algèria. La previsió és que gestione 25,7 milions de tones de mercaderies l'any i que esdevingui un port de referència per als interessos asiàtics a la Mediterrània occidental, com ja ho és el del Pireu, a Grècia, a la Mediterrània oriental. Com pot afectar això els ports de València i Barcelona en un context de reducció del comerç mundial? Pot ser una competència directa o bé una infraestructura complementària? En parlem amb els agents implicats.

Reportatge de Violeta Tena



El nou port projectat a Algèria serà el segon més gran de la ribera sud de la Mediterrània, per darrere del de Tànger, al Marroc. Aspira a gestionar 6,5 milions de contenidors.

res, una pugna on, a banda de València i Barcelona, també hi ha Algesires, Sines (Portugal) o Giogia Tauro (Itàlia). No es pot perdre de vista que el port que construeixen els xinesos a Algèria aspira a moure 6,5 milions de contenidors, una xifra superior a la que a hores d'ara gestionen València o Barcelona (4,6 i 2 milions de contenidors respectivament l'any 2015, vegeu gràfic de la pàgina 64).

La irrupció d'El Hamdania arriba, a més, en un moment delicat per al comerç mundial. L'etapa del creixement de dos dígits de les exportacions xineses és aigua passada. Els problemes de l'economia del gegant asiàtic, l'estancament europeu i la debilitat dels països emergents està provocant una contracció del comerç mundial. El negoci de transportar béns d'un punt a l'altre del globus ha encallat. Els símptomes de la malaltia s'acumulen: el grup danès Maersk va anunciar la setmana passada que havia registrat un descens dels seus beneficis del 82%. La naviliera atribueix aquesta reducció a la disminució dels nolis. Fa dos setmanes, els responsables de DP World, especialitzada en el transport de granel, van advertir d'un estancament de la seua activitat: el 2015 van créixer només d'un 2,4%, una xifra menor si es compara amb el 8% registrat l'any precedent. I el gener passat, el Baltic Dry Index (que reflecteix el cost del transport marítim de mercaderies) va tocar mínims històrics. Ens trobem davant d'"un procés de re-regionalització", argumenta Josep Vicent Boira, secretari autonòmic d'Habitatge, Obres Públiques i Territori de la Generalitat Valenciana. "La incertesa geopolítica, la demanda de fiabilitat i rapidesa torna a posar en valor la xicoteta i mitjana distància", assegura, per la qual cosa "torna a ser rendible fabricar prop de casa".

En termes portuaris això significa que a partir d'ara el pastís serà més petit i hi haurà més boques que li voldran fer una mossegada. De moment, tant des del port de València com des del de Barcelona es miren amb expectació mesurada les notícies procedents d'Algèria. Tant per

LA GRAN MESQUITA XINESA

D'entre totes les transformacions geopolítiques que s'han esdevingut en els últims 15 anys, la irrupció de la Xina al continent africà és una de les més transcendència. El gegant asiàtic ha aprofitat la desídia d'Occident envers el continent i ha trobat a l'Àfrica una font de recursos –des de matèries primeres a terrenys agrícoles– i una oportunitat per fer grans inversions. En el darrer Fòrum de Cooperació Sino-Africana, les autoritats xineses van anunciar que en els pròxims tres anys tenen previst invertir 60.000 milions de dòlars en projectes de cooperació econòmica, industrial i d'infraestructures.



Pràcticament cap país no ha quedat al marge de la disbauxa inversora asiàtica. Tampoc Algèria, un país amb 40 milions d'habitants i el PIB per càpita més alt de la regió del Magrib. La construcció del port d'El Hamdania, a Cherchell, culminaria una cooperació que s'ha fet com més va més visible. De fet, el president Abdelaziz Buteflika ha deixat en mans xineses un projecte d'altíssima volada: CSECEC, una de les dues empreses encarregades de construir el port, construeix des de l'any 2013 la Gran Mesquita d'Algèria, que serà la més gran d'Algèria i la tercera del món, només per darrere de les de Medina i la Meca. Si no hi ha cap contratemps, el temple, que té un pressupost de 1.000 milions d'euros, hauria d'estar acabat a finals d'aquest any. Un altre edifici emblemàtic que simbolitza la bona sintonia entre tots dos països és el Palau de l'Òpera que des de 2012 construeixen a Alger. De fet, l'auditori és un regal de la Xina als algerians. En l'actualitat, prop de 100.000 xinesos treballen al país magribí, en les principals ciutats del qual han començat a sorgir barris xinesos a l'estil dels que hi ha a Occident.

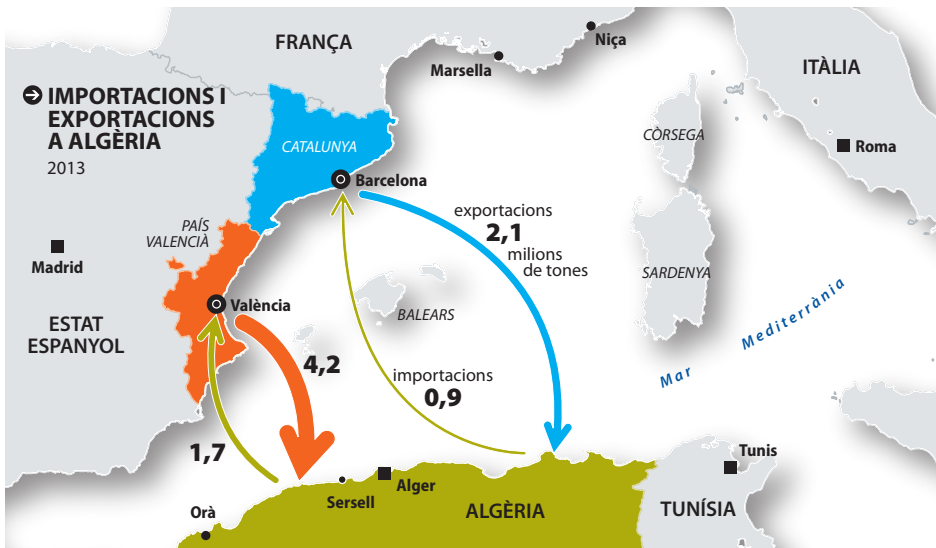
tentacles a la Mediterrània. L'any 2009, Grècia va concedir per 500 milions d'euros a l'empresa Cosco, propietat del Govern xinès, l'explotació durant 35 anys del més gran dels dos molls del port del Pireu. En només sis anys, han invertit 1.000 milions de dòlars en la seua modernització. L'any 2014, en aquell moll es van gestionar 3,16 milions de contenidors, set voltes més que l'any 2009. Si el Pireu s'ha convertit en la porta d'entrada de les mercaderies a Europa per la Mediterrània oriental, sembla que la intenció xinesa és que El Hamdania esdevinga la seua base d'operacions a la Mediterrània occidental, ja siga per redistribuir mercaderies a Europa o cap a l'Atlàntic.

Aigües movedisses

La incorporació d'una peça nova en el trencaclosques de les infraestructures de la ribera del Mediterrani obliga els responsables dels ports a parar l'orella i moure fitxa si no volen patinar en la lluita per entrar en la ruta de les grans navilie-

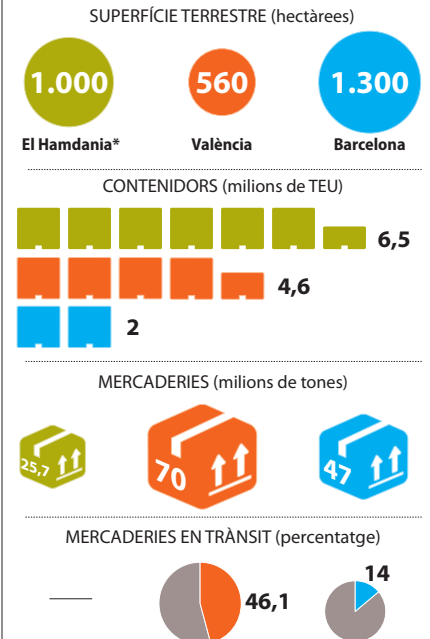
Algèria, competidor o complement?

La construcció d'un port a Sersell afectarà el trànsit marítim a la Mediterrània. Això pot afectar els ports de València i Barcelona, si bé també pot reforçar el paper de la Mediterrània com a porta d'entrada de les mercaderies a Europa en detriment dels ports de la façana nord del continent. No s'ha de passar per alt, d'altra banda, que les relacions comercials amb Algèria són molt intenses. L'any passat el país magribí va ser el segon soci comercial del port de València i el setè del port de Barcelona.



Font: Anuari dels ports de l'Estat

DADES BÀSIQUES DELS PORTS



*Previsions

Font: Autoritat Portuària de València i Port de Barcelona

→ als uns com per als altres la Xina és el seu principal soci comercial. De fet, els creixements registrats en els tres últims lustres no s'expliquen sense l'empenta del país del drac. El 22% de tots els contenidors que es mouen al recinte català tenen origen en el gegant asiàtic o van destinats a allà; el 41% de les mercaderies que entren procedeixen d'allí. La meitat de les 11,6 milions de tones que es van moure el 2015 en les instal·lacions de València i Sagunt (la capital del Camp de Morvedre és gestionada per l'Autoritat Portuària de València) tenien origen o destinació a la Xina. Que aparega un nou competidor i que aquest siga promogut pels mateixos xinesos resulta inquietant.

“S'ha de partir de la constatació que a hores d'ara el Mediterrani té un problema de sobrecapacitat. En aquest context, la construcció d'un nou port pot contribuir a distorsionar el mercat i pot generar una redistribució de les línies marítimes”, admeten des del port de Barcelona. Tanmateix, des de la capital catalana no consideren que El Hamdania pugui ser una amenaça. Com recalquen, la de Barcelona és una infraestructura que “es dedica a donar servei al territori”. Només el 14% de les mercaderies que hi arriben es redistribueixen a altres ports (són les merca-

deries que, en l'argot, es diu “en trànsit”). “Som un port especialitzat en el nostre *hinterland*, i per tant els nostres tràfics són menys volàtils –argumenten-. Infraestructures com les d'Algèria poden afectar sobretot els ports amb vocació de *hub*”. El 95% de les mercaderies que es gestionen a Algesires, per exemple, es redistribueixen cap a altres ports.

Sense corredor, sense eixida

En el cas de València, a hores d'ara el 46,1% de les mercaderies fan escala per ésser redirigides a altres destinacions. L'aparició del competidor algerià, però, no inquieta excessivament. “És raonable que un país com Algèria, amb 40 milions d'habitants, aspire a disposar d'un gran port”, assenyaleta un portaveu oficial, que no considera que Algèria pugui fer ombra al port de València, una infraestructura que a hores d'ara dona eixida al 40% de totes les exportacions marítimes espanyoles. “Quan s'acabe l'ampliació del port, que estarà operativa en el termini d'uns sis o set anys –recorda- tindrem una capacitat d'uns 10 milions de contenidors, molt per sobre del que aspira a tenir El Hamdania”.

Siga com siga, en un context de retracció del mercat i de concentració de navilieres, és evident que les grans com-

panyies dissenyaran les seues rutes i els ports on arribar els seus vaixells en funció dels preus dels serveis d'aquests (com a tals s'ha d'entendre el remolc, la càrrega i descàrrega...). En aquest sentit, els ports de València i Barcelona han assolit unes altes ràtios d'eficiència, però veuen la seua competitivitat malmesa per alguns conflictes enquistats, com ara els salaris dels estibadors. A més a més, les autoritats portuàries no disposen de gaire marge de maniobra a l'hora de fixar les taxes que les navilieres han de pagar per fer ús dels ports. És el Ministeri de Foment qui fixa una forqueta de preus de la qual els ports no poden desmarcar-se, una manca d'autonomia contra la qual fa anys que es planyen els ports més rendibles, com ara València i Barcelona, que es veuen lligats de peus i mans. “El sistema vigent actualment no ens permet competir en igualtat de condicions amb els ports del nord d'Europa”, es planyen des del port de Barcelona. A més, com s'encarrega de recordar Josep Vicent Boira, “no hi ha un corredor mediterrani per donar eixida a les mercaderies cap a Europa, cosa que perjudica la nostra competitivitat”. Perquè la connexió ferroviària amb Europa és necessària si no es volen perdre passades en un món com més va més competitiu. •