



EL MOLL DE LA PLANA NECESSITA UNES INVERSIONS DE 3.000 MILIONS PER A SER RENDIBLE

El port de Castelló s'ofega

Amb un increment del 50% dels costos de mà d'obra el port de Castelló és en aquests moments el més car de tot l'estat a la Mediterrània. El seu futur està en joc.

A. V.

1 987 fou un any negatiu per al port de Castelló. El moviment de mercaderies va comportar una disminució del 8,25% respecte de l'any anterior, un resultat global que va estar condicionat pel descens del tràfic de crus petrolífers i productes refinats, que van disminuir en un 6,92%, mentre la dàrsena comercial, que trafica a l'engròs, va registrar un increment de l'1,05.

Aquestes xifres, fetes públiques ara, han demostrat que durant 1987 es va aconseguir deturar la caiguda de tràfic de mercaderia pesant registrada des de 1982. Contràriament, l'aspecte qualitatiu d'aquesta evolució és de signe negatiu ja que s'ha incrementat el tràfic a l'engròs a costa de perdre en mercaderia general, amb la consegüent reducció en la disminució d'ingressos comercials.



Dalt, molls per a pesquers. Baix, dic i tancament. Esplanada Nord.

Respecte a la mitjana en la resta de ports els resultats tampoc foren òptims ja que l'increment de rendibilitat previst en la llei de finançació del sistema portuari per a 1987 era del 6% mentre que la mitjana nacional s'ha quedat al 3,76% i el port de Castelló en 3,47%.

Això no obstant, el primer semestre del 88 ha portat un canvi positiu de tendència, s'ha detectat una pujada teòrica del tràfic que ha incrementat en un 18% el comerç de mercaderies sòlides a l'engròs i hi ha hagut una forta recuperació de la mercaderia general. També els productes derivats del petroli han augmentat.

Tots aquests factors van estar afavorits per una major concienciació de l'empresariat castellanenc que aspira que la Direcció General de Ports construeixi un «dic de tancament» que possibiliti l'atrancament de vaixells de més tonatge i que augmenti la seguretat del port. Davant aquesta petició, l'administració ha demanat als empresaris que demostrin que el de Castelló és un port rendible i competitiu en el qual són necessaris els 3.000 milions de pessetes previstes a les inversions. De manera que, en els sis primers mesos de l'any, l'empresariat castellanenc ha començat a recuperar la confiança en les instal·lacions portuàries i s'han reprès antics tràfics, alhora que n'han entrat de nous. Les xifres ho han fetalès: la facturació ha ascendit en un 26,8% i les despeses de personal han baixat en un 9,5%.

Així i tot, la bona ratxa s'ha trencat estrepitosament. Després de tres mesos de negociació del conveni, els contactes s'han trencat i la nova Societat d'Estiba i Desestiba ha deixat notar els seus efectes. Si l'antiga estructura portuària contemplava que els dies d'inactivitat eren costejats per l'estat, amb la nova societat d'estiba i desestiba aquesta despesa corre a càrrec de les societats consignatàries i empreses portuàries. De manera que, si abans les empreses pagaven jornals de 17.500 pessetes, ara els paguen de 30.000 sense que haja augmentat el sou dels treballadors, ja que el que s'ha produït és un canvi de responsabilitats del qual han eixit perjudicades les empreses consignatàries.

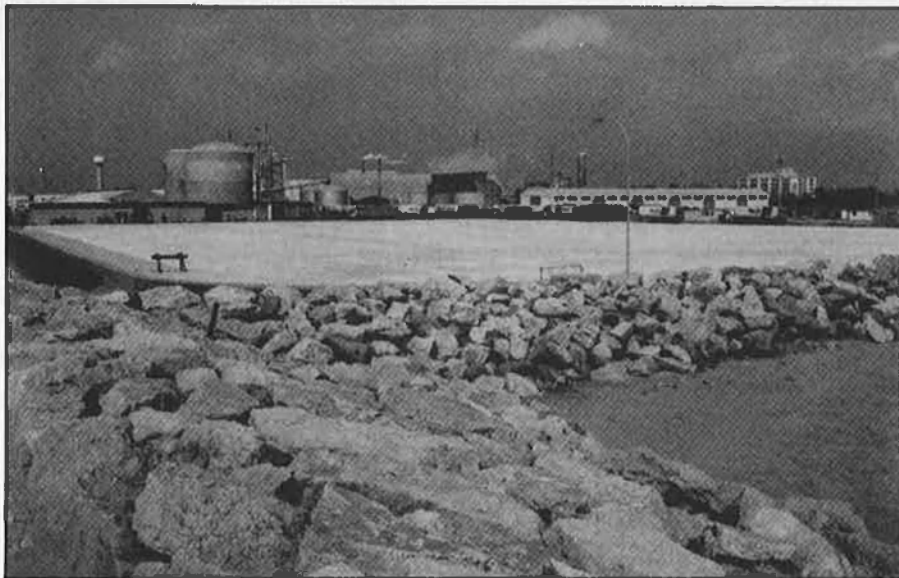
En aquestes condicions, i amb el trencament de les negociacions entre els estibadors i la Junta del Port, el port de Castelló ha incrementat en les darreres setmanes un 50 per cent els seus costos a causa de l'encariment de la mà d'obra. Aquest cúmul de circumstàncies ha fet del port castellanenc el més car dels ports de l'estat situats a la costa mediterrània. Aquesta situació ha

provocat que el president de la Junta del Port, José Luis Peralta, afirmara que «si no es troba una solució ràpida basada en la racionalització, el port de Castelló pot tenir un futur molt curt».

El problema és encara més greu si es contempla d'una manera global ja que mentre a Tarragona, on no s'ha creat societat d'estiba i desestiba, el jornal està en les 11.000 pessetes, a València l'increment ha estat únicament del 15% i a Barcelona del 7%, de manera que el port castellanenc perd competitivitat. «Amb dos agreujants —apunta José Luis Peralta—, perquè tant el port de Barcelona com el de València estan registrant creixement i l'any passat ja

ciar, tant la Junta del Port com la Coordinadora de Treballadors Portuaris, principal sindicat del sector, estan a l'espera de veure com es resol en set ports restants que compten amb societat d'estiba i desestiba, sobretot el de Barcelona, que condiciona la resta i que és on la Coordinadora fa tradicionalment les seues demostracions de força.

Enmig d'aquest ambient les acusacions es creuen. Per al president de la junta del port, «l'única solució és signar un conveni que prime la racionalitat, pensant més en el demà que en anteriors situacions i racionalitzant els mètodes de treball. Això es traduiria en



Pavimentació de l'Esplanada Nord.

van augmentar el seu tràfic i el de Castelló no ho va fer».

Un tercer factor acaba situant el port de Castelló en una situació crítica: mentre els ports de Tarragona i València, principals competidors de Castelló, estan ben comunicats amb l'interior, el port de la Plana no disposa d'accessos directes, de manera que el seu *hinterland* és molt reduït. València és en aquest moments el port més gran de la Mediterrània mentre que Tarragona ocupa el segon lloc per importància volumètrica.

La situació econòmica de les empreses estibadores castellanenques s'ha començat a ressentir i les pèrdues són importants ja que els dies d'inactivitat són molts i el cost corre al seu càrrec. El sector empresarial confia que el conveni se signe prompte i en alguns casos s'està treballant per sota del cost en algunes operacions, senzillament per mantenir els contractes i no rebaixar encara més el nivell de tràfic incomplint contractes.

Si bé les empreses consignatàries tenen autonomia absoluta per a nego-

subvencions que es rebrien mitjançant suspensions temporals de contracte per als estibadors i permetria al port de Castelló recuperar la seua competitivitat que en aquests moments és nul·la».

Per la seua banda, la Coordinadora acusa l'Administració de fer xantatge a les empreses i als treballadors amb la decisió de no pagar els dies d'inactivitat. En opinió de Xavier Chanzà, president de la Coordinadora a Castelló, «nosaltres ens posem d'acord amb les empreses en cinc minuts però falta l'Administració que no ha complert ni el decret llei ni l'acord sectorial de regulació de treballs portuaris i ara pretén disminuir plantilles, cosa a la qual ens oposarem sempre».

Els empresaris, per la seua banda, avancen una solució: signar un conveni amb independència del que es decidisca a altres ports fixant les necessitats del de Castelló i deixar oberta la possibilitat de modificar el conveni més endavant. La traducció a llarg termini pot ser una negativa definitiva a la necessària ampliació portuària. □