

Un mar de rivalitats

Parlem d'una rivalitat. La que hi ha entre el Port de València i el de Barcelona. El partit l'ha guanyat, avui per avui, el de València. Gràcies a la nova autovia València-Madrid i al recentment estrenat moll Príncep d'Astúries, el d'ací és el primer port d'Espanya en mercaderies i moviment de contenidors." És una informació de Canal 9 del 21 d'abril de 1999, en la qual no apareix cap xifra ni declaració que sustenti la superioritat del port valencià. Però se'n dedueix la clara voluntat de servir Madrid i evitar que algú desviï la mirada cap a Catalunya, filosofia que ara ha inspirat el flamant "eix de la prosperitat".

De fet, la rivalitat entre els dos ports no es basa en la qualitat, sinó en xifres i metres quadrats. Però des del punt de vista comercial, el més important d'un port són les seves importacions i exportacions, i en aquest sentit, assegura el catedràtic de Robòtica de la Universitat de València Gregorio Martín, "València no pot ser rival de Barcelona, no hi ha color, el port català és molt més actiu". Aquesta afirmació queda també ratificada per unes dades que es publicaran properament a la revista *Quaderns de Geografia*, de la UV, descrites en un estudi realitzat pels catedràtics de Geografia Juan Piñeras i Carme Sanchis. Segons l'estudi, "el 2003 el Port de Barcelona, que ja va créixer més que el de València, té un tràfic molt més equilibrat i diversificat, amb 8,2 milions de tones de sortida i 7,2 d'entrada, per tant, 15,4 milions de tones de tràfic net comercial de mercaderies en contenidor. En canvi, València té un tràfic de sortida de 7,5 milions de tones i només 2,5 d'entrada, fet que l'obliga a portar molts contenidors buits".

Ara bé, l'aposta pel creixement del Port de València no està associada a les importacions i les exportacions, sinó a una estratègia de redistribució dels contenidors que emmagatzema, una funció en què sembla que té majors expectatives de creixement en un futur immediat. Es tracta d'atraure el major nombre de transatlàntics que descarreguin a València i carreguin en vaixells més petits en direcció a Barcelona, Marsella o Gènova. Aquest tràfic no entra a València ni en surt, el port només fa de plataforma de transbordament. Per tant, una part del tràfic és en realitat fictici.

Ampliar i remodelar a tot drap. El Port de Barcelona també vol atraure les grans navilieres internacionals perquè hi instal·lin les seves bases d'operacions, i per servir els clients del *hinterland* o *repaís* espanyol. L'oferta de millors serveis va associada a l'ampliació d'instal·lacions, i cada port té el seu pla d'expansió. L'Autoritat Portuària de Barcelona va proposar la creació del Front Portuari Català, amb una política d'especialització per a cadascun dels seus ports. La intenció és crear un gran centre logístic i de transport intermodal, que inclou l'ampliació de l'aeroport del Prat i la construcció d'una via d'ample europeu fins a la frontera francesa. Barcelona pretén convertir-se en un port de referència per a un ampli *hinterland* no sols per a Catalunya i Aragó, sinó també per al sud de França i Madrid. Per la seva banda, l'Autoritat Portuària de València va dissenyar entre 1998 i 1999 un pla ambiciós que aposta perquè el port de Gandia segueixi especialitzat en el tràfic de paper i fusta, València se centrarà cada vegada més en els contenidors i Sagunt

El port de València i el de Barcelona fa anys que pugnen en una cursa per ser els primers de no se sap ben bé què. Les dues autoritats portuàries somnien amb grans ampliacions i infraestructures. Mentre dura la lluita, però, es perd l'oportunitat de crear un front portuari que ajudi a vertebrar un eix econòmic català.

es farà càrrec dels granel i els productes siderúrgics. El Port de València és a mig camí entre Algesires i Barcelona, un pur model de transbordament i el model de port comercial complex que representa Barcelona.

La rivalitat empresarial. En aquesta cursa per ampliar instal·lacions i serveis, les inversions públiques són bàsiques. El Ministeri de Foment invertirà enguany 140 milions d'euros en les millores, ampliacions i remodelacions del Port de Barcelona, mentre que la inversió destinada al Port de València no arribarà als 48 milions d'euros, segons els pressupostos de l'estat per a 2004 aprovats per l'anterior Govern del PP.

D'altra banda, Ports de l'Estat no concedirà els fons de cohesió europeus amb què l'Autoritat Portuària de València (APV) comptava per executar les obres d'ampliació en les instal·lacions de València i Sagunt. Segons Foment, "ja no hi ha diners, i els fons de cohesió estan esgotats". El president de l'APV, Rafael del Moral, es queixa: "En trobem en un clar desavantatge competitiu respecte a la resta de ports italians, francesos i belgues, que tenen ajudes de l'estat per executar projectes, i sobretot amb Barcelona, que ja ha rebut els fons europeus per afrontar la seua ampliació. València esperava rebre el mateix tracte."

Per a Juan Piqueras, catedràtic de Geografia de la Universitat de València, la preocupació constant per les inversions públiques fa evident que les autoritats portuàries es comporten només com a empreses privades de serveis: "La direcció del Port de València té clar que el seu objectiu no és el desenvolupament de l'economia regional, encara que quan els calen diners els paga l'administració i ells arrepleguen els beneficis. Com a empresa, volen tenir el que tinga una altra empresa, el Port de Barcelona, i viceversa, és clar. És pura competència comercial. I la veritat és que és un negoci rodó, la gestió d'un port. Treballes amb diners públics per construir i després hi guanya el gestor del port i els contractistes de les obres."

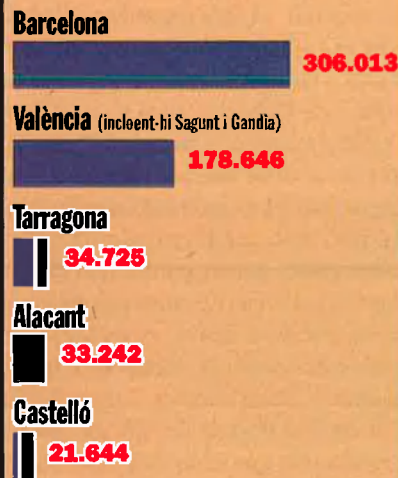
Necessària intermodalitat. Gregorio Martín, catedràtic de Robòtica



XAVIER GÓMEZ

Inversions als ports


Inversions fetes pel Ministeri de Foment el 2003. En milers d'euros.



de la Universitat de València, creu que, constatada la rivalitat, ara la clau és saber si la sortida al Mediterrani des de Madrid s'ha de fer des de Barcelona o des de València: "L'eixida òbvia sembla València, però les infraes-

tructures que tindrà Catalunya seran excepcionals, i en particular a l'entorn de Tarragona es crearà una gran zona logística i el seu tren de gran velocitat està molt més avançat. La solució València-Barcelona, l'autopista, entrarà en crisi, i cal prendre una decisió que ha de tenir l'eix mediterrani com a objectiu." En aquest sentit, Gregorio Martín defensa un TGV menys potent per connectar amb Madrid i destinar els diners que s'estalviïn a una bona connexió amb Barcelona, que "és l'entrada a Europa".

La UE adverteix que cal rebaixar el transport per carretera, perquè el futur sistema comercial s'articularà al voltant de les autopistes del mar i el ferrocarril. Però no s'ha plantejat seriosament la possibilitat d'una connexió ferroviària entre València i Barcelona, com tampoc d'una autopista del mar. Gregorio Martín adverteix que "mentre no hi haja aquest enllaç, de col·laboració entre els dos ports n'hi haurà ben poca, continuaran competint per oferir uns serveis molt semblants", i afegeix



Imatge de la Zona Franca del port de Barcelona. Segons molts experts el port de Barcelona ofereix una activitat molt diversificada, mentre que el de València és sobretot una plataforma de transbordament de contenidors.

que "Barcelona, o té Fòrum o té un port ampliat, i si València amplia excessivament l'espai per emmagatzemar més contenidors, es carrega l'Horta".

La disputa pel lideratge del comerç portuari entre València i Barcelona és, com a mínim, econòmicament negativa per a les dues parts enfrontades. A causa d'aquesta rivalitat entre les dues principals metròpolis dels Països Catalans, s'esvaeix un eix econòmic català: avui tenim dos ports, dos aeroports i dues grans fires, però perdem un front portuari, un espai aeroportuari interconnectat i un pol comercial mediterrani.

En aquestes circumstàncies, València corre el perill de convertir-se en el futur en una mena de barri mal comunicat de Madrid, mentre que Barcelona i Catalunya miren a Europa, esperant que algun dia l'estat francès vulgui que el TGV els connecti a banda i banda dels Pirineus i que el Port de Barcelona pugui ser la principal plataforma logística euromediterrània.

Gemma Aguilera

B X X X I I I S

PREMIS OCTUBRE

2004

PREMI D'ASSAIG JOAN FUSTER

Jurats: *Francesc-Marc Alvaro, Muriel Casals, Josep Fontana, Carles Viver, Pi-Sunyer i Vicent Sanchis.*

Els originals hauran de tenir una extensió d'entre 150 i 250 fulls; cada full tindrà entre 1.800 i 2.000 caràcters.

El premi consisteix en una escultura d'Andreu Alfaro més la quantitat de 6.000 euros.

PREMI DE NARRATIVA ANDROMINA

Jurats: *Francesc Calafat, Alfred Mondria, Ramon Pla, Maria Mercè Roca i Francesc Selles.*

Els originals hauran de tenir una extensió d'entre 150 i 200 fulls; cada full tindrà entre 1.800 i 2.000 caràcters.

El premi consisteix en una escultura d'Andreu Alfaro més la quantitat de 12.000 euros.

PREMI DE POESIA VICENT ANDRÉS ESTELLÉS

Jurats: *Vicenç Altaïó, David Castillo, Marc Graneli, Anna Maria Moix i Tònia Passola.*

Els originals hauran de tenir una extensió d'entre 80 i 100 fulls.

El premi consisteix en una escultura d'Andreu Alfaro més la quantitat de 4.000 euros.

PREMI DE TEATRE

Jurats: *Mario Gas, Julia A. Máñez i Carme Portaceli.*

L'extensió dels originals haurà de ser d'entre 80 i 100 fulls.

El premi consisteix en una escultura d'Andreu Alfaro més la quantitat de 4.000 euros.

MÉS INFORMACIÓ:

edicions **34** València

Pérez Bayer, 11 - 46002 València
Tel. 963 516 492 - Fax 963 529 872
e-mail: tresiquatre@tresiquatre.com
www.tresiquatre.com