

Publicat el 22-10-2006 a "Levante - EMV".

"Determinados personajes y grupos empresariales buscan el lucro fácil e inmediato utilizando como pretexto determinados megaproyectos que tratan de imponer recabando el apoyo del Estado y de potentes campañas de imagen, cuyo desmesurado coste acaba sufragando el conjunto social". José Manuel Naredo, Premio Nacional de Economía y Medio Ambiente del año 2000.

Puerto de Valencia: chantaje permanente

Vicent Torres *

La amenaza de una nueva ampliación del puerto de Valencia planea sobre la ciudad y sobre nuestro litoral. Una vez más se nos amenaza con graves males para la economía valenciana si no acatamos los designios de la Autoridad Portuaria. Su potente maquinaria propagandística y de autobombo está de nuevo en marcha, con un presupuesto al parecer ilimitado. Esta vez, la propuesta se adorna con un informe de un economista, que cifra en cerca de mil millones de euros anuales el coste que supondría para las empresas valencianas no ampliar (¡aún más!) el puerto.

Hacer estudios así no es tan difícil. Se define un coeficiente adecuado, y se multiplica por las toneladas que (según el cliente) se perderían en el caso de no hacerse la ampliación. Se aceptan acríticamente dichas previsiones, y sale lo que queríamos demostrar. No se contemplan otras alternativas para aumentar la capacidad portuaria, como la mejor gestión del enorme espacio ya disponible, en muelles y en terrenos (como se ha señalado acertadamente, otros puertos mueven mucho más tonelaje con menor superficie). O ampliar el puerto en otros lugares de la misma Autoridad Portuaria, como Sagunt.

No se calcula tampoco el coste de oportunidad de utilizar los inmensos recursos financieros públicos que se pretenden hundir en el mar (en sentido real y figurado) para actuaciones de mayor valor añadido, como investigación e innovación, desarrollo comercial, o formación técnica. No se analizan los impactos ambientales sobre lo que queda de nuestras playas, y sobre el Parque Natural de la Albufera, sin mencionar la viabilidad de Valencia como destino turístico.

Según las tesis de la Autoridad Portuaria, habría que pensar que todas las empresas situadas lejos de un gran puerto transoceánico deberían estar condenadas al cierre. ¿Cómo puede sobrevivir tanta industria en la Vall d'Albaida, en Madrid o en Zaragoza, por ejemplo? Por suerte, este alarmismo es falso, la localización de la actividad económica depende de muchos factores, y no tiene porqué focalizarse en un sólo punto. Y el transporte, parte fundamental del proceso productivo y de comercialización, es un sistema complejo, donde puerto, ferrocarril y carretera pueden y deben complementarse. Y también el sistema portuario.

Según el proyecto de la Autoridad Portuaria, la ampliación debería servir para conquistar una posición de puerto interoceánico, de "**hub**". Traducido a lenguaje llano, esto significa dedicarse a transbordar contenedores de barcos gigantescos a otros más pequeños, que puedan atracar en todos los puertos. Una actividad de escaso valor añadido, más molesta que otra cosa, que se puede realizar mejor en puertos de aguas profundas situados en puntos estratégicos. Algeciras cumple ese papel en la boca occidental del Mediterráneo, doblado el año que viene por otro macropuerto en Tánger; y Alejandría está mejor situada para redistribuir el tráfico que pasa por el Canal de Suez. Italia, por ejemplo, ha optado por construir un gran puerto excavado en tierra, Giogia Tauro, situado en la punta de la bota, junto a Sicilia, bien lejos de la zona industrial del norte. Por tanto, lo de puerto transoceánico resulta un negocio dudoso en un entorno volátil, donde nunca se podrá competir en precios con ciertos puertos, y basado en unas previsiones temerarias de crecimiento ilimitado del tráfico marítimo.

Si tuviera que funcionar como una empresa, justificando sus inversiones con una rentabilidad real, haría tiempo que el eterno equipo directivo del Puerto de Valencia (eternizado incluso después de la jubilación) habría sido despedido. La punta del iceberg de sus ruinosas decisiones sería el caso del ahora inútil puente levadizo, "**El Puente más Breve**", como comentamos en otra ocasión. De la tristemente célebre **ZAL de La Punta**, que exigió una expropiación y una recalificación marrulleras, y el acoso y la deportación de sus legítimos residentes, sigue sin saberse para qué y para quién servirá. La gestión de la movilidad de las mercancías es dramáticamente irracional, descansando en la carretera, en lugar del ferrocarril, lo cual sirve, sin duda, para exigir otra inversión multimillonaria y absurda, el **túnel del acceso norte**.

Pero la política de crecimiento permanente es más que una huida hacia delante. Las prodigiosas cifras destinadas a mover rocas y fabricar hormigón, son sin duda un maná que beneficia a ciertos intereses, provocando unas cargas y unos perjuicios desmedidos para el conjunto de la sociedad. Por ello resulta imprescindible garantizar la transparencia de las decisiones y evitar prácticas poco elegantes, como el intercambio de directivos entre el sector público y el privado. A modo de ejemplo, es sabido (ver hemerotecas) que Fernando Huet fue Presidente del Puerto de Valencia para convertirse posteriormente en directivo de **cyes** (la empresa fundada en 1979, cuyo crecimiento ha estado directamente vinculado a obras portuarias, según reconoce su página web), luego en Director del Consorcio Copa 2007, para acabar volviendo a aquella empresa.

La imagen que presentamos del Puerto no es la que suele dominar, efectivamente. El presupuesto para imagen y relaciones públicas, las complicidades con ciertas fuerzas económicas, mediáticas o políticas (es descarada la alineación del hombre fuerte del puerto, el señor Del Moral, con la cúpula del PP), ha alimentado la imagen del Puerto fuerte y triunfador, en competencia directa con Barcelona, para mayor motivación. El reciente posicionamiento crítico del PSPV frente al último proyecto de ampliación constituye una novedad digna de mención, aunque sigue asombrando la tolerancia en los desmanes portuarios del Ministerio de Fomento (supuestamente gobernado por el mismo Partido), que es quien

tiene que poner el dinero en última instancia.



* Dr. en Economia. Consultor Ambiental

Fitxer baixat de <http://www.terracritica.org>