

El paper del port de València en la projecció exterior valenciana

RAFAEL AZNAR GARRIGUES President Autoritat Portuària de València



El caràcter emprenedor valencià ha anat configurant un model de creixement econòmic, en el qual el comerç exterior s'ha posicionat com un gran actiu i ha propiciat una economia oberta, en què les exportacions han reforçat notablement la nostra activitat manufacturera. La transformació d'una base artesanal prèvia en producció industrial, primerament al caliu de la demanda interna i ràpidament evolucionada cap a un model de base exportadora, s'ha materialitzat en unes importants vendes a l'exterior per part de tots

els sectors tradicionals valencians: tèxtil, taulell, moble, calçat, marbre i alimentació, entre d'altres. Posteriorment i vinculat als fenòmens de fertilització creuada que desenvolupen les indústries metal-lomecànica i química, per una banda, i als fluxos d'inversió directa estrangera, que atrauen inversions com l'automobilista, per una altra banda, el component exportador es caracteritza com l'element diferencial determinant del model industrial valencià. El coeficient d'obertura externa de l'economia valenciana es distancia nota-

blement de la mitjana espanyola i mostra, així mateix, una taxa de cobertura envejable. En termes relatius al volum, la Comunitat Valenciana és la més exportadora de les regions espanyoles, si bé posteriorment el declivi de la indústria tradicional corregirà aquesta circumstància.

En aquest context s'emmarca el desenvolupament portuari, en tant que els ports no són més que un instrument al servei de la competitivitat. Afortunadament, el port de València ha compassat la seua evolució a



les necessitats del teixit productiu, anticipant les decisions d'ampliació per a no constituir mai un element estrangulador del potencial de creixement de l'economia i contribuir, d'aquesta manera, a la generació d'oportunitats i l'increment, en suma, del benestar dels ciutadans. L'anticipació és una de les variables claus en la planificació portuària, ja que el procés d'elaboració de l'instrument (pla director), la tramitació dels diversos informes (fonamentalment la declaració d'impacte ambiental) i l'execució de les obres mateix ocupen un període que, com a mínim, se situa entorn dels set o huit anys. El bon criteri del regulador consisteix a obtenir l'equilibri necessari, dissenyant un esquema que evite els excessos i defectes d'oferta. Afortunadament el port

de València ha sigut un cas exemplar quant a això i la nostra gestió està encaminada a fer que ho continue sent.

Ara bé, el caràcter economicista que acompanya els ports durant un període de temps ha anat complementant-se amb la introducció de criteris de sostenibilitat, que es materialitzen, en primer lloc, en l'àmbit mediamambiental i que posteriorment s'expandeixen a l'àmplia dimensió social inherent al terme. Més enllà de la perspectiva econòmica, els ports són punts de trobada per a l'urbanisme, l'arquitectura, la cultura, l'oci, el turisme i altres intangibles que modulen les diferents sensibilitats i necessitats dels ciutadans. De fet, en l'actualitat el desenvolupament portuari, particularment en l'àmbit europeu,

dedica els majors esforços a l'adequada integració dels grups d'interès, a fi de dotar la planificació portuària amb els màxims criteris de sostenibilitat. Crec oportú recordar que una de les primeres actuacions com a president de l'Autoritat Portuària de València fou proposar al Consell d'Administració l'adopció de criteris de responsabilitat social corporativa com a inspiradors de la gestió, cosa que constitueix l'expressió formal del plantejament ací recollit.

Des d'una perspectiva portuària, tan important com l'hinterland —àrea d'influència en el territori interior d'un port— és el foreland, entès com el conjunt d'extremes dels corredors logístics pels quals flueixen les mercaderies. Aquesta finestra oberta al món ha propiciat

una projecció exterior natural, en la mesura que els tràfics comercials han afavorit multitud de convenis, missions i intercanvis que naixen amb un interès comercial, però que acaben transcendint a àmbits molt diversos. El fet que el port de València haja aconseguit l'estatus d'interocenànic assegura la connectivitat directa amb un gran nombre de ports representatius de les principals àrees del planeta, per la qual cosa la projecció exterior valenciana ha comptat des de fa temps amb un instrument privilegiat en aquest aspecte. Així, els principals ports de les diferents façanes marítimes han sigut objectius de tractament comercial: costa est dels Estats Units, Mèxic, Panamà, l'Amèrica Llatina en conjunt, el nord d'Europa, la Mediterrània i la Mar Negra, Zagreb, Àfrica Occidental i l'Orient

Mitjà i Llunyà. En la major part de les ocasions aquesta projecció exterior incorpora un cert component institucional, atés que en molts països el sistema portuari és de titularitat pública; per això, la faceta purament comercial es veu complementada amb una presència institucional valenciana.

És ben conegut que el port de València ha aconseguit el lideratge en el tràfic comercial a la Mediterrània Occidental, sempre al servei de l'economia productiva i desenvolupant en la seua trajectòria un conjunt de millors pràctiques, en qüestions com planificació i desenvolupament portuari, logística del contenidor, gestió mediambiental, seguretat, noves tecnologies, qualitat i responsabilitat social corporativa, entre d'altres, que han sigut posades,

amb esquemes de cooperació, a la disposició dels ports de les diverses àrees, amb un objectiu clar d'intensificació de relacions comercials i, alhora, de projecció del port. Amb aquesta finalitat, es va engegar en 2004 la Fundació Valenciaport, un dels objectius fundacionals de la qual és precisament la projecció exterior de la comunitat logística portuària de Valenciaport que, al llarg dels quatre anys transcorreguts, ha desenvolupat projectes en quaranta països. Es tracta d'un plantejament innovador, que ha permès un salt qualitatiu en la projecció exterior del port. Hui en dia, el port de València constitueix un referent i és conegut com un recinte especialitzat en contenidors de gran èxit, raó per la qual ha esdevingut un cas d'estudi ben valorat internacionalment.

És important subratllar que en aquesta actuació, i com a conseqüència del component institucional que hi subjau, es perfilen i concreten possibilitats d'internacionalització dels operadors logístics portuaris, cosa que contribueix a una major projecció de les empreses valencianes. Pot resultar convenient apuntar, a fi que el lector es posicione amb millor perspectiva, que en els models de gestió que compartim els principals ports del món, l'estratègia recolza en partenariats publicoprivats, en què els diferents àmbits d'actuació es modulen mitjançant un permanent equilibri entre l'autoritat

portuària, que n'és el regulador, i els operadors privats, per la qual cosa la projecció internacional presenta sempre un caràcter conjunt.

Juntament amb la projecció exterior derivada de l'acció comercial i de l'estratègia de difusió de les millors pràctiques del port de València, és important considerar la transcendència dels esdeveniments que s'han realitzat recolzant-se en el nostre port. Actualment València està immersa en la principal transformació port-ciutat que s'està duent a terme arreu del món. Es tracta d'una dinàmica

en què s'han vist immersos fins ara molts ports. La desafectació per a usos comercials de dàrsenes que són recuperades per a finalitats ciutadanes ha jalonat el desenvolupament portuari, des de Baltimore i Puerto Madero, a Amèrica, fins a Hamburg i Gènova a Europa, passant per altres ports espanyols. L'extraordinari interès en aquest cas radica en la potencialitat de la transformació inherent a l'exercici port-ciutat que ens ocupa i que ha donat lloc, afavorit per l'administració competent, a un concurs internacional d'idees que tutelarà el resultat final del procés.



És ben cert que mentre es perfila aquesta transformació urbanística, la dàrsena ha sigut l'eix sobre el qual s'ha sustentat el desenvolupament de l'America's Cup en el 2007, amb possibles regates en anys futurs, i la prova del campionat de Fórmula 1, anomenada Gran Premi d'Europa, corresponent al 2008, que tindrà la continuïtat assegurada en els pròxims anys. Considere que està fora de qualsevol dubte la projecció exterior de València i la Comunitat Valenciana aconseguida gràcies a aquests esdeveniments, que poden ser catalogats com els millors multiplicadors d'imatge dels valencians en el pla internacional a

què hem arribat fins al moment. Per descomptat, la iniciativa no és del port, rau en les autoritats valencianes tot el mèrit i la perspectiva estratègica consubstancial a aquest tipus d'esdeveniments. Ara bé, és l'existència mateixa de les instal·lacions portuàries el que es revela com l'actiu determinant per a poder dissenyar actuacions organitzatives de tant de nivell com les ressenyades. D'altra banda, no és sobrer recordar que el planejament realitzat pel port incorporava ja, mitjançant el conveni Balconada a la Mar, la gènesi de les posteriors transformacions nucleades entorn de la dàrsena.

Aquesta reflexió introdueix, per a concloure, una doble perspectiva amb relació al paper del port al servei de la projecció exterior valenciana, ja que si aquesta ha sigut rellevant com a suport en la dimensió comercial i de gestió, fins i tot ho ha sigut més com a conseqüència d'esdeveniments de la dimensió dels esmentats. Evidencia així que és possible compatibilitzar el lideratge en el tràfic comercial a la Mediterrània amb el fet que les instal·lacions portuàries constitueixen el suport d'esdeveniments la rendibilitat social dels quals està fora de dubte.