

Periódicamente, en las páginas de los periódicos aparecen artículos redactados bajo un simple principio: «Ahora que ya somos moderadamente ricos y vivimos con un cierto bienestar, eliminemos todo lo que nos ha traído hasta aquí». Hoy le toca al puerto de Valencia.

La afirmación mágica, de forma resumida, es que el puerto es una oscura máquina que solo produce perjuicios a los valencianos y que además es prescindible. Y digo mágica, porque la afirmación no precisa de demostración científica. Es así y basta.

Sin embargo, una aproximación desde el lado del conocimiento, no indica eso.

El último análisis del impacto económico de la actividad portuaria elaborado por el Departamento de Economía y Ciencias Sociales de la Universitat Politècnica de València (UPV) en 2018, reflejó que el puerto aportó a la economía valenciana y a su área de influencia un Valor Añadido Bruto (VAB) del 2,39% del total de la Comunidad Valenciana.

Para valorar la magnitud de ese impacto valga decir que el VAB de toda la agricultura de la Comunidad es del 2,00%, como acredita el Informe Económico de Presupuestos de la Generalitat Valenciana 2021. En este momento, y exclusivamente en términos de impacto económico, el puerto de Valencia es más importante que la agricultura valenciana. Puede sorprender, pero es así. Repito, en esos términos, porque hay otros puntos de vista posibles, territoriales, sociales o culturales.

Necesitamos más empleos de ese tipo, no menos. Y para ello, hay que fortalecer las bases de una cierta reindustrialización tendente al alto valor añadido. Y una de esas bases, es la disponibilidad de unas potentes infraestructuras de transporte y logísticas.

El diagnóstico de la debilidad de nuestra dotación logística en relación con nuestras potencialidades es conocido, y en particular el de la necesidad de fortalecimiento de las sinergias entre corredor mediterráneo, red portuaria y suelo logístico, en una posición geográfica favorable.

Hay quien se asombra de que el puerto evalúe las necesidades de suelo logístico en 640 hectáreas. Si estas parecen muchas, solo diré que la Plataforma Logística de Zaragoza, conocida como Plaza, tiene, en una sola unidad, 1.312 hectáreas. Y Platea, en Teruel, 254 hectáreas. Así ha apostado Aragón por la logística como sector productivo cualificado, con bastante éxito por cierto.

Los puertos del Estado, en España (y en casi todo el mundo) son infraestructuras públicas estratégicas, calificadas de interés general, sometidas a la Ley de Puertos y con un sistema de gobernanza diseñado por esa Ley, tendente a la autonomía, a la eficiencia y a la autosuficiencia económica. Por ello, ni siquiera les cuestan dinero a los contribuyentes.

Sugerir que las actividades portuarias responden a oscuros intereses de no se sabe qué navieras, no solo indica mala fe, sino también una profunda ignorancia. Les puedo asegurar que a las navieras les da lo mismo cargar en Valencia o en

# El puerto de València: un activo territorial valenciano de primer orden

## TRIBUNA

### Vicente Cerdá García de Leonardo

Presidente de la Comisión de Transportes y Logística del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos



¿Podríamos prescindir de él? Podríamos. Solo habría que valorar cuanto nos iba a doler la operación, porque los que digan que el proceso sería indoloro, simplemente, mienten. Los principales sectores industriales valencianos, cerámico, automoción, metal-mecánico y químico, que por otra parte suponen el 60% de la exportación valenciana según datos del IVACE de este mismo año, son portuario-dependientes para sus exportaciones. Por ser breve en el argumento, si la cerámica se acaba exportando por el puerto de Barcelona, ¿cuánto tardaría Pamesa en reinstalarse en Prat de Llobregat?

En un momento en el que se pretende una mayor resiliencia económica frente a los riesgos del panorama internacional, superando la debilidad que supone que los mayores sistemas productivos valencianos sean mayoritariamente lo que el Instituto Valenciano de Investigaciones Económicas (IVIE) llama, con un eufemismo caritativo, servicios con una baja intensidad de conocimiento, es decir, y de forma muy simplificada y seguramente injusta, bares y restaurantes, despojarse actualmente, no ya de los 38.866 empleos, de alta cualificación, por cierto, que ofrecen las empresas directamente relacionadas con el puerto, sino también de los que perderíamos por la deslocalización industrial, sería una operación suicida.

Marsella, porque sus barcos, en viajes interoceánicos suelen tocar ambos puertos. Su negocio lo tienen garantizado por la geografía.

Es a Ford, a Porcelanosa o Stadler a quién interesa la proximidad portuaria. Y cuando una industria cerámica quiera hacer un envío de 1.000 toneladas, digamos, por ejemplo, a Savannah (Georgia, USA) es muy conveniente que haya otras 10.000 o 20.000 toneladas en ese momento que también quieran ir allí, porque si no las hay, no habrá escala del barco. Y para eso existe el tránsito, para conseguir escala suficiente de las operaciones que fidelicen las líneas. Como en los aeropuertos HUB, cosa que sabe cualquier persona medianamente viajada.

¿Quiere decir esto que el puerto es inícuo para el territorio? Por supuesto que no. Todas las infraestructuras producen efectos positivos y negativos. Y depende de la habilidad, y también de la rectitud, todo hay que decirlo, del decisor político, que los positivos superen con mucho a los negativos y que estos se traten con las medidas correctoras que correspondan. A este respecto, se puede afirmar que la capacidad y la eficacia de las administraciones locales y estatales en diseñar y exigir dichas medidas correctoras en relación con el puerto de Valencia ha sido nula, prefiriendo alguna de ellas, solo muy de vez en cuando, negar la mayor, en la confianza de que iban a hacer mucho ruido, pero no se les iba a hacer mucho caso, cosa que hubiera sido desastrosa y que en realidad no deseaban.

El puerto de Valencia es un activo territorial de primer orden para la Comunidad Valenciana, con una presencia irreversible, si no queremos poner patas arriba nuestra economía. Ahora pongámonos a mitigar lo máximo posible los perjuicios que pueda causar, siempre sobre la base de su existencia y de su funcionamiento eficaz.