

Abans de començar la meua anàlisi de la situació actual del Port de Barcelona, permetin-me que faci una reflexió gairebé obligada, atès que, inevitablement, cal emmarcar-la en l'entorn global de crisi econòmica. Aquesta situació econòmica determinada fa que qualsevol reflexió a l'entorn d'una infraestructura, com ara el Port de Barcelona, hagi de fer referència a aquest context tant global com específic —el que l'afecta més directament.

El discurs actual és el de la manca de liquidés, però voldria recordar que, fa 4 mesos, el debat no era aquest. El debat se centrava, aleshores, en el preu de les matèries primeres i de l'energia. I fa escassament 6 mesos o un any, el debat era el de la globalització i com aquesta ens ha afectat al llarg de 10 anys. Quant a la manca de liquidés, voldria dir, encara que pugui semblar agosarat, que no és que n'hi hagi una manca exactament, sinó que és a unes altres mans —Xina, Aràbia Saudita, Indonèsia— i són els Estats Units els qui tenen aquest problema. Així doncs, el mercat, malgrat la fortalesa que pugui tenir una economia com l'europea, ve determinat pel comportament de futur que puguin tenir aquestes economies emergents que tenen una gran incidència en termes financers i quan parlem de globalització i ens referim, en concret, al Port de Barcelona, que és una de les finestres físiques a la globalització. Ara bé, no hauríem deixar de banda debats que teníem fa escassament 3 mesos i que ens amoinaven, com ara el preu de l'energia i de les matèries primeres.

D'altra banda, tot i que calgui tenir en compte aquest entorn que afecta el Port de Barcelona, també cal considerar un entorn dins l'àmbit global que el pot afectar estrictament. En primer lloc, hi ha un creixement exponencial d'inversió en infraestructura portuària al Mediterrani. Això vol dir que s'està produint un creixement substancial de la competència. Per exemple, el Port de Tànger, que no és neutre respecte al de Barcelona i encara menys respecte al d'Algesires, afecta a tots els tràfics que es puguin produir. El procés d'ampliació del Port de València, les modificacions de la llei de ports a França i, fins i tot, l'existència d'una nova terminal per part de Dubai Ports a Tarragona seran elements que afectaran directament a Barcelona durant els propers anys. És a dir, en aquests moments, tots els governs tenen clar que, si volen tenir elements de productivitat dins de l'àmbit econòmic, cal que hi hagi una millora de la infraestructura.

Aquesta exigència, a nosaltres, com a Port de Barcelona, ens agafa en un moment en què hi ha un procés d'ampliació força consolidat i que, de cara al futur, ens obligarà a centrar-nos en un altre aspecte que el port ha anat treballant, però, que serà cada cop més important de cara als propers anys i és la relació directa amb els clients i la millora de la qualitat i la productivitat. Ara bé, hi ha un aspecte que voldria afirmar, malgrat que l'atenció ara l'acapari la crisi financera, i és el fenomen de la globalització, que continua imparable. La globalització ve determinada per aquests aspectes: el trasllat de capitals, que va ser el primer que es va produir; el segon, el de la informació o coneixements; el tercer, el de les persones i, per últim, el de les mercaderies. La globalització el que determina és la connectivitat i el trasllat de tots aquests conceptes. Com a port, estem afectats directament per dos d'aquests elements, el que afecta a les persones i a les mercaderies. I això queda reflectit a les dades, atès que, un mercat com el xinès que, fa 20 anys, era gairebé inexistent en el Port de Barcelona o en els sistemes portuaris mundials, en aquest moment, representa un 30% del volum de contenidors que mou el Port de Barcelona. És a dir, continua essent important que, quan parlem de globalització, lliguem aquest concepte amb el Port de Barcelona i veurem que, malgrat la situació financera que s'està produint, la globalització com a concepte de trasllat de persones i mercaderies es continua produint i que a nosaltres això ens brinda moltes possibilitats. Dins d'aquest entorn, també voldria manifestar que la gran oportunitat —per no dir l'única que tenim dins de l'àmbit de Catalunya i d'Espanya— és la de mirar cap al món. En canvi, gosaria dir que el món veu més oportunitats a Catalunya que no pas a la inversa. Tenim, però, l'absoluta necessitat no només d'incrementar l'exportació de productes, sinó també de tot allò de què en tinguem coneixement. Per exemple, si en aquests moments el Port de Barcelona és bo en creuer o dins de l'activitat logística, hem de tenir la capacitat de vendre aquest coneixement. Això implica, en primer lloc, que la logística és un element important per a Catalunya i que un projecte logístic no ha de ser un element menor dins del plantejament d'un govern o dins del sistema portuari. En aquest sentit, Barcelona té un projecte marcat dins d'aquest context de la globalització que és el projecte del 22@. És un projecte vinculat clarament al coneixement i va ubicat físicament al nord de la ciutat. Té també un altre element, que caldria començar a conceptualitzar i al qual jo anomeno, juntament amb altra gent del pla estratègic metropolità, 22L, i que conforma el sud de la ciutat entre port, aeroport, ZAL i consorci de la Zona Franca. Aquesta és la zona on hi ha més gran connectivitat de persones, de generació de riquesa i en termes de mercaderies. Aquesta connectivitat es pot facilitar cercant encara més sinèrgies dins l'àmbit de la ZAL, el Consorci, del port i de l'aeroport. Poques ciutats tenen la possibilitat de disposar d'un aeroport que mou 37 o 38 milions de passatgers, un port que mou més de 3 milions de persones i, aproximadament, uns 53 milions de tones. Dins aquest entorn a què feia referència, és també important l'existència d'una relació que tenim amb les navilieres en què es produeix un procés de concentració que fa que tots els actors de la cadena logística tinguin cada vegada més debilitats a l'hora d'introduir processos de negociació. És a dir, en aquests moments, tenim grans navilieres que no actuen únicament i exclusivament com a navilieres, sinó que participen directament en tota la cadena. El que intenten fer és plantejar una logística global: són navilieres, són transitaris, són consignataris i també tenen la capacitat de gestionar directament terminals.

Dit això, es pot afirmar que el procés d'ampliació del port va bé, però el repte que té plantejat és la productivitat, l'atenció al client i això vol dir que tota la cadena que participa en la gestió logística ha de ser molt més eficient, començant, si m'ho permeten, per la mateixa autoritat portuària. Però tothom que participa en aquesta cadena té un grau de responsabilitat al respecte: des de la inspecció del PIF, des de la duana, el sistema de transport, el transitari, el consignatari i des de les feines d'estiba i de les mateixes terminals. Venim d'un procés en què, durant els últims anys, hem crescut d'un 5 a un 7% en tones i, durant els últims 5 anys, hem anat creixent en contenidors en un 12%, que és on existeix més valor afegit. Ara passem a un entorn nou on, a causa de la situació econòmica, els creixements no seran tan elevats i la competència serà molt més efectiva. Dit d'una altra manera, fins ara els contenidors venien i, a partir d'ara, els haurem d'anar a buscar.

Per tal d'il·lustrar el que he dit fins ara amb dades, voldria ara parlar-los de les dimensions del port i de la situació actual dels diferents tràfics: el creixement fins al mes de juliol ha estat d'un 6,9% en tones; en contenidors, d'un 4,5%; de vehicles, d'un 5,3% i de creuers, d'un 18%. No són unes dades dolentes. Podem afirmar, segons aquestes dades, que l'activitat de creuers presenta un comportament positiu i uns creixements no tan elevats de cara al 2009, però continuarà tenint creixements. En vehicles, durant el primer semestre, hi hagut creixements importants, però tot el que afecta directament el consum ens afectarà a nosaltres directament. En aquests moments, tot el que és el tràfic de vehicles al port no té un comportament positiu com el que ha tingut durant el primer semestre. En contenidors, estem creixent un 4,52%, però bàsicament en trànsits. El procés d'importació i exportació ja no té un comportament tan positiu com ha tingut durant els últims temps i, malgrat tot, continuem creixent amb un tràfic total en 6,9 punts o un 7% si incorporéssim les dades del mes d'agost. Com els deia, en contenidors, els creixements són bàsicament de tràfic, la qual cosa és una dada important en termes d'economia: la importació al Port de Barcelona durant els primers 6 mesos ha baixat aproximadament un 5% i veníem de creixements de més del 4%. El comportament amb l'exportació és d'un creixement del 5%. Aquest comportament amb l'exportació ha millorat substancialment —i d'aquí la meua reflexió sobre la necessitat que tota la cadena logística incrementi la seva productivitat de forma important— pels tràfics que, durant l'últim trimestre, hem aconseguit de França degut a situacions conjunturals de la situació del Port de Marsella. És a dir, des del punt de vista de dades de la situació econòmica del país, hi ha una bona notícia i és que l'exportació té un comportament positiu. D'aquests creixements de 4-5 punts de l'exportació, podríem afirmar més o menys que 1-1,5 punts corresponen al tràfic amb França. Això ens indica que se'ns pot presentar una gran oportunitat si tenim processos de més obertura, no tant en el concepte de liberalització, encara que també, però més aviat en la capacitat d'assumir tràfics de França i això vol dir que tota la cadena logística ha d'estar més concentrada en les necessitats que pugui tenir el client, reconeixent, lògicament, les dificultats que es poden produir dins l'àmbit del transport pels preus de l'energia. Aquestes són les dades de l'exportació en termes de contenidors plens, que és el que determina l'índex de l'activitat econòmica. Com els deia, el mes de juliol va ser un mes positiu perquè vam tenir una gran captació de tràfic francès i això em duu a manifestar que hem de millorar aquesta relació amb el tràfic francès i que hem tingut un comportament com a comunitat portuària respecte als tràfics francesos positius, però insuficients si, de cara al futur, volem ser competitiu i consolidar aquests tràfics no per situacions conjunturals que es produeixen en un port determinat, sinó per la qualitat de les prestacions del Port de Barcelona.

Els principals indicadors econòmics del Port de Barcelona són els següents: el 2008, tenim una previsió d'ingressos d'uns 172 milions d'euros, amb un benefici de 64 milions i amb un *cashflow* que, probablement, serà superior als 92 milions d'euros i, amb un endeutament, que és assumible pel *cashflow* que tenim capacitat de generar. Tot això ens permet seguir amb allò que és condició necessària que és el procés d'inversió per a l'ampliació del Port de Barcelona. Tenim una situació econòmica prou sanejada per tal de poder fer front al volum d'inversions a què ja, en aquests moments amb diferents licitacions, el Port de Barcelona fa front.

L'aposta del Port de Barcelona i l'estratègia que ha de seguir és la necessitat d'incrementar els tràfics que vénen de l'Extrem Orient i jo hi incorporaria també la necessitat d'incrementar les línies de tràfic interior del Mediterrani, amb Itàlia i el nord d'Àfrica, i la possibilitat de captar bona part dels tràfics que van cap als ports del nord. Gràficament, es pot comprovar que el 75% del tràfic d'Extrem Orient entra pels ports del nord i el 25% entra pels de la Mediterrània. Així doncs, un port com el de Rotterdam serveix al de Milà o a alguns clients del Port de Barcelona. La nostra estratègia és, per tant, captar part d'aquests tràfics. Mai podem equilibrar-ho del tot, però continua essent la nostra estratègia i, per fer això, la condició *sine qua non* és procedir a l'ampliació del port i la connectivitat, però la tercera condició és tot el que afecta a la qualitat. L'aposta de Barcelona és incrementar el *hinterland* i per fer això necessitem tenir un centre de concentració i de distribució de càrregues que compleixin dues condicions: l'ampliació del port i de la ZAL, d'una banda, i les noves connexions ferroviàries i viàries per ampliar el *hinterland*, d'altra banda. L'ampliació del port i de la ZAL s'està produint en aquests moments. A finals del mes de setembre, s'acaben els discs —amb una inversió de 600 milions d'euros. Estem procedint a la reparació de l'avaría que es va produir a la zona del moll Prat i hem licitat el moll sud. L'ampliació del port, per tant, està consolidada, garantida en termes financers i adjudicada en la majoria d'aquesta ampliació. Quant a les noves connexions que no depenen en termes de competència del Port de Barcelona, el projecte s'està elaborant. L'elaboració d'aquest projecte trigarà 2 anys en quedar enllestit i creiem que hauríem de fer un

esforç important per reduir aquests terminis perquè, d'una altra manera, no tindrem les connexions fins d'aquí a 6 anys, atès que la licitació d'una obra d'aquestes característiques requerirà, com a mínim, 3 anys. El cert és que, malgrat la pressió que puguem fer perquè hi hagi millora de les connexions, que en termes financers també està garantida, tenim un problema de calendari important. A més a més, cal millorar substancialment la qualitat, la productivitat i l'eficiència i això ho ha de fer, en primer lloc, l'autoritat portuària; ara bé, no ho pot fer sola, ni ho poden fer els consignataris, ni els transitaris, ni el sistema de transport sol. És absolutament necessari que aquest sigui un compromís de tota la cadena logística que, en aquests moments, participa en qualsevol producte que hi hagi a Aragó, Barcelona, Madrid o a França i que es vulgui exportar o importar. És necessari millorar la qualitat i tenim un marge important per millorar la qualitat, l'eficiència i la relació amb el client. En el moment actual, en què tothom parla de crisi econòmica, és el moment en què hem de començar a centrar-nos en l'explotació de l'ampliació i no l'explotació en termes conceptuals de l'arquitectura de l'autoritat portuària, és a dir, el departament d'explotació que, lògicament també cal fer, sinó el de la relació amb els clients. Aquest és el projecte de futur que tenim ara mateix.

Quant als projectes d'ampliació del port, té una inversió molt important d'uns 3.000 milions d'euros entre inversió pública i privada en tot el procés d'inversió des del 1997 fins ara. La majoria d'aquestes obres s'han consolidat i bona part d'elles estan en procés d'adjudicació. Les característiques principals d'aquesta ampliació són les següents: la construcció de dos dics d'uns 7 km, multiplica per dos la superfície terrestre del port, passant de 558 ha a 1.260 ha amb una línia de moll de 19.000 a 29.000 metres aproximadament. Els dos dics estaran acabats, com a molt tard, el proper mes d'octubre, la ZAL Prat està força consolidada, així com la construcció del moll Prat. La comunitat i autoritat portuària va veure com una mala notícia l'avaria del moll Prat que vam haver de provar de superar entre tots, atès que aquella situació posava en qüestió la capacitat del Port de Barcelona per poder desenvolupar una infraestructura d'aquelles característiques. L'avaria sembla que es comença a solucionar dins els terminis previstos: va haver-hi un desplaçament de 16 calaixos —cada calaix és com una casa de 6 pisos— i, en aquests moments, tenim 5 calaixos destruïts i 4 reflatats i això ens permet fer un procés de lliurament de la terminal a Tercat Hutchinson que començarà el 2009-2010. Aquest fet determinarà de manera immediata una inversió importantíssima per part de Tercat Hutchinson al Port de Barcelona perquè ha de fer tot el procés d'inversió de superestructura i la posada en marxa d'aquesta terminal entre el 2010-2011 de manera parcial. Quant a les ZAL, la ZAL 1 està completa i la 2 està al 52% comercialitzada.

Lògicament, la ZAL, en aquests moments, nota la reducció de l'activitat i això implica que, com a ZAL, hem de millorar la nostra relació amb els clients i millorar la qualitat de les nostres instal·lacions, però és cert que la millora substancial de la qualitat de la ZAL ve determinada per tot allò que afecta la connectivitat. Els projectes principals del Pla director és el Pla especial de la nova bocana, el trasllat de les drassanes UNB, les noves terminals de creuers i la urbanització, la nova terminal de TERCAT, l'ampliació del moll sud, la reordenació de les terminals de la càrrega generada i l'ampliació del moll adossat, les centrals de cycle combinat i el moll costa. En aquests moments, s'està acabant la construcció de l'hotel vela —una inversió de 160 milions d'euros amb una generació de 6 ha noves— i, probablement, el primer semestre de l'any que ve procedirem a fer la concessió de la marina de la nova bocana que es troba davant de l'hotel vela. L'altre projecte important és el trasllat d'Unió Naval de Barcelona que era està ubicada a Marina 92 davant la nova bocana i ara mateix estem elaborant el projecte pel trasllat de les drassanes d'UNB que implicarà una inversió de 50 milions d'euros i la possibilitat de reparar vaixells fins a 275 metres d'eslora. Això implicarà l'ampliació de la drassana de Marina 92 que assumiria la concessió de nova bocana amb una inversió de 25 milions d'euros. Normalment, aquestes dues instal·lacions representen entre 700 i 800 llocs de treball i una inversió conjunta d'aproximadament uns 75 milions d'euros. Respecte a les noves terminals de creuers, cal dir que hi hagut una inversió privada en terminals de 38 milions d'euros durant els últims 3 anys i una inversió pública en urbanització i habilitació de molls de 10,5 milions d'euros. Estem en procés d'elaborar el projecte de la terminal C per la seva remodelació amb la voluntat que entri en licitació l'any que ve. L'altre procés important és l'ampliació del moll sud de TCB que és una obra que està licitada i adjudicada amb una inversió de 60 milions d'euros. Això permetrà a TCB tenir una superfície aproximada de 90 ha amb un increment de la seva capacitat substancial amb la qual cosa el Port de Barcelona es configura com un port on existeixen dues terminals d'aproximadament 100 ha i amb una capacitat immediata d'entre 5 i 5,5 milions de TEUs entre les dues.

Un altre procés important que es va produir l'any passat va ser el procés de reordenació de terminals que implicarà una millora de la superfície de la terminal de TCB i de Transmediterrànea i, probablement, abans que acabi l'any, procedirem a l'enderroc d'Interfrisa que és aquest edifici que es troba dins de la terminal de Transmediterrànea en aquests moments i que, en termes d'imatge de port i de ciutat, no és gaire rellevant. Per últim, un altra inversió important que s'està desenvolupant actualment és l'ampliació de la planta regasificadora d'NGAS, amb un increment de la capacitat de 240 mil metres cúbics a 840 mil metres cúbics amb una inversió de 500 milions d'euros aproximadament i també la construcció de la planta de cycle combinat de Gas Natural amb una potència de gruix de 400 megabytes. Aquestes dues inversions crec que són les dues inversions més importants que s'estan duent a terme en el sector de l'energia a Catalunya actualment.

En definitiva, tots aquests projectes determinen el que fins ara ha estat l'obsessió del port i que és la seva ampliació i és que la possibilitat que el port creixi ve determinada per la capacitat que els nous grans vaixells tinguin accés al Port de Barcelona, perquè si no es dona resposta al gegantisme dels vaixells, aquests faran escala a altres ports i perdrem oportunitats de negoci. El que sí podem afirmar avui és que el procés d'ampliació del port està avançant de manera correcta. Ens podem trobar d'aquí a 2 anys amb dues terminals operant i, d'altra banda, el 2009-2010, hi haurà tot el procés d'ampliació Tercat Hutchinson. Alhora, això permet la possibilitat de disposar, en un termini de 4 anys, del moll Príncep d'Espanya que ens pot permetre millorar les necessitats del sector d'automoció i el siderúrgic que, en aquests moments, tenen un operatiu al port que és absolutament millorable per problemes d'espais.

L'altra qüestió és condició *sine qua non* per augmentar la capacitat productiva que té el Port de Barcelona, és a dir, la capacitat de moviment de mercaderies del port, i és que se'n millorin els accessos i les connexions intermodals. En aquest apartat, hi ha dos conceptes molt clars: d'una banda, l'accessibilitat viària de proximitat, la necessitat de millorar la connexió entre l'A-2 i l'AP-7-B30, incrementar la capacitat de l'eix de Llobregat, millorar el viari local del port amb el carrer 3 i nou vial d'accés 2+2 exclusiu per al port-mercaderies. A més a més, cal millorar també les connexions ferroviàries amb el futur desenvolupament ferroviari i, finalment, cal destacar la necessitat de desenvolupar el corredor mediterrani a curt termini. En aquest cas, insistim en la necessitat de millorar la capacitat d'infraestructura ferroviària no només en els accessos, atès que la discussió ara només és per la qüestió de calendari i no per la del concepte, sinó que a més a més insistim en què cal millorar la connexió amb França aprofitant un vial exclusiu per a mercaderies amb l'antiga via del ferrocarril un cop l'AVE, que donarà resposta a les necessitats dels viatgers, amplii la capacitat operativa de l'estructura ferroviària antiga. Aquestes són condicions necessàries i sobre les dues podem discutir el calendari, però no podem discutir-ne ni el concepte ni el finançament en el sentit de si tenim capacitat o no. Pel que fa al port, el procés d'ampliació avança i pel que fa al govern de l'Estat, el projecte avança i el calendari és absolutament millorable. Insisteixo, però, en què no voldria que la meua intervenció d'avui fos, exclusivament, sobre allò que hem de fer amb les "pedres", sinó que el missatge és deixar clar que, en un futur, la captació de tràfics no vindrà donada únicament i exclusiva per la capacitat d'ampliació del port, sinó amb la prestació de servei que tota la comunitat logística doni a qualsevol mercaderia i aquest és el repte que, de cara als propers anys, haurem d'afrontar. Lògicament, sense oblidar la connectivitat i l'ampliació del port i, és clar, també hi tindrà molt a veure la nova modificació Llei de ports que es pugui plantejar.

Per resumir, doncs, l'estratègia del port, cal dir que s'orienta a incrementar la capacitat de càrrega del port captant tràfics que puguin venir d'Orient i, per això, necessitem desenvolupar un port de xarxa a través de terminals marítimes interiors. De fet, nosaltres ja participem en una terminal ferroviària a Madrid, som a una terminal ferroviària a Saragossa, tenim acords amb Tànger-Med per estudiar les oportunitats de desenvolupar a la seva zona logística, participem en la millora de la terminal ferroviària de Saint Charles que té 450 metres i passa a 750 metres, hi participem en l'accionariat, tenim posicions immobiliàries a Toulouse i estem estudiant el cas de Lió. Tot aquest procés cal desenvolupar-lo, i així ho fem, amb acords entre sector públic i privat i amb operadors locals. També cal que les diferents terminals de contenidors del Port de Barcelona s'impliquin de forma seriosa en el desenvolupament i l'ampliació del *hinterland*. Lògicament, mantenint els criteris de rendibilitat que puguin tenir les terminals, però per tal d'incrementar el *hinterland*, no es pot fer sobre una iniciativa pública, si no que cal buscar els acords públics-privats. Per això, ara treballem amb la possibilitat de desenvolupar el consorci de plataformes logístiques i és l'oportunitat de desenvolupar —a través d'un instrument mercantil, públic-privat, amb la participació del Port de Barcelona, però també del Govern de la Generalitat amb els instruments que consideri més oportuns, també del sector privat i també, si s'hi vol sumar, del Port de Tarragona— plataformes logístiques dins del territori català. El nostre principal objectiu en aquest sentit és desenvolupar una xarxa de plataformes logístiques per donar servei a les cadenes logístiques internacionals i això ens obliga a potenciar corredors multimodals de transport i les terminals interiors —per fer-ho possible, al Port de Barcelona, ens esforcem a millorar la nostra cultura ferroviària, atès que no podem parlar constantment de la infraestructura de creació de tren si no tenim capacitat de prestar serveis a través del sistema ferroviari i això implica desenvolupar un conjunt de nodes logístics integrats a les plataformes. Els productors serien les ZAL del Port de Barcelona i Tarragona, amb les majories públiques que es consideri oportú, les ZAL de distribució, les terminals marítimes interiors i plataformes integrals. Respecte a la relació que el port té amb l'àmbit estrictament portuari, el port actua com a motor de desenvolupament d'iniciatives juntament amb el sector privat, però respecte a l'ampliació del *hinterland*, el Port de Barcelona ha d'actuar com un inversor clar, desenvolupant aquells projectes encara no prou madurs perquè hi participi la iniciativa privada. Ara bé, insisteixo que això requereix una visió més oberta de la capacitat de gestió que té una autoritat portuària. Hem de ser més flexibles a l'hora d'intervenir en diferents iniciatives públics-privades que puguin aparèixer. Per últim, una referència a la gerència urbanística del Port 2000, és port vell, i considero que és necessari continuar millorant la qualitat del servei que dona el port vell. Aproximadament, s'hi mouen 16 milions de visitants anuals i el volum d'activitat s'ampliarà de cara al futur, atès que hi haurà nous espais públics gràcies a la creació de la nova bocana. És un volum de gent considerable i ofereix un atractiu per part de la ciutat important. En aquests

moments, és sostenible, però cal continuar tenint cura de l'espai públic com a referència de relació entre el port i la mateixa ciutat.

El que he pretès amb la meua exposició és deixar constància d'una certa actualització de l'estat de situació del Port de Barcelona. Aquest procés d'ampliació avança de manera correcta, amb un procés d'acord amb les terminals que garanteix el seu desenvolupament i ampliació de cara al futur, un procés de connectivitat amb el port que està ben definit, però amb un calendari no ajustat a les possibles necessitats del port i un repte respecte als continguts amb què hem de desenvolupar aquesta ampliació de cara al futur. I això vindrà determinat per altres aspectes com el *Short sea shipping* i el desenvolupament de la Llei de ports que no és un element neutre. Podem veure, per tant, el futur amb certa tranquil·litat, ara bé, el cert és que som nosaltres els que ens hem de barallar per millorar l'eficiència d'una infraestructura portuària que avança correctament, que té un projecte molt clar, però la capacitat de millora de la qual va més lligada amb l'esforç de les persones que no pas amb les "pedres".

Debat

Pregunta: —*La pregunta que vull plantejar-li va més enllà de la qüestió de l'estratègia general del port perquè afecta el Govern de la Generalitat i, fins i tot, el Govern de l'Estat: ha mencionat la liquidés que hi ha als mercats i del cas de la Xina, l'Índia, etc. on hi ha empreses espanyoles que s'hi estan fent un lloc; en el tràfic de mercaderies en l'àmbit portuari, en concret. Aquests mercats entren pel Canal de Suez i les xifres que tinc —encara que són de fa un any, no crec que hagin variat gaire— indiquen que el 25% de mercaderies van cap al Mar Negre i el 75% va cap als ports del nord d'Europa i el Mediterrani. Això vol dir, segons el que vostè ha comentat, que si el 25% d'aquest 75% de mercaderies que van cap al nord es queden al Mediterrani, aleshores, els ports del Mar Negre i el Mediterrani tenen un volum de mercaderies molt semblant, amb ports com el d'Odessa o el de Mersing que tenen una mida molt semblant al del Port de Barcelona o al de València. Hi ha diferents avisos de la UE als estats membres respecte a l'endarreriment dels projectes de les xarxes transeuropees de transport, però és cert que aquests països de l'Europa de l'est avancen en els diferents eixos, tant el 9 que va cap a Rússia com el 6, 4, etc. En aquest sentit, vull plantejar la següent qüestió: qualsevol projecte de creixement de qualsevol port català o mediterrani, hauria d'anar acompanyat d'un increment important d'aquestes xarxes transeuropees, sobretot quan nosaltres no tenim tràfic fluvial i un ordre del 10% de ferrocarril respecte al 25-30% dels ports del nord d'Europa. En resum, les ampliacions dels ports haurien d'anar acompanyades d'unes connexions de xarxes transeuropees importants, si no, serà difícil veure'n els resultats. Quina opinió en té al respecte?*

Sr. Valls: —L'entorn en què ens movem, al qual em referia al començament de la meua intervenció, no és únicament l'entorn econòmic, sinó també el portuari, en què hi ha una proliferació important d'infraestructures portuàries a altres estats, al Mar Negre, lògicament, però també a la Ribera del Nord del Mediterrani. Crec que hem de treballar més amb el concepte de *hinterland*, no ésser només una plataforma —que ha sigut el concepte amb què s'ha treballat els darrers anys— de *transshipments*, sinó que, sense renunciar-hi, el cert és que la possibilitat i la sostenibilitat d'un infraestructura ve determinada per la captació de tràfics d'exportació i importació. Per fer això, és necessari la connectivitat amb infraestructures. Insisteixo en què no hem de renunciar al *transshipments*, però la competitivitat dels ports vindrà determinada per la capacitat que tenim de captar importació i exportació i, en el cas del Port de Barcelona, vol dir ampliar el *hinterland*. Per fer-ho, tenim tres possibilitats: en primer lloc, generar plataformes logístiques interiors en aquells àmbits territorials on volem augmentar la nostra incidència de captació de tràfics; en segon lloc, participar en la maduració dels corredors ferroviaris sobre la infraestructura existent actualment —i això al port ho fem generant tràfics ferroviaris a l'interior de la península i amb França, liderats pel port amb altres sectors— i, en tercer lloc, millorar la qualitat amb la prestació de tota la cadena d'intermodalitat. De ben poc serveix tenir una magnífica connectivitat quan la nostra eficiència a l'hora de despatxar contenidors és molt millorable. El Govern de l'Estat, crec que, actualment, veu el Corredor Mediterrani i la connexió amb França com una oportunitat positiva i una necessitat per millorar el *hinterland*. No crec que ho vegi tan clar el govern francès. És cert, però, que la intermodalitat al Port de Barcelona se situa al 95% viari i 5% ferroviari i, en canvi, a ports com el d'Hamburg tenen un 30% de ferroviari i, a més a més, tenen el fluvial que no existeix al Mediterrani. Ara bé, la meua percepció és que Puertos del Estado té interès a desenvolupar el *hinterland* i no tant el concepte de plataforma logística com a *hub* de *transshipments*, que potencia les línies oceàniques i al qual no podem renunciar. Aquest últim es pot plantejar amb una eficiència en l'estiba i sobre unes bones terminals, però no es planteja sobre una relació que pugui tenir tota la cadena logística sigui transport, transitaris o connectivitat. L'ampliació i la connectivitat són condicions necessàries, però també ho són la gestió directa amb el client i el servei.

Pregunta: —*Antes ha comentado que uno de los pilares del futuro del puerto se basará en la mejora de los servicios. Habida cuenta de que una de las medidas del ejecutivo para finales de año es la presentación de la nueva Ley de Puertos, me gustaría saber cuál es la petición desde el Puerto de Barcelona para que se incluya en esta futura Ley.*

Sr. Valls: —Lo primero que solicitan, me atrevería a decir que desde todos los sectores del puerto, es estabilidad y un modelo claro en los próximos 10 años. Partimos de una situación de la anterior legislatura en la que se planteó una Ley de Puertos que, por mayorías parlamentarias, no fue aprobada, lo cual generó elementos de cierta incertidumbre. Por ello, pues, creo que lo primero que va a pedir el sector es un marco estable que nos pueda garantizar la gestión de los ámbitos portuarios y la relación entre todos los actores que participan dentro del ámbito marítimo de una forma clara durante los próximos 10 años. No voy a entrar en la polémica de si hay que privatizar o ser sector público y menos en el entorno actual. Hasta hace poco, la situación de liberalización era la mejor medida para la economía y, en el entorno actual, en cambio, nos encontramos con que la intervención pública tiene que salvar algunas de las decisiones del sector privado. No obstante, lo que sin ninguna duda es necesario es un proceso de flexibilidad en algunos aspectos importantes; es el caso de la flexibilidad en el sistema de tarifas, a pesar de que reconozco la dificultad existente en términos jurídicos y desde una visión de autoridad portuaria. Hoy en día, el precio forma parte de la política comercial de un puerto y de la relación del puerto con sus operadores. Si el precio en sí mismo es rígido, perdemos un elemento comercial absolutamente importante. No quiero debatir si tienen que ser precios privados o tasas porque reconozco la complejidad jurídica que conlleva este tema y también conozco las posiciones que puede tener la UE respecto a algunas cuestiones que afectan directamente a tasas. Sin embargo, sí que hay que superar de manera definitiva todo el proceso contencioso respecto a las tasas que se ha producido los últimos años. Defendiendo cada uno de los actores su existencia, sus elementos específicos a la hora de desarrollar su labor en los ámbitos portuarios, lo cierto es que la productividad es un elemento que afecta a todo el mundo y a la primera, a la autoridad portuaria. No obstante, en una situación económica como la actual, en la que una de las grandes alternativas que se nos brinda como economía es incrementar la exportación, los costes logísticos tienen una importancia fundamental e incluso algunos sectores lo están planteando de forma abierta —ya no es sólo un problema de costes laborales, sino también de costes logísticos. Este hecho implica que todos los que participamos en el coste logístico tengamos que mejorar nuestra productividad en muchos aspectos.

Pregunta: —*Considero que, els darrers anys, sempre hem mencionat els contenidors, els vehicles, Short sea shipping —respecte a aquest tema voldria saber quan es preveu que entri en funcionament la terminal de ponent—, però hi ha un tema que hem deixat força abandonat que és el de la càrrega general. En aquest àmbit, estem oferint un servei molt dolent, fins al punt que molts armadors han anat abandonant progressivament el Port de Barcelona i, en canvi, hi ha un buit de mercat, un 25% aproximadament de la càrrega general que es mou, que no es fa amb contenidors, sinó amb convencional. És fins a tal punt així que el Port de Castelló està saturat i comença a donar un mal servei perquè no té prou atracs per als vaixells que transporten mercaderies. La càrrega, doncs, s'ha concentrat a Castelló perquè nosaltres no hem ofert un bon servei. Considero, per tant, que hauríem de reflexionar sobre aquesta qüestió, atès que, com deia, del 100% de mercaderia, un 25% és en convencional i aquesta, per a la comunitat portuària, és molt important perquè hi intervé més personal, més mà d'obra..., per això, crec que valdria la pena aturar-nos a pensar-hi.*

Sr. Valls: —Certament, el Port de Barcelona ha concentrat la seva estratègia, i crec que de manera encertada, en els contenidors. Tenim un grau de “contenirització”, en aquests moments, d'un 71%. L'altra estratègia, a banda del tema de creuers que, com que funciona, prefereixo deixar aparcada, és el creixement important del *Short sea shipping*. La càrrega convencional ha patit, és cert, els problemes d'espai del port. Tenim possibilitats de millorar aquesta situació, però amb alguns límits. És a dir, un àmbit com el Port de Barcelona no pot ser el número 1 en diferents especialitats: creuers, càrrega convencional, contenidors, energia... Som un port que ens hem d'especialitzar. Nosaltres vam fer un tria i vam apostar pels contenidors i pels creuers —en aquests moments, els creuers utilitzen 1.500 metres d'atrac que, si en comptes de creuers, haguéssim optat per una altra via, es podrien utilitzar per a una altra activitat, encara que continuaria essent el moll adossat amb la seva problemàtica en termes de càrrega general. Però, en definitiva, és l'opció que hem pres i considero que és la correcta. En càrrega general, tenim un sector, com és el siderúrgic, que té possibilitats de creixement amb el desenvolupament del Moll Prat i del Moll Príncep d'Espanya com a moll per poder buscar rendibilitat en cotxes i càrrega general. Hi hagut, com a mínim per part meua i sobretot al principi de ser al port, el plantejament de si el Port de Barcelona és un port que pot continuar tenint un tipus d'activitat com el granel sòlid o, per contra, és millor que concentri aquesta activitat en altres ports que ho fan millor perquè tenim pressió per a un altre tipus d'activitat. El granel sòlid no és una activitat en si mateixa que li pugui interessar al Port de Barcelona pel tipus d'especialització que ha anat adquirint. És cert, però, que, amb el creixement de les matèries primeres, ha de seguir disposant d'un espai reservat a aquesta activitat i a la càrrega general. La capacitat de creixement de la càrrega general, com a disponibilitat del Port de Barcelona, hi serà, però sempre limitada per les decisions que hem pres: contenidors, *Short sea shipping* i creuers. És a dir, no hi renunciem, però les capacitats de creixement són relatives. Quant a la construcció del Moll adossat, la licitació la traurem de manera immediata i l'adjudicació entre finals d'enguany i principis de l'any vinent, és una obra de 2 o 3 anys, amb un import de 61 milions d'euros en licitació.

Pregunta: —*Teniendo absolutamente clara la importancia para todos nosotros de la nueva Ley de Puertos y teniendo en cuenta la potente posición del Puerto de Barcelona dentro del sistema portuario*

estatal, ¿está colaborando la APB con Puertos del Estado en la confección de esta nueva Ley? ¿Conoce el borrador de la misma?

Sr. Valls: —No hemos colaborado, porque no hemos llegado al momento en que por parte de Puertos del Estado se haya presentado el borrador. Aunque Puertos del Estado conoce, de hace mucho, las posiciones del Puerto de Barcelona. No conozco el borrador.

Pregunta: —*Des del gremi d'àrids, estem força contents pel que fa al projecte d'ampliació del Port. Vostè s'ha centrat, en la seva intervenció, més en les persones que en les "pedres", jo, per contra, voldria referir-me a aquest últim punt i és que el consum de material que tenim des de l'any 97 en les obres d'ampliació del port és aproximadament el moviment en tones que té, en un any, el port: heu parlat d'uns 53 milions de tones, doncs bé, duem consumits uns 50 milions de tones en 10 anys. Des del sector, considerem que podria ser interessant que tornéssim a plantejar un diàleg, tal com vam fer a finals dels anys 90, sobre com subministrem logísticament aquest material. Va haver-hi plantejaments interessants com el de subministrar material amb gavarres que va estalviar un trànsit de camions important a totes les carreteres que vénen de la zona sud, bàsicament del Massís del Garraf. És, per tant, una bona notícia que ens digueu que teniu capacitat inversora i que voleu fer les obres. Considero que ara és un bon moment, atès que hem notat una baixada en el consum de material i hi ha obres importants que s'han finalitzat com les del Tren d'Alta Velocitat, el desdoblament de la B-30 i l'ampliació de l'aeroport en el subministrament de material. Per tant, és un bon moment per encetar un diàleg, perquè considero que seria bo que tinguéssim tant grans consumidors com grans productors d'aquest tipus de materials. El diàleg que proposo hauria d'anar encaminat a planificar correctament aquests subministraments.*

Sr. Valls: —Aquest desig de diàleg que proposa, per part meva, no hi ha cap mena d'inconvenient a encetar-lo. En bona part, perquè ens interessa evitar els problemes de mobilitat entorn del port, que ja va prou congestionat. És cert que tot el sistema de gavarres que vam utilitzar va funcionar de manera correcta. Tot i així, cal dir que, al Port de Barcelona, el volum d'inversió, no de licitació, serà d'uns 220-240 milions d'euros. Hem fet licitacions, aproximadament, entre aquest any i el passat, d'uns gairebé 200 milions d'euros en tres obres importants. En aquestes obres, el gran consumidor d'àrids són els dics i, un cop finalitzada aquesta obra, el Port de Barcelona no serà un consumidor d'àrids com ho ha estat els darrers anys.