

Entrevista

El port de Barcelona està congestionat per manca d'espai i requereix la seva expansió

Josep Munné: "Estem en condicions de presentar l'estudi que avala la necessitat de desviar el riu Llobregat"

Joan G. Bausa

PERIODISTA

L'expansió territorial que el port de Barcelona reclama exigeix el desviament del riu Llobregat, que suposa una barrera per adquirir nous terrenys i poder crear una gran zona estratègica d'activitats i serveis, i per a la qual el Port Autònom de Barcelona preveu una inversió d'uns 20.000 milions de pessetes.

El president del Port Autònom de Barcelona, Josep Munné, argumenta que el port està congestionat actualment per manca d'espai i que cal la seva urgent ampliació per a garantir la seva competitivitat en el futur. Creu que desviar el Llobregat és absolutament imprescindible i manifesta que estan en condicions de presentar els estudis que avalen aquestes necessitats.

A hores d'ara hi ha en construcció una nova terminal de 60 ha per a 800.000 contenidors, que serà la primera en capacitat del sud d'Europa, una altra inversió que palesa la capacitat del port per a generar riquesa per al país des dels sectors del comerç i de la indústria. El senyor Munné està convençut, però, que el port de Barcelona i el de Tarragona són dues potencialitats d'un mateix hinterland i que tots dos units amb una planificació comuna, constituïrien el primer front portuari de l'Europa del sud.

L'any 1988, Barcelona va ser en tràfic de contenidors el primer port del Mediterrani. Quines gestions realitza el Port Autònom de Barcelona en l'actualitat per competir en volum de tràfic amb els altres ports d'àmbit mediterrani? Quines estratègies se segueixen?

La gestió que es porta a terme és fruit d'un pla director o d'un pla estratègic al qual el Consell d'Administració va donar el seu vist-i-plau, i que consisteix a especialitzar-nos al màxim en el moviment de contenidors, en la mercaderia en contenidors, perquè nosaltres creiem ja que totes les mercaderies passaran per la contenidoriització i, per tant, el port de Barcelona condueix una bona part de les seves inversions cap a aquesta especialitat.

La barrera del Llobregat

En aquest moment, fa una obra d'infraestructura important, que és la tercera terminal de contenidors, una terminal de 60 hectàrees a l'entrada del port i que tindrà capacitat per a 800.000 contenidors, capacitat que la convertirà en la primera terminal de contenidors del sud d'Europa. La segona gran inversió que fa també en obra d'infraestructura és comprar terrenys al sud del port, allà on tenim la barrera del Llobregat, per tal de fer-hi una gran zona de distribució, una gran zona de càrrega, en la qual hi hagi laboralitat intermodal, logística del transport, i els diferents sistemes de transport vinculats, tots ells, a un centre estratègic. És a dir, que el port, propietari dels terrenys, ofereixi als seus clients un centre de distribució per tot el sud d'Europa, que vagi combinat per transport





terrestre, ja sigui per carretera o per ferrocarril, per transport aeri, tenint en compte que el camp d'aviació és a tocar d'aquesta zona, i també pel transport marítim a través de la seva vinculació portuària.

- Dos són els grans projectes que han transcendit a l'opinió pública: el remodelatge i la integració del Port Vell a la ciutat i l'expansió portuària més enllà de l'actual desembocadura del riu Llobregat.

De quina manera afecta la desembocadura del riu Llobregat el port de Barcelona?

Crec que el desviament del riu Llobregat és absolutament imprescindible per al port. Hem de tenir una visió, amb aquesta història, absolutament de futur, una visió que ens pugui fer veure quin és el paper que ha de jugar el port de Barcelona en l'economia de Catalunya i per a l'econo-

mia del sud d'Europa. Nosaltres creiem que el port de Barcelona, estratègicament, té un paper important a jugar i, aleshores, comencem a mesurar les nostres potencialitats, i hi trobem mancances absolutament escandaloses. Per exemple, la manca de terreny, la manca de sòl, per a poder desenvolupar activitats directes i indirectes induïdes pel transport portuari.

- I ha de créixer el port necessàriament per la banda sud?

Si, és clar. Per la part nord no hi ha possibilitat de créixer: hi trobem ciutat...

- Ni hi ha possibilitats d'ampliar el port per l'est, guanyant espai al mar?

Bé, per l'aigua és una operació absolutament costosíssima. No diré impossible perquè en qüestions d'enginyeria pràctica tot es pot fer, però qualse-

vol que tingui sentit comú i racionalitat, i veient la situació del port, un port artificial com aquest que ja ha guanyat aigües abrigades, anant cap a dins el mar, es veu que la cosa més lògica, més raonable i més absolutament adequada, d'acord amb les inversions que cal fer, és conquerir terrenys del rera país, del sud.

- I quina superfície li caldria?

Si nosaltres fem una comparació amb els ports més competidors, en sortim molt malparats. Tenen moltes més hectàrees de les que nosaltres aconseguirem amb el desviament del Llobregat, que seran unes 180; però, realment, amb una visió de futur, voldríem tenir-ne, o en necessitaríem, moltes més. Si agafem les memòries dels altres ports i observem les dades, per exemple, del port més immediat nostre que és Marsella, ens adonem de la quantitat d'hectàrees de què disposen per tal de modular el seu futur segons els terrenys i la capacitat.

Bé, això, el port de Barcelona no ho té, està absolutament col·lapsat. A vista d'ocell, aquest és un port allargassat, sense territori al darrera, principalment perquè està pressionat per la muntanya de Montjuïc, que no li deixa territori i, després, per la Zona Franca, que li limita la possibilitat de tenir unes condicions d'infraestructura absolutament portuàries.

Congestionats per manca d'espai

- Es pot considerar el port, doncs, congestionat, per la seva activitat actual?

El port, en aquest moment, està congestionat quant a necessitat d'espai. El transport va amb una absoluta rapidesa en el seu procés d'atracar i desatracar, en el seu procés de rebre els vaixells, que cada vegada són més ràpids. Per tant, nosaltres podríem tenir un port on fos suportable la seva activitat actual quant a volum de vaixells (5.500 que hi passen a l'any), però, en canvi,

estem absolutament congestionats pel que fa a espai, a territori, i en allò que és la manipulació de la mercaderia, la descomposició i composició de les càrregues, el tractament de donar valor afegit a la mercaderia que passa pel nostre territori. En això no tenim capacitat i estem reclamant un lloc en aquesta estructura portuària que ens permeti competir en el futur.

Aleshores, nosaltres veiem que l'única manera de fer-ho és adquirint sòl al sud del Llobregat, i en aquesta mateixa línia diem que si hi ha un pacte, una voluntat política, i a la vegada aquesta voluntat política és avalada per unes necessitats raonades i quantificades per un organisme d'una importància extraordinària per a l'autonomia de Catalunya, aleshores, em sembla que és una actuació imprescindible i inajornable.

- Existeix realment un estudi que avaluï aquestes necessitats?

Nosaltres estem en condicions de presentar l'escrit que avala aquestes necessitats. Però, a més, em sembla que no fa falta presentar estudis. Els estudis ajuden a argumentar o a donar suport a les argumentacions. Em sembla que és de sentit comú. El port necessita terrenys. Els terrenys més naturals són els que té el sud del Llobregat. No es pot pensar en un port de futur on desemboqui un riu, un riu que té cabals importants i, de tant en tant, es torna arrauxat. Per tant, és irracional que ampliï cap al sud amb un riu que desemboqui a dins de la zona portuària protegida.

A la vegada, necessitem terrenys per fer uns altres tipus d'activitats que donin serveis als nostres clients, i els terrenys més immediats portuàriament són els que hi ha.

Tot això cau pel seu propi pes, sempre que entenguem, en primer lloc, que el port és una riquesa per al país, quelcom imprescindible per al país. El port de Barcelona juga un paper important en el comerç i en la indústria. Això, ho hem de tenir

present i veure-ho clar. En segon lloc, sempre que pensem que el port no és tan sols per a avui, sinó que també és per a demà, i que, per tant, hem de garantir-ne el futur i l'expansió. I en tercer lloc, sempre que vulguem aportar un tipus de distribució, de transport, de gestió eficaç i competitiu. Amb aquestes tres coses, doncs, només pensant-hi, només desenvolupant aquests tres punts, veurem que és imprescindible l'expansió cap al sud i la modificació que suposa el desviament del riu. Això és el que jo penso i això és el que estem disposats a argumentar i, a la vegada, a aportar dades científiques, dades tècniques, dades dels estudiosos i dels tècnics i dels que evidentment tenen un coneixement profund de l'activitat portuària internacional.

- De quina manera creu vostè que afectarà el port la desaparició de fronteres econòmiques que preveu l'Acta Única Europea?

Per exemple, el port de Barcelona no pot estar pitjor amb les traves duaneres. En aquest moment hi ha un control d'un 20% de les seves mercaderies, un control exagerat i absolutament desfasat en relació amb els nostres ports més competitius, que tenen un control que va entre el 2 i el 5%. Això ens suposa moltes traves per a les mercaderies, un procés lent, encaridor i insegur. L'entrada al Mercat Comú Europeu i la caiguda dels controls duaners, ens han de ser molt beneficioses i la coordinació dels agents que controlen les mercaderies ha de ser quelcom espectacularment bo. Això és claríssim; ara bé, no vol dir que desapareguin totes les traves, perquè un port com el nostre és també l'entrada de mercaderies de la zona del Pacífic.

- I el tren d'alta velocitat?

El tren d'alta velocitat no afecta el port perquè bàsicament és un tren de passatgers.

- Però sí el nou ample de via.

Sí, el que afecta és l'ample de via. Entenem que és necessari i,

sobretot, per fer aquests grans centres de distribució, aleshores, el que sí que reclama el port és que l'ample de via arribi fins als seus centres més actius.

L'ample de via europeu, no sé en quin procés de definició està. Em sembla que està poc definit encara, mentre que el que sí que està definit, ja que de moment el Consell de Ministres s'hi ha manifestat, és el tren d'alta velocitat.

- Quina inversió preveu que serà necessària i quines novetats s'incorporaran a la denominada Zona d'Activitats Logístiques (ZAL)?

La inversió necessària, pensem que se'n va cap a 20.000 milions, entre compra de terrenys, procés d'urbanització, serveis, etc. Les activitats seran les que aquest tipus de zones tenen en ports ja absolutament desenvolupats com són els de la costa de l'Atlàntic, i que inclouen l'emmagatzematge, l'estocatge, l'emballatge, l'etiquetatge, l'ensamblatge, i a partir d'aquí la distribució amb la composició, i modulació de càrregues.

A la vegada, hi haurà serveis avançats d'informàtica, i serveis, en aquestes zones, complementaris a les empreses que estan ubicades allà i que moltes vegades són serveis de representació, exposició, disseny, etc., juntament amb sectors terciaris com restauració i hotels.

- Quina referència o antecedent podem assenyalar amb un sistema de serveis semblant?

Al país, som els primers. Al Mediterrani no n'hi ha i al nord, més ben dit, als ports atlàntics, tots tenen aquest tipus de complementació: Bremen, Anvers, Hamburg, Rotterdam.

Front portuari català

- Abans d'ocupar el seu actual càrrec de President del Port de Barcelona, vostè va presidir el port de Tarragona; per tant, deu conèixer molt bé l'hinterland portuari de tots dos ports. Si considerem el fet que primeres matè-

ries importades del port de Tarragona arriben a Barcelona i que productes més elaborats van des d'aquí a Tarragona, ens trobem que a Catalunya hi ha un gran hinterland portuari servit per dues bocanes, una al port de Barcelona i l'altra al de Tarragona.

Com es conjumina actualment aquesta relació? Quina interpretació li mereix aquest comentari? I, de quina manera creu que podria contribuir el port de Barcelona a una reordenació industrial de Catalunya?

És un comentari que us agraeixo perquè jo havia parlat d'això a Tarragona i en canvi no he parlat d'aquest tema a Barcelona per raons òbvies. Jo, des de Tarragona, com a port petit o com a port amb unes altres condicions de pes polític més dèbil, vaig demanar unes quantes vegades la creació del front portuari català. Aquesta creació del front portuari català significava, o volia dir amb això, la unificació de polítiques portuàries d'aquests dos ports que tenen un mateix hinterland, que tenen una mateixa zona d'influència i que són compatibles pel que fa a la seva funció: el port de Tarragona és industrial, el de Barcelona és comercial. I aquesta complementarietat es pot resumir pràcticament en un front que podia tenir una memòria i una política úniques, amb una sobregestió o sobredirecció que compregués els ingressos portuaris del nostre territori i a la vegada tingués una potencialitat per fer aquestes grans zones de què parlàvem de distribució, aquestes grans zones de canalització de productes líquids, aquestes grans zones o àrees destinades a productes de material inflamable, perillós, etc.

És a dir, a partir d'aquí podríem començar a modular tota una zona d'influència portuària o parapuària que generés un tipus de mercaderies de destinació obligada a la qual nosaltres diem front portuari. I aquest front portuari és absolutament completable.

Que el port de Barcelona i el

de Tarragona facin una política de competitivitat és demencial. Que el port de Barcelona i el de Tarragona facin una política d'inversions cada un pel seu cantó, és demencial. Que el port de Barcelona i el de Tarragona no s'uneixin per dibuixar, per pactar, per ordenar les seves infraestructures comunes, és demencial. És a dir, les administracions públiques haurien de tenir en compte aquest hinterland que té dos ports que són dues potencialitats i aleshores s'haurien de racionalitzar la gestió en el futur.

Aquest front portuari català, crec que tard o d'hora es farà, i, evidentment, crec que si nosaltres poguéssim superar els localismes, podríem anar cap a un ens superior que comencés a plantejar les infraestructures adequades per alimentar tots dos ports i pogués anar planificant les inversions que requereixen l'un port i l'altre per tal de fer-los complementaris i no competitius entre si i que, a la vegada, tots dos ports serien una potencialitat dins de l'Estat i una de les grans potencialitats del Mediterrani.

Heu de pensar que tots dos ports ja arribarien a un volum de càrrega que, per la seva qualitat i quantitat, serien sens dubte els primers ports europeus, el primer front de la Mediterrània, el primer front de l'Europa del sud.

- Què és i què serà el port de Barcelona?

Bé, doncs mira, el port de Barcelona, nosaltres tenim la intenció que sigui el port que moderi la política portuària del Mediterrani. I això vol dir fer un esforç enorme de gestió, fer un esforç enorme de racionalitat laboral, fer un esforç enorme de competitivitat, fer un esforç enorme d'inversió i d'infraestructures. Cal passar per tot aquest esforç però, bàsicament, de gestió, de racionalitat, de competitivitat, d'ordenació laboral, etc. Les infraestructures són necessàries, són importantíssimes. Sense les infraestructures no es pot desenvolupar la resta, però les infras-

tructures tampoc no generen mestratge, tampoc no et fan líder de res; al darrere hi ha d'haver no solament la gestió, sinó també la planificació, hi ha d'haver l'organització, hi ha d'haver el treball ben fet. Aquest és l'objectiu en què en aquest moment està posat el port de Barcelona i és un objectiu a mitjà i llarg termini. No es poden fer les coses d'avui per demà, i és per això que nosaltres ja estem fent passos irreversibles perquè els futurs gestors no pateixin aquests tipus de mancances.

Per una altra banda, aquell lideratge comporta també el fet de dirigir la política portuària cap al nord d'Europa. Nosaltres hem creat el "trident" mediterrani, que es compon de Barcelona, Gènova i Marsella. Hem liderat aquesta unió i, per tant, som els que, d'alguna manera, portem la veu cantant en aquest nivell que és una associació pre-competitiva per tal de tenir un lobby d'influència a Brusselles i per tal que els recursos de Brusselles tinguin interès en aquesta zona d'Europa.

Aquesta és la nostra posició en aquest moment, que té, com vostè ja pot suposar, una visió de futur d'un abast més ampli i més encisador que la simple creació d'aquest eix.

J.G.B. □