

Delegat de l'Estat en el Consorci de la Zona Franca,
protagonitza un pla de reactivació d'ample abast

Carles Ponsa: "l'Europa sense fronteres, només funciona si les comunicacions funcionen molt bé"

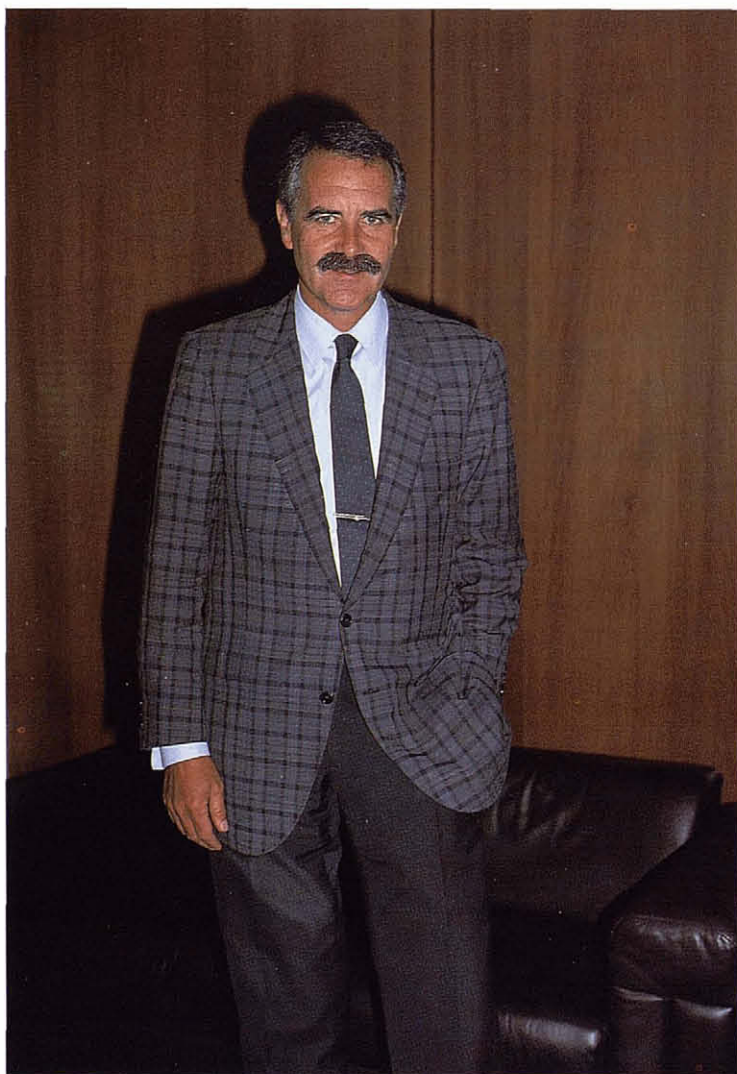
Joan G. Bausa

PERIODISTA

Carles Ponsa és, des de novembre de 1988, delegat de l'Estat al Consorci de la Zona Franca de Barcelona, un ens públic que està actualment immers en un procés de canvi estratègic.

La creació de sòl industrial, l'especialització dels polígons i la promoció de parcs d'activitats dotats de serveis avançats per a les empreses, són els objectius per a "consolidar el Consorci de la Zona Franca com un agent dinamitzador econòmic de Barcelona i la seva àrea d'influència".

Home d'arrelada vocació directiva, expert coneixedor de les necessitats empresarials i socials, molt conscient dels reptes que té plantejats la societat, està segur que "l'Europa sense fronteres només funciona si les comunicacions funcionen molt bé".



Degà del Col·legi d'Enginyers Industrials, membre del Consell Social de la Universitat Politècnica de Catalunya i membre també del Consell Econòmic Assessor de l'alcalde de Barcelona, Pasqual Maragall, Carles Ponsa fou fins al març de 1987, el president del Port Autònom de Barcelona, en un període caracteritzat per divergències d'opinions amb el MOPU.

- Quin objectiu va assolir al front d'aquest Consorci?

En síntesi, consolidar el Consorci de la Zona Franca com un agent dinamitzador econòmic de Barcelona i de la seva àrea d'influència.

El Consorci és un agent públic amb incidència a determinades àrees; crea i gestiona sòl i sostre industrial, facilita el comerç internacional i potencia la difusió i la innovació tecnològica.

- Està pendent d'aprovació, cap a la fi d'aquest any, l'esborrany de la nova Carta Municipal de Barcelona, que haurà de substituir la de 1960, quan era alcalde Josep M. Porcioles. Encara que fins a arribar a un text definitiu haurà de patir nombroses modificacions per a aconseguir un consens entre les parts implicades, que li permetran una millor eficàcia en l'àmbit municipal, sembla que incidirà en uns altres espais suprabans, poder de competència aliena, com ara, quant a transports, la gestió de l'aeroport. De quina manera pot afectar la Zona Franca?

La vida econòmica de Barcelona depèn de molts factors i també de moltes institucions, la majoria integrades en el Consorci: el Ministeri d'Economia, l'Ajuntament, el Port, la Duana, la RENFE, la Cambra de Comerç i el Foment del Treball; en

la mesura en què la Carta influirà en la vida i en el funcionament de la Ciutat, en les relacions entre institucions, influirà també en el Consorci, que és i que vol ser, una suma de voluntats actives al servei del progrés econòmic de Barcelona.

Rendibilitat i especialització

- Quin grau d'eficàcia operativa permet la xarxa de comunicacions existent a les operacions logístiques que tenen lloc a la Zona Franca?

Nosaltres som molt crítics amb el funcionament de les nostres xarxes. Tant és així que, concretament pel que fa al Polígon Industrial de la Zona Franca, aquest polígon de 500 ha on ens trobem en aquests moments, estem fent un estudi seriós amb la Telefònica i amb algunes altres empreses, per millorar-hi tota la xarxa i tota la logística i les telecomunicacions.

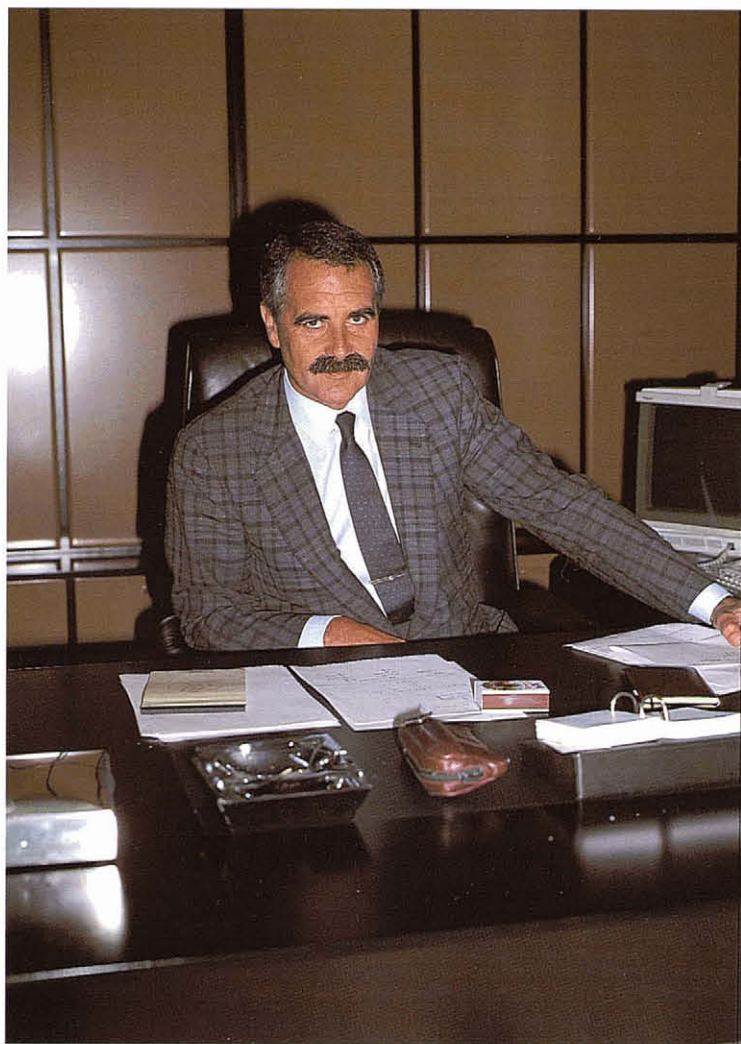
Això té, però, un abast realista perquè, a més de voler buscar l'aplicació de noves tecnologies en aquest Polígon Industrial de la Zona Franca, volem que siguin rendibles. Hem començat amb enquestes als futurs i possibles usuaris i el que pretenem, a més de millorar la xarxa interna, és buscar també serveis que ens puguin comprar els usuaris mateixos d'aquest polígon industrial.

- Aquest estudi només es limita a aquest polígon?

Aquest polígon va ser molt ben fet i molt ben acabat a mitjan de la dècada dels 60. Era modèlic en el seu temps, però s'ha de posar al dia tecnològicament. Cadascun dels altres polígons té unes característiques especials.

Intentem especialitzar-los i aplicar-hi tota la tecnologia que puguem aportar. Sempre amb el ben entès que allò que estem fent siguin coses aprofitables. No volem fer dimensionaments tecnològics de polígons que després de molts esforços i de gastar molts diners, no s'aprofitin al màxim.

- Han de servir per a dinamitzar i ...



Sí. En la mesura que aquestes noves tecnologies poden ser utilitzades d'una manera immediata.

L'ample de via europeu, un clam popular

- Què pot aportar, al país en general i a la zona Franca en concret, la implantació d'una nova via ferroviària d'ample europeu?

Bé, jo crec que aquest és un clam popular. Una integració a Europa és evident que ha de servir. Ja ho he dit en alguna ocasió a la Direcció General de Transports i he aplaudit les idees d'Albert Vilalta, perquè és imprescindible de tenir un ample de via europeu. L'Europa sense fronteres només funcionarà si les comunicacions funcionen molt bé.

- Una infraestructura imprescindible per a una integració necessària ...

Sí, és imprescindible. Només funcionarà el país si hi ha autopistes i si el port i la xarxa de trens funcionen. No funcionarà una Europa sense fronteres si no tenim uns mitjans de comunicació i uns llocs on es concentri aquesta comunicació.

- Quin és, a grans trets, el teixit industrial que conforma el Polígon Industrial de la Zona Franca?

A més de la zona Franca Duaneira, una activitat en expansió, tenim el Polígon Industrial de la Zona Franca de 500 ha.

Dintre del Polígon Industrial de la Zona Franca nosaltres tenim establertes unes 160 empreses representatives de molts sectors. Les que físicament ocupen més es-

pai són les del sector de l'automòbil. Hi ha la SEAT-VOLKSWAGEN que ocupa 150 ha, la NISSAN MOTOR IBÉRICA, amb 55 ha i l'E-NASA, amb unes 25 ha. Dins de l'àmplia gamma d'empreses industrials que hi ha destaquen també les empreses del sector químic, el metallúrgic i el sector editorial entre d'altres.

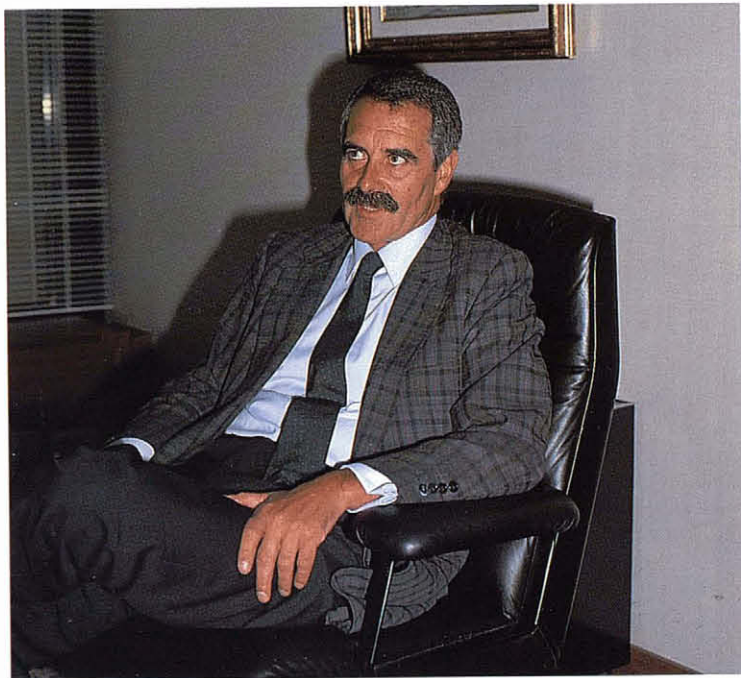
- Quan parlem de la Zona Franca ens referim a moltes coses. A més de la Zona Franca i del seu polígon industrial, que són dues branques diferents del Consorci, hi ha uns polígons i unes promocions industrials que en depenen. Com s'estructura, doncs, el Consorci?

El Consorci el conformen quatre àrees d'activitat: la Zona Franca, que dóna facilitats als operadors del comerç internacional, el Polígon Industrial de la Zona Franca, que acull un gran conglomerat industrial, la promoció -creació, urbanització i comercialització- de polígons industrials, i en general de sòl i sostre industrial, i la Barcelona Agència de Desenvolupament, que en una determinada època va contribuir a l'atracció de capital estranger i a la projecció internacional de Barcelona. Ara ja no es dedica a aquesta tasca, que porta a terme el CIDEM.

Serveis avançats

- En què han consistit les accions, tant del CIDEM, que és un organisme dependent de la Generalitat, com del Consorci de la Zona Franca, en aquest cas concret, respecte de la col·laboració amb els intercanvis bilaterals entre Catalunya i el Japó?

El Consorci, per mitjà de la BDA, i el CIDEM, en una primera etapa, feien una tasca semblant, sense problemes, perquè hi havia moltes empreses japoneses interessades a relacionar-se i a instal·lar-se a Catalunya. És clar, el CIDEM és molt més gran i té més mitjans que la BDA. En aquests moments, al Consorci hem decidit que les nostres oficines, a Tòquio i a Nova York, contribueixin a les relacions institucionals i de representació d'organismes com el COOB o el Port de



l'una banda, i de l'altra a una tasca d'identificació i recerca dels serveis avançats que es poden subministrar a les empreses, potenciant-ne, per tant, les possibilitats d'instal·lació i funcionament.

Nosaltres entenem per serveis avançats a l'empresa qualsevol tecnologia que ajuda els processos productius i de gestió de les empreses industrials més avançades i que, si bé d'una manera estricta no són necessaris, sí que contribueixen a augmentar el nivell de la categoria internacional de la ciutat. És a dir, per exemple, un servei avançat a l'empresa, per a nosaltres és el Trade Centre o el Trade Market, ...

Aleshores, aquestes oficines tenen un pes important en aquest moment en la recerca de serveis avançats que es produeixen als Estats Units i al Japó, per a poder-los integrar a les nostres mateixes promocions immobiliàries o oferir-los a l'àrea econòmica de Barcelona. Per tant, la nostra posició quant a les oficines exteriors ha fet un gir i ha deixat de fer la competència, de fet una competència entre cometes, perquè sempre hi ha hagut una bona relació entre la gent que treballava en un lloc i en un altre. De tota manera, en una

primera època, jo crec que no era dolent que hi hagués diferents organismes fent propaganda de l'àrea econòmica de Barcelona, i de Catalunya.

- Quin volum d'inversions representen les empreses establertes a la Zona Franca?

Es pot dir, i gairebé que això s'hauria de corroborar, que el Consorci de la Zona Franca, segons l'estudi que es va fer fa pocs anys, produïa un 1% del Producte Interior Brut Industrial a Espanya. Però insisteixo que són unes dades que no s'han actualitzat. Un percentatge important de la mà d'obra catalana, unes 30.000 persones, treballa al polígon de la Zona Franca.

Barreja d'activitats

- En què consisteix la iniciativa del Consorci de la Zona Franca per a promoure la creació de parcs de negocis, com ara el polígon industrial de Santa Margarida, als voltants de Terrassa?

Farem una cosa nova que no s'ha fet encara a Espanya, que és la barreja d'activitats. És un sistema que s'ha fet molt a França. De les 56 ha que hi ha en aquest polígon, 4 ha netes les destinarem a

fer un parc d'activitats de lloguer, on coexistiran, com dic, tota una sèrie d'activitats, de lleure, oficines, indústries ... en un entorn fonamentalment molt agradable. S'intenta d'augmentar molt la qualitat d'aquest entorn, amb unes dimensions petites on hi hagi una flexibilitat i una barreja d'usos. O sigui, que el lleure, les oficines, els restaurants, etc. convisin en una mateixa zona i que tot sigui molt agradable. Es tracta d'uns elements estructurals flexibles, de bona qualitat, fàcils de mantenir i la novetat és que els lloguem per tal que no perdin la qualitat. Llavors, aquí no importa qui vingui, és a dir, no és un polígon tecnològic, sinó que és lliure per a qualsevol activitat. És molt més genèric.

- Quina serà la participació que tindrà el Consorci en l'establiment d'una pretesa zona logística?

Nosaltres hem ofert la nostra col·laboració al Port, hi estem molt a la vora, perquè jo crec que el Port i el Consorci hem d'anar conjuntament en la nostra activitat de Zona Franca, ja que va lligada totalment al Port i per tant, tenim una acció comuna que pensem potenciar. Nosaltres hem ofert de ser a la zona d'activitats logístiques i el Port creu que hi hem de ser-hi. El que no hem fet encara és discutir les proporcions amb què hi serem. Però, evidentment, hi ha una voluntat de col·laboració de les dues institucions. Nosaltres estem disposats a col·laborar en aquesta zona d'activitats logístiques. Hi ha una bona entesa entre totes dues institucions i converses per col·laborar quan arribi el moment.

Protagonisme i influència

- El mes passat es va celebrar el 8è Congrés Mundial de Zones Franques. Què és, segons el seu parer, allò més remarcable d'aquests actes?

De fet, el més important és que hi va assistir gent de 29 països. Aquests Congressos serveixen realment per a establir relacions entre les diverses zones franques. La major part d'aquestes eren de fora d'Europa i tenen una problemàtica

molt diferent de la nostra. És a dir, la nostra Zona Franca és comercial i la majoria d'aquestes altres zones franques del Tercer Món són industrials. En aquest Congrés, allò que vam fer va ser oferir la nostra experiència antiga en zones franques des del punt de vista de noves tecnologies.

- Dins els objectius que té el Pla Estratègic Barcelona 2000, quin grau de protagonisme té el Consorci de la Zona Franca?

El Pla Estratègic és un pla fet per molta gent i moltes institucions. El Consorci és una d'aquestes institucions, i concretament una de les 10 que formen el seu Comitè Executiu; a més a més, vam col·laborar en la seva elaboració des del començament; és a dir, que sense parlar de protagonisme, es pot afirmar que la participació del Consorci en la formació del pla ha estat important.

- Aquest pla limita, d'alguna manera, l'àmbit d'actuacions del Consorci?

El que sí que ha ocorregut és que han sortit algunes línies estratègiques i alguns objectius que coincideixen amb els que té el Consorci, per tant, aquests objectius que surten al Pla Estratègic, nosaltres ja els tirem endavant i n'hi ha uns altres que modificarem d'acord amb les línies marcades pel pla. En aquest sentit, nosaltres tenim un paper destacat i important en algunes d'aquestes línies estratègiques.

- Pel que fa, per exemple, a la necessitat de desviament del riu Llobregat, del qual tant es parla i tant s'escrivia, manté vostè el criteri de desviament?

No és el moment oportú perquè jo parli d'aquest tema, perquè, entre algunes altres raons, durant la meua època de president del Port es va aprovar el projecte.

- Sí. Precisament per això li demanava si mantenia el mateix criteri.

En aquests moments, tot i que el Consorci no hi estigui directament afectat, jo mantinc els criteris que tenia quan era al Port de Barcelona.

- En el supòsit que no es desviés, per la raó que sigui, quin seria el

sistema per a ampliar la superfície operativa del port? Què n'opina vostè?

Aquest és un problema que té el Port, i jo entenc que no s'ha de produir el fet que no es desviï el riu.

- Bé, jo plantejo el supòsit, perquè, per exemple, a Gènova tenien impediments greus per a poder ampliar el port en un sentit o en un altre i han hagut d'ampliar-lo, fins i tot, cap a l'interior.

Sí. La conseqüència d'això ha estat que el port de Gènova ja no compta al Mediterrani, o hi compta molt poc.

Aquest és un assumpte del qual no hauria de parlar jo, sinó el president del Port, però, ja que hi insisteix, la veritat és que jo entenc que pel que fa als metres lineals de molls, fins d'aquí a molts anys no hi ha necessitat d'incrementar-los. La tecnologia fa que els vaixells es carreguin i es descarreguin molt més ràpidament, i es crea una necessitat de tenir un avantmoll important.

Un port modern, el que necessita són molts metres quadrats d'avantport per a fer la distribució d'estocs i les càrregues i descàrregues ràpides. Per tant, si no hi ha aquesta circumstància, com ara el cas de Gènova, els ports moren. Per tant, des d'aquest punt de vista, és necessari, de totes passes, disposar d'espai per poder desenvolupar-se suficientment. Seríem cecs si en aquests moments no actuéssim d'aquesta manera.

- Hi ha una mena de debat continuat sobre la planificació territorial. Quin hauria de ser el model territorial de Catalunya?

No crec que sigui oportú per la meua part de contestar aquesta pregunta, però crec que seria bo que ben aviat es posés a debat públic quins són els trets generals del model d'expansió econòmica i territorial a Catalunya.

J. G. B. □