



Les Cases d'Alcanar. Delta Fotografia Aèria, SL.
Ports de la Generalitat

Enric Ticó i Buxadós

El sud del Front Portuari Català

El Front Portuari Català és un instrument que intenta precisament destacar l'especificitat de cada port, cercant el marc d'actuació en el qual cada instal·lació pugui assolir la màxima competitivitat.



Pescadors. R. Moreno

El nostre Departament porta molt de temps estudiant la manera d'aprofitar les potencialitats de les instal·lacions portuàries i la confluència de sinergies que produeixen per tal de dinamitzar el desenvolupament global de les Terres de l'Ebre.

Podem emmarcar dins d'aquestes actuacions l'encara recent creació del Front Portuari Català com un instrument que intenta precisament destacar l'especificitat de cada port, cercant el marc d'actuació en el qual cada instal·lació pugui assolir la màxima competitivitat.

A les comarques de l'Ebre, els ports d'Alcanar i Sant Carles de la Ràpita es presenten com a elements essencials de suport de la industrialització del territori. Per aquest motiu, i com a concreció d'aquest objectiu general de desenvolupament econòmic i comercial, la Direcció General de Ports i Transports va encarregar fa un quant temps la redacció d'un Pla estratègic de la zona corresponent als ports dels Alfacs, amb l'objecte de disposar d'una eina que doni una visió global dels problemes, permetent identificar les actuacions necessàries per tal d'aconseguir la màxima rendibilitat.

En l'elaboració d'aquest Pla estratègic destaquen dos objectius fonamentals. D'una banda, la voluntat de convertir els ports en un instrument de reequilibri territorial capaç de dinamitzar el sector industrial i comercial de les Terres de l'Ebre en un àmbit que sobrepassi l'estrictament portuari. D'altra banda, parlem de la voluntat de dinamitzar l'atonia comercial dels ports, especialment en el cas del de Sant Carles de la Ràpita, buscant alternatives no basades estrictament en la inversió de capital però que, en tot cas, en garanteixin sempre la rendibilitat.

Partint del fet que els dos ports esmentats es plantegen com el motor de desenvolupament de la zona cal disposar, en primer lloc, d'un coneixement tan complert com sigui possible de la situació actual d'aquestes instal·lacions.

El primer i més elemental afer és situar-nos en les característiques tècniques d'aquests dos ports. A Sant Carles de la

Ràpita coexisteixen les tres activitats bàsiques habituals en aquest tipus de ports: així, comparteixen espai les activitats comercial i industrial, la pesquera i la nàutica esportiva. En canvi, pel que fa al port d'Alcanar, de concessió exclusiva a Valenciana de Cementos per a la seva explotació comercial, no podem parlar d'activitats que no siguin les pròpies i inherents a satisfer les pròpies necessitats empresarials.

(L'evolució dels diferents tràfics i els percentatges d'ocupació es poden seguir fàcilment mitjançant els diferents gràfics que apareixen en aquest article).

La base que ens permet afirmar que els ports del Alfacs constitueixen un espai potencialment apte per a exercir com a motor econòmic es fonamenta en uns fets concrets i objectius, d'entre els quals vull destacar els principals, aplicables amb caràcter general als dos ports esmentats:

- D'acord amb les previsions del Pla territorial parcial de les Terres de l'Ebre, l'espai disponible per a usos industrials se situa al voltant d'11.689.000 m². Així mateix, l'interès mostrat per les empreses de la zona fa que es pugui parlar d'un potencial estimat mínim al voltant de les dues centes mil tones comercialitzables.

- A aquests factors, hem d'afegir-hi una clara voluntat política de considerar aquests ports com a element de reequilibri territorial, tal com s'especifica en el Pla territorial de Catalunya, voluntat del tot factible si considerem la proximitat dels ports a importants infraestructures de la comunicació, com són les autopistes A-2 i A-7, les carreteres nacionals 232 i 340, l'eix de l'Ebre i el ferrocarril. D'altra banda, el corredor de gran capacitat assenyalat pel Pla director d'infraestructures (1993-2007) uniria els Alfacs amb Terol-Madrid i amb Terol-Conca-Còrdova. Cal no oblidar que les característiques tècniques i de calat del port, apte per a vaixells ro-ro de mides estàndard, obre les portes a un mercat potencial amb les Illes Balears, usuaris habituals d'aquestes embarcacions per a tràfics comercials.



- Són remarcables, també, les possibilitats de desenvolupament futur del port, fàcilment ampliable en cas de necessitat, atesa la poca fondària de la badia, la qual cosa facilita l'execució d'infraestructures noves. Amb independència d'aquestes possibilitats d'ampliació, la capacitat del port pot ampliar-se també mitjançant la presa d'un acord de complementarietat entre Sant Carles i Alcanar, i també realitzant obres de dragatge al port de Sant Carles, per tal d'aconseguir mantenir un calat mínim de 8 metres.

- Finalment, cal destacar que la constitució de l'empresa ESTICAT ha de repercutir en la millora objectiva dels serveis d'estiba en aquests ports. En aquest sentit, cal aprofitar la política de formació del personal d'estiba i la incorporació de noves tecnologies, molt especialment de recursos informàtics, eliminant definitivament la manca de serveis de qualitat especialitzats d'acord amb les necessitats de les empreses de la zona.

No pretenc, però, donar una visió equivocada de la realitat, fent un plantejament únicament positiu de les possibilitats de desenvolupament del sistema portuari de les Terres de l'Ebre: seria caure en un optimisme innocent no comptar amb els importants factors negatius que en dificulten l'expansió comercial i industrial. Destaquem, en primer lloc, el poc vorland del port, factor amb molta incidència si tenim en compte que el rendiment econòmic de les empreses internacionals aconsella minimitzar el transport, utilitzant grans vaixells i requerint, en conseqüència, grans infraestructures portuàries.

D'altra banda, i pel que fa al desenvolupament de nous mercats, difícilment pot pensar-se a ampliar-los a determinades zones. Per exemple, és tota una il·lusió plantejar acords de col·laboració amb Saragossa, molt més ben comunicada amb el port de Tarragona. I, malgrat comptar amb la presència del ferrocarril, el paper dels ports dels Alfacs es veu greument perjudicat pel fet de no quedar definit en les actuacions projectades per RENFE respecte del corredor del Mediterrani.

Tanmateix, seria del tot irreal pretendre una simplificació dels aspectes anteriors per arribar a un únic punt de diagnosi. Contràriament, cal tenir en compte la globalització de tot el conjunt, considerant el port com una realitat de més abast que la imposada pels seus límits físics, i valorant la pluralitat dels problemes i les solucions possibles. Ara bé, aquesta pluralitat sí que pot sintetitzar-se en la voluntat ja esmentada d'assolir un objectiu bàsic de reequilibri territorial, considerant els ports com a elements dinamitzadors de la capacitat d'implantació de centres industrials al territori. És de manera subordinada a aquests objectius que podem entrar a valorar la funció dels ports dels Alfacs com a generadora de negocis dins el seu àmbit d'influència.

Les actuacions del Departament de Política Territorial i Obres Públiques s'han d'encaminar molt especialment a despertar aquests ports de l'atonia comercial en què es troben immersos. Factors reiterats fins al cansament, com per exemple la manca de calat del port, malgrat la seva objectivitat i la incidència real que tenen, no justifiquen el fet que els ports no es trobin al cent per cent de rendiment que els permetin les seves possibilitats.

Val a dir que dinamitzar econòmicament i industrialment aquestes instal·lacions no depèn només de l'administració portuària, així com tampoc no és responsabilitat únicament del sector empresarial de la zona: es requereix una tasca contínua i conjunta de tots els factors implicats, amb interessos de diversa índole convergents en la zona.

Així, és del tot imprescindible aconseguir la col·laboració entre l'administració portuària, les corporacions municipals corresponents i els agents actuant (cambres de comerç, indústria i navegació, consells comarcals, grups empresarials, etc.). Aquest ha estat el nostre capteniment quan, prenent com a base el Pla estratègic dels ports dels Alfacs, hem establert les bases per constituir un fòrum on participessin el màxim nombre d'agents interessats en el desenvolupament de les comarques de l'Ebre. El resultat més directe i immediat ha estat la constitució del Consell Asses-

Cal tenir en compte la globalització de tot el conjunt, considerant el port com una realitat de més abast que la imposada pels seus límits físics, i valorant la pluralitat dels problemes i les solucions possibles.



R. Moreno



R. Moreno

sor dels ports dels Alfacs, com a pas previ a la consolidació del Sistema Portuari de les Terres de l'Ebre, i en el qual intervenen el Departament de Política Territorial i Obres Públiques, l'ens públic Ports de la Generalitat, l'Institut per al Desenvolupament de les Comarques de l'Ebre, els ajuntaments de Sant Carles de la Ràpita i d'Alcanar, i, en la seva qualitat de representant municipal en el Consell de Govern de Ports de la Generalitat, l'Ajuntament de l'Ampolla, la Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Tortosa i el Consell Comarcal del Montsià. L'objecte d'aquest Consell Assessor consisteix a estudiar, dinamitzar i desenvolupar totes les potencialitats comercials i industrials dels ports dels Alfacs. Una breu exposició de les funcions que té atribuïdes és necessària com a element aclaridor de la importància que s'atribueix a aquest Consell:

- En primer lloc, és l'òrgan encarregat d'impulsar el desenvolupament del Pla estratègic dels ports dels Alfacs. A aquests efectes, és previst que pugui informar i hagi de ser informat sobre aquells assumptes que puguin ser d'interès per a les persones físiques o jurídiques que estiguin representades en el Consell, atès el seu caràcter de factors amb un interès directe i rellevant en el bon funcionament dels ports i del comerç marítim que generen. Així mateix, aquest Consell farà el seguiment i controlarà totes les actuacions que s'emprenguin en desenvolupament del Pla estratègic dels ports dels Alfacs.
- D'altra banda, podrà elevar proposicions i projectes que tinguin relació amb el seu àmbit d'actuació, i haurà de ser consultat sobre les decisions que s'acordin en relació amb el seu àmbit funcional.
- Entre les seves funcions figura la d'impulsar els intercanvis d'assistència i informació en tots els sectors i, particularment, en el referent a les àrees de tecnologia i màrqueting.
- Per a concretar estratègies comunes haurà de fomentar estudis de mercat sectorials i promoure programes de formació logística especialitzada.

- Així mateix, és previst que realitzi les actuacions oportunes per impulsar la consolidació de les infraestructures viàries necessàries que han de permetre el desenvolupament del sistema portuari.

- I, en definitiva, és previst que realitzi totes les actuacions necessàries per a dinamitzar l'activitat comercial dels ports dels Alfacs, buscant alternatives no basades estrictament en la inversió de capital i afavorint les oportunitats de negoci.

Val a dir que aquest òrgan, de caràcter marcadament territorial, i que ja ha endegat la seva singladura, és un model transportable a unes altres zones, amb l'objecte de potenciar el seu desenvolupament econòmic, configurant sistemes portuaris de caràcter territorial. Concretament, a la zona del Garraf s'està treballant amb els agents econòmics i socials per tal de constituir el Consell Assessor del sistema portuari inclòs en l'àmbit d'influència del port de Vilanova i la Geltrú.

Abans he dit que el primer requisit consisteix a conèixer a fons la situació real actual. Partint d'aquesta, cal fixar un Pla d'actuacions que pugui executar-se, adaptant les instal·lacions a les necessitats de l'entorn empresarial, amb coherència i solidesa. Aquest Pla d'actuacions s'ha de basar en el seguiment d'unes estratègies que a efectes didàctics, podem definir de la manera següent:

- Aconseguir que els ports es converteixin en elements promotores de noves implantacions industrials.
- Rendibilitzar les potencialitats de l'*hinterland* portuari.
- Propugnar una major agressivitat comercial.
- Millorar els serveis d'estiba.
- Actuar dins el marc del front portuari català, si bé amb especificitat pròpia.
- Aprofitar al 100 per 100 les infraestructures portuàries.
- Planificar les inversions d'acord amb la demanda.



- Aprofitar al màxim la resta de potencialitats complementàries dels serveis estrictament portuaris.

D'altra banda, cal assenyalar que aquest Pla es concreta en actuacions que desenvolupen les estratègies esmentades, agrupables al mateix temps segons el tipus genèric d'actuació. A grans trets, i mantenint el mateix esquema didàctic, faig esment de les tipologies d'actuació següents: les referides a la gestió administrativa i a la logística, les actuacions referides als equipaments, les que tenen a veure amb l'àmbit de les comunicacions, les que incideixen en les superfícies, les referents a la gestió comercial, les relacionades amb els temes de màrqueting i les de seguiment i control.

Dins l'àmbit de la gestió administrativa torno a destacar com un fet molt positiu la constitució del Consell Assessor dels ports dels Alfacs. Així mateix, s'està treballant en la possibilitat d'agrupar diferents empreses capaces de generar sinèrgies i endegar objectius de promoció comercial conjunta. Dins aquest mateix àmbit d'actuació cal esmentar la necessitat d'establir relacions de col·laboració amb el port de Tarragona per a arribar a acords de cooperació i, com a factor molt important, de complementaritat. Si bé és innegable que en igualtat de condicions els ports dels Alfacs molt difícilment poden competir amb Tarragona, sí que, en canvi, és del tot factible plantejar conjuntament una oferta complementària que permeti assolir l'objectiu del reequilibri territorial. Així mateix, és emmarcable entre les actuacions relacionades amb la gestió administrativa i la logística l'estudi de viabilitat d'acords amb Valenciana de Cementos per tal que aquesta cedeixi part de les seves instal·lacions per a uns altres usos, permetent així ampliar l'oferta que representa el port de Sant Carles.

Finalment, cal assenyalar la conveniència de tirar endavant la creació d'una zona d'activitats logístiques d'àmbit reduït per a la recollida i distribució de mercaderies, amb l'objectiu de fer de servidor de les empreses que treballen a comarques properes i que de manera individual no tenen una producció suficient per a garantir uns costos admissibles que

permetin considerar el port com una alternativa viable i competitiva.

Pel que fa als equipaments, és indubtable que el primer objectiu consisteix a adequar les instal·lacions, invertint en infraestructures i serveis, i adequant els ports als tràfics que es generen depenent de la demanda de cada moment. Dins aquest pla d'acció parlem també d'aconseguir que el port d'Alcanar pugui utilitzar-se per a usos diferents dels directament relacionats amb l'objecte de la concessió actual, en especial per aquelles embarcacions de calat superior al permès al port de Sant Carles. He de destacar l'impacte positiu d'inversions realitzades recentment al port de Sant Carles, com ara la instal·lació d'una grua de vint tones a la dàrsena comercial. Ara bé, són encara moltes les actuacions pendents per a anar adaptant progressivament l'equipament a les tecnologies punta, adaptació, d'altra banda, del tot necessària per a no perdre cap de les expectatives de desenvolupament econòmic que apareixen en l'horitzó. Podríem fer esment d'actuacions puntuals com ara la necessitat de reconvertir espais del port de Sant Carles en zones cobertes per a emmagatzemar mercaderies, de l'ampliació del moll comercial del mateix port, aconseguint al mateix temps un calat superior, de la possibilitat d'executar un canal d'accés al port de Sant Carles, connectat amb l'actualment existent al port d'Alcanar, o de l'adaptació a les necessitats del tràfic comercial efectuat en vaixells ro-ro, que majoritàriament efectuen les operacions de càrrega i descàrrega per mitjans rodats.

Les actuacions centrades en l'àmbit de les comunicacions comporten una especial rellevància, atès que són determinants a l'hora de facilitar les connexions i fer competitiu l'accés a l'hinterland del port. Entre les actuacions prioritàries, s'hi troba l'execució de l'accés nord al port de Sant Carles, des de la carretera que enllaça amb l'N-340, amb l'objecte de desviar el trànsit pesant per fora de la població. Són també necessàries unes altres actuacions com ara promoure les condicions necessàries perquè RENFE prioritzi la zona

S'està treballant en la possibilitat d'agrupar diferents empreses capaces de generar sinèrgies i endegar objectius de promoció comercial conjunta.



Port de Sant Carles de la Ràpita. R. Moreno

dins el sistema ferroviari, definir el seu paper i la seva inclusió en el sistema ferroviari d'alta velocitat conegut com a corredor del Mediterrani, o bé adaptar la carretera que uneix Sant Carles de la Ràpita amb Alcanar. Així mateix establir definitivament el corredor de gran capacitat del qual ja s'ha parlat, o l'obertura d'una nova bocana al port de Sant Carles de la Ràpita.

Les actuacions sobre les superfícies s'han de centrar en la creació d'espais coberts al port, definició de zones i usos, i mesures de desenvolupament de les zones industrials properes, afavorint la implantació de noves indústries per les quals l'àmbit portuari sigui favorable: es tracta, en definitiva, d'ampliar la zona de l'*hinterland* del port.

És gairebé reiteratiu esmentar que les actuacions referides a la gestió comercial tenen com a objecte establir contactes perdurables amb les empreses de l'entorn comercial, aconseguint, així mateix, que els municipis acordin polítiques de foment favorables a la seva implantació. Aquesta tasca requereix una continuïtat en el temps i un important esforç de caràcter comercial que doni credibilitat i seguretat a les accions ja empreses.

Cal no oblidar les actuacions de gestió comercial directament encaminades a la definició i promoció d'un pla turístic, aprofitant la proximitat entre els ports i les zones especialment rellevants com ara el delta de l'Ebre o el Maestrat. Així mateix, s'han de definir paquets turístics fàcilment exportables, com és el cas de les visites a Port Aventura o a les Illes Balears, promovent campanyes d'atracció turística i editant i difonent el material propagandístic necessari.

És indubtable la importància de donar a conèixer una realitat per tal que aquesta pugui promocionar-se correctament. D'aquí la importància de desenvolupar un pla de màrqueting ambiciós, que doni una imatge clara de l'àmbit i les característiques del mercat i dels productes pels quals, amb caràcter principal, s'ofereix el port. El pla de màrqueting ha de posar especial èmfasi a sensibilitzar els potencials usuaris de la capacitat dinamitzadora del procés econòmic que re-

presenta el port. I, en el punt de mira, hi trobem sempre les empreses situades a la zona de l'*hinterland* del port. Cal no menysprear tampoc els mitjans més tradicionals, com ara l'assistència promocional a fires especialitzades, la publicitat en mitjans periòdics, la promoció en guies turístiques, etcètera.

Ara bé, íntimament relacionats amb aquestes activitats de promoció turística per donar a conèixer la zona i els seus serveis, cal reforçar els circuits que permeten que les activitats de promoció reverteixin en el desenvolupament econòmic de la zona. Un bon exemple el tenim en la interrelació existent entre la promoció de productes gastronòmics, com són la mariscada de la Ràpita o el suquet de peix de les Cases, en les activitats directament relacionades amb la pesca i la comercialització del peix.

Finalment, cal fer esment que entre les funcions assignades al Consell Assessor dels ports dels Alfacs es troba també la de fer el seguiment de totes les actuacions endegades en relació amb el sistema portuari de les Terres de l'Ebre. La continuïtat en aquest seguiment és essencial per a anar adaptant les diferents propostes a la realitat, indubtablement canviant.

Vull acabar fent esment de la necessitat d'extremar la precaució i ser capaços de buscar solucions quan calgui per a garantir la preservació del medi, fent un salt qualitatiu en la gestió ambiental cap al desenvolupament sostenible. El creixement econòmic d'una determinada zona mai no pot hipotecar el futur, sinó que ens ha de permetre continuar creixent i desenvolupant-nos de manera perdurable en el temps. Una mesura concreta, pel que fa al nostre àmbit, consisteix a aplicar amb efectivitat les normes i propostes recollides en l'Agenda 21 del Departament de Política Territorial i Obres Públiques.

Enric Ticó i Buxadós,
director general de Ports i Transports

