



Vaixell de càrrega al port de Palamós. ATEIA

Juan Matas Janet

El transitari a Girona. El futur del sector marítim

L'associació professional ATEIA Girona (Associació de Transitaris Expedidors Internacionals i Assimilats de la Província de Girona) aplega diverses empreses que exerceixen la professió de transitaris en aquesta província, en les facetes tant terrestre i marítim com aèria. ATEIA es va constituir el 14 de gener de 1998 a la Jonquera, on hi ha la seva seu social. Els fundadors de l'associació van ser majoritàriament agents de duanes, que fins aleshores es dedicaven especialment a tasques de despatx i a fer tràmits duaners a la frontera, i també la totalitat dels consignataris i agents marítims dels ports de Blanes, Sant Feliu de Guíxols i Palamós.

Aquests associats van assumir el repte d'iniciar una nova etapa professional a causa de la imminent entrada d'Espanya al Mercat Comú, amb la presumible baixa de tràfic i activitat duanera que això representava, amb especial incidència a la Jonquera.

Amb el pas del temps, alguns associats s'han fusionat, han traslladat l'activitat o bé senzillament han tancat. És el cas dels que operaven als ports comercials de Blanes i de Sant Feliu de Guíxols. La majoria, però, s'han diversificat, donant especial preponderància a la logística i l'emmagatzematge de mercaderies, en detriment de l'activitat duanera tradicional.

Atesa la important incidència de les empreses transitàries en el comerç exterior, en oferir un servei de gestió integral en el transport de mercaderies, caldria que aquest sector professional fos més present en els òrgans de decisió dependents tant de l'Administració central com de l'autonòmica. Ben al contrari, actualment, excepte en casos molt concrets, la seva representació és pràcticament nul·la.

No oblidem que les noves directrius que prepara la Unió Europea sobre ports i serveis portuaris farà especial menció a la liberalització d'aquests serveis. Conseqüentment, en els organismes portuaris hi haurà una substitució progressiva

de l'Estat, i la participació dels usuaris, dintre dels quals els transitaris són una part important, esdevindrà creixent.

Com exemple del que diem, podem constatar que en ports importants com els de Barcelona, València i Bilbao els transitaris ja formen part de les corresponents juntes directives. El fet que s'hagi valorat positivament la seva tasca i influència professional ha permès que participin en la presa de decisions que involucren el futur d'aquests ports.

A la demarcació de Girona, l'únic port comercial existent actualment és el de Palamós, que depèn de l'ens públic Ports de la Generalitat. Aquest agrupa les competències autonòmiques tant de ports esportius com de marines, sector pesquer i sector comercial. A causa de la diversitat de competències que hi ha implicades, el Consell de Govern de Ports de la Generalitat està format per personal d'un excessiu nombre de departaments. Si a això incloem, a més a més, la representació dels ajuntaments, dels sectors esportiu i pesquer, les cambres de comerç, els sindicats, etc., resulta que, en realitat, els usuaris del sector comercial estan en franca minoria i concretament els transitaris no tenen ni tan sols representació. Pensem que el Consell Executiu de Ports de la Generalitat pren decisions de futur per a l'àmbit portuari que poden incidir en tràfics concrets que condicionen la seva permanència a la política que aquest ens fixi per al Port de Palamós.

Atès que aquest Consell de Govern té una representació amb interessos tan dispars, és del tot imprescindible que un membre de la nostra associació representi els usuaris del port per a fer sentir les prioritats que entenem que s'han de plantejar i desenvolupar dins de l'àmbit comercial.

Actualment hi ha molts temes pendents de solució a l'espera de decisions polítiques en les quals, desgraciadament, no tenim protagonisme. Així, l'únic remei que ens queda és intentar influir en l'Administració per a resoldre'ls i evitar el



R. Moreno

col·lapse en el creixement del port. Tot seguit exposem alguns dels punts que considerem necessaris:

1. **Habilitació del port com a punt d'inspecció fronterera (PIF)** per a poder despatxar les mercaderies que necessiten inspecció sanitària o veterinària per a la seva entrada a la Unió Europea. Actualment no hi ha cap PIF en tota la demarcació de Girona, la qual cosa, havent-hi com hi ha port i aeroport, és totalment absurda.

2. **Habilitació, per part de l'Administració central, de port fronterer** dintre del Tractat de Schengen, la qual cosa possibilitaria l'entrada i sortida del passatge de tercers països. Actualment només el passatge en trànsit pot ésser acceptat i els tripulants mitjançant sol·licitud, cas per cas, a la Direcció General de Policia de Madrid. Obtenir aquesta habilitació possibilitaria entrar en un segment de mercat de passatge molt important, com és el d'inici de viatge i també la connexió amb l'aeroport de Girona, actualment infrautilitzat.

Podem veure com en altres ports amb menys infraestructures que aquest, com poden ser els francesos de Vilafranca i Niça, aquesta habilitació ha estat un gran èxit.

3. **Estudiar urgentment un nou espai per a ubicar magatzems** dintre de la zona portuària, per tal de fer front a l'actual i futura demanda de mercaderies en estoc. Així mateix, és urgent emprendre una revisió de les tarifes d'emmagatzematge. En el seu dia, aquestes tarifes van ser pensades per a les mercaderies de trànsit i, per tant, penalitzen l'estoc de llarga durada, el qual, actualment, és una necessitat.

Aquests canvis són necessaris perquè la logística, tant important per al desenvolupament d'un port modern, en el cas de Palamós, queda frenada perquè disposa de poca superfície disponible i consegüentment d'emmagatzematge.

4. Any rere any augmenta el nombre de vaixells turístics que fan escala en aquest port a causa dels atractius del seu entorn. Però s'ha de reconèixer que Palamós no té una infraestructura adequada per a futures necessitats d'atracament per als vaixells de gran tonatge.

Actualment disposa d'un moll, el de Ponent, exclusiu per a l'ús de vaixells de passatge, mentre que per als grans vaixells comercials i de passatge hi ha el moll comercial. Així, es penalitza el tràfic comercial i es dóna preferència al de passatge quan coincideixen el mateix dia dos grans vaixells.

Sembla que aquest problema està en via de solució, ja que Ports de la Generalitat té un estudi bastant avançat per a la construcció d'una estacada d'amarrada al moll de Ponent, que permetrà l'atracament simultani de dos grans vaixells.

Desitgem que en el proper any aquests projectes es puguin realitzar i que això permeti un creixement harmònic del Port de Palamós.

Juan Matas Janet
president d'ATEIA



Port de Palamós. Ports de la Generalitat