

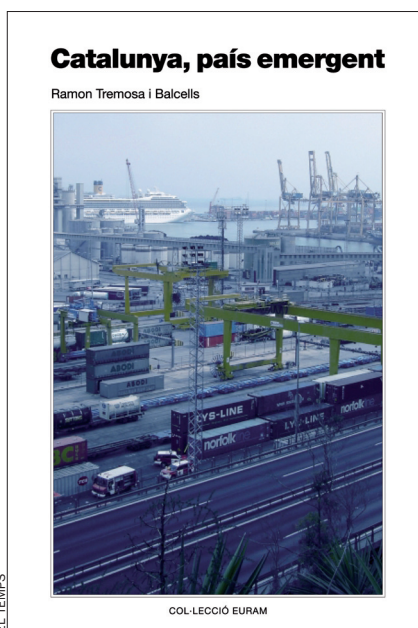
Catalunya, país emergent

Catalunya, país emergent

RAMON TREMOSA I BALCELLS

Ser porta d'entrada de comerç intercontinental i ser una regió líder en logística ha permès a Flandes de consolidar els sectors industrials ja existents, que són molt semblants als de Catalunya: automòbil, químic, farmacèutic i agroalimentari. Ser plaça logística i porta d'entrada de comerç intercontinental ha permès a Flandes de millorar i d'especialitzar els seus sectors industrials, fent-los innovar en la creació de valor afegit: als ports flamencs hi arriben productes semielaborats d'altres continents que són descarregats a Flandes i als quals se'ls incorpora valor. Un cop acabats, els productes tornen a sortir exportats i així Flandes, amb només 14.000 quilòmetres quadrats (una mica més gran que la província de Lleida), va exportar l'any 2006 quatre vegades més que Catalunya: 182.000 milions d'euros. En el rànquing mundial Flandes seria el tretzè país exportador del món, ja que genera el 82% de les exportacions belgues.

Flandes és la regió líder en logística d'Europa i dels seus quatre ports se'n destaca el d'Anvers, líder europeu en tràfic de productes químics, en estreta cooperació amb els ports de Zeebrugge (líder europeu en tràfic d'automòbils), Gant i Ostende. Els ports flamencs són líders en rapidesa de càrrega i descàrrega de mercaderies i la seva eficiència i complementarietat és el model a seguir pels ports catalans i valencians: els beneficis futurs de l'especialització i la cooperació d'aquests tres ports poden ser molt superiors als beneficis de competir en solitari. Així, per exemple, la millor manera de garantir que Volkswagen i Nissan seguiran a Catalunya molts anys és aconseguir que el port de Barcelona sigui la porta d'entrada de tot el que aquestes multinacionals fabricaran a Àsia en el futur amb destinació a Europa. Llavors potser altres empreses sense fàbrica a Catalunya faran servir els ports catalans: Opel fabrica a Saragossa i exporta cotxes per



L'ex-president Jordi Pujol presenta aquest 5 de juny a Barcelona (Facultat d'Econòmiques de la UB, 19 h) l'últim llibre de Ramon Tremosa, editat per Tres i Quatre. Us n'avancem un fragment.

mar des de Tarragona, fet que ajuda a consolidar el clúster automobilístic català.

Per a ser potents en logística, però, calen infraestructures pensades a escala global i cal, necessàriament, una gestió descentralitzada d'aquestes. Sense una logística pensada a escala global es pot perdre la indústria local. Com a Holanda i a Singapur, a Flandes la logística reforça i renova la indústria. I ves per on, gràcies a la revolució industrial del segle XIX i a la indústria que avui encara tenim, només d'Alacant a Palamós hi ha la platja, la

millor platja i fins i tot possiblement l'única platja de tota la Mediterrània, capaç d'incorporar valor a productes industrials en el mar que serà el centre del comerç marítim mundial del segle XXI.

El port de Tarragona és un exemple de la transformació d'un port amb una majoria de tràfics, a grans trets, de segona categoria cap a un port amb tràfics de primera categoria. El port de Tarragona és un port que permet visualitzar molt bé l'emergència de la Mediterrània, és un port que permet visualitzar molt bé la creixent importància per a la indústria de la proximitat d'un port i de la seva inserció en les rutes del comerç marítim intercontinental.

El port de Tarragona, gràcies a la indústria que ja té en la seva àrea d'influència, és un exemple de port que en els propers anys guanyarà tràfic portuari en contenidors, automòbils i productes químics. És a dir, que guanyarà tràfic en productes de superior valor afegit, que és el tràfic que més riquesa deixa al territori que el port té al seu darrere. Es preveu que en els propers anys el port de Tarragona perdrà tràfic en sòlids, granel i àrids, que són tràfics de menor valor afegit i que aniran desplaçant-se cap a ports que no tinguin una àrea industrial al seu darrere.

El port de Tarragona, en darrer terme, és un port en el qual hi ha grans operadors de comerç global disposades a finançar la construcció de nous molls i l'ampliació de les seves instal·lacions, a canvi de la concessió de la gestió per un període de temps. Aquest és un punt cabdal al segle XXI, no només per a les infraestructures portuàries, sinó per a tots els tipus d'infraestructures. Les administracions públiques cada cop tindran menys capacitat inversora i menys marge de maniobra i això com a mínim per dos motius: per la competència fiscal de països emergents, amb una menor pressió fiscal que els permetrà captar empreses i multinacionals del primer món, i per les necessitats creixents de la sanitat, l'ensenyament i les pensions públiques, que absorbiran percentatges creixents dels pressupostos públics.

Això és especialment important en el cas espanyol: al segle XXI, cada vegada més, raons d'eficiència econòmica i de cofinançament del sector

privat, i no de solidaritat o altres arguments, seran més determinants en la provisió i en la construcció de les infraestructures. I ja sabem que quan el sector privat finança una obra pública acostuma a ser-ne també el gestor... la qual cosa suposarà per a Catalunya una clara millora d'eficiència en la gestió: amb relació al model públic i centralitzat madrileny, tot canvi de model que avanci cap als models de gestió més propis dels països més avançats suposarà una gran millora i una font de noves oportunitats de negoci per a l'economia catalana.

Abans de la instal·lació del complex petroquímic, el port de Tarragona tenia uns volums de tràfic molt discrets i unes instal·lacions reduïdes, proporcionals als moviments de mercaderies de cabotatge, basats en el comerç de productes agroalimentaris. Avui, però, el clúster químic del camp de Tarragona és el primer de l'Estat espanyol i el cinquè d'Europa en importància (a banda de la planta petroliera de Repsol, hi ha també instal·lades grans empreses químiques nord-americanes i alemanyes, com ara Dow Chemical o BASF). Gràcies al sector químic avui el port de Tarragona és, en el context general, un dels cinc ports més importants de l'Estat, a banda de ser el port líder en productes energètics i agroalimentaris, com també en productes moguts per ferrocarril (el tren d'amplada europea ja arriba al port) i en productes líquids.

De fet, no estem parlant de l'any 2024. Avui ja hi ha una empresa alemanya del sector químic que importa producte semielaborat d'altres continents per Tarragona; que descarrega i transforma el producte a tocar del mateix port de Tarragona i que cada dia envia un tren de mercaderies de producte acabat a Alemanya, travessant l'àrea metropolitana de Barcelona, la frontera per Portbou, tot França... Certament, només la tenacitat de ferro i la voluntat més característica del caràcter germànic podria aconseguir els permisos i superar tots els obstacles i tràmits a Puertos del Estado, al Ministeri de Foment, als sindicats de duanes i ferroviaris de tres països...

El port de Tarragona encara la seva expansió i el seu creixement amb un acord del mes de març de 2008 entre

els governs espanyol i català i les administracions locals de la ciutat: s'ha signat un conveni per a la redacció d'un estudi informatiu per a modificar tota la façana marítima ferroviària en el seu pas per la ciutat. Així, s'ha acordat la construcció d'un túnel d'una llargada entre set i vuit quilòmetres per als trens regionals i del corredor mediterrani, amb una estació central soterrada pels voltants de la plaça Imperial Tàrraco. Aquesta operació de la façana marítima preveu que una gran part dels terrenys alliberats per les vies actuals serviran per a ampliar els espais portuaris per a facilitar el tràfic de contenidors i per a facilitar una cosa encara més important: que els contenidors que arriben al port surtin ràpidament, especialment en tren però també en camió, del port. Aquesta serà una de les variables claus de la competitivitat al segle XXI: quant de temps es triga a descarregar un contenidor i quanta estona triga a sortir del port aquest contenidor.

El camp de Tarragona és un territori amb un gran potencial de creixement, situat al centre de la megaregió que Richard Florida ha definit com a número 11 del món. La multinacional sueca Ikea per exemple, ha invertit 60,6 milions d'euros en la construcció del seu segon centre de distribució a Valls (Alt Camp). Amb una capacitat global per a gestionar 2,8 milions de metres cúbics de mercaderies a l'any, els dos centres logístics d'Ikea a Catalunya lideraran l'expansió comercial de la companyia a la Península Ibèrica. La nova plataforma d'Ikea incorpora un innovador sistema d'emmagatzematge a diferents nivells, totalment mecanitzat, que permet optimitzar l'espai i supera la mitjana de capacitat del sector.

Els dos centres de Valls estan ubicats en un enclavament estratègic, gairebé a la intersecció de les autopistes AP-2 i AP-7 (vall de l'Ebre i arc mediterrani), com també es troben a prop del port de Tarragona, que guanyarà pes en els proveïments de l'empresa. Després d'inaugurar la primera plataforma logística l'any 2003, amb 46 milions d'euros d'inversió, els ambiciosos plans d'expansió comercial del grup (que preveuen crear 30 botigues noves fins a l'any 2020 a Espanya i Portugal) han fet necessaris estrenar un nou ma-

gatzem de 65.000 metres quadrats, que dóna feina a 150 persones. Si és necessari, la companyia disposa de terrenys en reserva al mateix polígon de Valls, i fins i tot té una opció de compra per a ampliar les instal·lacions. I és que el port de Tarragona, tal com mostra el quadre 7, en tràfic de granel líquids, s'ha acostat molt al port de Bilbao, que en els darrers anys n'havia estat el líder estatal.

[...]

D'altra banda, l'Autoritat Portuària de Barcelona ha aprovat a l'abril de 2008 l'adquisició del 5% de les accions de la Societat Anònima d'Economia Mixta Local Perpignan Saint-Charles Conteneur Terminal per un import de 25.000 euros. L'entrada del port en l'accionariat de la Terminal Ferroviària de Saint Charles s'emmarca en l'estratègia del port de Barcelona d'ampliar el seu mercat interior, especialment al centre i sud de França. Aquesta societat, que té més d'un 51% de l'accionariat de titularitat pública, gestiona la terminal ferroviària situada al costat de l'important mercat de Saint Charles, un dels principals centres logístics i de distribució de verdures i productes frescos del sud d'Europa. Actualment, la terminal ferroviària té tres ramals de 350 metres i té una capacitat operativa d'1,1 milió de tones l'any. La societat gestora està impulsant un projecte, per un import de 40 milions d'euros, que allargarà els ramals existents fins els 750 metres i doblarà la seva capacitat operativa fins els 2 milions de tones anuals.

Perpinyà ofereix al port de Barcelona, per tant, una ubicació estratègica. Situada a 187 kilòmetres de Barcelona, Perpinyà és un important node logístic i de comunicacions des d'on surten dos corredors de transport terrestre i ferroviari: un cap a Tolosa i Bordeus i l'altre cap a Montpeller i cap a Lió, el sud d'Alemanya i el nord d'Itàlia. És un punt immillorable per a les connexions intermodals dels tràfics francesos i europeus cap a Barcelona. Aquesta iniciativa forma part de l'estratègia del port de Barcelona d'incrementar la seva presència en els mercats interiors de la Península Ibèrica, Europa i la Mediterrània. La Terminal Marítima de Toulouse i la Perpignan Saint-Charles Conteneur Terminal són infraestructu-



JORDI PINYÀ

“Degudament aprofitat i degudament protegit [l’Ebre], podria generar riquesa com ho fan els grans rius europeus”

res de proximitat per ajudar els operadors i els importadors i exportadors a crear cadenes logístiques més eficients i generar més comerç internacional a través del Port de Barcelona.

Ara bé, si els propers vint anys són com els darrers vint anys, pel que fa al creixement de tràfics i a la difusió del lliure comerç a més països, i si en els propers vint anys el tràfic marítim creix a Catalunya en la banda alta de les previsions més optimistes, tal com ho ha fet en els darrers vint anys, a Catalunya necessitarem un altre port perquè els que ja tenim estaran saturats.

Ens caldrà un altre port que faci de porta d’entrada, perquè els ports de Barcelona, de Tarragona i de Palamós hauran tocat sostre. En el cas de Barcelona no tant perquè no hi hagi capacitat de molls i de superfície, sinó perquè es tem per la capacitat de poder treure del port ràpidament tot el tràfic que hi puguï arribar. I aquest punt encara estarà més sobre la taula al port de Barcelona si en els propers vint anys el tràfic de turistes de creuers (creueristes) creix com ho ha fet en els darrers

vint anys. A Palamós, per exemple, a l’estiu per causa del turisme de creuers cal desviar cap a altres ports les mercaderies que necessiten les indústries de Girona.

El dilema entre mercaderies i turistes als ports catalans, entre shipping i shopping, en expressió feliç que un dia vaig escoltar a Josep Vicent Boira, serà un punt de debat important en els propers anys. El dilema entre tràfic comercial i tràfic turístic, que a València per exemple ha esclatat amb virulència arran de les pretensions dels organitzadors de la Copa de l’Amèrica per al 2009 (ajornar les obres dos anys d’ampliació dels molls comercials al port), a Catalunya ens mostrarà la mancança d’una nova porta d’entrada per al comerç marítim d’altres continents. Vistes les experiències a Europa, es pot considerar la possibilitat d’un port fluvial i aquesta podria ser una gran oportunitat per a la ciutat de Tortosa.

Jesús Montcada va retratar a *Camí de sirga* un món fascinant de relacions humanes, socials i comercials de les terres de l’Ebre. El gran escriptor de Mequinensa (i també excel·lent tra-

ductor: entre d’altres novel·les, d’*El Comte de Montecristo*) vivia al barri de Gràcia, passejava amb el seu gos pel Torrent de l’Olla i s’emportava a casa els seus llibres dels lectors que li demanaven que els hi dediqués: feia a cada llibre un bellíssim dibuix, acolorit per ell mateix, que sempre evocava la navegació del riu Ebre. Històricament, l’home hi ha navegat amb embarcacions adaptades com ara els llaguts o llaüts, les pontones, les mulettes o els passos de barca, dels quals avui només resta com a original el pas de Miravet. L’Ebre permetia baixar riu avall, des d’Euskal Herria i l’alt Aragó fins a la Mediterrània, un flux continuat de persones i mercaderies que feien prosperar les seues terres.

Emili Rosales evoca en la seva novel·la *La ciutat invisible* un somni del rei Carles III. Aquesta novel·la, que va guanyar el premi Sant Jordi el 2004 i que s’ha traduït a diferents idiomes, ens fa saltar del present més rabiós al segle XVIII, rere la pista dels plans avui oblidats i quasi secrets del rei Carles III de crear una gran ciutat al delta de l’Ebre: a imatge de Sant Petersburg, la ciutat ideal erigida a la desembocadura del Neva, la nova ciutat tenia també els referents de navegabilitat dels canals de Venècia i de la gran badia de Nàpols. D’aquella ciutat faraònica que no va poder ser en va quedar un canal, una església inacabada i la trama urbanística a partir de la qual va créixer Sant Carles de la Ràpita.

El riu Ebre és un dels actius potencials més importants de Catalunya. Degudament aprofitat i, alhora, degudament protegit, podria generar riquesa com ho fan els grans rius europeus. L’aprofitament i la protecció del riu no són aspectes contradictoris, ans al contrari: la millor manera de protegir un riu és mitjançant el seu aprofitament econòmic, que al mateix temps faci indispensable gaudir d’un riu impecable. Un excés de prohibicions de fer ús del riu, basades en una suposada protecció d’aquest, desnaturalitzen aquesta protecció i donen com a resultat un riu degradat i sense accessos. Si es garanteix un cabal d’aigua estable, l’aprofitament del riu Ebre permetria el manteniment i la neteja de la seva ribera i la construcció dels camins i dels vials adients per a accedir-hi.