

# Diàleg

**AVUI+**  
Des del 1976

CORPORACIÓ CATALANA  
DE COMUNICACIÓ S.L.

ANTONI CAMBREDÓ, president executiu  
JOAN ODINA, conseller delegat  
CARLES FLO, director general  
IVAN GRAU, director financer  
ORIOI GALLISSÀ, director comercial  
JOAN SERRA, director de producció  
LEANDRE BASANTA, cap de distribució  
QUICO DOMINGO, cap de sistemes

**BARCELONA, PORTA D'ENTRADA  
DEL COMERÇ ASIÀTIC A EUROPA**

Ramon Tremosa  
i Balcells



Professor de teoria econòmica a la UB  
www.ramontremosa.cat

## El tren del port

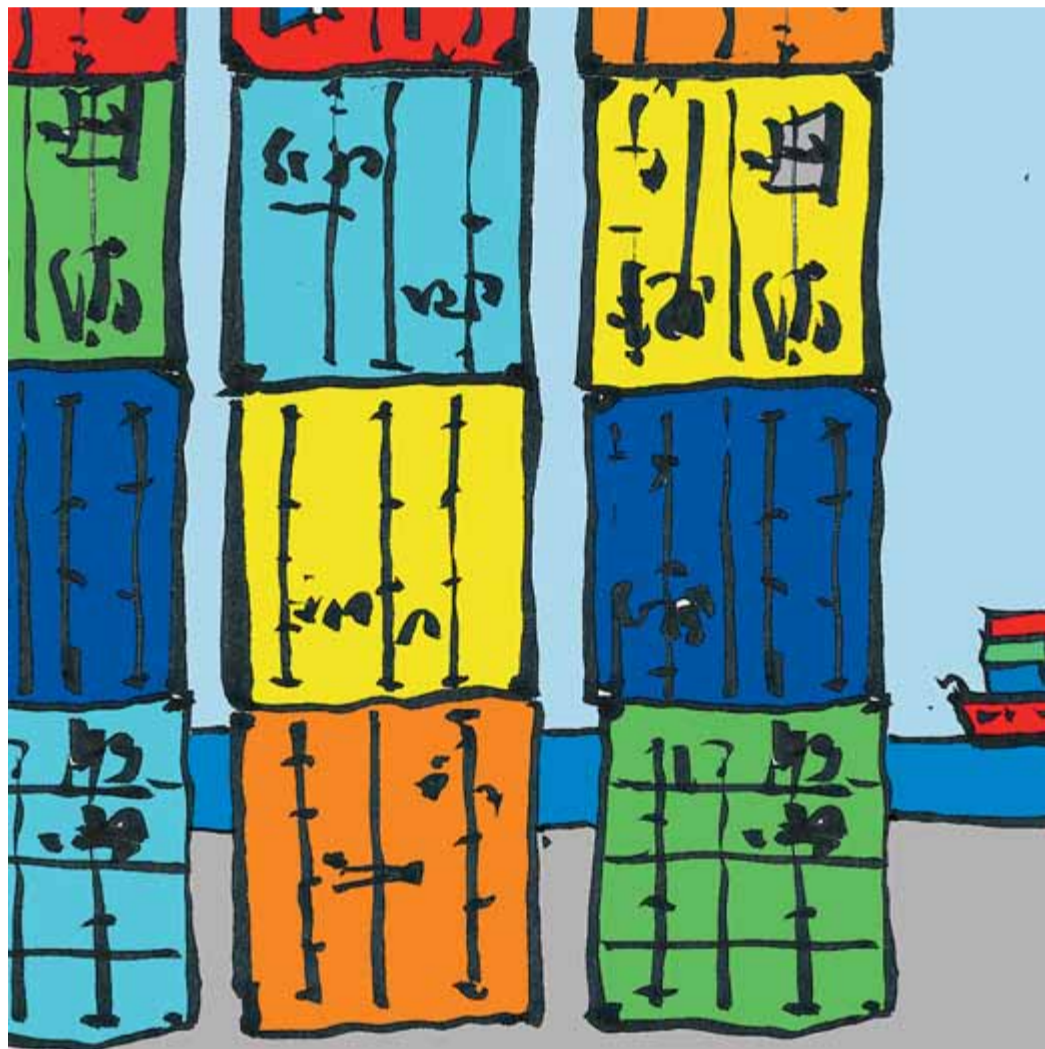
**A**mb el temps va guanyant més valor l'autonomia portuària aconseguida en el pacte del Majestic l'any 1996. Per bé que parcial i molt limitada (titularitat estatal de la infraestructura inqüestionable i tarifa portuària fixada només pel ministeri), aquesta mica d'autonomia de gestió va permetre al port de Barcelona realitzar una política individualitzada de promoció comercial arreu del món, així com engegar un ambiciós projecte d'ampliació, que el 2010 ja serà operatiu (això sí, finançant cada port les obres amb crèdits bancaris i amb els seus beneficis).

**ELS RESULTATS AVUI SÓN ESPECTACULARS**, propis d'un país emergent. El 1995 Barcelona i València no figuraven en el mapa del comerç marítim intercontinental, però el 2007 ja lideraven el trànsit marítim de contenidors a la Mediterrània, molt per davant de Marsella i Gènova. I si el 1995 Barcelona no figurava en el mapa de creuers, el 2008 es preveu que sigui el quart port del món en aquest turisme, de renda alta i que realitza una gran despesa en el territori. "Des del punt de vista del trànsit marítim intercontinental, Catalunya, a principis del segle XXI, es troba en certa manera com Flandes abans del pla Marshall a mitjans del segle XX". Això em va dir un consultor logístic de Flandes fa pocs mesos, quan parlava de la Mediterrània com el principal mar del món en volum de comerç marítim al segle XXI. Dubto que el govern tripartit arrenqui per als aeroports catalans una autonomia semblant.

**L'OPORTUNITAT ESTRATÈGICA DE PAÍS** és única i irreplicable: ser la principal porta d'entrada del comerç asiàtic amb destí a Europa. La costa que va d'Alacant a Palamós té un gran actiu que no tenen, per exemple, els grans ports de Marsella i Algesires: disposar d'una gran àrea industrial al seu darrere, molt diversificada, amb multinacionals globals i amb pimes locals, que cooperen de manera eficient i que estan ben integrades en les xarxes globals de producció. Una gran àrea industrial capaç d'afegir i d'incorporar valor, és a dir, d'acabar els productes semielaborats importats d'Àsia amb destinació a Europa, talment com estan fent Flandes i Holanda des del 1960. Per a Algesires i Marsella la logística serà un simple pas de productes a granel, líquids i sòlids, mentre que per a catalans i valencians la logística serà un pas de contenidors que crearà i deixarà riquesa al territori.

**PER AIXÒ ARA ELS VALENCIANS S'AFANYEN** a reclamar el corredor ferroviari mediterrani: ser porta d'entrada del comerç marítim intercontinental pot renovar i arrelar, salvar en definitiva, la indústria a casa nostra. Un país industrial al segle XXI és un país de serveis avançats, que arreu es generen al voltant de la indústria. Per això sobta la frivolitat de Jordi Hereu quan diu que vol una ciutat del cinema a la Zona Franca: que no tenim clar què volem ser quan siguem grans? Tot l'espai de la ronda Litoral cap al mar ha de ser reservat per a les activitats logístiques lligades al port: de què serveix ampliar-lo si després els contenidors no tenen prou espai ni poden sortir-ne ràpidament?

**PER PODER APROFITAR PLENAMENT** aquesta oportunitat, de principal porta d'entrada d'Europa del co-



LLUÍSA JOVER

**“Ser porta d'entrada del comerç marítim intercontinental pot renovar i arrelar, salvar en definitiva, la indústria a casa nostra”**

merç asiàtic, cal que estigui acabat el tren de mercaderies del port de Barcelona a la frontera francesa. I, sobretot, cal que el model de gestió d'aquest tren permeti optimitzar els trànsits ferroviaris pensats en clau global. Avui la situació és preocupant: d'una banda, les obres que realitza el ministeri de Foment avancen a un ritme desesperadament lent, per una barreja de desídia i d'incompetència; d'altra banda, no s'entén per què la titularitat de les infraestructures ferroviàries, sobretot vies i estacions, es reserva només per a Adif, mentre que Renfe-Operadora es reserva la gestió dels trens. L'antiga Renfe no ha desaparegut, sinó que s'ha transformat per controlar totes dues activitats i això causarà conflictes

als competidors entrants. I el Comitè de Regulació Ferroviària, creat per resoldre conflictes, és de dubtosa imparcialitat atesa la seva dependència exclusiva del ministeri de Foment. Per exemple: quan podran circular trens de 750 metres de llargada enfront dels 450 metres actuals?

**AQUEST DEBAT ÉS PARAL·LEL AL DE LA NOVA** terminal Sud de l'aeroport del Prat. Una T-Sud del Prat en mans d'Iberia i subordinada a Barajas donarà uns beneficis a l'economia catalana molt menors que si la seva gestió es fes des del territori, atorgant espais a la T-Sud a les companyies que interessin al país i que alhora el serveixen. ¿És eficient gastar molts diners en un nou i potent ordinador si després els programes informàtics no són compatibles o no permeten a la màquina d'obtenir el seu màxim rendiment? No n'hi ha prou que s'acabi el tren de mercaderies del port a la frontera francesa i esperem que no s'acabi el 2016. També s'han de poder gestionar els trens, les estacions i les vies des del propi territori, per tal de poder donar totes les facilitats als grans operadors globals de comerç, els únics que poden situar els nostres ports als primers llocs de la UE. Els trànsits de Barcelona és molt diferent del d'Algesires i això justifica la necessitat d'una gestió portuària i ferroviària individual i diferenciada, que s'adapti a les desiguals especialitzacions productives territorials existents. ¿Deixarem passar el tren del futur?

**AL PEU DEL CANÓ**  
Estat  
de setge?

Isabel  
Olesti

Esriptora



**Dissabte passat a la tarda, de retorn a casa amb els meus fills**, ens vam aturar a la plaça de Sant Jaume perquè hi havia una tanca vigilada per policies entre l'Ajuntament i la Generalitat. Ens van dir que hi havia el president de Mèxic, i els meus fills, una mica desil·lusionats pel poc interès de l'esdeveniment, em van empenyer cap a casa. Però ens vam trobar que l'entrada de la plaça de Sant Miquel estava literalment tapiada per una fila d'uns altres policies ben armats que tapaven una pancarta. Al darrere, una trentena de mexicans cridaven consignes contra el president d'aquest país i demanaven la llibertat d'uns companys. La policia, evidentment, no ens va deixar creuar la línia, i els meus fills em van preguntar una mica esverats què estava passant, per què cridava aquella gent i per què no podíem avançar. Els vaig fer un resum a la seva mida i vam donar la volta per Avinyó. Ja érem al final del carrer Còdols quan vam sentir crits i sirenes i cops contundents. A uns metres, altra vegada la policia empaitava uns suposats turistes a cops de porra. Jo vaig alleugerir el pas, però la meua filla m'estirava enrere, espantada. "Ens pegaran, mama!", cridava. Jo, als sis anys, hauria pensat el mateix, perquè els mastegots eren contundents. Vaig veure un policia en moto perseguint més turistes i a la plaça de la Mercè un desori imponent. Les víctimes eren seguidors de l'equip de futbol de Suècia que s'havien exaltat per haver perdut el partit. Quan vam aconseguir entrar a casa, la mà de la meua filla tremolava. "Potser que un altre dissabte ens quedem a jugar al parxís, no, mama?".