

Entrevista a Josep Munné, president del Port Autònom de Barcelona

## Navegar cap a bon port

Fins l'any 2010 el Port Autònom de Barcelona preveu passar de les 527 hectàrees actuals a 1.134. Aquesta ampliació de terrenys, que és l'eix bàsic del pla directori, potenciarà el creixement del port a partir de l'especialització en tres grans àrees: càrrega general, contenidors i vehicles.



"Estem tractant amb Renfe per tal de fer una espècie de societat que garanteixi a l'usuari el temps d'un contenidor i el preu que li costarà".

D.UMBERT

**Q**uan Josep Munné va accedir al càrrec de president del Port Autònom, l'any 1987, els conflictes laborals eren el pa nostre de cada dia i el port passava per una època de descrèdit i de pèrdua de competitivitat. Munné ha aconseguit portar la pau laboral i, a partir d'aquí, vol convertir el PAB en el primer port de la Mediterrània pel que fa al trànsit de mercaderies. Però per a això fa falta una ampliació de la superfície, aspecte, aquest, que està previst en el pla directori que es desenvoluparà durant els pròxims 20 anys, preveu el doble d'hectàrees i una inversió de més de 70.000 milions de pessetes.

—Abans de fer-se càrrec del PAB, vostè va estar al capdavant del port de Tarragona. ¿De què li ha servit aquella experiència?

—Allà vaig passar l'experiència i la for-

mació. El port de Tarragona, a més, és un port extraordinàriament adequat per a gestionar, perquè és un port nou, amb estructures molt importants i potents, un port que creix i que val la pena gestionar perquè és molt agraït.

—La potenciació de la mercaderia de càrrega general i contenidors, per part del PAB, i de productes petroquímics per part del de Tarragona, significa que, més que fer-se la competència es complementen?

—És un complement idoni. Són dos ports que es complementen, amb un tipus de càrrega diferent, que fan una unitat portuària en si. Hem d'intentar construir el front portuari que Catalunya necessita i que representa un volum de càrrega que resulta de la suma de la dels dos ports. Portuàriament això és molt factible.

—¿Què pot significar això pel al PAB?

—Com que no ens fem la competència

s'estalvien diners en infraestructures, sordena millor el territori, el que pot servir per a un dels ports serveix per als dos...

—Les companyies transitàries es queixen que un contenidor, per exemple, que surt de València avui, pot trigar a arribar a Barcelona dos o tres dies i, fins i tot, es pot perdre. ¿Quines són les traves que fan que les mercaderies no puguin circular més ràpidament?

—Una mala gestió de les vies de ferrocarril. Això al camió no li passa. Els ferrocarrils en tot Europa tenen un problema i és que donen prioritat als passatgers, i aquesta prioritat fa retardar les mercaderies. Els ferrocarrils de les grans conurbacions urbanes donen sempre prioritat a les rodalies, que ocupen via, en segon lloc vénen els trens de llarg recorregut i, finalment, els de càrrega.

Dit això, no vol dir que no hi hagi, també, una mala gestió del transport per fe-



"Hem d'anar a constituir aquest front portuari que Catalunya necessita".

D. UMBERT

rocarril. Hi és. I nosaltres estem tractant amb Renfe per tal de fer una espècie de societat que garanteixi a l'usuari el temps d'aquest contenidor, i el preu que costarà, perquè un altre problema és que no se sap mai el preu.

—*L'Ample de Via Europeu és una gran mancança que té el port. ¿Quines altres mancances té el port?*

—La del ferrocarril n'és una, però també tenim la mancança d'una autopista directa que connecti amb les grans artèries que s'estan construint i les que ja estan construïdes, és a dir, les que van cap a Saragossa, les que van cap a França, cap a València i les que recorren tot el perímetre de l'àrea metropolitana. Aquest eix transversal que vindrà des de Martorell fins al Port és una reivindicació del PAB i és una necessitat del Ministeri d'Obres Públiques de complir amb aquestes inversions.

—*El consell de ministres ha anunciat la possibilitat de crear un holding d'activitats portuàries en què cada port es constituïria en societat anònima i tots estaran agrupats en una direcció coordinada depenent del ministeri. ¿De quina manera els pot repercutir a vostès, això?*

—Jo crec que ens repercutirà positivament. Quan es fan aquestes coses es fan per avançar, per desburocratitzar, per descentralitzar i per donar més autonomia de gestió.

—*Vostè ha manifestat alguna vegada que és necessària una llei de ports que institucionalitzi l'autonomia dels gestors. També ha dit que un port ja no serà mai infraestructures ni inversions, sinó que serà gestió. ¿És, la gestió, la barrera*

*més important del PAB?*

—És la tasca més important que tenim. La gestió és fonamental, el que fa traure rendibilitat a les inversions públiques, fa que els ports creixin, que siguin competitius, que les empreses vegin que les seves mercaderies estan ben tractades, ben assegurades, ben transportades. La gestió és el tot. La infraestructura per la infraestructura no val res. La gestió és el tot amb les infraestructures, és la base. Si hi ha coordinació d'inversions i una bona gestió, el resultat és la rendibilitat de les inversions.

—*El control de les mercaderies depèn de diversos ministeris: el de Sanitat, el d'Hisenda, el de Comerç Exterior... massa ministeris per a una sola entitat. ¿Difícil això també la gestió del PAB?*

—Les mercaderies, quan surten d'aquí han d'haver estat ben controlades. Per exemple, les carns depenen d'un ministeri, els grans d'un altre, els productes industrials depenen d'un tercer... i el PAB depèn del Ministeri d'Obres Públiques i Transports al 100%. La duana i paraduana de les mercaderies no depenen del port. El port no té competències sobre el control de les mercaderies. A més, la política econòmica d'un govern es reflecteix, també, en els ports, en les entrades de les mercaderies.

—*¿En aquest sentit, l'actual política econòmica del govern central és bona per al PAB?*

—Nosaltres el que demanem és que tots aquests serveis tinguin una coordinació comuna. Nosaltres no demanem competències sobre això, perquè veiem que és impossible. El que sí que demanem és que

tots aquests serveis estiguin coordinats per una autoritat única, o per una autoritat que se la reconegui com a tal autoritat. Nosaltres diem que tots aquests serveis els coordini l'administrador de duanes de Barcelona. El port no demana competències.

—*El pla directori preveu que en vint anys es doblarà la seva superfície. Però per a això fa falta el desviament del riu Llobregat. ¿Com està actualment aquest tema, tenint en compte que el projecte topa amb l'oposició de l'Ajuntament del Prat del Llobregat i de diversos grups ecologistes?*

—No em correspon a mi dir com està el tema. Hi ha altres administracions que saben perfectament com està la situació. Jo només li dic que demanem el desviament del riu, no solament per assegurar un territori que és el futur del port de Barcelona, sinó també perquè en aquest territori s'hi han de crear infraestructures bàsiques que l'àrea metropolitana no té. S'han de crear incineradores, s'han de construir depuradores, s'hi ha de fer arribar l'ample de via europeu, hi ha d'arribar la nova autopista des de Martorell fins el port... i tot això requereix accions conscients de futur, planificació del territori, estudis d'impacte que ja s'estan fent i, així doncs, el port ho demana insistentment, amb rotunditat, perquè creu que és el futur per a ell mateix i també per tal de generar una activitat econòmica imprescindible per a la competitivitat industrial de l'àrea metropolitana.

Sílvia Monfort