



La darrera oportunitat per als ports mediterranis arriba de la Xina



El mercat asiàtic és llaminer, també per als ports de Barcelona i València, que rivalitzen per les tones que aquest client transporta a Europa. La capital catalana aspira a ser la plataforma logística del sud europeu, i València, la gran porta d'entrada a l'estat. Però sense connexió ferroviària en condicions, tot són somnis.

Una gestió a mitges tintes

L'actual llei espanyola de ports, aprovada en el final de legislatura d'Aznar el 2003, pretenia retallar l'autonomia de gestió dels ports que s'havia aconseguit el 1996, especialment els de Barcelona i Tarragona. Avui, la Generalitat controla els 26 ports catalans restants (21 són esportius o pesquers i 5 comercials). El fet que el Govern català no pugui gestionar íntegrament els seus dos grans ports explica la menor eficiència en els serveis que presten, i implica també un augment de les contribucions dels ports a l'ens públic Puertos del Estado. Abans d'aquesta llei, tots els ports de l'estat acordaven una vegada l'any les seves contribucions a un fons interportuari estatal, segons el principi solidari vigent, que estableix que els ports amb beneficis han de contribuir a compensar les pèrdues dels ports deficitaris, tal com passa amb la caixa única d'AENA. Però l'actual legislació xucla més diners als ports amb beneficis, i permet que algunes infraestructures del tot deficitàries es continuïn mantenint sense que les autoritats portuàries respectives facin gaires esforços per millorar el servei. Així, la llei va crear una aportació directa de tots els ports a Puertos del Estado, que consisteix en el pagament d'una quantitat anual, equivalent al 4% de les taxes portuàries, les quals representen aproximadament el 90% de tots els ingressos d'exploració dels ports. El 2005, el Port de Barcelona va pagar, entre l'aportació a l'ens públic i el fons de contribució interportuari, 7.990 milions d'euros, mentre que Tarragona va fer una aportació de 3.005 milions. En el cas de València, la xifra va ascendir a 5.865 milions. A diferència dels aeroports, els ports financen les seves ampliacions amb els beneficis que han generat, en el cas del Port de Barcelona, amb el *cash flow* (benefici més amortitzacions) i per mitjà dels crèdits bancaris, més que no pas amb inversions directes del Ministeri de Foment.

terrani i pugen per l'Atlàntic fins a arribar als ports d'Anvers, Rotterdam, Hamburg o Bremen. Aquest itinerari obliga a allargar la ruta dels vaixells tres dies més del que trigarien si descarreguessin al Port de Barcelona. Per què trien la ruta més llarga? La raó és senzilla, l'estalvi posterior de temps i diners que ofereixen les excel·lents connexions ferroviàries de què disposen aquests ports, que permeten una distribució més ràpida de les mercaderies per tot Europa en tren, compensa el tomb marítim extra. En aquest àmbit, la capital catalana només pot oferir un transport per carretera, lent i costós –cal pagar peatge si es vol fer una ruta més curta–, i no serà fins al 2010 o el 2012 que podrà oferir una connexió ferroviària potent amb Europa i Madrid. El cas del Port de València és molt similar, si bé la descàrrega de mercaderies procedents del sud-est asiàtic destinades a la capital de l'estat espanyol va en augment any rere any. I el port valencià no només no té una connexió ferroviària amb Madrid que doni prou garanties de rapidesa i freqüència, sinó que les seves possibili-

tats de créixer sense malmetre l'entorn natural de l'horta són minses, i els accessos pel nord de la ciutat estan del tot col·lapsats.

La darrera oportunitat. Mentrestant, la Xina i l'Índia es consoliden com a potències econòmiques emergents a tot el món. En els darrers anys han registrat un creixement d'entre el 7% i el 10% del seu PIB. Segons diversos estudis publicats, la puixança dels mercats asiàtics, la fi de la crisi de la majoria de les economies sud-americanes i la saturació del transport per carretera a Europa estimularan un creixement sostingut del transport marítim en els propers anys. És cert que el mercat asiàtic ja és un gran rival per a les economies europees, però també es dibuixa una oportunitat de negoci per als ports mediterranis que canalitzen mercaderies al continent europeu. La Xina, que ja és un soci comercial de referència per a Europa, va passar de proveir el 8% de les importacions de la UE al 13,5%. L'Índia tot just arriba al 2% de les importacions i exportacions amb la Unió Eu-

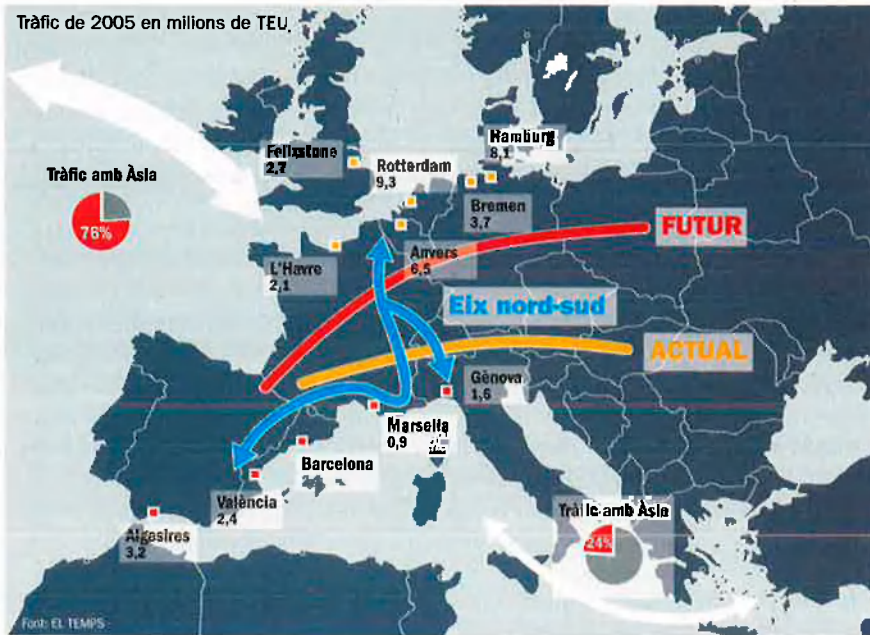


Port de Barcelona.

Pels ports de la Mediterrània només hi entren el 24% de les mercaderies procedents de l'Àsia. La resta, un 76% de la càrrega, ho fa per la façana marítima del nord. Les navilieres del continent asiàtic que opten per aquesta darrera opció traspassen el canal de Suez, creuen el Medi-



Oportunitat per als ports de l'arc mediterrani de convertir-se en porta d'entrada sud a Europa del comerç amb l'Extrem Orient



ropea, però la tendència dels darrers anys apunta a un creixement substancial d'intercanvi de mercaderies.

Pel que fa a les relacions comercials per via marítima entre els ports de Barcelona i València i la Xina, aquestes van representar més de 7 milions d'euros. El Port de Barcelona preveu que en els propers anys els ports del Mediterrani podrien arribar a captar el 40% de la mercaderia asiàtica. "Tenim una gran oportunitat amb la Xina, però per aprofitar-la ens calen noves instal·lacions. Hem de presentar-nos a ulls d'aquest mercat com un port diferent, que vol consolidar-se com la primera plataforma logística del sud d'Europa i la Mediterrània, desenvolupant el rol de centre de distribució de càrregues", assenyalava Joaquim Coello com a president de l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB), càrrec en el qual el va substituir la setmana passada l'exconseller Jordi Valls.

Des de fa un parell d'anys, la Xina és la gran aposta del port de la capital catalana, i la concessió de la futura terminal de contenidors –que entrarà en funcionament el 2008– al grup xinès Hutchison és un pas important en aquesta estratègia, ja que tenir un operador xinès ajudarà en bona mesura a atraure clients del gegant asiàtic.

De fet, el port pretén multiplicar per sis el tràfic de mercaderies asiàtiques

en només quatre anys. Aquest estiu, quan va rebre la concessió, la companyia xinesa va assegurar que Barcelona serà el port clau al sud d'Europa. Ara bé, perquè això sigui una realitat, cal que el port català disposi dels accessos i les connexions ferroviàries necessàries per fer que els contenidors descarregats a Barcelona es distribueixin per Europa, ja que actualment aquest transport es fa majoritàriament per carretera, amb el sobrecost que comporta en comparació amb el tren, que és més rendible i ràpid en distàncies superiors als 300 km. L'APB calcula que la connexió ferroviària s'haurà enllestit el 2010, però altres sectors empresarials allarguen el termini fins al 2012. Només el 5% de les mercaderies que arriben al Port de Barce-

L'increment de les relacions comercials de la Xina amb Europa és la gran oportunitat dels ports mediterranis per créixer

lona es distribueixen amb tren, i l'objectiu per al 2010 és que aquest percentatge s'incrementi fins al 30%.

Als ports del nord, en canvi, aquest ja és el percentatge de càrrega que es mou per ferrocarril. Tot i que la connexió ferroviària d'un ramal des de Can Tunis fins a la nova terminal ZAL-Prat de Llobregat serà important, no acabarà de resoldre la necessària intermodalitat, perquè no garanteix una comunicació òptima amb França i els mercats del centre d'Europa, que són un veritable repte del Port de Barcelona.

En aquest sentit, els experts reclamen la construcció d'una via d'ample europeu dedicada exclusivament a les mercaderies, que segueixi el traçat Mollet del Vallès – frontera francesa, el qual podria aprofitar l'espai de la xarxa d'ample ibèric que no utilitza el TGV, i després caldria millorar el tram Perpinyà-Montpeller.

València també necessita rails.

Pel que fa al Port de València, la situació no és pas millor. S'enfronta amb tres problemes de gran envergadura: la manca d'espai, ja que només pot créixer cap a dins –la façana litoral i l'horta ja hi estan a tocar–, amb l'agressió al medi natural que comporta; les deficiències estructurals del port, i, com en el cas de Barcelona, la manca d'una oferta de transport intermodal que doni prou garanties de rapidesa i freqüència. En aquest sentit, els experts aposten per destinar una línia de ferrocarril exclusivament al transport de mercaderies –alguns empresaris s'han ofert a finançar-ne el cost–, tenint en compte que la construcció del TGV a Madrid podria alliberar els passatgers que ara transporta la mateixa línia.

En un altre nivell, el Port de Tarragona també s'interessa pel client xinès, i representants del port ja han viatjat en més d'una ocasió al país per refermar relacions amb el port de Dailan i incrementar el tràfic de contenidors. Amb aquest tenen un conveni de col·laboració des de l'any 2000 per a l'intercanvi de coneixements.

Competència aferrissada. Els ports europeus del nord i els del Mediterrani competeixen per tenir l'ex-

clusivitat de l'entrada de mercaderies asiàtiques, rivalitat que es disputa en diversos fronts: en primer lloc, entre les façanes marítimes dels arcs de Atlàntic nord i les del Mediterrani occidental. Les primeres es troben properes als grans pols d'activitat econòmica a Europa, però exigeixen tres dies més de travessa marítima addicional a través de l'estret de Gibraltar i de la franja atlàntica. En canvi, els ports del Mediterrani es troben més propers a l'eix est-oest, però topen amb la dificultat d'un accés terrestre deficient, agreujada per la presència de les serralades pirinenca i alpina. També s'estableix competència entre els ports d'una mateixa façana marítima, com succeeix amb Barcelona i València, que rivalitzen per controlar el transport de mercaderies xineses a Madrid.

Les companyies navilières aposten majoritàriament pels ports del nord d'Europa per descarregar les mercaderies que arriben de la Xina. Però quan aquestes càrregues tenen com a

Al marge de les rivalitats, el futur dels quatre grans ports del Mediterrani occidental –Barcelona, València, Marsella i Gènova– enfront del gegant xinès no podrà anar per separat. Calen aliances per distribuir eficaçment les mercaderies que arriben d'aquest país per a tot Europa

destinació l'estat espanyol, el Port de València és la porta d'entrada de referència. En un sol any, els contenidors procedents d'aquest país asiàtic descarregats al port valencià s'han duplicat, si bé és cert que el tràfic marítim del Port de Barcelona amb la Xina és el que més creix, a un ritme del 15% anual.

De moment, el Port de València té la clau d'entrada a Madrid, però la capital catalana vol robar-li el lideratge, i aspira a "ser més competitiu en preu que València en el transport de conte-

nidors des de la Xina, amb un servei fiable, tant en puntualitat com en freqüència", segons afirma el director general del Port de Barcelona, Josep Oriol. Barcelona té una carta segura al seu favor, i és que les mercaderies procedents de la Xina arribarien almenys dos dies abans a la seva destinació descarregant a Barcelona si aquesta ciutat s'enllacés ferroviàriament amb Madrid en condicions òptimes. En aquest sentit, la capacitat de les infraestructures marítimes i d'accessos terrestres, i sobretot la relació



Quan una ciutat té una universitat com la UB, es nota.

www.ub.edu

L'empremta de la Universitat de Barcelona es nota en els seus carrers, en els seus barris, en la seva gent, en la vida diària. Perquè ja fa més de 555 anys que la UB creix amb Barcelona i el seu entorn.



Capdavantera en docència, recerca i transferència de coneixement a la societat, amb 4.500 docents-investigadors i més de 600 projectes de recerca. 20 centres on podràs gaudir d'una oferta formativa àmplia, de qualitat i amb vocació europea, de grau i postgrau, màster i doctoral. Perquè sigui quin sigui el teu interès, trobis el que busques.

LA UNIVERSITAT. UNA CIUTAT. UN PAÍS





Port de València.

EL TEMPS

qualitat-cost dels serveis portuaris són elements determinants.

Finalment, s'estableix un tercer nivell de competència a àmbit global, en què les terminals rivalitzen en la mesura en què ho fan les companyies que hi operen. Però el Port de Barcelona i el Port de València, com que no poden presentar-se al client amb una oferta intermodal com la majoria de ports desenvolupats del món, ja han perdut uns quants trens que els haurien portat a consolidar-se com una gran porta d'entrada a Europa per a la resta de continents. A parer de Gregorio Martín, catedràtic de Ciències de la Computació de la Universitat de València, "en el cas que es donara una compe-

tència ferrotge entre els ports de Barcelona i València, la capital catalana tindria moltes més possibilitats, per la seva major proximitat a la xarxa francesa i europea, una interconnexió amb altres ports més consolidada, uns projectes ferroviaris més avançats, i també pel fet que el principal operador mundial haja decidit invertir i dirigir l'activitat logística del Port de Barcelona". A l'altre costat de la balança, València presenta alguns avantatges respecte a Barcelona que cal tenir en compte en el seu posicionament competitiu: "La major proximitat al centre peninsular; la connectivitat entre el Mediterrani i el Cantàbric a través de Saragossa, i les possibilitats que sor-

girien si hi haguera un túnel de baixa cota a la frontera francoespanyola de Canfranc."

Al marge de les rivalitats, el futur dels quatre grans ports del Mediterrani —Barcelona, València, Marsella i Gènova— enfront del gegant xinès no podrà anar per separat. Calen aliances per distribuir eficaçment les mercaderies que arriben d'aquest país per a tot Europa. Si les estratègies només passen per competir amb altres ports del mateix front marítim, asseguren molts experts, el resultat serà un front portuari del nord europeu tan potent que acabarà anul·lant les portes d'entrada del sud.

Gemma Aguilera