

Damià Calvet i Valera (Vilanova i la Geltrú, 1968) és president de CIMALSA, l'empresa pública catalana que s'encarrega de la promoció, el desenvolupament i la gestió d'infraestructures per al transport i la logística. També dirigeix l'Institut Català del Sòl (INCASÒL).

Com és d'important que Catalunya sigui el principal magatzem logístic de l'estat amb l'oferta més gran de sòl logístic?

—En aquest moment és fonamental que dinamitzem l'economia i generem ocupació. Això ho podem aconseguir de moltes maneres i amb moltes estratègies, però n'hi ha algunes que en aquest temps d'incertesa i dificultats ens semblen molt clares. La primera és l'atracció d'inversions estrangeres; que es vegi que Catalunya és un lloc on es pot venir a invertir, des del punt de vista de la seguretat jurídica i de la capacitat del territori per a satisfer les necessitats de les empreses inversores. Una altra és que ja hi són siguin capaces d'exportar més. Ens hem de fixar molt en l'economia productiva, especialment la que exporta. Un tercer camp són els sectors amb molt valor afegit, en què tenim un cert grau d'especialització i que generaran una veta de mercat important en l'esdevenidor. Són sectors que no tenen a veure amb el nostre departament, com el turisme, que forma una part important del PIB i que coneixem molt bé, o el biomèdic.

Però una altra veta de mercat important és, per exemple, la logística. És un sector en el qual tenim una posició natural i un bon coneixement, i aquests dos factors combinats fan que sigui, per a nosaltres, un sector que hem de prioritzar. A més a més, té relació amb els dos primers punts. Si volem que les empreses inverteixin, els hem d'oferir una bona capacitat del territori en infraestructures i en gestió logística per a exportar. Sent el de la logística un sector respecte al qual tenim una bona posició i del qual tenim un bon coneixement, hem d'aprofitar-lo al màxim i exprimir-lo perquè sigui un referent clar en aquesta sortida de la crisi. Per tant, hem d'estar molt atents a tot el que ja tenim, però en allò que encara ens falta per a esdevenir un centre logístic amb unes

“El corredor mediterrani no ha de ser una infraestructura que passi, sinó que connecti”



“Si volem que les empreses inverteixin, els hem d'oferir infraestructures.”

condicions iguals a les dels altres centres logístics d'Europa i del món. Tenim condicions i coneixement, però no ens hem de quedar aturats aquí.

—I en aquest context, quin paper hi té la disminució del preu del lloguer del sòl logístic?

—És un dels aspectes que poden donar competitivitat al sector. Aconseguirem ser una referència en el camp de la logística no sols pels preus del sòl logístic o no sols per la infraestructura. És la combinació de molts factors, com en tots els negocis. Des d'aquest punt de vista, sobretot necessitem ser competitius en els principals nodes logístics, com ports, aeroports i centrals de mercaderies, en infraestructures que connectin aquests nodes, en sòls industrials i logístics i els seus costos...

—Per a esdevenir aquest centre logístic, quina importància té el corredor mediterrani? És imprescindible?

—És imprescindible. Però el corredor mediterrani l'hem d'entendre no solament com una infraestructura que passa, sinó també com una infraestructura que connecta. Ens hem d'obsessionar en la connexió del corredor mediterrani. Ha de connectar els principals nodes logístics (ports, aeroports, terminals ferroviàries) i els sòls industrials que tenen l'activitat que necessita el corredor per a exportar els seus productes arreu del món. Hem d'obsessionar-nos més aviat en què connecta i com ho connecta aquesta infraestructura que no pas en la infraestructura en si mateixa.

Dossier Euram

—**Llavors el foment de la intermodalitat també és imprescindible?**

—Efectivament. Entre més coses, necessitem unes connexions eficaces. És evident que en la cadena logística, els diferents sistemes (marítim, ferroviari i viari) s'han de combinar de la manera més eficaç perquè la cadena logística sigui com més competitiva millor. Per tant, en un moment en què es veu clarament que necessitem incrementar la capacitat logística del sistema ferroviari, el corredor mediterrani encara esdevé una peça més important i més fonamental. Per a connectar bé el corredor ferroviari amb els nodes logístics i el teixit industrial a Catalunya, que és el que produeix els béns que s'han d'exportar, necessitem unes bones connexions; per exemple, els accessos al port de Barcelona, el tercer fil o les terminals ferroviàries, que fan més eficaç el pas d'aquest corredor.

—**Quines terminals teniu definides?**

—Tenim definides les de LOGIS Empordà, la terminal de la Llagosta, la del port de Barcelona i la de LOGIS Penedès. A partir d'aquestes terminals, que formen part intrínsecament del corredor mediterrani, som capaços de connectar els principals nodes logístics d'entrada i sortida de mercaderies amb el teixit industrial. En aquestes terminals hi treballem com a govern i com a CIMALSA.

—**I a banda de la intermodalitat, quins altres factors fan eficaç el transport de mercaderies?**

—Sobretot els costos del sector. Som en un moment en què el sector del transport està molt tensionat especialment pel cost de l'energia, del combustible. Mentre això continuï, els marges del sector del transport condicionaran molt la seva existència. Hi ha uns altres reptes, com la famosa liberalització molt vigilada per la Unió Europea. Hi ha una altra qüestió importantíssima, que és la gestió de la infraestructura. No se'n parla gaire, però és importantíssim saber exactament com es gestiona la infraestructura liberalitzada, des d'un punt de vista de l'eficàcia, a favor de les empreses. Quin poder han de tenir, per exemple, els governs regionals en la gestió d'infraestructures que són transeuropees? Nosaltres creiem, com a govern de la Generalitat, que tenim



“Hi ha una inversió deficient crònica de l'estat a Catalunya i en general a tot el corredor mediter-

un paper cabdal per a satisfer les necessitats específiques del territori. Lluintem perquè això sigui així, perquè la UE acostuma a optar perquè la gestió sigui feta amb paràmetres estatals.

—**Fins a quin punt la falta d'inversions de l'estat i els nombrosos incompliments han perjudicat l'economia i les exportacions catalanes?**

—Moltíssim. Hi ha una inversió deficient crònica de l'estat a Catalunya, i en general a tot el corredor mediterrani. Al Principat, a Múrcia i al País Valencià hi ha hagut una falta d'inversió que no nega ni el Ministeri de Foment. No anem en contra de ningú,

“És important saber el poder dels governs regionals en infraestructures transeuropees”

sinó que constatem una evidència. Sent l'arc mediterrani una regió d'una gran importància poblacional, de generació d'economia i d'exportacions, té en contra una manca enorme d'inversió. Resulta increïble que s'hagin prioritzat segons quines inversions en alta velocitat en comptes del corredor mediterrani. Arribem molts anys més tard, però sembla que en aquest moment el Ministeri de Foment té aquestes inversions com a prioritàries. Amb tot el pes i tota la pressió dels governs regionals (Múrcia, el País Valencià i Catalunya) i del sector mateix. Sembla que qui ha fet obrir els ulls a una evidència com aquesta ha estat la pressió de les empreses. Tard, però s'han rendit a l'evidència. No sempre tan de pressa com volem, però anem posant remei als colls d'ampolla que tenim en aquests moments. Sempre tenim un punt de conflicte amb l'estat respecte a les inversions, però, malgrat això, va havent-hi el diàleg suficient per a anar desencallant aquestes inversions.



rani. No ho nega ni el Ministeri de Foment.”

—Les coses han canviat una mica amb la nova ministra de Foment?

—Sembla que hi ha més bona predisposició. Passa que hi ha hagut uns altres moments en què aparentment també hi ha hagut predisposició i no s’ha materialitzat. Per tant, més enllà de la predisposició, nosaltres hem de veure com es materialitza. Hi ha data per a signar els accessos viaris i ferroviaris al port de Barcelona. Arriba tard, sembla mentida que no se n’hagin adonat abans, però les coses van avançant.

—Per exemple, ara la xarxa ferroviària és pràcticament la mateixa que fa 40 o 50 anys...

—I més enllà. De vegades podem dir que fins i tot és curiós, perquè en realitat és lamentable de comparar mapes ferroviaris del principi del segle XX amb els d’ara. No hi ha hagut un sol quilòmetre nou de via. Al contrari, se n’han desfet. Per tant, és sorprenent que en el sistema ferroviari, al qual donem tanta importància, encara tinguem esquemes del segle anterior.

—Tenint en compte les dificultats pressupostàries d’ara, on cal prioritzar?

—Nosaltres creiem que s’ha de prioritzar en els accessos al port, que ja hem enllestit, en el tercer fil entre Tarragona i Castellbisbal, que dóna sortida al seu port i a la seva indústria petroquímica, i en les terminals ferroviàries. Aquestes són, des del nostre punt de vista, les inversions prioritàries per a fer el corredor mediterrani gairebé funcional del tot. Sempre tenint en compte que algunes d’aquestes prioritats suposen fer inversions no definitives tot esperant que els pressupostos i la situació econòmica general permetran triplicar vies.

—I s’ha de buscar la implicació del sector privat en la planificació i gestió de les infraestructures?

—Efectivament. És difícil fer-ho només amb la infraestructura ferroviària, perquè hi ha la realitat del seu cost elevat tant en l’execució com en el manteniment. Per tant, sempre necessitarà inversió pressupostària. És molt difícil que el sector privat entri en el seu desenvolupament. En una explotació ferroviària, incloent-hi la construcció de la infraestructura, no hi ha marge comercial.

—Però sí una col·laboració sector públic-sector privat.

—Això mateix. Cal més col·laboració entre els sectors públic i privat. Veiem clar que aquesta col·laboració es pot donar en la gestió, una vegada feta la infraestructura, i en les terminals ferroviàries. Podem pensar fins i tot en el desenvolupament conjunt d’aquestes plataformes. En aquest sentit, treballem amb operadors per tal de pensar de quina manera podem establir fórmules de col·laboració entre aquests dos sectors a LOGIS Empordà i a LOGIS Penedès, per exemple.

—Quin és el problema del descens del transport aeri de mercaderies, que és no solament català i espanyol, sinó que, poc o molt, també és mundial?

—El sistema aeri sempre ha tingut una veta de mercat molt determinada, i és difícil pensar que podem generalitzar el sistema aeri. Té un problema de costos i de capacitat que el limita molt. Té la veta de mercat que té, podem mirar de no perdre-la i potenciar-la

“S’han de prioritzar els accessos al port i el tercer fil entre Tarragona i Castellbisbal”

en determinades infraestructures com l’aeroport d’Alguaire, però és limitat.

—És un problema menor, tenint en compte que la resta de sistemes augmenten el volum exportador?

—Sí. Nosaltres hem de pensar en la capacitat logística de Catalunya en conjunt. El sistema marítim és molt potent, perquè és el més estès i reconegut mundialment com a gran sistema de transport de mercaderies. I sobretot hem de saber potenciar el ferroviari per una qüestió de sostenibilitat econòmica i fins i tot de sostenibilitat mediambiental. D’això en deriva la importància del corredor mediterrani, sobretot ben connectat amb el sistema marítim.

—Quina funció compleix l’Observatori del Corredor Mediterrani?

—El conseller el va anunciar, i hi estem treballant des de diversos àmbits de Territori, també al CIMALSA i a l’INCASÒL. Aquest Observatori ha de combinar un conjunt d’indicadors que permetin saber on som respecte a la infraestructura i a la seva connexió amb els principals nodes logístics i el teixit industrial de Catalunya. L’Observatori de la Logística també hi vol afegir indicadors sectorials del món del transport. D’aquesta manera, l’Observatori de la Logística també formaria part d’aquest Observatori del Corredor Mediterrani, que ens ha de donar la fotografia exacta d’on som com a país respecte al seu desenvolupament i al potencial que té per a afavorir la dinamització de l’economia i la generació d’ocupació.

—La previsió és que les exportacions continuaran creixent durant aquest any?

—L’informe de l’Observatori de la Logística que vam presentar fa poc indica que el sector logístic té bona salut. També els indicadors avançats de l’activitat logística indiquen que tenim unes xifres positives.

Nicolás Tomás