

Els amarradors del Principat

Juntament amb les naus capitanes de Barcelona i Tarragona, Catalunya disposa de tota una sèrie de ports, gestionats per la Generalitat i escampats pel litoral català, que tenen bones perspectives de futur tant pel que fa al tràfic de mercaderies com pel que fa al transport de passatgers.



ALJUNTAMENT DE PALAMÓS

Durant els darrers cinc anys, el port de Palamós s'ha consolidat com a receptor de turistes i ha rebut més de 169.000 passatgers.

Gran part dels productes exportats des de Catalunya, que creixen mes a mes, surten al món a través del mar. També la majoria de la mercaderia importada, tot i que ara estigui en retrocés. Els ports són els encarregats de canalitzar aquest gran flux de moviment de mercaderies. En aquesta situació, la decisió que el corredor mediterrani ressegueixi el litoral català, el mar que li dona nom, no sembla fruit de l'atzar. Ho demostra el fet que la quota ferroviària d'accés de les mercaderies als ports creixi cada cop més, que en el cas dels contenidors ja se situa en el 40%.

I és que els ports, que ajuden a millorar especialment el moviment de mer-

caderies cap a l'exterior, són un dels enclavaments fonamentals per a entendre el corredor mediterrani. No sols els grans ports de Barcelona i Tarragona, sinó també d'altres, gestionats per Ports de la Generalitat, que tenen un gran potencial de creixement i molt bones perspectives de futur. És el cas, per exemple, del port de Sant Carles de la Ràpita a les Terres de l'Ebre, el de Vilanova i la Geltrú al Garraf o els de Roses i Palamós a l'Empordà.

Barcelona. És el principal port de Catalunya i el primer de l'Estat espanyol pel valor de les seves mercaderies, que sobrepassa els 52.000 milions d'euros. Hi treballen al voltant de 500

empreses, que generen prop de 32.000 llocs de treball al port. L'any 2012 va moure un total de 42,6 milions de tones. Mentre les importacions de contenidors TEU van caure un 13% respecte a l'any anterior, les exportacions van créixer fins a un 9% i van arribar als 556.000 contenidors. Les importacions, però, han millorat enguany: creixen prop d'un 6% per quart mes consecutiu. Un increment que s'ha notat en el tràfic d'automòbils, per exemple, que del 2011 al 2012 va créixer un 5,5%. Aquestes xifres positives han estat avalades pel primer semestre del 2013, quan l'exportació de contenidors TEU ha batut rècords i s'ha situat un 12% per sobre que el mateix període de l'any anterior.

Les bones notícies també arriben amb el moviment de passatgers. Més d'un milió de creueristes han passat per Barcelona durant els primers sis mesos de l'any, un 15% més que l'any passat. El 56% dels turistes van ser el que s'anomena *turnaround*, és a dir, que inicien o acaben el seu trajecte al port de Barcelona. Als creueristes se'ls ha de sumar els viatgers de ferri, que van ser de 398.000 i situen el nombre de passatgers en 1,4 milions. En aquests moments, el de Barcelona és el port líder en creuers a Europa i el Mediterrani i el quart port base del món. La previsió és tancar l'any amb la xifra rècord que es va registrar el 2011: 2,6 milions de passatgers.

El port de Barcelona, que gaudeix d'autonomia econòmica i financera, també consolida el seu model de negoci. Mentre l'import net de la xifra de negoci va augmentar un 2% de 2011 a 2012, i va passar de 158 a 160,8 milions d'euros, l'endeutament va baixar un 5%, de 486 a 460 milions. A més a més, durant els darrers anys ha fet un esforç molt important per incrementar la competitivitat, a través de dos mecanismes: l'abaratiment de les taxes portuàries i l'establiment de bonificacions. Prop de 30 milions d'euros que el port ha posat per a la competitivitat de les empreses catalanes.

El repte de futur del port de Barcelona és guanyar encara més tràfic. En aquesta línia, hi ha diverses actuacions en marxa, com l'ampliació del *hinterland* i la promoció del *foreland*, la consolidació com a port líder en creueristes del Mediterrani, la millora de l'accessibilitat i la mobilitat, el reforç com a *hub* energètic, l'atracció de grans operadors logístics o la consolidació del lideratge en tràfic d'automòbils, entre altres línies estratègiques.

Tarragona. Situat al pas d'infraestructures viàries i ferroviàries bàsiques com el corredor mediterrani o l'eix de l'Ebre, el de Tarragona és el segon port català i el quart de l'Estat espanyol pel que fa al tràfic de mercaderies, que l'any 2012 es va situar en 33 milions de tones. Una porta de sortida aprofitada de manera especial pel sector químic. Tarragona suposa el 25% de tota la producció de la indústria química espanyola. El mateix succeeix amb els plàstics, dels quals el polígon de Tarragona en produeix el 44% de tot l'Estat espanyol.

Tot plegat es veu reflectit en les dades de les exportacions del port tarragoní. Si bé és cert que les mercaderies amb destinació a altres punts de l'Estat espanyol han caigut, les exportacions han crescut un 8,2% fins al mes de juliol, gràcies al pes decisiu que tenen d'altres indrets del món. D'aquesta manera, del port de Tarragona han sortit embarcacions amb rumb a 83 països diferents. No debades, el creixement de les mercaderies exportades al Canadà ha estat d'un 4.962%; el de Jamaica, un 462%; el de Mèxic, un 82% i el de Veneçuela, un 74%.

El port de Tarragona ha estat fins ara mateix un port essencialment comercial, orientat al tràfic de mercaderies. Les escales de creuers més que la norma n'eren l'excepció. Però aquesta dinàmica es pot trencar amb el projecte de BCN World, un macrocomplex que atrauria fins a 10 milions de turistes cada any a la zona. El projecte, que generarà prop de 20.000 llocs de treball directes i 20.000 més d'indirectes, requerirà una inversió de 4.700 milions d'euros, que anirà a càrrec de diversos agents privats.

En la línia de reforçar el paper de Tarragona com a centre d'atracció de



La Generalitat de Catalunya ha invertit al port de Sant Carles de la Ràpita 10 milions d'euros durant els darrers anys.

creuers, s'ha creat un grup de treball, integrat pel Patronat de Turisme de la Diputació de Tarragona, el Patronat Municipal de Turisme de Tarragona, la Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Tarragona, la Patronat de Turisme, l'Escola de Turisme de la Universitat Rovira i Virgili, BCN World i Port Aventura. L'objectiu a mitjà termini és el d'aconseguir escales fixes a la ciutat que permetin consolidar la seva posició com a pol d'atracció de turisme. La setmana passada, el president del port, Josep Andreu, va anunciar la construcció d'una terminal provisional de creuers davant la previsió que arribin prop de sis milions de turistes a la Costa Daurada durant els propers anys.

Palamós i Roses. La marca Costa Brava ven més enllà de les nostres fronteres. És un dels principals punts d'atracció dels turistes que aterren en terres catalanes. És per això que, després del port de Barcelona, els ports de Palamós i Roses són els que rebran més passatgers arribats per mar. Per a aquest any, hi ha previstes 43 escales de creuer, que desembarcaran més de 32.000 passatgers i 15.000 tripulants, amb un impacte econòmic estimat en més de dos milions d'euros per a la zona.

Durant els darrers cinc anys, el port de Palamós s'ha consolidat com a receptor de turistes, ha interceptat un total de 182 escales i ha rebut més de

169.000 passatgers. Disposa de les instal·lacions, accessos i serveis adequats per a la recepció de grans creuers que fan ruta pel Mediterrani. Pel que fa al port de Roses, tot just s'està fent un lloc, però cada cop amb més empenta. En els dos darrers anys hi han arribat per fer escala un total de 12 creuers, que han desembarcat al voltant de 2.800 passatgers. Les seves instal·lacions no permeten grans creuers, però sí que hi arriben embarcacions de dimensions més petites, generalment de luxe i amb passatgers amb un poder adquisitiu molt més elevat.

Les previsions són que l'any 2014 millorin encara més les dades. Ports de la Generalitat ha rebut 41 sol·licituds per a fer escala a Palamós, on desembarcaran 38.000 passatgers dels creuers de Crociere du France, Thomson Cruises, Seabourn Cruises Lines o Fred Olsen Cruises, entre d'altres companyies. Pel que fa a Roses, hi ha previstes un total de 19 escales amb prop de 6.000 creueristes, un augment al voltant del 545% respecte a l'any 2012, que n'ha rebut 1.100 provinents de cinc creuers. El de Roses és un port que encara té marge per a créixer molt més durant els propers anys.

Sant Carles de la Ràpita. Situat al marge dret de l'Ebre, en les instal·lacions del port de Sant Carles de la Ràpita, s'hi desenvolupen diverses activitats, que tenen a veure especial-



L'any passat, el port de Vilanova va ser el principal port pesquer de Catalunya.

ment amb el sector pesquer –i en concret el marisc i el llagostí–, el sector comercial, el sector nàutic i el sector del transport de passatgers. Ports de la Generalitat, hi ha invertit 10 milions d'euros durant els darrers anys per desenvolupar-los en condicions.

Es tracta del port més important de Catalunya quant a la pesca, tant pel que fa al valor de venda en llotja, que l'any 2012 es va situar en 14,3 milions d'euros per les 3,39 tones de peix desembarcades, com també pel que fa al nombre d'embarcacions pesqueres, que va ser de 85. El port disposa d'una llotja moderna i d'unes instal·lacions complementàries orientades a oferir el servei de la manera més eficient possible.

Per una altra banda, l'activitat comercial, tot i que no tan gran com en altres ports, també hi fa acte de presència. L'any passat va gestionar un volum de mercaderies de 3.616 tones. El port de Sant Carles de la Ràpita importa bàsicament adob i exporta casetes de metall i tubs de polièster destinats a obres civils, que se'n van cap als països del Magrib i de la costa oest d'Àfrica. El primer trimestre del 2013 va veure com el moviment de

mercaderies creixia un 60% respecte al mateix període de l'any anterior.

El conseller de Territori i Sostenibilitat, Santi Vila, ha anunciat que Sant Carles de la Ràpita acollirà l'estiu vinent les seves sis primeres escales de creuers i més d'un miler de creueristes. Seran del veler de luxe *Star Flyer*, amb capacitat per a 170 persones i 70 tripulants. L'embarcació, de la companyia *Star Clippers* amb seu a Mònaco, farà una aturada de set hores al municipi de les Terres de l'Ebre i es preveu que tingui un impacte econòmic de 12.000 euros per cadascuna de les escales.

Vilanova i la Geltrú. Situat a la comarca del Garraf, la porta d'entrada al Penedès, a 40 quilòmetres de Barcelona, l'any passat va ser el principal port pesquer de Catalunya pel que fa a la quantitat de peix pescada: 3.584.154 quilos. El port de Vilanova també va ser el més actiu dels ports gestionats per la Generalitat pel que fa al tràfic de mercaderies durant el primer trimestre del 2013, que va moure més de 127.000 tones, un 80% més que el primer trimestre de l'any passat. El 92% d'aquest tràfic van ser exportacions, 117.000 tones que van anar a parar

al país del nord d'Àfrica i a països de la Unió Europea, les mateixes zones d'on es va exportar el 8% restant. Les principals mercaderies transportades són material siderúrgic, sal per al desgel i fusta.

Per una altra banda, els ajuntaments de Sitges i Vilanova estan treballant de manera conjunta per atraure turisme de creuers a la comarca del Garraf, i estan confiats que hi començaran a arribar en un any o dos com a molt tard. Principalment s'estan buscant creuers petits i iots de luxe amb un màxim de 140 metres d'eslora i de 6,5 metres de calat. El projecte es va passejar el mes de setembre per diverses fires de turisme als Estats Units. L'Ajuntament de Vilanova, l'Agència de Promoció Turisme de Sitges, l'Associació d'Empresaris del Garraf, Alt Penedès i Baix Penedès (ADEG), l'Agència de Desenvolupament Econòmic del Garraf, la Cambra de Comerç de Barcelona i Ports de la Generalitat ja van signar el setembre de 2012 un acord d'intencions per a la col·laboració conjunta en la promoció del port com a entrada marítima de passatgers.

Nicolás Tomás