

“El port de Barcelona està en disposició de crear riquesa i ocupació al país”

El port de Barcelona és el primer de l'Estat espanyol en facturació i la seva eficiència operativa és de nivell europeu. I avui, a diferència dels anys de bonança previs a la crisi, sí que disposa de la infraestructura necessària per a absorbir creixements d'activitat i no deixar passar més trens. Com encareu el repte de creixement dels propers anys?

—Durant el període de creixement 2002-2007, el port no tenia les infraestructures necessàries per a absorbir tota l'activitat que aflorava al mercat. Certament, es van escapar trens. Però avui, amb la capacitat de creixement assegurada, si es confirma que la situació econòmica global repunta entre el 2014 i el 2015, recollirem els fruits d'una estratègia de planificació i inversió. En aquest sentit, confiem molt en l'aposta pels hinterlands, una xarxa de terminals interiors —Saragossa, Tolosa de Llenguadoc, Perpinyà, Madrid i Guadalajara— amb què ajudem els operadors i les empreses a crear cadenes logístiques més eficients i a encaminar els seus productes cap al port.

—La futura aliança de les tres grans navilieres del món, el P-3, serà una prova de foc. Controlarà el 50% del transport de mercaderies transoceàniques, i treballarà amb un nombre més reduït de ports. Us veieu ben posicionats?

—És evident que serà una oportunitat important. Aquests tres armadors fa anys que inverteixen i ja construeixen vaixells de gran dimensió, una aposta que requereix treballar amb grans ports que, per dimensió i per estructura, puguin atendre aquest tipus de vaixells. Lògicament, per l'economia d'escala hauran de prioritzar escales on es pugui atendre un mercat al més ampli possible. El port de Barcelona està en una posició geoestratègica excel·lent,



JORDI PLAY

Sixte Cambra (Barcelona, 1952) és president de l'Autoritat Portuària de Barcelona des del gener de 2011. Llicenciat en administració d'empreses a ESADE, va ser senador per CiU entre el 1993 i el 2004.

som en un punt del Mediterrani que ens permet atendre amb un nivell alt de competitivitat la península Ibèrica i arribar amb un bon nivell de competitivitat al mercat del centre i el

sud d'Europa. Ara bé, a Barcelona els contenidors de mercaderies tenen un pes relatiu en l'activitat total del port, a diferència d'altres ports molt especialitzats en transport de contenidors, en què aquesta activitat aporta la pràctica totalitat dels ingressos.

—És a dir, que el futur creixement del port de Barcelona no està, ni de lluny, a mans de les decisions que pugui prendre aquest gegant navilier.

—Captar l'interès d'aquesta aliança entre Maresk, MSC i CMA/CGM, que està pendent de validació per qüestions de competència, és un gran repte per al port, perquè aquesta concentració del sector coincidirà amb la sortida de la crisi i ens pot permetre consolidar-nos com un dels ports més importants de la Mediterrània. Però en el nostre creixement hi ha molts altres factors més enllà dels contenidors. A tall d'exemple, en els darrers anys es va posar en marxa una inversió pública directa del port de Barcelona al moll de l'Energia, amb l'atractor de més calat d'aquest tipus de tràfic de la Mediterrània occidental. Fruit d'aquesta inversió van néixer dos projectes privats, la terminal de Lukoil i la del grup català Tradeve, que ja han tingut un gran impacte en l'activitat de líquids a granel del port.

—Fins a quin punt el port de Barcelona pot desenvolupar una política comercial pròpia que li permeti competir per captar més tràfic?

—Som una empresa pública i el nostre model porta al límit la col·laboració pública-privada, és a dir, totes les operacions estan concessionades sota llicència o autorització amb operadors privats. El port no es limita a gestionar la infraestructura i prou, sinó que dedica recursos a l'impuls global del port amb la màxima naturalitat. I si bé l'acció comercial directa amb les navilieres la tenen les diferents terminals, el port també té contactes amb els mà-

xims responsables de les navilieres per garantir-los que la globalitat del port els ofereix serveis eficients, sempre a través dels operadors privats. Pel que fa a les taxes dels vaixells, els preus són públics.

—**Els preus els determina Puertos del Estado. Quin marge té el port de Barcelona en aquest sentit?**

—La llei estableix la política de preus, que cada port utilitza en un sentit o altre dins dels marges que permet la llei. D'altra banda, si els ports superem els objectius mínims de rendibilitat, podem utilitzar coeficients reductors en les nostres taxes, o a la inversa, si no arribem a superar aquesta rendibilitat mínima, la llei ens obliga a aplicar coeficients d'incrementos d'aquestes taxes. Al final, aquesta consideració també influeix en els preus que apliquem els ports, fonamentalment les taxes portuàries. Però més enllà que els preus siguin el més competitius possible, finalment la relació bilateral es produeix entre el prestador del servei, que és una entitat privada, i el client.

—**Per tant, penseu que els ports de l'Estat espanyol tenen prou autonomia de gestió?**

—Tenen autonomia dins del marc legal establert. Tot i que la UE és un sol mercat, els països tenim diferents models portuaris. Per exemple, els ports de Bèlgica, Holanda i Alemanya, essent de titularitat pública, el gestor de la infraestructura portuària es mou en un model de societats públiques i d'empreses públiques, per tant amb un nivell d'autonomia molt elevat. A França, que té un model estatal en què només nou ports són declarats d'interès general, no hi ha preus públics i cada port té llibertat de fixació dels seus preus. A Itàlia, en canvi, el model és més centralitzat que a Espanya des

del punt de vista de fixació de taxes i preus. Com a president de port, t'agrada el model del qual es despregui més autonomia de gestió.

—**És una situació diferent de la del gestor aeroportuari AENA, que impedeix als aeroports seguir un full de ruta propi i determina qualsevol política comercial?**

—AENA és una única empresa pública titular de tots els aeroports, amb una única direcció central a Madrid. El model portuari, en canvi, consagra una autonomia i una independència, fins i tot financera, del sistema globalment i de cada port individualment. Hi ha una única part del sistema que no té capacitat de generar els seus propis ingressos, Puertos del Estado, per això la llei preveu que s'ha de finançar a través de la contribució d'un percentatge dels ingressos que generem tots i cadascun dels ports.

—**A més, contempla una quota de solidaritat, el Fons de Compensació Interportuari.**

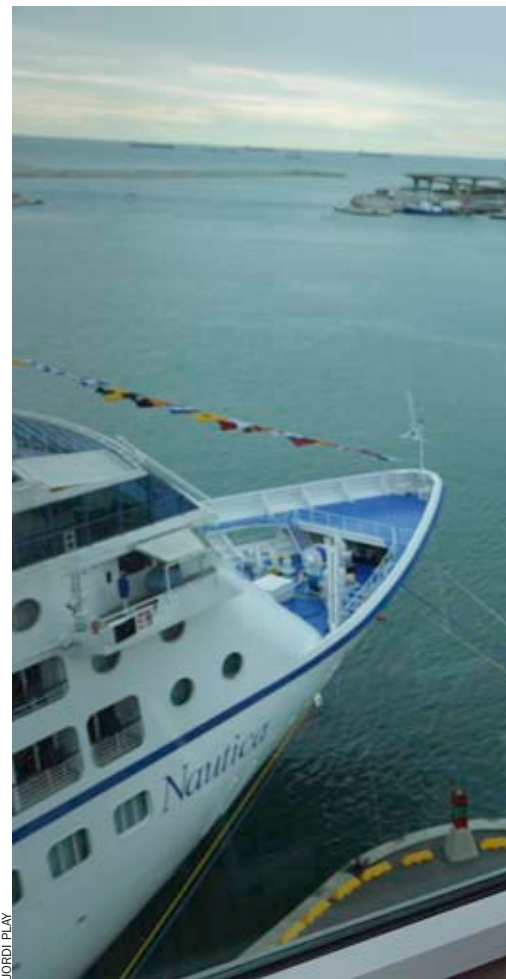
—En aquest fons, cada Autoritat Portuària aporta una quantitat en funció de la seva capacitat de generar ingressos. Aquests recursos es distribueixen després en funció de la insularitat dels ports i a partir d'una proposta que neix dels diferents projectes que els ports de menor capacitat de generació d'ingressos presenten perquè se'ls financi amb càrrec a aquest fons. Tret d'aquestes dues aportacions, cada port fa front a les despeses de funcionament amb els ingressos que obté de la seva activitat. I amb el romanent, la diferència entre ingressos i despeses, cada port els inverteix en allò que consideri oportú. Aquest és el model, radicalment diferent d'AENA.

—**Un gran port que generi molts recursos es pot trobar que Foment no inverteix per fer obres necessàries per al seu futur, competència d'aquest Ministeri, però en canvi, aquest gran port aporta molts recursos a la caixa solidària. És just?**

—Estem en aquest model, i quan pressupostem qualsevol obra, ho fem pensant en aquest model.

—**S'hauria de repensar el model?**

—Ja sabem que un 4% dels nostres ingressos trimestralment els remetem a Puertos del Estado per complir amb



“El govern català em va nomenar per gestio-

l'obligació legal de contribuir al seu manteniment. I pel que fa a l'existència del Fons de Compensació, ja pressupostem aquest fet. Per tant, quan calculem amb quins recursos comptarem, de la mateixa manera que hem pressupostat uns ingressos, també pressupostem en despeses aquesta quota. Forma part del sistema.

—**Diversos experts consideren que és un sistema que talla les ales als ports rendibles. Defensen una revisió a fons del model que vagi en la línia dels grans ports del nord d'Europa. Hi esteu d'acord?**

—Revisar el sistema voldria dir que hi hagués voluntat política a nivell d'estat, perquè caldria modificar la llei. En les corresponents tramitacions parlamentàries i en els debats parlamentaris en què es van tramitar i aprovar les diferents modificacions de la llei de ports, la darrera de les quals l'agost del 2010, els posicionaments dels diversos grups

“Ni el port ni cap terminal no han vist compromesa la seva activitat per manca d'accessos viaris i ferroviaris”



nar de la manera més eficient possible el port amb aquest marc legal", diu Sixte Cambra.

polítics queden clarament reflectits en els diaris de sessions de les Corts. Hi ha grups, entre els quals el que ara governa la Generalitat, que és qui m'ha nomenat a mi, que ja va manifestar que és partidari d'un model diferent. Doncs bé, aquest mateix govern em va fer l'encàrrec de gestionar de la manera més eficient possible el port amb aquest marc legal.

—Els accessos viaris i ferroviaris comencen a desencallar-se després d'una dècada. En aquest temps, el port ha vist compromesa la seva activitat?

—El fet que no avancés en paral·lel el projecte d'ampliació del port i el projecte d'accessos viaris i ferroviaris compromès pel Ministeri de Foment des de feia gairebé una dècada era una preocupació. Ara bé, ni el port ni cap terminal no han vist compromesa la seva activitat per falta d'accessos.

—Perquè el port en va fer uns de provisionals pagant de la seva butxaca.

—Vam haver de fer inversions per a uns accessos provisionals per garantir que des del primer dia la nova terminal Best tingués accessos. I des de fa tres anys, som l'únic port de l'Estat espanyol connectat amb ample internacional des de les mateixes terminals. Per tant, l'accessibilitat ha estat garantida, però és evident que davant d'unes expectatives de creixement necessitem els accessos definitius, perquè si no, ens podem col·lapsar a mitjà termini. És una bona notícia que s'hagi desbloquejat aquest projecte.

—Amb els accessos ferroviaris en marxa, ara resteu a l'espera que es licitin els accessos viaris. Foment s'hi ha compromès abans que acabi el 2013.

—S'han separat els dos projectes. El projecte ferroviari, que inicialment s'emportava la part d'inversió més gran, s'ha revisat i s'ha buscat una fórmula diferent, que cobreix les ne-

cessitats funcionals durant anys, i en canvi ha reduït la inversió necessària a menys de la meitat del pressupost inicial. Si Foment hagués tirat endavant la inversió ell sol, no s'hauria signat un protocol amb el port, però ateses les restriccions pressupostàries del Ministeri, el port va acceptar fer-se càrrec del 50% del finançament. En total, el projecte són 100 milions d'euros, i comptem que per al 2015 estarà executat.

—Heu pagat, per primera vegada, part d'una inversió que correspondria fer 100% al Ministeri de Foment.

—Sí, és la primera vegada que en un projecte que està fora de l'àmbit portuari el port hi posa diners, i això ens obliga per llei a revisar la delimitació de la zona d'espais portuaris. Sembla com si el Ministeri de Foment ens hagués privilegiat destinant 50 milions a una infraestructura del port, i és una mica al revés, oi? En tot cas, el port ha acceptat col·laborar amb el 50% perquè, tenint en compte les restriccions pressupostàries, vèiem difícil que el projecte tirés endavant.

—Per als accessos viaris el port també haurà de cofinançar l'obra?

—No, amb els accessos viaris es manté la fórmula original de projecte del Ministeri de Foment. La voluntat de Foment és que abans del 2014 surti la licitació i que el projecte estigui finalitzat el 2017.

—Els creuers són un altre gran filó del port. Com encareu el futur en aquest àmbit?

—L'activitat de creuers és poc rellevant en el total facturat, tot i que siguem líders a Europa i la Mediterrània, però aporta molt de valor afegit a la ciutat i al país, i com a entitat pública, la nostra primera missió és ajudar a dinamitzar i internacionalitzar la nostra activitat econòmica. De fet, la gestió econòmica del port és un mitjà i no un objectiu. En aquest sentit, el port està en disposició de crear riquesa i ocupació al país. Per tant, des del punt de vista de dedicació, prioritat i il·lusió, els creuers estan al mateix nivell que la resta d'activitats.

Gemma Aguilera