

GRUP CLARIS

**Paper fonamental del Port de Barcelona:
turisme i *hub* de distribució al Mediterrani i al Sud
d'Europa de les mercaderies provinents d'Àsia.**

Sixte Cambra

Organitza:



Associació d'Amics UAB

Col·laboren:



Sixte Cambra



Sixte Cambra, llicenciat en Administració d'Empreses a ESADE, va ser director general i conseller delegat del Grup Tèxtil Vilá, amb el que va estar vinculat del 1975 al 1990. Va ser soci fundador de Seeliger y Conde des del

1990 al gener del 2011, així com vicepresident-executiu de la companyia.

En paral·lel, va exercir càrrecs polítics com a senador per Convergència i Unió, des del 1993 fins al 2004 i president de la Comissió d'Hisenda del Senat des del 2000 al 2004. Durant els anys de senador va ser el responsable i portaveu de l'Àrea Econòmica del Grup de Convergència i Unió al Senat.

D'altra banda, va ser el director del Torneig de Tennis Conde de Godó des del 1985 al 2008 i vicepresident econòmic del Reial Club de Tennis Barcelona, així com candidat a les eleccions del Futbol Club Barcelona l'any 1989, vicepresident del Club i Síndic del Soci. Actualment, és el president del Port de Barcelona.

Aquesta ponència va tenir lloc el dia 19 d'abril del 2012 a l'hotel Claris de Barcelona. Forma part dels sopars-tertúlies que l'Associació d'Amics UAB i la Fundació Catalunya-Europa organitzen mensualment per a les persones pertanyents al Grup Claris.

Paper fonamental del Port de Barcelona: turisme i *hub* de distribució al Mediterrani i al Sud d'Europa de les mercaderies provinents d'Àsia.

Molt agraït per la invitació, en primer lloc, per poder compartir aquesta nit amb vosaltres i també perquè clarament és una oportunitat per parlar del Port i donar-lo a conèixer, ja que crec que és una de les assignatures pendents del Port de Barcelona, donar-lo a conèixer i explicar la repercussió que representa per l'activitat turística i econòmica de la ciutat i el país. Crec que ho hem de treballar i ho estem fent.

Primer molt breument faré una breu descripció del que és avui el Port de Barcelona, no farem història. Actualment està culminant un ambiciós pla d'ampliació i està evolucionant en aquests darrers anys. El Port avui és una infraestructura de més de 1.000 hectàrees de territori, gràficament a l'extrem nord hi ha l'Hotel Vela i anem fins a la desembocadura del riu Llobregat. És un Port molt diversificat des del punt de vista territorial. El més conegut per tots vosaltres és el Port Vell, amb una activitat bàsicament ciutadana i estem parlant de concessions (hotels, clubs nàutics i de natació, centre comercial,...). La segona part seria el port de passatgers, en el qual hi ha la terminal de creuers, des del World Trade Centre, el moll adossat i una terminal operativa de ferris i una segona, ja atorgada

la concessió, on ara cal fer la inversió. Aquesta és mixta: amb càrrega i persones, i enllaça aquestes dues terminals, el que és el port de passatgers amb el port comercial. La part restringida del port seria tota la d'activitat pròpia comercial que comença a partir de l'accés del pont que condueix al moll adossat, on hi ha tota l'activitat comercial, molt àmplia i diversificada. La quarta zona és el port logístic, aquesta és l'única zona on actualment la concessió està feta a una empresa pública, CILSA, el 51% del capital pertany al Port de Barcelona. El World Trade Centre també és empresa pública pel mateix cas, el Port de Barcelona té la majoria del capital.

En aquest àmbit hi operen més de 500 empreses diferents i hi treballen diàriament més de 30.000 persones, dada poc coneguda, però que posa en evidència la importància econòmica de la infraestructura. Aquesta xifra inclou les plantilles de les més de 130 empreses que tenen les instal·lacions en aquest recinte. El que és pròpiament a l'Autoritat Portuària som unes 560 persones incloent unes 150 persones de seguretat portuària.

El Port és una institució pública, com a president del Port sóc un alt càrrec de l'estat,

l'únic que ha nomenat la Generalitat de Catalunya. Això és fruit de l'acord del Majestíc l'any 1996 que es va fer efectiu l'any 1997 amb una revisió de la Llei de Ports que semblava que era l'inici d'un traspàs de la competència dels ports a les Comunitats Autònomes, però va quedar amb el nomenament del President i del Consell i poca cosa més. Posteriorment hi ha hagut dues reformes legislatives més, la reforma del 2003 i la del 2010, que fins i tot han representat una consolidació del model centralitzat actual vigent, és a dir, ha estat una confirmació que no hi havia un traspàs de competències en cap cas i, per tant, és un ens estatal dins d'un sistema que comentaré. Fa poc s'ha publicat el text refós de la Llei de Ports que consagra el model del sistema portuari espanyol format per 28 autoritats portuàries i 44 ports (perquè algunes autoritats portuàries tenen diversos ports) i que es gestiona a partir d'un model legislatiu únic en el qual hi ha un òrgan central que depèn del Ministeri de Foment, Puertos del Estado, que és el que té la funció de supervisió i coordinació del sistema.

Aquest és un sistema econòmic i financerament autònom, és a dir, tot el sistema portuari s'autofinança amb els ingressos que genera la pròpia activitat portuària, encara que s'ha de dir també que tot són preus públics, tot són taxes i tot està absolutament pautat i inclòs en els pressupostos generals de l'Estat de cada any. Les taxes amb les quals nosaltres tenim tots els ingressos (d'ocupació, de mercaderia, del vaixell, de passatgers,...) són

les mateixes taxes per tot el sistema, l'única possible diferenciació està a la política de bonificacions, però també la llei et marca molt clarament les pautes amb les quals pots aplicar aquestes polítiques. Fins i tot les has d'incloure al Pla d'Empresa que cada port elabora anualment, que s'acorda amb Puertos del Estado abans de ser aprovat formalment i que es consolida i s'incorpora als Pressupostos Generals de l'Estat. Per tant, la nostra política "comercial", que és la que podem fer a través de les bonificacions, es publica anualment al BOE en els pressupostos de l'Estat. Té una eficiència com a política comercial molt relativa, per tant, d'alguna manera, més que fer política comercial, sobretot diria que com a administració pública que som i no com empresa, fem política activa. Al final amb aquestes bonificacions estem reduint els nostres ingressos i, per tant, estem traspasant recursos per donar suport a l'activitat de les empreses que són al final els "clients" del Port, ja sigui la nostra indústria (concessionaris) o el client final, quan fem bonificacions sobre la taxa de mercaderia o de passatger.

**"Tot el sistema portuari
s'autofinança amb els ingressos
que genera la pròpia activitat
portuària, encara que s'ha de dir
també que tot són preus públics"**

Dins de l'autonomia financera d'aquest sistema, hi ha un ens que lògicament no genera ingressos que és Puertos del Estado, que pressupostàriament s'ha suportat pels ports.

La llei diu que un 4% de tots els ingressos dels ports s'han d'enviar a Puertos del Estado pel seu manteniment estructural. A partir d'aquí cada port té una autonomia financera. El Port de Barcelona paga aquest 4 %, així com la contribució a un instrument que es diu Fons de Compensació Interportuària, en el qual en funció dels ingressos i uns criteris determinats es decideix què ha de pagar cada port. El Port de Barcelona, és clarament aportador a aquest fons, amb un 3-4%. Per tant, al final, de tot el que ingressem al Port de Barcelona, el 7-8% va destinat a contribuir a mantenir Puertos del Estado i a suportar dèficits d'altres ports del sistema. A partir d'aquí, el 93% dels nostres ingressos, menys les nostres despeses, el resultat que en queda, el cash flow que això genera, es queda al port com a reserves pel manteniment, inversions, promoció, etc, evidentment treballat al Pla d'Empresa que ha de ser acordat amb Puertos del Estado. Ara ja estem treballant pel pla del 2013, que l'aproverem en el consell del mes de juny i al juliol serà acordat amb Puertos del Estado.

“Al final, de tot el que ingressem al Port de Barcelona, el 7-8% va destinat a contribuir a mantenir Puertos del Estado i a suportar dèficits d'altres ports del sistema.”

Per situar-vos amb xifres, el Port de Barcelona està avui a uns nivells totals de facturació en termes empresarials d'uns 160 milions d'euros i d'una generació de cash flow

(nosaltres no paguem impost de societats) d'uns 90 milions d'euros. Aquestes són les grans xifres del Port de Barcelona, tenint en compte que les presentem perquè ens regim per un pla de comptes com qualsevol empresa mercantil, però si comparem com es presenten i es tracten les dades econòmiques de qualsevol administració pública, aquí hi hauríem de deduir totes les inversions que fem i, per tant, tots aquests últims anys de fort creixement i ampliació del port en termes de comptes de l'administració pública es tancaria amb dèficit perquè estem invertint més que aquests 90 milions que estem generant aquests últims anys.

Quan es va decidir el pla d'inversió fa ja més de 10 anys es va decidir una planificació financera que s'està fent dins d'una estabilitat financera absoluta. Nosaltres avui tenim un nivell d'endeutament d'uns 480 milions d'euros íntegrament amb el BEI, Banc Europeu d'Inversions, amb unes condicions molt favorables, a llarg termini, a 25 anys, i per tant, financerament el Port està en una situació que pot seguir mantenint el Pla d'Inversions com estava previst i tenir una situació que permet complir escrupolosament amb els seus compromisos financers. Jo hi porto només un any i, per tant, ja m'ho he trobat així i no és pas mèrit meu, però sí que vull recalcar que és una administració pública amb una cultura empresarial. La presència al Port és un càrrec que nomena el Govern de la Generalitat i, per tant, és un càrrec polític i que varia en funció dels moviments del govern de la Generalitat, però jo em vaig incorporar al gener del 2011

i l'única nova incorporació que hi ha hagut a l'equip directiu és la Núria Burguera, la resta d'estructura, tot el comitè executiu, és el mateix que teníem durant l'etapa anterior. I crec que aquesta estabilitat és positiva per una administració pública i sobretot que estigui en mans de professionals.

“El Port de Barcelona representa en ingressos el 18% de tot el sistema i el 25% de generació de recursos, genera la quarta part de recursos del sistema portuari”

Amb aquestes xifres que he dit, el Port de Barcelona representa en ingressos el 18% de tot el sistema (un sistema de 28 ports) i el 25% de generació de recursos, és a dir, la quarta part de recursos que genera el sistema portuari els està generant el Port de Barcelona. Aquesta és una dada a tenir en compte quan després entren en el debat de l'autonomia de gestió. Estem en un sistema amb tractament uniforme però amb una heterogeneïtat i descompensació de xifres enorme. Perquè penseu que el segon port en importància econòmica és el de València i nosaltres tenim 40 % més d'ingressos que València i més del doble que el tercer, que és el d'Algesires.

Nosaltres estem en l'última etapa d'execució del pla d'ampliació. Un pla, que des de que es va començar fins el 2014, que és quan està pensat que s'hagi culminat, haurà suposat una inversió al voltant de 4.000 milions d'euros, 50% d'inversió privada i 50% pública, dels

quals ja s'han executat més de 3.000 milions d'euros en aquests anys, també aproximadament meitat públics i meitat privats.

Aquí hi ha creixement en diversos àmbits. El més rellevant de tots és l'activitat de contenidors, la més important avui des del punt de vista comercial. Això farà que quan es culmini aquesta ampliació, la part compromesa que fonamentalment és la nova terminal de contenidors on es trasllada TERCAT (Terminal Catalunya), que recordo que avui és el 100% del grup de Hong Kong, Hutchison, i es culmini també l'altra ampliació que s'està duent a terme a l'altra gran terminal de contenidors, que és TCB (Terminal de contenidors de Barcelona), llavors doblarem la capacitat de manipular i moure contenidors del port de Barcelona. Aquest és un gran repte per tal d'anar assolint progressivament l'activitat que justifiqui aquesta inversió tan important. Hi ha factors clau aquí que també han de moure's perquè disposem globalment d'aquesta capacitat, no només nominal sinó efectiva i aquí entrem al tema que està a primera línia dels debats i que l'Alcalde i el conseller Recoder en parlen diàriament, que és el tema dels accessos. En paral·lel a aquest pla d'ampliació, ja fa més de 10 anys, es va comprometre des del Ministeri de Foment d'aquell moment uns nous accessos viaris i ferroviaris al port i avui encara estem com estem, executant corre cuita a uns accessos provisionals perquè la nova terminal entrarà en funcionament aquest juliol i encara no tenim accessos definitius. Des del Ministeri

diuen que és la gran prioritat però no tenim concrecions. Això no pot anar per via presuptària ordinària, ha d'anar per concessió via públic-privat i al llarg d'aquest any es concretarà. Però això vol dir que difícilment podrem tenir operatius uns accessos definitius ferroviaris i viaris abans del 2018. I això preocupa, sobretot si realment tenim èxit.

“El creixement del Mediterrani el que necessita és un altre gran factor: el desenvolupament del hinterland dels ports del mediterrani i en concret del port de Barcelona.”

Estratègicament en què es basen aquests objectius de creixement? En dos grans factors:

a) El creixement del Mediterrani. L'evolució dels últims 50 anys del comerç internacional en relació al creixement de l'economia en general. Si els posem en un gràfic veurem que el creixement del comerç internacional ha crescut 3 vegades més. I el principal mode de transport de mercaderies és el marítim. Per tant, hi ha una expectativa de creixement.

b) El gran canvi que hi ha hagut amb els fluxos de comerç internacional. Fa 25-30 anys el gran flux era l'Atlàntic. Avui els dos grans fluxos són Àsia-Amèrica (pel Pacífic) i Àsia-Europa (pel Canal de Suez i Mediterrani). Per tant, avui pel Mediterrani hi ha un tràfic de mercaderies que és quasi 3 vegades el

de l'Atlàntic, estem parlant de 20 milions de contenidors contra 7 o 8 milions de contenidors del tràfic per l'Atlàntic. En canvi hi ha el contrasentit que el 75% d'aquest tràfic va cap al nord d'Europa, passa pel Gibraltar i va directe cap als ports del nord d'Europa. Per tant, un dels grans factors on es recolzen estratègicament aquests objectius de creixement, és el creixement de quota del Mediterrani, només que el Mediterrani guanyés 10 punts d'aquests 75 que avui té el nord d'Europa això representaria un 40% de creixement del tràfic al Mediterrani. Per tant, aquest és un dels primers factors per motius clarament de racionalitat de la diferència de trànsit (estem parlant de 4 dies més de navegació de pujada i baixada, de factors mediambientals,...). Aquest creixement del Mediterrani el que necessita és un altre gran factor: el desenvolupament del hinterland dels ports del mediterrani i en concret, per part nostra, del port de Barcelona. Per poder assolir aquestes xifres nosaltres hem de desenvolupar el hinterland, hem de guanyar quota de mercat al sud i centre d'Europa i en el cas concret del port de Barcelona també ha de guanyar mercat a la península ibèrica.

“Hem de guanyar quota de mercat al sud i centre d'Europa i en el cas concret del port de Barcelona també ha de guanyar mercat a la península ibèrica”

I aquest és el gran objectiu, que acompanyat amb el creixement del Mediterrani, ens

ha de possibilitar anar assolint xifres com les que hem invertit a nivell de capacitats. Aquest és el factor clau i pel qual ja fa anys el Port de Barcelona està invertint fortament a través de la connectivitat ferroviària, perquè quan parlem del creixement del hinterland, el transport competitiu quan parlem de distàncies per sobre de 250 o 300 quilòmetres, és el ferroviari. I el Port directament avui està implicat amb inversions directes amb terminals ferroviàries de mercaderies a Saragossa, a Henares (pel corredor de Madrid), a Perpinyà i, a més a més, estem implicats com a operadors amb la única connexió que hi ha avui amb ample de via europeu des d'un port de l'estat amb Europa, que són dos serveis ferroviaris: Lió i Toulouse, amb tres freqüències setmanals a Lió i dos freqüències setmanals a Toulouse, amb el qual el port de Barcelona hi està implicat com a operador conjuntament amb Renfe i Naviland (companyia de mercaderies pública francesa).

Per tant, els esforços que s'estan fent per tenir el port amb xarxa han estat amb inversions directes per guanyar aquesta connectivitat imprescindible pel creixement del hinterland, sense el qual no podem assolir aquestes xifres. És a dir, és impensable pensar que podem arribar a aquests creixements pels que ens hem preparat robant-li quota de mercat a Gènova, Marsella o València. Això només pot ser amb el desenvolupament important del hinterland cap al sud i centre d'Europa i cap a la Península Ibèrica i és en aquesta estratègia en la que estem implicats.

Una altra activitat de gran creixement dins del port i que fa una gran aportació a l'economia de Barcelona i al país, és l'activitat de creuers. El port de Barcelona ha tingut una xifra rècord de creueristes l'any 2011, amb 2.650.000 creueristes. És el port amb més activitat i volum al món després dels tres grans ports que hi ha a Florida, que són els ports base del Carib. A més, ha tingut un creixement sostingut molt important sobretot els últims 10-12 anys i és l'única activitat, per exemple, dins del port on no hi ha hagut crisi, no hi ha hagut cap any que no hagi crescut. Els dos últims anys ha tingut un creixement molt important, el 2010 va créixer un 10% i un 13% l'any 2011. Pensem que és una activitat sobretot molt important per la ciutat i pel país. Si ho mirem estrictament des de l'òptica empresarial del port no és una activitat que generi una quantitat molt important d'ingressos però sí que és una activitat a la que el port hi dedica molts recursos, des del punt de vista de recursos humans, directius, i molta il·lusió perquè pensem que està aportant molt a la ciutat. A més, això s'ha basat en una eficiència amb unes terminals que avui tenen un elevat prestigi, considerades com les terminals més eficients i més ben gestionades pel sector creuerístic. Amb unes progressives inversions que es van fer al seu dia ha anat creixent i avui tenim operatives set terminals i amb perspectives de creixement. És important tenir en compte també que cal créixer desestacionadament, és a dir, incrementant l'activitat en temporades baixes.

També vull destacar una característica important i que té a veure amb el fet que el port de Barcelona sigui econòmicament el més important del Mediterrani: la seva diversificació. És a dir, el port de Barcelona, amb les dades que més s'utilitzen estadísticament per fer rànquings portuaris, no estaria dins dels ports més importants en volums totals de tones, però anem al que Jordi Valls havia dit al seu dia sobre el valor afegit. En tones, el port de Barcelona està al voltant dels 45 milions, seríem el tercer port de l'Estat en volum de tones. Quan parlem del volum total de contenidors es barreja trànsit, importació-exportació, buits, plens...per tant, en volum total amb aquest sistema de càlcul el port més important de l'Estat és València, després Algesires i el tercer és Barcelona. I a nivell del mediterrani estem també així, estem amb xifres molt similars a Gènova.

“La indústria nostra està fent un gran esforç exportador i al final la nostra activitat reflecteix que el turisme i les exportacions són dos paràmetres que han ajudat a que l'activitat global del port de Barcelona hagi crescut el 2011”

Però el Port de Barcelona en contenidors és un port on el trànsit té molt menys pes que Algesires o València. Algesires és un port de trànsit, el 95% de contenidors que mou és de trànsit, és a dir els baixa d'un vaixell gran i els carrega en vaixells petits per altres destinacions marítimes. A València això pesa al voltant

d'un 60% i a Barcelona actualment està al voltant del 25%. Per tant, quan comparem xifres de contenidors importació-exportació estem en xifres similars a València, però amb la diferència que el pes dels contenidors buits a València és molt alt, perquè València és fonamentalment un port d'importació, ja que és el port de Madrid i Madrid és una zona importadora, no exportadora i, per tant, hi ha un important tràfic de contenidors buits al port de València, cosa que és molt més equilibrada al port de Barcelona. Barcelona els últims anys és un port exportador més que importador pel que fa a contenidors, i això és una dada rellevant i poc coneguda, que a més s'ha incrementat els últims dos anys. De les evolucions dels tràfics dels últims anys, el Port de Barcelona va tenir una davallada important el 2009 i s'ha recuperat el 2010 i 2011 una mica, sobretot gràcies a l'exportació que sí que ha crescut. L'exportació de contenidors el 2011 va créixer un 14% i el que portem de 2012, que estem amb uns nivells d'activitat francament febles globalment, l'exportació segueix creixent respecte del 2011. Per tant, això també és un reflex del que està passant al nostre voltant. Amb la depressió del consum intern, la indústria nostra està fent un gran esforç exportador i al final la nostra activitat reflecteix que el turisme i les exportacions són dos paràmetres que han ajudat a que l'activitat global del port de Barcelona hagi crescut el 2011.

Més enllà del tipus d'activitat de contenidors i volum de tones és important la diversificació

del port de Barcelona. És un port important en contenidors, en automòbils (el port més important de tràfic d'automòbils de l'estat i que ha crescut molt el 2011 gràcies a les exportacions), en granel sòlids (fonamentalment soja i cereals). En granel líquids s'estan fent importants inversions, ja hi ha una activitat des de fa anys, però actualment hi ha dos projectes en curs: un a punt d'inaugurar, que és la nova terminal de Lukoil-Meroil dedicada a fer de hub (trànsit) a la Mediterrània occidental de tota l'activitat d'aquesta zona i l'altre projecte de Tradebe és fer bàsicament trànsit de refinats de petroli, seran dues terminals que quan estiguin operatives incrementaran l'activitat de granel líquids. Pràcticament el convertiran en el hub més important de petrolis refinats de la mediterrània occidental. Això ha anat acompanyat per una important inversió per part del port amb un atrac, l'únic que hi ha al Mediterrani, que permet rebre els vaixells més importants en dimensió que es mouen transportant aquest tipus de granel líquids.

“Actualment hi ha dos projectes en curs: la nova terminal de Lukoil-Meroil dedicada a fer de hub a la Mediterrània occidental i l'altre projecte de Tradebe és fer bàsicament trànsit de refinats de petroli”

Una última reflexió, amb tot aquest repte que he plantejat. Per un costat, per part de tot l'equip del port hi ha un nivell molt elevat de compromís (i repeteixo que és l'equip

que m'he trobat) en assolir aquests objectius i s'estan fent tots els esforços possibles, també per part dels nostres operadors, controladors, estibadors. Així és com pensem que hem de complir la nostra missió com a ens públic, que al final és treballar per l'interès general. Assolir aquests resultats no és per lluir estadístiques, és a dir, per nosaltres administrar la gestió econòmica és un mitjà, no és el nostre objectiu, sinó que pensem que això ha de ser una millora molt important per l'activitat que ens envolta, és a dir, que nosaltres puguem tenir aquest nivell de tràfic vol dir moltes més freqüències, moltes més línies, més facilitats, oportunitats per la internacionalització de l'economia que ens envolta, de la més propera, això per tant és ocupació i la confirmació d'un tema que també hem de comptar i és que la logística com a activitat genera riquesa, ocupació, i és molt important per promoure la indústria al voltant d'ella. Si assumim el repte de ser el port de referència com a hub del Mediterrani occidental, podem arribar a assolir aquest objectiu de ser d'alguna manera l'Holanda del sud d'Europa. I tenim moltes oportunitats. Per exemple, hem d'aconseguir el corredor mediterrani i començar a racionalitzar aquesta descompensació que no té sentit, per exemple, de cada quatre contenidors que arriben a Milà des d'Àsia, tres vénen del nord d'Europa, i això no és racional. A mesura que aquesta racionalitat vagi imperant, tenim una sèrie de factors que ens han d'afavorir molt: en definitiva Barcelona té una ubicació que li permet tenir un hinterland molt ampli i molt potent.