

JOAN PERE GÓMEZ: “LOS PUERTOS DE LA GENERALITAT SON UN COMPLEMENTO A LOS DE BARCELONA Y TARRAGONA”

Los puertos catalanes pertenecientes al ámbito de Ports de la Generalitat y de la propia conselleria de Territori i Sostenibilitat están logrando unas cifras que muestran que, con una gestión inteligente y desde el propio territorio, el crecimiento puede sostenerse de forma que afecte, de forma positiva, al tejido industrial cercano y a la ciudadanía de las localidades que acogen las dársenas. En el SIL, NAUCHERglobal tuvo la ocasión de mantener una conversación con el gerente de la empresa pública, Joan Pere Gómez, que hizo un amplio repaso al estado de la situación actual y al futuro cercano.

Según Gómez, “estamos en una línea sostenida de crecimiento. En cruceros, por ejemplo, cada vez que damos datos superamos los anteriores. Los últimos hablan de más de 60.000 pasajeros, con lo que, un año más, hemos incrementado el número de cruceristas”.

Respecto a otros ámbitos, “hemos aumentado en capturas de pescado y nos mantenemos en mercancías respecto al primer semestre de 2018. Es una gran satisfacción y la línea de continuidad a seguir”. Sin embargo, cabe posibilidad de mejorar: “En pesca o cruceros hemos llegado a un tope, por lo que ahora buscamos incrementar la calidad”.

El reto de las mercancías

Para el gerente de Ports de la Generalitat, “tenemos un reto a cumplir en las mercancías. Las tendencias del sector no van a favor de los puertos de la Generalitat, ya que cada vez más se mira hacia los contenedores y a los buques de mayor dimensión y nos tenemos que especializar en mercancía general, en sólidos a granel y en cargas de proyecto”. Así, “ofrecemos atención muy personalizada y trámites administrativos muy sencillos, rápidos y flexibles, lo que nos hace muy competitivos, así como la conectividad”.

Todos los puertos se deben amoldar a las necesidades puntuales de una determinada mercancía, pero Joan Pere Gómez deja muy claro que “no competimos con Barcelona o Tarragona: tenemos nuestro propio mercado que promocionamos y potenciamos. Debemos precisar que los puertos de la Generalitat son un complemento al movimiento de Barcelona y Tarragona”.

De la carga en los enclaves, “el año pasado movimos sobre 1,1 millones de toneladas y, con los datos de este semestre, estamos en una línea sostenida, trabajando en cemento y clínquer, en pasta de papel, en productos siderúrgicos, biomasa, barita, sal para el deshielo, madera...”.

La promoción se realiza con la asistencia a la mayor parte de ferias del sector y con diversas jornadas, como la realizada con Feteia, con los transitarios interesados en dar salida a las mercancías desde el puerto de Palamós, como gran puerto de entrada y salida de mercancías de la demarcación de Girona: “mostramos el potencial del puerto, sus sistemas logísticos y operativos... y quedaron muy satisfechos”, señaló.

Zonas en disponibilidad para las empresas

Igualmente, “respecto a la infraestructura que ofrecemos, son más de 1.300 metros de línea de atraque en Palamós, Vilanova i la Geltrú y Sant Carles de la Ràpita; aproximadamente, unos 7.500 metros cuadrados de zonas de almacenaje cubiertas y otros 46.000 metros de zona de almacenaje al descubierto. Además, en el muelle N° 2 del puerto industrial de



Alcanar, hemos liberado 320 metros de línea de atraque y 15.000 metros cuadrados de suelo de almacenaje sin techado.

Prosiguiendo con el puerto industrial, “en Alcanar, por ejemplo, el puerto está concesionado a Cemex, pero en el muelle N°2 es de gestión directa de Ports de la Generalitat, con 12 metros de calado y con una partida presupuestaria de entre 2 y 3 millones de euros para que, en el momento en que venga un operador portuario con interés en invertir en Alcanar, la Generalitat edificará la nave industrial oportuna”. Por lo pronto, hay empresas interesadas “con las que mantenemos negociaciones”, dijo. “No obstante debemos ser precavidos y prudentes”. En Alcanar se mueven actualmente sobre las 900.000 toneladas anuales entre cemento y clínquer.

Plan de Puertos: Horizonte 2030

Un tema clave para los puertos autonómicos es que se está comenzando a implementar un plan de inversiones muy potente, con una inversión fijada hasta el año 2030 de 107 millones de euros, de los cuales 31 millones serán de inversión pública y el resto de inversión privada dentro de los ámbitos de colaboración mixta.

Según Gómez, “de la inversión de la administración portuaria, destinamos 2,1 millones al Plan de Puertos, intentando invertir en la conectividad y las conexiones y también en la interacción de los puertos mediante el cabotaje marítimo, para conseguir quitar presión a las carreteras con lo que supone de reducción medioambiental, acústica... y también con la adaptación a las nuevas tecnologías y la mitigación del cambio climático, algo que ya estamos realizando”.

La Ley de Puertos, tras el verano

La futura Ley de Puertos, si no pasa nada, se aprobará entre los meses de septiembre y octubre. Con ella, la Generalitat pretende gestionar todos los puertos del litoral catalán, excepción hecha de Barcelona y Tarragona, además del Port Olímpic, que depende del ayuntamiento de Barcelona dentro de la Carta Municipal.

“Una de las grandes novedades es que, si actualmente la Administración gestiona 45 instalaciones portuarias (incluyendo puertos y embarcaderos), de las que 26 son por gestión directa de Ports de la Generalitat, y otras 25 las lleva el departamento de Territori i Sostenibilitat, con gestión indirecta; con la futura Ley, la conselleria planificará y Ports de la Generalitat gestionará el conjunto de los 45 puertos catalanes. Notar que la diferencia en el sumatorio de las instalaciones depende en buena parte de excepciones: hay puertos como el de Torredembarra donde la dársena deportiva es de gestión indirecta y el área pesquera, como pasa también Mataró o Masnou, lo hace la empresa pública.

La náutica de recreo y la optimización de recursos

Respecto de la náutica de recreo, en Catalunya es complicado que se pueda crecer más: “los puertos son los que tenemos actualmente y no construiremos más. No es un tema de crecimiento, sino de optimizar mejor los espacios. Han cambiado las esloras y debemos potenciar y priorizar la construcción de marinas secas para esloras pequeñas, porque sí hemos notado más demanda de superyates y megayates”.

Por otro lado y “siempre teniendo en cuenta el reto de potenciar la náutica deportiva y de recreo desde la base, ya contamos con convenios con la federación de vela, pero también de la mano de la Asociación Catalana de Puertos Deportivos y Turísticos”. El gerente de Ports es claro en este sentido: “si no potenciamos la base no tendremos futuros practicantes de deportes náuticos”.

**Autosuficiencia energética**

Finalmente, Joan Pere Gómez apuntó hacia la importancia del abastecimiento de energía: “Debemos llegar al objetivo, y en ello estamos trabajando, para conseguir que los puertos catalanes sean autosuficientes energéticamente hablando: el reto es la energía propia para el autoconsumo, una clave de futuro que ya hemos comenzado a implementar, con acciones como las placas solares en las cofradías o con vehículos eléctricos, pantalanes preparados para un posible aumento del nivel del mar u acciones similares siempre orientadas a cumplir con la Ley del Cambio Climático”.