

Els ports catalans: alternatives de futur

Joan Alemany



© Fotollia/Martí

Probablement Barcelona és, al sud d'Europa, l'únic gran nucli que té prou capacitat per encarar els tràfics Europa-Àsia i les activitats logístiques vinculades. Joan Alemany lamenta que no hi hagi, tant des de les institucions catalanes com de les estatals, un suport clar i decidit d'aquesta aposta estratègica que passa per dissenyar Barcelona com la gran plataforma logística del sud d'Europa per mitjà del port. Donat l'exhauriment de l'espai disponible per fer ampliacions, a Barcelona i també a Tarragona, Alemany proposa un nou gran moll sobre el mar (pràctica ja habitual en algunes ciutats japoneses). Malgrat les obres realitzades als darrers anys, el futur creixement demana noves estratègies. També es recomana incorporar a fons el potencial de les instal·lacions de Tarragona i, de forma complementària, quatre ports més que poden configurar un autèntic front portuari català.

Un sistema portuari

El port de Barcelona és la principal infraestructura marítima d'abast internacional per Catalunya. És, a més, una gran entitat econòmica en sí mateixa per la seva alta facturació (entorn 150 milions d'euros anuals), per la gran quantitat de gent que hi treballa (uns 8.000 llocs de treball directes i altres 8.000 d'indirectes) i per les seves elevades inversions anuals (més de 200 milions d'euros anuals en el darrer trienni). El tràfic del port ha crescut moltíssim en els darrers anys passant de menys de 17 milions de tones el 1987 a més de 50 milions de tones el 2007.

Però malgrat la gran importància de la principal infraestructura marítima catalana, no pot considerar-se-la aïlladament, sinó en el marc d'un sistema que d'una forma bastant lliure i descoordinada s'ha anat formant al llarg de la història recent. Avui el sistema portuari català està compost de molt tipus diferents de ports que es poden classificar de maneres molt diverses segons els seus tràfics, la importància de la infraestructura o per la seva forma de gestió. Una classificació senzilla i lògica que té com a base la administració i gestió dels ports però en la que podem introduir el tema de les funcions i tràfic seria la següent:

• Grans ports comercials internacionals.

Són els ports de Barcelona i Tarragona. Estan administrats per Autoritats Portuàries, integrades a l'organisme Puertos del Estado adscrit al Ministerio de Fomento. Es regeixen per les Lleis de Ports de 1992 i 1997. Com a grans ports realitzen tota mena de tràfics comercials i posseeixen infraestructures àmplies i diversificades.

• **Ports comercials de la Generalitat.** Són ports que han realitzat recentment o realitzen actualment algunes operacions comercials concretes a més d'assumir funcions pesqueres i esportives. Són els ports de Palamós, Sant Feliu de Guíxols, Vilanova i la Geltrú i Sant Carles de la Ràpita. Estan gestionats, junt als ports pesquers i esportius, per l'empresa pública Ports de la Generalitat.

• **Ports pesquers i esportius de la Generalitat.** Són ports més petits que els anteriors, tenen exclusivament les funcions pesqueres i esportives i no poden rebre vaixells grans de comerç o passatge. Estan gestionats també per l'empresa Ports de la Generalitat. En total hi ha 26 instal·lacions gestionades per la Generalitat inclosos els quatre ports anteriors, encara que moltes d'aquestes infraestructures tenen funcions quasi exclusivament esportives i unes poques d'industrials.

• **Ports esportius.** Són els dedicats íntegrament a la nàutica esportiva i de lleure. Són concessions administratives que es construeixen i gestionen privadament. Aquests ports, més les

MALGRAT LA GRAN IMPORTÀNCIA DEL PORT DE BARCELONA NO ES POT CONSIDERAR AQUESTA AÏLLADAMENT, SINÓ EN EL MARC D'UN SISTEMA QUE S'HA ANAT FORMANT AL LLARG DE LA HISTÒRIA RECENT

dàrsenes esportives dels Ports de la Generalitat i dels de Barcelona i Tarragona sumen en total 46 instal·lacions nàutiques amb aproximadament 25.000 amarradors, que constitueixen la major dotació de tot Espanya i una de les més importants de tota la Mediterrània.

Tot aquest conjunt d'infraestructures marítimes configura un sistema complex que té una incidència notable sobre l'ordenació del litoral català. Fins i tot les instal·lacions més petites han condicionat l'estructura urbana de les poblacions costaneres i, per tant, és necessari considerar-les en la planificació territorial i, per suposat, mediambiental, atès l'efecte que tenen en la dinàmica litoral, en el paisatge i en l'impacte sobre el medi marí. També aquestes instal·lacions pesqueres i esportives petites poden contribuir notablement amb polítiques adequades al desenvolupament de l'economia local. Però es obvi que els impactes majors en l'economia, en el territori i en el posicionament de Catalunya a nivell internacional es produeixen des

de fa molts anys en primer lloc pel port de Barcelona, després pel port de Tarragona i, en molt menor mesura, pels ports que hem anomenat comercials de la Generalitat. La resta d'instal·lacions marítimes -tot i ser importants per les seves poblacions- tenen una incidència reduïda exclusivament al nivell local o com a màxim comarcal.

El futur de les instal·lacions mitjanes

Els quatre grans ports de la Generalitat que mantenen o que fins fa poc tenien alguns tràfics comercials -Palamós, Sant Feliu de Guíxols, Vilanova i la Geltrú i Sant Carles de la Ràpita- poden tenir un paper important en el futur portuari de Catalunya. Dificilment poden arribar a ésser infraestructures portuàries del mateix nivell que Tarragona o Barcelona sense provocar problemes mediambientals i d'ocupació de la costa que són inassumibles en la perspectiva del desenvolupament sostenible. Però en canvi sí que presenten unes grans possibilitats de millora infraestructural, d'impuls de nous tràfics i, sobretot, d'ordenació en relació a les seves ciutats. En tots aquests aspectes els ports mitjans, gestionats per la Generalitat, poden millorar considerablement i contribuir decisivament a un nou desenvolupament urbanístic i econòmic de les seves poblacions. D'altre banda, amb una planificació adequada poden ésser un complement a l'activitat dels dos grans ports catalans per el desenvolupament d'alguns tràfics específics d'una forma similar a com els aeroports de Girona i Reus han crescut considerablement de forma paral·lela i sense entrar en competència amb l'aeroport de Barcelona. La localització dels ports mitjans al nord (Palamós, Sant Feliu), al centre entre Barcelona i Tarragona (Vilanova i La Geltrú) i al sud (Sant Carles de la Ràpita) és un altre avantatge suplementari que permetria realitzar una política de reequilibri territorial.

En els quatre ports (potser amb més dificultats a Sant Feliu de Guíxols que és el més petit) es poden impulsar polítiques de desenvolupament d'alguns tràfics (com recentment s'està fent amb els creuers a Palamós), projectes d'adaptació infraestructural que permetin atreure i ampliar els tràfics amb uns mínims impactes mediambientals i, sobretot, millorar l'encaix i l'ordenació de les relacions urbanístiques amb les seves ciutats. Tot això requerirà planificació i coordinació a nivell de l'anomenat "front portuari català", concepte periòdicament reivindicat però sobre el que mai no s'ha fet cap actuació concreta programada, ni tant sols s'han estudiat les seves possibilitats reals de desenvolupament.

L'evolució recent de les dues grans infraestructures marítimes catalanes

No hi ha dubte que malgrat les possibilitats de millora dels quatre ports mitjans apuntades en l'anterior apartat, les connexions marítimes, el comerç internacional i la seva expansió en el futur continua i continuarà passant quasi exclusivament pels ports de Tarragona i, sobretot, Barcelona. A més, actualment i en els propers anys, els tràfics i les funcions portuàries presenten unes característiques i condicions diferents de les del passat.

Els dos ports més importants de Catalunya s'han desenvolupat en el passat de forma independent. Des del segle XVIII i XIX fins a la dècada dels anys 1960 el port de Tarragona estava especialitzat en els productes del camp (olis, vins i aiguardents, fruits secs...) i de la indústria local. El port de Barcelona va ésser des del segle XIX la base per a la importació de matèries primeres necessàries per a la indústria (carbó i cotó fonamentalment) i productes alimentaris per a la població. Els dos ports, però especialment el de Barcelona, van créixer bàsicament en dos

períodes. Les primeres grans obres de l'era industrial s'efectuaren a la segona meitat del segle XIX, poc després de la creació de les Juntes d'Obres, la primera de les quals a Espanya fou la de Barcelona el 1868 i la segona la de Tarra-

ELS PORTS MITJANS, GESTIONATS PER LA GENERALITAT, PODEN MILLORAR CONSIDERABLEMENT I CONTRIBUIR DECISIVAMENT A UN NOU DESENVOLUPAMENT URBANÍSTIC I ECONÒMIC DE LES SEVES POBLACIONS

gona el 1869. Amb aquestes obres els dos ports es dotaren de nous dics i contradics. El segon període de grans obres fou a principis del segle XX amb la prolongació dels dics i contradics i la construcció dels nous molls interiors. Després els dos ports varen mantenir-se amb un cert estancament de tràfic – especialment des de 1930- i infraestructural fins als anys 1960. En la nova etapa industrialitzadora de Catalunya dels anys seixanta el port de Tarragona va especialitzar-se en el granel líquids per a la indústria petroquímica i la refinaria que es localitzaren en el seu entorn i el de Barcelona en l'anomenada mercaderia general per a la nova indústria manufacturera i el consum de l'àrea metropolitana. També ha continuat essent importador de productes energètics com el gas natural i els derivats del petroli. Les obres que s'impulsaren en aquella dècada (anys 1960) i la següent (anys 1970) responien a aquestes noves modalitats del tràfic comercial i així a Tarragona es va prolongar el dic i es va construir el sistema de pantalans de descàrrega de crus de petroli i altres productes químics (a més del gran moll per a carbó amb destí a la central tèrmica d'Andorra...) i Barcelona es dotava de tota la dàrsena interior per contenidors i automòbils, el moll d'inflamables i després el nou moll Sud, tot resguardat per la prolongació del dic. Funcions, tràfics, infraestructures (i fins i tot l'administració i gestió amb la creació del Port Autònom de Barcelona) can-

viaren profundament, especialment a finals de la dècada dels anys 1970.

En pocs anys, el tràfic de mercaderies creixia extraordinàriament en el dos grans ports. Tarragona passà de moure 4,4 milions de tones el 1970 a tenir un tràfic total de mercaderies de 21 milions de tones el 1985. El port de Barcelona va créixer en el mateixos anys des dels 10 milions als 18 milions de tones. A més dels canvis dels productes i del creixement dels tràfics cal ressaltar que els dos grans ports s'anaven especialitzant en tipus de mercaderies diferents: granel líquids i alguns de sòlids a Tarragona, càrrega general i altres granel sòlids i líquids a Barcelona. D'aquesta forma els tràfics dels dos ports abraçaven les principals mercaderies transportades per via marítima. La suma dels dos ports, situats a una distància de poc més de 90 kilòmetres, era el que havíem de comparar amb els grans ports diversificats europeus de manera que aleshores la situació del tràfic marítim català era de primaríssim nivell a la Mediterrània i força elevada a nivell europeu.

Situació actual i obres d'ampliació

Des de les grans obres a finals dels anys seixanta i dels anys setanta del segle XX fins l'actualitat, els ports de Barcelona i Tarragona han experimentat un cert estancament en les seves infraestructures i, a la vegada, un gran creixement del tràfic. Aquesta és una situació relativament normal i lògica ja que les infraestructures portuàries creixen físicament no de forma contínua en el temps sinó en poques ocasions i en períodes curts molt determinats. Així en el darrer segle i mig el port de Barcelona només ha tingut els següents períodes de grans obres infraestructurals: 1869-1874, 1901-1912, 1966-1978, 1998-2010. En cadascuna d'aquestes etapes d'obres el port ha multiplicat per 2 i més les seves superfícies terrestre i marítima i la longitud dels seus molls respecte al període anterior. Des de 1985 fins el 2007 el tràfic total de mercaderies del port

de Tarragona ha passat de 21 milions a 36 milions de tones. En el mateix període el tràfic de Barcelona ha augmentat des dels 18 milions als 50 milions de tones.

Aquests creixements del tràfic tant importants, especialment el del port de Barcelona, havien de deixar esgotada la capacitat de les infraestructures construïdes, en la seva major part, més de trenta anys abans. Per a Barcelona ja es va elaborar un primer Pla Director d'ampliació de les infraestructures el 1989 on es proposava un creixement important que requeria el desviament del riu Llobregat. Aquest Pla fou actualitzat i adaptat a unes noves condicions de tràfic el 1998. Les obres que es porten a terme actualment i que han d'estar acabades el 2010 (després d'un greu incident que va suposar l'enfonsament d'una part important de l'obra) són les proposades en aquest Pla de 1998. Amb aquestes obres el port duplicarà de nou les superfícies marítima i terrestre i augmentarà un 20% la longitud de molls passant la superfície marítima resguardada de 374 hectàrees a 714 ha, la superfície terrestre passarà de 558 ha a 1.331 ha i la longitud de molls augmentarà de 19,7 Km. A 23,7 Km. També el port de Tarragona té importants projectes de creixement -però menys ambiciosos- del seu dic i dels seus molls per els propers anys.

El futur dels grans ports

La magnitud de les obres i les inversions no ha d'impedir una anàlisi més profunda de la situació actual, dels projectes i les obres de les grans infraestructures marítimes internacionals de Catalunya.

Les condicions del tràfic marítim i dels grans transports internacionals estan canviant molt ràpidament en els darrers anys. Fins fa poc, els ports i les ciutats portuàries més importants es mesuraven exclusivament per l'extensió de les seves infraestructures i per la quantitat de mercaderies que hi transitava. Avui aquestes dues

qüestions continuen essent molt importants però cal afegir-hi la capacitat que poden tenir els ports per desenvolupar en el seu entorn les anomenades activitats logístiques, és a dir, les funcions de valor afegit sobre el trànsit de mercaderies com són les activitats post-industri-

DES DE LES GRANS OBRES A FINALS DELS ANYS SEIXANTA I DELS ANYS SETANTA DEL SEGLE XX FINS L'ACTUALITAT, ELS PORTS DE BARCELONA I TARRAGONA HAN EXPERIMENTAT UN CERT ESTANCAMENT EN LES SEVES INFRAESTRUCTURES I, A LA VEGADA, UN GRAN CREIXEMENT DEL TRÀFIC

als o pre-comercials. Aquestes creen riquesa i ocupació de bon nivell tecnològic a la ciutat i fidelitzen tràfics comercials internacionals de primera importància econòmica als ports.

Per a Barcelona i Catalunya les activitats logístiques vinculades a la recepció, preparació, transformació i distribució de mercaderies entre el continent europeu i la resta del món són fonamentals pel futur de la seva economia. Assumir les funcions logístiques i desenvolupar-les és una tasca importantíssima pel país, però difícil, ja que per això ha de competir amb els grans ports del mar del Nord (Hamburg, Bremerhaven, Rotterdam i Anvers...) que actualment atrauen la major part (potser un 80%) de tràfics de productes industrials amb origen/destí el continent europeu (i amb destí/origen la resta del món). Probablement a la Mediterrània i al sud d'Europa l'única gran ciutat i gran port amb capacitat per disputar una part dels tràfics en els dos sentits Europa-Àsia i les seves activitats logístiques vinculades -que avui es concentren molt majoritàriament en els ports del mar del Nord- sigui Barcelona. Per això és difícil entendre que no hi hagi tant des de les institucions catalanes com de les estatals una política molt clara i decidida de recolzament d'aquesta opció i aposta estratègica.

Per impulsar el rol estratègic de Barcelona com a gran centre logístic de la Mediterrània i del sud d'Europa són necessàries grans infraestructures, instal·lacions, empreses i personal tècnic preparat per assumir aquesta funció. El port de Barcelona va començar a planificar el 1990 la primera Zona d'Activitats Logístiques d'Espanya. El 1992 es va constituir l'empresa que l'havia de construir i gestionar aquesta àrea logística que des de 1995 té unes 60 hectàrees operatives.

En això –com en moltes altres qüestions– el port va ésser capdavanter a nivell espanyol i de tot el sud d'Europa. L'ampliació del port que estarà acabada aproximadament cap al 2010, preveu ampliar la Zona Logística fins a unes 200 hectàrees el que continuarà mantenint-la com la més important de l'àrea mediterrània. Però tot i ésser molt important aquesta proposta no és suficient per competir amb els grans ports del mar del Nord. Només Rotterdam disposa avui de més de 300 hectàrees en els seus 3 grans polígons logístics i n'està planificant 1.200 hectàrees més (a la gran àrea conquerida al mar de Maasvlakte II) per als propers anys.

Les obres que s'estan realitzant al port de Barcelona i les planificades per Tarragona són molt importants, però si les comparem amb les que estan en curs en els ports del mar del Nord i les realitzades o programades per el futur immediat en els grans ports asiàtics es pot concloure fàcilment que ben aviat seran insuficients. Els períodes d'activitat i de creixement del tràfic entre les etapes en que es realitzen les obres d'ampliació del port, és a dir, els períodes en que s'utilitzen les noves infraestructures fins a ocupar -les totalment i convertir-les de nou en insuficients, són cada cop més curts. S'ha descrit com les obres de 1869-1874 varen crear el nou port industrial que ampliava considerablement el que existia des de un segle abans, el de les obres de Carles III que van acabar el 1772, quan el dic i els precaris molls arribaren fins a l'actual Torre del Rellotge. Les següents grans obres es realitzaren el 1901-1912 és a dir uns 35 anys després de les anteriors i de nou varen més que duplicar les infraestructures portuàries.

Les obres del port modern s'efectuaren entre 1966 i 1978 uns 60 anys després de les anteriors. Les actuals ampliacions infraestructurals s'acabaren el 2010, pràcticament 30 anys després de les darreres.

Si els ritmes de creixement dels tràfics dels darrers anys es mantenen en el port de Barcelona, en 15 anys probablement menys, és a dir, abans del 2025 les infraestructures portuàries tornaran a ser insuficients. Tenint present que des de que es decideix estudiar i projectar una ampliació important d'un port, com el de Barcelona o el de Tarragona, fins que les obres estan acabades i en servei passen uns 15 anys, és hora de començar a pensar en noves i més importants ampliacions i millores de les nostres infraestructures portuàries, en quines característiques hauran de tenir i, sobretot, on s'hauran d'efectuar per que aportin el màxim possible a l'economia del país i presentin el mínim impacte sobre el medi terrestre i marí.

Les alternatives de creixement

Tarragona té encara moltes més possibilitats de creixement que el port de Barcelona, un cop acabades les obres d'ampliació actuals. El creixement lògic del port de Tarragona (igual que el de Barcelona) és en direcció Ponent. La forma de creixement és amb nous molls de gran superfície construïts guanyant terreny al mar des de la costa, tal com s'ha fet darrerament. Com això comportarà, sens dubte, noves ampliacions del dic, una altre possibilitat, però més reduïda en extensió, serà la de construir o prolongar els molls adossats al dic. Aquests darrers són una alternativa més limitada quan al creixement de la superfície, però presenten l'avantatge d'un major calat, qüestió sempre important en la planificació futura de molls atès l'important creixement de les mides dels vaixells que s'està produint en l'actualitat i que es preveu que continuarà de forma important en els propers anys.

Aquest creixement del port de Tarragona té uns límits físics que costarà molt superar i, en tot cas, si ho fa serà amb seriosos problemes d'ordenació del litoral. En efecte, més enllà de la Zona d'Activitats Logístiques programada, hi ha la platja de la Pineda i urbanitzacions residencials turístiques en primera línia de costa fins gairebé el cap Salou que són una certa barrera a l'expansió del port en direcció cap a Ponent.

El port de Barcelona esgotarà amb l'actual ampliació tot el territori disponible fins la nova desembocadura del Llobregat. Per continuar creixent com sempre, és a dir, cap a Ponent, seria necessari un nou desviament del Llobregat més enllà de l'aeroport i la desaparició de les darreres llacunes del delta, qüestió que és altament improbable pels elevats costos mediambientals i la forta oposició que generaria al Baix Llobregat i probablement en tota la societat. Vol dir això que Barcelona i Catalunya haurien de renunciar al creixement de la infraestructura més important per al seu comerç internacional? Haurem d'abandonar l'important projecte de futur de ser una Plataforma Logística pel Sud d'Europa? La resposta hauria d'ésser: no. Al llarg de la història el port de Barcelona s'ha trobat en grans dificultats tècniques per avançar (la darrera fa només dos anys quan es varen enfonsar els nous molls que s'estaven construint) i ha sabut superar-les.

Si el sòl fins la desembocadura del riu Llobregat estarà esgotat per a ampliacions futures, serà necessari trobar alternatives diferents a les tradicionals per continuar el creixement del port. Una d'aquestes alternatives ha d'ésser la consideració de construir un nou gran moll totalment sobre el mar partint de l'actual dic de l'Est i els molls adossats. El nou gran moll es comunicaria amb terra a través del pont actual i si això no fos suficient a través d'un pas fix pel mateix lloc. A la vegada s'hauria d'estudiar una millora de la disposició i aprofitament dels molls actuals. Aquesta alternativa presenta alguns problemes (alt cost, dificultat tècnica pel treball a importants profunditats) però també importants avantatges com el seu menor impacte mediambiental. Alternatives d'aquest tipus són

habituals als ports japonesos (Tokio, Osaka, Kobe) per resoldre els problemes de creixement quan les denses ciutats envolten completament les infraestructures portuàries i ofeguen la seva expansió. Lògicament aquesta és una possibilitat que ha d'estudiar-se i que pot rebutjar-se. Però en qualsevol cas és necessari començar ja uns estudis d'alternatives i unes discussions sobre el creixement futur del port de Barcelona si no es vol quedar al marge i endarrerits en la dura competència portuària europea per captar els grans tràfics en els propers anys.

AQUESTS CREIXEMENTS DEL TRÀFIC TANT IMPORTANTS, ESPECIALMENT EL DEL PORT DE BARCELONA, HAVIEN DE DEIXAR ESGOTADA LA CAPACITAT DE LES INFRAESTRUCTURES CONSTRUÏDES, EN LA SEVA MAJOR PART, MÉS DE TRENTA ANYS ABANS

La concepció actual més avançada considera els ports moderns no només com unes infraestructures d'enllaç entre el mitjà de transport marítim i els mitjans terrestres, sinó fonamentalment com infraestructures en les llargues cadenes logístiques que a més de la funció anterior (enllaç entre mitjans de transport) tenen una important incidència en la localització d'activitats econòmiques, especialment de caràcter logístic, i en l'ordenació del territori del seu entorn. Partint d'aquesta concepció pels ports de Tarragona i Barcelona és necessari plantejar-se, també ja des d'ara mateix, dues qüestions transcendents per a l'economia catalana: 1) el creixement de les àrees econòmiques –fonamentalment d'activitats logístiques però també industrials estretament vinculades als ports; 2) les infraestructures de transport terrestre de connexió amb les infraestructures marítimes.

Respecte al primer tema també es fa palès l'esgotament del sòl dedicat a activitats econòmiques més proper als ports. Serà necessari considerar la possibilitat de nous polígons més



© iStockphoto/Claudio Beaubien

allunyats i connectar-los eficientment amb les infraestructures portuàries de la mateixa manera que es planifiquen els anomenats “ports secs”. La segona qüestió és encara més urgent. La desconexió, la descoordinació entre la planificació del creixement portuari i l'ampliació de les infraestructures de transport terrestre és total. El gran creixement dels ports de Tarragona i Barcelona no ha anat acompanyat d'un creixement proporcional de les carreteres i les autovies d'entrada/sortida dels ports. Comencen a detectar-se problemes de congestió de les infraestructures de transport terrestre a l'entorn dels ports. Aquest és un problema urgent a resoldre.

Hi ha un problema més profund encara, importantíssim pel futur de l'economia catalana (i àdhuc pel conjunt de l'economia espanyola): L'àrea de Barcelona no podrà esdevenir una autèntica Plataforma Logística del Sud d'Europa (i si no ho és Barcelona, no n'hi haurà cap ni a Catalunya ni a Espanya) si no hi ha una connexió ferroviària d'ample internacional per a les mercaderies que passen pel port. El ferrocarril és el medi de transport més eficient des de tots els punts de vista (econòmic, mediambiental) per a distàncies terrestres mitjanes i llargues (superiors a 500 km).

Els ports d'Hamburg, Bremerhaven, Rotterdam i Anvers disposen de connexions a xarxes ferroviàries que els permeten que, en alguns casos, més del 50% del contenidors que hi passen utilitzin aquest sistema de transport. Per això el gran mercat de tot centreeuropa (uns 150 milions de persones d'alt consum i amb grans possibilitats de creixement econòmic) és servit majoritàriament pels 4 ports anteriors del mar del Nord malgrat que el port de Barcelona tingui més clares avantatges geoestratègiques (menor distància marítima amb els mercats asiàtics i d'Orient Mitjà).

El ferrocarril és un factor essencial de la competitivitat internacional dels ports europeus (i en general de tot el món). Sense ferrocarril d'ample internacional la possibilitat de tenir una gran Plataforma Logística pel Sud d'Europa no es podrà aconseguir plenament i aquesta intel·ligent i important alternativa no podrà donar tots els fruits positius que podria oferir a la nostra economia.

JOAN ALEMANY és doctor en ciències econòmiques i professor associat de la UB