

XIV Premios El Vigía

» TRIBUNA

Un plan poco ilusionante

Josep Túnica

Presidente de la Asociación catalana de ingenierías, Asinca



Tras una lectura del Pitvi, Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, la sensación que me queda es de decepción y constatación de que aún estamos lejos de superar los tiempos difíciles que nos está tocando vivir.

Centrando esta lectura a los ámbitos del transporte marítimo y poniendo el foco en lo que a infraestructuras portuarias se refiere, el resultado es que el programa de actuaciones portuarias del Pitvi está basado principalmente en la optimización de la utilización de la infraestructura portuaria disponible. Es cierto que las inversiones de los últimos años han logrado que nuestros puertos puedan presentar una oferta de servicios de muy buen nivel, como también es cierto que para continuar manteniendo estas posiciones competitivas, se requiere de una continua renovación y ampliación

de las infraestructuras. El plan prevé para los puertos españoles una media de inversión directa para el escenario base de 625 millones de euros anuales, o sea 7.500 millones de euros en el periodo 2012-2024. Esta inversión representa aproximadamente un 5% del total de inversión prevista por el Pitvi que sigue priorizando el sistema ferroviario con 52.733 millones de euros, casi el 40% de los recursos inversores del horizonte del plan.

Estos 7.500 millones se destinarán a la construcción de nuevos diques, a obras de atraque y nuevas superficies y a un conjunto forma-

Para mantener la posición competitiva alcanzada, se requiere de una continua renovación y ampliación de las infraestructuras

do por cuatro proyectos denominados singulares y que pertenecen a las autoridades portuarias de Pasaia, Melilla, Cartagena y Baleares. En el listado de actuaciones a



desarrollar encontramos para la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB), la ampliación del muelle de la Energía y la finalización y puesta en servicio de la terminal de

contenedores del muelle Prat, y el contradique sur y terminación del muelle de la Química para la Autoridad Portuaria de Tarragona.

El puerto de Barcelona es la primera infraestructura de transporte de Catalunya y como tal actúa siendo motor, de un modo u otro, en todos los ámbitos económicos, destacando por su importancia para la economía del país la exportación y el turismo. En cuanto al primero precisamente en estas fechas Sixte Cambra, presidente de la APB, ha confirmado la buena marcha de los indicadores de exportación del puerto de Barcelona asumiendo cifras record este 2012. Respecto a la contribución del puerto al turismo, conozco bien y he seguido desde el inicio la evolución de Creuers del Port de Barcelona, que constituye uno de los casos de éxito más relevantes, situando en las primeras posiciones del ranking mundial a una compañía y a un sector que era inexistente en nuestro país.

PROYECTOS AUTOFINANCIABLES

Con las previsiones que se detallan en el Pitvi, las autoridades portuarias deberán esforzarse en encontrar la financiación necesaria para mantener la proyección que puertos como el de Barcelona y Tarragona han tenido en los últimos años. Tarea nada fácil pues el propio plan ya advierte de que salvo casos excepcionales no se admitirán endeudamientos bancarios adicionales a los aprobados en el plan empresa 2013.

Cuando el plan insiste en el concepto de racionalizar las inversiones, y las cifras previstas resultan insuficientes, debemos entender que si pretendemos mantener los niveles actuales, el esfuerzo inversor radicará en la autofinanciación y la colaboración público-privada.

Acudir a operaciones de colaboración público-privada con operadores nacionales, tampoco va a ser sencillo. Tendremos que acudir a actores internacionales y buscar entre los inversores de superestructu-

ras y equipamiento para que entren en el campo de las infraestructuras. Con este planteamiento vemos que el papel de la administración que hasta el momento ha mantenido como titular y proveedor directo de infraestructuras, tenderá a cambiar y se convertirá poco a poco en comprador y regulador de servicios.

Llegados a este punto es donde las empresas de servicios de ingeniería nos corresponde actuar como participantes objetivos y sin conflictos de interés entre administración pública, entes financieros y operadores privados. Con la experiencia adquirida en las últimas décadas podemos participar activamente en los procesos de planificación técnico-estratégica, definición de las prioridades, desarrollo y valoración de las actuaciones, gestión de la ejecución de las mismas e incluso apoyo a la conducción y seguimiento de las previsiones de explotación. Para ello instamos a las autoridades portuarias a establecer las bases más adecuadas y eficientes de colaboración para el aprovechamiento del conocimiento adquirido por nuestras ingenierías.

Consciente que en este momento los recursos económicos disponibles son insuficientes, entiendo que el Pitvi trate de insistir en la necesidad de optimizar y racionalizar las infraestructuras existentes, pero este mismo argumento también debería aplicarse en el criterio de priorización de inversiones posibles primando los objetivos de desarrollo económico, integración funcional y eficiencia, por delante de los de cohesión territorial, y con una simple lectura de la lista de actuaciones previstas se constata que esto no siempre es así.

Es cierto que para la elaboración de un plan como éste no puede hacerse ignorando la realidad. Pero si no conseguimos levantar la mirada por encima de esta realidad y no se promueven escenarios de mayor dinamismo, a pesar del riesgo que ello siempre supone, el

Si no se promueven escenarios de mayor dinamismo el resultado es que el plan nos lleva hacia el estancamiento

resultado es que el plan consolida la situación actual y nos lleva en el mejor de los casos hacia el estancamiento.

Nos gustaría tener un plan que fuera capaz de actuar como palanca para dinamizar la actividad económica, que priorizara las inversiones que conforman la economía productiva y que apuntara hacia un liderazgo de la administración convencida de la necesidad e importancia de las infraestructuras para superar la situación actual.

Para finalizar con una nota optimista sobre el Pitvi he de confiar en el buen desarrollo de los instrumentos de participación empresarial y técnico que el propio plan prevé y que estos sean capaces de adaptar y mejorar el plan en el sentido indicado. Desde Asinca vamos a implicarnos para lograr los objetivos señalados. ■

Eurobooking
Cargo

International
Transport

INTERNATIONAL FORWARDING

SEA CONSOLIDATES FCL/LCL

FAR EAST SPECIALIST

Av. Drassanes, 6-8 planta 1

08001 Barcelona

Tel. +34 93 342 60 19

Fax +34 93 317 11 85

allobet@eurobooking-cargo.com

www.eurobooking-cargo.com

