

## **Els Ports Comercials Secundaris Catalans en l'era de la mundialització de l'economia<sup>1</sup>**

**Núria Gilibert**

*Departament de Geografia Física  
i Anàlisi Geogràfica Regional  
Equip de Geografia Portuària  
Universitat de Barcelona*

### **El context general**

Els ports comercials, aquells espais on té lloc el traspàs de mercaderies i passatgers del transport marítim al terrestre, tenen una funció primordial en l'organització de les rutes comercials, i conseqüentment esdevenen llocs centrals de les activitats econòmiques del país (Hoyle i Hillings, 1984). La seva extensió territorial, morfologia i la gestió de les seves prestacions han anat canviant al llarg del temps, en funció de les demandes econòmiques i del nivell tecnològic aconseguit per les regions on estan emplaçats. En aquest sentit, en els darrers anys el sector del transport marítim està registrant substancials canvis organitzatius i tècnics a raó de la formació de l'actual economia global. La mundialització econòmica ha anat acompanyada per la supressió de fronteres aranzelàries i l'augment del comerç internacional, al mateix temps que ha potenciat el desenvolupament de continuades millores tecnològiques adreçades a facilitar tot tipus d'intercanvis comercials. Les conseqüències que el nou ordre econò-

---

<sup>1</sup> Article a partir de la memòria de Tercer Cicle: *Els Ports Secundaris Catalans*, dirigida per la Dra. Rosa Castejón. Departament de Geografia Física i Anàlisi geogràfica regional. Aquest treball d'investigació fou becat per l'Institut Català del Transport en l'any 1994.

mic ha portat als ports és l'establiment d'una forta competència intra-portuària en l'intent de mantenir llur supervivència comercial, en l'haver-se reduït la seva influència sobre els antics i altra hora naturals, hinterlands captius.

El fet de dur a terme canvis substancials per part del sector portuari no és un fet pas nou, sinó que s'inscriu dins del procés de reforma que el sector del transport marítim està duent a terme des de la Segona Guerra Mundial. En els anys seixanta, en el marc del ràpid creixement econòmic que els països occidentals estaven protagonitzant, els ports van iniciar una important transformació, principalment tècnica, fonamentada en la contenidorització de la mercaderia que va possibilitar l'establiment del transport intermodal. (Bird, 1971; Hayuth, 1987). Però si aquestes millores estaven adreçades en augmentar el nombre de fluxos i la productivitat dels mateixos, reduint costos i temps de les rutes, els canvis actuals són a favor de nous procediments empresarials i de gestió per tal d'ajustar l'activitat portuària a les canviats necessitats del mercat i aquelles específiques de cada consumidor. Els ports passen a ser observats com a centres que aporten un nou valor afegit a la mercaderia, en haver simplificat els procediments administratius i burocràtics, al mateix temps que agilitzen els intercanvis comercials mitjançant rutes intermodals oferint un servei «porta a porta» als usuaris.

L'establiment d'aquest entorn altament competitiu cobra especial importància en el cas espanyol, ja que els mercats tradicionals d'aquests ports han estat *hinterlands* captius basats en la importació de mercaderia a dojo com carbó, petroli i derivats, els quals no han incentivat procediments competitius i de modernització. Tanmateix, les actuals millores tècniques en la cadena del transport i la supressió d'aranzels possibiliten que els tradicionals mercats de cada port puguin ser servits per altres ports que ofereixin més avantatges, com ara els del centre Europa. La supervivència comercial dels ports espanyols els obliga a dur a terme un procés de modernització tècnica (construcció de noves terminals especialitzades i zones d'activitats logístiques), com també a redefinir la política i l'administració portuària a favor d'una gestió més orientada cap a la comercialització dels serveis que garanteixin la satisfacció dels usuaris (Casas, 1998). En aquest sentit, la legislació portuària s'ha modificat per tal d'adequar l'administració dels ports a les noves coordenades socioeconòmiques. La darrera reforma legislativa va tenir lloc el passat 1997, quan es va dotar als ports d'interès general d'una major autonomia de gestió i d'una major participació de les Comunitats Autònomes en els òrgans de direcció.

El presents són uns moments de canvis destacats, orientats en trobar les formes més adients perquè els ports puguin continuar operant com a centres actius del comerç internacional, fins el punt de dinamitzar les seves àrees tributàries, amb un mínim cost per part de l'Estat. Davant els nous objectius plantejats, desperta especial interès analitzar l'evolució comercial que fins avui han mostrat els ports catalans, concretament aquells més petits de la costa catalana, que malgrat la seva llarga tradició mercantil actualment mouen nivells de tràfic testimonial per a satisfer un *hinterland* estrictament local. L'estudi recau en la supervivència comercial dels ports comercials secundaris catalans.

Analitzar l'activitat comercial d'aquests ports pretén posar de manifest la necessitat de plantejar un debat sobre quin hauria de ser el paper que els ports comercials menors haurien de desenvolupar en un futur proper. En el marc de la concentració dels tràfics portuaris en un reduït nombre de ports a escala mundial i la forta competència que se'n deriva per a figurar en aquest selecte grup de ports, quina lògica existeix en mantenir en funcionament uns ports tan menors com els ports secundaris catalans? La voluntat que tan Barcelona com Tarragona mostren per a ser uns dels principals ports de l'arc mediterrani comporta la necessitat de concentrar el major nombre d'intercanvis possibles en aquests ports. En aquest sentit, el nivell comercial dels ports secundaris, per petit que sigui, hauria de traspasar-se als ports d'interès de l'Estat. Tot i la coherència d'aquestes observacions, la supervivència dels ports secundaris catalans és justificable, ja que actualment són operatius per als usuaris que operen a través d'ells. La seva experiència posa de manifest una certa paradoxal realitat sorgida pel fet que malgrat l'escassa infraestructura que ofereixen, tan en calats com en mitjans tècnics, el manteniment de l'activitat comercial en aquests ports perdura, principalment a raó del tracte individualitzat i de l'alta qualitat de serveis que poden oferir als seus clients. Aquests atributs són a la vegada el principal repte que tenen plantejats els grans ports comercials d'arreu del món, que tot i la seva important dotació tècnica i bona comunicació territorial han esdevingut centres excessivament burocràtics i amb dificultats per a oferir un tracte individualitzat als usuaris.

## **Els ports comercials secundaris catalans**

En l'actualitat, el front portuari català consta de quaranta dues instal·lacions portuàries, eminentment dedicades a la nàutica esportiva, tot i que dinou de les quals desenvolupen activitats pesqueres, mentre que set també realitzen activitats comercials. L'elevat nombre de ports que es reparteixen al llarg del litoral català es deu, en gran mesura, a raons històriques, com és la importància que els ports catalans tingueren en les rutes de cabotatge mediterrani fins l'època vuitcentista o la pràctica de la de pesca arran de costa destinada a satisfer les demandes dels mercats locals. Tanmateix ha estat arrel de la proliferació de ports esportius, durant la dècada dels anys vuitanta, quan el front portuari de Catalunya<sup>2</sup> s'ha engrandit més.

Pel que fa a les Administracions que disposen de competències en matèria portuària en el litoral català cal exposar que la Constitució Espanyola atorga a l'Estat la competència exclusiva sobre els ports d'interès general, mentre que faculta a les Comunitats Autònomes a assumir les competències en ports de refugi, ports esportius i en general els que no realitzin activitats comercials. Aquest reparti-

<sup>2</sup> La nàutica recreativa ha registrat un creixement superior al 128% en l'oferta d'amarratges entre els anys 1982 i el 1995, segons les dades publicades per la CPC i Puertos del Estado.

ment, en el cas català, es tradueix en què els ports de Barcelona i Tarragona, són considerats ports d'interès general i segueixen la legislació portuària estatal vigent, mentre que la resta de ports estan sota l'Administració de la Generalitat.

Els ports comercials secundaris catalans serien aquells ports que gestionats directament per la Generalitat de Catalunya, a més de desenvolupar activitats pesqueres i nàutic-recreatives, realitzen també tràfic comercial. Aquesta característica els atorga una singularitat dins del sistema portuari espanyol, ja que la majoria de Comunitats Autònomes no varen rebre, d'acord llurs traspassos de competències i Estatut d'Autonomia, els ports que atenguessin activitats comercials. En el cas de Catalunya, varen ser traspassats, juntament amb ports industrials que en aquells moments estaven sota concessió administrativa a empreses privades com ara els ports de Badalona, Vallcarca, i les Cases d'Alcanar, els ports de Palamós, Sant Feliu de Guíxols, Vilanova i la Geltrú i Sant Carles de la Ràpita, que tot i realitzar activitats comercials foren cedits a la Generalitat de Catalunya en no estar considerats ports d'interès general de l'Estat. En l'actualitat operen tots aquests ports a excepció del port de Sant Feliu de Guíxols que va clausurar les seves activitats l'any 1997.

### Ports Comercials de Catalunya



Tal com ha estat tradicionalment, la participació que aquests ports tenen en el total del tràfic marítim és testimonial. Concretament l'any 1997, el conjunt de ports catalans mobilitzaren per sobre 57,4 milions de TM, de les quals un 95,3% foren manipulades pels ports d'interès general de l'Estat. El port de Tarragona treballà al voltant dels 31,2 milions de TM, essent el segon port del sistema portuari espanyol, després d'Algesires, mentre que pel que fa al port de Barcelona el seu nivell de comerç es situà en 23,6 milions de TM. En conseqüència els ports sota l'administració de la Generalitat únicament varen aportar el 4,7% del total del tràfic portuari català.

La participació que els ports de gestió directa de la Generalitat registren és encara més reduïda, ja que dintre dels ports autonòmics són els ports industrials, concessionats a empreses cimenteres, els que mobilitzen un tràfic superior, amb una mitjana de moviment per sobre un 1,2 milió de TM al llarg dels anys vuitanta. Concretament el port d'Alcanar, concessionat a l'empresa Cemex-Cementos del Mar, és el que ha mostrat una quantitat de tràfic més elevat en aquest anys. Pel que fa als ports de gestió directa de la Generalitat, manipularen al voltant de les 325.000 TM de mitjana en el període comprès entre 1981-1997. Al llarg d'aquest període fou l'any 1996 el que registrà un volum de tràfic més elevat (747.000 TM) donat el bon resultat del port de Vilanova (498.000 TM) i Palamós (235.000 TM). El darrer exercici, l'any 1997, el total de mercaderies mobilitzades fou lleugerament per sota el nivell del 1996, tot i que en l'actualitat el nivell de tràfic comercial que mouen aquests ports és el més elevat de la seva història, malgrat ser un nivell testimonial dins del total del tràfic portuari català.

La poca rellevància que ostenten els ports secundaris dins del tràfic portuari català, es deu a un seguit de factors. En primer lloc és fruit de la tradició històrica. Aquests ports sempre han tingut un paper secundari dins del front portuari català. Considerats ports d'interès local, no participaren de la modernització dels ports espanyols en el segle passat. Els seus intercanvis estigueren especialitzats en tràfics molt puntuals, sal, productes agraris, vi, suro, els quals no pogueren fer front a la competència establerta per la carretera en el segle XX. Un altre factor es deu a les dimensions reduïdes que tenen els seus molls i dàrsenes, juntament als dèficits de calat. Són ports que difícilment poden atendre més de tres o quatre vaixells a la vegada i així doncs, el seu nivell operatiu és força reduït. Una tercera causa és deguda a que la pauta comercial que segueixen aquests ports està fortament condicionada pel dinamisme de les indústries ubicades en el *hinterland* proper (territori tributari) i especialment en el seu *umland* (ciutat portuària). L'estreta dependència que els ports secundaris mantenen amb una activitat i fins i tot amb unes empreses molt concretes, és un aspecte molt significatiu, ja que en moltes ocasions els ports secundaris, més que ports comercials, han actuat de ports industrials, regits per les estratègies de producció d'unes firmes determinades. Finalment també cal exposar que la minsa participació que aquests ports tenen en el total del comerç marítim català és a causa dels alts nivells de tràfic comercial que

els ports de Barcelona i Tarragona han mantingut a partir de la dècada del anys vuitanta.

La pervivència comercial d'aquests ports menors ve donada per les relacions inercials que han mantingut amb els seus rerapaïsos al llarg del temps. La tradició ha engendrat una especialització vers alguns tràfics, que ha comportat el fet que els seus *hinterlands* naturals continuessin trobant oportú treballar en aquests ports, malgrat la poca adequació infraestructural que presenten. En aquest sentit s'estableixen entre els ports secundaris i els seus rerapaïsos uns estables fluxos sinèrgics que justifiquen, en alguns casos, el manteniment comercial d'aquests ports, tot i la forta competència que poden exercir els ports d'interès general sobre algun dels intercanvis operats pel ports secundaris.<sup>3</sup>

### **L'evolució comercial dels Ports Secundaris Catalans en època contemporània.**

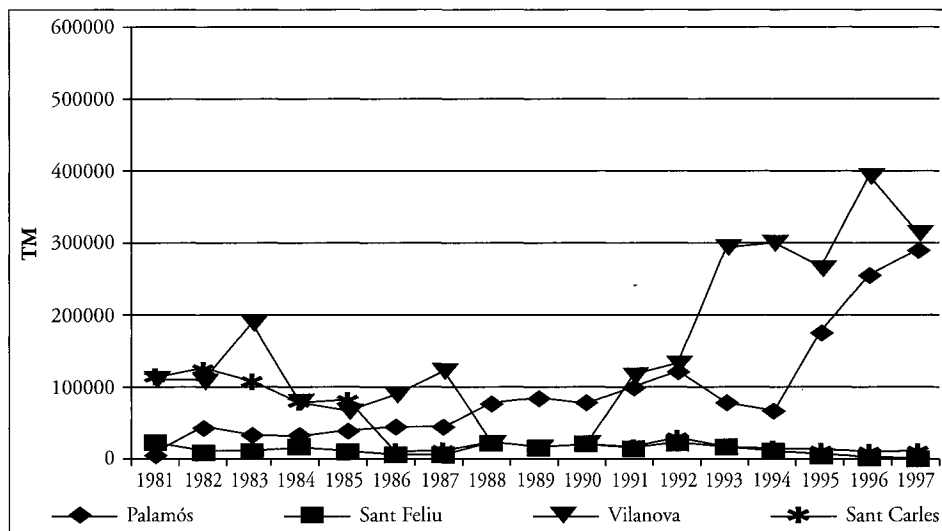
En el marc de la història més recent d'aquests ports cobra interès el període que transcorre des dels inicis dels anys vuitanta fins a l'actualitat. Aquests anys estan caracteritzats per un lleuger, tot i que molt significatiu, creixement dels nivells d'intercanvi, com també pel fet que la seva gestió, gràcies al traspàs de competències, ha estat en mans de la Generalitat de Catalunya, qui va crear per aquest fi la Comissió de Ports de Catalunya. La Comissió de Ports, organisme autònom adscrit al Departament de Política Territorial i Obres Públiques amb caràcter comercial, industrial i financer va estar vigent fins l'aprovació el mes d'abril de 1997 de la nova Llei de Ports de Catalunya, passant a ser substituïda per «Ports de la Generalitat de Catalunya», organisme amb qui guarda un alt grau de similitud pel que fa a la seva composició i finalitats.<sup>4</sup>

Aquest moment de canvi pel que fa la legislació i gestió dels ports sota l'Administració de la Generalitat que recentment s'ha endegat, fa oportú fer un repàs de l'evolució comercial que els ports secundaris han registrat en les darreres dècades sota la directa gestió de la desapareguda Comissió de Ports de Catalunya. L'anàlisi posa de manifest que el ritme comercial d'aquest ports no ha estat homogeni, sinó caracteritzat per una evolució dispar, poc coincident amb les expectatives de futur que l'Administració catalana tenia en els primers anys vuitanta.

<sup>3</sup> El darrer cas de forta competència per part dels ports d'interès general sobre els ports secundaris és el protagonitzat pel port de Tarragona, que havent perdut el servei de passatgers que la companyia Transmediterrànea tenia amb l'illa de Mallorca, va aconseguir que la companyia Feblasa Lines, instal·lada a Vilanova, es traspasés cap a Tarragona davant les bones condicions ofertes.

<sup>4</sup> L'aprovació de la «Ley de Puertos y de la Marina mercante de 1992» i les posteriors modificacions d'aquesta llei en l'any 1997 va fer evident la necessitat d'elaborar una nova legislació portuària autonòmica ja que les noves disposicions legals derogaven un seguit de normes d'àmbit autonòmic. A més l'Administració catalana també precisava d'un marc legal nou davant la forta pressió que sustentava la façana portuària.

## Evolució del tràfic dels Ports Comercials Secundaris Catalans



Font: Elaboració pròpia a partir de *Memòries Comissió de Ports de Catalunya*.

Tal com mostra el gràfic, els anys 1981-1990 són un període de franca davallada en haver entrat en retrocés alguns dels fluxos tradicionals que havien contribuït al manteniment d'aquests ports. Una de les activitats que va desaparèixer en aquests anys fou el desballestament de vaixells en els ports de Vilanova i la Geltrú i Sant Carles de la Ràpita, que durant els anys seixanta havia estat molt activa per la necessitat de ferralla que tenia la indústria de la construcció del país, la qual era abundant en els vaixells obsolets que no havien protagonitzat la revolució de la contenidorització. Per altra banda, en aquest període també clausuren la seva activitat destacades empreses que operaven activament en els ports com la firma Cros de Sant Carles de la Ràpita, i la companyia armadora Merzario que per raons de conflictes laborals en el port de Barcelona s'havia establert en el primers anys vuitanta a Palamós.

Els anys 1990-1997 conformen un període de ràpid i elevat creixement, per sobre el 80% respecte l'època anterior (1981-1989), a partir del creixement dels intercanvis comercials del port de Vilanova i la Geltrú i de Palamós. Per altra banda, en aquest període té lloc la clausura definitiva del port de Sant Feliu de Guíxols, previst des dels primers anys vuitanta, i el progressiu estancament comercial del port de Sant Carles de la Ràpita.

L'augment del tràfic en el port de Vilanova és degut principalment a l'augment del tràfic de ciment, la seva tradicional mercaderia. Si històricament aquest port, com la majoria de ports espanyols, ha estat un port exportador, en la dècada dels anys noranta ha passat també a importar. Aquest fet es deu principalment als baixos preus que ofereixen països mediterranis com Grècia

o Turquia i de l'ex-URSS en comparació amb el ciment nacional. Els ports de Vilanova i Palamós han estat ports adients per a l'entrada d'aquest producte pel seu baix cost d'explotació i la seva proximitat geogràfica a importants distribuïdors i majoristes del ram de la construcció.

El creixement del port vilanoví també es deu a l'obertura de dues línies regulars amb les Illes Balears. Les companyies armadores que han decidit el seu establiment en aquest port de la comarca del Garraf són UMAFISA (Unió Marítima S.A.) que manté dos cops per setmana tràfic de mercaderies amb Eivissa i la companyia FEBLASA (Fletamientos Baleáricos S.A.) que diàriament manté línia amb l'illa de Mallorca. Totes dues companyies estan especialitzades en operar des de ports petits, manipulant, mitjançant tràfic RO-RO, mercaderia molt variada. El posar en marxa una nova via ràpida, concretament l'autopista A-16 «Túnels dels Garraf», ha estat un factor determinant per l'establiment d'aquestes línies regulars, que recollint una variada mercaderia procedent de l'Àrea metropolitana de Barcelona i de la resta del país la dirigeixen cap a les Balears.

Respecte l'experiència del port de Palamós, cal remarcar que el seu creixement es basa en les regulars importacions de paper, mentre que recentment se li ha afegit la importació de ciment. La importació de pasta de paper, cel·lulosa i derivats han estat els productes tradicionals treballats per aquest port. Procedents d'un *foreland* (mercats ultramarins) molt variat i llunyà, principalment de Sud Amèrica, és destinat a la indústria paperera de la comarca de Girona. Pel que fa al ciment, aquest procedeix de països mediterranis i amb destinació a les empreses gironines dedicades a la construcció. En l'actualitat el ciment esdevé un tràfic molt destacat en la majoria de ports catalans. Tradicionalment, el port de Barcelona en mobilitza per sobre els 2 milions de TM, mentre que en el port de Vilanova representa el 40 % del seu tràfic total, essent del 51% en el port palamosí.

Pel que fa als ports de Sant Feliu de Guíxols i Sant Carles de la Ràpita al llarg d'aquests quinze anys han mantingut un nivell d'activitats significativament estancat. L'estretor de la bocana que presenta el port de Sant Feliu de Guíxols ha fet que paulatinament les mercaderies que aquest port manipulava (caolí, barita), hagin estat desviades cap al port veí de Palamós, ajudant a augmentar la seva quantitat de tràfic. El darrer exercici, l'any 1998, ha estat el primer en el qual el port de Sant Feliu no ha registrat moviment comercial. El port de Sant Carles de la Ràpita, que també pateix un escàs, calat no ha estat capaç de reactivar la seva activitat un cop clausurades les estacions de prospeccions petrolíferes establertes davant del delta del Ebre i el tancament de la fàbrica de fosfats Cros. El darrer any el tràfic de Sant Carles es situà al voltant de les 25.000 TM.

## **La política portuària comercial de la Generalitat**

La política comercial que la Comissió de Ports de Catalunya ha imposat al llarg d'aquests quinze anys es caracteritza per una manca de clares línies direc-



tives. El document «Projecte de Pla dels Ports de Palamós, Sant Feliu de Guíxols i Sant Carles de la Ràpita» que aquest organisme va elaborar l'any 1983, tot just acabats els traspassos en matèria portuària, no presenta uns objectius concrets vers cada sector d'activitat, malgrat fer una correcta descripció de l'estat tècnic i d'activitat en que es trobaven. En aquest sentit, el sector comercial ha patit clarament la manca d'un programa específic. Els objectius comercials s'han limitat a mantenir els tràfic comercials tradicionals, deixant a la iniciativa privada el ritme de funcionament d'aquests ports. Conseqüentment no hi hagut una promoció, ni adequació profunda d'aquestes infraestructures, sinó més aviat un posicionament passiu a l'espera que fós el mercat qui demandés la seva modernització. Un exemple clar d'aquesta mancança és el cas del port de Sant Carles de la Ràpita, el qual en el pla director de 1983 figurava com un dels ports amb més expectatives de creixement a partir de la construcció d'un polígon portuari-industrial i l'ampliació dels molls existents, mentre que davant el poc interès que va rebre del sector privat, en l'actualitat resta totalment estancat.

Les modestes línies d'actuació es deuen a diverses raons, algunes de les quals responen a factors geogràfics i de la dinàmica econòmica del país, mentre que d'altres són fruit pròpiament de la gestió portuària desenvolupada per la Generalitat.

Respecte els factors que històricament han jugat un paper destacat per comprendre la dinàmica comercial d'aquests ports, sobresurt la deficient dotació de calats, en la majoria de casos inferiors als sis metres de calats.<sup>5</sup> També incideix negativament l'escassa extensió de molls i superfícies de dipòsit que fa que el nombre de vaixells que es pugin atendre siguin de dimensions modestes i en un nombre no gaire elevat, sobre els 25 a l'any, i procedents principalment d'un *foreland* proper. Tot i el baix nivell comercial que presenten Vilanova i Palamós respecte els ports d'interès general, està en l'actualitat molt proper al màxim nivell que amb les actuals dotacions terrestres i infraestructures poden atendre. Voler que aquests ports participin dels actuals circuits comercials precisa d'una clara voluntat d'inversió per a ampliar considerablement els actuals molls. L'adequació a les actuals demandes del transport marítim d'aquests ports requeriria d'unes inversions superiors a les realitzades, i al mateix temps a profunds debats entre l'Administració local, l'Autonòmica i els ciutadans, ja que la moderna dotació d'infraestructura portuària suposa una evident alteració del perfil de la costa i la dedicació d'extenses superfícies, relativament properes al front costaner, per a dipòsit i tractament de la mercaderia.

La crisi industrial que a partir de la segona meitat dels anys setanta va patir el país també ha contribuït negativament a l'estancament industrial d'aquests ports, especialment en el cas de Sant Carles de la Ràpita. La impossibilitat de materialitzar el complex portuari-industrial per manca d'inversió tan pública com priva-

<sup>5</sup> Únicament el port de Palamós, en el Baix Empordà, presenta calats en la majoria del seus molls comercials de 12 metres de profunditat. Els actuals vaixells mercants actuals precisen d'una profunditat entre 8-12 metres de calat.

da, juntament amb el tancament de les principals empreses que operaven al port van relegar-lo a ser un port estancat i amb serioses dificultats per la seva reactivació al no disposar d'un *hinterland*, les terres de l' Ebre, excessivament dinàmic.

Respecte els arguments que s'emmarquen dins de la política portuària de la Generalitat responsables del funcionament d'aquests ports, primerament exposar que malgrat el canvi estructural que va suposar la cessió dels ports catalans, a excepció dels d'interès general, a una Administració molt més propera i sensible a les peculiaritats que presenten aquests ports, la CPC, a l'igual que l'actual organisme públic «Ports de la Generalitat», ha mantingut una configuració molt semblant a anteriors comissions encarregades d'aquests ports. La majoria de càrrecs de direcció estan ocupats per alts càrrecs polítics de diferents departaments autonòmics, Ajuntaments, tenint una escassa representativitat les empreses privades i els particulars, transitaris, consignataris, que operen en aquests ports. En aquest sentit cal fer referència a l'escàs interès que els municipis, en aquells que els seus ports presentaven tràfic comercial, han mostrat cap a aquesta branca d'activitat, a favor de potenciar les instal·lacions nàutiques recreatives.

Un altre factor que ha jugat negativament a l'hora d'aconseguir millorar els resultats de negoci d'aquests ports ha estat l'explícita voluntat d'autofinançament que la Generalitat ha volgut que aquest ports aconseguissin. La inversió que aquests ports han rebut, s'ha volgut que anés en concordança als guanys d'explotació obtinguts. En aquest sentit, l'escassa infraestructura que ofereixen, ja sigui en mitjans tècnics com en calats, precisa d'unes inversions notablement superiors a aquells guanys que aquests ports han pogut generar en aquests anys. Per bé que si aquestes inversions haguessin estat realitzades els ports podien haver estat sol·licitats per nous usuaris que amb els actuals mitjans s'han vist incapaços d'operar.

Finalment cal exposar que la política de desenvolupament regional impartida per la Generalitat tampoc ha dedicat una especial atenció als ports secundaris. L'actual Pla Territorial de Catalunya i en el seus plans sectorials no arriben a considerar-los clars agents dinamitzadors de les seves àrees veïnes, i conseqüentment no se'ls dedica una especial atenció. Aquest fet respon a la reduïda i tènue influència territorial que aquests ports mostren. El *hinterland* que presenten és força reduït, comprès en un radi de 50 km al voltant del port, tot i que la majoria d'empreses que operaren a través d'aquests ports han estat situades dins de la mateixa ciutat portuària (*umland*). Tot plegat fa que el nombre de llocs de treball que depenen del moviment portuari sigui força baix i que el port no sigui vist com un destacat agent econòmic de les ciutats portuàries, ni pel ciutadans, ni pels Ajuntaments d'aquests municipis, ni per la mateixa Generalitat, rebent una reduïda atenció.

## Conclusions

La història recent dels ports comercials menors de Catalunya ha estat molt dispar i molt poc coincident amb les estratègies proposades per la Comissió de ports de Catalunya en els primer anys vuitanta. Aquest fet evidencia la manca

d'un programa explícit d'ordenació del sector comercial per part de la Generalitat de Catalunya. Mentre l'Administració autonòmica va endegar detallats plans d'ordenació de la nàutica recreativa i en menor mesura de l'activitat pesquera, els propòsits per l'activitat comercial s'han limitat en mantenir el tràfic tradicional, objectiu que no sempre ha estat possible.

La pervivència de l'activat comercial en els ports sota control de la Generalitat es basa en el tracte personalitzat que podent donar al client, el perfil del qual és caracteritzat per a ser usuaris tradicionals d'aquests ports. L'excepció la presenta les companyies armadores Feblasa Lines i Umafisa que recentment s'han instal·lat al port de Vilanova.<sup>6</sup> L'excel·lent servei, juntament amb una facilitat de tramitar qüestions administratives són els principals arguments que justifiquen el manteniment de l'activitat comercial en els ports secundaris, aspectes que actualment són els principals objectius que els ports d'interès general tenen establerts per tal d'assegurar el manteniment de la seva clientela.

Actualment s'està assistint a importants canvis en la gestió portuària ja l'àmbit de l'Estat, com en l'àmbit català. El resultat és, entre altres qüestions, la incorporació de la Generalitat en els òrgans de direcció dels ports de Barcelona i Tarragona, i la introducció de procediments empresarials en la gestió d'aquests ports. Pel que fa en l'àmbit estrictament català, la nova legislació portuària catalana preveu una planificació sostenible del litoral a la vegada que capaç de contribuir al desenvolupament econòmic de la zona. Si a aquests aspectes propis de l'experiència espanyola, s'afegeixen les recomanacions del «llibre verd del transport europeu», el qual potencia el transport marítim vers el tràfic per carretera, es fa palès la necessitat d'un extensiu debat polític i civil sobre el paper que han de tenir els ports en el sistema de transports del segle XXI i conseqüentment el seu paper territorial.

L'actual tràfic comercial que presenten Vilanova i Palamós està molt proper al màxim nivell que amb les actuals dotacions terrestres i infraestructures poden atendre. Voler que aquests ports participin dels actuals circuits comercials precisa d'una clara voluntat d'inversió per a ampliar considerablement els actuals molls. Decidir que aquests ports romanguin amb les prestacions tècniques actuals comporta que no puguin augmentar el seu nivell de tràfic i conseqüentment tampoc augmentin la seva influència territorial ni capacitat laboral. L'ampliació territorial d'aquests ports suposaria per una banda, una substancial transformació de les façanes marítimes de les poblacions on estan ubicats, mentre que per altra, no existiria una ferma certesa que incrementessin la seva capacitat de desenvolupament regional. Les qüestions plantejades són múltiples, caldrà estar a l'aguait per saber quin serà la composició del front portuari català del segle XXI.

<sup>6</sup> L'establiment d'aquestes companyies armadores va despertar un fort interès en el port vilanoví, per fet d'esdevenir clients forts i amb un moviment constant al llarg de l'any. Al llarg del 1998 les expectatives que havien generat han entrat en crisi, ja que la companyia Feblasa va decidir instal·lar-se a Tarragona, davant les millors condicions que el port de Tarragona ofería, mentre que Umafisa iniciava converses amb el port de Barcelona pel seu trasllat.

## Bibliografia

- ARBÓS, E. i TOSAS, J. (1978): «Els ports comercials a la província de Girona», *Debats Costa Brava*, Cambra Oficial de Comerç i Indústria de Girona.
- AUTORITAT PORTUÀRIA DE BARCELONA: *Memòries d'Explotació (1981-1996)*
- AUTORITAT PORTUÀRIA DE TARRAGONA: *Memòries d'Explotació (1981-1996)*
- BIRD (1971): *Seaports and Seaports terminals*, Hutchinson. Londres.
- BIRD (1980): «Seaports as a subset of gateways for regions: a research survey», *Progress in Human Geography*.
- COMISSIÓ DE PORTS DE CATALUNYA: *Memòries d'Explotació (1981-1996)*. Generalitat de Catalunya
- CASAS, A. (1998): «La privatización de Puertos: consideraciones generales», Campus Universitari de la Mediterrània. Vilanova i la Geltrú.
- CASTEJON, R. (1991): «El puerto de Barcelona centro del transporte básico para el comercio internacional catalán», *Comunicaciones, I Congrés Català de Geografia*.
- CASTEJON, R. (1996): «Commercial Ports in Spain», *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*.
- GILABERT, N. (1997): *Els Ports comercials secundaris catalans*, Dep. Geografia Física i Anàlisi geogràfica Regional. Univeristat de Barcelona. Memòria de Tercer Cicle. Inèdita
- HAYUTH (1987): *Intermodality: Concept and Practice: Structural changes in the ocean freight transport industry*, Lloyd's of London Press. LTD.
- HOYLE, B. i HILLINGS, D. (1984): *Seaport systems and Spacial Change*, John Wiley & Sons.
- JUNYENT, R. (1991): *El port de Sant Feliu de Guíxols*, Direcció General de Ports i Costes. Generalitat de Catalunya
- JUNYENT, R. (1991): *El port de Palamós*, Direcció General de Ports i Costes. Generalitat de Catalunya
- TURRO, M. (1982): *Catalunya en el context mundial del transport*, Institut Català per al Desenvolupament del Transport. Generalitat de Catalunya.
- VILLAREA *et alii* (1997): «Apuntes históricos de los Puertos del Delta del Ebro», *Revista de Obras Públicas*, núm. 3.368. Madrid