Associació d'Amics UAB

CONVERSES

polítics

gestors

empresaris

Abril de 2008

JORDI VALLS
President de l'Autoritat Portuària de Barcelona

El port de Barcelona, una finestra física a la globalització

GRUP CLARIS

Edita
Associació d'Amics de la UAB

Correcció lingüística
Servei de Llengües

Redacció
Mònica Pardo

Edició i coordinació
Anna Tous Rovirosa

Disseny gràfic
Estudi Carme Vives i Signes, disseny i comunicació, s.l.

Fotocomposició
Signes, disseny i comunicació, s.l.

Impressió
Gramagraf, sccl

Dipòsit legal
B-34673-2003

El port de Barcelona, una finestra física a la globalització

Jordi Valls i Riera és llicenciat en Dret per la Universitat Autònoma de Barcelona.

L'any 2006, va exercir com a Conseller de Treball i Indústria de la Generalitat de Catalunya.

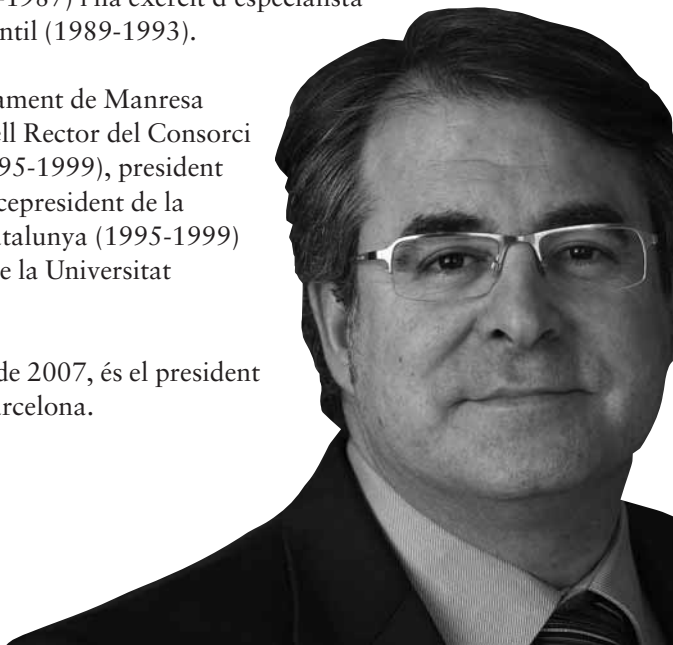
Des de 1995 i fins 2006 va ser alcalde de Manresa

Des de 1999 i fins 2006 va ser president de Localret.

Ha desenvolupat també la seva tasca professional a la Cambra de Comerç i Indústria de Manresa (1985-1987) i ha exercit d'especialista en Dret administratiu i mercantil (1989-1993).

Ha estat regidor a l'Ajuntament de Manresa (1988-1995), vocal del Consell Rector del Consorci Hospitalari de Catalunya (1995-1999), president de la Comissió d'Hisenda i vicepresident de la Federació de Municipis de Catalunya (1995-1999) i membre del Consell Social de la Universitat Politècnica de Catalunya.

Actualment, des de gener de 2007, és el president de l'Autoritat Portuària de Barcelona.



Intentaré explicar què és el port de Barcelona i, sobretot, intentaré transmetre que el port és un element positiu per a la ciutat i per a Catalunya. La percepció que es té del port sempre és negativa. Negativa en termes d'impacte ambiental i impacte de mobilitat; negativa fins i tot respecte a les pràctiques econòmiques d'un àmbit portuari en què hi ha una antropologia cultural diferent –fa temps hi havia pràctiques mafioses; ara no, però hi ha corporativisme d'interessos, legalitzats però molt forts i proteccionistes. Van desaparèixer fa molt temps les muralles físiques que separaven el port de la ciutat, però en termes culturals aquesta muralla continua existint, per als dos costats.

Plantejaré la meva intervenció a partir de sis principis: la globalització i el paper que té el port de Barcelona en la globalització; segona, quants ports tenim a Barcelona, perquè no n'hi ha un de sol; tercera, els valors en què ens movem en aquests moments al port; quarta, els reptes que tenim actualment; cinquena, el model financer i l'estructura de governabilitat del port; i finalment, l'ampliació del port i la incidència econòmica del port dins l'economia catalana, amb quatre dades estadístiques.

1. La globalització

La globalització, com a concepte, neix entre finals del segle passat i principis d'aquest, lligat a les noves tecnologies. Però la globalització és més que això; suposa el trasllat del capital, de la informació i la comunicació, del coneixement i de l'enginyeria, de la idea, del disseny, a través d'una xarxa telemàtica, fins a un lloc on es converteix en l'element físic. Actualment hi ha innumerables finestres virtuals a la globalització: la televisió, la telefonia, Internet, el satèl·lit; però de finestres físiques a la globalització podríem dir que n'hi ha dues, el port i l'aeroport, els llocs on es trasllada la globalització en termes físics. L'aeroport perquè s'hi mou moltíssima gent i el port, bàsicament, perquè és el lloc on es produeix en aquests moments, físicament, l'intercanvi de la mercaderia en termes físics. El port és una finestra física a la globalització per donar-li un valor a la globalització en termes físics, no tan sols en termes tecnològics.

La gran transformació del comerç internacional és poder transportar les coses molt ràpidament amb un cost molt més barat

La gran transformació del comerç internacional és la capacitat que tenim de poder transportar les coses molt ràpidament amb un cost molt més barat. És més

econòmic portar un contenidor de Xangai a aquí que d'aquí a París, o fins i tot que d'aquí a Madrid. Primera constatació.

Segona constatació: el creixement dels ports està determinat pel creixement del comerç internacional, que durant els últims anys és d'un 5 %, i això genera un creixement del comerç marítim important, una ràtio[UAB2]. Entre els anys vuitanta i principis dels noranta, el tràfic marítim equivalia a multiplicar per 1,5 el creixement de l'economia mundial. A partir del canvi de mil·lenni, el coeficient d'aplicació de creixement del tràfic marítim és 3, és a dir, si creix un 3 % el comerç internacional, el tràfic marítim creix un 9 %. Això genera que els ports siguin uns dels elements principals de comerç internacional i un dels elements cabdals en termes logístics.

En un parc logístic no hi ha valor afegit, no hi ha mà d'obra, i a més és depredador del territori

Tercera constatació: dins aquest àmbit de la globalització, la consideració de la logística com un concepte de serveis és antiquat; la logística és una peça clau per als processos productius, fins i tot m'atreveixo a dir que la logística és sector industrial, discutible, perquè hi ha una part que és importació comercial.

Hem d'aconseguir que la logística tingui més bona premsa. Qualsevol alcalde, i jo ho he estat, s'atreveix a fer un parc tecnològic encara que no sàpiga què hi posa a dintre, però no en vol saber res de tenir un parc logístic, perquè no hi ha valor afegit, no hi ha mà d'obra, i a més és depredador del territori. La logística, en aquests moments, és un element de competitivitat. L'aspecte en què més pressiona el sector d'automoció –que encara té una salut positiva en aquest país– no són els costos laborals, sinó els logístics. El port és on apareix el volum d'importació amb activitat comercial, i també els elements productius. Les empreses que no s'han deslocalitzat, han deslocalitzat part de la seva producció o dels proveïdors.

2. Els diversos ports de Barcelona

El port ciutat

Tan sols se'n coneix un, de port; és el port ciutat, que ha desenvolupat i continuarà desenvolupant un paper important quan parlem del Port Vell, de la Barce-

loneta, de la nova Bocana. És aquella combinació d'espai públic i d'atractiu turístic, i ha estat una operació que s'ha fet a partir de l'any 1992, que ha estat molt positiva per a la ciutat i que ha estat i continua sent un model per a diferents àmbits portuaris del món. Dins d'aquest port ciutat hi ha actualment sectors industrials desconeguts: una drassana, Marina 92, que es dedica a reparar vaixells i on treballen 550 persones. Tenim una altra drassana, que no té tant valor afegit, que és una naval on treballen 400 persones. I una altra que és Iberwing Cargo, on treballen, aproximadament, 200 persones. El sector industrial vinculat al sector nàutic genera valor afegit i no es valora. Per exemple, s'està negociant en aquests moments un contracte de tots els iots de l'Abramovich al port de Barcelona. Dins d'aquest port ciutat, es genera sector industrial nàutic, marines, etc.

El port comercial

L'aplicació tecnològica més important que ha fet la logística és el contenidor, que es pot transportar en qualsevol modalitat, marítima o ferroviària. El port de Barcelona té dos terminals de contenidors, que mouran dos milions sis-cents mil TEU[1]. El 33 % és exportació, el 33 % és importació i l'altre 33 % és transbordament, o *transshipment* com diem nosaltres (un vaixell que ve d'Àsia deixa aquí un contenidor i ve un altre vaixell que l'agafa i se l'emporta a Brasil). Això reforça la nostra funció de *hub* (plataforma) de línies oceàniques. Tenim un volum de un creixement molt important des del punt de vista de contenidors. D'aquests contenidors, un 26 % són asiàtics i de la Xina, amb creixements exponencials molt importants. La tendència de la Xina (els ports xinesos estan creixent molt en aquests moments) és que creixerà l'exportació en ràtios més baixes i creixerà la importació. La Xina comença a adquirir productes de la resta del món; comença a tenir una certa capacitat adquisitiva important.

La Xina comença a adquirir productes a la resta del món; comença a tenir una certa capacitat adquisitiva important

Un altre element important del port comercial són els automòbils. Movem aproximadament 950.000 vehicles, cada any. D'aquests, ens estem movent en un 50 o 60 % d'exportació, un 30 % d'importació i un 10 % de *transshipment*. I

1. TEU és una unitat de contenidor.

aquí hi ha una plataforma de diferents companyies d'importació mitjançant la qual es distribueixen els vehicles, es personalitzen des del punt de vista nacional i es distribueixen per diferents llocs de la Mediterrània i dels països de l'Est a través de l'entrada de la mar Negra i Ucraïna. És cabdal per al port de Barcelona mantenir el sector de l'automòbil amb una bona logística, perquè és l'àmbit on es transporta més clarament l'exportació del nostre sector industrial. Una bona noticia és que ens està creixent l'exportació de vehicles, en aquest cas en concepte logístic. Aquest any tindrem, aproximadament, un milió sis-centes mil persones que viatjaran en creuers. Estan fent una aportació important per a la generació de riquesa en termes industrials.

La nostra aportació mediambiental amb el balanç global és positiva, però en el balanç local és negativa

Pel que fa a la nostra posició al món, dins de la càrrega en general, tenim les modalitats de contenidors, les de granel sòlid, i les del *shortshipping*, que són les autopistes del mar. Des d'aquest punt de vista, hi ha cent noranta mil camions que haurien d'anar a Itàlia i que van per via marítima. Pel que fa a la pressió perquè el port és contaminant, com més vehicles portem a través de vaixell, més reduïm el consum d'energia i la producció de CO_2 i més aportació positiva fem al balanç mediambiental. La nostra aportació amb el balanç global és positiva, però en el balanç local és negativa.

La càrrega de sòlids a granel (productes com la ferralla, el ciment, el clínquer, el cereal, etc.) ens interessa poc, perquè no aporta cap valor afegit. Hi ha d'haver un mínim d'activitat per a la posició logística de diferents sectors industrials que depenen d'aquest producte, però la nostra principal obsessió i estratègia és créixer en contenidors, que és d'on podem obtenir més valor afegit.

Hem de diferenciar el valor del port i el de la mercaderia. Per exemple, València té més contenidors que nosaltres, en té dos milions vuit-cents, i nosaltres en movem dos milions sis-cents. Però el valor de la mercaderia del port de Barcelona és un 15 % superior. Ens interessa que la nostra mercaderia tingui més valor.

El port logístic

El port logístic són les ZAL (zones d'activitats logístiques). Són les àrees logístiques on es concentren alguns operadors que fan l'agrupatge o el desagrupatge dels contenidors: agafen, manipulen i fan el segon procés de distribució. Aquests àmbits logístics poden ser nacionals o continentals. Què tenim de logística? Dos

milions de m^2, aproximadament, i deu mil treballadors. La ZAL 1 és terme municipal de Barcelona i la ZAL 2 és terme municipal del Llobregat.

El port energètic

El quart port és el port energètic, una part del qual és al port de Barcelona i es diu *el moll d'inflamables*. S'ha de valorar l'aportació que fa el port respecte a aquest aspecte. Els estocs estratègics d'alguns productes energètics de Catalunya es fan al port i són al port, i això s'ha de valorar. Enagás intenta fer una plataforma de distribució de gas a Europa, situada al port de Barcelona, que estigui determinada per la connexió del gasoducte d'Algèria i també de l'aportació dels metaners que vénen de Katar, en contraposició (en una operació molt intel·ligent d'Antoni Llardén) a la dependència absoluta que té la resta d'Europa del gas rus. Un dels estocs estratègics més importants de gas que hi ha a tot Espanya, en aquests moments, s'està produint al port de Barcelona. La inversió industrial més important a Catalunya durant els propers dos anys serà al moll de l'energia: dos tancs d'Enagás que costaran dos-cents cinquanta milions d'euros i una central de cicle combinat. És una inversió de quatre-cents o quatre-cents cinquanta milions d'euros per a la ciutat de Barcelona.

3. Valors del port

Eficiència, donar un bon servei: som un port car. Valor econòmic, donar eficiència al sectors industrials i al país en general, ser respectuosos amb el medi ambient i ser una plataforma logística: hem de tenir capacitat d'atraure més tràfics que facin transbord (*transhipment*) al port, perquè això facilita línies oceàniques per connectar els nostres productes, en termes d'exportació o d'importació, a la resta de món. Ara, ser un *hub* vol dir créixer. L'única solució que té el port de Barcelona és créixer; si no creix s'enfonsa.

4. Reptes del port de Barcelona

Els reptes del port de Barcelona són cinc: creixement, congestió, obertura, liberalització i aliances.

Creixement. Dins de l'àmbit marítim utilitzem el concepte americà «big, bigger, biggest, best». O sigui, hem de ser grans. Les navilieres fan processos de fusió en termes estrictament econòmics. Els vaixells cada vegada són més grans. Els creuers del port de Barcelona tenen 3.500 passatgers i la nova generació de creuers, 6.000. Durant els propers cinc anys es construirà un vaixell de 3.500 persones cada 42 dies, amb un cost de 350 milions d'euros. El Mediterrani és el segon mercat de creuers dins l'àmbit mundial.

El Mediterrani és el segon mercat de creuers dins l'àmbit mundial.

Pel que fa als contenidors, en el port de Barcelona entren portacontenidors de set mil o vuit mil TEU, la nova generació té dotze mil TEU i passen pel canal de Suez, el més important de tots. Hem d'adaptar la infraestructura del port a aquesta nova realitat que són els megacreuers i els megacontenidors. Com que són més grans, vol dir que hi haurà menys ports de referència, per tant menys escales, i els ports que els puguin acollir tindran més capacitat de connectivitat. L'única opció que tenim, doncs, és créixer.

Segona qüestió, dins de l'àmbit del creixement: els accessos. És més fàcil que en un mes hi hagi 250 mil TEU carregats i descarregats al port, que fer-ne la distribució corresponent. Els accessos que tenim en la declaració d'impacte ambiental són absolutament clau en termes de mobilitat de vehicles, en aquests cas tractors, i per millorar la modalitat ferroviària. El port de Barcelona és el mercat de tràfic de mercaderies per ferrocarril més important que hi ha a Catalunya i dels més importants que hi ha a Espanya; mou entre un 5 % i un 6 % del volum de mercaderies per ferrocarril, mentre que la mitjana a Catalunya és d'un 3 %. Marsella en mou un 16 %, Rotterdam en mou un 26 % i Hamburg, un 30 %. Els ports del nord d'Europa tenen una altra intermodalitat, la fluvial, que no és menor. És una interconnectivitat amb el seu *hinterland* francament important.

La congestió. Hi ha un problema important dins de l'àmbit portuari, també en el port de Barcelona, i és que les necessitats del mercat són superiors a la posada a disposició de la infraestructura portuària. La infraestructura portuària és molt pesada de construir, de fer, d'equilibrar i de mantenir. Avui tenim un problema de congestió important i estem prenent les mesures que són més operatives, perquè afecten pròpiament el dia a dia.

L'obertura. El port no comença ni acaba a Barcelona, sinó on hi ha una mercaderia que pot anar a Barcelona. Ara farem una zona logística a Saragossa i intenta-

rem introduir valor afegit marítim, és a dir duana i PIF (punt d'inspecció fronterer). El PIF funciona molt malament, però la duana, en el cas de Barcelona, és un element positiu i de competitivitat. Hem d'introduir àrees logístiques, que nosaltres definim com *terminals marítimes*, perquè el concepte *port sec* està absolutament acabat i té una connotació negativa. Hem d'incrementar el nostre *hinterland*, és a dir, captar més mercaderia pel mòdul marítim o fer més distribució d'importació. En aquests moments, tenim posicions a Saragossa i a Tolosa, i estem estudiant posicions a Perpinyà, Lió, Tànger, etc. Volíem posar terminals marítimes a Catalunya, però ningú no en vol per la repercussió negativa en el paisatge i el territori. Una altra de les nostres línies estratègiques és el corredor de l'Ebre, que és Aragó, el corredor francès, que és bàsicament tota la línia de ferrocarril que passa per Perpinyà i Montpeller fins a Lió, i també part de la línia Madrid-Lisboa.

Les autoritats portuàries no hem de ser neutres, hem de facilitar l'existència d'operadors ferroviaris

Liberalització. La liberalització és un dels reptes principals del port de Barcelona, que disposa d'operadors concessionaris (mitjançant concurs públic de lliure concurrència) i operadors *normals*. L'estiba, per exemple, afecta la liberalització, perquè té un sobrecost important i probablement en el futur provocarà un conflicte. Hem de millorar substancialment la liberalització del sector del transport dins del port de Barcelona, és una oportunitat. Fins ara era un lloc molt tancat i controlat pel mateix sector, fins i tot amb pràctiques de càrtel i a vegades mafioses. Estem intentant passar d'un ordre mafiós a un ordre governamental, i no és fàcil. El procés de liberalització del sector del ferrocarril en aquest moments és molt lent. Les autoritats portuàries no han de ser neutres, hem de facilitar i catalitzar l'existència d'operadors ferroviaris, perquè som qui podem aportar més al mòdul ferroviari en termes de mercaderia.

Aliances. Tot aquest procés implica que no estem sols com a port, ni podem estar sols, ni volem estar sols. No necessàriament hem de fer una fusió de ports, perquè hi ha elements de personalitat local molt importants, però hi pot haver estratègies conjuntes, sigui amb el rerepaís (*hinterland*) o amb l'avantpaís (*foreland*). Pel que fa a l'aliança entre el sector públic i el sector privat, per exemple, el sector turístic està vinculat als temes de creuers, i el port ha de tenir una posició de catalitzador. No hem de tenir una posició intervencionista, però no podem fer les coses sols.

5. Model financer i governabilitat de l'autoritat portuària

L'autoritat portuària està formada per un consell d'administració, una espècie de consorci format per uns 22 membres. Hi ha majoria del Govern de la Generalitat, que nomena els representants del consell d'administració del port, i gent que té interessos o està vinculada al sector logístic portuari. Això és positiu, però a vegades genera algunes contradiccions: no saps si la gent que tens a dintre està defensant el seu interès o l'interès del port; però això jo crec que passa a molts llocs. Com a concepte crec que està bé. Hi ha una majoria del Govern de la Generalitat, una participació important de l'Estat, de la Cambra de Comerç, de l'Ajuntament del Prat de Llobregat i de l'Ajuntament de Barcelona. El president és nomenat pel conseller de Política Territorial i per la ministra. Això té un avantatge: l'Estat el dota d'instruments financers via ingressos, que són taxes. Es paga una taxa per vaixell que ve i, depenent del tonatge, la mercaderia i l'ús de l'espai públic, es paguen les taxes. L'àmbit portuari no es ven, es concessiona, i es paga una concessió important, que és la de l'espai públic. Per això nosaltres som cars, per la referència de les concessions portuàries. Si el valor del sòl va vinculat al valor de la ciutat, nosaltres som més cars que València, encara que en alguns temes és més competitiva que nosaltres. La meva teoria és que si es treu el valor d'una infraestructura de l'entorn urbà, el valor d'aquesta infraestructura ha de ser neutre aquí i a Sevilla perquè, si no, es perd dosi de competitivitat, perquè la globalització no està determinada pel valor del terreny sinó per la tarifa amb què es paga la mercaderia que ve.

El port està dins de l'estructura de pressupostos generals de l'Estat. Som rígids en termes laborals i en termes d'endeutament

Aquestes taxes ens donen un nivell d'ingressos autosuficient, que ens permet de tenir resultats suficients, en termes de flux de caixa (*cash flow*), per a afrontar el volum d'inversions, d'aproximadament 1.800 milions d'euros. No rebem subvencions de la Generalitat ni de l'Estat. El resultat d'explotació ens permet aguantar l'endeutament i finançar aquest volum d'inversió. El port, aquest any, facturarà al volant de 160 milions d'euros i tindrà un flux de caixa de set milions d'euros.

Quins són els inconvenients del model? Primer inconvenient, estem dins de l'estructura de pressupostos generals de l'Estat. Malament, perquè som rígids; som rígids en termes laborals i en termes d'endeutament. I el nostre model d'in-

grés està determinat pel concepte *taxa*, que ens impedeix que les nostres tarifes, que són públiques, tinguin prou flexibilitat per convertir-se en un instrument de política comercial per captar tràfics. El millor model seria que hi hagués una concessió global del port a una societat 100 % del port i que aquesta tingués una relació mercantil amb els concessionaris i amb els operadors, la qual cosa ens permetria de tenir més flexibilitat en termes de tarifes, que es convertirien en un instrument comercial. Actualment no ho són.

6. Ampliació i incidència del port

Ens trobem davant d'una ampliació que té un volum de 1.800 milions d'euros, que passa la nostra capacitat de dos milions i mig d'euros, en aquests moments, que ens permet de moure cinc milions de TEU, a deu milions de TEU el 2015.[UAB3] Jo dic cinc milions de TEU el 2015 i deu milions de TEU quan el mercat ho demani. Posar deu milions de TEU en circulació no és una cosa fàcil, ni en termes d'infraestructura ni de mercat. Actualment estem creixent un 12 % de TEU, un 10 % de vehicles, un 20 % de creuers i un 8 % de càrrega general. Representem un 1,6 % del PIB. L'autoritat portuària dóna feina a 500 persones, però el terme municipal del port en dóna directament a 25 mil persones i, indirectament, empreses com la Nissan i la SEAT en depenen. Bona part del teixit industrial d'aquest país depèn bàsicament de la capacitat que té el port. El port és un element clau per al sector industrial d'aquest país i és l'element més desconegut d'aquest país. Probablement en certs sectors econòmics es valora però, en els mitjans de comunicació, el primer del que es parla és dels problemes de contaminació i per tenir la declaració d'impacte ambiental del port de Barcelona hem tardat set anys. Fem inversions importants en termes ambientals, és la nostra obligació.

Representem un 1'6% del PIB. L'autoritat portuària dóna feina a 500 persones, però el terme municipal del port, a 25 mil persones

Per acabar, quatre qüestions. Nosaltres difícilment serem els primers en cap d'aquestes mesures que he dit (TEU, creuers, energia) i probablement no hem de ser els primers en tot, però hem d'estar entre els primers. Hem de ser dels tres primers en creuers, perquè tenim una ciutat turística, podem ser un reclam i podem fer una aportació important. Hem de ser dels primers en contenidors, perquè el nostre sector industrial ens ho demana. Hem de ser dels primers en energia, per-

què aquest país necessita reserves estratègiques i àmbits de càrrega i descàrrega d'elements energètics, i això ho pot fer el port de Barcelona.

I, amb això acabo, som un dels ports més importants del Mediterrani. No faré l'orgull fals de dir que som els millors: la nostra vocació és ser la porta logística del sud d'Europa, perquè el *transit time* entre nosaltres i Rotterdam és de tres dies i aquesta competitivitat de tres dies, que és molt important, no l'aprofitem perquè les nostres connexions ferroviàries amb Europa són deficients; si no, podríem tenir una millora substancial.

La nostra vocació és ser la porta logística del sud d'Europa

El port de Rotterdam mou més càrrega que tot Espanya: nosaltres movem 50 milions de tones, el port de Rotterdam mou 350 milions de tones; nosaltres mourem dos milions sis-cents mil TEU, el port de Rotterdam mou deu milions de TEU, el d'Hamburg nou milions de TEU i el d'Anvers, set milions de TEU. Al nord d'Europa són molt potents: hi ha més vocació portuària; el mòdul fluvial i els ports allà són més barats que aquí, en termes de construcció i estructura, són ports fluvials. El *hinterland* més poderós d'Europa, en termes de creixement econòmic i de concentració demogràfica, és allà i també en termes d'infraestructura d'intermodalitat. Però anant una miqueta més enllà, el de Rotterdam, que és brutal, que mou deu milions de TEU, el de Xangai, que en mou vint milions, el de Hong Kong en mou vint milions, i el de Singapur, que en mou vint-i-dos milions. I un port com pot ser el de Shen-Tsei fa deu anys movia cent mil TEU, i ara mou set milions de TEU. També és cert que el gran repte que avui té la Xina és la consciència mediambiental que no té; nosaltres hem hagut d'esperar set anys per tenir una declaració d'impacte ambiental.

Hotel Claris, Barcelona, 28 de novembre de 2007

El grup Claris, de l'Associació d'Amics de la UAB, és un espai de diàleg entre empresaris i polítics, i gestors públics i privats de l'economia i de la informació.

A les reunions-sopar es tracta d'un tema polític, econòmic o social referit a l'interès global de les empreses. El tema, l'exposa un ponent significat. A continuació es discuteix, a taula, amb la llicència que comporta debatre en un sopar familiar. Els debats es mantenen amb criteris de pluralitat, a l'àmbit polític.

Els ponents dels sopars del grup Claris, fins ara, han estat

Antoni Abad
Josep Miquel Abad
Josep Acebillo
Josep M. Álvarez
Josep Bargalló
Lluís Bassat
Francisco Belil
Joan Boada
Josep Lluís Bonet
Josep Borrell
Joan Botella
Salvador Cardús
Josep-Lluís Carod-Rovira
Fernando Casado
Antoni Castells
Joan Clos
Fernando Echegaray
Pere Esteve
Alberto Fernández Díaz
Lluís Ferrer
Salvador Giner
Ignasi Guardans
Miquel Iceta
Artur Isern
Domingo Jaumandreu
Kim Faura
José Manuel Lara
Juan José López Burniol
Ernest Lluch
Joan Majó
Ernest Maragall
Pasqual Maragall
José Luís Martínez Ibáñez
Joaquim Nadal
Manel Nadal
Antoni Negre
Josep Oliu
Jaume Pagès
Alfredo Pérez Rubalcaba
Jordi Pujol
Pilar Rahola
Miquel Roca
Maravillas Rojo
Ramon Rovira
Radi Al-Sadawi
Francesc Santacana
Joan Saura
Nicolás Sartorius
Antoni Serra Ramoneda
Narcís Serra
Carles Solà
Enric Sopena
Joan Subirats
Anna Terrón
Santiago de Torres
Xavier Trias
Joan Trullen
Montserrat Tura
Jordi Valls
David Vegara
Francesc Vendrell
Josep M. Vilà

Les reunions-sopar del grup Claris fan possible:

- escoltar, de primera mà, els protagonistes de l'actualitat
- rebre informació privilegiada
- estalviar temps: els ponents, líders d'opinió, proporcionen tanta o més informació que diverses lectures.

Si vostè té interès d'assistir a les reunions-sopar del grup Claris, posi's en contacte amb nosaltres al telèfon 93 581 14 90 o bé a través del correu electrònic amics@uab.cat, i l'informarem

Associació d'Amics UAB

Universitat Autònoma de Barcelona
Edifici A - Campus de la UAB
08193 Bellaterra (Cerdanyola del Vallès)
Barcelona. Spain
Tel. 34 93 581 14 90 - Fax 34 93 581 20 00
amics@uab.cat - www.amicsuab.es