EL POU de la gallina
Revista manresana d'informació i opinió

Gent | Jordi Sardans | Actualitzat el 07/01/2020 a les 12:41

«Un 90% de la mercaderia mundial és marítima. De gener a octubre, 57,6 milions de tones de mercaderies han passat pel port de Barcelona, que ocupa el primer lloc europeu en creuers»

ENTREVISTA a Carla Rotllan Planell, graduada en NÃ utica i Transport MarÃ-tim per la Facultat de NÃ utica per la UPC, tÃ© un mÃ ster sobre Economia MarÃ-tima i un postgrau de DirecciÃ³ d'Operacions PortuÃ ries. Treballa al port de Barcelona, primer a la torre de control de Salvament MarÃ-tim, desprÃ©s a l'empresa Seven Seas i actualment fa d'agent de vaixell per a la companyia MarÃ-tima del MediterrÃ¡neo, on gestiona els vaixells de la Maersk, una naviliera danesa.
Foto: Francesc Rubí.

? Què et va fer decantar pel món de l'enginyeria?

? Després d'acabar el batxillerat tecnològic i la selectivitat, com que les matemàtiques, la química i la física sempre m'han atret, m'agradava afrontar una enginyeria. Em vaig adonar que la nàutica era un món molt diferent i desconegut, que em va cridar l'atenció. A més, té moltes sortides professionals i el mar sempre m'ha agradat. Em vaig arriscar a provar-ho i ara no me'n penedeixo.

? Ha augmentat el nombre dones estudiants d'enginyeria?

? Penso que sí, perquè cada vegada hi ha més llibertat perquè cada una pugui triar el que vol estudiar o ser, sense que sigui mal vista. Anys enrere, si una noia volia ser enginyera, segurament la miraven malament o li deien que era cosa d'homes. O també es podia trobar que en acabar els estudis no tingués les mateixes oportunitats laborals que podia tenir un home, tot i ser molt més bona en l'especialitat. En el cas del món marítim es veu clarament. És un món masclista, però per sort cada vegada menys. Tots els capitans amb qui parlo són homes. No hi he trobat cap dona. I veure'n una a bord és missió impossible. Per sort, cada vegada n'hi ha més i entre totes podem aconseguir la igualtat, ja que a poc a poc es va veient a les aules de la Universitat. Cada any creix el nombre de noies i és molt bon senyal. Però, cal treballar molt encara per equilibrar la balança, no és ni fàcil ni ràpid. S'ha de valorar l'esforç de totes les dones que inicien camins en sectors més aviat masclistes. No és fàcil aguantar, però de ben segur que aquest esforç tindrà recompensa.

? Què opines, doncs, sobre el feminisme i la igualtat de gènere?

? Estic molt a favor, evidentment, de la igualtat, així com del fet que s'hauria d'apostar per la inclusió i no per l'exclusió de la dona en els diferents àmbits, perquè tots hauríem de tenir les mateixes oportunitats. I aquesta lluita no és només cosa de dones, sinó de tots.

Professions nàutiques

? Quines són les sortides professionals en nàutica?

? Asseguradores, inspeccions, societats de classificació o normes que els vaixells han de complir; drassanes, capitans de dic i proves de mar. Consultors marítims i comissaris d'avaries; empreses i associacions navilieres, agències d'embarcament, operadors portuaris, dragats i remolcs portuaris o ports d'esbarjo, entre d'altres.

? L'experiència pot servir per a altres professions?

? Sí, l'experiència adquirida en la gestió del vaixell pot ser d'aplicació en empreses privades, gerents o gestors comercials i recursos humans. També en seguretat, com policia portuària mitjançant oposicions. O logística, pel que fa al comerç internacional o agències de duana.

? I també dins l'Administració pública?

? Començant per la Direcció General de la Marina Mercant, amb capitanies marítimes, autoritats portuàries, Institut Social de la Marina. La Direcció General de Pesca, el Servei de Vigilància Duanera, el SASEMAR (Control de tràfic marítim, salvament i rescat), els serveis meteorològics o fins i tot les confraries de pescadors i les llotges de peix.

? Què cal fer per ser capità de la marina mercant?

? No és el meu cas. Si vols arribar a capità, primer has de fer d'alumne, l'any següent, tercer oficial d'embarcament, l'altre, segon; després, primer i el darrer any, capità. En el meu cas, vaig acabar la carrera amb pràctiques en un vaixell, que m'han servit per convalidar-m'ho per al títol de capità de iot, que com a vaixell d'esbarjo, em permet navegar arreu, sense límit de milles nàutiques, fins i tot fer la volta al món.

? T'hi veuries?

? Si. D'entrada em caldria tenir el iot, que val molts diners. M'hauria de posar el dia, però el que més costa és saber la teoria pel que fa a l'ús dels llums de navegació, saber com reaccionar i per on passar davant d'un vaixell a babord o estribord. A l'hora de conduir, la majoria de iots són gairebé automàtics.

Energies renovables

? Quin va ser el teu treball final de grau?

? Vaig fer un estudi sobre implantar plaques solars en un iot. Més concretament, en un de 10 metres d'eslora. Vaig analitzar quin estalvi en combustible obtindríem, amb la incorporació de plaques solars, aplicades als llums o als sistemes sanitaris del vaixell. El resultat final em va demostrar que no era rendible, en aquest cas, aplicar aquestes energies renovables. Potser haurien de passar 20 anys per començar a treure profit de la inversió.

? Tot i així, quina opinió en tens, de les energies renovables?

? És un tema que sempre m'ha agradat molt, ja que formaran part del futur. En el meu treball va quedar clar que el que vaig estudiar no era la manera d'implementar-les en el iot, però penso que es podria trobar una altra solució. Per exemple, en el moll de la terminal. Si els vaixells fossin híbrids (elèctric i de combustió) es podrien endollar a la terminal que s'hauria anat carregant amb l'energia de les plaques solars. Així, es podria fer servir el motor elèctric per sortir del port i en arribar a l'alta mar navegar amb el motor de combustió. Seria una manera de reduir també la contaminació acústica dels vaixells sortint i entrant de port.

? Com valores el postgrau en direcció d'operacions portuàries?

? Molt interessant, tot i que només durava un any. Servia per conèixer globalment l'organigrama de tots els factors que intervenen en el port i les operacions que s'hi fan. Les assignatures eren impartides per professionals del sector, cada dia un de diferent. Per exemple, els consignataris o els pràctics ens explicaven la seva feina real del dia a dia.

? Dins del món laboral, quina va ser la teva feina a Salvament Marítim?

? Vaig començar a fer pràctiques un estiu, en què vaig aprendre a treballar a la torre de control, on ens comunicàvem amb tots els vaixells que volien entrar al port de Barcelona, per tal que ens informessin de manera ràpida, sobre el que portaven: passatgers, mercaderies perilloses, malalties a bord. Durant l'any es tractava d'una feina rutinària, centrada en els vaixells que entren a port, però en aquesta època de l'any augmenta el nombre d'emergències diverses perquè són més els que surten a navegar. Si tenen alguna incidència truquen a Salvament Marítim i nosaltres ens hem de coordinar amb bombers o la policia. Hi havia situacions diverses, des d'un iot perdut que no sabia com tornar, o d'altres que es quedaven sense motor a alta mar, aleshores ho comunicàvem a les nostres barques de Salvament Marítim perquè es fessin càrrec del problema.

? El màster és un treball més global?

? D'entrada, me'l vaig plantejar com una ampliació de la carrera, perquè és un màster teòric. Dura dos anys i t'habilita per ser capità de la marina mercant, que no m'he plantejat. Pel que fa a les assignatures de la Facultat de Nàutica, s'incorpora un simulador que és una habitació amb moltes pantalles que representa un pont de navegació. En acabar el màster, vaig fer un treball on em centro a analitzar els factors que intervenen en l'economia marítima, que engloba les drassanes, els desballestaments i la pesca. Els principals països amb drassanes del món són Corea, el Japó i la Xina. M'adono que els vaixells es desballesten a Bangla Desh on hi ha una mà d'obra barata. De la mateixa manera que vaig veure que la pesca mediterrània té molt potencial. També puc dir que pel que fa als vaixells d'esbarjo destaca Itàlia i l'Amèrica del Nord. Coincideix en el moment en què començo a treballar i veig que hi havia moltes més empreses que les que m'imaginava en el port, de manera que la cadena logística era molt gran.

Foto: Francesc Rubí.

Empreses privades

«El món marítim és masclista, però per sort cada vegada menys. Tots els capitans amb qui parlo són homes. No hi he trobat cap dona. I veure'n una a bord és missió impossible»

? Paral·lelament, durant dos anys treballes a l'empresa privada Seven Seas?

? Dins del port de Barcelona, vaig decidir treballar per Seven Seas, una empresa d'àmbit mundial que es dedica a subministrar als vaixells quan aquests arriben. És una feina logística de comprar tot el que se'ns demana i portar-ho al vaixell, en un breu espai de temps, que sovint oscil·la entre les quatre i les sis hores. A vegades ens ho demanaven només amb un dia d'antelació. Es tracta de trobar-ho ràpid, agrupar-ho i portar-ho. És com una feina d'oficines que ha d'aplicar coneixements d'operacions i logística, amb un horari de vuit hores de treball.

? Actualment, què fas com a agent de vaixell?

? Soc una de les quatre persones encarregades, quan arriba un vaixell al port, de fer-li tots els tràmits perquè pugui atracar. Coordino amb la terminal que entri, atraqui, treballi i marxi. Treballo en una consignatària, com a representant legal dels vaixells estrangers al port de Barcelona. Quan tenen algun problema s'han de dirigir als agents: càrrega i descàrrega de contenidors, visats d'immigració... D'una banda, és una feina d'oficina per programar i coordinar que el vaixell pugui entrar i treballar. En segon lloc, m'he de personar al vaixell per parlar amb el capità, que ha de

justificar sota signatura, que no porta armes a bord, ni animals. Em dona la llista de tripulants, amb els seus efectes personals i el que tinguin de valor, inclòs el que compren sense IVA com ara tabac o alcohol. Quan tinc aquesta documentació truco a la caseta de la guàrdia civil que hi ha dins del port, que són els que s'encarreguen de despatxar vaixells o fer inspeccions a contenidors. A vegades venen a recollir els papers i d'altres els els porto jo. La nostra tasca és la d'ajudar el vaixell, de manera que anem junts amb el capità. Per estalviar-li feina ens dona els papers i nosaltres els fem arribar a la guàrdia civil. Si el vaixell està bé i no hi ha cap incident, ja no hi ha problemes.

? Què se'n fa del tabac i de l'alcohol dels tripulants?

? Dins del vaixell hi ha un departament on es guarda la mercaderia que la tripulació compra sense IVA, com tabac o alcohol. Quan el vaixell està dins del port, aquesta habitació ha de romandre tancada per evitar que ningú pugui fer contraban. La cambra és segellada amb un precinte directament per la guàrdia civil. Quan el vaixell torna a sortir a alta mar, a aigües internacionals, la tripulació reobre l'habitació. És fàcil trencar el precinte, però, si els enxampen fent contraban, al capità li cau el pèl. Així que normalment, ningú no s'arrisca per dos cartrons de tabac. Se sobreentén que abans de precintar la guàrdia civil els permet endur-se'n el que necessiten.

? Quin és el teu horari?

? Com que els vaixells arriben a l'hora que els sembla, poden ser les dues de la nit o les vuit de la matinada, hi he d'anar quan toca i es consideren hores extres. En poques hores d'antelació pots saber que t'arriba un vaixell. Oficialment vaig a l'oficina de 8 a 17 h. Dins del departament de l'empresa, Marítima del Mediterráneo consigna diferents línies. Som quatre agents i cadascú de nosaltres fa una línia. Jo treballo i gestiono els vaixells de la Maersk, una naviliera danesa, que és una de les companyies marítimes més grans del món, tant per vaixells com per tràfic i els guanys econòmics, conjuntament amb MSC i CMA-CGM. Normalment, en una setmana tinc quatre vaixells: un el dilluns, dos el dimecres i un altre el divendres. Els altres dies faig la feina d'oficina i avanço documentació. La meva feina varia molt en funció del nombre de vaixells que em corresponen, si en tinc molts vaig més atrafegada. En canvi, si només en tinc dos, vaig molt relaxada. Entre els companys també ens donem un cop de mà. Cada cap de setmana hi ha un dels quatre de guàrdia, que s'encarrega de tots els vaixells que arriben consignats per nosaltres.

Transport marítim

? Quina importància té actualment el transport marítim?

? Un 90% de la mercaderia mundial s'hi mou. Des del gener a l'octubre d'enguany, 57,6 milions de tones de mercaderies han passat pel port de Barcelona, que ocupa la sisena posició, darrere de ciutats com Hamburg o Rotterdam, a Europa. En l'àmbit espanyol, el número 1 és Algesires, pel que fa a volum de mercaderies, ha crescut molt, gràcies a l'aprofitament del nombre de rutes marítimes comercials des de l'estret. Fins i tot València està una mica per sobre de Barcelona. Ara bé, pel que fa als creuers, el port de Barcelona ocupa el número 1 en l'àmbit europeu i Miami en el mundial.

? També afecta l'estructura física dels vaixells, per acreditar-los?

? I tant! Avui en dia hi ha vaixells que tenen molta eslora i molta mànega, és a dir, l'amplada del vaixell, perquè les grues que hi treballen puguin arribar als contenidors del final. A part de tenir també, molt calat pel que fa a la profunditat. Hi pot haver 15 metres de calat que no es veuen perquè estan sota l'aigua. A Barcelona, per exemple, els que fan més metres de calat, no hi poden entrar a causa de manca de més fons marí. Així, fer vaixells avui en dia molt grans, tampoc surt a compte perquè molts dels ports no estan preparats. Actualment, encara que sigui a llarg termini, s'estan fent obres al port de Barcelona. Hi ha dragues que treballen per sota i pels costats. Contínuament estan treballant per ampliar-lo, cap a la banda del Llobregat.

? Hi ha connexió ferroviària?

? És clar. Molts contenidors i cotxes es carreguen directament als trens per tal de no utilitzar tants camions. Hi ha línies ferroviàries que entren dins del port, que cada vegada es van utilitzant més. Les mesures dels contenidors de 20 i 40 peus es complementen amb les del tren. Actualment, molts d'aquests contenidors arriben a les terminals seques interiors com la de Saragossa, on hi ha un important centre logístic de distribució. Ara bé, aquestes mercaderies es redistribueixen en camions, tot i que l'ideal seria que del centre de distribució passés directament a una sola destinació. Sovint, si no és així, és per la importància del factor temps, que preval per damunt de la sostenibilitat. Tothom vol rebre el producte de seguida.

? Com està regulat el medi ambient marítim?

? En el món marítim hi ha moltes regulacions, pel que fa a la sostenibilitat. Quan un vaixell s'apropa al port de Barcelona ha de canviar el tipus de combustible que fa servir. S'utilitza combustible amb baix contingut de sulfurs. No es consumeix gasolina. Els vaixells dins del port utilitzen el dièsel, que té poc sulfur. El tema del medi ambient es controla. Penso que es comença a apostar també perquè els vaixells de la marina mercant puguin ser elèctrics a mitjà termini. És cert que un vaixell contamina si és molt gran, però pensem que porta molt material, amb mil contenidors, per exemple. Aleshores, cal preguntar-se que el que pot contaminar per peça, tenint en compte els contenidors que porta, és menys que el que transporta un camió que només duu un contenidor. És més sostenible. Però, caldria estudiar-ho.

? A grans trets, com està distribuït el Port de Barcelona?

? Hi ha dues entrades: nord i sud. La majoria de vaixells entren per la del sud. Poden anar a treballar a APM Terminal de contenidors o BEST (Barcelona Europe South Terminal), també de contenidors. El moll d'inflamables, des d'Enagas, Meroil, Relisa, Tepsa, Decal, CLH o Tradebe. També hi ha els creuers de Grimaldi, cap a Itàlia i nord d'Àfrica, i Baleària i Acciona cap a les illes Balears. Els vaixells treballen dins del dic per protegir-se de la mala mar del port. Van per línies de contenidors que poden ser carregats i descarregats simultàniament. N'hi ha diferents tipus, de 20 i 40 peus: tancats (Dry), controlats per temperatura (Reefer). Un exemple seria la tonyina vermella que ha d'estar a -60; mercaderies que sobresurten per dalt (Open Top), són els contenidors que van a dalt de tot de les piles; i costats oberts (Flat Rack) que transporten iots. Hi ha dues terminals especialitzades en cotxes: Autoterminal i Setram. I el Port Nou, on hi ha vaixells polivalents amb contenidors, cotxes i càrrega convencional.

El perfil

Foto: Francesc Rubí.

Carla Rotllan Planell neix el 29 de gener de 1992 a la Clínica Quirón de Barcelona, casualment, perquè la seva mare, Teresa Planell, treballava a Barcelona. Però ha viscut bona part de la seva vida a Manresa. De pares manresans, l'Armand exerceix de metge i la Teresa, de periodista. Té un germà, Àlex, que és dentista a Igualada. Comença els estudis a l'Escola Joviat, on fa tot el batxillerat. Aficionada als esports com els seus pares, va ser jugadora de bàsquet amb els equips de la Joviat i Sant Fruitós, en la posició d'aler, i va ser seleccionada per a la Catalunya Central. Va estar al Club Tenis Manresa, entrenada per Miquel Villegas, «on alguna copa havia guanyat», i també va practicar natació al Gimbe. Després de la selectivitat, entra a la Universitat Politècnica de Catalunya, a la Facultat de Nàutica. Tot i que comença els estudis d'enginyeria marina el 2010, l'any següent es canvia a Nàutica, que acaba el 2015. Fa les pràctiques i s'embarca durant cinc mesos en el vaixell Rio Chara, que s'estava reparant a València, de manera que no va poder fer cap ruta comercial, però hi vivia i li va comptar com a dies de navegació. Va obtenir un passaport marítim. Graduada en nàutica i transport marítim, mentre feia el darrer any va fer el treball de Grau i un postgrau a la mateixa facultat. El curs 2014-15 fa el postgrau en Direcció d'Operacions

Portuàries. Fa pràctiques extracurriculars el 2015 a Salvament Marítim: treballa a la torre de control del port de Barcelona, els tres mesos d'estiu i posteriorment dos més, per suplir una baixa. El desembre de 2015 entra a treballar a Seven Seas fins al desembre del 2017. Paral·lelament, comença a fer un màster en Nàutica i Transport Marítim del 2015 al 2017, sobre la qüestió: "Què engloba tota l'economia marítima? Les empreses que construeixen drassanes, els desballestaments de vaixells, i la pesca". En acabar el màster, deixa també la feina a Seven Seas, i es dedica a fer d'agent de vaixell per a la companyia Marítima del Mediterráneo, des del desembre del 2017. Té clar que no hi estarà tota la vida. Acaba de començar la seva vida laboral, on s'està fent un currículum i no descarta res de cara un futur, com fer un altre màster o entrar de cap de departament d'alguna empresa. De moment, està molt bé on és: «El port és un món diferent, on els que ens hem anat trobant durant la carrera o els màsters després ens hem tornat a trobar al món laboral». Un 90% dels enginyers que acaben troben una feina adequada al que han estudiat. Domina l'anglès, que fa servir diàriament a la feina.