

Port de Barcelona

El Port de Barcelona: perspectives i opinions de futur

Joaquim Tosas i Mir
(President del Port de Barcelona)

Parlar del futur de la ciutat de Barcelona i de la seva metròpoli ens aboca irremeiablement a destacar el paper importantíssim, si no protagonista, que ha tingut i tindrà una de les infraestructures més importants de la nostra ciutat: el Port de Barcelona.

El desenvolupament i l'estabilitat del comerç a tots els països i regions del món és un factor crucial per a generar llocs de treball, corrents d'inversió i transferències de tecnologia que permetin augmentar la producció i el creixement econòmic.

El Port de Barcelona, com a port al servei d'un comerç i una indústria que cada cop tendeixen més a la internacionalització, és conscient que la seva principal funció és precisament la de facilitar el comerç. És per això que la missió del Port de Barcelona és contribuir a la competitivitat dels seus clients mitjançant la prestació de serveis eficients en relació amb les seves necessitats de transport marítim, distribució terrestre i serveis logístics. Unes necessitats que a conseqüència de la globalització de la producció i de la distribució estan experimentant ràpids canvis, que tenen una especial incidència en el sector marítim i donen un nou relleu al paper dels ports.

En aquest sentit, el port com a punt de ruptura de càrregues ja és cosa del passat. En l'actualitat, el port que vulgui tenir garanties de futur planteja la necessitat de transformar l'activitat portuària, de ser únicament un centre intermodal on es transfereixin mercaderies del mitjà de transport marítim al terrestre, o viceversa, a bolcar-se cap a les activitats logístiques i cap a les operacions de valor afegit per a poder prestar un servei més complet al client.

Cada dia més, el port comença a ser percebut pel carregador no només com una plataforma des de la qual organitzar millor el transport, sinó com una plataforma logística o com a centre d'una xarxa logística, que en el Port de Barcelona denominem hub logístic. Aquest hub logístic ha de disposar de nous serveis d'emmagatzematge i distribució personalitzats, acompanyats de noves prestacions -serveis de valor afegit postindustrials i precomercials- que proporcionen un avantatge competitiu extra als clients, als quals els serà molt més difícil substituir el Port de Barcelona per un altre en l'encaminament de les seves mercaderies.

La zona d'activitats logístiques

El Port de Barcelona ja porta molts anys aprofundint en aquesta política. Les primeres propostes de crear una gran àrea per a localitzar empreses d'activitats logístiques daten del 1987. Va ser ja al 1993 quan la primera empresa s'instal·là a la zona d'activitats logístiques, la ZAL del Port de Barcelona, la qual va ser una iniciativa innovadora en aquell moment i una clara manifestació de la voluntat del port d'assumir els reptes futurs. La ZAL, l'escenari físic on es materialitza l'activitat logística al Port de Barcelona, ha estat un factor clau de modernització del port ja que amplia el concepte de negoci portuari i entra com agent actiu en el camp de la logística empresarial amb una oferta de serveis inèdita fins al moment en la resta de ports de la



Edifici del World Trade Center i creuers al Port de Barcelona. Port de Barcelona

Mediterrània. A la ZAL, les empreses aprofiten l'intercanvi modal del transport que es dóna al port per dur a terme una sèrie d'operacions o serveis logístics que afegeixen valor a les mercaderies. Això significa que, a més de les operacions d'intercanvi modal i la consolidació o ruptura de càrregues, l'empresa pot prestar tots els serveis relacionats amb la gestió dels estocs i la distribució final. La seva ubicació al port i la seva vocació d'integrar territorialment tots aquests elements fan que la ZAL sigui un emplaçament idoni perquè es produeixi la sempre desitjada proximitat física entre indústria i port. Bé sigui perquè a la ZAL s'ubiquin empreses que gestionin directament les seves importacions i exportacions per via marítima, o bé perquè s'hi ubiquin els operadors als quals els industrials subcontracten la gestió de la seva logística, la qual cosa és cada vegada més freqüent.

La ZAL del Port de Barcelona és una àrea oberta a l'excel·lència logística: per la localització estratègica que en garanteix la interrelació amb el port i la resta de mitjans de transport; per la qualitat de l'oferta, tant immobiliària (oficines i magatzems), com de serveis (telecomunicacions, atenció al clients, seguretat, formació, etc.), i per les sinergies que es deriven de la concentració d'un empresariat de qualitat.

Des del seu inici fins a l'actualitat ja són més de 50 les empreses que, entre transitaris i operadors logístics (com ABX Logistics, Danzas, Kühne & Nagel, etc.) i fabricants i distribuïdors (com Honda, Daewoo, Whirlpool, etc.), s'han instal·lat a la ZAL.

El desenvolupament de la ZAL del Port de Barcelona es va concebre en dues fases. La primera fase, que està completament comercialitzada, comprèn una superfície de 68 hectàrees i es troba situada al marge esquerre del riu Llobregat, amb 200.000 m^2 de magatzems i 35.000 m^2 d'oficines i més de 4.000 persones que hi treballen. Aquesta primera etapa es donarà per finalitzada amb la construcció del Service Center i l'àrea central de serveis, les obres dels quals ja s'han iniciat i està previst que finalitzin el 2001. El Service Center constituirà un complex de serveis integral de característiques avançades i destinat a les empreses instal·lades en aquesta plataforma. Serà un edifici multifuncional de 19.000 m^2 amb oficines per a empreses relacionades amb la logística, sales de reunions i conferències, a més d'una àmplia gamma de serveis comercials destinats a cobrir les necessitats de les empreses i el personal que treballa a la ZAL. El Service Center comptarà, juntament amb l'equipament tecnològic de darrera generació, d'una xarxa de telecomunicacions pròpia. Disposar d'uns serveis telemàtics avançats com els que el Service Center posarà a disposició de les empreses és avui dia essencial en l'activitat de les empreses logístiques.
El Service Center estarà ubicat en l'àrea central de serveis que serà una parcel·la de 42.000 m^2 amb zones verdes i que inclou la construcció d'un pàrquing exterior, un Car Center que oferirà serveis per als vehicles i un Trade Mart Manutention, que esdevindrà un magatzem intel·ligent dedicat exclusivament a la formació logística.

La segona fase de la ZAL, que disposarà de 140 hectàrees, ja s'ha començat a comercialitzar i la demanda d'espais que hi ha en aquests moments en garanteix la plena ocupació. S'iniciarà la urbanització de la zona al mateix temps que s'inicia el desviament del riu Llobregat.



Port de Barcelona



Vaixell del pràctic. Port de Barcelona

Una nova manera d'entendre les instal·lacions portuàries

Ara bé, la decidida aposta que ha fet el Port de Barcelona per la logística no s'acaba a la ZAL. Va més enllà, a fi d'aconseguir l'objectiu del Pla estratègic 1998-2010 del Port de Barcelona de situar el port com a principal hub logístic euromediterrani. Actuar com a hub logístic i no només com a port logístic implica desenvolupar les funcions intermodals i logístiques, en el mateix port i en un conjunt de bases operatives i comercials externes al port -ports secs, centres intermodals, plataformes de distribució- però que en formen part.

El hub logístic, al qual s'encamina Barcelona, situa el port en una xarxa integrada amb altres instal·lacions, no només dintre del seu radi d'influència natural, sinó en zones de producció a les quals serveix amb aquest tipus d'instal·lacions que han d'oferir serveis per a augmentar-ne el valor a la cadena logística. És el que en el Pla estratègic del Port de Barcelona hem anomenat port-xarxa, el qual pretén estendre els serveis del port més enllà de la zona portuària i aproximar-los tant com sigui possible al client final. Aquesta és una estratègia que no exigeix únicament l'expansió territorial a altres mercats, sinó que implica oferir els serveis integrats de transport i logística fora de la zona portuària, establir aliances i participacions amb altres operadors externs i altres ports, per a atendre les necessitats d'una producció i distribució cada cop més globalitzades.

La terminal marítima de Saragossa (TMS) és el primer projecte que s'ha llençat dins d'aquesta nova forma de veure les instal·lacions portuàries i, en aquest cas, per tal de consolidar i incrementar els tràfics amb la vall de l'Ebre (Aragó, Rioja i Navarra) que és un dels mercats estratègics del Port de Barcelona. Amb la TMS el port ha posat a l'abast de transitaris, transportistes i operadors de la zona una sèrie de serveis que compensaran les carències actuals més importants del transport marítim a l'àrea i que els facilitaran desenvolupar ofertes intermodals marítimes vinculades, per descomptat, al Port de Barcelona. La gamma de serveis abraça des del dipòsit de contenidors, els serveis duaners i de dipòsit duaner per a tràfics marítims, els serveis d'agrupament, d'emmagatzematge i distribució, un transport per carretera més eficient i, en un futur pròxim, pot disposar d'una connexió ferroviària directa amb el Port.

Actualment, el port està treballant en altres projectes d'aquestes característiques, com al sud de França, on el Port de Barcelona participa en el projecte d'una plataforma logística destinada a convertir-se en centre d'aprovisionament i distribució. D'aquesta manera el port amplia els seus serveis a una àrea del seu *hinterland*, el sud de França, on aspira a guanyar quota de mercat.

En la mateixa línia, en els mercats llunyans el Port de Barcelona treballa per situar-se en les àrees geogràfiques amb major pes en el comerç internacional, com és el cas del Mercosur, on s'han establert acords de col·laboració per a aplicar el model del Pla de qualitat, i desenvolupar una plataforma de comerç electrònic similar al Port de



Estiba de contenidors. R. Moreno



Treballs de la nova bocana. Port de Barcelona

Barcelona, o l'Extrem Orient, amb el mercat xinès com a objectiu prioritari i on el Port de Barcelona, arran de la missió empresarial a la Xina que va realitzar el març del 2000, va signar un important acord de col·laboració pel qual desenvoluparan conjuntament una zona d'activitats logístiques en aquesta àrea.

La principal missió del Port de Barcelona l'any 2001 és la visita a un altre dels *forelands* estratègics: el Marroc. Les perspectives de creació d'un zona de lliure comerç entre Europa i els països tercers mediterranis significaran un volum creixent d'intercanvis comercials en què el Port de Barcelona aspira a tenir un paper destacat com a porta d'entrada i sortida del mercat europeu.

Unes infraestructures que no es poden ajornar

El futur logístic del Port de Barcelona està condicionat en l'actualitat per dos factors claus: disposar d'un major espai i d'una millor oferta intermodal.

Actualment, el Port de Barcelona disposa de 530 hectàrees i necessita créixer, no només per fer front als augments de tràfic que està experimentant, sinó per tractar aquests tràfics d'acord amb les noves exigències logístiques.

El Port de Barcelona ha experimentat durant l'exercici 2000 un increment del 6% de tràfic total respecte de l'any anterior, la qual cosa el fa assolir els 30 milions de tones. Els contenidors, amb un creixement de més del 10%, arriben als 1.350.000 i el tràfic de vehicles, que s'apropa a les 650.000 unitats, amb en augment del 15% respecte al 1999, continua situant el Port a Barcelona com a primer port de la Mediterrània i tercer d'Europa en aquesta especialitat. El mateix Pla director d'infraestructures del Port preveia un creixement interanual del tràfic total d'un 2,8%, que enguany ha estat superat amb escreix i s'han assolit tràfics, com és el cas del contenidors, que superen les previsions que aquest Pla apuntava per al 2003.

En aquest sentit, el Port de Barcelona inicia l'any 2001 la seva gran ampliació. El Ministeri de Medi Ambient disposa ja de les propostes dels nou grups d'empreses que s'han presentat al concurs per a realitzar el desviament del riu Llobregat i, previsiblement, l'obra es licitarà durant els primers mesos de l'any. Aquesta important obra és la peça clau del Pla Delta, ja que condiciona la resta d'infraestructures incloses, i molt especialment el Port. Tot seguit s'iniciarà la construcció dels nous dics de recer i el desenvolupament de la segona fase de la ZAL. Un pas endavant molt rellevant per a impulsar-ho ha estat l'aprovació, per part del Ple de l'Ajuntament del Prat de Llobregat, del Pla especial per a la ZAL (segona fase) el passat 13 de desembre.

El Pla delta és d'una gran importància estratègica per al Port de Barcelona perquè no sols facilita l'ampliació de l'espai portuari, sinó que la seva ubicació permetrà integrar plenament l'activitat portuària amb el centre neuràlgic de comunicacions i d'activitat industrial de Barcelona i amb la xarxa europea de transports terrestres.

Per al Port de Barcelona, en concret, el Pla Delta no només representa doblar la superfície actual i assolir 1.350 hectàrees, sinó que, a més a més, i això és tant o més important, comporta importants millores infraestructurals de cara a l'activitat intermodal i logística del Port que disposarà de connexions millors i més directes, tant per carretera amb l'autovia del Llobregat, que arribarà fins al mateix recinte portuari, com per ferrocarril amb l'arribada de l'ample de via europeu fins a les diverses terminals del Port, prevista per al 2004.



Vista del World Trade Center. R. Moreno

Conscient de la necessitat de millorar els accessos ferroviaris i de preparar-se per a l'arribada de l'ample de via europeu, el Port de Barcelona està dissenyant un Pla director ferroviari destinat a millorar l'organització d'aquest mitjà de transport dins del port i dotar al ferrocarril d'espais suficients per a la seva logística, i potenciar així un tractament combinat dels fluxos terrestres i marítims que decanti la distribució modal del transport en l'ús del ferrocarril davant la congestió viària que afecta eixos i corredors importants per a la projecció peninsular i europea del Port de Barcelona.

El Port de Barcelona ha de seguir fent esforços per a aprofundir en la intermodalitat entre els diferents sistemes de transport, intermodalitat tant terrestre com marítima, per a deixar de ser un punt de trànsit i convertir-se en un nus de cadenes de transport. Cal garantir la complementarietat dels sistemes de transport de manera que formin una xarxa integrada. Un port modern és el que integra el seu transport marítim a la cadena logística, donant-li continuïtat en comptes de trencar-la o aturar-la. El Port de Barcelona haurà d'articular cadenes de transport, amb una especial atenció en el sistema ferroviari. Dins d'aquesta cadena logística, Barcelona ha de ser el centre neuràlgic del trànsit de mercaderies del sud d'Europa, un fet que és possible i està cada dia més a prop perquè cap altra ciutat europea compta amb el port, l'aeroport i els diversos centres logístics dins d'un radi de set quilòmetres dotat amb unes bones comunicacions internes. La realització de les connexions ferroviàries que facilitin la intermodalitat és fonamental dins la concepció d'un port-xarxa que presta els seus serveis a un *hinterland* logístic de gran abast i que, davant la competència d'altres ports, es disputa el títol de porta sud d'Europa.

La "porta marítima" de Barcelona continuarà treballant per a ser una porta cada dia més gran, moderna i eficient, amb bons accessos, dotada d'una àmplia gamma de serveis lligats al transport marítim, la logística i la distribució terrestre i cada dia més avantatjosa per als clients i usuaris.

Tot això ho fa possible l'esforç de la comunitat portuària de Barcelona, un exemple palès que el consens i la unitat d'acció per davant de l'especificitat de cada empresa és el camí que s'ha de seguir per avançar cap el port del futur que necessita Barcelona. El Port també compta amb la col·laboració i el suport d'institucions i administracions de la regió metropolitana de Barcelona que, com a membres d'organitzacions com l'Associació Pla Estratègic de Barcelona o Barcelona Centre Logístic, comparteixen l'objectiu comú de construir la Barcelona del 2010, la capital europea de la Mediterrània.



Nou pont llevadís. R. Moreno