



Pont llevadis Porta d'Europa. Port de Barcelona

Joaquim Tosas i Mir

Les perspectives de futur del port de Barcelona

El port de Barcelona està en un moment crucial davant de reptes com el de l'ampliació i la futura arribada de l'ample de via europeu, que sens dubte marcaran el present i futur d'aquesta instal·lació portuària. El port de Barcelona té una incidència clau en l'economia del nostre país, no només pel fet de ser la quarta corporació empresarial de Catalunya, sinó pel paper que té com a infraestructura bàsica del comerç internacional del país.

Han transcorregut poc més de tres anys des de l'aprovació del Pla estratègic del port de Barcelona, el juliol del 1998, i ja s'ha plantejat la necessitat de revisar-lo. Alguns dels objectius que establia el Pla s'han assolit abans del que s'havia previst. És el cas de les previsions de tràfic, que han estat superades àmpliament fins al punt que el moviment de contenidors l'any 2000 ha assolit ja el nivell previst per al 2003. Però el que veritablement ha motivat que es torni a posar en marxa el debat i el procés de reflexió estratègica entre tots els agents de la comunitat portuària és la necessitat d'adequar-lo a un nou escenari.

La nova reflexió estratègica no pretén contradir l'anterior, sinó que planteja aprofundir en els nous reptes que es plantejaran amb el port ampliat i, especialment, estudiar solucions per a alguns problemes amb què el port de Barcelona es trobarà aïat, i que afecten bàsicament les comunicacions terrestres entre el port i la seva zona d'influència. La formulació del Pla estratègic es va fer sobre la base de una configuració actual del port pràcticament esgotada, malgrat les incorporacions d'espai que s'havien d'aconseguir amb la segona bocana i les ampliacions dels molls d'adossat i d'inflamables. Tampoc no s'havia aprovat la Declaració d'Impacte Ambiental, ni els projectes constructius dels nous dics, ni s'havia resolt la important qüestió del finançament de l'ampliació. Ara, una vegada resolta l'ampliació del port de Barcelona, amb el desviament del riu Llobregat, el primer que es planteja és aconseguir un gestió eficaç dels nous espais que es generaran d'acord amb la demanda potencial de trà-

fic que es vol assolir, i com es complementa aquest objectiu amb l'arribada de noves infraestructures de connexió terrestre amb el port, tant viàries com ferroviàries.

Ara més que mai la competitivitat d'un port ja no es decideix al mar sinó a terra. I per a un port que com el de Barcelona té l'objectiu d'esdevenir el primer hub logístic euromediterrani és prioritari donar sortida ràpida per terra a l'increment de tràfic que es produirà si no es vol perdre la competitivitat respecte a altres ports europeus.

Les tendències a la concentració del sector navilier es reforcen, les línies utilitzen vaixells de dimensions més grans i redueixen el nombre d'escales. Aquests fets tindran una influència cada vegada més gran sobre els ports, especialment en la façana mediterrània, on a més es viu una forta concurrència entre els principals ports per a guanyar posicions dins d'un nou sistema europeu reequilibrat, al qual ha de contribuir positivament la publicació del Llibre Blanc de Transports per part de la Comissió Europea i amb el qual s'espera que la CE adopti una actitud decidida a favor dels ports del sud d'Europa que mitigui el desequilibri que actualment hi ha en relació amb els ports del nord.

Aquest escenari obliga els ports a garantir rapidesa en la sortida i entrada de mercaderies i, per tant, els accessos al port i les seves connexions amb la xarxa viària i ferroviària són peces clau per a aconseguir el creixement esperat i evitar els colls d'ampolla en les comunicacions terrestres. Són peces clau tant per al Port de Barcelona, com perquè són, per si mateixes, l'objectiu de dos projectes propis: el Pla director ferroviari i el Pla viari. L'objectiu d'aquests plans és que les futures necessitats viàries i ferroviàries que sorgeixin arran de l'increment de superfície i de tràfic siguin suportades per una xarxa de comunicacions terrestres, interna i externa, que permeti una intermodalitat ràpida, flexible i a baix cost. Ambdues són condicions fonamentals que el mercat logístic europeu, al qual serveix el port de Barcelona, requereix.



Estació marítima internacional. R. Moreno



La intermodalitat és vital perquè el port de Barcelona incrementi la seva zona d'influència cap al nord i el centre d'Europa i entri en competència amb altres instal·lacions portuàries per a les mercaderies que es mouen entre la Unió Europea i l'Extrem Orient, que ara es capten majoritàriament als ports del nord d'Europa. En aquest sentit, la projecció del port de Barcelona cap a Europa rebrà l'empenta definitiva amb la connexió amb l'ample de via europeu, fet que suposarà la possibilitat de transportar sense interrupció fronterera qualsevol mercaderia. L'única incògnita que s'espera resoldre al més aviat possible és a l'altre costat dels Pirineus, ja que l'ample UIC ha de tenir una correspondència anàloga al territori francès.

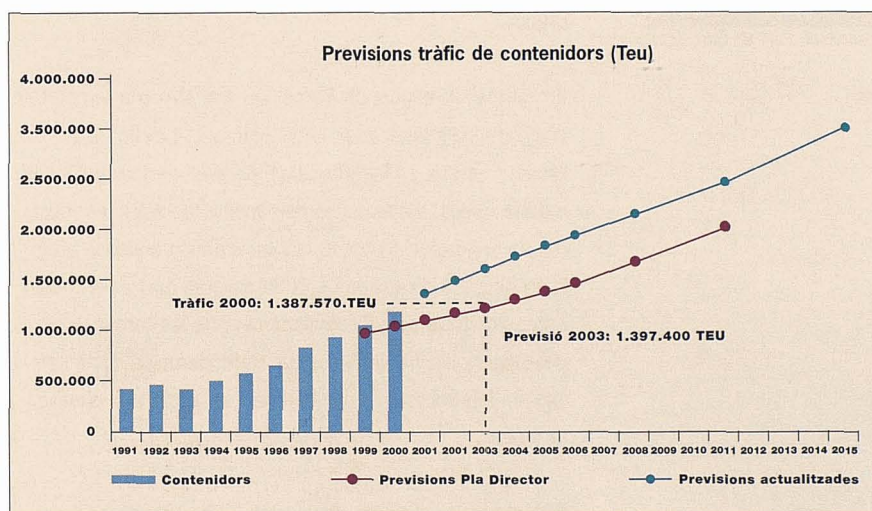
Ara bé, perquè tant la connexió amb l'ample de via europeu com la xarxa ferroviària ibèrica tinguin una incidència significativa en l'organització del transport de mercaderies que realment alleugereixi la saturació que pateix la carretera que ha canalitzat fins ara el transport de mercaderies, cal anar més enllà de les infraestructures i incidir en un canvi en la gestió. En aquest sentit, la liberalització del transport ferroviari i de la gestió d'aquesta infraestructura ha de significar un tractament diferent per al transport ferroviari de mercaderies que, pel fet de conviure amb el transport de passatgers, pot estar reduït a franges horàries marginals que en limiten la competitivitat.

Un altre dels grans fronts que tenim obert i sobre el qual s'ha d'aprofundir en el futur és la millora de serveis al nostre *hinterland* amb terminals marítimes interiors. Un port en competència necessita atreure càrrega per mitjà de la fidelitat dels operadors portuaris amb una oferta de serveis de qualitat que vagi més enllà de l'àmbit físic del port.

La Terminal Marítima de Saragossa és el primer projecte pilot que s'ha tirat endavant dintre d'aquesta nova manera d'entendre les instal·lacions portuàries que busquen consolidar i estendre el seu mercat apropant els serveis portuaris

als operadors i clients finals, els quals veuran satisfetes les necessitats de transport marítim en aquesta àrea, a la vegada que se'ls facilitarà el desenvolupament d'ofertes intermodals marítimes vinculades al port de Barcelona que abastin el procés final del porta a porta. El pròxim objectiu és el sud de França on la presència física del port de Barcelona per mitjà d'un centre de serveis ha de servir per a captar mercaderies d'aquesta zona i per a importar-les i/o exportar-les a través del port de Barcelona.

Finalment, el futur del port de Barcelona també passa per continuar la seva projecció internacional i el desenvolupament de vincles comercials amb mercats que es consideren estratègics. En aquest sentit, Mèxic serà el destí de la missió empresarial que el port de Barcelona organitzarà durant el mes de març de l'any vinent. El creixement dels tràfics del port amb Mèxic i el fet que aquest país sigui soci dels Estats Units i Canadà en el NAFTA han estat les dues motivacions principals perquè el port de Barcelona hagi decidit començar a introduir-se a la zona del Carib a través d'aquest país.



Font. Port de Barcelona



Creuer amarrat al port de Barcelona

El port de Barcelona i els creuers

Si el port de Barcelona s'ha convertit en els últims 10 anys en el port més important de la Mediterrània quant a tràfic de creuers no és només per haver dut a terme una bona gestió portuària i comercial. La millor amiga d'un port de creuers és la ciutat on s'ubica. I és que els professionals del disseny d'itineraris creuerístics, decideixen no només en funció de les infraestructures del port, sinó també d'allò que la ciutat o els voltants poden oferir.

El tràfic de creuers és especialment rendible per a les ciutats, molt més que per als ports. És la ciutat la que realment es beneficia econòmicament, mentre que el port presta un servei més que aporta, sobretot, prestigi i bona imatge.

Tant la ciutat de Barcelona com el port compten amb una sèrie d'infraestructures que els donen suport a l'hora de donar un bon servei, com són l'aeroport, el comerç, l'oferta hotelera i de restauració, el servei de taxi i serveis públics, i la possibilitat d'ofrir una àmplia varietat de destinacions terrestres a una hora de distància, des de Figueres fins a Tarragona.

En l'actualitat el port de Barcelona compta amb un total de cinc terminals dedicades exclusivament al tràfic de creuers, ja que és l'origen i final de gran part de les rutes mediterrànies. L'adequació dels molls, les estrictes mesures de seguretat i qualitat, la interacció contínua amb l'aeroport -via d'entrada i sortida de gran part dels creueristes al nostre país- i l'emplaçament de les terminals de passatgers lluny dels fluxos del tràfic de mercaderia són alguns dels reptes als quals el port de Barcelona s'enfronta a diari.

Tot i els esdeveniments del passat 11 de setembre, -que han repercutit en tot el turisme en general- la indústria dels

creuers és una indústria en creixement. No només perquè el creuer comença a ser valorat com a un nou sistema de vacances, sinó també pel fet que actualment es troben a les llistes de les drassanes d'arreu del món un total de 50 bucs en construcció. A més, la Mediterrània, i per tant Barcelona, no es veuen tan afectades donat al creixent mercat de creueristes europeus.

En cinc anys, es podria duplicar la seva demanda en el nostre mar i faran falta ports preparats per a atendre tots aquests vaixells, tant ports de trànsit com ports base.

Alguns d'aquests vaixells en construcció són post-panamax i tindran capacitat per a allotjar fins a un total de 3.500 passatgers. Això vol dir que l'operativa d'aquests bucs serà més complexa per les dimensions. És per això que els ports d'inici-final de creuers han de començar a pensar en futures instal·lacions que puguin donar servei a aquests "mega-vaixells" com se'ls anomena des del seu disseny.

El port de Barcelona, conscient d'aquests creixements i de la situació que es viu ja estudia la manera d'ampliar les seves infraestructures per tal d'estar preparat per a l'arribada dels vaixells del futur.

Joaquim Tosas i Mir

president de l'Autoritat Portuària de Barcelona



Moll adossat. Port de Barcelona