

Emili Arbós i Ruiz

Créixer fora de l'àrea portuària

El port de Barcelona és conscient que per a assolir l'objectiu estratègic d'esdevenir el principal hub logístic euromediterrani, no només s'ha de plantejar la promoció d'activitats intermodals i logístiques dintre de l'àrea portuària, a la zona d'activitats logístiques, per exemple, sinó que les ha de fer arribar a tots els mercats propers i llunyans, és a dir, als *hinterland* i *foreland* estratègics.

Com a sistema logístic, el port de Barcelona ha de gestionar cadenes logístiques completes que integrin el *hinterland* i el *foreland* en serveis porta a porta, i això s'ha de fer desenvolupant un nou concepte de port que es correspon amb la idea de port avançat o centre de serveis lligat al port.

La fórmula es basa en la idea de crear bases operatives o centres de serveis del port de Barcelona als *hinterland* i *foreland* estratègics –ports secs, centres intermodals, plataformes de distribució–, vinculades al port i relacionades entre elles per mitjà de corredors multimodals de transport que permetin guanyar accessibilitat física i comercial als carregadors, importadors i exportadors.

La Terminal Marítima de Saragossa, el pròxim centre de serveis al sud de França, els ports secs de Coslada i d'Azuqueca de Henares i altres projectes al mercat xinès i al mercat sud-americà configuren, amb diferents característiques, l'aposta del port de Barcelona per aquesta nova idea de port-xarxa, que pretén estendre els serveis del port més enllà de la zona portuària i aproximar-los tant com sigui possible al client final.

En la primera meitat dels noranta, com a conseqüència del desenvolupament del transport intermodal, de la integració operativa en el transport de serveis de valor afegit i de la necessitat que tenien els ports de comptar amb terminals a l'interior, van aparèixer els primers projectes de ports secs a Espanya, entre els qual destaquen el d'Azuqueca de Henares i el de Coslada, a hores d'ara ja una realitat.

La promoció i el desenvolupament d'aquests ports secs van tenir un objectiu clarament estratègic i per partida doble, tant des del punt de vista dels interessos del sector portuari, en el seu conjunt i de cada port en concret, com des de l'òptica de consolidar la zona centre peninsular com una de les plataformes logístiques d'àmbit europeu de primer ordre.

Els ports secs de Coslada i d'Azuqueca, que connecten per ferrocarril l'interior de la península Ibèrica amb els principals ports marítims espanyols, entre els quals hi ha el port de Barcelona, representen un important avantatge competitiu per a qualsevol port marítim. A més de fer més fàcil l'ampliació del *hinterland*, redueixen els costos de transport i en milloren alhora la qualitat i la seguretat perquè ofereixen un enllaç directe entre terminals, composició fixa per tren, horari fix, compromisos en terminis de lliurament, qualitat de servei i tarifes competitives. Per últim, és obvi que fomenten i faciliten la intermodalitat.

Des dels ports secs de Coslada i d'Azuqueca, es desenvolupen, fonamentalment, les funcions de recepció i expedició de trens al port de Barcelona i a altres ports de l'Estat; les funcions de càrrega i descàrrega i transbordament de contenidors sobre vagó i camió, i també les opcions de grupatge, emmagatzematge i distribució de mercaderies.

D'altra banda, l'element diferencial que suposa que en aquests ports secs conflueixin tràfics dels principals ports d'Espanya, permet, sens dubte, millorar la competitivitat del conjunt del sistema portuari, en general, i de cadascun dels ports implicats, en particular, al mateix temps que incrementa la participació del mode ferroviari en la captació dels tràfics generats pels diferents ports.

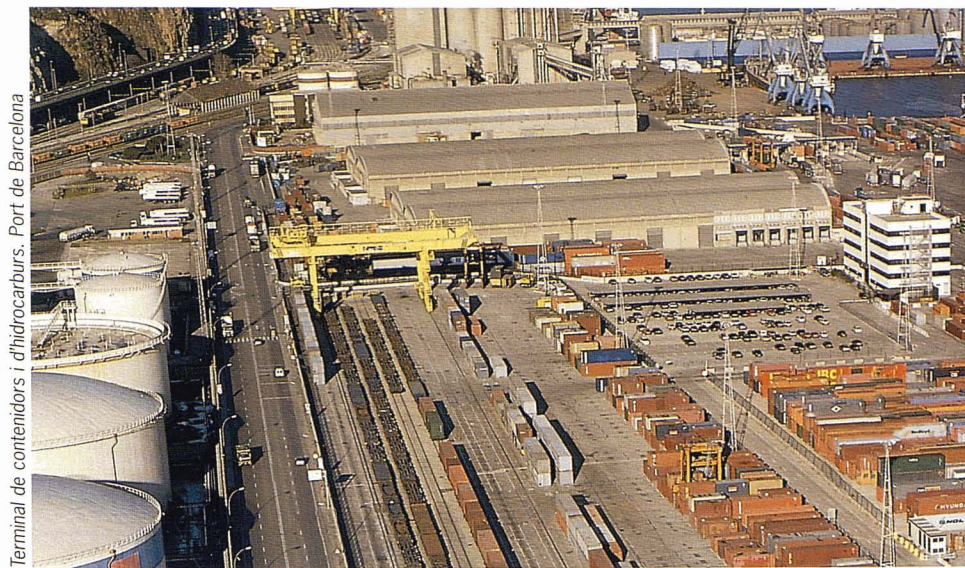
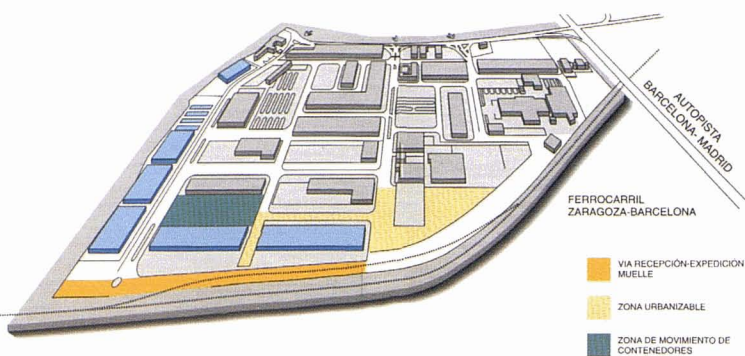
Així mateix, la coordinació operativa dels ports que participen en aquests ports secs potencia el desenvolupament d'estratègies conjuntes per a impulsar els projectes d'harmonització tècnica (sistemes informàtics, tramitació duanera, transport combinat) i per a assolir la massa crítica que

Terminal de contenidors. Port de Barcelona



Port de Barcelona

Plànol de la nova Terminal Marítima de Saragossa.
Port de Barcelona



Terminal de contenidors i d'hidrocarburs. Port de Barcelona

permeti una connexió més bona amb les xarxes europees, des d'una òptica intermodal.

En definitiva, els ports secs ofereixen molts dels avantatges d'un port marítim, gràcies als enllaços ferroviaris que estableixen amb múltiples freqüències a l'interior del país. És una forma idònia d'ampliar el *hinterland* dels ports i, per tant, la quantitat de clients i usuaris.

Amb aquest mateix objectiu, el port de Barcelona ha creat la Terminal Marítima de Saragossa (TMZ). En concret, ho ha fet per a consolidar i estendre un dels mercats estratègics del port: Aragó i la seva àrea d'influència. Tanmateix, la concepció d'aquesta nova terminal ha anat més enllà de les actuacions de caràcter infraestructural dels ports secs i plataformes logístiques i també de la clàssica promoció comercial.

En el primer cas, el de les actuacions infraestructurals, si bé és cert que s'aporten importants infraestructures terrestres i serveis de caire complementari o de suport a les empreses que s'hi instal·len, no s'arriba a oferir ni la gamma de serveis bàsics ni prou garanties als usuaris i clients que la iniciativa de la TMZ pretén. En el segon cas, el de la promoció comercial clàssica, que es porta a terme, entre d'altres, amb presentacions dels serveis portuaris o amb la presència permanent d'un delegat comercial de l'Autoritat Portuària a la zona, no s'assegura prou bé el suport operatiu que garanteixi l'accés als serveis inicialment oferts pel port.

El port de Barcelona ha optat per desenvolupar un nou concepte, el de terminal marítima interior, adoptant un punt de vista completament orientat a les necessitats dels clients, mitjançant la prestació de serveis logístics per part d'un operador neutral als transitaris, transportistes, operadors logístics i carregadors que gestionen la pròpia logística. La gamma de serveis de la TMZ abraça des del dipòsit de contenidors, els serveis duaners i de dipòsit duaner per a tràfics marítims, els serveis de grupatge, d'emmagatzematge i distribució, fins a un transport per carretera més eficient i,

en un futur pròxim, una connexió ferroviària directa amb el port. Inclou també els serveis de marca del port de Barcelona que possibiliten l'aprofitament dels sistemes d'informació i de comerç electrònic i també tot un conjunt de garanties que assegurin la prestació dels serveis amb estàndards de qualitat preestablerts. En definitiva, els operadors de la zona de la vall de l'Ebre podran accedir als mateixos serveis que actualment es presten al port de Barcelona, com si les operacions es duguessin directament a terme amb el port. Es tracta d'un veritable port interior vinculat directament als ports marítims i específicament al de Barcelona.

El nou concepte de terminal marítima interior, que no s'ha posat en funcionament en cap altre lloc de l'Estat, fa realitat la voluntat del port de Barcelona de situar-se més a prop dels operadors externs i dels seus clients, fins al punt que treballar amb la base operativa, en aquest cas la Terminal Marítima de Saragossa, equival a fer-ho directament amb el port de Barcelona. D'aquesta manera, el port de Barcelona s'articula com una xarxa de centres de serveis permanents, lluny de l'entorn físic del port, connectats entre ells i amb el port per corredors multimodals de transport.

L'objectiu de totes aquestes iniciatives –ports secs i terminals marítimes– és anar ampliant progressivament la cadena de transport i ajudar a aconseguir la integració completa del *hinterland* i del *foreland* en serveis porta a porta, per a poder complir d'aquesta manera la missió del port de Barcelona: 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, estiguin allà on estiguin.

Emili Arbós i Ruiz
cap del Gabinet de Presidència de l'Autoritat Portuària de Barcelona