

# Catalunya, plataforma logística

Catalunya, que supera els 6,3 milions d'habitants, té en el capital humà una de les principals forces. Això ha propiciat que el Principat estigui preparat per a aprofitar les oportunitats de desenvolupament que ofereix el segle XXI. La Generalitat de Catalunya coordina els esforços de dotació d'infraestructures i de millora de la qualitat dels serveis logístics. La interacció Govern-ciutadania fa de Catalunya un motor d'Europa.

**U**n capital humà de primer nivell. Si fem cas als indicadors econòmics, comprovem que Catalunya és el motor industrial de l'estat espanyol i una de les principals regions industrialitzades d'Europa. Sobre el total d'Espanya, la indústria aporta el 28% de la producció i representa un 26% del sector industrial espanyol. Un sector que, a més, es troba també molt diversificat, amb una presència significativa de la indústria química i farmacèutica, l'alimentació, la metal·lúrgia, la fabricació de materials de transport i el material electrònic.

L'economia catalana presenta, doncs, una estructura molt diversificada, amb un elevat grau de terciarització. I és de les més dinàmiques del seu entorn, la qual cosa s'ha traduït en un creixement anual mitjà del 3,3% en els darrers cinc anys. Per tant, es pot assegurar sense por d'equivocar-nos que aquest gran salt ha permès que Catalunya se situï prop de la mitjana europea i per sobre de l'espanyola.

**Una economia oberta al món.** L'economia catalana està intensament orientada cap a l'exportació. La seva estructura productiva correspon a la d'una economia oberta i competitiva que participa intensament del procés d'internacionalització.

L'activitat comercial de Catalunya està fortament vinculada amb Europa. Aquesta afirmació agafa pes si comprovem que el 80% de les exportacions catalanes es dirigeixen al vell continent. També en el cas de les importacions, que és de quasi el 70%, aquestes provenen fonamentalment de països europeus.

**Un territori estratègic.** Catalunya constitueix un punt neuràlgic de dinamisme de l'Europa meridional i de la regió mediterrània. Aquest dinamisme es basa en un territori divers, configurat per grans àrees urbanes que conviuen amb una àmplia malla de ciutats mitjanes que contribueixen a difondre el creixement el país.

Per desenvolupar el potencial del sistema de ciutats, la Generalitat de Catalunya executa una xarxa logística. Els grans objectius són potenciar les instal·lacions existents (ports, aeroports...), crear noves instal·lacions (centrals de mercaderies, intercanviadors, aparcaments per a vehicles pesants...), potenciar una xarxa viària i ferroviària al servei del territori, i impulsar nou sòl industrial com a eina de reequilibri territorial.

No hi ha cap dubte que Catalunya és una ubicació atractiva per a les empreses d'arreu del món, tant per la seva localització geogràfica com pel creixent grau d'especialització i provisió de serveis d'alt valor afegit. Per aquesta raó, s'ha anat consolidant com un país atractiu per a la inversió estrangera i s'hi troben instal·lades prop de 3.000 empreses estrangeres.

Aquesta inversió estrangera prové principalment de la Unió Europea (94%), mentre que la inversió catalana a l'estranger és més diversificada. Una part molt important de la inversió catalana es destina a països de la UE (62%), però cal destacar altres destinacions, com els Estats Units (14%) o el Brasil (11%).

També s'ha de subratllar que Catalunya és la segona regió europea en nombre de projectes d'inversió duts a terme per empreses internacionals, i la ciutat



El dinamisme econòmic que caracteritza Catalunya seria impossible sense una completa xarxa de comunicacions, una xarxa que creix dia rere dia.

de Barcelona apareix com la sisena localització preferida per les empreses a Europa, de manera que ocupa el primer lloc en el marc de l'estat espanyol i del sud d'Europa.

**Catalunya, porta d'Europa.** El Departament de Política Territorial i Obres

Públiques de la Generalitat de Catalunya duu a terme el "Pla estratègic d'instal·lacions destinades a activitats logístiques", amb el qual es pretén crear una xarxa per convertir Catalunya en una plataforma logística de primer ordre. Si fem un cop d'ull al mapa del Principat, trobarem que actualment hi ha en ple

rendiment la Central Integrada de Mercaderies del Vallès (CIM Vallès), que va entrar en servei l'any 1997 i que és ocupada per unes 40 empreses amb un trànsit diari d'uns 7.000 vehicles. I li segueix els mateixos passos la Central Integrada de Mercaderies de Lleida (CIM Lleida), que s'inaugura enguany. Però

## El 'hub' barceloní comptarà amb els aeroports de Girona i Reus, que faran de quarta i cinquena pistes

encara hi ha més: pensant en el futur s'han presentat els projectes de les centrals integrades de mercaderies de la Selva i de l'Empordà. La primera estarà ubicada prop de l'aeroport de Girona-Costa Brava i es planteja com un centre logístic per a l'agrupament i la distribució interior a l'àmbit metropolità de Girona, la Costa Brava i el port de Palamós. Quant a la CIM de l'Empordà, es planteja com un centre intermodal ferroviari i logístic d'àmbit euromediterrani per a l'emmagatzematge i la distribució, que actuarà de ròtula entre Catalunya i la resta d'Europa.

També es treballa en el desenvolupament de noves centrals integrades de mercaderies al Baix Llobregat, al Baix Penedès, al Camp de Tarragona (prop de l'aeroport de Reus), i a les Terres de l'Ebre.

**Un sistema aeroportuari que treballa en xarxa.** La ubicació estratègica de Barcelona a l'àrea mediterrània és idònia per desenvolupar tasques d'aeroport nodal de les grans rutes internacionals i de distribuïdor de tràfics de tipus regional. El *hub* de Barcelona comptarà amb els aeroports de Girona i de Reus, que actuaran com a quarta i cinquena pistes, gràcies a l'efecte xarxa que potenciarà la nova línia ferroviària d'altas prestacions i que servirà per incrementar significativament l'activitat del conjunt del sistema aeroportuari català

Pel que fa al Port de Barcelona, aquest s'ha consolidat com un dels més importants de la Mediterrània. Lidera el rànquing de ports espanyols en l'aspecte dels ingressos i dels beneficis, ha registrat un rècord en l'increment de turisme de creuers (843.000 passatgers i 633 es-

### Distribució d'empreses estrangeres a Catalunya, per país d'origen

França	25%
Alemanya	18%
EUA	15%
Regne Unit	6%
Japó	6%
Holanda	5%
Bèlgica	3%
Altres	22%

## El TGV unirà les principals ciutats catalanes entre si i amb Europa

cales) i es manté com a segon port de l'estat en moviment de mercaderies.

Menció especial mereix també el Port de Tarragona, que es troba entre els principals ports de l'estat en moviment de mercaderies i que és el segon en moviment de líquids a dojo amb 17,3 milions de tones. Aquests grans ports es complementen amb altres ports mitjans, com els de Palamós, Vilanova i la Geltrú i Sant Carles – els Alfacs, que constitueixen una eina de reequilibri territorial i sobre els quals s'està treballant per millorar els serveis logístics que ofereixen.

**Els grans eixos viaris.** Catalunya disposa d'una xarxa viària moderna i eficaç que dona accessibilitat arreu del país i que acosta el Principat a tots els racons d'Europa. El Govern de la Generalitat continua treballant per augmentar dia a dia la connexió entre la xarxa de ciutats diverses i actives que dinamitzen l'economia catalana i donen qualitat de vida als ciutadans.

Un element transformador de la mobilitat se simbolitza en tres lletres: TGV (tren de gran velocitat). I és que la nova línia del TGV transformarà la mobilitat de persones i mercaderies i unirà les principals ciutats catalanes entre si i amb Europa. Connectarà els tres aeroports per configurar una xarxa i arribarà als ports per facilitar l'intercanvi de mercaderies amb la resta del món.

**El delta del Llobregat i l'Europor-ta.** El Pla del delta del Llobregat té com a objectiu convertir aquest àmbit geogràfic en el principal centre distribuïdor del sud d'Europa, mitjançant la construcció d'una plataforma logística que esdevindrà un element clau per al



El Port de Barcelona lidera el rànquing espanyol quant a ingressos i beneficis, té el rècord de en l'increment de turisme de creuers i és el segon de l'estat en moviment de mercaderies.

desenvolupament econòmic de Catalunya i una zona estratègica dins de la Unió Europea.

Quan parlem de l'Europor-ta ens referim a l'ampliació del port i l'aeroport de Barcelona, així com a la nova línia d'alta velocitat Madrid – Barcelona – frontera francesa.

El port de la capital catalana s'està ampliant per tal de duplicar-ne la superfície i les infraestructures, la qual cosa li permetrà duplicar, també, el seu volum de tràfic de mercaderies. Un dels principals actius del port serà la intermodalitat mitjançant els nous accessos viaris i ferroviaris, l'arribada de l'ample de via europeu i la proximitat de l'aeroport. I és que l'aeroport del Prat, com el port,

també s'està ampliant amb l'objectiu de convertir-lo en un *hub* internacional preparat per rebre un trànsit de 40 milions de passatgers l'any, amb una ca-

CATALUNYA REPRESENTA (sobre el total d'Espanya)	
Superfície	6%
Població	16%
PIB	19%
PIB industrial	26%
Exportacions	28%
Importacions	29%
Entrada de turistes	26%

\*Font: IDESCAT

pacitat de més de 90 operacions en hora punta i de 400.000 operacions cada any.

I pel que fa a la línia ràpida Madrid-Barcelona-França, s'ha de remarcar que aquesta nova línia d'alta velocitat garantirà la intermodalitat del sistema de transport i l'enllaç amb el port i l'aero-

port. A més, es construirà una nova estació intermodal al Prat de Llobregat sobre la línia principal amb una clara voluntat de connectivitat urbana.

Així, la xarxa viària de l'àrea del delta del Llobregat quedarà relligada per tal de facilitar la modalitat entre els municipis de la zona i la conurbació barcelonina, d'una banda, i la consolidació d'una xarxa d'alta capacitat ben connectada amb el port i l'aeroport, per una altra.

A més, les actuacions mediambientals fan del Delta un exemple de desenvolupament sostenible. S'ha procurat fer compatible el creixement econòmic i social amb la preservació i la millora dels espais protegits.

*Jordi Finestres*



L'aeroport del Prat de Llobregat s'està ampliant amb l'objectiu de preparar-lo per rebre 40 milions de passatgers l'any, amb una capacitat de més de 90 operacions en hora punta i de 400.000 operacions cada any.

## CIM Lleida, un pulmó logístic de primer ordre

La Central Integrada de Mercaderies (CIM) de Lleida neix d'un acord subscrit entre l'Ajuntament de Lleida i Cimalsa i ratificat en el conveni signat per ambdues parts, el maig de 2000, per promocionar un centre específic destinat al desenvolupament d'activitats relacionades amb el transport, la logística i la distribució. En el pacte, la Paeria ha aportat els terrenys i Cimalsa es responsabilitza de projectar, construir, comercialitzar i gestionar l'operació.

Els terrenys escollits per a la implantació de la CIM Lleida són situats al terme municipal de Lleida, a la zona industrial de la ciutat, al costat dels polígons del Segre i del Camí dels Freres, al peu de la futura Ronda Sud de Lleida, que connectarà l'accés a l'autopista A-2 amb la variant de la N-II.

El projecte de la CIM inclou la construcció de les naus i patis de maniobra d'acord amb un projecte estàndard que es personalitza, en la mesura que sigui possible, segons les necessitats de cadascuna de les empreses. L'esquema general encara que no únic d'una parcel·la tipus es compon d'una gran nau modular amb dos patis de maniobra a cada costat que permeten la càrrega i descàrrega de camions i furgonetes directament a la nau, a través dels molls i plataformes de càrrega. Als extrems de la nau es troben les zones d'aparcament de turismes del personal que treballa en cadascuna de les empreses que ocupen la nau.

Una de les plusvàlues que presenta la nova central logística de Catalunya és que, a partir d'un esquema bàsic i de les necessitats de cada futur usuari, es personalitza el projecte abans de la construcció de la nau. Això s'entén perquè les naus modulares es comercialitzen en mòduls de 18 m d'amplada per la

llum de la nau, amb la possibilitat d'agregar tants mòduls com siguin necessaris per obtenir la superfície desitjada per cadascun dels clients. En conclusió, les economies d'escala i la identificació de sinergies en les necessitats de les empreses és el que optimitza el cost de la construcció, estimat en 34.179.558 euros. *J. F.*



La Central Integrada de Mercaderies de Lleida està ubicada al costat dels polígons industrials del Segre i del Camí dels Freres.