




## Infraestructures 2004

FLANDES <small>(no inclou la regió de Brussel·les)</small>	62,8	3.300	97,41	123	29.771	
	Quilometres d'autopista per 1.000 km <sup>2</sup>		TRÀFIC AERI Passatgers per cada 1.000 habitants	Mercaderies (en tones) per cada 1.000 habitants		TRÀFIC MARÍTIM Passatgers per cada 1.000 habitants
CATALUNYA	40,56	3.600	12,17	281	8.975	

La deslocalització de moltes empreses europees i el fort creixement econòmic de països emergents de l'àrea asiàtica del Pacífic han portat un augment continuat dels fluxos comercials entre Europa i Àsia. Això ha dinamitzat extraordinàriament el transport marítim a la Mediterrània. D'aquí ve que s'obrin grans perspectives de negoci per als ports de Barcelona, Tarragona i València, que podrien fer de plataforma logística de distribució de mercaderies arribades per mar des d'Àsia cap a Europa. Actualment, aquest servei el presten majoritàriament els ports flamencs, que ja gaudeixen d'una connexió intermodal que distribueix mercaderies per tren.

Pel que fa a Catalunya, la deslocalització industrial hi és més intensa que no pas en alguns altres territoris. Per això, si es vol assegurar el futur, Catalunya ha de fer una gran aposta pel sector de la logística, entesa com la gestió eficient dels fluxos de proveïment i de distribució de mercaderies. Aquesta és la tesi que sosté el professor de Teoria Econòmica de la Universitat de Barcelona Ramon Tremosa, en el llibre *Catalunya serà logística o no serà* (Edicions 3i4): "Cada vegada la logística serà un sector més estratègic i més determinant del creixement econòmic. Si es deslocalitza una part de la producció de Catalunya cap a uns altres continents, caldrà mirar de mantenir la distribució dels productes que es deslocalitzen: la logística pot ser un recanvi per a la indústria que se'n va. Si no distribuïm des de Catalunya aquesta producció, es distribuirà des de territoris veïns."

En tot cas, el país no començaria de zero en aquest posicionament. L'any 2005 a Catalunya hi havia 367 de les primeres 1.685 empreses de transport

# Flandes com a referent econòmic de Catalunya

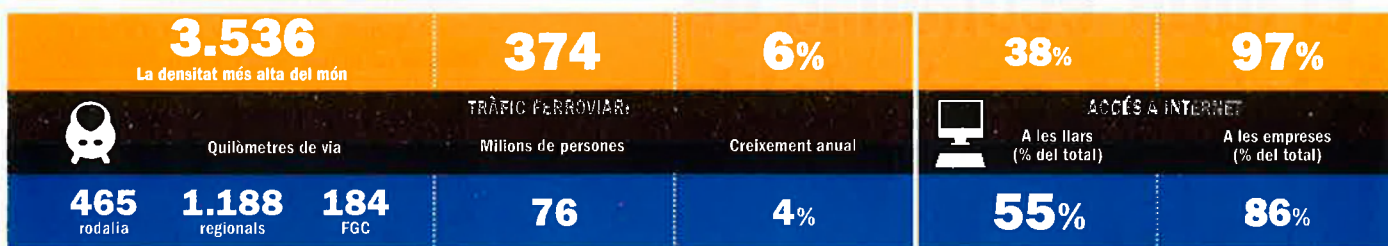


L'economista Ramon Tremosa presentarà el dia 13 de novembre a Barcelona el llibre 'Catalunya serà logística o no serà', d'edicions 3i4. EL TEMPS avança el contingut del treball, segons el qual la logística és la clau de l'economia catalana.

de mercaderies de l'estat espanyol, que van facturar 4.179 milions d'euros, un 18,6% de la facturació total de les empreses de transport i de logística estatal. Pel que fa al volum de negoci de les empreses vinculades a aquest sector, va créixer d'un 14% entre 2002

i 2004 a Catalunya, una taxa molt superior al dinamisme del conjunt de l'economia del país.

Com explica l'autor del llibre, "el transport i la logística són dos sectors econòmics clau per a la competitivitat d'un país, que incideixen directament



Font: Eurostat, Belgostat, Flanders i Figures, Idescat i Catalunya Logística

en la creació de riquesa i indirectament com a suport a les activitats productives, comercials i de consum. Catalunya pot competir en logística globalment en un racó d'un racó del continent europeu (*in a corner of a corner*). Actualment, a Catalunya, hi ha un predomini clar del trànsit interior, amb una carretera que absorbeix quasi tot el gran creixement dels fluxos de transport de mercaderies i una manca d'inversions en ferrocarrils, fins al punt que no hi ha cap tren de mercaderies que doni sortida als productes que entren pel port de Barcelona. Una infraestructura que, lògicament, sí que tenen els ports europeus que són o aspiren a ser plataformes logístiques potents i que es miren el client asiàtic com la gran oportunitat de la globalització.

Ramon Tremosa defensa que Catalunya ha d'apostar pel sector de la logística com a clau de l'economia, perquè "avui dia, la logística abasta el cicle productiu sencer: a més del producte en si cal moure també persones i informació, per la qual cosa les infraestructures de transport terrestre, marítimes i aèries, i també les de telecomunicacions, són un element encara més important de la competitivitat d'un país, d'un territori i d'una ciutat". En aquest sentit, Tremosa posa en relleu que la nova organització de la cadena logística mundial fa canviar radicalment la concepció i la fesomia de les infraestructures actuals respecte als ports comercials tradicionals, perquè "els clients cada vegada més demanen tarifes intermodals, vinculades al transport integral de porta a porta en qualsevol mitjà de transport".

El llibre de Tremosa també descriu més avantatges del sector logístic per a l'economia d'un país, com ara el fet

de crear una ocupació molt estable, tant o més arrelada al territori que la indústria. El risc de deslocalització és menor a la logística que no pas a la indústria, i requereix un personal qualificat per a satisfer les necessitats d'eficiència de producció i de distribució. A partir d'aquesta anàlisi, Ramon Tremosa considera que les connexions dels aeroports i els ports amb la resta d'infraestructures "passen a ser clau en la competitivitat d'un territori, de manera que les sinergies que les infraestructures siguin capaces de crear entre si en determinaran l'èxit o el fracàs en els circuits intercontinentals". Per a l'autor del llibre, la localització del port i l'aeroport de Barcelona és especialment avantatjós per a constituir una plataforma intermodal, perquè són molt poc distants i a tocar d'una gran ciutat.

**Infraestructures oblidades.** Aquest és el pla teòric, però la realitat és un país desvertebrat pel que fa a infraestructures, amb una mancança bàsica tan greu com un tren de mercaderies que connecti el port de Barcelona i el de València per una banda, i, per una altra, el port de la capital catalana amb Europa. Sense aquesta via, serveix de ben poc la intenció de potenciar un sector que en alguns països ha transformat radicalment el model econòmic.

Al seu treball, Tremosa basteix una comparació entre els Països Baixos i Singapur –que han apostat clarament pel sector de la logística– i Catalunya, que tot just hi fa els primers passos. "Els Països Baixos i Singapur són dos petits països que s'han situat entre les economies més desenvolupades del món després de molts anys d'invertir en infraestructures de transport, tant

físiques com de telecomunicacions, i en desenvolupament logístic."

Ramon Tremosa s'interessa especialment pel cas de Flandes, un territori que té les dimensions de la demarcació de Lleida però que exporta quatre vegades més que Catalunya. Aquest economista posa en relleu que Flandes "ha passat de ser una regió perifèrica a ser capital europea en logística i líder productiu, exportador i investigador en alguns sectors industrials com ara el material de transport, el químic i farmacèutic i l'agroalimentari". I això fins a tal punt que avui arriben als ports flamencs molts productes semielaborats d'uns altres continents, que són descarregats a Flandes i als quals se'ls incorpora valor. Els ports flamencs, com més ports del nord d'Europa, són una peça clau en la cadena de creació de valor. Escampen la seva àrea d'influència cap a l'interior del territori continental per mitjà dels parcs logístics de mercaderies i generen serveis i riquesa molt més enllà de l'àmbit estrictament portuari.

I aquest és, a parer de Ramon Tremosa, un camí que podria seguir l'economia catalana. "Per exemple, la millor manera de garantir que Volkswagen es mantindrà a Catalunya a vint anys vista és aconseguir que el port de Barcelona sigui la porta d'entrada de tot allò que aquesta multinacional alemanya fabrica i fabricarà a l'Àsia amb destinació a Europa." De fet, l'estiu de 2006 la multinacional alemanya ja va demanar al port de Barcelona que fos la seva porta d'entrada del comerç asiàtic, amb una condició: que l'any 2011 ja fos operatiu el tren de mercaderies entre el port de Barcelona i la frontera francesa.

*Gemma Aguilera*