

La distribució global

CATALUNYA ES TROBA EN UNA POSICIÓ GEOGRÀFICA PRIVILEGIADA, DE CRUÏLLA DE CAMINS, QUE LA CONVERTEIX EN UN INDRET ESTRATÈGIC PER A CAPTAR ELS FLUXOS INTERNACIONALS DE MERCADERIES. UNA OPORTUNITAT PER A GENERAR RIQUESA I OCUPACIÓ.

En un món global, el país on es projecten molts productes és diferent d'on es manufacturen, i al seu torn, d'aquell on s'acaben comercialitzant. Un peça de roba, una fruita o un electrodomèstic, posem per cas, han seguit un llarg itinerari, potser de milers de quilòmetres, fins que no arriben a les nostres mans. Així doncs, les cadenes logístiques són ara com ara essencials. I Catalunya, en aquest punt, per la seva situació geogràfica, es troba en una posició privilegiada per ser una excel·lent plataforma logística, una activitat de valor afegit que genera riquesa i ocupació.

Així doncs, actualment, el 75% dels productes que provenen de l'Extrem Orient entren a Europa pel nord, pels ports de Rotterdam, Anvers i Hamburg, principalment. Si aquests mateixos productes utilitzessin els ports de Barcelona i de Tarragona per entrar al continent, els vaixells de mercaderies s'estalviarien tres dies de ruta per mar, el temps que triguen de més per a accedir als ports del nord d'Europa. És, per tant, una millora per a l'economia de Catalunya, però també és una millora per a l'eficiència en clau global. Per això, els ports catalans concentren els esforços a aconseguir aquest objectiu prioritari d'esdevenir la porta sud d'Europa.

I, naturalment, en aquest repte hi té un paper essencial el port de Barcelona, com a veritable epicentre d'una de les zones logístiques més importants del sud d'Europa. En poc més de cinc quilòmetres, en aquesta àrea s'hi concentren les instal·lacions del port de Barcelona, les de l'aeroport del Prat-Barcelona i una important xarxa d'autopistes i de ferrocarrils que connecten ambdues instal·lacions. Així mateix, en aquest territori hi ha plataformes logístiques que exerceixen un paper fonamental per a poder transformar i distribuir les mercaderies que arriben, per a abastar tant els mercats interiors com els exteriors. Aquesta àrea, d'una intensa potencialitat econòmica, abraça la zona d'activitats logístiques (ZAL) –situada al costat del port barceloní i que ocupa 208 hectàrees–, el centre de càrrega



L'obertura de la nova terminal de l'aeroport del Prat, la T1, ha duplicat la capacitat de la instal·lació.

aèria de l'aeroport del Prat, la Zona Franca i Mercabarna. Però el territori català ofereix també més pols logístics vitals. Només separada per poc menys de 25 quilòmetres



El port de Tarragona es troba en ple procés de remodelatge i de creixement.

de les anteriors, hi ha la central integral de mercaderies (CIM) del Vallès, a Santa Perpètua de Mogoda.

A només 100 quilòmetres, Tarragona, amb el port i les infraestructures que l'envolten, reforcen la potencialitat d'aquest node logístic. El corredor mediterrani viari (amb l'AP7 i el desdoblament de la N340), el corredor mediterrani ferroviari, l'autovia A27 de Tarragona a Montblanc i la nova central integrada de mercaderies (CIM) El Camp, en ple procés d'expansió, constitueixen un veritable nucli logístic de primer ordre. Un nucli al qual cal afegir les oportunitats de sinergies i de creixement que ofereix una infraestructura com la de l'aeroport de Reus o la línia de gran velocitat.

Millora de la interconnectivitat dels ports. Amb aquestes capacitats i oportunitats, tots dos ports, el de Barcelona i el de Tarragona, planegen el treball conjunt i la col·laboració per a poder créixer.

A Barcelona, una de les millores per a aconseguir aquesta fita és l'adequació dels accessos ferroviaris. Amb aquest objectiu es previst de construir la nova estació de mercaderies que es farà a l'antiga llera del Llobregat (enmig de la ZAL). Aquesta nova estació permetrà la connexió, el 2014, amb trens d'amplada internacional, de manera que les mercaderies podran sortir per via ferroviària cap a la resta d'Europa.

També s'amplia la capacitat portuària de Barcelona amb la construcció dels dics est i sud. Aquesta és l'ampliació més gran que s'ha fet mai al port barceloní. A més a més, el port ha ampliat el seu hinterland (àrea d'influència) amb les terminals interiors –àrees logístiques que funcionen com si formessin part del mateix port– de Madrid, Saragossa, Perpinyà, Tolosa de Llenguadoc i, en un futur,

Lió. També l'expansió cap a la ribera del sud de la Mediterrània forma part de les previsions de creixement d'aquest port, amb l'adquisició recent de deu hectàrees al port de Tànger-Med, que seran dedicades a la logística.

D'una altra banda, el port de Tarragona es troba en un procés de remodelatge i creixement que implica la inversió de 120 milions d'euros entre els anys 2009 i 2010. També és un objectiu ampliar la capacitat d'aquest port amb l'ampliació de la terminal de contenidors, a més de la connectivitat de les instal·lacions amb l'adequació dels accessos viaris i ferroviaris que enllaçaran amb la futura zona d'activitats logístiques (ZAL), prevista per al 2015. Un creixement que també es produirà amb l'ampliació del moll de les Illes Balears, que ocuparà 21 hectàrees construïdes sobre la mar. El port estudia també diverses opcions que li permetin de tenir connexió, a termini mitjà, amb la resta d'Europa –una assignatura pendent–, a través de la xarxa ferroviària d'amplada internacional. Han començat els estudis per a una línia de mercaderies entre Tarragona i Martorell.

L'oportunitat d'un 'hub'. La majoria de destinacions intercontinentals no es poden fer amb un vol directe des de l'aeroport del Prat. Això resta competitivitat al territori, perquè el distància, en temps, dels punts més estratègics del planeta, un dels factors clau quan una empresa decideix on s'instal·la. Per això els actors econòmics del territori han reiterat la necessitat de convertir l'aeroport de Barcelona en un *hub* –un node de connexions intercontinentals– i que la Generalitat intervingui en la gestió de l'aeroport, per a afavorir la internacionalització de l'economia catalana.

Malgrat això, avui l'aeroport de Barcelona és el vuitè d'Europa en nombre de passatgers. A més a més, des que es va obrir la terminal T1, el juny del 2009, el Prat ha duplicat la capacitat que tenia. Ara pot acollir fins a 90 operacions per hora i 55 milions de passatgers anuals, que poden augmentar fins a 70 milions. Aquestes perspectives situen l'aeroport de Barcelona en un punt ideal per a esdevenir un *hub*, un dels principals del sud d'Europa.

Però l'aeroport de Barcelona és la punta de llança del sistema aeroportuari català, integrat per més nodes aeris que, combinats en xarxa, ofereixen unes grans possibilitats per al desenvolupament econòmic del país. Els aeroports de Girona i Reus, que han estat renovats, i el nou aeroport de Lleida-Alguaire són tres punts essencials en aquesta xarxa. Aquest darrer és un aeroport comercial promogut, per primera vegada, per la Generalitat de Catalunya, i que es convertirà en un element bàsic per a l'equilibri territorial i afavorirà la connexió de les comarques de Ponent amb les principals destinacions del continent europeu.

R. E.