

## Dossier Euram

Les exportacions del port de Barcelona no solament resisteixen a la crisi, sinó que mantenen un alt ritme de creixement. Durant el primer semestre del 2013, s'han batut rècords pel que fa a la sortida de contenidors cap a destinacions d'arreu del món.

# Mar endins

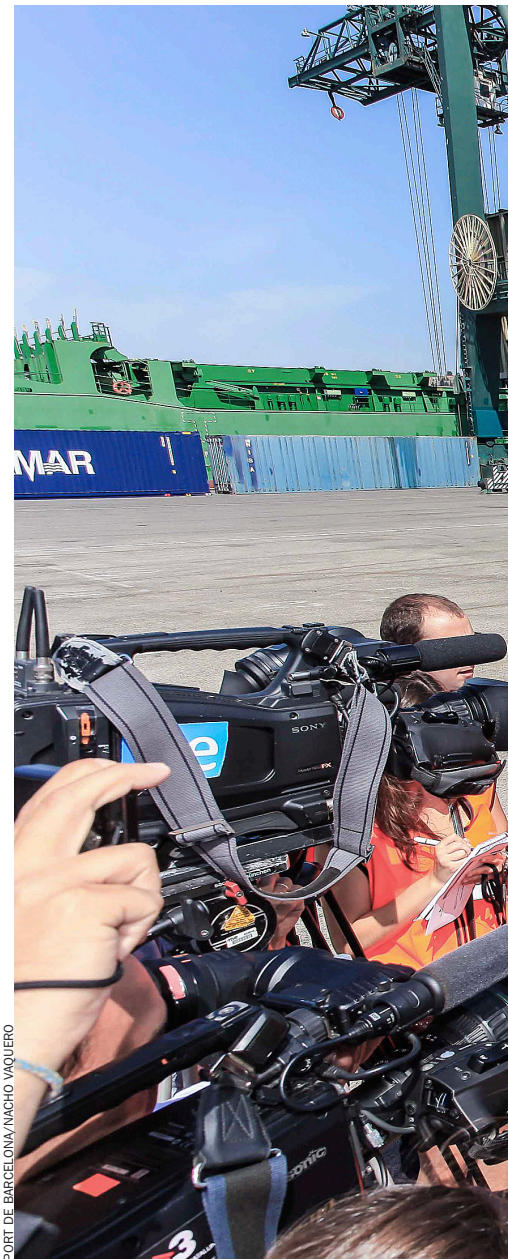
**A**lgèria, Rússia, la República de Sud-àfrica, Turquia, Malàisia, Mèxic, el Brasil i Colòmbia. També els Estats Units i els Emirats Àrabs Units, cada cop amb més importància. Aquests són alguns dels mercats emergents als quals s'han dirigit durant el darrer semestre les mercaderies embarcades al port de Barcelona, que enguany té motius de joia i ha batut rècords pel que fa al nombre de contenidors exportats entre el gener i el juny, atès que ha crescut un 12% respecte al primer semestre de l'any anterior i ha arribat als 276.566 contenidors TEU (contenidors de 20 peus de llarg, uns sis metres). Després d'haver assolit el 2012 el volum màxim de contenidors del port barceloní en dotze mesos, les xifres del 2013 són encara més esperançadores.

“El balanç del primer semestre del port de Barcelona és l'indicador més evident que el sector productiu de Catalunya i de la nostra zona d'influència està fent un gran esforç per a situar els seus productes internacionalment i per a obrir mercats nous”, va explicar Sixte Cambra, president de l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB) en l'acte de presentació de les dades. Des que hi ha la crisi, el volum d'exportacions ha tingut un ritme de creixement alt, exceptuant la davallada de l'any 2009, que va coincidir amb l'inici de la recessió. Si bé el 2009 va caure un 18%, no solament s'ha recuperat, sinó que ha augmentat. El 2010 va créixer un 17%; el 2011, un 18%; el 2012, un 5%, i enguany ho ha fet un 12%.

El conseller de Territori i Sostenibilitat, Santi Vila, que també va ser a la presentació, va afirmar que l'objectiu del port de Barcelona és fer augmentar la competitivitat de l'economia productiva catalana a l'exterior. En aquesta línia, va assenyalar que l'augment de les exportacions “és una bona notícia que avala la decisió catalana d'optar per la millora de totes les infraestructures relacionades amb el corredor mediterrani”. El port, segons les paraules del conseller, és “la punta de llança de la nostra estratègia per a fer de Barcelona i Catalunya la gran porta logística del sud d'Europa”.

Pel que fa a les principals àrees de destinació dels productes embarcats a Barcelona, el pòdium l'ocupen el nord d'Àfrica amb un volum total de més de 85.000 contenidors TEU, l'Extrem Orient i el Japó amb més de 60.000 contenidors TEU i la zona que comprèn el Mediterrani oriental, el mar Negre, el Caspi i el Pròxim Orient amb més de 40.000 contenidors TEU. Més enrere se situen el golf Pèrsic i el mar d'Aràbia, el sud-est asiàtic, la zona atlàntica d'Amèrica del Sud, la costa est nord-americana i Europa, entre unes altres zones.

“El que creix més són les exportacions de les destinacions més llunyanes, és a dir, aquest creixement es concentra molt més fora de la zona euro i fora de les exportacions a Europa”, va explicar Cambra. El conseller Vila va afegir a continuació: “Al darrere d'aquestes dades hi ha sectors molt estratègics i molt importants que tenen a veure amb l'activitat vinculada amb l'automoció

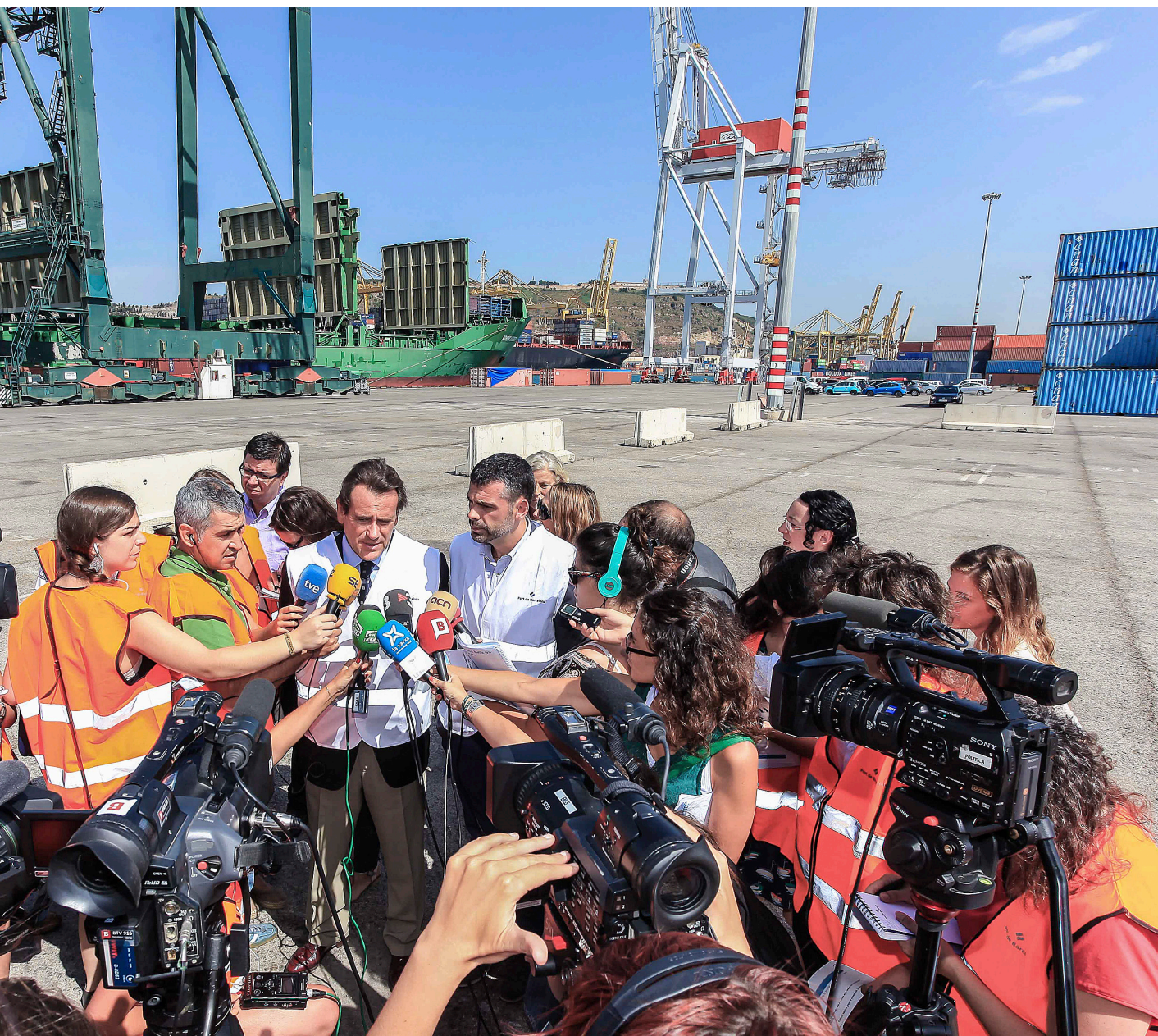


PORT DE BARCELONA/NACHO VAQUERO

**El president de l'Autoritat Portuària de Barce-**

o amb la generació de sal i de potassa, que són indústries que generen ocupació i ens permeten ser una economia oberta que troba el seu lloc al món”.

L'èxit del port de Barcelona és, segurament, el fruit de la col·laboració entre els agents econòmics públics i privats, que treballen conjuntament per a millorar les condicions de les instal·lacions portuàries, els seus accessos i els seus usos. Ho explicava Santi Vila: “Quan, a més a més, som capaços de fer tot això amb dinàmiques de partenariat públic i privat, les coses acaben sortint bé. El model del port és un model que exemplifica això: compromís i concurs de



Iona, Sixte Cambra (al mig, a l'esquerra), i el conseller de Territori i Sostenibilitat, Santi Vila, al port de Barcelona.

les administracions, dels actors i dels agents privats amb una clara agenda vinculada amb l'activitat econòmica i la consegüent rendibilitat social”.

Les importacions, tot i la seva disminució, també han mostrat un bon comportament durant els primers sis mesos de l'any 2013. El seu descens, que s'ha anat allargant des del començament de la crisi econòmica, s'ha desaccelerat i ha estat menor. Durant el primer semestre només han caigut un 2%, una xifra molt inferior a la davallada dels altres anys. Al juny fins i tot van augmentar un 5%, fet que ha compensat la caiguda. Entre els principals països

d'origen, els mercats d'on procedeixen gran part de les mercaderies importades, destaquen Rússia, Turquia, Xile, l'Índia i el Vietnam. Segons Sixte Cambra, això indica el canvi de tendència inevitable que s'ha produït.

Aquest canvi de tendència palesa el que les dades han mostrat els darrers anys i especialment el darrer semestre: l'augment del volum d'exportacions per sobre de les importacions. “Hi ha un canvi radical en el comportament de l'activitat de mercaderies; prenent com a referència els contenidors, hem passat de l'etapa de pre-crisi, en què érem un port més importador que no expor-

tador, a un port molt més exportador”, va explicar el president de l'APB. El port de Barcelona trenca amb la seva història, en el bon sentit. Ara les sortides a mar també es converteixen en sortides al món.

**Intermodalitat.** La signatura dels protocols per als accessos al port de Barcelona amb tots els agents implicats (Ministeri de Foment, ADIF, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, APB i el govern de Catalunya) és imminent. Un cop negociats i tancats, s'han hagut d'endarrerir pel desgraciat accident de tren de Santiago de Compostel·la. Es

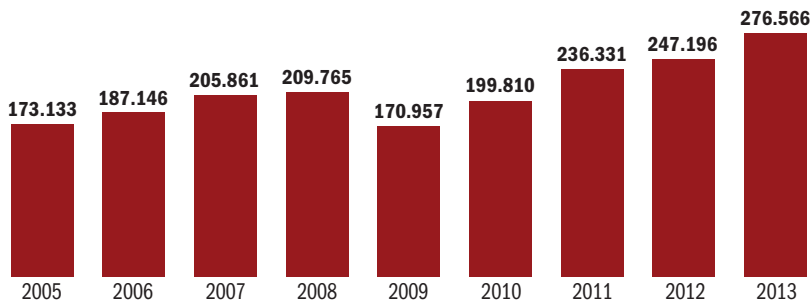


PORT DE BARCELONA / NACHO VAQUERO

**Terminal de Meroil-Lukoil del port de Barcelona. Va ser inaugurada el maig del 2012 i ha esdevingut el punt d'emmagatzematge de líquids a granel amb més calat del Mediterrani occidental.**

## Exportacions del port de Barcelona

Contenidors d'exportacions (TEU) del primer semestre dels anys 2005-2013



Font: port de Barcelona

preveu que s'ajornaran fins al final d'agost o al principi de setembre. Segons que explica el conseller de Territori i Sostenibilitat, la inversió serà de 290 milions d'euros, 100 dels quals aniran destinats a garantir els accessos ferroviaris i els 190 restants seran per als accessos viaris. L'APB finançarà el 50% dels costos. "Si tot això haurà estat possible, serà, en part, també gràcies a la gestió eficaç del port de Barcelona", va assegurar Vila.

El transport terrestre i especialment el ferrocarril continuen sent un factor imprescindible. Permetre una bona connexió amb el port és afavorir la intermodalitat, és a dir, la combinació de diferents mitjans de transport per al moviment de mercaderies. Les dades del primer semestre del 2013 del transport ferroviari també són positives. El trànsit de mercaderies amb origen o destinació al port de Barcelona ha crescut. S'han transportat 66.942 contenidors TEU, fet que suposa un increment del 14% respecte al mateix període de l'any passat.

Un dels principals productes transportats per ferrocarril són els vehicles,

que han estat pràcticament estables respecte a l'any anterior i el volum dels quals s'ha situat en les 94.463 unitats. En aquest sector, la quota ferroviària arriba al 32%. A més a més, durant la primera meitat de l'any, el port de Barcelona ha manipulat més de 360.000 vehicles, més de 320.000 dels quals són del comerç exterior –que inclou importacions, exportacions i trànsits–, la qual cosa representa una pujada del 6%. Sense anar més lluny, la seva exportació ha augmentat un 130% respecte al 2009 i ha passat de les 85.721 unitats a les 200.185 actuals.

Això converteix el port de la capital catalana en una espècie de *hub* internacional pel que fa al transport de vehicles per mar. El port de Barcelona es consolida com un centre logístic de primer ordre dedicat a la distribució de vehicles de les principals marques automobilístiques del món, els quals marxen del port de Barcelona, s'hi queden o hi són tot esperant una altra destinació. Ho constata, per exemple, el fet que el nombre d'automòbils de trànsit –són descarregats a Barcelona per a tornar-los a embarcar cap a

la destinació final– ha augmentat un 50%. S'espera que el 2013 aquesta xifra superarà els 700.000 automòbils.

També han augmentat considerablement els sòlids a granel que arriben al port de Barcelona per tren. Entre els mesos de gener i juny d'aquest any, n'han arribat prop de 208.000 tones, sobretot de sal i potassa procedent de les mines de Síria i Sallent, a la comarca del Bages. Aquests productes a granel creixen un 22%. La seva exportació també mostra un creixement espectacular, paradoxalment, des del començament de la crisi. Des de l'any 2009, el nombre de tones exportades durant el primer semestre ha pujat un 244% i ha passat de 314.000 tones, aproximadament, a més d'un milió.

Ha passat el mateix amb els líquids i els hidrocarburs a granel, que han experimentat un augment considerable. Durant la primera meitat d'aquest any, al port barceloní se n'ha manipulat prop de 5,2 milions de tones, un 1% més que l'any passat. En els hidrocarburs, el creixement encara ha estat més gran. La benzina ha superat el milió de tones amb un creixement del 69% i el fuel ha crescut un 79% amb més de 600.000 tones. Pel que fa als productes químics, l'increment ha estat del 9%. A aquesta dada hi han contribuït la terminal de Meroil-Lukoil, en funcionament des del maig del 2012, i l'atractor 34B, el punt d'atractament de líquids a granel amb més calat del Mediterrani occidental, que converteixen Barcelona, també, en un important *hub* de productes petrolífers.

El conseller Vila assegura que totes aquestes dades, tan bones, no fan altra cosa que posar de manifest "l'encert d'optar pel corredor mediterrani". Segons el responsable de Territori i Sostenibilitat, indiquen que el mercat dels productes que surten de Barcelona és el món. En la cerca d'ampliar la zona d'influència amb mercats nous hi tenen un paper fonamental infraestructures com el corredor ferroviari mediterrani, i també instal·lacions com el port de Barcelona, que en pocs anys ha passat de ser un port importador a ser un dels principals ports exportadors d'Europa i que, segons Vila, serà molt important per a sortir de la crisi.

*Nicolás Tomás*