



El moll de l'Energia és vital per a l'abastament energètic de tot el país, i compta amb l'atracador per a productes petrolífers de més calat de la Medi-

## Entre el mar i la ciutat

Turistes, transportistes, estibadors, gruistes... Milers de persones, treballadors o viatjants ocasionals, transiten nit i dia per les 830 hectàrees d'una gran plataforma que connecta l'activitat econòmica del país amb 300 ports de tot el món. La diversificació de l'oferta logística i d'oci ha fet del port de Barcelona un referent europeu que vol convertir-se en el Rotterdam del sud.

Una explosió de colors rep els conductors que entren o surten de Barcelona pel litoral. Milers de contenidors de mercaderies endreçats com si es tractés d'una joguina de Tente esperen a ser carregats en un gran vaixell per iniciar el seu viatge o a arribar a la seva destinació final després d'haver recorregut milers de quilòmetres. Mentrestant, uns metres més enllà, milers de turistes s'embarquen en un creuer de luxe i d'altres passen pel Port Vell. A l'altre extrem, uns operaris preparen una comanda de cotxes



terrània. La nova terminal BEST està preparada per als vaixells més avançats tecnològicament.

per a exportar a Itàlia, alhora que al punt d'inspecció fronterer obren un contenidor de plàtans procedents del Perú per garantir que es troben en perfecte estat i un vaixell carregat de gas liquat atraca al moll de l'Energia.

Després d'uns d'anys d'estancament per impossibilitat d'assumir amb les infraestructures existents el creixement de l'activitat, el port de la capital de Catalunya, que aporta l'1,6% del PIB del país, s'ha fet adult i es troba en fase d'expansió en tots els sentits. Les xifres avalen la tasca feta en els darrers anys: és el primer port de l'Estat espanyol per valor de les mercaderies transportades, amb 51.693 milions d'euros, i canalitza el 71% del comerç exterior marítim de Catalunya i el 21% de l'Estat. Ocupa 14.000 persones de forma directa i, de

la seva activitat, se'n beneficien 18.000 treballadors més, que contribueixen a fer funcionar els cinc ports que conviuen dins de l'espai portuari.

**La gran porta sud.** Amb 830 hectàrees, el port de Barcelona s'ha consolidat com una gran plataforma logística i d'oci del sud de la Mediterrània, que aspira a convertir-se en la gran porta d'entrada del sud d'Europa. De fet, la seva àrea d'influència s'estén per la península Ibèrica, pel sud i centre d'Europa i el nord d'Àfrica, i ja és la porta europea a mercats tan distants com l'Extrem Orient i Iberoamèrica. Per a aconseguir-ho, disposa de més de 30 terminals de mercaderies especialitzades en contenidors, vehicles, cafè i cacau, fruita, productes siderúrgics,

líquids i sòlids a granel i passatgers. Justament, aquesta diversitat d'activitats és la que dona al port un gran atractiu i més eines per a fer-se un lloc en la xarxa mundial portuària.

Al port comercial es concentren milions d'objectes que esperen a ser embarcats en una de les 100 rutes marítimes que distribuïran els productes pels més de 300 ports connectats amb Barcelona. A la terminal TCB, s'hi va sumar el setembre de 2012 la nova terminal Barcelona Europe South Terminal (BEST), gestionada per l'empresa Tercat (filial del grup xinès HPH). És una carta de presentació de nivell mundial, perquè el seu equipament d'última generació permet guanyar eficiència en el tractament de contenidors, que transporten aliments, roba, maquinària, etc. L'objectiu és atraure nous tràfics entre el continent asiàtic, especialment Extrem Orient, però també de zones emergents com l'Índia, i també d'Europa, per convertir Barcelona en la seva principal porta d'entrada. El repte és de calat: competir amb els ports del nord d'Europa, històricament més eficients i competitius que els ports del sud.

**El secret de la globalització.** I és a les terminals comercials on ens mostren la recepta màgica que ha fet possible la globalització. Els contenidors de colors vius són el gran invent del segle XX en logística. El 1950, l'empresari nord-americà Malcolm McLean, preocupat per la ineficàcia i el temps d'espera durant les operacions de càrrega i descàrrega de mercaderies, va pensar que un contenidor amb unes mides estàndard permetria fer les operacions de forma més eficaç. La majoria el van prendre per ruc. Calia fer massa obres als ports i als mateixos vaixells, de segur que no els sortiria a compte. El 1966, el primer vaixell que va anar dels EUA a Bremen (Alemanya) transportant contenidors li va donar la raó. L'estalvi era incalculable. Avui, un vaixell que surt de la Xina cap a Barcelona triga 22 dies i pot moure fins a 18.000 contenidors al preu d'uns 2.500 euros cadascun. Per a fer-nos-en una idea, transportar 13.000 telèfons mòbils en un contenidor té un cost unitari d'uns 8,5 cèntims d'euro, i si el producte és una moto de 125



JORDI PLAY



JORDI PLAY

**Dalt, un centre de control d'arribada de vaixells de mercaderies. Al centre, la terminal de vehicles d'exportació i importació, on també es modifiquen els cotxes per a mercats específics. I a sota, un dels vaixells de creuer que contribueix a transportar 2,6 milions de persones cada any.**



JORDI PLAY

cc el cost aproximat és d'1,13 euros si el contenidor va ple. Des dels ports del món surten uns 6.000 vaixells, que mouen 20 milions de contenidors cada any, majoritàriament, per a importar a Europa i els Estats Units mercaderies produïdes a Àsia.

**Del vaixell a la calefacció.** El moll de l'Energia, d'aspecte més sobri i més apartat de la ciutat, és un gran desconegut. Però és clau per al sosteniment energètic del país. És un dels punts més importants de la descàrrega i canalització de gas natural de tot l'Estat espanyol, que arriba líquid a  $-163$  graus i es converteix en gas i s'injecta a la xarxa general, des d'on arriba a les llars i les indústries. El més innovador, però, és que disposa de l'atracador per a productes petrolífers de més calat de tota la Mediterrània occidental, preparat per a rebre els vaixells més grans del mercat. Aquesta infraestructura, una inversió directa del port, el posiciona com el principal *hub* de distribució logística de productes petrolífers de la Mediterrània i del nord d'Àfrica. Abans anomenat moll d'inflamables, també concentra la recepció i distribució de gasolines, gasoils i biodièsel per al sector de l'automoció.

**La ZAL.** També és prou desconeguda la zona d'activitats logístiques, un centre intermodal que, connectat a tots els modes de transport en un radi inferior a 5 quilòmetres, ofereix als seus clients serveis a la carta a través del lloguer de naus construïdes a mida, règim duaner propi, servei integral de telecomunicacions, economies d'escala i sinergies entre les seves empreses. Actualment hi ha instal·lades 130 empreses, entre les quals, Decathlon i Carrefour. Des d'aquesta ZAL, les companyies poden fer tasques relacionades amb la preparació dels seus productes, com ara embalatge i manipulacions específiques. L'Autoritat Portuària considera la ZAL com una de les eines fonamentals del port per a convertir-se en la principal plataforma de distribució de mercaderies del sud d'Europa.

**Port ciutadà.** Més enllà de l'activitat relacionada amb la mercaderia, el port de Barcelona té també una cara



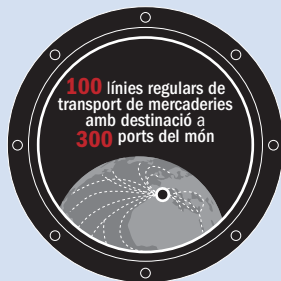
## Porta d'entrada a la Mediterrània

Dades del port de Barcelona del 2012

### LLOCS DE TREBALL



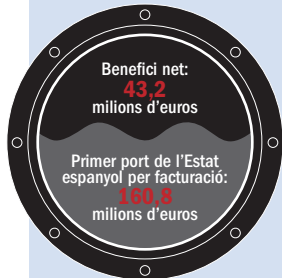
### CONNEXIONS



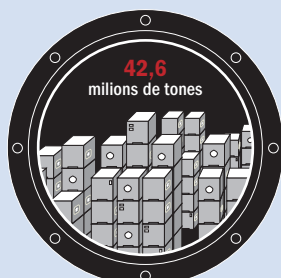
### CREUERISTES



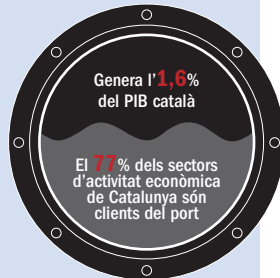
### BENEFICI / FACTURACIÓ



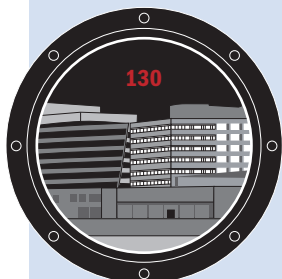
### TRÀNSIT TOTAL DE MERCADERIES



### PIB / CLIENTS



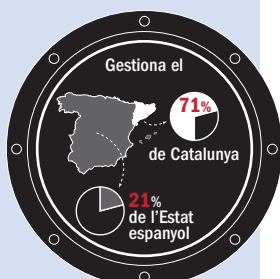
### EMPRESSES A LA ZONA LOGÍSTICA



### VALOR DE LES MERCADERIES



### COMERÇ EXTERIOR MARÍTIM



Font: Port de Barcelona // Gràfic: V. PRIETO

més humana. El Port Vell és el port urbà, obert als ciutadans i reconegut com a paradigma d'integració port-ciutat. A les 56 hectàrees del Port Vell hi ha el World Trade Center, oferta hotelera i d'oci i restauració, una zona de nàutica esportiva i la Marina Port Vell.

I finalment, la imatge que més embadaleix del port, els vaixells de creuers. Amb 2,6 milions de creueristes l'any, Barcelona és el primer port de creuers d'Europa i el quart port base del món, només precedit pels grans ports de l'estat nord-americà de Florida. Amb la nova terminal de Carnival, el port disposarà de vuit terminals per a atendre els vaixells de grans dimensions amb capacitat per a 6.000 passatgers. L'activitat creuerista té un impacte directe en l'economia de Barcelona i del país quantificada en uns 300 milions d'euros l'any, una xifra conservadora si es té en compte que només calcula la despesa directa dels turistes, però no té en compte la dels mateixos vaixells i de la tripulació, per exemple.

**Els altres ports.** L'activitat del port no queda concentrada al recinte portuari ni acaba als límits que defineixen els molls i la seva frontera amb la ciutat. El port és la porta a un hinterland que acosta els serveis portuaris als operadors i als clients finals gràcies a una xarxa de terminals marítimes interiors a Saragossa, Tolosa de Llenguadoc, Perpinyà, Madrid i Guadalajara.

*Gemma Aguilera*