

SÍNTESI DE DIAGNOSI I ESTRATÈGIES SOBRE: **EL PORT DE BARCELONA**

El Port de Barcelona és un equipament clau per a la competitivitat de l'economia industrial catalana, té associada la segona concentració logística espanyola, després de Madrid. D'acord amb el segon **Pla Estratègic del Port de Barcelona** (2003-2015) l'objectiu del port és assolir una posició de lideratge en el Mediterrani en relació als trànsits emergents que procedeixen del mercat asiàtic. L'ampliació del mercat del Port és crucial per tal que pugui seguir tenint línies marítimes directes, ja que les companyies navilieres tendeixen a mantenir menys ports d'escala directa, amb portacontenidors cada vegada més grans que necessiten carregar i descarregar cada vegada volums de mercaderies majors. Per ser port d'escala directa cal augmentar molt el volum de càrrega portuària. I calen més espais per contenidors buits, facilitar terminals pròpies a les companyies navilieres en alguns casos i disposar de bons transports viaris i ferroviaris cap a terra per ampliar el hinterland. La reducció de preus és una exigència permanent i indefugible de competitivitat. Conseqüentment, l'objectiu estratègic del Port és desenvolupar *La xarxa del Port en el hinterland* per poder ampliar el seu mercat.

DIAGNOSI ESTRATÈGICA

Estudis de l'APB (Autoritat Portuària de Barcelona) mostren que un dels problemes fonamentals per a dur a terme aquesta estratègia de creixement, una vegada es dugui a terme l'ampliació de dics, molls i terminals ferroviàries en curs, són els accessos viaris i ferroviaris del port. El desenvolupament logístic de les zones al voltant del Port generaran, de dur-se a terme com estan previstes, fluxos de vehicles lleugers i de camions que saturaran les vies d'accés, fins i tot si el desenvolupen les infraestructures previstes i encara que el ferrocarril aconseguís capturar una gran quota de mercat. Si bé a curt termini la realització de les inversions viàries i ferroviàries ja previstes són indispensables, com també millores d'eficiència en la gestió de mercaderies en el propi Port, a mig termini caldria tendir a augmentar el valor afegit de les activitats logístiques ubicades prop del Port, desplaçant magatzems amb poca rotació de mercaderies o àmbits de distribució regional o interregional en zones logístiques interiors, així com establir xarxes de cooperació entre el Port de Barcelona i altres ports catalans i valencians i altres plataformes logístiques per especialitzar els ports en els sectors on cadascun pot ser més competitiu.

D'altra banda, el Port de Barcelona s'ha situat en pocs anys com el port de la Mediterrània amb major trànsit de creuers, i aquest trànsit, que té també tendència a créixer, resulta important per a la promoció del turisme de qualitat a la ciutat de Barcelona i a la resta de Catalunya, encara que per a l'APB no reporti una activitat comercial significativa. Mentre els

usos pesquers tenen tendència a estancar-se o desplaçar-se a d'altres ports propers, els usos recreatius tenen també tendència a créixer i a anar desplaçant progressivament els usos pesquers.

En els darrers deu anys el Port passà de 17.682 milers tones a 32.608, quasi triplicant el trànsit de contenidors. Mentre que el nombre total de vaixells s'ha mantingut sobre els 9.000 anuals des del 1999, l'arqueig total ha augmentat d'uns 110.000 milers de tones a quasi 150.000.

Un dels principals problemes del Port identificats ja en el seu Pla Estratègic (1990-2002) fou la manca d'espai terrestre. Hi ha una accessibilitat insuficient a la xarxa ferroviària, i una deficient connexió entre les terminals de contenidors marítimes i ferroviàries. A més, la comunicació port-ferrocarril existeix amb dos tipus de xarxa (Renfe i Ferrocarrils de la Generalitat). Hi ha comunicacions ferroviàries interiors però amb cobertura insuficient per a les actuals necessitats. Altres problemes són la competència cada cop més forta dels ports de València, Gènova i Marsella i la manca d'operadors intermodals europeus que assegurin la distribució de la mercaderia cap a destinacions cada cop més llunyanes.

En base a aquestes consideracions, el Pla Director (1990-2010) va posar de manifest la necessitat d'ampliació de la zona de servei, que s'aprovà definitivament l'any 1993. Amb aquesta actuació s'adaptava la zona de servei al sistema portuari determinat pel Pla General Metropolità (1976), si bé amb una dràstica reducció imposada pel Pla de Costes (1987). La superfície de terra del port va quedar dividida com segueix: Port Vell: 55,6 ha, Port Comercial: 435,8 ha i ZAL 1ª fase i ampliació: 321,7 ha. Aquestes obres estan actualment en curs de realització. Una de les obres més emblemàtiques de l'ampliació, el desviament del riu Llobregat, s'ha realitzat enguany. De les 321,7 ha previstes per l'horitzó 2020, unes 110 ha estaran ja en operació el 2008, i unes 160 ha cap el 2011. La nova terminal ferroviària en l'antiga llera del Llobregat hauria d'estar operativa cap al 2009. Les inversions ferroviàries més importants contingudes en el Pla Director Ferroviari del port es refereixen a la construcció d'una nova terminal ferroviària per contenidors capaç de recepcionar i enviar trens a l'antiga llera del riu, i la remodelació de les estacions de RENFE a can Tunis i el Morrot, on quasi la meitat de les tones gestionades són contenidors del propi port, i la triplicació de les línies ferroviàries interiors. Fins i tot quan la primera fase de l'ampliació no està acabada, ja es detecten increments de trànsits i estratègies d'operadors logístics induïts per la pròpia

ampliació. El cost total de les actuacions pròpiament portuàries s'eleva aproximadament a uns 1.700 milions d'euros.

Amb aquesta ampliació el Port de Barcelona, pel que fa a les seves pròpies infraestructures, estaria en situació de poder captar una part important dels trànsits de les rutes transoceàniques est-oest procedents d'Àsia. Així, la nova terminal de contenidors en construcció podria arribar a gestionar, en la hipòtesi de major creixement, uns 7 milions de contenidors (actualment en gestiona poc més d'un milió), dels quals 2 milions correspondrien al mercat asiàtic, un volum important de les quals s'hauria de distribuir per a la resta d'Europa. Però per tal de poder esdevenir un port exportador de mercaderies, porta d'Europa per a trànsits asiàtics en competència amb els ports del Nord d'Europa, el segon Pla Estratègic del Port de Barcelona (2003-2015) fixà l'objectiu de dotar-se de connexions viàries i ferroviàries eficients amb el centre d'Europa.

Així, d'acord amb aquest Pla Estratègic, i altres plans i programes d'inversions de les Administracions competents en cada cas, es preveu la construcció a curt termini d'una línia ferroviària exclusiva de mercaderies al llarg del Llobregat, amb característiques UIC, que continuaria en línia mixta des del Papiol fins Mollet on enllaçaria amb la nova línia d'Alta Velocitat UIC cap a França, i la construcció d'una connexió per autopista de 2 carrils per sentit exclusiva per trànsits de mercaderies que enllaçaria a la Ronda Litoral a l'enllaç de Cornellà. A banda d'aquestes inversions que milloren l'accés en proximitat, l'APB proposa també en el seu segon Pla Estratègic prioritzar altres inversions en la xarxa de transports de Catalunya, augmentant la capacitat ferroviària de l'eix Tarragona-Mollet, el Quart Cinturó, o ampliacions puntuals de capacitat i nous enllaços en l'Eix del Llobregat.

Tot i que es disposés d'aquests serveis ferroviaris i que resultessin eficients, arribant a captar fins un 30% del total de mercaderies, com es pretén, seguiria existint un nivell alt de congestió en les xarxes de transport del Delta del Llobregat. Cal tenir present que, segons estudis del Port de Barcelona i dels estudis previs dels Plans estratègics de carreteres i ferrocarrils de Catalunya, els vehicles equivalents generats i atrets per la Plataforma Logística del Delta passarien d'uns 207.000 el 2000 a uns 445.000 el 2020, i que gran part d'aquests increments, quasi el 75%, serien deguts a la Zona Franca i al polígon Pedrosa i a l'ampliació de la Zona d'Activitats Logístiques ZAL II. L'increment de trànsits al Port i l'Aeroport suposarien només un 25%. Així, els nivells de saturació de la xarxa viària al voltant del delta

tendiran a créixer ràpidament en els propers anys. D'altra banda, les millores tecnològiques dels camions en quant a conducció automàtica, optimització de rutes, motors híbrids d'hidrogen i altres, continuaran fent el sector molt flexible i enormement competitiu en el futur, fent que el 30% de captació del ferrocarril, que també depèn de millores en la xarxa francesa, sigui difícil d'assolir. En qualsevol cas, caldrà una gestió optimitzada de la capacitat viària escassa, i de les operacions portuàries, incloent la possibilitat d'ubicar un Port Sec d'unes 400 ha amb terminal ferroviària fora de la Regió Metropolitana de Barcelona per tal de desplaçar activitats amb poc valor afegit des del delta i reduir el nombre de camions accedint al port, tot i que representin una xifra relativament baixa del total. Comencen a plantejar-se autopistes ferroviàries exclusives de mercaderies al llarg de la Mediterrània, com el Fermed, d'Algecires a Metz, i la Comissió Europea a inclòs en les Xarxes Trans-Europees la línia ferroviària de Somport, des de Saragossa, que reforçaria l'eix des del port de Sagunt, a Saragossa, on existeix PLAZA, una de les plataformes logístiques amb major creixement d'Europa, i França. L'eix ferroviari transversal en estudi dins del Pla Estratègic d'Infraestructures de Catalunya per sí mateix no solucionaria els problemes de capacitat ferroviària analitzats pel cas del Port de Barcelona.

D'altra banda, el Port de Barcelona ha estat escollit com a base per a les companyies de creuers americanes i europees. El 2003, per primera vegada, els creueristes arribats a Barcelona han superat el milió de persones, amb un creixement del 23%, i el port s'ha consolidat ja com el primer port europeu de creuers i l'onzè del món gràcies a la seva posició privilegiada. Aquest fet reforçarà el turisme d'una forma significativa ja que permetrà als creueristes, persones amb nivells de renda mitges i mitges altes, romandre uns dies a Barcelona abans o després de realitzar el creuer. Les previsions, a més, són que continuï l'increment d'arribada de turistes per aquest mitjà. D'uns 400.000 passatgers anuals el 1993 es passà a més de 1.600.000 el 2002.

En relació a la flota de pesca, es previsible que part d'ella es traslladi a curt termini al port de Badalona, i que la que resti tendeixi progressivament a traslladar-se a més llarg termini. El nombre d'amarratges dels ports esportius, uns 1.680, tendiran en canvi a créixer. L'obertura d'una segona bocana al moll de Llevant permet independitzar els trànsits comercials dels esportius, estalviant-los d'haver de recórrer tot el dic de l'est per sortir a mar oberta.

Projectes de futur

L'estratègia central del Port és esdevenir escala de les grans línies navilieres internacionals, que repercutiria en millors serveis en freqüència i preu per les indústries ubicades a Catalunya i en possibilitar l'expansió d'un sector logístic cada vegada amb major valor afegit. Però en el procés de creixement del Port de Barcelona conflueixen també interessos diferents, encara que no necessàriament oposats:

- D'altra banda les activitats turístiques, que prioritzarien els creuers i els vaixells de lleure, ubicant en els molls comercials més propers a la ciutat, activitats terciàries, com el World Trade Center, hotels, i altres.
- Els municipis del Delta del Llobregat prioritzen també la protecció del paisatge i la regeneració de platges, i la contenció de les activitats logístiques extensives que creen pocs llocs de treball per superfície i incrementen la congestió sobre les xarxes.
- Grups ecologistes en defensa de zones humides, fins i tot de les creades en l'antiga llera del riu Llobregat, que alerten sobre la fragilitat de dur a terme grans transformacions en una zona deltaica.

Aquestes diferents sensibilitats s'han integrat en certa mesura en els projectes d'ampliació del Port, i en general del Pla d'infraestructures del Delta, o bé han requerit l'aplicació de mesures compensatòries, com abocar 3 milions de metres cúbics de sorra a la platja d'El Prat i garantir una transferència anual d'uns 150.000 metres cúbics.

Objectius d'acord amb el Pla Estratègic del Port

Per esdevenir hub logístic de la Mediterrània cal:

- Continuar millorant el pas de les mercaderies pel port
- Promoure un canvi substancial en el transport terrestre portuari
- Impulsar accions d'implantació i comercialització més vigoroses en el hinterland
- Impulsar el trànsit marítim a curta distància

- Generalitzar els avantatges operatius a la xarxa
- Transformar millores operatives en ofertes més completes i adaptades als clients

Accions

- Execució de l'ampliació del Port, del Pla Director Ferroviari i Viari
- Promoure solucions globals coordinades per a la mobilitat en el delta
- Aplicar mesures de millora de gestió del Port per descongestionar trànsit d'accés
- Creació d'una xarxa ferroviària interna
- Accés ferroviari al Port
- Atracció d'operadors ferroviaris intermodals
- Creació de noves formes de pressió conjunta com a lobby
- Obertura del sector de transport per contenidors per carretera
- Millor gestió dels serveis per reduir els preus
- Millorar el transport a curta distància
- Millorar els serveis porta a porta
- Comercialització dels serveis i promoció del Port