Una gran plataforma logística i d'oci

L'activitat creuerista del port de Barcelona és una petita part del negoci del port, però és una peça clau de la seva imatge internacional com a port integral. De fet, aquesta infraestructura s'ha consolidat com a líder en creuers a Europa i es perfila com la gran porta del sud del vell continent per a l'entrada de mercaderies procedents del mercat asiàtic.

JORDI PLAY / ARXIU

El port de Barcelona, la gran plataforma logística de Catalunya, connecta l'activitat econòmica del país amb més de 300 ports de tot el món. Genera l'1,6% del PIB català i és el primer port de l'Estat espanyol per valor de mercaderies transportades, amb 51.693 milions d'euros, i canalitza el 71% del comerç exterior marítim de Catalunya i el 21% de l'Estat a través de la trentena de terminals especialitzades en mercaderies de què disposa aquesta infraestructura que ocupa 830 hectàrees. Ocupa 14.000 persones de forma directa, i de la seva activitat se'n beneficien 18.000 treballadors més. Amb aquestes magnituds, el port de Barcelona es postula davant del món com el candidat més sòlid per convertir-se en el Rotterdam del sud, la gran porta d'entrada de mercaderies asiàtiques del sud del vell continent.

Els millors creuers. Amb 2.600.000 passatgers anuals, 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. I el 2016, amb la nova terminal de Carnival al Moll Adossat, que suposa una inversió de 20 milions d'euros, disposarà de vuit terminals per atendre vaixells de grans dimensions amb capacitat per a 6.000 passatgers. Segons el port, la nova terminal, d'uns 10.000 metres quadrats, té com a objectiu respondre a les necessitats futures de la indústria de donar servei a vaixells cada vegada més grans, que a més, tenen Barcelona com a port base de les seves rutes pel Mediterrani.

Aquesta nova terminal consolidarà la posició de Barcelona com una de les grans destinacions turístiques del món –la revista *National Geographic* situa la ciutat entre les deu capitals que han de ser visitades un cop a la vida per la seva cultura, arquitectura i oferta lúdica–, i de retruc, incrementarà la despesa directa dels turistes i la tripulació a la ciutat i a Catalunya, ara calculada en uns 300 milions d'euros anuals. Prova del gran atractiu del port és que és un dels 37 ports del món seleccionats pel *Costa Deliziosa*, un gran vaixell que fa la volta al món en 98 dies.

"L'activitat de creuers és poc rellevant en el total facturat, tot i que siguem líders a Europa i la Mediterrània, però aporta molt de valor afegit a la ciutat i al país, i com a entitat pública, la nostra primera missió és ajudar a dinamitzar i a internacionalitzar la nostra activitat econòmica", assenyala el president de l'Autoritat Portuària, Sixte Cambra. De fet, afegeix, "la gestió econòmica del port és un mitjà i no un objectiu. En aquest sentit, estem en disposició de crear riquesa i ocupació al país, és a dir, que des del punt de vista de dedicació, prioritat i il·lusió, els creuers estan al mateix nivell que la resta d'activitats".

Una oferta global. Més enllà de l'oci, el port de Barcelona és una plataforma logística amb una àrea d'influència que s'estén per la península Ibèrica, pel sud i pel centre d'Europa i el nord d'Àfrica, i ja és la porta europea a mercats tan distants com l'Extrem Orient i Iberoamèrica. Després d'uns anys d'estancament per la impossibilitat d'assumir amb les infraestructures existents el creixement de l'activitat que aflorava al mercat, sobretot durant el període 2002-2007, avui el port de Barcelona està en condicions d'assumir el repte de convertir-se en la gran porta d'entrada asiàtica. Després d'una dècada esperant, s'ha fet un gran pas amb la licitació definitiva dels accessos ferroviaris –cofinançats, per primera vegada, pel port i el Ministeri de Foment al 50%–, que han d'estar enllestits l'any 2015. D'altra banda, és previst que durant aquest 2014 Foment liciti els accessos viaris, la finalització dels quals s'estima per a l'any 2017. Quan es completi aquest cicle d'obres, el port català podrà donar resposta al repunt de l'economia global que s'espera que arribi entre el 2014 i el 2015. De fet, els dos sectors que vertebren l'activitat portuària, el turisme amb els creuers i el comerç exterior amb el transport de mercaderies, són els sectors que no només han resistit la crisi, sinó que han alleugerit l'impacte del cop per la caiguda dràstica d'altres sectors tradicionalment forts de la nostra economia.

Tenir garantida una logística impecable és una fita imprescindible per a una infraestructura que vol oferir-se com una de les bases d'operacions de la futura aliança de les tres navilieres més grans del món –Maresk, MSC i CMA/CGM–, que, si finalment no vulnera les normes de competència, controlarà una mica més del 50% del mercat transoceànic.

El port de Barcelona està en una posició geoestratègica excel·lent, un enclavament que permet atendre amb un nivell alt de competitivitat la península Ibèrica i arribar amb un bon nivell al mercat del centre i del sud d'Europa. Ara bé, des del port recorden que el tràfic de contenidors té un pes relatiu en l'activitat total, a diferència d'altres ports molt especialitzats en el transport de contenidors, en què aquesta activitat sí que aporta la pràctica totalitat dels

JORDI PLAY/ARXIU

El port de Barcelona disposa d'una trentena de terminals de mercaderies especialitzades, que converteixen aquesta infraestructura en una referència dins la xarxa mundial portuària.

ingressos. És el cas, per exemple, del port de València.

I malgrat aquesta diversificació del negoci en cinc àrees –ZAL, logístic, creuers, port ciutadà, i port de l'energia–, el port de Barcelona és el líder de l'Estat espanyol per facturació, i ofereix un ampli ventall de terminals especialitzades en el transport de mercaderies: contenidors, vehicles, cafè i cacau, fruita, productes siderúrgics, líquids i sòlids sense envasar i passatgers.

El port de Barcelona, que el 2012 va facturar 160,8 milions d'euros i va obtenir un benefici net de 43,2 milions, ofereix un centenar de línies regulars de transport de mercaderies amb destinació a 300 ports del món. 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, que se centra en l'Extrem Orient i l'Índia. Ofereix 100 hectàrees i una capacitat per a moure 2,5 milions de contenidors cada any, amb una automatització pràcticament total dels processos de càrrega i descàrrega de mercaderies. I a tocar d'aquesta terminal, el port ha armat dos braços de ciment més que guanyen espai per a futures ampliacions dels serveis de mercaderies. Per a l'Autoritat Portuària, aquesta nova infraestructura és una carta de presentació mundial, perquè el seu equipament d'última generació permet guanyar eficiència en el tractament de contenidors que transporten aliments, roba, maquinària, etc.

Finalment, la zona d'activitats logístiques, la ZAL, també forma part de la gran teranyina de les mercaderies del port de Barcelona. Es tracta d'un centre intermodal connectat a tots els modes de transport en un radi inferior als 5 quilòmetres, que 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.

Peça clau del corredor. L'escenari de futur desitjable, segons fonts del Port, és atraure nous tràfics entre el continent asiàtic, especialment Extrem Orient, però també de zones emergents com l'Índia, i també Europa, per convertir Barcelona en la seva principal referència. El repte no és senzill, competir amb els principals ports del nord d'Europa, com el de Rotterdam, històricament més eficients i més competitius que els del sud.

Quan el corredor mediterrani passi del paper a la realitat, i per tant, també hi hagi un corredor ferroviari, el Port de Barcelona serà un dels grans beneficiats, perquè es crearà un sistema logístic més sostenible i equilibrat entre el sud i el nord del continent europeu. Entre Àsia i Europa es transporten anualment més de 18 milions de contenidors per via marítima, un volum de càrrega que transita pel canal de Suez i travessa la Mediterrània. Tanmateix, el 75% d'aquest volum de mercaderies és descarregat als ports del nord d'Europa, des d'on posteriorment es redistribueix a la resta del continent a través d'una àmplia xarxa de connexions fluvials i ferroviàries. En canvi, només el 25% d'aquestes mercaderies és descarregat als ports de la Mediterrània.

Gemma Aguilera