

## **La logística com activitat catalitzadora de l'economia**

**Joaquim Coello i Brufau, Enginyer**

És una realitat que la logística és una activitat econòmica força desconeguda en la seva essència, en la seva estructura i les seves conseqüències, que compta amb grans defensors i crítics que la utilitzen en masses ocasions amb arguments parcials i sovint esbiaixats a favor o en contra de les tesis que sustenten o combaten.

És una realitat que la logística és una necessitat essencial i creixent per la indústria i una part troncal del comerç però, d'aquesta activitat se'n poden derivar avantatges econòmics i creació de valor que van més enllà de l'activitat accessòria i complementària que a primera vista es podria pensar que la logística representa per la indústria i el comerç. Del pas d'una carretera o d'una via fèrria per un territori no se'n deriven avantatges econòmics explícits, més aviat al contrari, però de tots els nuclis d'intermodalitat, és a dir de canvi de sistema de transport, se'n deriven avantatges clars perquè es pot afegir valor al procés i per tant se'n poden derivar activitats econòmiques connexes.

Un port és en essència, encara que no en tots els casos, un Nòdul d'intermodalitat: la mercaderia passa del transport terrestre al marítim o al contrari. L'excepció la constitueixen aquells ports a on l'intermodalitat és només marítima, és a dir, la carrega passa del vaixell transoceànic al vaixell de cabotatge. Aquest ports, Gioia Tauro, Tánger-Med i Algeciras a la Mediterrània, tenen la característica comuna d'estar a prop de línees principals de navegació, en aquest cas Port Said-Gibraltar, i de tenir efecte casi nul pel territori a on es situen perquè tot entra i surt per mar i no es produeix cap efecte econòmic sensible sobre el territori.

Però els ports amb canvi de sistema de transport, amb intermodalitat real, tenen com a característiques comunes, estar situats al entorn de grans ciutats, de nuclis poblacionals i d'activitat econòmica importants, creant al seu voltant centres de transformació, fabricació i distribució.

A Europa els quatre primers ports estan a Hamburg, Anvers, Rotterdam i Bremen i tots ells a les desembocadures de grans rius Elba, Escalda, Rhin i Weser i tots situats en centres d'alta densitat urbanística amb complicacions per les comunicacions, l'accés i la disponibilitat d'espai que les activitats de estocatge, emmagatzematge, distribució i fabricació requereixen. És aquesta una característica inherent als ports que precisen d'actuacions específiques que dilueixin aquestes dificultats i permetin treure'n els avantatges directes que es deriven de la seva situació geogràfica.

La complexitat de l'activitat logística es deriva de que aquesta no es pot fer únicament en l'àmbit privat o en el públic o dit d'una altre manera que requereix la col·laboració entre ambdós sectors de manera inevitable. L'activitat privada, que ha de ser l'essència de l'activitat logística en una economia de lliure mercat, necessita d'infraestructures i de serveis que únicament l'activitat pública pot proveir i per tant si no hi ha una col·laboració estreta, directa i fluida entre ambdós sectors no és possible el desenvolupament de la logística.

Si es compara l'activitat logística de Rotterdam i de Barcelona això es pot entendre amb facilitat. El moviment de 10 milions de contenidors a Rotterdam requereix de vies dedicades de transport, singularment del ferrocarril ja que és aquest l'únic mitjà de transport juntament amb el fluvial que té capacitat tant pel menor impacte en el territori i el medi ambient com pel cost de la tona per kilòmetre transportada. El Govern holandès conscient d'aquesta necessitat ha creat recentment una línia fèrria de doble sentit i ús exclusiu per mercaderies que neix al Port de Rotterdam i arriba fins a la frontera alemanya i que amb una distància de només 160 Km ha tingut un cost de 6.000 M€ en raó de la

densitat i fragilitat del territori que travessa. La ubicació del Port de Rotterdam sobre la desembocadura del Rhin permet a més disposar d'una via fluvial pel transport a les zones densament poblades de Saxonia i Baden Wurtemberg, centre de l'activitat industrial alemana.

A Barcelona no hi ha riu que connecti el port amb el territori i no hi ha política d'utilització del ferrocarril cap a Europa o cap al interior de la península malgrat l'avantatge que suposa la recent construcció de les vies del TGV que han deixat capacitat lliure a les línies existents d'ample ibèric. La possibilitat de connectar Barcelona amb la frontera per una via d'ample europeu que suposa una mínima inversió d'uns 150 M€ no s'ha tampoc iniciat perquè no hi ha hagut la convicció pública del Govern Central de la seva necessitat.

Coses tant senzilles com permetre que els trens de mercaderia puguin tenir la llargada standard europea de 750 m en lloc dels 400 m que té la xarxa espanyola no s'han ni planificat. Aquest canvi de standard reduiria els costos de transport i augmentaria la capacitat de la xarxa en un 90 % amb inversions mínimes perquè implica únicament la construcció d'apartadors d'aquesta llargada sobre les vies principals que permeti l'avançament dels trens lents pels ràpids. Aquest sistema en el trajecte de Madrid a Barcelona es pot fer amb una inversió de només 30 M€. Aquesta actuació no feta redueix la capacitat i encareix el servei de manera innecessària o com a mínim de manera totalment ineficient perquè el ratio de cost/benefici de la inversió és extraordinàriament baix.

Aquest exemple és com un clixé en blanc i negre del que s'ha de fer, i s'ha fet a Rotterdam, i del que s'ha de fer i no es fa a Barcelona. És obvi que aquí la política governamental de manca d'inversió i de lideratge en suport de l'activitat logística fa que es perdi inexorablement una oportunitat que és singular per la ubicació de que es disposa a Barcelona en relació amb el comerç d'Àsia a Europa que avui circula tot per la Mediterrània a través del estret de Suez i que

suposa pels vaixells tres dies menys de navegació si descarreguen a València o Barcelona que si ho fan a Rotterdam o Hamburg.

Hi ha sovint queixes en mitjans de comunicació i àmbits ciutadans sobre la dificultat que suposa la ubicació d'un port important com és Barcelona a les proximitats d'una ciutat i la solució simplificadora i de curta volada és que hem de laminar i condicionar el creixement del port per no afectar la ciutat sense buscar la manera de fer viable una activitat econòmica i font de riquesa que només es justifica per la seva proximitat al port i per tant per la seva ubicació territorial.

Determinats projectes precisen d'unitat d'acció per millorar la seva coordinació i extraure'n les sinergies necessàries. Barcelona és un punt d'origen de transport però també de pas de les mercaderies que des d'Espanya i des del nord d'Àfrica s'encaminen cap Europa. En l'àmbit ferroviari hi ha a Barcelona tres estacions de mercaderies les; del Morrot al Port i la de Can Tunis contigua a la zona Franca, ja en funcionament, i la nova del Port a l'antiga llera del Llobregat. Totes tres es connecten amb la xarxa ferroviària per un únic punt i és lògic pensar que la coordinació en la seva explotació permetria optimitzar tant la seva utilització, possiblement la del Morrot ja no té sentit per mala situació i petita dimensió, com el tràfic ferroviari en direcció tant a Europa com a la Península. Però això requeriria una acció conjunta del Port, d'Adif i de Renfe la qual cosa està lluny de succeir donades les respectives competències que resulten disperses, divergents i poc coordinades per manca de planificació i acció global.

Si es compara la disponibilitat i l'explotació d'espai a l'entorn del Port i Aeroport que permetria l'assentament d'empreses amb avantatges logístics evidents tal com passa a l'entorn del Port d'Anvers o de Rotterdam a on hi ha disponibilitat de milers d'hectàrees que han permès la instal·lació d'una gran activitat industrial ens trobem que a Barcelona aquest espai és molt menor, de set a deu vegades menor segons els casos en relació als ports del nord d'Europa, i que

està administrat per tres administracions diferents, Consorci de la zona franca, Port i Aeroport. Això hauria de portar a dues accions rectificatives que pal·liessin les actuals dificultats. Un únic explotador tal com el Consorci o el Port i la possibilitat d'augmentar l'espai disponible desplaçant l'aeroport sobre el mar i permetent que l'espai actual de les pistes d'aterratge fos utilitzat com a zona d'expansió logística i industrial la qual cosa generaria més de 1.000 hectàrees disponibles per activitats logístiques. La localització de l'aeroport en una illa artificial i separada de la costa, amb pistes paral·leles a aquesta permetria un accés aeri sense dificultats ni interferències acústiques sobre les poblacions veïnes i per tant amb tràfic nocturn, la qual cosa permetria potenciar la carrega aèria amb sinergies evidents amb el port i en les àrees logístiques i industrials del entorn.

És necessari reconèixer que aquesta actuació no és fàcil d'emprendre i que requereix d'unes competències de gestió de la que no disposa l'administració autònoma i d'una voluntat i visió per planificar i gestionar que no existeix al govern central però si es clar que una actuació d'aquest tipus permetria un impuls significatiu del Port i l'Aeroport i la creació d'una riquesa per l'explotació d'uns actius: situació de Port i Aeroport en relació a la zona metropolitana de Barcelona del que poques ciutats d'Europa disposen. Si aquests dos projectes, disponibilitat d'un ferrocarril de mercaderies eficient amb les necessàries estacions de càrrega i descàrrega i d'espai per la ubicació d'empreses associades a l'activitat logística es convertissin en realitat, la voluntat expressada pel Port de manera reiterada i contundent de convertir-se en la porta al tràfic asiàtic al Sud d'Europa amb tot el que això comporta es convertiria en una realitat.

Però això justifica i precisa que l'aeroport pugui gestionar-se de manera autònoma i independent sense lligams a un ens superior que té òbviament objectius d'un altre nivell i no centrats en la optimització del aeroport en si mateix. El mateix es pot dir, encara que menys, en relació al port ja que el seu

grau d'autonomia és alt encara que insuficient per participar en un projecte d'aquesta naturalesa.

Bèlgica i també Holanda mitjançant Anvers i Rotterdam han aconseguit crear un valor que arriba en el cas de Flandes al 6 % del seu PIB i han aconseguit el grau més alt d'internacionalització de la seva economia a Europa. Res no impediria dur a terme aquesta política a Barcelona i Catalunya, així com a València, i aconseguir fites similars. Però això requereix una visió econòmica de l'administració pública avui inexistent.

És un paradigma comprovat que en infraestructures les realitats i els projectes quan més evidents són pels seus avantatges, més difícils resulten de dur a terme. En serien exemples l'organització de la xarxa ferroviària espanyola d'ample ibèric pel transport de mercaderies, la creació de vies d'ample europeu per mercaderies connectant Barcelona, Tarragona i València a França, la concentració i gestió unificada de les estacions ferroviàries de mercaderies, la creació de zones logístiques amples a l'entorn de Port i Aeroport amb gestió única, el trasllat del Aeroport en un projecte com el d'OSAKA o Hong Kong sobre el mar amb avantatges operatius i mediambientals, o la coordinació de Port i Aeroport amb una actuació concentrada pel que fa al turisme i al tràfic de mercaderies.

Totes són oportunitats que podrien canviar substancialment el nivell de la nostra activitat econòmica i de creació de riquesa com s'ha fet a centres comparables a Barcelona (tret del seu avantatge d'estar tots ells a la desembocadura de grans rius) com són Anvers, Rotterdam i Hamburg. Hi ha un risc alt de que això no es faci a Barcelona per falta de visió conjunta i de coordinació pública-privada. Es precis si el projecte s'hagués de dur a terme constituir un ens de gestió únic en el que se li deleguessin totes les actuacions de les diferents administracions.

No s'han de deixar de dir i repetir les accions que es necessiten per dur-ho a terme però possiblement d'aquestes se'n deriva la necessitat d'estudiar i gestionar aquestes qüestions de manera diferent, com han fet d'altres, amb principis de rendiment i eficiència econòmica i no únicament en funció d'infraestructures moltes vegades desenvolupades amb independència del servei que han de fer.

Aquí com amb molts altres projectes públics-privats és veritat que els objectius són els que han de començar per estar clars, i si això succeeix les accions que d'ells es deriven també ho estaran. Hi ha ocasions en que això s'ha aconseguit: Jocs Olímpics o fins i tot el desviament del riu Llobregat, per al creixement del port cap el sud. Però ara es necessita un enfocament ampli, global, transformador i reformador i necessitem líders que puguin recollir al seu entorn les voluntats necessàries per fer aquests projectes amb l'amplitud i la convicció necessària. Tenim potser massa la tendència a definir els detalls i fragmentar les competències enlloc de definir els objectius generals i crear òrgans de gestió que permetin assolir-los. Fem-ho, mai és massa tard.