

# Barcelona, del anclaje local a la apertura internacional

Elisabetta Ciuccarelli

El contexto comercial ha evolucionado en favor del sur de Europa, convirtiendo al Mediterráneo en un cruce que une Asia, Europa y América

El transporte marítimo es una alternativa sostenible que permite reequilibrar el sistema logístico europeo y reducir el impacto sobre el medio ambiente

La confluencia entre los cambios comerciales mundiales y las apuestas logísticas europeas han llevado al Port de Barcelona a explotar su posición privilegiada

**E**l Mediterráneo, sometido a profundos cambios políticos en los últimos tiempos, es hoy testigo de otro cambio, no tan visible, pero igualmente importante: su renovada centralidad en la escena económica mundial. En un mundo cada vez más globalizado y, en consecuencia, conectado, las oleadas de intercambios comerciales alcanzan cada vez más el *Mare Nostrum*. De este modo, mientras que el comercio mediterráneo solía operar tradicionalmente entre las zonas portuarias del norte del Mediterráneo y el continente americano, el contexto comercial ha evolucionado hoy en favor del sur de Europa, convirtiendo al Mediterráneo en un cruce que une Asia, Europa y América.

## Del encuentro de civilizaciones al cruce de intercambios: el nuevo desafío mediterráneo

**E**n el pasado designado como “cuna de civilizaciones”, el Mediterráneo recupera su centralidad en el escenario mundial. Y con razón, puesto que en las últimas décadas se han producido dos acontecimientos importantes que han acabado por revolucionar el comer-

cio mundial: por una parte, el vertiginoso aumento del comercio mundial favorecido por el progreso tecnológico; y, por otra, el creciente papel jugado por Asia, especialmente China, en el flujo comercial internacional. En consecuencia, la logística, principalmente marítima, está destinada a desempeñar un papel fundamental en este nuevo contexto comercial.

Gracias al Canal de Suez, la cuenca mediterránea ofrece un acceso directo a las mercancías procedentes del sureste asiático, una región con fuerte capacidad exportadora. Además, solo en 2009, los flujos Europa-Asia se triplicaron en comparación con los intercambios entre Europa y América.

Sin embargo, parece que el Viejo Continente asimila lentamente la magnitud de estos cambios: a pesar de las facilidades que ofrecen los puertos mediterráneos en términos de costes y de duración de los transportes, cerca del 75% de las mercancías que provienen de Asia aun siguen la travesía hacia los puertos del norte de Europa, que cuentan con una posición histórica favorable gracias a la ruta transatlántica. Este desequilibrio entre las oportunidades existentes y la realidad ha llevado a la Unión Europea a considerar seriamente la verdadera alternativa que constituyen las vías marítimas en los inter-

cambios operados entre Europa y el mundo.

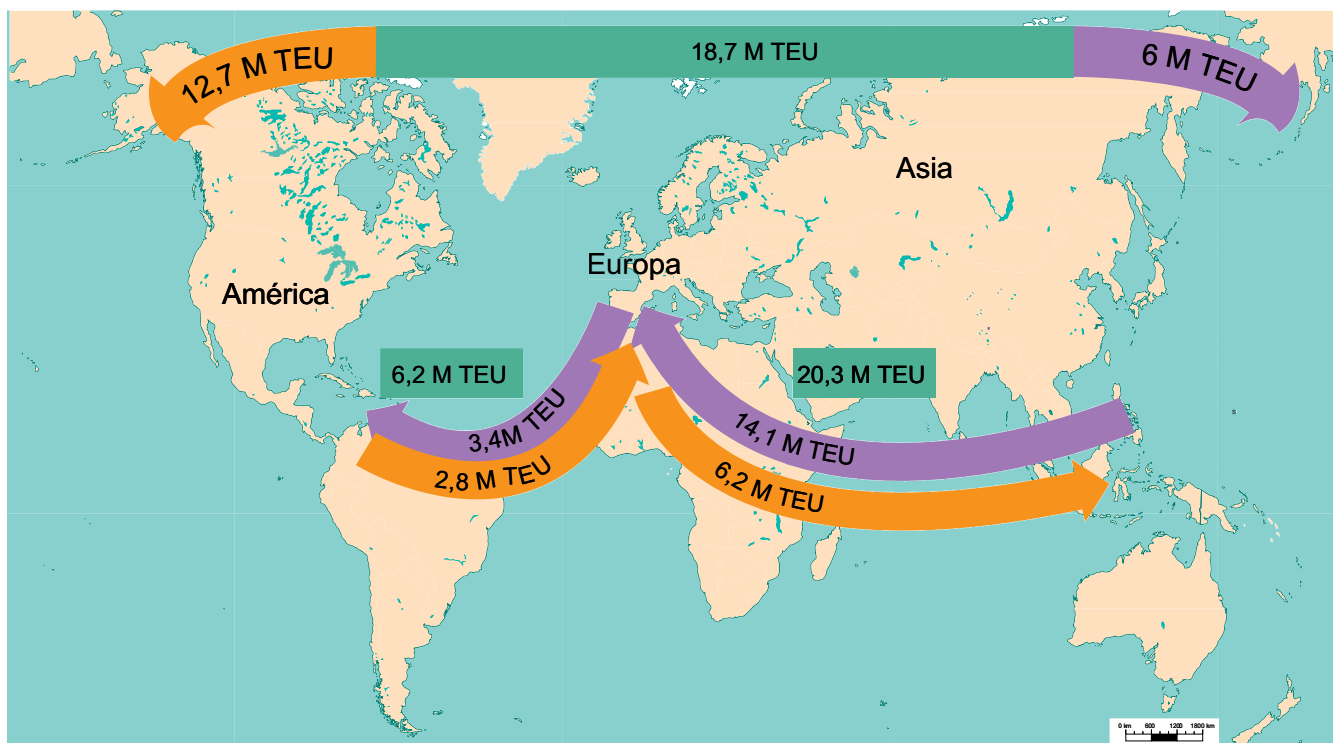
## En busca de un comercio sostenible: los puertos mediterráneos como alternativa

**F**rente al crecimiento sin precedentes del comercio internacional, Europa se verá abocada a combatir dos fenómenos importantes: por una parte, el incremento de la congestión en las carreteras europeas y, por otra, consecuencia del primer fenómeno, el fuerte crecimiento de las emisiones de gases de efecto invernadero. En este sentido, el transporte marítimo constituye una alternativa sostenible que permite reequilibrar el sistema logístico europeo, en la medida en que el desarrollo de autopistas marítimas (*short sea shipping*) permite desviar un importante número de vehículos, reduciendo así el impacto sobre el medio ambiente.

El reconocimiento de la vía marítima como alternativa sostenible a la terrestre ha sido objeto de especial atención en el ámbito europeo. En su Libro Blanco sobre el Transporte (*Roadmap to a single European Transport Area – Towards competitive and resource efficient transport system*) publicado el 28

## Importancia del Mediterráneo en el comercio internacional

Tráfico marítimo de contenedores en 2011



Fuente: UNCTAD, Review of maritime transport 2012.

de marzo de 2011, la Comisión Europea hizo hincapié en dos objetivos principales: en primer lugar, la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> (60%) acompañada de la aplicación del principio de “quien contamina paga”, y en segundo lugar, la descongestión del tráfico de carreteras mediante el aumento de puertas de entrada al mercado europeo. El desarrollo de las vías marítimas, así como su conexión a la red europea, ocupan un lugar estratégico: este nuevo contexto sitúa a los puertos en el centro de la nueva estrategia, en tanto que están destinados a imponerse como verdaderos *hub* de distribución de mercancías.

Siguiendo este mismo enfoque, la Comisión Europea adoptó el 19 de octubre de 2011 la propuesta de transformación de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) en una red de transporte unificada de aquí a 2030. Esta propuesta se complementó, el 19 de noviembre pasado, con una votación en el Parlamento Europeo en virtud de la cual los eurodiputados adoptaron un acuerdo con los Estados miembros so-

bre el nuevo mecanismo para la interconexión en Europa (MIE) con el fin de impulsar las redes transeuropeas (transporte, energía y telecomunicaciones). El MIE contará con un presupuesto de 29.300 millones de euros en el periodo 2014-2020. Un dato importante: el 80% de esta asignación, cerca de 23.200 millones, se destinará al sector del transporte (conexiones transfronterizas, consolidación de la red, descongestión) con el objetivo de completar la red RTE-T, una verdadera red “carretera-ferrocarril-aire-agua”

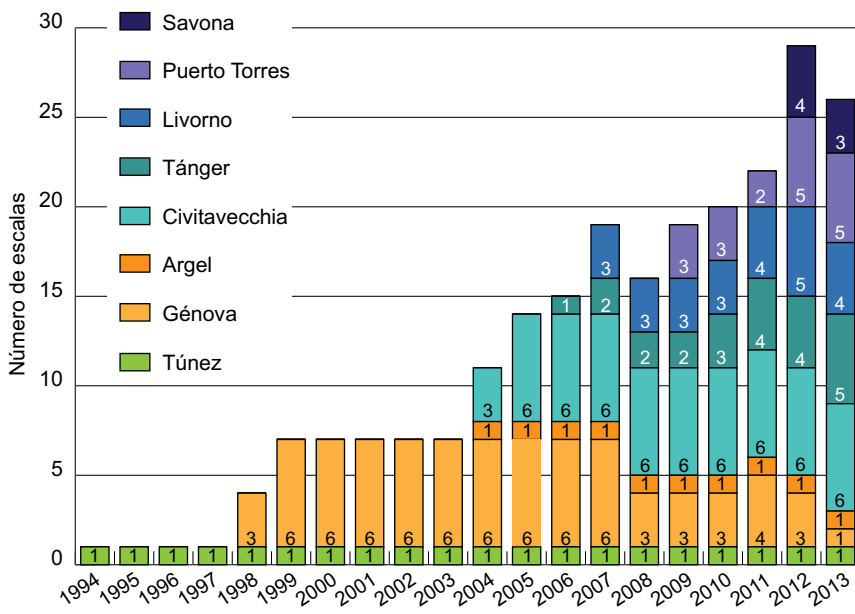
Pero por encima de todo, esta votación indica un importante reposicionamiento europeo con respecto a la consideración del Mediterráneo: el Corredor Mediterráneo, excluido desde hace más de 10 años de las prioridades de la Unión Europea, finalmente ha acabado por incluirse en los ejes principales. Esta prioridad tiene como objetivo principal conectar la costa mediterránea española con ciudades francesas (Perpiñán, Lión), italianas (Milán, Turín, Venecia) así como con las capitales eslovena y húngara. En este

sentido, el Port de Barcelona forma parte de las 94 infraestructuras portuarias seleccionadas por la UE en vista de la consolidación del RTE-T (especialmente junto a Algeciras, Bilbao, Cartagena, Sevilla, Tarragona y Valencia).

## El Port de Barcelona: una posición privilegiada en un entorno cambiante

**E**l Port de Barcelona ilustra el amplio abanico de posibilidades que existen en el nuevo contexto, no solo por la evolución del comercio mundial, sino también por la priorización de las opciones logísticas a nivel europeo. De hecho, a título comparativo, si una mercancía procedente de Asia y transportada por vía marítima se descarga en el Port de Barcelona en vez de hacerlo en un puerto del Norte de Europa, la duración de su transporte se reduce hasta cuatro días, mientras que las emisiones de

## Escalas semanales de 'short shipping' con los principales puertos del Mediterráneo Occidental



Fuente: Port de Barcelona

CO<sub>2</sub> y No<sub>x</sub> pueden verse reducidas de un 12% a un 15% dependiendo del puerto del sur de Europa que se elija. Por otra parte, la proximidad del puerto catalán con la orilla sur del Mediterráneo permite un desarrollo sin precedentes de los intercambios comerciales entre las dos riberas: como muestra, en 2012, aun cuando la situación económica era complicada, los intercambios de contenedores entre el Port de Barcelona y el norte de África se incrementaron en un 11%.

Si nos fijamos en los países del Magreb, el comercio ha aumentado de manera espectacular, lo que confirma la creciente orientación del Port de Barcelona hacia la orilla sur del Mediterráneo. De este modo, Marruecos y Barcelona comparten hoy un volumen de mercancías transportadas en contenedores de 99.071 TEUs (*Twenty-foot Equivalent Unit*, 1 TEU equivale a un contenedor de 20 pies), es decir, un aumento del 37% en comparación con 2012. Del mismo modo, con Argelia, el volumen de toneladas de carga registradas aumentó en un 24,5% este año, alcanzando un saldo de 2,9 millones de toneladas. Por último, el crecimiento de los contenedores registrados en

tre el puerto y Túnez se eleva al 18% este año (es decir, 24.797 TEU).

Esta confluencia entre los cambios comerciales mundiales y las apuestas logísticas europeas han llevado al Port de Barcelona a explotar su posición geográfica privilegiada con el fin de hacer realidad los potenciales beneficios. La estrategia adoptada por el Port consiste en consolidarse como el primer puerto de entrada de mercancías asiáticas en el sur de Europa. Esta ambición se traduce en un importante proyecto –con el apoyo de la Comisión– de conectar el puerto barcelonés con la red ferroviaria francesa, con un doble objetivo: por una parte se trata de profundizar los vínculos Francia-España (dinamizando así las exportaciones españolas y francesas) y, por otra parte, abordar el reto de hacer de Cataluña una plataforma logística central al servicio de los operadores europeos y asiáticos.

Así, pues, la estrategia emprendida por el Port de Barcelona desde hace 20 años se despliega en torno a estos dos ejes –interconexión con el mercado europeo y plataforma para las importaciones procedentes del Extremo Oriente– con el fin de imponerse como el principal *hub* logístico del Espacio Eu-

romediterráneo. Para llevarlos a cabo, el Plan Estratégico del Port de Barcelona se basa en tres ámbitos: la ampliación del Port y de la Zona de Actividades Logísticas; el aumento de las conexiones marítimas y ferroviarias; y proporcionar una oferta cualitativa y competitiva a sus clientes.

Esta estrategia se inscribe en el nuevo contexto mundial y euromediterráneo, lo que requiere no solo una fuerte presencia local, sino también el desarrollo de una zona de influencia (*hinterland*) en la cual el Port de Barcelona debe desempeñar un papel central con el fin de captar nuevos flujos y afianzar su oferta de servicios logísticos. Poniendo en práctica el concepto de “puerto en red”, el Port de Barcelona refuerza su anclaje a través de la prestación de servicios logísticos en diversas terminales españolas (Coslada, Azuqueca de Henares, terminal marítima de Zaragoza, y próximamente Yunquera de Henares), y francesas (terminal marítima de Toulouse, terminal ferroviaria de Perpignan).

Paralelamente, el Port apuesta por la red ferroviaria para desarrollar su influencia regional: así, entre 2006 y 2012 –gracias a diferentes inversiones– la cuota ferroviaria pasó del 2% al 13% y se espera que llegue al 20% en los próximos años. Esta parte aumenta aun más rápidamente puesto que el puerto dispone de la red más importante de transporte marítimo a corta distancia (*short sea shipping*) de España. Además, estas verdaderas autopistas marítimas conectan Barcelona con Italia (Génova, Civitavecchia, Livorno y Porto Torres) y con el norte de África (Tánger, Túnez, Argel). Asimismo, esto permite que cada año cerca de 110.000 camiones sean desviados desde las autopistas terrestres a las marítimas.

El puerto es testigo del cambio de paradigma que implican los cambios económicos mundiales: su evolución, local, nacional y europea revela así la necesidad de ser siempre más y estar mejor conectados para lograr sacar provecho de su inserción internacional. Una inserción que redundará en beneficio de todos, del Mediterráneo a Europa, y desde Asia a América. ■