Port de Barcelona

a destacar

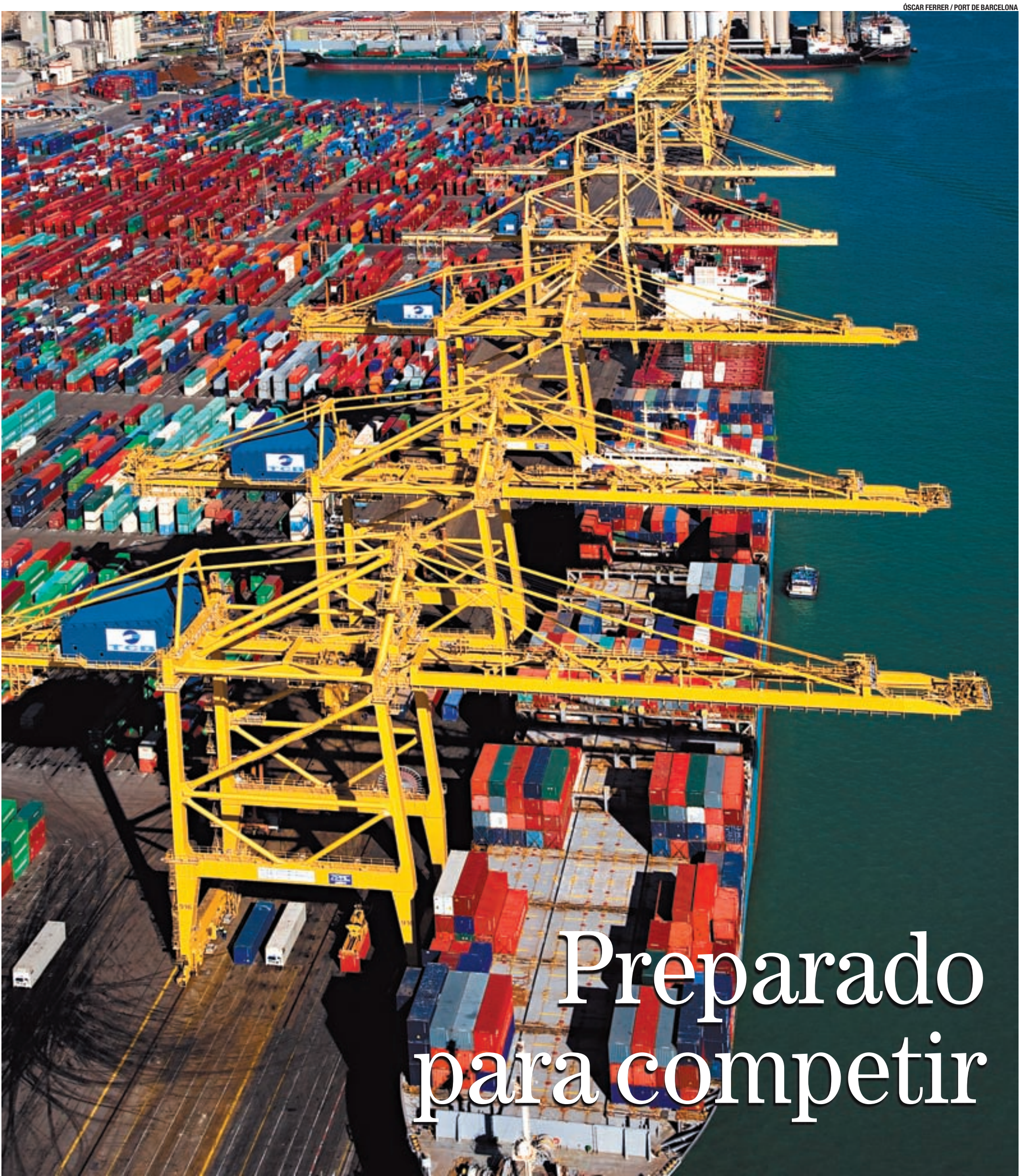
UN NUDO EUROMEDITERRÁNEO
Tras la ambiciosa ampliación, el objetivo es el liderazgo logístico del sur de Europa

MEJORAS EN LOS ACCESOS
La llegada del ancho de vía internacional a las terminales es clave para la competitividad

GRAN PLATAFORMA ENERGÉTICA
El muelle de la Energía se convertirá en un nodo mediterráneo de hidrocarburos

APUESTA POR LA SOSTENIBILIDAD
Las 'autopistas del mar' permiten retirar 190.000 camiones de las carreteras al año

ÓSCAR FERRER / PORT DE BARCELONA



Preparado para competir

el gran proyecto

Un motor de la economía

El Port de Barcelona ha culminado la ampliación más importante de su historia con una inversión de más de 3.000 millones de euros que han permitido doblar su capacidad y presentarse así como uno de los principales motores de la economía catalana. La instalación portuaria ha dado ese gran salto cualitativo con el objetivo de convertirse a medio plazo en el primer puerto del sur de Europa mejorando sus instalaciones y adaptando su gestión a las necesidades de la nueva economía. El puerto mira ahora sin complejos al mundo, principalmente a China, el Sureste Asiático y a los países del Mediterráneo. Todo ello con un modelo empresarial moderno en el que la iniciativa privada y la pública van juntas. Un modelo que ya empieza a ser exportado.

Clara apuesta por el liderazgo logístico en el sur de Europa

La instalación portuaria quiere convertirse en el eje del tráfico de mercancías por la península y Francia y atraer al mercado asiático

ANDRÉS DEL CASTILLO
Area Monográficos

La ampliación del Port de Barcelona ya es una realidad visible una década después de que se colocara la primera piedra de un proyecto que ha supuesto para la Autoridad Portuaria de Barcelona la mayor transformación e inversión de su historia –unos 3.300 millones entre capital público y privado– y que tiene como objetivo convertirse en el primer puerto logístico del sur de Europa y de los países del Mediterráneo. Barcelona tendrá un puerto de primera categoría con capacidad en el futuro para acoger tráficos anuales de 130 millones de toneladas –tres veces más que las que tiene ahora– y 10 millones de contenedores, cinco veces más que en estos momentos.

El Plan Delta, que supuso la desviación de la desembocadura del río Llobregat en dos kilómetros, ha permitido al Port de Barcelona crear la infraestructura para duplicar su extensión hasta las 1.300 hectáreas después de la construcción del dique Sur y la ampliación del Este. Esta complicada obra de ingeniería ha hecho posible ampliar la ZAL (Zona de Actividades Logísticas) y convertirla en un modelo de gestión que ya tiene sus ramificaciones en Zaragoza, Madrid o Toulouse y, próximamente, en Perpinyà en el que se configura como un entramado logístico con el puerto barcelonés como punto neurálgico de entrada y salida de mercancías marítimas.

La nueva realidad física del puerto va acompañada de un cambio de estrategia en la gestión comercial encaminada a convertir la instalación, por una parte, en el *hub* logístico del tráfico de mercancías del sur de Europa y, por otra, en la puerta de entrada de los mercados asiáticos al Viejo Continente. Estos son los dos ejes de una estrategia comercial que persigue cambiar hábitos en el tráfico marítimo que han imperado en Europa durante los últimos siglos, a partir de la explotación de la potencialidad geoestratégica innegable del puerto barcelonés.

La racionalización de la actividad del puerto con la especialización de sus diferentes espacios y la implantación de un plan de calidad con la finalidad de que la comunidad portuaria de Barcelona –integrada por empresas que reúnen a unos 19.000 trabajadores– realice su actividad siguiendo unos parámetros de eficiencia son dos de los elementos fundamentales que conforman la nueva estrategia comercial de la infraestructura portuaria.

ESTRATEGIA PARA EL FUTURO

- **El Plan Delta permite doblar hasta las 1.300 hectáreas la extensión del puerto barcelonés, que invierte 3.300 millones en la ampliación**
- **China, el Sureste Asiático y el Mediterráneo constituyen los principales objetivos para conseguir la captación de nuevos inversores**
- **La intermodalidad a través del tráfico ferroviario es uno de los principales valores de competitividad del puerto**

LA INTERMODALIDAD, CLAVE DEL ÉXITO

La posición logística privilegiada del Port de Barcelona con autopistas, líneas de ferrocarril de ancho ibérico y europeo y un aeropuerto en un radio de cinco kilómetros supone un enorme valor añadido para la consolidación estratégica del puerto en el espacio euromediterráneo y dotar de eficacia y rapidez al tráfico de mercancías desde y hacia la mitad norte de España y Portugal y el sur de Francia. La intermodalidad es uno de los grandes elementos de competitividad que el puerto barcelonés pone en su tarjeta de presentación en el momento de captar inversores en Asia y el Mediterráneo, sus dos principales zonas de referencia.

En este sentido las diferentes líneas ferroviarias que unen la capital catalana se configuran como básicas para la futura capitalidad portuaria de Barcelona. Su *hinterland* está configurado principalmente a partir de los corredores ferroviarios ya existentes y en los próximos meses los trenes ya podrán circular hasta la frontera francesa en ancho de vía internacional, adelantándose en este sentido al tráfico ferroviario de pasajeros, y poder acceder a los mercados del centro y el norte de Europa. La construcción de los accesos ferroviarios al puerto es la última pieza que falta del engranaje que convertirá a Barcelona en un *hub* logístico clave en el sur del continente.

El Plan Director Ferroviario del Port de Barcelona calcula que un eficaz sistema de transporte ferroviario de mercancías supondría aproximadamente cuatro millones de camiones menos al año por las carreteras, lo que supondría un ahorro importante de tiempo en los desplazamientos y la reducción de las emisiones de CO_2. Al ahorro medioambiental, otro de los valores de competitividad que supone el tráfico ferroviario, habría que sumar el que se deriva de los vehículos pesados que cruzan el Mediterráneo hacia Italia o Marruecos por las *autopistas del mar*, una de las grandes potencialidades del puerto barcelonés –pionero en España en esta actividad denominada Short Sea Shipping– junto al tráfico de cruceros en lo que es un claro ejemplo del atractivo turístico de la ciudad que prevé acabar el año con 2,4 millones de cruceristas.

El puerto ha modernizado y ampliado las siete terminales existentes para cruceros, el de expansión de Tercat-Hutchison o el de Meroil-Lukoil. Proyectos que el puerto está desarrollando junto a potentes inversores privados, entre los que hay que destacar al capital chino.

Todos estos avances son el resultado de la buena gestión del puerto, que ha hecho posible que la ciudad sea un referente en la actuación conjunta entre operadores locales e internacionales. Una alianza eficiente que se estudia en las escuelas de negocios de todo el mundo. A pesar de la crisis, el puerto está realizando nuevos proyectos de referencia internacional y desarrolla una actividad clave para que Catalunya y Barcelona salgan de ella. Así, estamos cumpliendo con la idea de transformar el delta del Llobregat en una plataforma logística de primer orden, implicando a la vez al puerto y al aeropuerto.

Para seguir consolidando el puerto como locomotora de la ciudad es necesario culminar la conexión de las instalaciones portuarias con el aeropuerto y Europa. Estoy seguro de que pronto habrán avances importantes en la vertebración de las conexiones ferroviarias del puerto que descongestionarán el transporte terrestre de mercancías. Barcelona marcará el rumbo en el camino hacia un nuevo modelo económico y productivo y, en línea con su puerto, seguirá liderando la internacionalización de la economía catalana y ofreciendo el prestigio de su marca. La ampliación y la llegada de nuevas conexiones harán del puerto la palanca definitiva para hacer de Barcelona un polo económico imprescindible en Europa y en el mundo.

PARTICIPACIÓN DE CAPITAL PRIVADO

El Port de Barcelona ha aplicado un modelo mixto de financiación con capital público y privado para llevar a cabo su plan estratégico. El 60% del total de la inversión del periodo 1997-2011 –unos 2.000 millones– procede de inversores privados que se han encargado de la construcción y gestión de aquellos espacios que generarán ingresos una vez hayan concluido las obras.

La presencia de la empresa de Hong Kong Hutchison Port Holdings (HPH), primera operadora mundial de terminales de contenedores, en el muelle Prat, es un claro ejemplo del nuevo modelo de gestión. La compañía asiática tiene una importante participación en la empresa Terminal Catalunya (Tercat) a quien ha sido adjudicada la primera terminal de contenedores de la ampliación donde realizará una inversión aproximada de 515 millones de euros. La presencia de Hutchison en la terminal internacional de contenedores junto a la compañía española Terminal de Contenedores Barcelona SL (TCB) fomentará la competencia –entre ambas podrán manipular cinco millones de contenedores anuales– un elemento que se considera importante para mejorar la competitividad del puerto barcelonés. La autoridad portuaria irá adjudicando el resto de terminales a empresas privadas a través de concurso público.

Convertirse en el *hub* energético mediterráneo con la creación por parte de Gas Natural en el muelle de la Energia de una central de ciclo combinado que actualmente se encuentra en periodo de pruebas y la alianza de las petroleras Lukoil y Meroil para ampliar la terminal de productos biocombustibles y petrolíferos que esta última tiene en ese mismo muelle es otro de los retos que se ha marcado la autoridad portuaria.

El Plan Director del Port de Barcelona para el periodo 1997-2011 es la culminación de uno de los proyectos claves de la capital catalana que servirá para situar a su puerto en la primera línea del transporte marítimo del sur de Europa.

ÓSCAR FERRER / PORT DE BARCELONA

Un barco portacontenedores, durante la maniobra de atraque en la terminal Catalunya (Tercat).

la tribuna

Jordi HEREU
ALCALDE DE BARCELONA

EMBLEMA Y MOTOR

El Port de Barcelona es hoy una infraestructura clave para consolidar Barcelona como motor económico del sur de Europa y como puerta de entrada de los productos asiáticos al mercado europeo. Lo he tenido muy claro durante mis años como alcalde y lo constaté en la Exposición Universal de Shanghái. Barcelona y el puerto son dos realidades que solo pueden crecer juntas y por eso es primordial el esfuerzo inversor que está realizando. Las obras de ampliación del muelle Sur o la consecución de la primera fase del muelle Prat incrementarán el tránsito de mercancías de forma muy sustancial.

Hay que subrayar que el puerto y su inversión en infraestructuras han sido decisivos para desarrollar proyectos como los de la nuevas terminales de cru-

la entrevista

POR ANDRÉS DEL CASTILLO

Jordi VALLS

PRESIDENTE DEL PORT DE BARCELONA

La ampliación del puerto de Barcelona le ha permitido dar un gran salto cualitativo como infraestructura para situarse en la vanguardia de los puertos del sur de Europa. El puerto barcelonés se postula como el gran eje del tráfico de mercancías viarias y ferroviarias de la mitad norte de España y del sur de Francia y la gran puerta de entrada al Viejo Continente de los mercados asiáticos. Su presidente, Jordi Valls (Manresa, 1960), considera que la intermodalidad, con el tráfico ferroviario como gran puntal, es un aspecto fundamental sin el cual no puede entenderse toda esta transformación que convertirá al puerto en uno de los motores de la economía catalana y española en los próximos años. Dar servicio a todos los sectores de la economía es ahora su gran prioridad.

NUEVOS RETOS

Ampliar su ámbito de influencia por toda la Península y el sur de Francia

Ofrecer un servicio personalizado de logística a todos sus clientes

Convertir el medioambiente en un elemento a favor de la competitividad

PORT DE BARCELONA CULMINA SU GRAN AMPLIACIÓN

"Queremos ser el puerto de Madrid, Zaragoza o Lyón"

Jordi Valls apuesta por convertir esta infraestructura clave para la economía del país en el gran nudo logístico del sur de Europa

ÓSCAR FERRER / PORT DE BARCELONA

Jordi Valls, presidente del Port de Barcelona.

En el 2011 el Port de Barcelona habrá concluido una de las ampliaciones más importantes de su historia. ¿Qué supondrá para Barcelona y Catalunya?

-Es la culminación de un proyecto, el de construcción. Y ahora viene la parte más compleja que es la de la explotación de esta infraestructura. Vamos a tener un puerto con capacidad para dar respuesta a las nuevas tendencias del tráfico marítimo y al crecimiento exponencial que se ha dado en este sector del comercio internacional en los últimos 10 años y que va a seguir dándose. Queremos posicionarnos como uno de los puertos mejor preparados de Europa en cuanto a sus infraestructuras y el mejor sin ningún tipo de duda del sur de Europa, con el ánimo de ampliar nuestro *hinterland* (ámbito de influencia). No queremos ser solo el puerto de Catalunya, que lo tiene que ser, sino también de Aragón, de Madrid y principalmente del mercado francés.

-¿Cómo se desarrollará la gestión del puerto a partir de ahora?

-La organización de la autoridad portuaria tiene que orientarse más decididamente a las necesidades de nuestros clientes. Hay margen para optimizar, por ejemplo, el transporte terrestre, la gestión, la productividad de la estiba. Debemos ayudar al cliente a definir las mejores escalas, la mejor trazabilidad, si puede tener líneas directas... Y entendemos como clientes no únicamente las navieras sino el exportador e importador. Este es el cambio sustancial y esto quiere decir que tenemos que trabajar con la intermodalidad: superar el concepto que el puerto comienza y acaba en la línea de muelle o cuando hay carga para ser distribuida. El puerto de Barcelona comienza en Madrid, en Zaragoza, en Toulouse, en Lyón...

-Hablando de intermodalidad, ¿en qué situación se encuentra la construcción de los accesos ferroviarios al puerto?

-Arrancan a medias. Hay cosas que progresan adecuadamente y otras que conviene mejorar. Sobre lo que progresa adecuadamente, a finales del 2010 o durante el primer trimestre del 2011 desde las dos terminales del puerto habrá una conexión ferroviaria de ancho internacional hasta la frontera francesa. El tráfico ferroviario está creciendo de una forma muy importante y esto significa un cambio cultural en el comportamiento de las navieras y los consignatarios que solo utilizaban el camión para la distribución y ahora comienzan a utilizar el ferrocarril porque ven el elemento de competitividad relacionado con la reducción de emisiones de CO_2. Tienen que mejorar los accesos ferroviarios y viarios al puerto y la conectividad directa ferroviaria con el muelle Prat. La última información que tenemos es que Fomento quiere licitar las obras a lo largo del 2011, lo que es una muy buena noticia, y la finalización de la obra podría tardar tres o cuatro años más tras ser adjudicada, aunque aquí tenemos que hacer un poco de ficción ya que es una obra compleja.

-¿Qué quiere decir cuando afirma que el actual mapa logístico europeo es insostenible?

-Tiene que ver con las emisiones de CO_2. Actualmente se produce una concentración de carga en Rotterdam, Hamburgo y Amberes muy elevada motivada por el hecho de que captan el 75% de las mercancías procedentes de Asia y las redistribuyen posteriormente por toda Europa. Esto es insostenible desde un punto de vista medioambiental. Los costes ambientales deben internalizarse en la producción y los puertos del sur de Europa debemos hacer un esfuerzo en infraestructuras para conectarnos entre nosotros. Europa debe ver ese esfuerzo para mejorar y aumentar la conectividad entre Francia e Italia y Francia y España que en estos momentos no se está produciendo.

-¿Hasta donde llegará el *hinterland* (área de influencia) del puerto?

-Dibujamos tres ejes prioritarios determinados por las líneas ferroviarias: uno es Barcelona-Zaragoza-Madrid-Lisboa; otro es la conectividad Barcelona-Perpinyà-Toulouse-Burdeos y Barcelona-Perpinyà-Lyón, principalmente Lyón. Este es nuestro *hinterland* en tierra. Luego podríamos considerar como área de influencia las autopistas marítimas con Génova, Livorno, Civitavecchia y Tánger.

-Baleària y Grimaldi apuestan por conseguir la adjudicación de la futura terminal del Short Sea Shipping (SSS) –las autopistas del mar– en el muelle Costa...

-Todavía tardaremos unos dos meses en dar la adjudicación definitiva pero sí es cierto que el Port de Barcelona tiene mucho éxito en las autopistas del mar, un servicio que saca 190.000 vehículos anuales de la carretera. Esto hace que haya una reducción de las emisiones de CO_2 que las convierte en muy competitivas. Si aceptamos este hecho podemos decir que el puerto está haciendo una aportación al balance ambiental global extraordinariamente positiva.

-En una situación de crisis como la actual, ¿el puerto será un factor reactivador de la economía catalana?

-Sí. Según los datos de hace cinco años el Port de Barcelona representa el 1,6% del PIB catalán y nuestra intención es que en el 2020 represente el 6,3%. Vamos a seguir creciendo. A partir del año que viene habrá un descenso en las inversiones porque la gran ampliación ya ha terminado. Seguiremos haciendo inversiones pero de un volumen inferior y en estos momentos la cantidad de inversión privada es extraordinaria. Antes de que acabe el 2010, el puerto va a aprobar inversiones por valor de 350 millones de euros. Esto nos da una respuesta del atractivo del puerto como infraestructura. Las empresas no invierten en un negocio si no ven prosperidad y aquí están invirtiendo capital catalán, chino, ruso y capitales asiáticos con una gran voluntad de instalarse en Barcelona.

-La empresa de terminales de contenedores Hutchison es un buen ejemplo de esa voluntad...

-Es la primera empresa mundial en este ámbito y su llegada representa dos cosas: la apuesta de un capital extranjero por el puerto y el refuerzo de nuestros vínculos con Asia que será uno de los continentes claves en el futuro.Tan importante como Hutchison lo es la presencia de TCB, el otro operador de contenedores del puerto. Porque un puerto de contenedores no puede depender de un solo operador. Debes generar competencia.

-¿Las obras de ampliación del puerto favorecerán que lleguen más contenedores y se revierta el descenso que se produjo en el 2008?

-Estos datos en el descenso, por ejemplo, del 24% en contenedores vacíos es porque las navieras están ajustando su logística por la crisis pero no tienen influencia desde el punto de vista financiero del puerto ni en el balance de la actividad económica del país. Sin embargo, la importación, con datos del mes de agosto, creció un 19,5% y la exportación un 15,4%, que son resultados extraordinariamente positivos; el tráfico de vehículos finalizará el año en cifras de crecimiento alrededor del 30% y el tráfico de cruceros este año crecerá alrededor del 16%. El Port de Barcelona es la instalación portuaria que tiene más tráfico de *hinterland* de España y el valor de sus mercancías es el más alto de todo el Estado.

-El tráfico de cruceristas es uno de los grandes activos del puerto y de Barcelona, ¿van a ampliarse las instalaciones destinadas a este tipo de negocio en crecimiento?

-La solución definitiva a las necesidades de los cruceros es hacer una nueva terminal, que ya tenemos previsto donde tiene que ir, y poner más línea de atraque. Pero, como todo, tiene un límite: el Port de Barcelona tiene que dar respuesta a las necesidades de la economía y la catalana es extraordinariamente diversificada por lo que tenemos que tener muelles específicos para la industria, las factorías de coches, los cruceros, el sector de la energía y sin olvidarnos de sectores tradicionales como la pesca o los actos deportivos. Tiene que encontrar un punto de equilibrio para actuar desde una cierta excelencia en cualquier ámbito. Si quisiéramos ser solo un puerto de contenedores, seríamos un magnífico puerto pero no daríamos respuesta al atractivo turístico de Barcelona.

-Por lo que se refiere a la gestión portuaria, ¿cómo valora que en España haya 28 autoridades portuarias?

-No es una situación normal. No sobra ninguna pero lo que sí creo es que debemos hacer un proceso de fusión, de coordinación y colaboración para ser mucho más competitivos. Esta es una reflexión que debemos hacer en el terreno de algunas infraestructuras como ya se ha hecho en el sector financiero. El puerto de Shanghái o de Rotterdam tienen 100 kilómetros y que en Catalunya haya dos autoridades portuarias, que no dos puertos, en 100 kilómetros, nos hace perder oportunidades de negocio. Tiene que haber una competencia entre Barcelona y Tarragona pero el problema es de dimensiones, no de especialización. Nosotros queremos ser el nudo del sur de Europa y uno de los puertos de referencia del continente. Movemos 50 millones de toneladas al año cuando Rotterdam mueve 450, lo que toda España junta. Difícilmente podremos llegar a ser lo que es Rotterdam pero tenemos que hacer un esfuerzo para tener más escala. Si tienes mucha más escala también tienes una capacidad extraordinaria para poder negociar con navieras que dominan el mercado del tráfico de mercancías.

-¿Cómo percibe el barcelonés la transformación que está viviendo el puerto de Barcelona?

-El barcelonés está muy orgulloso de su puerto a pesar de que solo conoce una parte, la de los cruceros y la zona del puerto-ciudad pero desconoce su parte más importante: sus dimensiones y el papel fundamental que juega en la economía. Este desconocimiento viene dado por la propia historia del tráfico marítimo ya que muchas veces digo que Barcelona es una ciudad con puerto pero no portuaria como pueden serlo Rotterdam o Marsella. Tenemos que hacer un gran esfuerzo como puerto en dar a conocer aquellos elementos capitales para la actividad económica del país como son el sector energético, de coches, de tráfico de contenedores. Si Catalunya quiere seguir demostrando que tiene capacidad de competir internacionalmente tendrá que hacerlo con la exportación e importación continental e intercontinental y para ello el puerto es una infraestructura fundamental.⊙

→"DEBEMOS SUPERAR EL CONCEPTO DE QUE EL PUERTO COMIENZA Y ACABA EN EL MUELLE"

→"LAS NAVIERAS VEN EN EL FERROCARRIL UN ELEMENTO DE COMPETITIVIDAD"

EL CRECIMIENTO DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS CONTINÚA

"ANTES DE QUE ACABE EL 2010 APROBAREMOS INVERSIONES PRIVADAS POR 350 MILLONES"

"HAY QUE LOGRAR UN EQUILIBRIO PARA PODER ACTUAR DESDE UNA CIERTA EXCELENCIA"

JUANJO MARTÍNEZ / PORT DE BARCELONA

Clemence Cheng, directivo de Hutchison, y Jordi Valls conversan en el muelle Prat.

"Competimos y colaboramos con el mundo entero"

Los países del Mediterráneo y de Asia son los principales escenarios para captar inversores

M A. C.
Área Monográficos

En los últimos meses el Port de Barcelona junto al Ayuntamiento de Barcelona han realizado un gran esfuerzo para captar inversores del Lejano Oriente. ¿Cómo les venden el puerto de Barcelona?

-Les explicamos que somos un puerto con una competitividad muy alta a nivel de estiba y que tenemos unas instalaciones de las mejores del sur de Europa en cuanto a eficiencia y competitividad. Y eso nos lo reconocen. Como también ven nuestro potencial en el tráfico ibérico y principalmente en el sur de Francia.

-Para captar más tráficos asiáticos, ¿cómo aprovechará Barcelona su ventaja geográfica de encontrarse a tres días menos de navegación que los puertos del norte de Europa?

-Primero hay que decir que esta es una tendencia histórica porque los puertos del norte de Europa tienen una cultura portuaria y de intermodalidad bastante más desarrollada que la nuestra. El comercio con Europa y el tráfico marítimo cada vez es más importante en el sureste asiático y aquí el puerto tiene un elemento de competitividad que yo definiría en dos aspectos: uno, el *transit time*. Una escala en Barcelona implica tres días menos de viaje que si se hace en Rotterdam, siempre y cuando sea directa y se complemente con una buena conexión con Europa. Este es un elemento de competitividad, de ahí nuestra insistencia constante con el ferrocarril y la ampliación del ancho de línea internacional. Y el otro argumento que damos a los inversores asiáticos es que en el futuro cada vez tendrá mucho más peso la internalización de los costes ambientales: habrá más presión por parte de las autoridades comunitarias para la reducción de las emisiones de CO_2. Eso supondrá un elemento de competitividad muy alto para nosotros porque dentro del tráfico marítimo y ferroviario, y en el tráfico de mercancías en general no se está haciendo esta internalización.

-¿Los países del sureste asiático se han fijado en Barcelona como puerto de entrada de sus productos al continente europeo?

-Así es. De la misma manera que hace 30 años se produjo un proceso de inversiones japonesas en nuestro país, ahora el relevo lo han tomado los chinos. Barcelona empieza a ser la plataforma de entrada del capital chino en España. Tenemos que superar esta visión de que los chinos lo copian todo, como ya la tuvimos en su momento con los japoneses y tener en cuenta que es una economía que tienen capacidad de iniciativa, grandes corporaciones y nosotros somos los primeros para recibir esos capitales. Nosotros competimos y colaboramos con el mundo entero y creo que lo demostramos con la presencia de inversiones rusas, chinas, norteamericanas, europeas...

-¿El *foreland* (mercados de origen y destino del comercio internacional) del puerto ya es todo el mundo?

-Sí, pero tenemos que tener muy claro hasta dónde queremos llegar. Nuestros principales mercados tienen que ser el Mediterráneo y el asiático. Nos debemos especializar en aquellos lugares para los que estamos más capacitados como son China, India, Indonesia o los países del Mediterráneo. Aquí es donde debemos ser verdaderamente buenos, sin olvidar el mercado suramericano, donde a pesar de que hay otros puertos mejor posicionados por una simple cuestión de distancias, nosotros también tenemos líneas que están funcionando bien.⊙

Barcelona aspira a ser la puerta de entrada a Europa de los productos asiáticos

El puerto está realizando una intensa labor de promoción en China

La estrategia comercial se basa en ganar visibilidad internacional

HÉCTOR CAMPANA
Área Monográficos

ÓSCAR FERRER / PORT DE BARCELONA

Un barco procedente de Asia descarga contenedores en el muelle Prat.

Uno de los aspectos clave que determinan la competitividad de un puerto en relación a su conectividad es el *foreland*. Con este término, se designa la zona geográfica de influencia en la que el puerto puede y quiere ir a captar inversores y clientes que utilizarán la infraestructura como centro para la distribución de sus mercancías. La promoción exterior para ampliar su *foreland* es uno de los grandes objetivos definidos por el Plan Estratégico del Port de Barcelona. Esta promoción se plasma en iniciativas encaminadas a incrementar la presencia del puerto en los mercados internacionales. De esta forma, se mantienen contactos de manera regular con empresas, instituciones y responsables del comercio y el transporte de todo el mundo, en nutridas misiones empresariales y comerciales encabezadas por el propio Port de Barcelona.

Las últimas misiones comerciales organizadas por el puerto han sido a China, India, Turquía, Túnez, Marruecos, México y Argentina. Es decir, el continente asiático y el americano, junto al Mediterráneo y el norte de África, son los principales ejes de actuación en la labor de ampliar su *foreland* hacia los mercados más atractivos y con mayor potencial de crecimiento.

Estas misiones son una parte básica de la labor de promoción exterior ya que se convierten en punto de encuentro privilegiado entre empresarios e instituciones para la concreción de nuevos negocios; planteándose como una plataforma donde dar a conocer a importadores y exportadores el amplio abanico de servicios que ofrece el puerto y un foro donde intercambiar experiencias y conocimientos relativos al comercio exterior, transporte internacional y oportunidades de negocio.

LA PRIORIDAD ES CHINA

El puerto trabaja intensamente para poder ser reconocido como **"el puerto de Asia en Europa".** Su ubicación como acceso al Mediterráneo a través del canal de Suez es un activo que debería permitirle consolidarse como centro logístico clave para los tráficos con origen o destino en Asia. La intensa labor de promoción –el puerto mantiene representación permanente en China y Japón– y la adecuación de las instalaciones a las necesidades de los nuevos operadores asiáticos debería hacer el resto. De hecho, Port de Barcelona ya lidera en el Mediterráneo la oferta de líneas regulares con los principales puertos asiáticos gracias a los acuerdos de colaboración con los puertos de Ningbo, Shanghái y Qingdao en China. El puerto asume hoy el 37% del comercio internacional entre España y China y quiere seguir creciendo a corto y medio plazo.

En el ámbito de la colaboración empresarial, China ya mantiene una presencia activa en el puerto a través de Hutchison Port Holdings, líder mundial en gestión de plataformas para contenedores que ostenta una participación mayoritaria en Tercat, compañía encargada de la gestión de la terminal de contenedores del muelle Prat. La inversión de Hutchison, alrededor de 500 millones de euros, es la más importante de una empresa china en España. Por otro lado, recientemente se ha firmado un protocolo de intenciones con la compañía china Shanghai Zendai para colaborar en el impulso de una futura terminal de cruceros en la isla de Hainan.

La cooperación del puerto con China se circunscribe también en la colaboración académica a través de la Cátedra de Logística Port de Barcelona, ubicada en la Universidad de Shanghái CEIBS (China European International Business School) con el objetivo de transmitir la experiencia de Barcelona en el sector logístico y adecuarla al mercado chino.

Por otra parte, la Autoridad Portuaria de Barcelona participará activamente en la próxima cumbre España-China, colaborando en su organización con ESADE y la Cámara de Comercio de Barcelona con la finalidad de promocionar la capital catalana como centro de distribución y decisión entre las empresas de China, destacando su potencial logístico.

la formación

EXPORTANDO SU SABER LOGÍSTICO

LA INFLUENCIA del Port de Barcelona y su presencia internacional se percibe también en el ámbito académico y de colaboraciones institucionales. En el terreno de la logística, el puerto es impulsor del Instituto de Logística Iberoamericano (ILI). A través del ILI, se fomenta el intercambio y desarrollo de proyectos de investigación, formación y consultoría en los ámbitos del transporte, logística y comercio internacional entre la península Ibérica y Centroamérica y América del Sur.

El Instituto de Logística Iberoamericano organiza cursos y seminarios en diferentes países iberoamericanos así como encuentros entre responsables logísticos y de comercio exterior de ambos lados del Atlántico. El instituto cuenta, además de su sede en Barcelona, con delegaciones en Argentina, Chile, Perú, Uruguay, Venezuela, Costa Rica, México, Guatemala y República Dominicana, y próximamente abrirá sus oficinas en Colombia y Portugal.

LLUÍS CASTELLÀ / PORT DE BARCELONA

Una técnica del puerto comprueba el sistema de cierre de un contenedor.

El nuevo Plan de Calidad agilizará los trámites comerciales

La eficacia en el servicio al cliente es una de las grandes apuestas para crecer en competitividad

A. C.
Área Monográficos

Un lema resume la nueva vocación comercial del Port de Barcelona en el servicio de atención a todos los clientes que utilizan la instalación portuaria como punto de tránsito de sus mercancías: *De la eficiencia a la excelencia*. El Nuevo Plan de Calidad pretende consensuar entre los operadores logísticos, agentes de aduanas y consignatarios un conjunto de criterios de actuación relacionados con el tránsito de cualquier mercancía que pase por la instalación portuaria barcelonesa.

Este nuevo plan de calidad, que pretende ser también una herramienta de promoción del puerto, mejora al que se comenzó a aplicar en 1994 y que recibió como máxima distinción la certificación ISO 9001, reconocimiento relacionado con la calidad de sus procesos que ningún otro puerto del mundo había recibido con anterioridad. Las empresas que se adhieran a este nuevo plan se acogerán a la marca de calidad Efficiency Network y al programa de compromisos elaborado por los responsables portuarios.

GANAR AGILIDAD

Uno de los aspectos que más preocupan a cualquier autoridad portuaria es conseguir que se agilicen al máximo los trámites para que las mercancías salgan con la máxima celeridad hacia su destino. En este sentido, el programa de compromisos del Plan de Calidad incluye, entre otros aspectos, la recogida y entrega de los contenedores en los términos acordado con el cliente con un margen de dos horas y el despacho aduanero en menos de 17 horas laborables y en el caso de aquellas mercancías que requieran un servicio de inspección de frontera en menos de 25 horas laborables. La fiabilidad de estos compromisos queda avalada por el hecho de que el puerto barcelonés paga una compensación económica cuando se incumple alguno de estos plazos.

El Port de Barcelona también tiene un gran interés en asumir los trámites relacionados con la trazabilidad de las mercancías. Para ello, se compromete con sus clientes a realizar el embarque de la mercancía en la escala según lo pactado o facilitar la tramitación de autorización de entrada de mercancías peligrosas por vía terrestre para garantizar el embarque previsto. El Plan de Calidad, además, adquiere un compromiso de máxima transparencia facilitando información fiable de las principales operaciones relacionadas con el paso de la mercancía por el puerto barcelonés.

→EL PUERTO ASEGURA LA RECOGIDA Y ENTREGA DE MERCANCÍAS CON UN MARGEN DE DOS HORAS

La aplicación de las nuevas tecnologías en todos los trámites que se realizan en el puerto es otro de los elementos que juegan a favor de su competitividad. En ese sentido, el Fórum Telemático del Port de Barcelona se encarga de proponer mejoras que simplifiquen los procedimientos que existen actualmente y propone mejoras en el funcionamiento de los circuitos documentales.

Avalado por el reconocimiento internacional, el puerto está dando asistencia a diferentes organismos portuarios de Suramérica como la Asociación Nacional de Puertos de Uruguay y la Sociedad Regional de Cartagena de Indias para que desarrollen modelos de gestión de calidad.

Un área de influencia más extensa

El puerto aspira a ser el centro de distribución de mercancías para la Península y el sur de Francia

El objetivo es poder competir mejor con los puertos del norte del continente

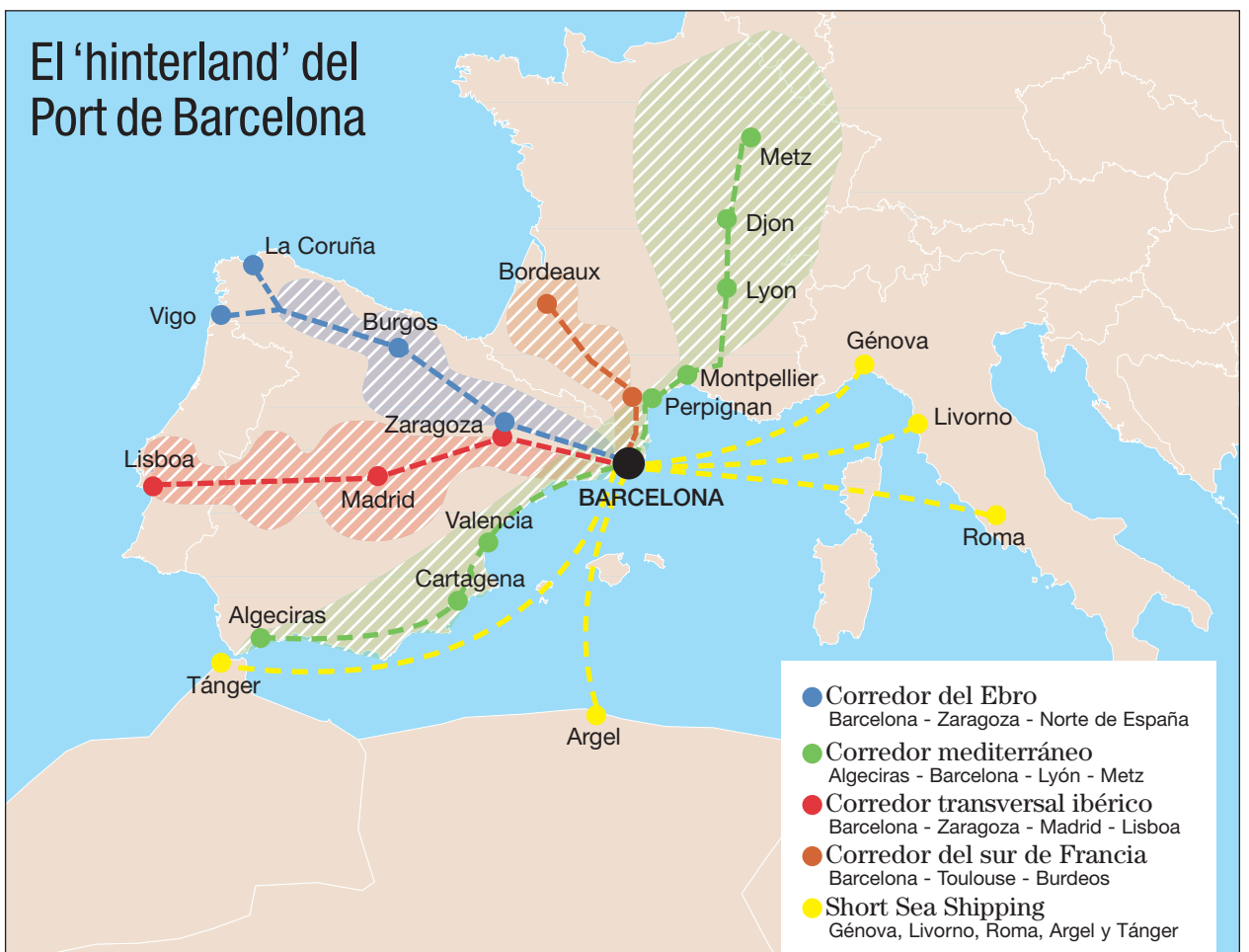
ESTER LÓPEZ
Área Monográficos

Una vez resuelta y en marcha la ampliación del Port de Barcelona, el objetivo estratégico del mismo se centra, principalmente, en la ampliación de su área terrestre de influencia: el *hinterland*. Porque es en este mercado donde se dirimirá el futuro de la competitividad del puerto y, por tanto, su jerarquía en el mundo. El Segundo Plan Estratégico del Puerto de Barcelona, vigente hasta 2015, constata el convencimiento de que el futuro de la competencia interportuaria se juega en los servicios en tierra, tanto o más que en el lado del muelle. Los principales puertos competidores tienden hacia la igualdad en el nivel de servicio entre tierra y muelle.

Además, la necesidad de ser competitivos en el *hinterland* es crucial para ampliar el mercado porque las líneas marítimas, con portacontenedores cada vez de mayor capacidad, requieren acceder a un territorio más lejano para rentabilizar la escala. Por tanto, para que el Port de Barcelona mantenga su liderazgo en el Mediterráneo tiene que mirar hacia tierra. Y, concretamente, hacia el sur de Francia y el interior de España.

Tras la ampliación, el puerto tendrá una capacidad de manipulación de hasta unos cinco millones de contenedores, 950.000 coches y más de 70 millones de toneladas de tráfico total. Y dispondrá de las infraestructuras viarias y ferroviarias, internas y externas, indispensables. Estos avances harán más asequible el objetivo estratégico de convertirse en el principal *hub* logístico euromediterráneo.

También el trabajo realizado fuera del entorno portuario, como las misiones comerciales o el lanzamiento de las terminales marítimas de Zaragoza y Toulouse, por ejemplo, han supuesto una gran contribución a la necesaria ampliación del área de influencia del puerto.



TERRITORIOS ESTRATÉGICOS

El concepto de *hinterland* supone incorporar una visión ampliada. El Port de Barcelona no empieza y acaba en sus propias instalaciones. Para la estrategia del puerto, su *hinterland* alcanza el mercado terrestre y el marítimo de corta distancia: hay que ir donde está la carga. Es decir, la Península y el sur de Europa por un lado, y el norte de África, por otro. El mercado terrestre más inmediato alcanza la mitad norte peninsular y el sur de Francia. También al centro y sur de Europa. En cuanto al mercado marítimo prioritario, el *hinterland* se extiende al sur de Europa occidental y oriental, y al norte de África.

La competitividad del Port de Barcelona, por tanto, depende también de su capacidad para convertirse en el puerto de grandes ciudades del interior como Madrid, Zaragoza, Toulouse o Lyón. De ahí que actualmente la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) esté realizando un gran esfuerzo para potenciar su terminal de Madrid, consolidar la inversión en la de Zaragoza y desarrollar la de Toulouse. Porque el área de influencia del puerto dibuja dos ejes prioritarios: Barcelona-Zaragoza-Madrid-Lisboa (pasando por Vitoria y Burgos) por un lado, y Barcelona-Perpinyà-Lyón-Toulouse-Burdeos por otro.

El transporte marítimo de corta distancia también supone un mercado estratégico y, en este sentido, es considerado asimismo *hinterland*. Se trata de las autopistas marítimas que tan buenos resultados están dando en las conexiones del Port de Barcelona con Génova, Civitavecchia, Livorno, Porto Torres y Tánger.

ALTERNATIVA A ROTTERDAM O AMBERES

La ampliación del puerto barcelonés y de su área de influencia permitirá competir con mayor fuerza con los puertos del norte del continente como Rotterdam o Amberes. Estos han incrementado su congestión ferroviaria para servir a los mercados del Este, y, en cambio, los trayectos marítimos por las rutas de Extremo Oriente son más cortos si se hace escala en un puerto mediterráneo. Ahí reside una de las ventajas competitivas de Barcelona.

Según el presidente de la Autoridad Portuaria, Jordi Valls, **"el actual mapa logístico europeo es insostenible, porque aunque los puertos del Mediterráneo están mejor situados geográficamente para captar las mercancías procedentes de Asia, los puertos del norte de Europa manipulan hoy el 75% de este tráfico".** Este hecho pone de manifiesto la necesidad de reconfigurar los flujos de carga para descongestionar las redes terrestres de transporte y reducir las emisiones contaminantes. **"Barcelona ofrece un elemento de competitividad muy importante respecto al norte de Europa, al tiempo que garantiza unos elevados niveles de eficacia y calidad",** defiende Jordi Valls.⊙

la organización en red

Servicios integrados

EL PLANTEAMIENTO DE *puerto en red* pretende satisfacer la necesidad de importadores y exportadores de optimizar su logística internacional marítima. El hecho diferencial de la red en el *hinterland* es que un profesional pueda planificar, organizar y hacer seguimiento de una operación de importación o exportación por el Port de Barcelona desde cualquier punto de la red. Por ejemplo, consultar los servicios regulares de transporte terrestre de los corredores, contratar que unos contenedores descargados vayan a Toulouse, otros a Zaragoza, a Madrid o a Pamplona, o que algunos sean descargados en un almacén y que las mercancías se distribuyan a través de un operador neutral o privado. A la vez, este sistema garantiza que el cliente pueda intercambiar los documentos necesarios con otros profesionales y consultar en todo momento la situación de su mercancía.

la tribuna

Miquel VALLS
PRESIDENTE DE LA CÁMARA OFICIAL DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACIÓN DE BARCELONA

EL PUERTO QUE BARCELONA NECESITA

El puerto de Barcelona está acometiendo la cuarta gran ampliación de su historia y la de mayor envergadura hasta el momento. Una vez completado este plan de expansión, el espacio portuario se habrá multiplicado por 2,3 y se dispondrá de una capacidad de carga anual de 130 millones de toneladas y de 10 millones de contenedores. La apuesta está clara: consolidar Barcelona como la gran puerta del sur de Europa para las mercancías y el principal nodo logístico euromediterráneo.

Desde la Cámara de Comercio de Barcelona compartimos esta estrategia, que refuerza nuestro compromiso con el impulso a la competitividad de las empresas, factor clave para el desarrollo económico y social de Catalunya.

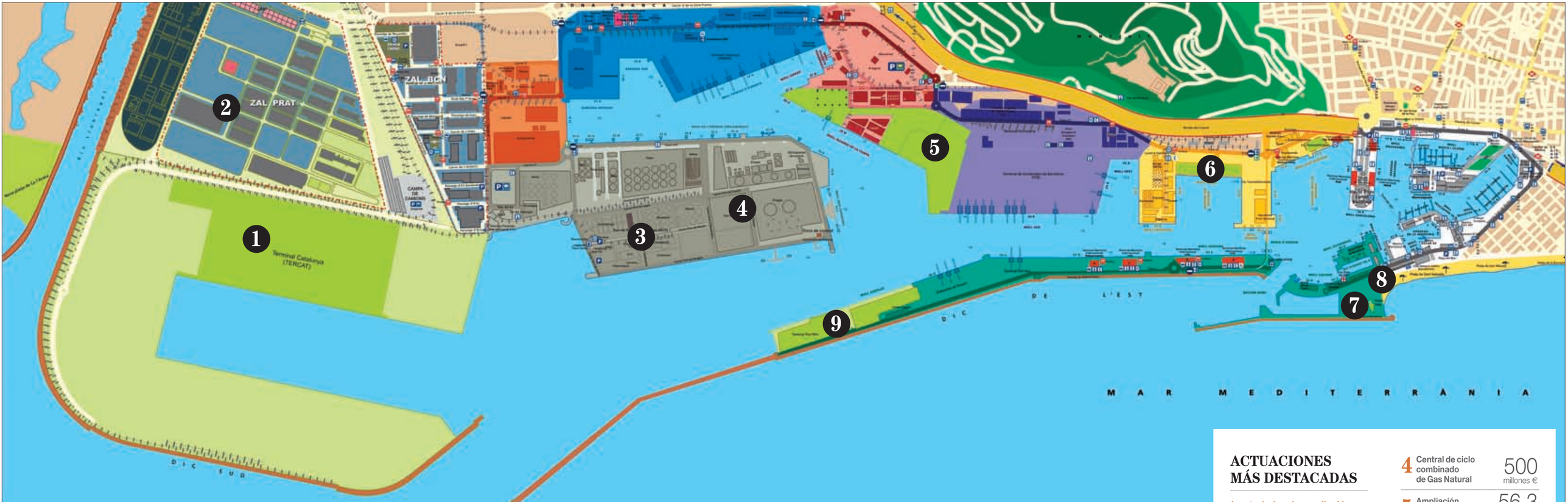
Uno de los pilares de dicha competitividad es poder disponer de infraestructuras y servicios de transporte adecuados. Por eso el puerto de Barcelona quiere crecer, para poder competir mejor con otros enclaves portuarios y para ayudar a competir a las empresas de nuestro territorio en la economía global.

Pero para ello, el puerto ampliado necesita ampliar la capacidad de sus accesos viarios y dotarse de accesos ferroviarios en ancho internacional, que permitan su conexión en condiciones óptimas al Corredor Mediterráneo y a la red transeuropea de transporte. Ambos proyectos se hallan en un avanzado estado de definición, pero lo que Barcelona y su puerto necesitan es que se ejecuten sin más dilaciones.

Con su capacidad portuaria ampliada, Barcelona estará en disposición de sacar el máximo provecho a su potencial como motor productivo y económico del sur de Europa. No se trata simplemente de potenciar la logística, sino que es una apuesta firme y decidida a favor de la economía productiva. Porque nuestra principal ventaja competitiva es la vocación productiva de nuestro tejido empresarial, de gran tradición industrial.

Por ejemplo, en el conjunto del sistema portuario español, Algeciras es el puerto líder en tráfico total de mercancías y Valencia en tráfico de contenedores. Sin embargo, el puerto de Barcelona es, con gran diferencia, el que genera mayor volumen de actividad y el más rentable. Esto se debe al valor añadido de las mercancías que mueven las empresas que operan en su área de influencia. En clave europea el puerto de Barcelona ofrece un gran potencial de conexión para captar tráficos marítimos provenientes de Asia con destino al mercado europeo, que en la actualidad desembarcan mayoritariamente en los puertos del norte de Europa.

El incremento en la captación de tales tráficos podría suponer una importante contribución a la reducción global de las emisiones de carbono generadas por el transporte de mercancías, tal como aspira a lograr la Unión Europea.⊙



Principales hitos del puerto del futuro

ACTUACIONES MÁS DESTACADAS

Los trabajos de ampliación y mejora implican importantes inversiones y afectan a distintas zonas

1	Nueva terminal de contenedores Tercat (Hutchison)	500 millones €
2	Ampliación de la ZAL Prat	143 hectáreas
3	Productos derivados del petróleo (Lukoil y Meroil)	50 millones €
4	Central de ciclo combinado de Gas Natural	500 millones €
5	Ampliación del muelle Sur	56,3 millones €
6	Nueva terminal Short Sea Shipping	20 millones €
7	Nueva fase de la nueva bocana	9 hectáreas
8	Nuevo tramo paseo Marítim y remodelación plaza del Mar	5,2 millones €
9	Nuevas instalaciones de la terminal Port Nou	42,2 millones €

MUELLE PRAT

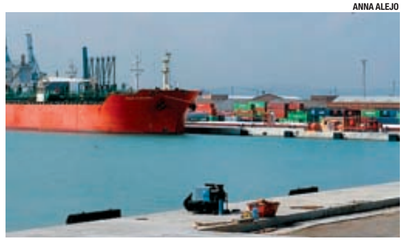
ANNA ALEJO

Inversión de Hutchison

TERCAT, la compañía adjudicataria de la terminal del muelle Prat, está participada por la compañía de capital chino Hutchison Port Holdings, líder mundial del sector. Esta vinculación empresarial es importante desde el punto de vista de la estrategia de crecimiento del puerto, para consolidarse como la terminal portuaria de referencia en Europa para la entrada del comercio asiático.

MUELLE SUR

ANNA ALEJO



Ampliación logística

LAS OBRAS de ampliación que afectan al muelle Sur permitirán ampliar su superficie útil en 20,4 hectáreas nuevas, hasta un total de 91,5 hectáreas una vez finalizadas las obras. La empresa adjudicataria de las instalaciones, la compañía TCB, podrá alcanzar una capacidad de manipulación de 2,1 millones de contenedores anuales, 800.000 más de los que ya gestiona en la actualidad.

MUELLE DE LA ENERGÍA

ÓSCAR FERRER / PORT DE BARCELONA

Plataforma energética

CONVERTIR el puerto en un gran *hub* mediterráneo de distintos combustibles es el gran objetivo que se persigue con las diferentes inversiones realizadas o comprometidas en el muelle de la Energia. Una de las actuaciones más destacadas es la ampliación de la terminal que Meroil posee en el puerto, realizada a través de una *joint venture* con Lukoil, y que permitirá alcanzar el millón de m^3 de almacenamiento.

MUELLE DE LA ENERGIA

ÓSCAR FERRER / PORT DE BARCELONA

Ciclo combinado

LA CENTRAL de ciclo combinado del puerto ha supuesto una inversión de 500 millones de euros por parte de Gas Natural Fenosa, quien adjudicó la construcción a General Electric. La instalación cuenta con dos grupos generadores de 425 MW cada uno y tendrá un rendimiento superior al 57% muy superior al de una central convencional. La energía se suministra principalmente a la ciudad de Barcelona.

MUELLE COSTA

ÓSCAR FERRER / PORT DE BARCELONA

Las 'autopistas del mar'

LOS SERVICIOS de transporte de vehículos y pasajeros denominados Short Sea Shipping, *las autopistas del mar*, son aquellos que unen Barcelona con diferentes puertos de Italia y el norte de África. Gracias a ellas, se evita la circulación de más de 100.000 camiones al año. Este tipo de conexiones marítimas son un notable factor de ahorro de emisiones de CO_2.

BOCANA NORTE

Moda e investigación

LA FUNDACIÓ Pasqual Maragall dedicada a la investigación sobre el alzhéimer y la empresa de moda Desigual se instalarán en el nuevo complejo inmobiliario incluido en la segunda fase de la nueva bocana del Port de Barcelona. Obra del arquitecto Ricardo Bofill, al igual que el próximo Hotel W, el complejo estará integrado por varios edificios que ocuparán más de 30.000 metros cuadrados.

El nuevo muelle Prat multiplicará el tráfico de mercancías con Asia

Tercat, adjudicataria de la nueva terminal de contenedores, está participada por Hutchison

En una primera fase se podrán manipular 1,5 millones de contenedores al año

HÉCTOR CAMPANA
Área Monográficos

ANNA ALEJO

Obras de construcción de la segunda fase del muelle Prat.

Las infraestructuras relacionadas con el transporte de mercancías son fundamentales para que las instalaciones del puerto puedan crecer de forma armónica, respondiendo a las necesidades del conjunto de la industria y la economía de su área de influencia. Para responder a esta demanda estratégica, el Port de Barcelona apostó en 2006 por la ampliación de sus instalaciones que recibirá un impulso definitivo con la puesta en marcha de una nueva terminal de contenedores en el muelle Prat que dispondrá de un total de 100 hectáreas de extensión y contará con capacidad para manipular 2,65 millones de contenedores anuales.

La construcción y gestión de la terminal fueron adjudicadas a la compañía Tercat, de la cual posee un 70% el operador portuario más grande del mercado, la compañía china Hutchison. La inversión global prevista se situará alrededor de los 500 millones de euros a lo largo de los 30 años que dura el periodo de concesión. Gracias a la actividad logística que se generará en la nueva terminal, la compañía tiene previsto crear 600 empleos directos y 2.000 indirectos.

PRIMERA FASE EN MARCHA

En septiembre, el puerto entregó a Tercat la primera fase del muelle Prat y en breve empezarán las obras de la terminal por parte del grupo con sede en Hong Kong. Una vez finalice la primera fase de la nueva terminal de carga en el muelle Prat se podrán manipular 1,5 millones de contenedores al año.

Las obras de ampliación del puerto coinciden con una reactivación de la actividad relacionada con el tráfico de contenedores. De enero a agosto de este año, el comercio exterior vinculado al recinto portuario ha crecido en 17 puntos porcentuales respecto al mismo periodo del ejercicio anterior. Los datos de importación reflejan que se han manipulado un 19,7% más de contenedores que en el mismo periodo del ejercicio anterior mientras que la exportación también ha aumentado en un 15,4%. Las causas de esta mejora notable cabe buscarlas en los países asiáticos, con los cuales el Port de Barcelona ha incrementado sus intercambios un 22% en este periodo.

Además de con Asia, el puerto también ha ampliado sus relaciones comerciales con la a costa atlántica de Suramérica, que han aumentado un 29% durante los ocho primeros meses del año, mientras que el flujo de contenedores con Centroamérica y el Caribe ha crecido un 9%.

INVERSIÓN CLAVE

LA APUESTA DE HUTCHISON REFUERZA LOS VÍNCULOS CON EL LEJANO ORIENTE

el referente

BARCELONA ATRAE AL NÚMERO UNO

LA LLEGADA DE la compañía de capital chino Hutchison Port Holdings (HPH) al muelle Prat del Port de Barcelona supone un activo decisivo para avanzar en la apuesta estratégica de la instalación por consolidarse como puerta de entrada del comercio con el Extremo Oriente. La inversión de HPH se realiza a través de la empresa Tercat, de la cual posee el 70% del capital, y que fue la adjudicataria en el 2006. HPH es la compañía líder mundial en gestión de terminales de contenedores con presencia en alrededor de 50 puertos de más de 20 países. Su inversión y presencia en el muelle Prat de la ampliación del puerto garantizará un alto nivel de actividad en una infraestructura que, una vez finalizada, está previsto que pueda gestionar hasta 2,65 millones de TEU o contenedores al año.

El gigante chino ha reconocido que la decisión de situar su principal centro del sur de Europa en Barcelona responde al potencial de crecimiento que todavía alberga la instalación que, además, ya es actualmente un destino de referencia para numerosas líneas de carga mediterráneas.

TCB crece en el muelle Sur

La inversión global destinada a esta obra supera los 56 millones de euros

H. C.
Área Monográficos

Las obras de ampliación del muelle Sur, donde ya opera habitualmente el Grupo Terminal de Contenedores de Barcelona (TCB), permitirán ampliar su superficie útil en 20,4 hectáreas nuevas, para un total de 91,5 hectáreas totales una vez finalizadas las obras. Gracias a esta ampliación, la compañía TCB, adjudicataria de las instalaciones, podrá alcanzar una capacidad de manipulación de 2,1 millones de contenedores anuales, 800.000 más de los que gestiona en la actualidad operando a pleno rendimiento.

Además de crecer en superficie, las obras en la terminal se orientan también a otras medidas como la ampliación de la terminal ferroviaria, la construcción de un aparcamiento vertical, la ampliación de la zona de espera de camiones y una nueva explanada para la carga, descarga y manipulación de contenedores. Asimismo, también se ha eliminado el actual pantalán de la Compañía Logística de Hidrocarburos lo que mejorará el área de maniobra entre los muelles Álvarez de la Campa y el de la Energia. En total, el presupuesto global destinado a la ampliación del muelle Sur se sitúa alrededor de los 56 millones de euros.

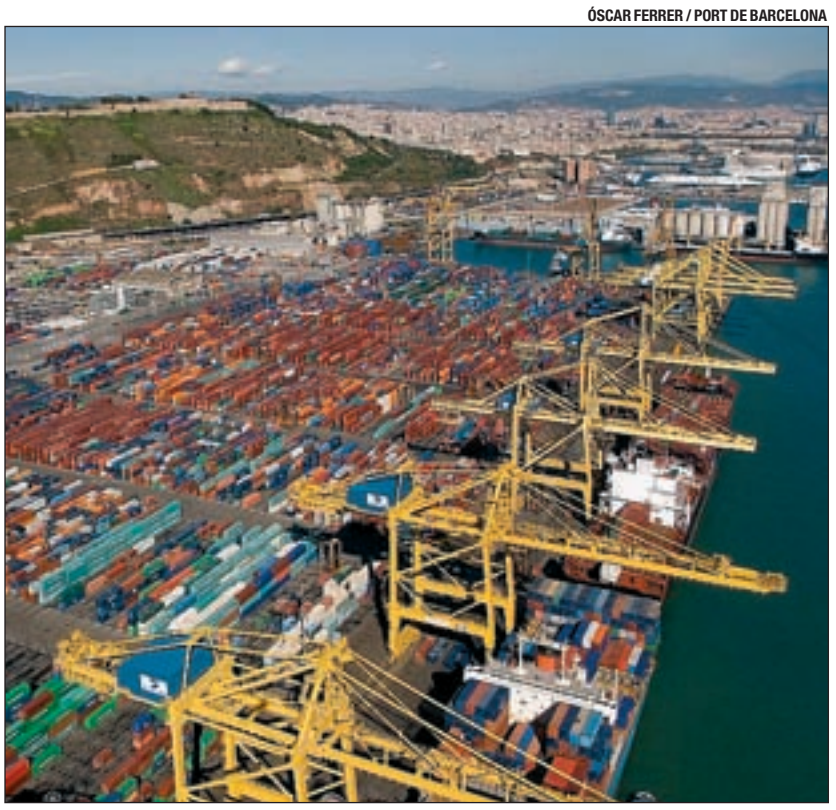
La nueva línea de muelle consta de tres tramos: un primer tramo de 198 metros, que es la prolongación del muelle Álvarez de la Campa; otro, de 98 metros, que es la prolongación del muelle Sur y un tercer tramo, de 327 metros, que conecta con los dos anteriores.

La ampliación de las terminales de carga del puerto responde a la necesidad de ofrecer un espacio logístico adecuado a las necesidades de las navieras que, como las asiáticas, apuestan cada vez más por Barcelona como puerta de entrada para sus mercancías en Europa.

Grupo TCB es el primer operador marítimo español de terminales portuarias y servicios de ingeniería y consultoría marítima con un arco de la actividad que abarca desde el océano Pacífico hasta el mar Egeo, operando en 13 terminales portuarias en España, Brasil, Cuba, México, Colombia y Turquía.

Recientemente la compañía lideró un consorcio al que se adjudicó el concurso para la construcción de una nueva terminal de contenedores en el puerto indio de Ennore, cercano a Madrás.

ÓSCAR FERRER / PORT DE BARCELONA



Plano general de la terminal de contenedores de TCB.

El puerto adapta el ferrocarril a las exigencias internacionales

Todas las terminales de contenedores tendrán vías de ancho europeo

Las líneas de tren serán uno de los elementos de mejora de la competitividad

MASITO AYÉN
Área Monográficos

El ferrocarril ha sido uno de los elementos claves en la ampliación del Port de Barcelona que está dotando a todas sus terminales de contenedores de conexiones ferroviarias de ancho internacional (UIC). Con una previsión de que el 62% de las 130 millones de toneladas que pasen cada año por la instalación portuaria serán repartidas por carretera –ya bastante saturadas– o por ferrocarril, un eficaz plan ferroviario es fundamental para dar respuesta a los próximos retos. La adecuación de las vías interiores que ya existen en el puerto, el nuevo esquema ferroviario interior que permitirá trazar la nueva gran terminal que se construirá en el antiguo cauce del Llobregat y la futura construcción por parte del Ministerio de Fomento de los accesos con el exterior –la última previsión es que se liciten durante 2011– serán claves para la ampliación del *hinterland* del puerto hasta Centroeuropa aprovechando los actuales corredores ferroviarios y cumplir así en 2015 con el objetivo de que Barcelona sea el puerto de referencia del sur de Europa.

Actualmente, y a pesar de que en los últimos dos años ha crecido en porcentajes superiores al 50%, el tráfico ferroviario del puerto barcelonés es de apenas un 6%, muy lejos todavía de la previsión de su Plan Director Ferroviario que planea que este sea de entre el 30% y el 35% una vez haya remodelado su red ferroviaria interna y estén operativos los accesos desde el exterior. Se calcula que entonces unos 180 trenes diarios con mercancías podrán salir desde la futura gran terminal cargados con unas 150.000 toneladas diarias, lo que a la vez supondrá 20.000 camiones menos circulando por las carreteras cada día.

ADAPTACIÓN AL ANCHO INTERNACIONAL

La Autoridad Portuaria de Barcelona va cumpliendo con los plazos previstos en aquellas obras de su red ferroviaria interna que son de su competencia. Recientemente ha aprobado obras por valor de 5,5 millones de euros para adaptar al ancho de vía europeo las terminales de contenedores de Tercat del muelle Príncipe de España y los ramales que lo conecten con la red ferroviaria de Adif.

Una de las tres vías de que consta la terminal tendrá ancho europeo para convoyes de 550 metros de longitud que entre finales de este año y el primer trimestre del que viene ya podrán trasladarse por ancho de vía internacional hasta la frontera sin tener que cambiar la carga ni los ejes de los vagones a su llegada a Francia gracias a la creación de un tercer carril de ancho internacional en diferentes tramos del trazado de carril convencional actual existente entre Can Tunis y Figueres. En la capital del Alt Empordà los trenes enlazarán con el corredor que va hasta Perpinyà, que explota TP Ferro, y continuar hacia cualquier destino europeo a través del mismo tipo de vía.

INVERSIÓN EN EL MUELLE COSTA

El Port de Barcelona también ha aprobado recientemente una inversión de 3,7 millones para la obra denominada *vía ferroviaria en muelle Costa* en la que se contempla crear un ramal ferroviario de ancho ibérico y métrico y un puente que pasará por encima de la carretera del puerto por el que accederán las mercancías –especialmente vehículos nuevos– para ser embarcadas en la futura terminal de *short sea shipping* que se ubicará en este muelle o en la terminal del muelle de San Bertrán desde donde opera la compañía Transmediterránea.

Las líneas métricas del muelle Costa, que son gestionadas por la compañía Ferrocarrils de la Generalitat (FGC), serán las que se utilizarán para hacer llegar hasta las naves ancladas en esta terminal los coches nuevos de la factoría Seat en el que es uno de los servicios ferroviarios puestos en marcha por el Port de Barcelona relacionado con el sector del automóvil: el Autómetro. El otro es el Cargómetro, que permite el transporte en tren de piezas para los vehículos desde la ZAL hasta la planta que la compañía automovilística tiene en Martorell por la red ferroviaria de Adif. Estos dos servicios son un claro ejemplo de la vocación del Port de Barcelona de optimizar las redes ferroviarias ya existentes.

AUTONOMÍA FERROVIARIA

La construcción de una gran terminal ferroviaria en el antiguo cauce del río Llobregat –la redacción del proyecto se prevé que esté concluida a finales del presente año– es uno de los grandes ejes del plan ferroviario del puerto ya que servirá, entre otras cosas, para dotar de una gran autonomía a su red ferroviaria interior que consta de unos 30 kilómetros de vías. En la actualidad las diferentes terminales están conectadas con el exterior de la instalación a través de las estaciones de Can Tunis y Morrot, gestionadas por Adif, desde donde se realizan todas las operaciones de salida y entrada de convoyes con destino al puerto, además de otros servicios que no tienen nada que ver con el ámbito portuario.

El puerto dispondrá de esta manera de una instalación propia –será financiada por la Autoridad Portuaria de Barcelona– de recepción y expedición de trenes hacia el exterior dentro del propio recinto, que centralizará todo el tráfico interior, aglutinará la carga y facilitará los diferentes trámites. A la gran terminal del antiguo cauce del Llobregat se accederá por una doble vía de ancho mixto (ibérico e internacional) electrificada. La terminal tendrá una zona de clasificación de mercancías de entre 12 y 14 vías de ancho internacional de 750 metros de longitud y una zona para contenedores de entre 6 y 8 vías. La nueva terminal podría estar acabada en 2015.

En todo este gran puzle ferroviario interior, la construcción de los accesos al puerto desde el exterior a través del muelle Prat son la clave de la intermodalidad que mejorará la competitividad del puerto barcelonés como *hub* logístico euromediterráneo. Desde Port de Barcelona se prevé que si el Ministerio de Fomento acaba licitándolos a lo largo del año que viene, podrían estar acabados para la fecha clave del 2015 pero también reconocen la **"complejidad"** de un proyecto enmarcado en un nudo de comunicaciones y servicios que debe construirse en el ámbito del Baix Llobregat y que incluye también accesos viarios al puerto de Barcelona.

Un tren de mercancías con contenedores del puerto circula por las vías interiores del recinto portuario.

el modelo

TRANSPORTE RÁPIDO Y EFICAZ

Línea Barcelyon Express

UN PARADIGMA de lo que debe ser el tráfico ferroviario de mercancías desde el Port de Barcelona hacia Europa lo constituye el servicio Barcelyon Express, que funciona desde febrero del 2008 y que une las dos terminales de contenedores del puerto barcelonés –TCB y Tercat– con la terminal ferroviaria de Naviland Cargo en Venissiuex (Lyón) situada en el principal nodo logístico de Francia. Desde la terminal francesa, los contenedores pueden continuar el trayecto hasta otros puertos atlánticos como Burdeos y Le Havre (Francia), Amberes (Bélgica) y Rotterdam (Holanda) o cualquier otro punto interior del centro de Europa, o para Marsella. Esta línea ferroviaria supone un avance más en la competitividad del puerto barcelonés ya que permite en menos de 20 horas trasladar una mercancía desde la capital catalana al centro de Francia y viceversa. Los usuarios del Barcelyon Express disponen de tres trenes semanales en ambas direcciones en los que pueden cargar contenedores de diferente capacidad o incluso contratar *slots* de 3 a 5 vagones para cargas de entre 9 y 15 contenedores. La adaptación al ancho de vía internacional hasta la frontera francesa provocará que estos trenes no tengan que hacer trasbordo de contenedores, lo que repercutirá aún más en la rapidez y eficacia de la línea. El Barcelyon Express cuenta con una subvención hasta el 2012 de 500.000 euros aproximadamente por parte de la Unión Europea y forma parte del proyecto Marco Polo que fomenta el uso de medios de transportes más respetuosos con el medioambiente que las carreteras.

DOMINGO
24 DE OCTUBRE DEL 2010
el Periódico

Barcelona ganará un nuevo espacio público en el muelle de Pescadors

La reforma integral de las zonas del Port Vell dedicadas a la pesca acercará esta actividad al ciudadano

El proyecto ayudará a revitalizar una de las áreas más antiguas

M SITO AYÉN
Área Monográficos

Uno de los grandes atractivos del Port de Barcelona –su integración en la vida de la ciudad gracias a los diferentes espacios que forman el Port Vell– se verá ampliado con la reordenación de los muelles de Pescadors y Balears, situados junto al paseo Joan de Borbó, en el barrio de la Barceloneta, donde se concentra la actividad pesquera del puerto. La Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) aprobó durante el pasado mes de julio la reforma integral de estos dos espacios. Estas actuaciones supondrán la demolición de los actuales edificios, la construcción de nuevos y la reurbanización de este espacio que se abrirá al ciudadano, convirtiéndose en un nuevo lugar de ocio y paseo en el que los barceloneses y los turistas podrán disfrutar de una de las actividades más arraigadas al barrio marinero de la ciudad: la pesca.

APERTURA AL PÚBLICO

El proyecto, que está valorado en 10,5 millones de euros, supondrá la reordenación de 24.103 metros cuadrados de muelles. Una parte de la línea de atraque del muelle de Pescadors quedará liberada con el traslado de los amarres de las embarcaciones pesqueras al muelle de Balears y a la dársena de la Industria. Estos cambios de ubicación liberarán espacio en los muelles de Pescadors y del Rellotge, que se abrirán al tránsito de público y se les dotará de nuevos usos ciudadanos, como los relacionados con la gastronomía.

Respecto a los espacios portuarios utilizados por los pescadores para llevar a cabo su actividad, está prevista la construcción de un nuevo edificio que significara una mejora en las actuales instalaciones de la lonja y también una fábrica de hielo. Por lo que se refiere a los edificios de la Confraria de Pescadors, se mantendrá el actual almacén.

ÓSCAR FERRER / PORT DE BARCELONA

Edificio de la fábrica de hielo del muelle de Pescadors situado al lado de la torre del Rellotge.

EL PLAN

LA ACTUACIÓN PREVÉ QUE SE CONSTRUYA UN NUEVO EDIFICIO QUE ALBERGUE LA LONJA

"Como puerto debemos defender y dar a conocer la actividad pesquera que da carácter a un barrio de la ciudad como es el de la Barceloneta. Quizás es una tradición poco conocida dentro de las actividades portuarias a pesar de que le da carácter a este barrio", afirma el presidente del Port de Barcelona, Jordi Valls, quien considera que la reforma dotará de **"un gran atractivo turístico"** a la actividad que se realiza en estos muelles y la acercará a los ciudadanos. La reforma integral de las instalaciones pesqueras –pendiente aún de la aprobación del ayuntamiento y la Generalitat– servirá para revitalizar esta actividad tradicional del puerto.⊙

nuevo mirador

ACCESO A LA TORRE DEL RELLOTGE

LA REORDENACIÓN del muelle de Pescadors y Balears no afectará a la torre del Rellotge, la construcción más antigua de la zona –levantada en 1772 y faro del puerto hasta mediados del siglo XIX– que está considerada bien de interés local y se mantendrá tal y como está en la actualidad, aunque sí presentará novedades en su entorno. Una vez concluido el proyecto, los ciudadanos podrán acceder al pie de esta construcción a través de un paseo que se levantará a lo largo del muelle de Pescadors. Los visitantes tendrán acceso a una zona elevada de la lonja, que se convertirá en un mirador privilegiado desde donde podrán contemplar y conocer la actividad pesquera diaria que se realiza en ella, principalmente las subastas del pescado. El puerto y el Ayuntamiento de Barcelona han pensado en este proyecto como la forma de abrir a la ciudad el entorno de estos muelles haciendo convivir a los visitantes con el mundo de la pesca. Incluye la apertura de un restaurante donde se podrá degustar el pescado del día que hayan traído hasta Barcelona los barcos pesqueros.

Ciencia y moda junto al Hotel W

La Fundació Pasqual Maragall y Desigual se instalarán en la bocana norte

M A. C.
Área Monográficos

La segunda fase de la nueva bocana norte del Port de Barcelona, identificable desde cualquier punto de la instalación por la silueta de 99 metros de altura en forma de vela del Hotel W, se está llevando a cabo con la construcción junto al singular edificio diseñado por Ricardo Bofill de un segundo complejo inmobiliario también obra del arquitecto barcelonés.

La nueva edificación mantendrá la misma línea arquitectónica de edificios innovadores que ha dotado de un sello de modernidad a esta nueva zona portuaria que completa el paseo de la Barceloneta.

En uno de los diversos edificios que formarán esta construcción de más de 30.000 metros cuadrados donde la firma de moda Desigual tendrá su futura sede de corporativa –incluido su departamento de diseño– se instalará el proyecto Barcelona Beta (Barcelona Research Complex for Better Aging) de la Fundació Pasqual Maragall. Las actividades de esta fundación se desarrollarán en una torre de 8 metros de altura y 10.500 metros cuadrados de superficie frente al edificio principal del complejo y albergará los diferentes espacios de este proyecto científico-asistencial que investiga las enfermedades neurodegenerativas y los problemas cognitivos relacionados con la vejez.

Además del Institut de Recerca Pasqual Maragall y de la Clínica de la Memoria, especializada en el diagnóstico y el tratamiento del alzhéimer, se creará un espacio abierto al público que ofrecerá información sobre este tipo de patologías relacionadas con el envejecimiento.

DIFUSIÓN DE LA NAVEGACIÓN

Dentro de la reordenación de los diferentes espacios existentes en el ámbito portuario de la Barceloneta que no tenían hasta ahora un uso determinado, el puerto ha decidido recientemente destinar un antiguo edificio situado en el muelle de Llevant a acoger la futura sede de la Fundación para la Navegación Oceánica de Barcelona (FNOB).

Esta institución dedicada a la difusión de Barcelona por el mundo organizará exposiciones y actividades educativas relacionadas con la navegación y será también el lugar donde se centralice la información y la difusión de la regata de vuelta al mundo Barcelona World Race.⊙

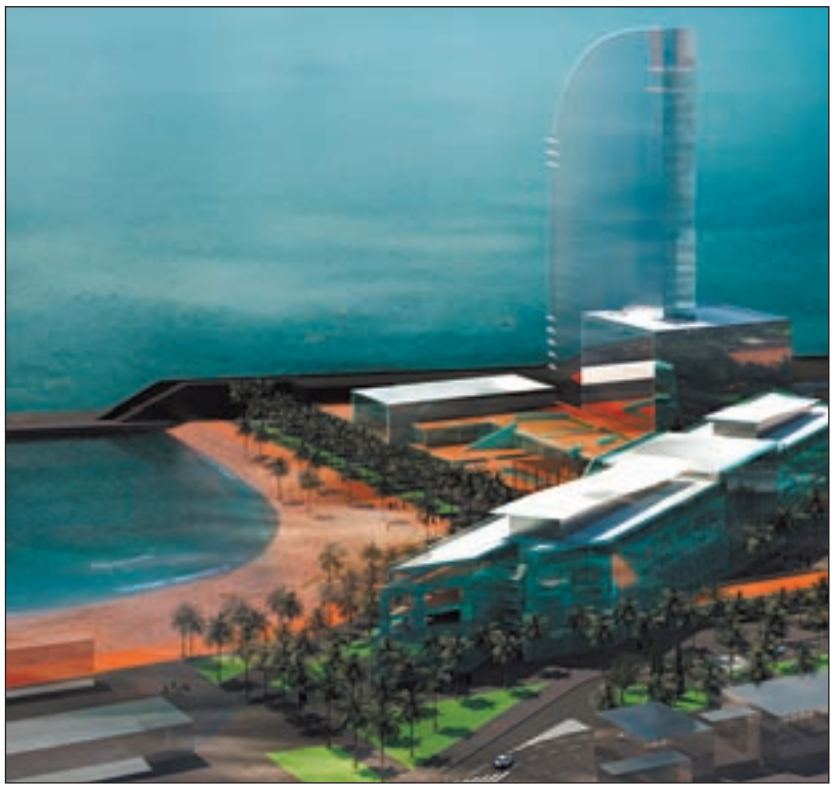


Imagen virtual de cómo quedará la bocana norte tras la segunda fase.

ÓSCAR FERRER / PORT DE BARCELONA

Dos tráileres desembarcan de uno de los buques que integran las diferentes líneas de Short Sea Shipping que operan desde el puerto de Barcelona.

Una alternativa verde a la carretera

Las 'autopistas del mar' evitan la circulación por la red viaria de más de 100.000 camiones al año

Las líneas marítimas de corta distancia hacen de Barcelona un referente europeo

ANDRÉS DEL CASTILLO
Área Monográficos

Las *autopistas del mar* –así se conoce a las líneas marítimas de transporte de vehículos y pasajeros denominadas Short Sea Shipping (SSS)– que unen Barcelona con diferentes puertos de Italia y el norte de África evitaron que circularan por las autopistas 84.549 camiones entre enero y septiembre de este año, lo que significa un aumento del 12% respecto al mismo periodo del año pasado.

Además, las líneas que unen la capital catalana con Tánger, Agadir, Argel y Túnez fueron el medio de transporte elegido por 75.084 personas –muchas de las cuales eran ciudadanos que hasta hace poco cruzaban toda la Península hasta Algeciras– lo que supone un incremento del 66% respecto a los primeros ocho meses del año anterior. En el 2009, 403.548 personas y 101.469 vehículos utilizaron las diferentes *autopistas del mar* que parten del puerto barcelonés.

Las estadísticas avalan el éxito en el puerto barcelonés de un tráfico que como tal comenzó a funcionar el 21 de septiembre de 1998 cuando la nave *Victory* de la empresa Grandi Navi Veloci realizó el primer trayecto entre la capital catalana y el puerto de Génova, en el norte de Italia.Trece años después la capital catalana se ha convertido en el único puerto de España con líneas estables de corta distancia que operan a diario con Italia, Marruecos, Túnez y Argelia y sus responsables contemplan crear nuevas *autopistas* que conecten con puertos italianos, franceses, norteafricanos, eslovenos, turcos y griegos. Barcelona cumple con los criterios de regularidad, frecuencia, fiabilidad, flexibilidad y capacidad que exige el proyecto europeo West Mos (Autopistas del Mar de Europa Occidental) y se ha convertido en un referente en todo el Estado español.

NUEVA TERMINAL EN EL MUELLE COSTA

La reordenación de espacios y la reubicación de algunas terminales que ha llevado a cabo el Port de Barcelona en la ampliación de sus instalaciones ha permitido liberar espacio en el muelle Costa para construir una nueva estación marítima para este servicio que la Autoridad Portuaria de Barcelona adjudicará antes de que acabe el 2010. Este proyecto supondrá una inversión aproximada de 20 millones de euros para la empresa adjudicataria que deberá construir y gestionar la terminal y que gozará de una concesión de la infraestructura durante 15 años prorrogables. La obra incluirá también la construcción de la estación, la pavimentación de la terminal y la creación de tres pasarelas de conexión.

La proximidad a la ciudad y los accesos directos, que facilitan la circulación tanto de las mercancías como de los pasajeros, así como las características de la explanada, que permiten rotar cómodamente la carga que llega y sale de las naves son uno de los garantes de un buen servicio en este muelle.

Tras la construcción de esta nueva terminal, la zona del Port de Barcelona destinada al SSS dispondrá de 56,11 hectáreas de infraestructura y 2.710 metros de línea de atraque lo que permitirá que hasta 10 naves puedan estar simultáneamente cargando y descargando vehículos y pasajeros. La inversión total en infraestructuras para las *autopistas del mar* alcanza los 54,2 millones de euros y una vez esté finalizada la ampliación las diferentes terminales podrán asumir una petición de carga de 12 millones de toneladas anuales.

AHORRO ECONÓMICO Y ENERGÉTICO

Las *autopistas del mar* fueron a comienzos de este siglo una respuesta que debieron dar los gobiernos de la Unión Europea ante el incremento del transporte de mercancías por carretera: un 50% en la última década. Lo que significaba un crecimiento paralelo de los niveles de contaminación atmosférica. Bruselas ya advirtió en los años 90 de la necesidad de encontrar alternativas marítimas y ferroviarias al transporte por carretera y en 2001 nacía el concepto de *autopistas del mar*. Barcelona había comenzado unos años antes a utilizarlas y su crecimiento hasta hoy en día no se ha detenido.

Estas líneas marítimas suponen un importante ahorro económico para las empresas que las usan y comportan una inestimable contribución a la reducción de emisiones de CO_2 en la atmósfera. Un estudio de Grandi Navi Veloci, la naviera que une Barcelona con Génova, apuntaba a que el uso de esta línea pionera significaba un ahorro de costes del 33% y evitaba que unos 2.250 camiones realizaran cada año por carretera este trayecto de 858 kilómetros que atraviesa la Costa Brava, la Costa Azul francesa y la Riviera italiana. Esta misma empresa y Grimaldi, la otra naviera que une Barcelona con puertos italianos, dedujeron que transportar por mar 3,1 toneladas a lo largo de un año suponía 195.000 camiones menos circulando por las carreteras.

La Asociación Española de Promoción del Short Sea Shipping, por su parte, elaboró un estudio que concluía que el ahorro de costes de las empresas que transportan sus mercancías por una *autopista del mar* era del 10% y la reducción del tiempo de trayecto podía llegar al 23%. Las *autopistas del mar* permiten a los transportistas ahorrarse combustible, gastos de mantenimiento de los vehículos y favorecen la entrega puerto a puerto de las mercancías cumpliendo los horarios de entrega con mayor rapidez.

Algunas de las nuevas líneas marítimas que se han ido abriendo en los últimos años han contribuido, sin duda, a establecer nuevas relaciones comerciales con el norte de África. Es el caso de la *autopista del mar* que desde septiembre del 2007 une Barcelona con Tánger, el segundo centro industrial de Marruecos, y que en lo que llevamos de año ha visto incrementado su uso en un 40% debido a la importante presencia de empresas españolas. Estos enlaces marítimos han hecho que el Port de Barcelona considere Túnez, Argelia y Marruecos como parte de su *hinterland* en su objetivo de situarse como el eje logístico de la Península y del sur de Francia.

la distinción

PIONEROS EN EL CONTINENTE

Escuela de formación

EL PORT DE BARCELONA ha hecho de las *autopistas del mar* una de sus señas de identidad a nivel europeo y desde 2006 es sede de la Escuela Europea de Short Sea Shipping (www.2e3s.eu) donde se instruye a operadores, responsables de cadenas logísticas y universitarios en el tráfico marítimo de cortas distancias. Existen tres cursos –Gloss, Avtoritas y Numina– que tienen lugar a bordo de naves de las compañías Grimaldi y Grandi Navi Veloci donde los participantes viven y conocen todo el proceso de transporte de mercancías desde el puerto barcelonés hasta Italia. Barcelona ha liderado la difusión del Short Sea Shipping y ha venido colaborando en los últimos años con países como Bélgica, Dinamarca, Finlandia, Portugal o Suecia, entre otros, para desarrollar programas que ayuden a concienciar a los armadores de su importancia económica y ecológica. En España esa labor la lleva a cabo la Asociación Española para la promoción de SSS (www.shortsea.es).

El puerto sitúa la sostenibilidad como palanca competitiva

El valor económico se hace compatible con el respeto al planeta y a generaciones futuras

El Servicio de Medio Ambiente garantiza la protección de aire, agua y suelo

M ESTER LÓPEZ
Área Monográficos

El desarrollo y la actividad de un puerto como el de Barcelona implican notables impactos ecológicos, además de económicos y sociales. La estrategia sostenible persigue el valor económico y de negocio al tiempo que genera iniciativas para minimizar o contrarrestar las consecuencias adversas para la sociedad, el planeta y las generaciones futuras. La Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) se ha dotado del Servicio de Medio Ambiente (SMA), que garantiza la vigilancia y protección del aire, el agua y el suelo.

El objetivo es mantener el puerto limpio, y esto empieza por garantizar la limpieza de sus aguas. Por eso, cada día del año seis embarcaciones se ocupan del servicio de recogida y retirada de residuos flotantes. En total, la cantidad anual de residuos retirados de la superficie de las aguas es de unos 1.500 metros cúbicos.

ELIMINAR HIDROCARBUROS

El confinamiento y eliminación de los hidrocarburos vertidos en las aguas portuarias es otro de los caballos de batalla. Conjuntamente con Capitanía Marítima y el Centro Regional de Salvamento Marítimo, se ha desarrollado un plan de prevención, detección, lucha e investigación contra los vertidos de hidrocarburos que accidentalmente se puedan producir. Igualmente, en cumplimiento del Convenio Internacional Marpol, el puerto dispone de instalaciones adecuadas para la recepción y tratamiento tanto de aguas residuales negras y grises, como de basuras, deshechos y residuos de carga. El SMA se ocupa también de evaluar el impacto de las actividades portuarias sobre el medio acuático y las comunidades biológicas animales o vegetales que lo habitan. El mantenimiento en buen estado de las aguas garantiza la protección de las especies del substrato blando (bentónicas) y de las de la columna de agua (planctónicas), entre otros beneficios medioambientales.

El puerto cuenta, además, con una red de estaciones meteorológicas y de medida de la calidad del aire, con analizadores manuales, automáticos y una unidad móvil. Asimismo se ha dotado de una guía que establece unas pautas que las actividades potencialmente contaminantes (APC) ubicadas en las instalaciones han de seguir para minimizar los riesgos de contaminación tanto del suelo como de las aguas subterráneas.

Ejercicio para poner a prueba las barreras de contención en caso de vertido contaminante en el puerto de Barcelona.

LIMPIEZA DIARIA

SEIS EMBARCACIONES SE OCUPAN CADA DÍA DEL AÑO DE RETIRAR LOS RESIDUOS FLOTANTES

Un técnico mide la calidad del aire.

Reducción continuada de consumo y emisiones

Se emitieron 500 toneladas menos de CO_2 que en 2005

M E. L.
Área Monográficos

La preocupación por la reducción de consumos y por la disminución de las emisiones de CO_2 y demás elementos contaminantes (tanto propias como de los usuarios internos y externos) está presente en toda la gestión del puerto. Así, en el último ejercicio, las cifras avalan el éxito de este empeño, a pesar de las actividades extraordinarias llevadas a cabo en las instalaciones con motivo de las obras de remodelación y ampliación.

En el 2009, el puerto ha conseguido reducir los consumos de las principales fuentes de energía en su actividad directa. Así, se han consumido 27.414 kWh de energía eléctrica, 1.021 menos que en el 2008. Y el Port Vell ha registrado un consumo de 273.288 kWh, 10.477 menos que en el año anterior. El consumo de gas se ha situado en 1.211 metros cúbicos, cuando en el 2008 fue de 2.031. En cuanto a los combustibles, ha disminuido el consumo de gasolina, pasando de los 416 litros del 2008 a 362 litros. El uso de gasóleo, sin embargo, se ha incrementado, alcanzando un consumo de 3.480 litros, cuando en el 2008 fue de 2.970 litros.

En cuanto al consumo de recursos, en el último año la Autoridad Portuaria ha gastado 225.558 litros de agua, lo que supone un ahorro de 59.138 litros respecto al 2008. También se ha ahorrado en el uso del papel, al haberse consumido un 20,63% menos que en el 2008.

MENOS VIAJES INNECESARIOS

El total de emisiones de CO_2 provocadas por el puerto ha experimentado una importante reducción en los últimos cinco años. Si en el 2005 se cerró el ejercicio con unas emisiones de 4.015 toneladas, en el 2009 la cantidad ha quedado reducida a 3.578 toneladas. Igualmente se ha ganado la batalla a las emisiones de monóxido de carbono (CO), que en el 2009 han sido de 257 kilogramos, mientras que en el 2005 alcanzaron los 455 kilogramos.

La Autoridad Portuaria también trabaja para evitar desplazamientos innecesarios y, por tanto, para retirar vehículos de la circulación y reducir las emisiones que estos implican. En el 2009, el puerto ha reducido en 61.504 los kilómetros de desplazamientos externos en avión, automóvil y ferrocarril. El uso del tren ha aumentado un 8,16% respecto al 2008.

El Port Verd apuesta por energías limpias

El sistema permitirá alimentar con electricidad desde tierra las naves atracadas en el muelle

M E. L.
Área Monográficos

El Port de Barcelona firmará un acuerdo de colaboración con las compañías eléctricas Endesa y Enel para poner en marcha el proyecto del Port Verd, que permitirá alimentar desde tierra con electricidad a los barcos atracados en los muelles. De esta manera, se reducirán las emisiones de gases contaminantes, derivados del uso de combustibles. Fruto de este acuerdo, se realizará un estudio de la situación actual del puerto y de las actuaciones que será necesario poner en marcha para asumir este nuevo modelo.

El proyecto de Port Verd ya ha sido implantado por Enel en los puertos italianos de Venecia, la Spezia y Civitavecchia. Para este último, se ha diseñado un innovador modelo de suministro eléctrico a los barcos atracados llamado Ofshore Power Supply (OPS), el primero de estas características que se pone en marcha en el Mediterráneo. El Port de Barcelona aplicará también este sistema, como solución para reducir las emisiones de gases que generan actualmente los barcos cuando están en el puerto, especialmente los óxidos de nitrógeno (NOx) y pequeñas partículas en suspensión (PM10).

El acuerdo, que tendrá una vigencia de 12 meses, establece la creación de un grupo de trabajo formado por representantes de la Autoridad Portuaria, Enel y Endesa para implantar un plan de Iluminación Eficiente (IE) en el Port de Barcelona.

Barco amarrado en un muelle del Port de Barcelona.

→SE MINIMIZARÁ EL USO DE COMBUSTIBLES CONTAMINANTES EN LOS BARCOS AMARRADOS

El muelle de la Energia se convierte en plataforma energética de referencia

El puerto se convertirá en un gran 'hub' mediterráneo de distintos combustibles tras su ampliación y mejora

Grandes compañías como Lukoil y Meroil invierten hasta 50 millones en la obra

M ESTER LÓPEZ
Área Monográficos

En el contexto de la ampliación del puerto, el crecimiento del muelle de la Energia (Inflamables) ha tenido también una importancia crucial para el conjunto de la instalación portuaria. El muelle se ha ampliado, ha quedado mejor situado y más protegido, y se han incorporado más empresas y de mayor importancia. Las inversiones en el muelle de la Energia consolidan el puerto como una de las principales plataformas energéticas mediterráneas.

Antes de iniciarse las obras de ampliación del puerto, este muelle se hallaba en una zona de aguas no abrigadas que impedían a los barcos atracar. Pero actualmente ha quedado protegido del mar abierto y se ha convertido en una terminal apta para acoger la operativa de los buques. La infraestructura está situada junto a la bocana Sur, ubicación que agiliza la entrada y salida de las embarcaciones, y con una excelente conexión con la red viaria y ferroviaria.

Las principales inversiones privadas en este muelle son las protagonizadas por Meroil, y la construcción de la central de ciclo combinado de Gas Natural Fenosa.

La compañía petrolífera española Meroil ha creado una *joint venture* con Litasco (división internacional del grupo ruso Lukoil) para ampliar su terminal en el muelle de la Energia del Port de Barcelona. Esta actuación, con una inversión de 50 millones de euros, permitirá a Meroil incrementar su capacidad de almacenamiento actual en el puerto (650.000 metros cúbicos) hasta el millón de metros cúbicos, con lo que se convertirá en una de las mayores terminales (40.000 metros cuadrados) destinadas a gestionar el tráfico de productos biocombustibles y petrolíferos en la región mediterránea. La operación cuenta con el visto bueno de la Generalitat de Catalunya.

Meroil ya dispone de una plataforma de 82.000 metros cuadrados en el puerto, en la que almacena productos refinados. Esta infraestructura es la mayor terminal receptora y distribuidora de productos petrolíferos del litoral español y la segunda en la Península. Ahora, con la inversión de Litasco, Catalunya se convierte en un *hub* (punto de enlace) entre las refinerías de la petrolera rusa y los países consumidores, y aumentará el tráfico de combustibles del puerto en un 50%.

Lukoil es la mayor petrolera privada de Rusia y la segunda del mundo por sus reservas comprobadas de crudo y gas, tras la estadounidense ExxonMobil.

Para completar las inversiones privadas, la Autoridad Portuaria de Barcelona está a punto de finalizar la construcción de un nuevo atraque para graneles líquidos en el muelle de la Energia, con una inversión de siete millones de euros.

ÓSCAR FERRER / PORT DE BARCELONA

Depósitos de combustible en el muelle de la Energia.

el avance

SE OPTIMIZA LA DESCARGA

EL ATRACTIVO DEL muelle de la Energia se completará con la instalación de una nueva red de tuberías. La Autoridad Portuaria ha otorgado la concesión de esta intervención a la Agrupación de Interés Económico (AIE) Jetty Sud, que construirá y explotará la red de tuberías para la interconexión del atraque 34 B del muelle de la Energia con diversas terminales de granel líquido del puerto. Con esta instalación, el rendimiento de descarga de las mercancías será de 3.200 m³ por hora, en contraste con los 1.200 m³ actuales. Jetty Sud está compuesta por las compañías Meroil, Decal, Tepsa y Terquimsa, que serán usuarias de la nueva instalación. El proyecto incluye la construcción de instalaciones para permitir la carga y descarga de gasoil y queroseno a mayor velocidad, y reducir así el tiempo de atraque de los buques. Además de la conexión con las terminales de las compañías que integran la Jetty Sud, el proyecto contempla la creación de un nuevo nudo para permitir el enlace de cualquier otra empresa que pueda instalarse en el muelle de la Energia sin que se dupliquen las instalaciones.

Mejoras en las plantas de regasificación y electricidad

Gas Natural Fenosa invierte 500 millones en la construcción de la central

M E. L.
Área Monográficos

La empresa española de transporte de gas Enagás está realizando una inversión de 250 millones de euros en la planta de regasificación que tiene en el muelle de la Energia, la más importante de que dispone la compañía en España, construida en 1969. Las inversiones se centran en la construcción de dos tanques de almacenaje, con un coste unitario de entre 100 y 110 millones de euros. Las obras incluyen la sustitución de las primeras instalaciones de almacenaje, dos tanques que datan de 1969 y 1976, y un tercer tanque que se construyó entre 1975 y 1976. Los dos nuevos tanques tienen una capacidad de almacenaje de 150.000 metros cúbicos cada uno y harán que la planta del muelle de la Energia alcance una capacidad de almacenaje de 680.000 metros cúbicos, unos 140.000 más que ahora. Las obras deben estar listas en el 2011.

Las inversiones que contempla el proyecto también han incluido la ampliación de la capacidad de emisión de la planta. Mientras en el 2006 estas instalaciones emitían 1.650.000 metros cúbicos de gas por hora, actualmente han alcanzado una capacidad de emisión de 1.950.000 metros cúbicos, en consonancia con la ampliación de capacidad de almacenaje.

Por otra parte, la Central de Ciclo Combinado del Port, una instalación de generación de 850 MW de potencia, propiedad de Gas Natural Fenosa, ha sido sincronizada a la red eléctrica y ha empezado su funcionamiento en pruebas. La instalación exportará toda la energía a la red de transporte de alta tensión de 220 kV del Baix Llobregat, y suministrará principalmente a la ciudad de Barcelona.

➜ LA NUEVA INSTALACIÓN DARÁ ELECTRICIDAD A MEDIOS DE TRANSPORTE Y A LA CIUDAD

El ciclo combinado del Port de Barcelona cuenta con dos grupos generadores de 425 MW cada uno y tendrá un rendimiento superior al 57%, muy superior al de una central convencional. Dispone de un circuito cerrado con torres de refrigeración que permite reducir al mínimo las necesidades de aportación de agua. La toma de agua se realiza directamente desde la planta de regasificación de Enagás, y el vertido se hace de forma conjunta con esta instalación gasista, para reducir el impacto térmico al mar.

La construcción de esta central de ciclo combinado representó una inversión de 500 millones de euros por parte de Gas Natural Fenosa, que adjudicó la construcción a General Electric. Con esta central, la compañía gasista dispone de 12 ciclos combinados en España.

Esta instalación tiene prácticamente asegurado su funcionamiento por su ubicación geográfica estratégica, al estar situada junto al principal lugar de consumo, la ciudad de Barcelona.

GAS NATURAL FENOSA

Vista aérea de la nueva central de ciclo combinado de Gas Natural Fenosa.

El puerto sigue cumpliendo su hoja de ruta

La Autoridad Portuaria de Barcelona reta a la desaceleración económica adjudicando sus grandes proyectos

Antes de que acabe el año se habrán licitado obras por valor de 360 millones

M ANDRÉS DEL CASTILLO
Área Monográficos

La maquinaria del Port de Barcelona no se detiene. En plena situación de desaceleración económica, la culminación de la ampliación más grande de su historia sigue su hoja de ruta y el crecimiento del tráfico total de mercancías y pasajeros durante los primeros ocho meses del 2010 confirman a la instalación portuaria como uno de los motores económicos para salir de la crisis. Sin ir más lejos, hace apenas 15 días la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) aprobó el proyecto constructivo de uno de los elementos claves de la ampliación del puerto: la terminal de contenedores del muelle Prat que construirá Terminal Catalunya (Tercat), empresa participada al 70% por la china Hutchison Port Holding, líder mundial en terminales de contenedores.

El puerto barcelonés quiere convertir esta terminal en la más avanzada de Europa en cuanto a la automatización de la operativa que podrá manipular 2,65 millones de contenedores en una extensión de 100 hectáreas. Con un valor de 500 millones de euros, es la inversión privada más importante adjudicada por la APB junto a la central de ciclo combinado que Gas Natural está poniendo a punto en el muelle de la Energia. En este mismo ámbito la empresa rusa Lukoil se ha asociado con Meroil para ampliar la terminal de la española, con una inversión de 50 millones de euros.

ADJUDICACIONES HASTA FIN DEL 2010

Antes de que acabe el año el Port de Barcelona tiene previsto adjudicar obras por valor de 360 millones de euros: la futura terminal de Short Sea Shipping que se creará en el muelle Costa es una de las más apetitosas para los operadores que desarrollan las eficientes *autopistas del mar*. La ampliación de la terminal de contenedores de TCB –valorada en 40,3 millones– es otro de los proyectos en marcha. Precisamente una de las grandes consecuciones del 2010 para el Port de Barcelona será convertirse en el primer puerto del Estado español que quede directamente conectado con ancho de vía internacional con la frontera francesa por lo que los contenedores podrán trasladarse por ferrocarril sin cambiar de vía.

Los responsables del puerto esperan que el 2011 sea el año de la licitación por parte del Ministerio de Fomento de los accesos ferroviarios desde el exterior del recinto portuario que supondrán el impulso definitivo del puerto.

Ha llegado el tiempo de la inversión privada en las instalaciones portuarias para desarrollar su superestructura –instalaciones y equipos de manipulación de la carga– después de que hasta el 2009 el capital público destinara 1.135 millones de euros a la construcción de la estructura física a partir de los diques de abrigo y unas medidas correctoras de costa en el margen sur del río Llobregat, desviado para hacer posible parte de la ampliación.

De las últimas operaciones que deben hacerse en el puerto para completar su ampliación la Autoridad Portuaria de Barcelona deberá ejecutar dos obras a partir del removimiento del dique Este: por una parte, el refuerzo estructural en el antiguo rompeolas para evitar los desperfectos que causan los temporales y por otra el traslado de la terminal de carga Port Nou al extremo del dique para dejar espacio libre para la nueva terminal de cruceros E. En total casi 48 millones de inversión pública de los 1.200 millones que suponen el total de las operaciones. Unas obras de ampliación que por el hecho de haberse realizado ya aportan riqueza a la economía catalana y española. Según el Plan Director del Port de Barcelona, por cada 0,60 euros de inversión, el efecto riqueza en la economía es de 0,68 euros.

ÓSCAR FERRER / PORT DE BARCELONA

Edificio del World Trade Center de Barcelona donde se encuentran las oficinas del Port de Barcelona.

DECISIONES CLAVES PARA LOS PRÓXIMOS AÑOS

LA LICITACIÓN EN 2011 DE LOS ACCESOS AL PUERTO ES UNA DE LAS NOTICIAS ESPERADAS

CIFRAS PARA EL OPTIMISMO

Los resultados positivos del tráfico de mercancías y pasajeros acompañan por otra parte al buen ritmo de desarrollo de las obras de ampliación. Los brotes verdes sí se están notando en el Port de Barcelona como lo demuestra el crecimiento en un 17% de las exportaciones e importaciones de carga transportada en contenedores durante los primeros ocho meses del año respecto al mismo periodo del 2009. El incremento de los intercambios con Asia y con la costa atlántica de Suramérica son las principales claves de esta recuperación. Hasta agosto se manipularon 1,25 millones de contenedores y el tráfico total de carga general aumentó un 5% hasta las 18,2 toneladas.

También aumentó el número de cruceristas respecto al 2009 (un 9%) con 1,5 millones de visitantes mientras que uno de los termómetros que mide la recuperación económica –el sector automovilístico– también tuvo un gran aumento con 362.381 vehículos manipulados –con un incremento de casi el 50%– en las terminales especializadas debido al crecimiento en un 98% de las importaciones y del 38% en las exportaciones. Son datos alentadores cara a un futuro inmediato donde el puerto tendrá un papel de liderazgo en la economía catalana.

Barcelona exporta el Port Vell

Firma un convenio para asesorar al puerto marroquí de Tánger

M HÉCTOR CAMPANA
Área Monográficos

La Sociedad para la Reconversión de la Zona Portuaria de Tánger (SAPT) tomará la experiencia de la remodelación del Port Vell de Barcelona como modelo para desarrollar su proyecto de puerto-ciudad, denominado Tanger Ville. Para ello, el consejo de administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona, en colaboración con el Instituto de Logística Internacional (ILI), ha suscrito un convenio de colaboración con SAPT.

El acuerdo firmado contempla que el Port de Barcelona asesore el desarrollo de las obras a lo largo de tres años. Durante ese periodo, se mantendrán reuniones de carácter periódico orientadas a analizar y comparar la evolución del proyecto con la experiencia del puerto barcelonés. Los encargados de realizar este seguimiento y asesoramiento serán los miembros de un grupo de expertos creado a partir de su intervención en los diversos ámbitos del proyecto de remodelación del Port Vell. Los directivos de la SAPT han valorado que el Port Vell de Barcelona les sirva de referencia en aspectos como la gestión del tráfico de cruceros, la construcción de zonas lúdicas y comerciales o la formación y la logística.

UN NUEVO PORT VELL

El objetivo que persigue la ciudad marroquí es lograr que Tanger Ville sea uno de los mayores puertos turísticos y deportivos del Mediterráneo, integrado de forma armónica con el espacio urbano de la ciudad y, especialmente, con la antigua Medina, una de las más grandes de Marruecos. Este proyecto se hará realidad gracias al desplazamiento de la mayor parte de las conexiones marítimas hacia el nuevo puerto Tanger Med Passagers.

El proyecto promueve la construcción de nuevas instalaciones para embarcaciones recreativas y de pasajeros, así como zonas dedicadas a actividades residenciales y turísticas. La zona pública del puerto también dispondrá de un nuevo puerto de pesca, un espacio comercial y un área reservada para actividades de ocio y culturales.

En los últimos años el puerto de Tánger ha vivido un notable crecimiento gracias al transporte tanto de personas como de mercancías, especialmente gracias a sus conexiones con la península Ibérica a través de Algeciras.

El ZAL apuesta por la energía fotovoltaica

La zona logística desarrollará este año la primera fase de la central solar cubierta más potente de España

M H.C.
Área Monográficos

La apuesta de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del puerto por las energías renovables, tanto en las nuevas construcciones como en las ya existentes, se traducirá este año en la puesta en marcha de la primera fase de la planta fotovoltaica, desarrollada y gestionada por la empresa Aufwind. El proyecto cuenta con una potencia total de 3 megavatios (MW) con una superficie colectora de 63.000 metros cuadrados, dividida en dos superficies de cubierta. La instalación se convertirá en la central solar sobre cubierta más grande y potente de España. Esta apuesta por la energía fotovoltaica no es nueva ya que en el 2006, la ZAL-Barcelona instaló paneles solares para generar electricidad con una producción anual de unos 420 MWh.

Todos los proyectos logísticos de la ZAL y del puerto son diseñados bajo criterios de sostenibilidad, de acuerdo con los criterios de su política medioambiental. Los edificios de la ZAL están diseñados para ahorrar el máximo de energía y disponen de un aislamiento térmico pensado para minimizar el uso de la calefacción en invierno y el aire acondicionado en verano. Las naves construidas, además de generar energías renovables, aprovechan al máximo la luz solar y el agua de lluvia.