

Los proyectos logísticos como instrumentos de integración

ENRIQUE LACALLE*

Hoy más que nunca, los hombres y mujeres de Europa sienten la necesidad de un proyecto común. Y sin embargo, para un número creciente de europeos, la razón de ser de la progresiva construcción de la nueva Europa no deja de constituir un inmenso desafío. Tenemos que admitir que la complejidad es el precio que la Unión Europea ha de pagar para salvaguardar nuestra diversidad e incrementar nuestra eficacia, competitividad e inmensa potencialidad. Ganar con habilidad el espacio económico que Europa tiene la obligación de ocupar dentro de un mundo cada vez más

competitivo, es nuestro principal reto. Todo ello debe realizarse, además, salvaguardando el equilibrio de las potencialidades de nuestros muy diversos sectores productivos.

Uno de los rasgos básico de la evolución económica reciente de la Unión Europea, es la consolidación de espacios económicos cada vez mayores, desde los cuales se organizan redes de actuación que tienden a concentrarse en determinadas zonas geográficas. Estas se caracterizan por la existencia de grandes mercados o centros de producción.

* Delegado Especial del Estado en el Consorcio de la Zona Franca de Barcelona.

Por otro lado, otro factor cada vez más importante para entender nuestra inmediata realidad, es el empuje que experimentan nuestras viejas ciudades. Las ciudades tienen un trascendental protagonismo en la construcción de la nueva Europa, por la proximidad y por la complicidad con el ciudadano. Por el cotidiano entendimiento de la compleja realidad, por la flexibilidad y el entusiasmo y el nervio que tienen la mayor parte de ellas en el impulso de proyectos e iniciativas de todo tipo. En definitiva, cada vez en mayor medida tienden a ejercer un importante liderazgo en la primera línea del proceso de construcción europea. En esta línea Barcelona tiene mucho que aportar.

Barcelona y su área metropolitana empiezan a tener un papel relevante dentro del espacio económico europeo, en el que se integra como zona industrial con vocación exportadora-distribuidora.

Los acuerdos del GATT, con la creación de la Organización Mundial del Comercio, han confirmado la expectativa de un incremento considerable de los intercambios mundiales. El refuerzo del comercio con los países mediterráneos, especialmente los del Magreb y los del Extremo Oriente, que se hacen por vía marítima ofrecen la oportunidad a Barcelona de convertirse en un gran centro distribuidor de mercancías para Europa, complementario con los emplazamientos de los países centroeuropeos del mar del Norte.

La posición competitiva de Barcelona ante Europa, ha mejorado substancialmente después del gran flujo de inversiones infraestructurales que se han llevado a cabo en la última década. Se han puesto los cimientos de una sociedad moderna, dinámica y competitiva que tiene como horizonte el año 2000.

Sin embargo, las infraestructuras metropolitanas de Barcelona son insuficientes en relación al

nivel que se necesita para competir con las regiones europeas más avanzadas económicamente. Barcelona se ha puesto como principal reto para su entrada en el siglo XXI, obtener esta complementariedad y liderazgo logístico del Mediterráneo, para fortalecer del mismo modo el espacio Europeo frente a otros grandes centros mundiales.

Para favorecer la integración en Europa, los ejes básicos en los que Barcelona debe profundizar son: el desarrollo de las infraestructuras físicas, con el apoyo de todas las instituciones, y el fomento de nuevas infraestructuras empresariales, con la complicidad y apoyo de toda la sociedad civil.

Desde mi posición como Delegado Especial del Estado en el Consorcio de la Zona Franca de Barcelona, participo de ambas perspectivas.

Por un lado, es importante que se impulsen las infraestructuras físicas que nos aproximen a nuestro objetivo. Para ello es necesario estimular activamente la participación en el desarrollo del Plan Delta.

El Plan Delta supone la gran apuesta infraestructural de futuro de Barcelona, la desviación del río Llobregat va a añadir 600 ha. a la actual superficie portuaria, lo cual supone multiplicar por dos el área disponible actual. Con ello se podrá acometer la segunda fase de la ZAL —de 140 ha.— y dar respuesta al fuerte crecimiento de la demanda de suelo que la aplicación de las técnicas logísticas actuales genera.

La construcción de la tercera pista del aeropuerto va a aumentar la capacidad del actual campo de vuelo hasta las 100 operaciones/hora y consolidará el aeropuerto de Barcelona como principal “hub” aéreo euro-mediterráneo con tráfico potenciales superiores a los 40 millones de pasajeros/año. La terminal de carga aérea, que se encuentra ya en

construcción, dispondrá de una superficie de 75 ha. La capacidad de tratamiento de mercancías de la primera línea superará las 500.000 Tm./año. Ello va a permitir aprovechar las oportunidades logísticas que el gran potencial de crecimiento del aeropuerto de Barcelona ofrece.

La llegada al puerto de Barcelona y toda el área logística de la conexión ferroviaria directa en el ancho internacional permitirá desarrollar plenamente las potencialidades europeas. Esta conexión se producirá a partir de la conexión ya prevista en ancho internacional para ferrocarriles de alta velocidad que se está diseñando con parámetros que le harán adecuada para el tráfico mixto de pasajeros y mercancías. Por último el Plan Delta contempla la mejora de las infraestructuras viarias, con la única de las rondas de Barcelona con la autopista A-16 y el aeropuerto y la construcción de la Autovía del Baix Llobregat.

Como institución plenamente convencida de la necesidad de ejecución del Plan Delta, entiendo que si bien Barcelona y su región metropolitana están prácticamente equiparadas con la Unión Europea, tanto en nivel de renta como en generación de riqueza, la dotación de infraestructuras debe incrementarse hasta alcanzar los niveles fijados en el Plan, que garantizarán una importante aportación, de una manera inducida, al desarrollo económico del conjunto de la economía de Barcelona, de su área metropolitana, de Cataluña y del resto de España, lo cual sin duda actuará en el sentido de convertir Barcelona en la puerta de entrada del sur de Europa, y será una importante contribución a la plena integración económica en Europa.

Por otro lado, dentro de la línea de actividad más tradicional del Consorcio, la actividad logística, contribuimos cuantitativa y cualitativamente al proceso de rearme logístico de la ciudad con varios proyectos. Como ya he

dicho anteriormente, el criterio con el que el Consorcio afronta este reto es un planteamiento antiguo ya que siempre ha tenido como principal objetivo y ha apoyado e impulsado las iniciativas que potencien Barcelona como plataforma logística. No hay que olvidar que la logística no es ajena a nuestra cultura. En la Edad Media, Barcelona ya era, a través del Consolat del Mar, el centro logístico de setenta ciudades del Mediterráneo.

Gracias a la diversificación iniciada hace unos años, la Zona Franca Comercial se ha consolidado como el mayor centro de almacenamiento general, actividades logísticas y distribución integral del Mediterráneo, para mercancías exentas de impuestos, configurándose esta como un verdadero polo logístico donde se están potenciando unos servicios cada vez más avanzados, especializados e internacionales.

El Polígono Industrial de la Zona Franca, es una de las áreas industriales europeas más activas y mejor ubicadas. Dispone de un emplazamiento excepcional. La proximidad del Polígono a las principales infraestructuras y nudos de comunicaciones, lo convierten en una de las áreas industriales mejor conectadas del mundo. Se ubica a tan sólo 7 km del centro tradicional de Barcelona, a la misma distancia el Aeropuerto de Barcelona, a 500 metros el Puerto de Barcelona, a 200 metros la principal estación ferroviaria de mercancías de Cataluña y a sus puertas están las rondas de circunvalación metropolitana conectadas con la amplia red de autopistas.

Su extensión de 6 millones de m² de superficie, constituyen el 5 por ciento del suelo de la ciudad de Barcelona, y en su superficie están instaladas 165 empresas de gran dinamismo, por lo que es constante punto de referencia y motor económico de la actividad empresarial de la ciudad. En él se desarrollan un amplio conjunto

de actividades, productivas, comerciales y logísticas.

El Parc Logístic de la Zona Franca constituye un factor de atracción extraordinario para la promoción de la actividad logística en la ciudad, y estoy convencido que será una auténtica referencia de la logística moderna y un factor potenciador de la ciudad y en su entorno.

En lo que respecta a las infraestructuras empresariales, el Consorcio de la Zona Franca de Barcelona, desde sus inicios, tiene muy presente que las infraestructuras empresariales actúan como un vehículo de rendimiento económico. Por ello se ha adaptado en cada uno de los diferentes momentos históricos a las necesidades de las empresas y del país, constituyéndose en la actualidad en una de las primeras agencias económicas de Barcelona y de Cataluña.

Desde el Consorcio de la Zona Franca, impulsamos emplazamientos avanzados para empresas, lo cual constituye, a mi entender, una vía clara de incrementar la competitividad de las mismas.

La suma y combinación de estos objetivos estratégicos que tiene la ciudad en materia logística, se resumen en el afán irrenunciable que tiene Barcelona de convertirse en principal plataforma logística del sur de Europa. Esta se presenta como una opción irrenunciable de la ciudad por la cual trabajamos en la actualidad desde las principales instituciones públicas y privadas de Barcelona.

La colaboración entre los diversos operadores logísticos y entre éstos y las Administraciones es una necesidad sentida cada vez con mayor fuerza.

En esta perspectiva están surgiendo iniciativas como la asociación Barcelona Centre Logístic. Esta asociación sin ánimo de lucro, trabaja para

conseguir que Barcelona llegue a ser el principal centro de distribución de mercancías del sur de Europa. Ha logrado en su corta existencia, alcanzar el máximo de consenso entre las administraciones públicas y las empresas privadas. En ella están integradas todas las instituciones públicas con plataformas logísticas importantes, como Ayuntamiento de Barcelona, el gobierno de la Generalitat de Cataluña —a través de la Central Integral de Mercancías (CIM)—, Puerto de Barcelona, Aeropuerto de Barcelona y Consorcio de la Zona Franca de Barcelona, junto con una amplia representación de importantes empresas del sector logístico, capitaneadas por la Cámara de Comercio Industria y Navegación de Barcelona. Barcelona Centre Logístic aspira a participar en el proceso de planificación y adaptación de las grandes plataformas públicas.

En resumen, es necesario prepararse y participar activamente, desde el puesto que nos corresponda a cada uno, para conseguir la plena integración en Europa. Creo que esta es la línea a seguir.