

# Altres costos de la “Catalunya logística”

Josep Crosas

Sorpren l'èmfasi amb què dirigents polítics i empresarials asseguruen que «Barcelona —i també Catalunya— aspira a ser la gran plataforma logística del sud d'Europa», la principal entrada de mercaderies al continent: «la porta d'Europa». Escoltant-los es diria que aquest és un desig àmpliament compartit, que compta amb el vist-i-plau de la majoria de la població. I, en realitat, ningú no ens ha demanat si volem que aquest país es converteixi en un enorme centre de distribució de mercaderies i transport a llarga distància, adequat a les necessitats del gran capital transnacional (o és això, entre altres coses, el que hem votat finalment amb l'Estatut?). Aquesta especialització econòmica i territorial es basa en un projecte que ja té força anys, i s'ha anat forjant d'acord amb la implantació del model neoliberal de globalització econòmica i l'increment accelerat del comerç mundial. És la resposta a l'interès de les empreses del sector, que compten amb la situació geogràfica de Catalunya, l'existència d'importants infraestructures de comunicació i la disponibilitat dels poders públics a augmentar la inversió en noves i poderoses cadenes de transport. El Govern de la Generalitat fa anys que impulsa el sector logístic i ha propiciat noves actuacions amb el suport del Govern central i la Unió Europea: l'ampliació del port i l'aeroport de Barcelona, de les infraestructures viàries i el projecte de noves connexions ferroviàries, la construcció de l'AVE, la implantació de més i més grans centrals de mercaderies i enormes aparcaments de tràilers..., a les quals el govern tripartit ha donat suport totalment. La consigna és que per aquest país ha de circular una allau de productes del mercat mundial que no pot parar de créixer. Fluxos massius de mercaderies provinents, entre altres llocs, de l'Amèrica del Sud, el nord d'Àfrica, i sobretot d'Àsia, que arriben per via marítima, aèria i terrestre, per ser redistribuïts, amb destins cada vegada més remots.

Però aquesta expansió, considerada estratègica pels poders polítics i econòmics, comporta i comportarà una sèrie d'impactes enormes de caràcter ambiental. De moment ja es poden apreciar a la zona del delta del Llobregat els efectes negatius que està tenint l'ampliació del port de Barcelona, responsable del desviament del riu Llobregat dos quilòmetres al sud de l'antiga desembocadura —amb un nou canal artificial que per la seva amplada funciona com un estuari, amb un risc evident de salinització del subsòl— i del reompliment d'hectàrees de terreny marítim per construir-hi noves terminals per a vehicles i contenidors —amb una sortida mar endins del nou dic est de quasi tres quilòmetres, que afecta especialment les platges del Prat, Gavà...<sup>1</sup> Aquesta operació, que doblarà la super-

<sup>1</sup> Vegeu també l'informe de Greenpeace del 2006 sobre el litoral, on es denuncia la destrucció de fons marins per l'ampliació del port

## ■ Other costs of “logistic Catalonia”

Political and business leaders are placing a surprising emphasis on assuring us that Barcelona—and Catalonia— “aspires to be the great logistic platform of southern Europe”, the principal entrance of goods to the continent: “the gateway to Europe”. To hear them, one would think that this is a widely agreed wish with the approval of population as a whole. Yet no one has asked us if we want this country to become a huge goods distribution and long-distance transport centre, tailored to the needs of big transnational capital (or is that—among other things—what the Statute vote was ultimately about?). This economic and territorial specialization is based on a project that has been under way for some years now, developed in accordance with the implantation of the neo-liberal model of economic globalization and the intense growth in world trade. It is the response to the interest of the sector's companies, backed by the geographical situation of Catalonia, the existence of major communication infrastructures and the willingness of the authorities to increase investment in powerful new lines of transport. The Generalitat Government has been promoting the logistic sector for years and has encouraged new actions with the support of the Spanish Central Government and the European Union. These include the extension of the port and the airport of Barcelona, road infrastructures and the project for new rail connections, the construction of the HST line, the implantation of more, bigger goods centres and vast trailer parks, which Catalonia's three-party government has backed wholeheartedly. The order is that an ever-increasing flood of products from the world market is to circulate around this country: massive influxes of goods from South America, North Africa and particularly Asia, among other places, which arrive by sea, air and land to be redistributed to ever more remote destinations. However, this expansion, considered strategic by economic and political powers, has meant a whole series of huge effects on the environment and will continue to do so. So far, the negative effects of extending Barcelona's port can be seen in the river Llobregat delta. The course of the river has been moved two kilometres south—with a new artificial channel broad enough to act as an estuary and the obvious risk of salinization of the subsoil—and hectares of seafront land have been infilled in order to build new vehicle and container terminals. The new east dock will extend almost three kilometres out to sea, particularly affecting the beaches around the towns of El Prat and Gavà. This operation, which will double the port's surface area and loading capacity, forms part of the interventions included in the Delta Plan and is underpinned by the

## ■ Otros costes de la “Cataluña logística”

Sorprende el énfasis que ponen los dirigentes políticos y empresariales al asegurar que “Barcelona —y también Cataluña— aspira a ser la gran plataforma logística del sur de Europa”, la principal entrada de mercancías al continente: “la puerta de Europa”. Al escucharlos, cualquiera pensaría que éste es un anhelo ampliamente compartido, que cuenta con el visto bueno de la mayoría de la población. Y en realidad nadie nos ha preguntado si queremos que este país se convierta en un enorme centro de distribución de mercancías y transporte a larga distancia, adecuado a las necesidades del gran capital transnacional (¿o será esto, entre otras cosas, lo que finalmente hemos votado con el Estatuto?). Esta especialización económica y territorial se basa en un proyecto que ya tiene bastantes años y que se ha ido forjando de acuerdo con la implantación del modelo neoliberal de globalización económica y con el incremento acelerado del comercio mundial. Es la respuesta al interés de las empresas del sector, que cuentan con la situación geográfica de Cataluña, la existencia de importantes infraestructuras de comunicación y la disponibilidad de los poderes públicos para aumentar la inversión en nuevas y poderosas cadenas de transporte. El gobierno de la Generalitat lleva años impulsando el sector logístico y ha propiciado nuevas actuaciones, con el soporte del gobierno central y la Unión Europea: la ampliación del puerto y del aeropuerto de Barcelona, de las infraestructuras viarias y el proyecto de nuevas conexiones ferroviarias, la construcción del AVE, la implantación de más y más grandes centrales de mercancías y de enormes aparcamientos de tráileres... que el gobierno tripartito ha apoyado totalmente. La consigna es que por este país tiene que circular un aluvión de productos del mercado mundial que no puede parar de crecer. Flujos masivos de mercancías provenientes, entre otros lugares, de Suramérica, del norte de África y sobre todo de Asia, que llegan por vía marítima, aérea y terrestre, para ser redistribuidos, con destinos cada vez más remotos. Pero esta expansión, considerada estratégica por los poderes políticos y económicos, está comportando y comportará una serie de impactos de carácter ambiental enormes. De momento ya se pueden apreciar en la zona del delta del Llobregat los efectos negativos que está teniendo la ampliación del puerto de Barcelona, responsable del desvío del río Llobregat dos kilómetros al sur de la antigua desembocadura —con un nuevo canal artificial que por su anchura funciona como un estuario, con evidente riesgo de salinización del subsuelo— y del rellenado de hectáreas de terreno marítimo, para construir nuevas terminales para vehículos y contenedores —con una salida mar adentro del nuevo dique este de casi tres kilómetros, que afecta especialmente a las playas de El Prat, Gavà... Esta operación, que doblará la superficie y la capacidad de carga del puerto, forma parte de las actuaciones incluidas en el Plan Delta y tiene como clave



1



2

fície i la capacitat de càrrega del port, forma part de les actuacions incloses en el Pla Delta i té com a clau la necessitat d'expansió de la Zona d'Activitats Logístiques (ZAL), el polígon d'empreses especialitzades en el tràfic marítim i la distribució a gran escala creat l'any 1992. També pertany a aquest pla d'infraestructures l'actual ampliació de l'aeroport, que ja té la tercera pista construïda i que ha suposat la desaparició d'importants zones humides i la tala de bona part de la pineda litoral, a part de la greu contaminació acústica, com a conseqüència immediata sobre els veïns de la zona. L'impacte que sobre aquest territori tindran el creixement de les infraestructures i l'activitat generada serà irreversible i comportarà la pràctica urbanització d'aquest tram del Llobregat. Noves connexions viàries i ferroviàries, accessos, metros, terminals de mercaderies sumades a la de passatgers, ciutat aeroportuària, instal·lacions industrials, estacions, noves àrees terciàries, que aniran arrasant els espais agrícoles que hi sobreviuen i arraconant les zones protegides del litoral. A això cal sumar-hi l'arribada de l'AVE —traçat sobre l'escassa amplada entre el riu i l'autovia— que entrarà soterrat en el delta, n'afectarà els aqüífers i fragmentarà encara més l'espai riberenc i deltaic.

Aquest projecte, com ja se sap, compta amb tota mena de suports institucionals i mediàtics i amb la màxima complexitat del món polític i empresarial. Podem veure, si no, les declaracions al voltant del Saló Internacional de la Logística (SIL), dirigit per Enric Lacalle, factòtum del sector firal, que presidia també fins fa poc l'associació Barcelona Centre Logístic (BCL), una «conxorxa» al més alt nivell per promoure la transformació definitiva de Barcelona en l'epicentre de la gran plataforma logística en qüestió.

Les perspectives de creixement i l'augment de la capacitat econòmica fruit de la potenciació d'aquesta activitat formen part dels càlculs d'expansió competitiva del totpoderós món dels negocis. Però es tracta d'una prioritat que ignora els greus desequilibris derivats de la desorbitada proliferació dels transports i la circulació de mercaderies. A part de la deplorable encimentada del delta i els brutals col·lapses que tot aquest moviment generarà, s'anuncien nous impactes, amb un major consum de territori i el seu esquarterament per la imparable inflació de les infraestructures. Més túnels, més autovies i ramals ferroviaris, àrees d'aparcament i emmagatzematge i un demencial augment del consum de recursos, d'energia i combustible, amb la consegüent contaminació. ♦

Josep Crosas

**1** Vista aèria del delta del Llobregat el 1994, any en què s'inicia el pla d'infraestructures. Barcelona, memòria des del cel. Manuel Guàrdia.

**2** Imatge virtual del projecte de remodelació del delta, amb l'exagerada ampliació del port. BARCELONA in PROGRÉS

need to expand the Zona d'Activitats Logístiques (ZAL), the business park specializing in shipping and large-scale distribution that was set up in 1992. This infrastructure plan also includes the extension of the airport, which already has a third runway, causing the disappearance of important wetlands and the felling of large tracts of coastal pinewoods, apart from the serious acoustic contamination that is an immediate consequence for local residents. The impact on this territory of the growth of infrastructures and the resulting activity will be irreversible, leading to the development of this stretch of the Llobregat. New road and rail connections, approach roads, underground railways, goods and passenger terminals, an airport city, industrial installations, stations and new tertiary areas will lay waste to the surviving farmland and isolate protected areas of the coast. Added to this is the advent of the high-speed train, planned on the limited space between the river and the expressway. This new line will be undergrounded at the delta, affecting its aquifers and further fragmenting the seashore and deltaic land.

It is well known that this project is backed by all manner of institutional and media support with the utmost complicity of the political and business world. No more proof of this is needed than the declarations made on the occasion of the Saló Internacional de la Logística (SIL), directed by Enric Lacalle, factotum of the trade fair sector and until recently President of the Barcelona Centre Logístic (BCL), a dubious scheme to the highest level to promote the definitive transformation of Barcelona into the epicentre of this great logistic platform.

The prospects of growth and the increase in economic capacity that are the result of promoting this activity form part of plans for the competitive expansion of the all-powerful world of business. However, this is a priority that ignores the serious imbalances deriving from the exorbitant proliferation of transport and the circulation of goods. Apart from the deplorable covering over of the delta with concrete and the alarming traffic jams caused by this activity, further impacts are announced, with an increased consumption of territory, carved up by the inexorable inflation of infrastructures. More tunnels, more expressways and railway lines and parking and storage areas, and an outrageous increase in the consumption of resources, energy and fuel, with the resulting pollution. ♦

Josep Crosas  
Translated by Elaine Fradley

la necesidad de expansión de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL), el polígono de empresas especializadas en el tráfico marítimo y la distribución a gran escala, creado en 1992. También pertenece a este plan de infraestructuras la actual ampliación del aeropuerto, que cuenta ya con la tercera pista construida, y que ha supuesto la desaparición de importantes zonas húmedas y la tala de buena parte del pinar litoral, aparte de la grave contaminación acústica como consecuencia inmediata sobre los vecinos de la zona. El impacto que sobre este territorio tendrán el crecimiento de las infraestructuras y la actividad generada será irreversible y comportará la práctica urbanización de este tramo del Llobregat. Nuevas conexiones viarias y ferroviarias, accesos, metros, terminales de mercancías sumadas a la de los pasajeros, ciudad aeroportuaria, instalaciones industriales, estaciones, nuevas áreas terciarias, que irán arrasando los espacios agrícolas que todavía sobreviven en la zona y arinconando las zonas protegidas del litoral. A esto hay que sumarle la llegada del AVE, trazado sobre la escasa anchura entre el río y la autovia— que entrará soterrado en el delta, afectará a sus acuíferos y fragmentará todavía más el espacio ribereño y del delta.

Este proyecto, como ya se sabe, cuenta con todo tipo de apoyos institucionales y mediáticos y con la máxima complicitad del mundo político y empresarial. Podemos consultar, para comprobarlo, las declaraciones alrededor del Saló Internacional de la Logística (SIL), dirigido por Enric Lacalle, factótum del sector ferrial, quien presidía también hasta hace poco la asociación Barcelona Centre Logístic (BCL), una “conspiración” al más alto nivel para promover la transformación definitiva de Barcelona en el epicentro de la gran plataforma logística en cuestión.

Las perspectivas de crecimiento y el aumento de la capacidad económica fruto de la potenciació de esta actividad forman parte de los cálculos de expansión competitiva del todopoderoso mundo de los negocios. Pero se trata de una prioridad que ignora los graves desequilibrios derivados de la desorbitada proliferación de los transportes y la circulación de mercancías. Aparte del deplorable hormigonado del delta y de los colapsos brutales que todo este movimiento generará, se anuncian nuevos impactos, con un mayor consumo de territorio y con su despedazamiento por la imparable inflación de las infraestructuras. Más túneles, más autovías y conexiones ferroviarias, áreas de aparcamiento y almacenaje, y un demencial aumento del consumo de recursos, de energía y de combustible, con la consiguiente contaminación. ♦

Josep Crosas  
Traducido por Kico Reyes