



Terminal d'automòbils al Port de Barcelona. R. Moreno

El portal del sud d'Europa

Josep Anton Grau i Reinés

(Secretari general del Departament de Política Territorial i Obres Públiques)

En aquest tombant de segle tan engrescador i tan ple de reptes nous se'ns planteja una oportunitat nova de convertir l'àrea de Barcelona i, per extensió, tot Catalunya en una autèntica capital econòmica de referència al mediterrani occidental i al sud d'Europa.

Tot apunta, com veurem, que el creixement que ha començat a observar la mobilitat arreu del món és un fenomen que tot just acaba de començar. La globalització, entesa com a l'obertura de mercats i la complementarietat i competència, alhora, de tots els països del món, juntament amb la revolució que han comportat les noves tecnologies de la informació en la manera de produir, gestionar i comunicar-se en l'empresa són la causa principal d'aquesta eclosió de la mobilitat.

Estem en un món cada cop més interdependent, on el comerç internacional està convertint-se en una eina clau de desenvolupament amb un creixement mitjà en els últims anys de l'ordre del 6%. Les grans empreses comencen a prendre decisions ja amb un sentit global, desplaçant els diferents centres de producció per reduir costos o trobar altres avantatges competitius relacionats amb la disponibilitat de mà d'obra qualificada, la disponibilitat de matèries primeres, l'accés a bons canals de distribució o avantatges de tipus fiscal.

La veritat és que Catalunya en general i les seves ciutats portuàries, en particular, no són estranyes al fet de tenir un paper rellevant en el món del transport i del comerç. Només cal recordar el paper que van desenvolupar en l'Edat Mitjana com a enclaus bàsics del comerç a la Mediterrània.

Logística: la gran oportunitat

Però aquest nou comerç internacional que ve de la desconcentració empresarial i de la liberalització de mercats necessita uns serveis nous.

Ja no val la idea clàssica de l'operador de transport que es limita a moure, a traslladar mercaderies per encàrrec d'un industrial sense afegir cap més valor. El transport, en aquesta nova economia de la mobilitat i la desconcentració, s'integra cada cop més en el procés productiu. Cada vegada més, s'aprofiten els intercanvis modals, les plataformes logístiques per fer-hi actuacions de valor afegit, des d'ensamblatge, etiquetatge, embalatge o altres formes de personalització dels productes de cara als mercats a què s'adrecen.

Aquestes noves demandes fan que al transport de llarg recorregut (marítim o aeri) les feines d'emmagatzematge i les de transport fins a la destinació final (terrestres en camió o ferrocarril) s'hagin d'anar integrant i posant en mans d'uns operadors logístics molt especialitzats i capaços de donar un servei de porta a porta sense que el productor s'hagi de preocupar de contractar i seguir cadascuna de les diferents etapes que passa el seu producte. Davant la complexitat que adquireix aquesta nova estructura de producció apareix la figura de l'operador logístic especialitzat capaç de donar solucions particulars a cada necessitat del client que, a la pràctica, esdevenen avantatges competitius.



Estiba de fusta. Port de Barcelona

Aquesta nova realitat del món del comerç i el transport internacional té, com a mínim, dues conseqüències en l'estructura de l'activitat i, per suposat, en les infraestructures en què es suporta aquesta activitat.

La primera de les conseqüències és la concentració. Concentració empresarial d'una banda, com mostra l'exemple que les sis principals navilieres mundials controlen un 47% de la flota de vaixells portacontenidors, o que, en l'àmbit espanyol, deu companyies es facin càrrec del 55% del total del negoci logístic a l'Estat.

Però aquesta concentració empresarial requereix també una concentració en les infraestructures logístiques de suport, sobretot ports i aeroports. Els vaixells cada cop més grans necessiten anar a veritables punts de distribució de caràcter mundial. Això provoca una gran competència entre els diferents centres existents per aconseguir atraure aquests grans operadors logístics i convertir-se en autèntics hubs o centres de distribució d'una regió mundial concreta, que en el nostre cas seria el Mediterrani i el sud d'Europa.

La creació d'aquests grans hubs centrals fa imprescindible que es treballi a fons o dotar el seu *hinterland* de les infraestructures de canvi modal d'activitat logística i de transport regional necessàries per a donar sortida a les mercaderies que arriben. Però també a acollir moltes de les empreses que desitjaren ubicar-se prop d'aquests centres privilegiats i dels corredors comercials que es generin al seu voltant. Cal no oblidar que les empreses operen en un mercat global i que situar-se en un punt estratègic pot garantir un millor accés dels seus productes als mercats a què es destinen.

Resulta que el sud d'Europa no té encara un centre clar que lideri la logística de la nostra regió mundial. És cert que hi ha uns quants centres que treballen i treballen molt bé per posicionar-se, com són València, Marsella o Gènova. Però quan hi ha voluntat de lideratge no es pot perdre temps a plànyer-se dels avantatges que tenen els competidors, sinó que cal saber usar els mitjans que la lliure competència ens dóna per, a partir dels nostres punts forts, desenvolupar una estratègia que ens permeti situar-nos en una posició clara de lideratge, com la de Rotterdam dins l'Europa atlàntica.

No podem oblidar que el mercat de la logística mundial mou 3 bilions de dòlars anuals i que a Europa representa un 11,7% del PIB (l'11,5% a Espanya).

Però hem de tenir en compte que ens trobem davant una activitat especialitzada i de gran valor afegit. Es calcula que entre el 1996 i el 2002 el creixement general del sector a Europa haurà estat del 20% (segons informe de Marketline International) amb una clara tendència a la subcontractació amb empreses especialitzades (amb un creixement del 40% en el període).

Els mercats espanyol i català donen mostres de desenvolupament, cosa que ha generat l'entrada dels grans operadors europeus al nostre mercat. El 1998 es registraren 115 grans operadors que donaven feina a prop de 13.000 treballadors i facturaren 200.000 MPTA, amb una oferta principalment concentrada a Madrid (16,1%) i Catalunya (24,1%)

No podem oblidar que l'interès pel desenvolupament de la logística en un país que vol ser capdavanter és molt gran. D'una banda, perquè contribueix a fer-lo més competitiu i a estar al dia en matèries punteres de la nova economia com és el comerç electrònic, però també perquè és una oportunitat per a concentrar una bona part dels magatzems

Centre Integral de Mercaderies del Vallès. CIMALSA





Actuacions al delta del Llobregat

Actuacions del Pla Delta

- 1 Ampliació de l'Aeroport del Prat
- 2 Ampliació del port de Barcelona
- 3 Nova zona d'activitats logístiques (ZAL)
- 4 Desviament del riu Llobregat i actuacions mediambientals
- 5 Depuradora
- 6 Nova platja

Actuacions en transport públic

Xarxa de metro

- 7 Línia 1: Feixa Llarga- Plaça Catalunya (El Prat)
- 8 Nova línia 9: Gorg/Can Zam- Aeroport/Zona Franca

Actuacions a la xarxa de RENFE

- 9 Nou accés a l'aeroport de la línia de la costa
- 10 Nou accés ferroviari per a mercaderies al port de Barcelona

Xarxa ferroviària

- 11 TGV

Actuacions en carreteres

- 12 Connexió port-aeroport
- 13 Pota sud (en servei)
- 14 Nova connexió C-32 amb la ronda Litoral
- 15 Ampliació de la ronda Litoral
- 16 Desviament de la C-31
- 17 Nou accés viari al port de Barcelona des de la ronda Litoral



Vaixell portacontenidors. Port de Barcelona

El Port de Barcelona

En primer lloc, el Port de Barcelona i la nova Zona d'Activitats Logístiques compten amb un Pla director amb l'horitzó posat al 2010.

Entre els objectius bàsics hi ha el de captar tràfic de contenidors dels intercanvis amb l'Extrem Orient i l'Amèrica del Sud.

El Pla preveu l'ampliació del Port de Barcelona cap al sud-est amb la construcció d'un nou dic de recer i la prolongació de l'actual, a més de l'ampliació de la 2a fase de la zona d'actuacions logístiques, amb una inversió total de 300.000 MPTA, entre pública i privada, que li permetrà doblar el volum de tràfic.

La indiscutible posició estratègica del Port de Barcelona, afavorida per la proximitat de l'aeroport del Prat, s'incrementarà amb l'aplicació de les mesures previstes a l'Actualització del Pla Director 1997-2011, amb la qual cosa esdevindrà una plataforma logística de primera magnitud i podrà convertir-se en un element dinamitzador de l'activitat industrial i comercial del seu rerepaís. També obtindrà la capacitat d'actuar com a node de distribució dels fluxos de comerç intercontinental i de facilitar el desenvolupament de la intermodalitat i prestació de serveis integrats.

Pel que fa al transport de mercaderies, el trànsit exterior és bàsic, amb una menor participació del cabotatge nacional. Destaca la previsió d'un creixement espectacular del tràfic de contenidors i vehicles, mentre que els productes energètics -gas, derivats del petroli- i els siderúrgics manifesten una tendència alcista. Finalment, es preveu que el volum de comercialització de la fava de soja disminueixi fins al 2003 i torni a augmentar fins a 1,5 milions de tones mètriques l'any 2011.

centrals que moltes companyies estan ubicant per donar servei a regions cada cop més àmplies. I no ho oblidem, aquestes activitats generen feines especialitzades i, per tant, riquesa per al lloc on s'ubiquen.

Però davant d'aquest panorama prometedori, què fem des de les institucions catalanes en general i des de la Generalitat en concret per aconseguir que el portal del sud d'Europa del segle XXI que comencem estigui ubicat al nostre país?

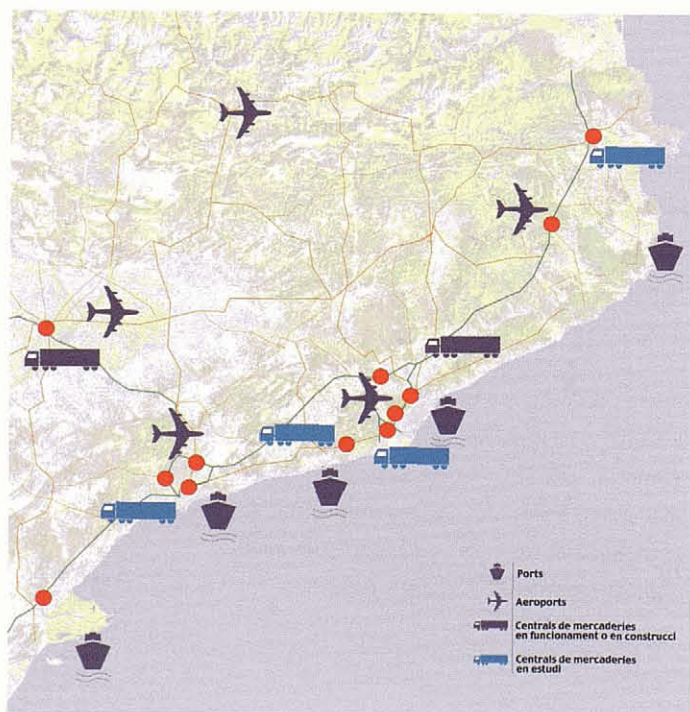
El delta del Llobregat. L'escala mundial

Des de l'any 1994, moment en què es va signar el Conveni de cooperació en infraestructures i medi ambient en el delta del Llobregat, es va iniciar una aposta clara per a concentrar en aquest territori d'alt valor ecològic i estratègic les principals instal·lacions de connexió de la metròpoli de Barcelona i tota la seva àrea d'influència, que va més enllà de Catalunya, amb la resta del món. Aquest projecte representa un repte important des del punt de vista del desenvolupament sostenible, sobretot tenint en compte l'especial cura que es tindrà amb l'entorn cultural i amb els usos tradicionals agrícoles i residencials.

Distribució per Comunitats Autònomes de les empreses d'organització del transport de mercaderies, 1998

| Comunitat | Empreses | % |
|----------------------|----------|-------|
| Andalusia | 662 | 11,0 |
| Aragó | 118 | 2,0 |
| Astúries | 134 | 2,2 |
| Balears | 100 | 1,7 |
| Canàries | 505 | 8,4 |
| Cantàbria | 76 | 1,3 |
| Castella i Lleó | 193 | 3,2 |
| Castella-La Manxa | 92 | 1,5 |
| Catalunya | 1.456 | 24,1 |
| Comunitat Valenciana | 696 | 11,5 |
| Extremadura | 61 | 1,0 |
| Galícia | 314 | 5,2 |
| Madrid | 976 | 16,1 |
| Múrcia | 152 | 2,5 |
| Navarra | 6 | 0,1 |
| País Basc | 435 | 7,2 |
| La Rioja | 27 | 0,4 |
| Ceuta i Melilla | 41 | 0,6 |
| Total | 6.044 | 100,0 |

Font: INE. Directorio Central de Empresas



Aeroports: tràfic de mercaderies 1987-2000

Moviment de mercaderies (en tones)

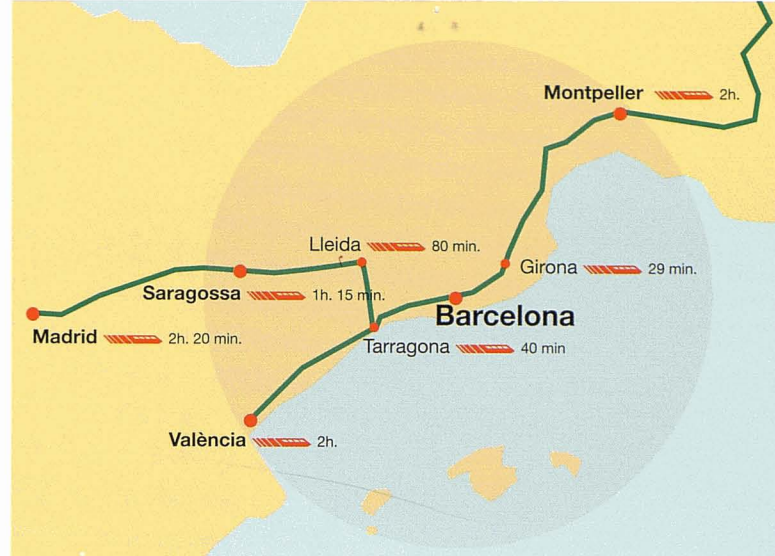
| | Barcelona | Girona | Reus | Total Catalunya | Total Espanya | % Cat/Espanya |
|------|-----------|--------|------|-----------------|---------------|---------------|
| 1987 | 45.054 | 0 | 2 | 45.056 | 348.651 | 12,9% |
| 1988 | 55.642 | 0 | 0 | 55.642 | 369.948 | 15,0% |
| 1989 | 61.322 | 0 | 0 | 61.322 | 408.547 | 15,0% |
| 1990 | 66.013 | 0 | 16 | 66.029 | 424.733 | 15,5% |
| 1991 | 62.662 | 23 | 1 | 62.686 | 382.827 | 16,4% |
| 1992 | 72.421 | 193 | 10 | 72.624 | 396.782 | 18,3% |
| 1993 | 57.477 | 97 | 0 | 57.574 | 379.682 | 15,2% |
| 1994 | 58.884 | 40 | 0 | 58.924 | 413.123 | 14,3% |
| 1995 | 68.519 | 11 | 0 | 68.530 | 452.805 | 15,1% |
| 1996 | 76.648 | 14 | 65 | 76.727 | 491.878 | 15,6% |
| 1997 | 77.930 | 55 | 19 | 78.005 | 542.071 | 14,4% |
| 1998 | 77.014 | 203 | 1 | 77.218 | 547.966 | 14,1% |
| 1999 | 86.173 | 218 | 0 | 86.391 | 583.485 | 14,8% |
| 2000 | 87.308 | 382 | 15 | 87.706 | 607.520 | 14,4% |

Font: Direcció General de Aviación Civil. Ministeri de Foment

El desviament del Llobregat permetrà comptar amb 193 ha noves que permetran ampliar l'actual ZAL (de 66 ha) i ubicar-hi noves empreses del sector amb estàndard de qualitat molt alts.

L'aeroport del Prat

L'aeroport de Barcelona-el Prat és el 17è d'Europa pel que fa a trànsit. Actualment, dona servei a uns 11,7 milions de passatgers per any, dels quals un 40% provenen de vols internacionals. Amb un creixement del 8% anual des de 1985, l'horitzó per a l'any 2011 se situa en 30 milions de passatgers i en més de 40 milions l'any 2016 i amb una capacitat de 90 operacions en hora punta i 400.000 operacions/dia, segons preveu el seu Pla Director aprovat l'octubre del 1999. Pel que fa al trànsit de mercaderies, la xifra actual és d'unes 68.000 tones anuals, i es preveu arribar al mig milió de tones anuals l'any 2020.



Port de Barcelona, tràfic de mercaderies 1987-2000

Tràfic per envàs (milers de tones)

| | Barcelona | Girona | Reus | Total Catalunya | Total Espanya | % Cat/Espanya | | |
|------|-----------|--------|-------|-----------------|---------------|---------------|--------|-------|
| 1987 | 16.874 | 6.308 | 5.063 | 1.245 | 4.578 | 5.988 | 3.978 | 341 |
| 1988 | 17.963 | 6.739 | 5.397 | 1.342 | 4.752 | 6.472 | 4.345 | 385 |
| 1989 | 18.144 | 7.211 | 5.930 | 1.281 | 4.068 | 6.865 | 4.862 | 440 |
| 1990 | 18.030 | 7.438 | 6.133 | 1.305 | 4.148 | 6.444 | 4.577 | 448 |
| 1991 | 18.313 | 7.627 | 6.351 | 1.276 | 3.937 | 6.749 | 5.001 | 489 |
| 1992 | 18.339 | 7.529 | 6.195 | 1.334 | 3.209 | 7.601 | 5.701 | 552 |
| 1993 | 17.669 | 7.658 | 6.189 | 1.469 | 3.109 | 6.902 | 5.144 | 530 |
| 1994 | 21.004 | 8.035 | 6.782 | 1.253 | 3.816 | 9.153 | 6.096 | 605 |
| 1995 | 22.696 | 8.215 | 6.873 | 1.342 | 5.115 | 9.366 | 6.981 | 686 |
| 1996 | 23.570 | 8.346 | 7.159 | 1.187 | 5.130 | 10.094 | 7.628 | 767 |
| 1997 | 24.887 | 8.045 | 6.747 | 1.298 | 5.077 | 11.765 | 9.071 | 971 |
| 1998 | 24.725 | 7.238 | 5.999 | 1.239 | 4.407 | 13.080 | 10.002 | 1.095 |
| 1999 | 27.877 | 8.500 | 7.207 | 1.293 | 4.054 | 15.324 | 11.532 | 1.235 |
| 2000 | 29.805 | 8.966 | 7.605 | 1.361 | 3.254 | 17.585 | 12.989 | 1.388 |

Font: Autoritat Portuària de Barcelona

Aquestes bones perspectives de futur, juntament amb la tendència actual del transport aeri cap a l'especialització i la polarització de les activitats en determinats grans aeroports europeus, en detriment dels més perifèrics, fan que l'ampliació de l'aeroport de Barcelona sigui una prioritat. Cal aprofitar la immillorable localització de les seves instal·lacions, situades, a més, en una zona amb un gran potencial demogràfic i econòmic.

L'ampliació de l'aeroport de Barcelona comporta construir una tercera pista que permetrà, tot respectant l'equilibri ecològic de les reserves naturals que hi ha al Delta, assolir uns criteris d'eficiència aeronàutica i de competitivitat. A més, cal millorar i ampliar les instal·lacions terrestres i facilitar tant les connexions interiors, sobretot amb la xarxa d'ample europeu i amb la futura xarxa d'alta velocitat, com les marítimes.

L'objectiu final és aconseguir que l'aeroport esdevingui una gran ciutat aeroportuària que, plenament integrada en el seu entorn, sigui la base operativa no només de les companyies aèries, sinó de tot tipus d'empreses que trobin, en les seves instal·lacions i els seus serveis, la porta cap a la Mediterrània i cap a Europa.

La nova terminal de càrrega prevista (de 15 ha. i capacitat per a 500.000 tones/any) el convertirà en un element important en l'escenari que se'ns presenta.

L'ample europeu i l'alta velocitat

Però un dels factors clau que ha de fer possible el desenvolupament del port i de l'aeroport de Barcelona és l'ample ferroviari europeu (conegut com a ample UIC).

La Generalitat, que al seu dia fa més de 15 anys, va plantejar la necessitat de connectar-se a Europa amb una xarxa ferroviària d'ample europeu, ha lluitat perquè la inversió que finalment es durà a terme per la línia del TGV Madrid-Barcelona-França no sigui útil només per als trens de viatgers d'alta velocitat i llarg recorregut, sinó que es converteixi en un autèntic element revolucionador de la mobilitat al nostre país.

En aquest sentit, ha defensat una xarxa que uneixi les principals ciutats de Catalunya de manera que banalitzï les distàncies i permeti convertir-se en l'element que faci que poguem comptar amb una xarxa de ciutats actuant en xarxa.

Però des del punt de vista de la logística i el transport de mercaderies, la xarxa ferroviària d'altres prestacions esdevindrà, realment, l'espina dorsal de la logística a Catalunya i la seva millor garantia d'enllaç amb l'euroregió a qui volem donar servei des d'aquestes dues noves infraestructures de què ens volem dotar.

| | Ara | Xarxa |
|---------------------------------|---------|-----------|
| Llocs de treball directe | 7.500 | 22.500 |
| Volum de negoci en MPTA | 250.000 | 1.500.000 |
| Milions de passatgers/any | 17 | 70 |
| Milers de tones de càrrega/ any | 80 | 300/400 |

L'ample europeu arribarà als ports de Barcelona i Tarragona i permetrà evacuar-ne o aportar-hi de manera eficient i fàcil grans quantitats de contenidors cap a la península o el centre d'Europa amb temps i costos molt competius i amb un impacte ambiental i una congestió molt menors que si s'hagués de fer amb camions, com a la pràctica es fa ara.

A més, permetrà que els aeroports de Girona i Reus actuïn en xarxa amb el de Barcelona, complementant-se, especialitzant-se i permetent una oferta conjunta i complementària que beneficiarà a tothom i que permetrà créixer sense haver de recórrer a augmentar l'ocupació de sòl. Un bé escassíssim i preuadíssim a un país tan poblat i amb orografia tan variada com la nostra.

De fet, aquesta conversió dels nostres aeroports en un hub aeroportuari produirà un desenvolupament del sector serveis vinculats que permetrà generar una riquesa molt important i molts llocs de feina qualificada (veg. Quadre).

R. Moreno



Tren de mercaderies. FGC



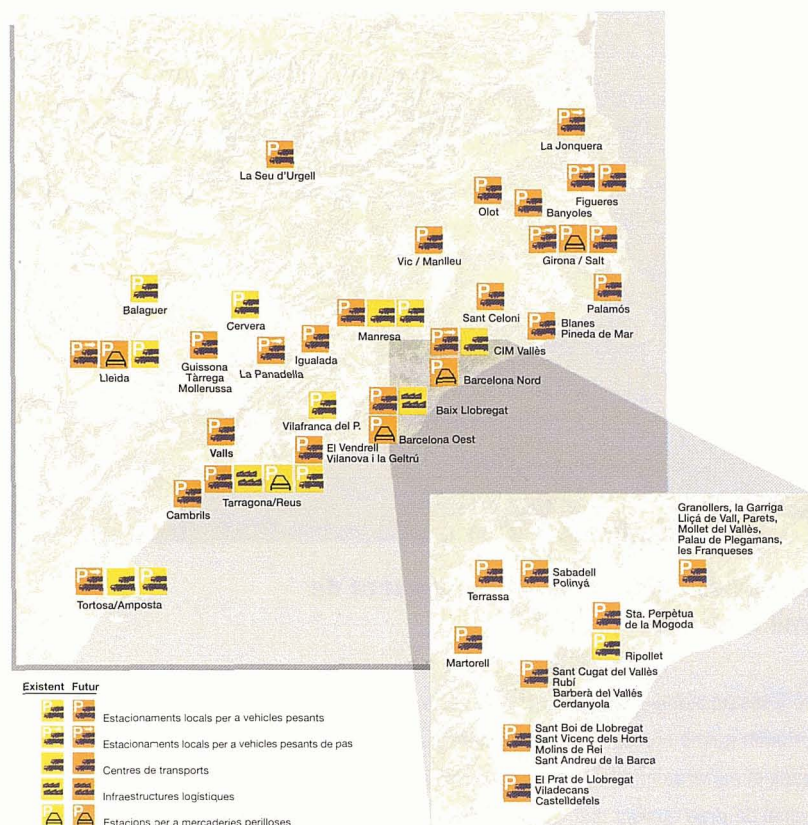
Aposta per la intermodalitat. La xarxa de nivell regional

Però totes aquestes inversions i tots aquests esforços no aportarien gaires beneficis al conjunt del país si no hi hagués al darrera una xarxa de segon nivell i d'àmbit regional de gran qualitat que fes possible una distribució equitativa de la riquesa sobre el territori.

La xarxa de nivell regional és la que ens ajudarà a desconcentrar activitats i a permetre diferents localitzacions al territori, aprofitant i potenciant totes les possibilitats que ens ofereix la xarxa de ciutats mitjanes molt actives que tenim a Catalunya.

En aquest sentit, cal destacar els esforços que fem i farem per a potenciar els tres principals ports mitjans en el seu vessant comercial i logístic (Palamós, Vilanova i Sant Carles-Alcanar) perquè esdevinguin complements de l'oferta del front portuari català.

Instal·lacions de suport al transport per carretera. DPTOP



La nova xarxa d'ample europeu també permetrà una reconfiguració de la xarxa ferroviària catalana. La nostra idea va en la línia de liberalitzar i introduir competència en el transport per ferrocarril. En aquest sentit promourem una autoritat ferroviària de Catalunya, que tindrà la titularitat de les infraestructures fixes i les cedirà als operadors que hi oferiran serveis concurrents. L'ús de la xarxa d'altres prestacions per al tràfic de llarg recorregut, el d'alta qualitat i alguns tràfics específics de mercaderies també de llarg recorregut, permetran alliberar les línies actuals per millorar els serveis de rodalies i d'aportació a la xarxa de primer nivell i optar a oferir nous serveis per a mercaderies eficients econòmicament i sostenibles des del punt de vista ambiental.

Finalment, cal destacar la política de creació de centrals integrades de mercaderies, amb altíssims nivells de qualitat en els serveis logístics prestats. Aquestes CIM permeten descarregar de trànsit pesant les ciutats, optimitzen les operacions i són un autèntic element de potenciació de l'activitat industrials en les àrees on s'ubiquen. Són els autèntics terminals d'una xarxa logística integrada, amb diferents nivells, i que permet portar sobre el territori tots els beneficis de la intermodalitat i de les oportunitats que ens ofereix ocupar un lloc de privilegi en la xarxa logística global.

A més de la CIM Vallès, actualment en funcionament, s'ha començat la construcció recentment d'una altra CIM a Lleida i s'està treballant en la implantació de quatre més (a l'Empordà, al Baix Llobregat, al Camp de Tarragona i al Baix Penedès).

No cal dir, que el seu bon funcionament va molt lligat a la qualitat de la xarxa viària, que no tractarem en aquest article.

Conclusions

Des d'una visió conjunta de Catalunya, de cara als pròxims anys, és necessari un esforç en la inversió i racionalització de noves infraestructures logístiques. En aquest sentit, no es podran reduir recursos ni esforços per a actuar amb el consens necessari.

Les decisions que es prenguin a curt termini determinaran la situació i el potencial logístic català definitiu a Espanya i a Europa.

Les actuacions i inversions previstes a l'Estat (amb especial èmfasi en el reforç del nucli logístic de València) fan imprescindible una actuació decidida i urgent de relançament i de nova formulació de les infraestructures logístiques a Catalunya amb la finalitat de no perdre competitivitat en un sistema logístic global europeu i espanyol.

En aquest context, s'ha d'entendre el conjunt de les infraestructures logístiques catalanes com un sistema a considerar en la seva globalitat, més complementari i no tan competitiu entre les infraestructures logístiques de què disposem. Tot i que des del punt de vista conceptual aposto per la competitivitat entre els sistemes, ja que aquests generen millores, en el nostre cas, hem de tenir més complementarietat de la que actualment disposem.

Els dos grans ports catalans han d'oferir una oferta general conjunta, conformant el que s'entén com a Front Portuari Català, complementant sens dubte amb la resta de ports catalans d'escala i conceptualització diferent.

Garantir els accessos ferroviaris d'ample UIC als ports de Barcelona i Tarragona, ja que és imprescindible per a la millora de la seva posició i competitivitat amb la resta de ports de la Mediterrània.

Respecte al sistema logístic aeri, s'han de fonamentar en un gran aeroport que és Barcelona, amb característiques hub i amb una oferta integrada i complementària que afavorirà de manera clara als aeroports de Reus i Girona.

Per últim, la posició logística de Tarragona compta amb una potencialitat elevada dins el sistema logístic català i a partir d'aquesta en l'àmbit estatal i europeu.



R. Moreno

R. Moreno



No hi ha cap dubte sobre la conveniència i necessitat d'aprofitar les sinergies entre les infraestructures amb la finalitat que el sistema d'infraestructures logístiques catalanes sigui més competitiu en l'entorn estatal i europeu.

Però aquest repte només es podrà abordar i aconseguir amb la implicació de tota la comunitat logística. I quan parlo de comunitat no m'estic referint a una entitat abstracta, em refereixo a totes les empreses i, en concret, a les persones que les componen. Perquè és a les seves mans treure el màxim profit de totes les potencialitats del nostre país. De la seva posició geoestratègica, del seu caràcter emprenedor, de la seva fama en el món, de la preparació dels seus professionals, de la qualitat dels seus serveis, i, per què no, del seu clima i la qualitat de vida de les seves ciutats.

En definitiva, demano un esforç per tal que aquest tren de la revolució de la mobilitat i del segle de la logística que arrenca amb tanta força no només no se'ns escapi, sinó que siguem capaços d'entrar en el grup de països que formarà part de la locomotora, del motor d'aquesta nova font d'oportunitats.

És una ocasió única que l'evolució de la nostra societat ens obre. Des de les administracions farem tot l'esforç inversor necessari per a dotar-nos de les eines precises per a competir, però no podem oblidar que la gestió, l'oferta, els serveis, el valor afegit, en definitiva, és i serà a les mans de la comunitat logística. En la qualitat, en la innovació i en el servei que siguin capaços d'oferir als seus clients.

Són molts els reptes que tenim davant nostre, tants com les oportunitats que se'ns aniran obrint si som capaços de convertir-nos en el portal de la Mediterrània, en el portal del sud d'Europa. Estic segur que a Catalunya, amb l'esforç de tots, ho aconseguirem.

Grúa pòrtic. Port de Barcelona. R. Moreno

