

OPINIÓ

Un proyecto de país

El Salón Internacional de la Logística constituye un acontecimiento de gran relevancia para el país. Durante los próximos días se debatirán temas de enorme trascendencia para el futuro de nuestra economía. De hecho, hace ya algunos años que Ramón Tremosa acuñó aquella máxima de "Catalunya será logística o no será".

Hoy recorremos este sendero, esta ruta que definirá cuál es el horizonte logístico de Catalunya. No es tarea fácil, ya que implica algo más que hablar de transporte, de infraestructuras, de polígonos logísticos o de mercancías. Dibujar un horizonte logístico equivale, en estos momentos, a acordar una hoja de ruta para el conjunto de la economía catalana.

Catalunya y sus empresas ya han acreditado un alto grado de internacionalización, el mayor de todo el territorio estatal. También hemos demostrado nuestra capacidad exportadora, que nos está

permitiendo afrontar la crisis económica con mejores perspectivas que otros.

Todo esto lo hemos logrado prácticamente en solitario. Éste es un país que se ha acostumbrado a trabajar con las dificultades que comporta estar situado en la periferia de un estado, que demasiado a menudo deja escapar oportunidades tan sólo porque no pasan por Madrid. Seguramente este hecho nos ha vuelto más fuertes y mejor preparados para afrontar retos como el que nos plantea este principio del siglo XXI.

Disfrutamos de una fuerte estructura productiva y no debemos olvidar este hecho ni siquiera en el presente clima de pesimismo. Incluso nuestra posición geográfica puede tornarse como un factor de competitividad si jugamos bien nuestras cartas, sobre todo ahora que el Mediterráneo se ha convertido en un mar clave para las relaciones comerciales entre Europa y Asia.

Sin embargo, para aprovechar esta oportunidad es vital



disponer de una buena red de infraestructuras de comunicación. De aquí deriva nuestra preocupación por el porvenir del Corredor Mediterráneo. Nos ha costado demasiados años convencer a las autoridades europeas y especialmente a las españolas de que el futuro de Catalunya y de la región euromediterránea pasa por la conexión de nuestros puertos y centros logísticos con el centro de Europa.

Pues bien, puedo decir que, después de muchos años de actuar como *lobby* desde la Generalitat, los ayuntamientos, la sociedad civil y el mundo empresarial, por fin nos encontramos en el buen camino.

Dos hechos nos impulsan a ver el futuro del Corredor Mediterráneo con optimismo. El primero es que Europa cree en él: tanto la Comisión como el Parlamento Europeo han aprobado su inclusión en

la red principal de transporte.

El segundo hito es que, al fin, el Estado ha dejado de ver con recelo la apuesta de Catalunya —y también de otros territorios, como Murcia y Valencia—. El Corredor Mediterráneo no va contra nadie, sino a favor de la mejora de nuestra economía; un hecho que redundará en el bien común de todo el Estado.

Madrid, por fin, ha entendido que, cuando en Catalunya hablamos del Corredor Mediterráneo, no nos referimos sólo a una vía de tren, a una raya en un mapa. Aludimos, en cambio, a un gran proyecto de país que, como es lógico, contiene en su raíz un nuevo modelo de infraestructuras que implica obligatoriamente romper con la radialidad del modelo centralizado y radial impuesto por el Estado en los últimos tres siglos. Apostamos por la intermodalidad, un concepto que conlleva un cambio sustancial en la planificación, la ejecución y la gestión de los proyectos de infraestructuras.

SANTI VILA

Conseller de Territori
i Sostenibilitat
Generalitat de Catalunya

OPINIÓ

Hacia el liderazgo de la logística mediterránea

Barcelona sigue reivindicando su papel como capital logística y económica del sur de Europa, y lo hace convencida de su enorme potencial para poder conseguirlo.

La ciudad y su área metropolitana, gracias a una localización estratégica privilegiada, tendría todos los activos necesarios para ser centro neurálgico de la logística y el transporte de la región mediterránea si sus infraestructuras alcanzaran el nivel de sus ambiciones.

En este contexto, la celebración del SIL será un escaparate perfecto de la potencia del sector en un momento en que no nos podemos dormir. En el marco de este salón, el 19 de junio se constituirá oficialmente la plataforma EU Core Net Cities, formada por las ciudades y áreas metropolitanas que configuran el corazón de la red transeuropea y que defiende el reto de transformar las ciudades en espacios conectados, inteligentes y sostenibles.



El primer congreso de las EU Core Net Cities, organizado por el Ayuntamiento de Barcelona y la asociación Ferrmed, será un importante espacio de reflexión sobre la interconexión entre ciudades. Se presentarán y debatirán las tendencias de futuro en urbanismo relacionadas con la movilidad interurbana, y se estudiará la aplicación de las TIC para mejorar la calidad de vida de las personas. En esta edición del SIL que-

dará fuertemente reflejado el trabajo que realizamos entidades públicas y privadas, tanto a través de la plataforma EU Core Net Cities como de Ferrmed, para reclamar un mejor aprovechamiento de las infraestructuras, especialmente ferroviarias, que ayude a dinamizar y fortalecer la economía del sur de Europa.

Pero para alcanzar este objetivo es necesario invertir en las mejoras que han de permitir

desarrollar al máximo nuestra red de infraestructuras, que en el caso de Barcelona está formada por un puerto en expansión, un aeropuerto con ambición de convertirse en un *hub* intercontinental y una gran área logística conformada por la Zona Franca, junto a la Fira y Mercabarna.

Anunciada ya por parte del Ministerio de Fomento la licitación de las obras para los accesos viarios y ferroviarios definitivos al puerto, Barcelona camina hacia esa mejora de la accesibilidad que nos hará ser más competitivos. No hay que olvidar que Port de Barcelona financiará al 50% el coste de estas nuevas infraestructuras.

Necesitamos también la implicación del sector privado, como la inversión de Hutchison-Tercat o la apuesta de Tradebe por la terminal de hidrocarburos. Ambos proyectos son un ejemplo de la necesidad de establecer sinergias entre el sector público y el privado.

Pero aún queda un largo camino por delante. El Corredor

del Mediterráneo necesita un impulso firme y decidido para hacerse realidad, de manera que el puerto de Barcelona consiga alcanzar una cota de transporte ferroviario similar a la de los grandes puertos del norte de Europa. Esta red ferroviaria supondría una oportunidad para convertirnos en la puerta de entrada del sur de Europa de las mercancías asiáticas.

Disponer de una línea de ferrocarril de altas prestaciones que una los principales puertos del litoral mediterráneo es clave para la competitividad del sur de Europa. Se trata de un área de gran dinamismo económico y demográfico que no puede quedar al margen de los principales flujos de tráfico europeo y mundial.

Desde el Ayuntamiento seguiremos reivindicando las inversiones necesarias para explotar al máximo nuestro potencial logístico.

XAVIER TRIAS

Alcalde de Barcelona