

LA LOGÍSTICA I LA CIRCULACIÓ DE MERCADERIES A LA REGIÓ
METROPOLITANA DE BARCELONA. TEMPTATIVES D'ORGANITZACIÓ

ALFONS RODRÍGUEZ BAYRAGUET
Enginyer Industrial. MOLBAY S.A. Consultors.

1. El sector de la logística a la Regió Metropolitana (RMB) de Barcelona

2. Les infraestructures, els actors de la circulació i els fluxos de trànsit

3. Les estratègies en relació amb l'espai dels actors logístics i el paper dels poders públics

3.1. Els actors privats

3.1.1. *Industrials*

3.1.2. *Distribuïdors*

3.1.3. *Transportistes*

3.1.4. *Prestadors de serveis logístics*

3.2. Estratègies dels poders públics

3.2.1. *Objectius, justificació i avantatges de la implantació de plataformes logístiques*

3.2.2. *Localització de les plataformes logístiques públiques previstes a la RMB*

4. Recapitulació final: per a una estratègia a la RMB en el camp de la logística

LA LOGÍSTICA I LA CIRCULACIÓ DE MERCADERIES A LA REGIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA. TEMPTATIVES D'ORGANITZACIÓ

1. El sector de la logística a la Regió Metropolitana de Barcelona

Hom sap que Barcelona és una àrea metropolitana amb prop de quatre milions d'habitants i un centre productiu i de consum important. És, per tant, un àmbit geogràfic que genera un gran flux de mercaderies, tant per les importacions-exportacions de les empreses industrials situades a la seva àrea com pel trànsit vers altres zones d'Espanya (Madrid, València, sud-est espanyol) i, en virtut de la seva privilegiada posició geoestratègica, tracta el tràfic que té a veure amb:

- Els països mediterranis.
- El sud d'Europa i els eixos Lió-nord d'Europa, Marsella-Gènova-Milà-Torí.
- Línies regulars marítimes (Orient i Orient Llunyà, nord d'Àfrica, ports mediterranis).

A grans trets, el volum de trànsit de mercaderies de l'àrea barcelonina és el següent:

- Carretera: 60 milions tm/any
- Ferrocarril: 6 milions tm/any
- Via marítima: 20 milions tm/any
- Via aèria: 70.000 tm/any

Aquests fluxos físics de mercaderies realitzats pels diferents mitjans de transport han de ser gestionats d'una forma determinada que faci que arribin a la seva destinació en el moment precís i en unes condicions de puntualitat, seguretat i fiabilitat satisfactòries per als clients o usuaris finals generadors del tràfic. Això és la logística, la qual es defineix doncs com l'organització i la gestió eficient de la distribució de mercaderies o, en altres paraules, com el conjunt d'activitats que té com a objectiu la tramesa, al mínim cost possible, d'una quantitat establerta de mercaderies a un lloc i un moment determinats, en el qual existeix una demanda per aquest flux. Aquest conjunt d'activitats —cinètiques, o de transport pròpiament dit, i sedentàries, que són les que es realitzen quan les mercaderies estan aturades— comporta com a denominador comú la utilització d'espai per a l'emmagatzematge i la gestió d'estocs, els aprovisionaments,

l'embalatge i la preparació de les trameses, la manutenció i les operacions de càrrega i descàrrega. Per tant, a més de les tècniques utilitzades, és necessari disposar de les reserves de sòl necessàries.

Tanmateix, el desenvolupament a la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB) de les activitats relacionades amb la logística no es pot qualificar com a òptim, ja que la majoria d'empreses, especialment les petites i mitjanes, no donen a la logística la importància que està adquirint a la majoria de països europeus. La demanda està endormiscada, ja que són moltes les empreses industrials i els distribuïdors comercials que subestimen tot allò relacionat amb la gestió de la circulació dels productes, és a dir, que realitzen les seves vendes a ports pagats i es desenten dels serveis postvenda de distribució i manipulació de mercaderies a compte del client, a la vegada que en les seves compres es limiten a pagar el transport sense utilitzar els serveis dels operadors logístics.

Aquesta atonia del mercat per manca de coneixement dels avantatges que suposa la racionalització logística (estalvis d'emmagatzematge, manutenció realitzada per especialistes, serveis d'informació comercial, paqueteria a llarga distància, *picking*, etc.) posa en desavantatge els operadors logístics que intenten obrir-se mercat en aquest sector. Malgrat aquesta constatació, les empreses carregadores —les usuàries del transport— hauran d'utilitzar tard o d'hora els serveis logístics si volen millorar el seu grau de competitivitat, ja que les noves tècniques de producció just a temps i d'estocs zero comporten necessàriament afinar les tasques de transport i distribució. Aquestes tasques només poden ser realitzades amb eficàcia per les empreses especialitzades en serveis logístics, ja que requereixen un nivell elevat de professionalització i tecnologia que les altres empreses no poden assolir en els nivells escaients de rendibilitat i eficàcia. Aquesta és almenys la tendència que s'observa avui en dia en el mercat europeu del transport i la distribució.

Pel que fa a les grans empreses industrials, si bé tradicionalment han desenvolupat les activitats logístiques pròpies, des de fa pocs anys estan tendint

a subcontractar aquest tipus d'activitats a empreses de serveis logístics, ja que, d'aquesta forma, s'estalvien costos de distribució (transport i emmagatzematge).

El nombre d'empreses espanyoles o catalanes que ofereixen actualment serveis logístics és molt reduït. És difícil que la major part d'empreses pugui adquirir el *know how* requerit i es doti dels recursos necessaris per a competir amb els grups europeus. En aquest sentit, és important elaborar una política de promoció dels centres logístics i de transport que privilegi les poques empreses locals amb possibilitats de sobreviure i permeti també als grups internacionals que desenvolupin una labor que és crítica i vital per a la indústria i el comerç nacionals.

El fabricant o el distribuïdor comercial amb implantació europea o mundial busquen la disminució dels seus centres de producció i distribució, a la vegada que s'observa una progressiva recerca de la subcontractació de la majoria d'operacions associades a la distribució física. Aquesta tendència s'ha accelerat en els darrers tres anys i es manifesta en la pràctica totalitat dels sectors (malgrat que en algun d'ells, com és el cas dels de l'electrònica, l'automòbil o l'alimentació, actuen com a veritables motors de canvi). L'adveniment del Mercat Únic i les polítiques que s'han desencadenat a Europa (com la multiplicació de fusions i adquisicions) faciliten aquesta tendència. De fet s'han començat a observar alguns casos de companyies americanes o de l'Extrem Orient interessades en la implantació de plataformes de distribució destinades a cobrir el Sud d'Europa.

En aquest sentit, a Espanya existeixen ja alguns casos d'empreses distribuïdores que ja han implantat una xarxa de distribució moderna (Danzas, TNT Federal Express). Malgrat tot, aquestes companyies s'han hagut d'adaptar a un mercat immobiliari que no els facilita gens la realització dels seus projectes, a causa dels elevats preus del sòl existents.

D'altra banda, i molt significativament pel que fa a l'objecte d'aquest article, les activitats logístiques s'han estat realitzant fins ara a la Regió Metropolitana

de Barcelona de forma un tant anàrquica i dispersa, i amb uns costos socials elevats. La seva relació amb l'espai no és precisament l'òptima, ja que els operadors estan dispersos per tota la regió sense cap mena de racionalitat i obeint sempre a interessos particulars, encara que sempre amb bona situació respecte a la xarxa d'infraestructures terrestres (vegeu figura 1). Es comprova que existeix una certa concentració d'aquestes activitats al Vallès Oriental i a les àrees de Cornellà i els termes del Prat i Sant Boi. A Barcelona ciutat hi ha l'àrea de la Zona Franca i la zona portuària, amb l'estació TIR. Però sobretot destaca la concentració de les empreses de transport i emmagatzematge a la vella trama urbana del Poblenou en el bell mig de Barcelona, creant molèsties i costos socials derivats de la contaminació i els sorolls que genera el trànsit de vehicles pesants en ple casc urbà. El trànsit de mercaderies a Barcelona ciutat soporta el 15% del trànsit total, del qual la meitat (7,5%) es realitza amb vehicles pesants i l'altra meitat (7,5%) amb altres vehicles comercials. El 50% del trànsit total de vehicles pesants a la ciutat de Barcelona es concentra al Districte 10 (Poblenou).

Fins ara tampoc hi ha hagut, per part de les autoritats municipals, una voluntat planificadora que creï les reserves de sòl necessàries per aquest tipus d'activitats, que requereixen molt sòl planificat i urbanitzat, localitzat en llocs idonis als afores de l'aglomeració urbana i amb bones connexions amb les xarxes d'infraestructures de transport i els diferents medis, per tal d'assegurar les cadenes de transport.

Aquest article pretén tractar d'aquesta qüestió en la mida que hi ha plantejat un debat entorn de la política urbanística i territorial. Per fer-ho, cal considerar les infraestructures i les reserves de sòl. Això és el que ve a continuació.

2. Les infraestructures, els actors de la circulació i els fluxos de trànsit

Els fluxos de trànsit necessiten el suport d'unes infraestructures de transport en les quals actuen els diferents agents que treballen en l'activitat logística. Aquests darrers van des de les mateixes

Figura 1. El desplegament espacial de l'activitat logística

- Els grans aparells
 - amb infraestructura pròpia
 - d'ús general

•L'activitat difusa

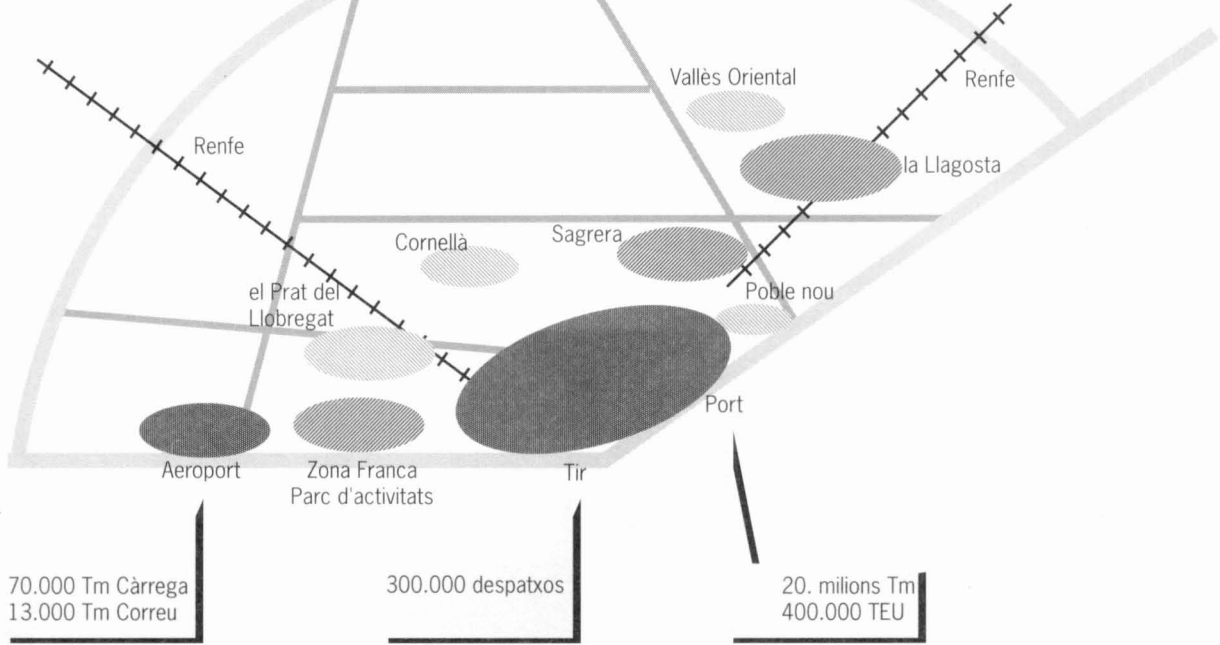
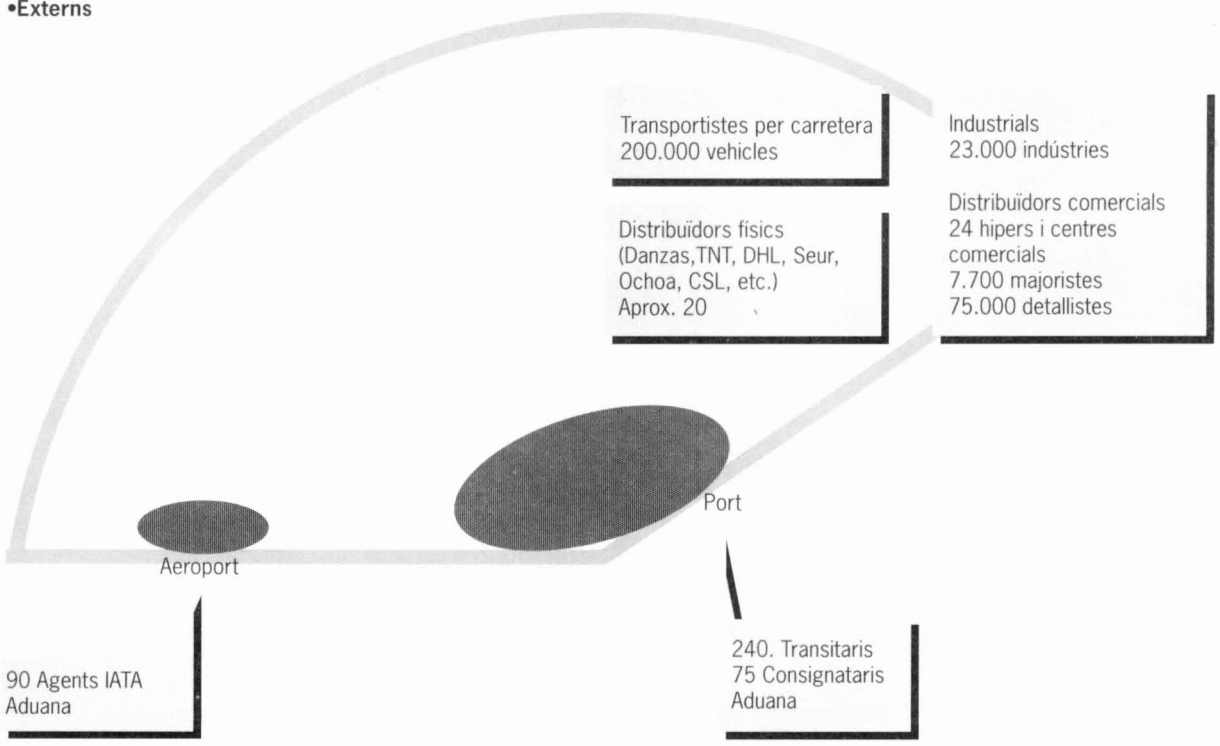


Figura 2. Els actors del transport i externs

- Del transport
- Externs



Taula 1. Els tràfics actuals i els previstos

| | 1983 | 1986 ¹ | Anys 1992 | 2000 | Percentatge d'increment |
|--|--------------------|-------------------|--------------------|--------|----------------------------|
| <i>Transport nacional per carretera</i> | | | | | |
| Eix Barcelona-Frontera | | 8.300 | 10.400 | 11.700 | 41 |
| Eix Barcelona-Saragossa | | 5.200 | 7.200 | 8.400 | 62 |
| Eix Barcelona-València | | 4.300 | 5.400 | 6.100 | 42 |
| <i>Transport internacional per carretera</i> | | | | | |
| Eix Barcelona-Frontera ² | 3.800 | | 6.300 | 7.400 | 95 |
| Eix Barcelona-Saragossa | 700 | | 900 | 1.000 | 43 |
| Eix Barcelona-València | 2.000 | | 2.800 | 3.200 | 60 |
| <i>Transport nacional per ferrocarril</i> | | | | | |
| Eix Barcelona-Saragossa | 1.400 | | 1.990 | 2.000 | 43 |
| Eix Barcelona-València | 700 | | 900 | 950 | 36 |
| <i>Transport internacional per ferrocarril</i> | | | | | |
| Eix Barcelona-Frontera | 900 | | 1.300 ³ | 1.300 | 44 |
| Eix Barcelona-València | 600 | | 800 ³ | 850 | 42 |
| <i>Transport marítim (Port Autònom de Barcelona)</i> | | | | | |
| Carregades | 3.600 ⁴ | | 5.800 ⁵ | 650 | 81 |
| Descarregades | 1.500 ⁴ | | 2.800 ⁵ | 3.200 | 113 |

¹ Les estimacions i dades reflectides en aquest document procedeixen de l'estudi *Las Redes de Centrales Integradas de Mercancías y su localización en España*, realitzat per la Secretaria General Técnica del Ministerio de Transporte, Madrid, juliol 1988.

² Se suposa que estarà construït el túnel del Pimorent, a França.

³ Estimacions efectuades abans de saber la decisió de construir una línia ferroviària d'alta velocitat d'amplada europea (projecte que, de totes maneres, entraria en funcionament a la primera dècada del 2000).

⁴ No es van considerar les mercaderies que només van realitzar les operacions de transbordament.

⁵ Estimacions efectuades per la Direcció General de Ports (MOPU) el 1987.

indústries que generen el tràfic, de les quals n'hi ha prop de 23.000 a la regió de Barcelona, fins als distribuïdors comercials (24 hipers, 7.700 majoristes i 75.000 detallistes), els distribuïdors (empreses com DHL, Seur, Danzas, Ochoa, CSL, de les quals n'hi ha prop d'una vintena), els propis transportistes (200.000 vehicles), els agents de duanes i agències portuàries i aeroportuàries (transitaris, consignataris —vegeu la figura 2—).

Les infraestructures suport de les activitats logístiques a la Regió Metropolitana de Barcelona són generalment

de titularitat i gestió estatals, i la regió disposa de port, aeroport, ferrocarril, així com d'una xarxa notable d'autopistes. Els tres primers tenen una infraestructura pròpia a les activitats logístiques.

L'aeroport està situat a 10 km de Barcelona, al terme municipal del Prat, i mou un tràfic marginal d'unes 70.000 tm anuals de mercaderies, de les quals prop de la meitat correspon al tràfic internacional.

El port de Barcelona mou prop de 20 milions de tm anuals, de les quals 5 milions són de mercaderies sò-

lides sense envasar, 7 milions de mercaderies líquides i 7 milions més de càrrega general, que genera un tràfic de 400.000 *containers*. Atès que el port de Barcelona té moltes línies regulars, especialment amb l'Orient Llunyà, és el port més important d'Espanya en càrrega general i el seu *hinterland* s'estén fins a Madrid, Bilbao i el País Valencià.

El ferrocarril té escassa importància i està en retrocés, la qual cosa no significa que no tingui futur per a determinats tipus de càrregues. Es trafiquen uns 5 milions de tm de mercaderies per Renfe, i 800.000 tm pels Ferrocarrils de la Generalitat.

La carretera és el mitjà de transport més en expansió, ja que és el que dona un millor servei porta a porta. Mou un total de 60 milions de tm, de les quals 11 milions són exportacions a la resta d'Espanya; 12 milions, importacions també de la resta d'Espanya, i el tràfic amb l'estranger és de 2,5 milions de tm pel que fa a les exportacions i 3 milions respecte a les importacions.

A la taula 1 es pot veure el tràfic actual i el previst fins a l'any 2000 pels diferents mitjans de transport. Com es pot observar, en el tràfic per carretera el creixement més gran en el tràfic interior es produirà a l'eix Barcelona-Saragossa, mentre que a l'internacional, el tràfic per la Jonquera es doblarà. En relació amb el ferrocarril, si bé la tendència del tràfic interior serà semblant al de la carretera, s'observa que els increments de tràfic amb la frontera seran menors. Finalment, en el tràfic marítim, les importacions augmentaran de forma important, fins a doblar-se a finals de segle.

3. Les estratègies en relació amb l'espai dels actors logístics i el paper dels poders públics

Dins del camp de la logística, actuen nombrosos actors privats, entre els quals cal destacar els industrials, distribuïdors, prestadors de serveis logístics, transportistes, i en un altre ordre de coses els poders públics que a compleixen un paper determinant. A continuació s'especifiquen les

estratègies que segueix cadascun d'aquests grups, en relació amb l'espai.

3.1. Els actors privats

Es tracta principalment dels anomenats carregadors, entre els quals cal incloure els industrials i els distribuïdors, els prestataris de serveis —en els quals s'agrupen els transportistes—, els serveis logístics diferents al transport (principalment magatzemistes), els organitzadors de les xarxes d'informació i els gestors de les plataformes. En el nostre país, només destaquen de forma significativa els tres primers grups, i per tant agruparem a la resta d'actors dins dels serveis logístics. A continuació s'especifiquen les estratègies seguides en relació amb l'espai per cadascun dels actors que participen en la circulació de les mercaderies.

3.1.1. Industrials

Els fluxos generats per aquest grup estan en funció de la localització de la demanda: existeix doncs una flexibilitat i gran diversitat de fluxos de mercaderies, d'acord amb les necessitats del mercat. S'observa també una tendència a l'optimització dels costos logístics (minimització de les ruptures de càrrega i de les immobilitzacions de mercaderies —estoc zero—). Tendència a la simplificació de les cadenes d'emmagatzematge.

Aquest fenomen va unit a la tendència a la desaparició dels magatzems regionals i a concentrar la distribució en un únic magatzem d'àmbit nacional regit per tercers (resulta menys costós concentrar l'emmagatzematge en un sol magatzem que en diversos que estiguin dispersos.) S'enregistra també el desenvolupament de l'expedició directa fabricant-client, fenomen que afavoreix la desaparició dels magatzems regionals.

Els nous sistemes de gestió en temps real de la cadena logística condueixen cap al fraccionament de les comarques, la qual cosa comporta la flexibilitat en la localització dels magatzems i les plataformes. Finalment, la localització dels magatzems d'àmbit

nacional tendeix a realitzar-se prop de les fàbriques o dels grans centres de consum.

3.1.2. Distribuïdors

La política dels distribuïdors és la de controlar els costos per tal d'augmentar el marge comercial. Això vol dir exercir el control de la cadena logística. L'estoc zero afavoreix el desenvolupament de la missatgeria de llarga distància, amb la conseqüent desaparició de l'emmagatzematge (estoc circulant).

La localització d'aquests actors es registra a prop dels eixos d'infraestructura de transport terrestre (principalment autopista), per tal de poder arribar en menys de 24 hores a qualsevol lloc d'Espanya o d'Europa. Té poca incidència en la localització de la proximitat de l'aeroport (els magatzems aeroportuaris no són tan necessaris perquè es tracta d'un tràfic marginal).

La localització dels magatzems i les plataformes logístiques dels distribuïdors està en funció de la distància al centre de l'aglomeració urbana i el cost de gestió dels locals. Es produeix doncs una compensació del cost de la distància en relació amb el cost dels terrenys més pròxims a l'aglomeració. La localització òptima de les superfícies d'emmagatzematge per als distribuïdors es troba en el baricentre dels seus punts de venda.

3.1.3. Transportistes

Els transportistes tenen cada cop més la tendència a la prestació de serveis integrats i el desenvolupament del transport multimodal, amb vistes a 1993. Existeix actualment una clara tendència a la subcontractació del servei a traccionistes i a deslligar-se per tant del transport físic de mercaderies. Aquesta activitat es realitza amb una clara tendència cap a la multimodalitat.

Aquest canvi d'estratègia comporta la realització d'inversions en el sector immobiliari, equipaments i magatzems en centrals integrals de mercaderies, així com en l'organització logística.

Per poder subsistir en les noves condicions del mercat, es fa necessària la fusió o associació de petits transportistes amb la finalitat d'adquirir la dimensió crítica per poder realitzar l'organització de la cadena de transport.

3.1.4. Prestadors de serveis logístics

Els prestadors de serveis logístics estan necessàriament lligats a les necessitats dels carregadors i exerceixen un paper moderador entre els interessos contradictoris d'industrials i distribuïdors. Es tracta per regla general de transportistes evolucionats o empreses provinents de grups fabricants de productes de gran consum que s'han segregat de la casa mare.

L'elecció de localització per part d'aquest grup és independent de les tendències de localització dels industrials i els distribuïdors, i existeix per tant una major flexibilitat en relació amb la seva localització.

3.2. Estratègies dels poders públics

Els poders públics juguen un doble paper en el camp de la logística. Un primer paper consisteix a dotar el territori de les infraestructures de suport necessàries que permetin el desenvolupament de les activitats de distribució, en ser el principal responsable de la creació de les infraestructures de transport, de la seva projecció, planejament, construcció i gestió, alhora que també en l'àmbit regulador i el de la planificació urbanística. El segon paper, lligat més directament amb les activitats logístiques, consisteix en la participació concreta en la promoció de zones o plataformes logístiques, en les quals té un paper destacat en l'aportació dels terrenys o en la pròpia iniciativa. Aquesta promoció ha d'estar perfectament coordinada amb la primera, ja que no es pot promoure cap plataforma logística que no estigui perfectament connectada amb les diferents infraestructures existents, alhora que faciliti els intercanvis modals.

L'Estat participa doncs activament en la iniciativa i la gestió de les infraestructures de transport, i com a tal, segueix unes estratègies que forçosament tenen una

influència decisiva en la configuració de les activitats logístiques, sigui de forma directa, com en la construcció de carreteres, ports o aeroports, o mitjançant la tinença d'empreses públiques en l'àmbit dels transports.

En l'àmbit terrestre, en relació amb les carreteres, intervé en la construcció i la gestió de les infraestructures. En aquest sector juguen també un paper important els actors privats.

Pel que fa als altres sistemes de transport que no són la carretera, en el sector del ferrocarril, l'empresa estatal Renfe ha demostrat tenir molt poca sensibilitat per a la gestió del transport de mercaderies. És d'esperar que la seva recent reorganització (amb la creació de les Unitats de Negoci) ajudi la companyia a recuperar el temps perdut. En tot cas, per a molts observadors, «la tasca és poc menys que impossible i difícilment es podrà donar solució als vicis heretats i a la manca d'inversions històriques».

Les empreses carregadores espanyoles han optat en molts casos per organitzar les seves cadenes de distribució al marge de la solució ferroviària (el cas de CAMPSA n'és un clar exemple).

Renfe disposa actualment d'importants reserves de terrenys susceptibles d'acollir terminals adaptades a les demandes futures. Si a aquest factor se li sumen les tendències observades a la resta d'Europa, es fa impensable dur a terme una política de Zones d'Activitats Logístiques a la Regió Metropolitana de Barcelona d'esquena a la companyia ferroviària.

En relació amb el transport marítim el Port Autònom de Barcelona (PAB) s'ha caracteritzat històricament per la seva sensibilitat per adaptar-se a les noves tendències de transport marítim (molt aviat va adoptar la tecnologia del contenidor i això n'és un bon exemple). Malgrat tot, el fort control sobre el port que exerceix l'Administració central limita la seva capacitat d'acció.

La reconducció de la política portuària necessita a més una millora de les accessibilitats per carretera i

ferrocarril (via amb ample europeu preparada per al transport de contenidors i caixes mòbils o, en el seu defecte, estació de transferència de contenidors a la frontera).

El desviament del Llobregat relacionat amb l'ampliació del Port és una necessitat inajornable, i el retard que ha sofert fins ara es traduirà en la pèrdua d'oportunitats per al seu desenvolupament. El PAB gaudeix d'una posició una mica excèntrica a la Mediterrània occidental, però es beneficia d'un *hinterland* immediat d'alt potencial econòmic. Juntament amb Gènova i Marsella lluita per convertir-se en canalitzador dels intercanvis comunitaris amb l'Orient Llunyà.

El port de Barcelona presenta com a principals punts dèbils l'estructura empresarial del seu entorn, els condicionants de la seva estructura administrativa i la incomprensió de què fan gala alguns agents públics locals afectats per la seva necessària ampliació. Tot això té com a resultat un augment del risc advertit pels operadors espanyols o estrangers que s'han interessat en convertir el PAB en la seva base d'operacions a la Mediterrània. En alguns casos aquests agents ja han optat per localitzacions alternatives.

Finalment, el transport aeri espanyol es troba en una fase de desenvolupament incipient (encara que els creixements han estat espectaculars en termes relatius i amb unes perspectives molt esperançadores). L'organisme Aeropuertos Nacionales acaba de ser sotmès a una forta reorganització que busca, entre altres objectius, manifestar major sensibilitat en relació amb el desenvolupament de centres de distribució de mercaderies en els entorns aeroportuaris espanyols.

L'aeroport de Barcelona té doncs nombroses possibilitats de desenvolupament futur. És possible que, a curt termini, n'hi haurà prou per trencar amb els monopolis actuals (*handling*) i dotar-lo amb una nova terminal de càrrega. Malgrat tot, el control de la planificació futura i de les reserves de terreny és molt difícil.

Recapitulant, fins al moment present no existeix un planejament explícit pròpiament dit referit a la logística a la RMB per part dels poders públics. Nogensmenys,

cal esmentar només com a nota destacada el tractament que en fan el Pla Estratègic Barcelona 2000 i el projecte de nova reglamentació de la càrrega i descàrrega a Barcelona ciutat.

El Pla Estratègic Barcelona 2000 persegueix com a objectiu la integració de l'àrea metropolitana de Barcelona en l'espai europeu de 1993. Pel que fa més concretament a la logística, el Pla Estratègic Barcelona 2000 especifica els següents objectius.

- Planificació de la localització d'un sistema de CIMs diversificades.
- Millorar la utilització del sistema ferroviari.
- Interconnexió dels diferents mitjans de transport.
- Fixament dels valors afegits de les activitats relacionades amb l'explotació i la gestió de les infraestructures generals.

L'organització de la logística a la Regió Metropolitana de Barcelona suposa, en primer lloc, la reglamentació de la càrrega i descàrrega de mercaderies, així com del trànsit de vehicles pesants pel centre metropolità i, en segon lloc, la relocalització de les empreses de transport, emmagatzematge i distribució física que operen dintre de la ciutat. La reglamentació fa referència a l'ordenació del trànsit, és a dir de l'espai, i a la regulació dels temps i horaris en els quals es poden dur a terme les operacions de càrrega i descàrrega.

La RMB no disposa actualment de cap centre de trànsit/emmagatzematge/distribució. Això fa pensar en la necessitat d'organitzar centres logístics i, per tant, de llançar promocions immobiliàries dedicades únicament al transport per carretera: el dèficit actual d'aquest tipus d'infraestructures ha estat avaluat en 116 ha per la Generalitat (Pla Director de 1984) y en 475 ha brutes (190 ha netes) per l'Institut Idelfons Cerdà (1990).

La RMB és un territori que està esgotat des del punt de vista urbanístic, ja que queden pocs espais lliures per a la ubicació d'equipaments logístics. El sòl industrial és escàs i car. Les zones d'activitats lo-

gístiques han de desenvolupar-se en grans superfícies ben connectades a la xarxa de comunicacions, la qual cosa, atès que els preus dels terrenys industrials són molt elevats dificultat la seva promoció per als agents privats.

El desenvolupament de les activitats logístiques requereix, a més d'una major sensibilitat per a la gestió urbanística, unes actuacions en els sentits següents:

- Reorientació de la política de telecomunicacions (els centres de distribució es converteixen en centres de consolidació de fluxos d'informació).
- Reorientació de la política duanera (agilització del servei i promoció de noves possibilitats —zones franques).
- Oferta de nous productes financers que facilitin la promoció immobiliària d'aquests centres de distribució.

El Pla General Metropolità va realitzar unes reserves importants de terreny en el municipi del Prat de Llobregat. Aquesta localització, privilegiada pels seus diferents sistemes de transport (ferrocarril, carretera, aeroport i port), competeix actualment amb altres usos de sòl alternatius. Alternativament, existeix una sèrie d'actuacions previstes de plataformes logístiques, en les quals la Generalitat juga un paper important en la seva impulsió i promoció. Malgrat tot, existeix, però, una certa manca de planejament i de voluntat política clara en relació amb la dotació de superfícies destinades a les activitats logístiques.

Aquestes actuacions són absolutament necessàries, per tal de poder alliberar el centre de Barcelona (Districte 10) de les molèsties i la congestió del trànsit que origina la concentració de les empreses de transports de l'àrea del Poblenou. Aquestes molèsties són importants, i els avantatges que es podrien obtenir de la creació de plataformes logístiques en zones degudament urbanitzades per aquesta finalitat i als afores de la ciutat poden avaluar-se de la forma següent:

- Molèsties per sorolls: 6.000 milions de pessetes anuals.

— La dispersió dels fluxos de mercaderies per tot el territori metropolità produeix molèsties ambientals (contaminació, sorolls) en els centres urbans, que poden ser evitats si les activitats logístiques es concentren en un punt proper a l'aglomeració urbana.

— La dispersió geogràfica entre transportistes i carregadors dificulta les seves relacions i presenta consqüències negatives de caràcter tècnic.

— La concentració espacial dels serveis logístics permet augmentar el rendiment d'aquestes empreses, especialment les mitjanes i petites, que tindrien accés de forma conjunta als instruments per a una gestió moderna dels transports, als quals no podrien accedir individualment a causa del seu elevat cost.

3.2.2. Localització de les plataformes logístiques públiques previstes a la RMB

La Generalitat de Catalunya, mitjançant la convocatòria de concursos d'adjudicació i l'oferta de terrenys propietat de l'Incasol, està promocionant la implantació de centrals de transport d'acord amb la LOTT. A aquests concursos, a més de les associacions de transportistes, s'està insinuant que hi concorreran promotors privats del sector denominat immobiliari-logístic, tant nacionals com estrangers (CSL del BBV, Aldeasa, Novalliance). Les iniciatives són (vegeu figura 3):

— CIM Vallés, a Santa Perpètua de Mogoda (44 ha, 25 ha de naus, 15.000 milions de pessetes d'inversió, creació de 2.000 llocs de treball). Es troba en la fase d'avantprojecte, en una promoció pública de la Direcció General de Transports de la Generalitat de Catalunya en els terrenys de l'Institut Català del Sòl.

— CIM Baix Llobregat, als termes municipals de Gavà-Castelldefels (40 ha, 19 ha de naus de trànsit i emmagatzematge i distribució, 15.000 milions de pessetes d'inversió i creació de 4.000 llocs de treball).

A més, hi ha un projecte molt ambiciós promogut pel Port Autònom: la Zona d'Activitats Logístiques (ZAL) al Port Autònom de Barcelona (150 ha, 80.000 milions de pessetes d'inversió). La seva potencialitat com a zona logística és a escala europea, atès que a més d'estar connectada amb el port, ho estarà amb la xarxa ferroviària, les autopistes i l'aeroport, amb una localització privilegiada per als diferents mitjans i per al desenvolupament d'una especialització en determinats trànsits de mercaderies.

4. Recapitulació final: per a una estratègia a la RMB en el camp de la logística

Aquesta reflexió té com a objectiu donar elements de suport tècnic a l'ordenació espacial i integrada de la conurbació de Barcelona i les comarques de la seva zona d'influència (Regió I), que d'acord amb el Decret 177/1987 de 19 de maig (Planificació i Coordinació d'àmbit regional previstes a la Llei 7/1987 de 4 d'abril) s'ha de desenvolupar mitjançant un Pla Territorial Parcial.

Aquest planejament haurà de preveure necessàriament les necessitats de la logística en la seva doble vessant de reserves de sòl degudament qualificat, i les connexions de les diferents infraestructures amb les plataformes previstes. L'oblit de la variable reserva de sòl pot ser nefasta de cara a l'eficàcia del planejament abordat. Cal que el Pla Territorial Parcial de la Regió I consideri la logística com a un ús estratègic del territori, del qual dependrà el nivell de competitivitat de les empreses que s'hi localitzin.

L'estratègia que cal seguir a la RMB pel que fa al camp de la logística comporta l'elaboració de polítiques que afecten la distribució, que van des de l'actuació pública en el planejament, dictant una normativa que afecti a les zones destinades a aquestes activitats, a l'actuació en la promoció immobiliària de zones per establir activitats logístiques.

L'Administració ha de fomentar també entre les empreses productores i de distribució la difusió de les tecnologies dels serveis logístics, així com de telecomunicacions. En un segon estadi més efectiu,

ha de promoure, o al menys estar present, la creació de les infraestructures logístiques, tant facilitant el sòl ben localitzat a uns preus assequibles com participant activament en les solucions financeres. Ha d'intentar també atreure les associacions de transportistes i empreses del sector i els grups internacionals que per la seva dimensió i participació en les xarxes de distribució europea poden realitzar una aportació important en el camp de la tecnologia.

Un altre aspecte important és el de la regulació de la distribució a la zona metropolitana, dictant i fent complir una normativa àgil i eficient. Aquesta normativa no es limita només a la càrrega i descàrrega de mercaderies i a proposar solucions basades en delimitar zones per aquestes operacions i restriccions

horàries, sinó que va més enllà i va lligada al coneixement dels sistemes de distribució i l'emmagatzematge en els detallistes, els horaris de recepció de mercaderies (que acostumen a coincidir amb les puntes de tràfic), els sistemes de comercialització (visita del venedor amb la mercaderia), dimensions dels vehicles no sempre adequades a les trames viàries, etc.

La reglamentació de la distribució i les operacions físiques i del trànsit de diferents tipus de vehicles que comporta ha de partir de l'estudi d'una sèrie de mesures a curt, mig i llarg termini que afrontin de forma coordinada un conjunt de problemes als quals s'ha d'aportar solucions.