



Puerto diferenciado, sostenible y conectado: así está hoy Barcelona



Referenciado durante los últimos 25 años como un ejemplo de desarrollo y vinculación con la ciudad, el Puerto de Barcelona se ha transformado en un HUB para el Mediterráneo. En 2023, manejó 64 millones de toneladas de tráfico total y comerció mayormente con China, Turquía, India, Estados Unidos y Vietnam.

La historia dice que fue en 2008 cuando la Municipalidad de Valparaíso firmó un acuerdo de cooperación con el Puerto de Barcelona. Por esos días, la conversación sobre qué hacer con el borde costero local miraba con admiración el modelo catalán. Hoy, a casi 20 años de ese hito, el puerto español sigue creciendo en espacios para sus cruceros y buques, conecta a la electromovilidad a algunas naves, y ve consolidado un modelo de borde costero entregado a la ciudadanía que suma más metraje.

Puertos y Logística llegó a Barcelona para conocer los avances que solo en 2023 significaron para ese puerto un tráfico total de 64 millones de toneladas, el movimiento de 3.3 millones de TEUs y un comercio que estuvo liderado con países como China, Turquía, India, Estados Unidos y Vietnam. Como era de esperar, el país con el que hubo mayor interacción fue el gigante asiático, con 297,371 TEUs.

La imagen que acompaña este artículo permite comprender el volumen de este puerto estratégicamente ubicado en la costa noreste de España, a orillas del mar Mediterráneo, consolidándose como uno de los principales centros logísticos y comerciales de Europa. Su extensión -notoria en los últimos 50 años- abarca una amplia área que incluye sectores especializados para distintos tipos de operaciones portuarias y logísticas.

Dentro de sus instalaciones, el puerto está dividido en tres grandes unidades de negocios: el puerto comercial, que maneja el grueso del tráfico de contenedores y mercancías; el puerto logístico, dedicado a actividades de almacenamiento y distribución; y el Port Vell, un espacio náutico y deportivo ubicado en el corazón de la ciudad, destinado principalmente al turismo, la recreación y actividades deportivas.

Carla Salvadó, subdirectora general de Comercial y Marketing del Puerto de Barcelona,

detalla que cada una de estas zonas cuenta con infraestructuras adaptadas a sus funciones específicas. El puerto comercial está equipado con terminales especializadas para carga general, contenedores, vehículos y graneles líquidos y sólidos. El puerto logístico, en tanto, funciona como un punto clave para la distribución de mercancías hacia el interior del continente europeo, aprovechando su conexión con redes ferroviarias y carreteras.

Finalmente, el Port Vell destaca como un punto de integración entre el puerto y la ciudad de Barcelona, con instalaciones dedicadas a la náutica deportiva, marinas de lujo y servicios turísticos, lo que lo convierte en una referencia para el turismo y la vida urbana. Es ahí donde se inició la actividad portuaria, la que se ha ido desplazando en los últimos 50 años, entregándole éste y otros nuevos sectores a la ciudadanía.

PUERTO "EXTENDIDO"
Parte importante del crecimiento

del Puerto de Barcelona pasa por la extensión de su operación. Lejos de trabajar solo en su superficie de más de 1.100 hectáreas, con 22,4 kilómetros de línea de atraque y una profundidad máxima de 16 metros, el puerto ha definido extender estratégicamente sus atribuciones de administración. "La parte marítima y la parte de puerto no solo es el Puerto de Barcelona, sino que nosotros vamos un poquito más allá", cuenta Salvadó, quien menciona el desplazamiento de las cargas como parte fundamental de la operación.

"A nosotros lo que nos importa mucho es toda la cadena logística", agrega, reconociendo que esta idea significó una evolución cultural al interior de la autoridad portuaria. "Al final somos esa parte de la cadena logística donde es como una bisagra que tiene la parte marítima y la parte terrestre", puntualiza y cierra: "Nuestra misión, al final, es aumentar la competitividad de las empresas importadoras y exportadoras que están en el *hinterland*".

Pero termina siendo también un desafío lógico si pensamos que hoy los barcos trasladan cada vez más carga y eso también obliga a buscar más clientes para llenarlo. Ahí fue donde se formularon la pregunta "¿cómo llegas a esos clientes" y el formato de terminales marítimos interiores se instaló en el diálogo de Barcelona como un actor muy relevante en la península ibérica, incluso extendiendo su operación a Francia, donde la extensión del Puerto se materializa en la conexión con el ferrocarril.

A nivel local, también usando las vías, el tránsito desde Zaragoza aumenta cada vez más

por la exportación de vehículos Seat, cuya planta está en ese lugar. "Para ellos es una manera de ayudar a desarrollar el comercio exterior", plantea Salvadó. Lo mismo ocurre con Francia-Madrid, donde el ferrocarril es fundamental.

DESPLAZAMIENTO

Con el puerto creciendo del norte al sur -así ha sido desde los 60s, cuando la ciudad vivía de espaldas al mar- y cada vez entregando más espacios a la ciudadanía, el desafío logístico que se plantea el Puerto pasa por el crecimiento ordenado y planificado de sus nuevos sectores. De hecho, esta entrevista se realizó

Inteligencia Artificial

Barcelona, como todos los puertos del mundo, ha debido enfrentar el arribo de la Inteligencia Artificial y la automatización. Vistas como una amenaza por los portuarios, en Europa también se hizo necesario un diálogo. "Si aumentas la productividad al final haces otro tipo de trabajo", cuenta Salvadó, ejemplificando en el trabajo de los estibadores, quienes hoy trabajan con un joystick y ya "no cargan en la espalda". Agrega que el diálogo con los trabajadores se realizó desde el inicio, transparentando los procesos y tecnologías que debería asumir el puerto. "Los estibadores están dentro del Consejo de Administración y tienen mucho que decir; al final es el diálogo y embarcar en el proceso desde el principio", dice la ejecutiva.



en la torre Este del Wall Street Center, un espacio que alberga un instituto de logística, comercio, cafés, oficinas del Puerto y -por los días de septiembre- el corazón de la Copa América, una competencia náutica que se desarrolló en Barcelona. Este espacio, antes era de uso del terminal de cruceros, el que fue trasladado, entregándole esta área a la ciudadanía.

Y esta modificación constante del Puerto pasa también por los flujos de trabajo. "Al final un puerto sirve a la sociedad que tiene detrás", plantea Carla Salvadó, observando que han tenido que ampliar los espacios para los vehículos a propósito del aumento de exportación de Seat. Y por cierto, con orgullo, reconoce que "nos hemos convertido, además, en el HUB de entrada de coches chinos eléctricos en Europa". Y es esta fotografía la que ya permite que se habilite una nueva terminal para responder a esta demanda.

Así el Puerto amplía sus operaciones en la división que ha formulado en un proyecto a largo plazo, pero siempre entendiendo la logística como algo fundamental. Contenedores, operadores, todos están en un mismo espacio, optimizando el traslado de mercaderías y, además, el aeropuerto está a solo 10 kilómetros de distancia. Es decir, todo está conectado y cercano.

"Nosotros aquí trabajamos mucho textil que hay, a veces, que traerlo por avión, pero otras veces en barco, entonces para que se instalen empresas grandes en la zona esto nos va muy bien, porque les das una flexibilidad de calidad logística en las opciones y, al final, tal y como están las cadenas logísticas hoy en día, tener varias opciones te permite también diversificar riesgos, te da mayor confort, tranquilidad y es algo que no todos los puertos te dan", cuenta.

PUERTO VERDE

La sostenibilidad es un ámbito que cruza el funcionamiento del Puerto. El ingreso del ferrocarril -hoy el 16% de la carga sale por esta vía- en reemplazo de los camiones es no solo una solución a la falta de conductores, sino que también una forma concreta de impactar en la baja de la huella de carbono y la emisión de contaminantes. El viaje a Italia ya no supone cruzar todo Francia en camiones. Misma situación ocurre al interior de España.

Además de eso, Salvadó detalla que el muelle funciona con energías limpias: "Estamos en proceso de transforma-



CARLA SALVADÓ ES LA SUBDIRECTORA COMERCIAL Y DE MARKETING.



Nuestra misión, al final, es aumentar la competitividad de las empresas importadoras y exportadoras que están en el hinterland (...). Nos interesa mucho la cadena logística".



Lo primero que tienes que hacer es que todos los canales que te lleven al puerto sean transitables o sean seguros también para los ciudadanos".

ción", reconoce. A los paneles solares se suma también el ingreso del biogás y la instalación de una planta de metano. "Es decir, todas estas concesiones se van transformando porque el mercado te lo pide", plantea.

PUERTO CIUDADANO

Cuenta Salvadó desde la torre Este del Wall Street Center -las oficinas que cobijan a Puerto-

que la armónica relación entre la sociedad y el puerto se basa en la integración que tiene la comunidad en la administración del puerto ciudadano. "El Port Vell (puerto ciudadano) está administrado por una gerencia urbanística y son ellos los que tienen la relación con la ciudad", cuenta.

Construir este vínculo "no es un camino fácil", admite la ejecutiva, ya que "todo lo que hagas en el puerto incide en la ciudad y todo lo que se haga en la ciudad al final incide en el puerto". Para tramitar este doble vínculo, Barcelona tiene un equipo especializado cuya función es gestionar la relación entre el puerto y la ciudad.

Con orgullo, Salvadó ejemplifica el cambio -notorio a ojos del turista también- que ha experimentado el sector adyacente al puerto, pero advierte que nada de eso hubiera ocurrido si no existiese un trabajo conjunto entre el Gobierno, el municipio (ayuntamiento) y el Puerto. Las Ramblas, por ejemplo, hoy es un hito turístico en Barcelona, pero en el pasado era un espacio asociado al peligro. "Lo primero que tienes que hacer es que todos los canales que te lleven al puerto, sean transitables o sean seguros también para los ciudadanos". En Barcelona, este cambio ocurrió a fines de los 80s, influenciada por las inversiones ligadas a los Juegos Olímpicos.

Pero el cambio fue también aperturar espacio para el comercio, los servicios, la cultura, el arte y la playa. Hoy con playas limpias y accesos adecua-

dos, el borde costero le pertenece al catalán. "Esta parte de la ciudad parecía que solo fuera para los marineros o para la gente del puerto. Ahora la sociedad participa en la decisión de instalar, por ejemplo, acá un acuario; la decisión de instalar acá locales comerciales de un piso, no edificio", dice Salvadó.

Un hito fundamental, comenta, son los tiempos de las concesiones. Son los cambios de periodos los que permiten a Barcelona ir transformando los espacios.

CRUCEROS

La relación de Barcelona con los cruceros hoy vive momentos especiales. A la ciudad no le gustaba el espacio que antes tenía el terminal, y hoy -fruto de las conversaciones- este Puerto vive un proceso de cambio que permite atender a los turistas en un espacio único, ofreciéndoles ahí toda la seguridad y necesidades para sus distintos trámites. "A la ciudad no le gustaban los cruceros aquí (borde costero) porque estaban demasiado cerca, cada vez los cruceros son más grandes y lo que acordamos con la ciudad era sacar los cruceros del borde costero y trasladarlos hacia el interior, regalándole este espacio a la ciudad, alejando las emisiones y controlando el flujo de pasajeros en un solo punto".

Pero hoy el sector también está en el centro de la ruta de cambio energético del Puerto. La semana pasada se conectó el primer crucero a la red eléctrica, permitiendo así el tránsito de cruceros que funcionan con electromovilidad. Esto, fruto de una concesión entregada hace meses y que tiene entre sus bases la instalación de puertos eléctricos. Operados por MSC Cruceros y Royal Caribbean, ambos espacios hoy entregan la conexión de OPS Eléctrica del barco a tierra.

Este tema, cuenta Salvadó, antes no estaba presente en ningún lado. Sin embargo, hoy las concesiones lo ponen sobre la mesa desde su proceso de licitación. "Nosotros tenemos el proyecto de electrificar todos los muelles del puerto", advierte la ejecutiva.

Pero eso no es todo, la Autoridad Portuaria está invirtiendo más de 100 millones de euros para construir una subestación en la zona franca -sector colindante-, lugar donde esperan conectar a todos los muelles con energía de paneles solares, eólica y de otra generación, siempre verde. "De alguna manera la idea es ser autosuficientes a nivel energético gracias a energías renovables". ■