



CARTA DEL PRESIDENTE

En el Port de Barcelona el año 2021 ha estado marcado por una recuperación acelerada de la normalidad en casi todos los ámbitos; las cifras de tráficos y los resultados económicos así lo demuestran. Sin olvidar este protagonismo en la reactivación económica del país, que ha sido nuestra prioridad, también hemos podido continuar desarrollando la agenda estratégica que configura el Port del futuro.

El estallido de la COVID-19 generó una sacudida global que todavía se ha dejado notar durante todo el 2021. Por eso, hemos seguido apoyando con medidas económicas a nuestra Comunidad Portuaria y al tejido industrial y logístico al que damos servicio. Durante este ejercicio se ha puesto en marcha el Plan de Recuperación 2021- 2022, con el objetivo de impulsar de nuevo la economía del Port y de nuestro entorno mediante la recuperación de tráficos, la detección de nuevas oportunidades y la innovación.

El esfuerzo realizado por la Comunidad Portuaria y las empresas de nuestro hinterland ha dado sus frutos y el Port de Barcelona ha finalizado el ejercicio 2021 con un tráfico total prácticamente igual que el año anterior a la pandemia, el 2019, y un tráfico de contenedores un 6,2% superior. Destaca que el crecimiento de las exportaciones y las importaciones respecto del 2019 ha sido de un 10% y un 5% respectivamente, datos que reflejan la recuperación de la economía catalana y de las zonas a las que damos servicio.

Este incremento del tráfico de contenedores no se corresponde con el incremento del número de escalas, que ha sido menor. La industria marítima pone en servicio buques cada vez mayores, con capacidades de hasta 24.000 TEU, y el Port de Barcelona ha sabido captar este tipo de tráfico gracias al hecho de ofrecer una de las productividades más elevadas de Europa y unos servicios logísticos altamente eficientes. Ser capaces de atraer este tipo de embarcaciones nos hace ser más sostenibles: los grandes portacontenedores son los más nuevos de la flota mundial y, por lo tanto, también los más eficientes en cuanto al consumo energético y a emisiones.

Quiero destacar la evolución –menor, pero también positiva– del movimiento de pasajeros en ferris y en cruceros, que ha sumado cerca de 1,5 millones de personas. La industria crucerística, que tras el paro de más de un año volvió a operar en Barcelona a partir de finales de junio, ha apostado decididamente por nuestro Port y hemos finalizado el año 2021 con 521.000 cruceristas. Es una cifra muy superior a la que preveíamos cuando retomamos esta actividad.

Coincidiendo con la recuperación de los tráficos y la economía, hemos dado un nuevo impulso a los grandes proyectos que han de configurar el Port de Barcelona a medio y largo plazo y que están especificados en el IV Plan Estratégico. En este sentido, durante el año 2021 se han materializado proyectos ambientales destacados que contribuirán a minimizar el impacto de la actividad portuaria en el entorno. Es el caso de la pantalla acústica y visual del río Llobregat, de 244 metros de longitud, para proteger las zonas de nidificación de la gaviota de Audouin y del cormorán; o la prolongación del espigón de Sant Sebastià, en 160 metros, una obra compleja y con un presupuesto próximo a los siete millones de euros, que tiene el objetivo de parar la pérdida de arena en caso de temporal y contribuye a preservar una de las playas más concurridas del litoral barcelonés.

Las empresas de la Comunidad Portuaria de Barcelona han seguido desarrollando también sus proyectos ambientales; como, por ejemplo, Grimaldi Lines, que ha empezado a operar en Barcelona con barcos equipados con un sistema de baterías de litio, que permiten eliminar completamente las emisiones cuando están atracados a puerto. Mantenemos una decidida política de bonificaciones para facilitar el desarrollo de los proyectos más sostenibles e incentivar la llegada a nuestro puerto de los buques menos contaminantes.

También en el ámbito de la sostenibilidad ambiental, durante el 2021 hemos sacado adelante diferentes proyectos relacionados con el uso del gas natural licuado como combustible de transición hacia soluciones cero emisiones en el transporte marítimo y la logística. Y hemos seguido trabajando en el proyecto estratégico Nexigen, el Plan de Electrificación de Muelles del Port de Barcelona que, una vez confirmada la construcción de la nueva subestación Ronda Litoral por parte de Red Eléctrica, empezará a ser una realidad operativa a corto plazo.

La sostenibilidad debe avanzar del brazo de la eficiencia y la competitividad. Un ejemplo es la apuesta por el transporte ferroviario realizado por el Port hace más de veinte años y con resultados evidentes. Durante el año 2021 un total de 319.000 contenedores han entrado o salido del Port en tren, cifra que supone un incremento del 18,4% respecto del año anterior y sitúa la cuota ferroviaria de contenedores en el 15,5%, la más alta de todo el Estado.

El uso combinado del modo ferroviario y de plataformas logísticas en el hinterland se ha consolidado como una de nuestras fortalezas. Hoy, el corredor ferroviario Barcelona-Zaragoza-Madrid –con ramales en Huesca, Navarra, Castilla y Portugal y en el que tiene un papel protagonista la Terminal Marítima de Zaragoza– es el que transporta más mercancías de la península Ibérica. Somos conscientes que debemos acercar el Port y los servicios logísticos a nuestros clientes y así, durante este ejercicio también hemos entrado en el accionariado de la Terminal Intermodal de Monzón. Esta participación se suma a las de Coslada, Azuqueca, Saint Charles y El Far-Vilamallá y tiene el objetivo de desarrollar servicios ferroviarios y logísticos eficientes que favorezcan la competitividad de las empresas a las cuales damos servicio.

El ferrocarril es una de las apuestas estratégicas del Port de Barcelona porque, además de ser competitivo y eliminar las externalidades negativas de la carretera, es el que genera una menor huella de carbono: los servicios ferroviarios del Port suponen un ahorro anual de 46.315 toneladas de CO₂, puesto que sacan de la carretera 197.928 camiones.

A finales del 2021 hemos dado un paso decisivo hacia la consolidación del modo ferroviario en nuestro puerto con el inicio de la tramitación del Plan Director Urbanístico (PDU) del Nodo Ferroviario del Port de Barcelona, que ordenará el desarrollo ferroviario del área sur. Con 68,8 hectáreas de superficie y siete terminales, este proyecto dará servicio a los tráficos del Port y su entorno: la Zona franca, el Polígono Pratense y las industrias del Baix Llobregat y del sur de Barcelona.

La suma del Nodo Ferroviario, los nuevos accesos terrestres y los diez apartaderos ferroviarios del eje Barcelona-Zaragoza comportarán una inversión pública de unos 630 millones de euros y conforma uno de los nodos del corredor mediterráneo, que nos permitirá disponer de una potentísima infraestructura suficientemente dimensionada para el futuro desarrollo logístico y económico de nuestro país.

Las empresas que operan en nuestro puerto también han mantenido durante este ejercicio sus planes de inversión para mejorar sus instalaciones y operativas. Un ejemplo son los que realizan las terminales de contenedores en grúas y maquinaria de terminal para garantizar que Barcelona pueda dar servicio de forma eficiente y competitiva a los nuevos grandes barcos que están entrando en servicio.

Este trabajo constante para mejorar las infraestructuras ha ido acompañado por una apuesta firme y constante por la innovación, la digitalización y la formación como herramientas para encarar con éxito el escenario cada vez más cambiante del transporte marítimo internacional. Queremos impulsar todavía más esta transformación tecnológica e infraestructural para que el Port de Barcelona siga generando riqueza y bienestar a la sociedad a la vez que conseguimos que nuestra actividad sea más eficiente y sostenible.

La organización Autoritat Portuaria de Barcelona renueva su compromiso con el Pacto Mundial de la ONU y sus Diez Principios.

Damià Calvet i Valera

Presidente del Port de Barcelona