

# RESUM

El present *Estudi del posicionament de la província de Girona en el nou context logístic* analitza el posicionament de la província de Girona davant la necessitat d'afrontar els nous reptes logístics que s'estan produïnt en els darrers anys i dècades a nivell global i local.

En primer lloc, s'analitza com la província de Girona està mal posicionada a nivell geogràfic per competir amb els països líders mundials a nivell logístic, com per exemple podrien ser Singapur, Panamà o Bèlgica. D'altra banda, es determina que Girona té un posicionament molt bo a nivell local o regional, com a província transfronterera per on passen algunes de les principals infraestructures que travessen els Pirineus entre la Península Ibèrica i la resta d'Europa, així com pel seu posicionament proper a Barcelona i com a part integral d'una Euroregió mediterrània amb grans fortaleses com una economia dinàmica i exportadora, una xarxa de Ports rellevant a nivell europeu i amb estructures com el mercat de fruites i verdures Saint-Charles International, ubicat a Perpinyà.

En segon lloc, el present Estudi analitza les infraestructures logístiques de la província. De l'anàlisi se'n destaca el gran potencial dels modes viari i ferroviari, i d'una possible intermodalitat entre ells, en detriment dels modes aeri i marítim, poc desenvolupats a la província i amb poc potencial de creixement. A nivell viari, l'AP-7 i, en menor mesura, l'Eix Transversal, són bones infraestructures que permeten unir Girona amb la resta de la Península i amb la resta d'Europa, i això permet a la província captar més de la meitat del tràfic transfronterer que creua els Pirineus. El mode ferroviari, poc desenvolupat a Espanya, té una problemàtica d'origen: l'ample de via és diferent a Espanya respecte a la resta d'Europa, la qual cosa complica la interconnexió entre les dues xarxes. Malgrat que es fan passos per facilitar aquesta interconnexió, aquesta encara no està completada, a l'espera de la construcció de la terminal intermodal de LOGIS Empordà, ubicada a Vilamalla, i a la seva connexió amb la frontera mitjançant l'ample de via internacional. En l'Estudi s'identifica aquesta connexió com a prioritària si es vol desenvolupar el mode ferroviari com a alternativa real al mode viari.

S'analitzen també els fluxes de mercaderies que passen per la província, tant en valor com en quantitat, per veure quina quantitat de producte s'origina a Girona, té com a destí Girona, o pel qual Girona és únicament una zona de pas. D'aquest anàlisis n'hem extret les conclusions que tant Girona en particular, com Catalunya en general són zones

eminentment exportadores, i que tenen com a principals mercats la resta d'Espanya i, cada vegada més, la resta d'Europa i del món.

Una vegada analitzada la situació actual del comerç de Girona i Catalunya, i de les infraestructures logístiques d'ambdues àrees, hem analitzat les tendències logístiques que han anat apareguent i desenvolupant-se en els darrers anys, i que estan fent canviar la forma de treballar de les empreses. Entre aquestes tendències, en destaca l'augment del comerç internacional, que ha crescut a nivell mundial i que sembla que no té intenció d'aturar-se. Aquest augment del comerç internacional, i la globalització per tant de mercats i proveïdors, ha generat noves situacions com la deslocalització de la producció en països en vies de desenvolupament que tenen la mà d'obra més barata, reduïnt el paper de la indústria en països desenvolupats i incrementant el pes dels serveis i, també, de la logística com a motor econòmic i d'ocupació. Altres tendències com la centralització de les produccions de les multinacionals en fàbriques cada vegada més grans i productives, augmenta també el paper de la logística i la importància d'una bona gestió de la Cadena de Subministrament, a l'incrementar el volum de mercaderia transportada.

Finalment una darrera tendència logística global, però de gran importància, és la creixent preocupació pel medi ambient i la necessitat de la reducció d'emissions de gasos contaminants a l'atmosfera. Europa vol ser líder en aquesta reducció i cada vegada més s'imposaran límits a les emissions, amb penalitzacions econòmiques i legals. L'adaptació a aquestes noves normatives passarà inevitablement per un augment de l'ús dels modes ferroviari i marítim. Aquí, novament, s'identifica un gran potencial per la província de Girona en la capitalització de la intermodalitat entre el mode viari i el ferroviari en el pas dels Pirineus.

A nivell regional, una tendència que s'identifica és el canvi de socis comercials de Catalunya i Girona, que tradicionalment han venut els seus productes i serveis a la resta d'Espanya però que cada vegada més venen a la resta d'Europa i del món. Això implica un cert desplaçament de les àrees logístiques catalanes, que tradicionalment han estat ubicades al sud-oest de Barcelona, en direcció a Espanya, però que cada vegada més s'aniran ubicant al nord de Barcelona, mirant a la resta d'Europa com a mercat principal.

Una vegada analitzada la situació catalana i gironina, i les noves tendències logístiques, a l'Estudi es realitza un anàlisi DAFO on s'identifiquen les principals debilitats, amenaces, fortaleses i oportunitats de la província de Girona per poder ser un actor rellevant a nivell logístic. Les principals àrees d'oportunitat que sorgeixen d'aquest anàlisi DAFO són l'aprofitament de l'ubicació privilegiada de la província per tal de poder liderar el pas a la

intermodalitat entre el mode viari i el ferroviari, i la possibilitat de ser el hub logístic que descarregui l'àrea metropolitana de Barcelona de bona part del volum de tràfic i de contaminació que actualment l'està afectant.

Per poder veure l'efecte que tindria l'aprofitament d'aquestes àrees d'oportunitat, hem treballat sobre dos casos d'estudi reals d'empreses ben diferents, una multinacional que importa producte per Espanya i Portugal i un productor carni català amb enfoc exportador, i hem observat els efectes que tindria per a ells utilitzar la província de Girona com a base de les seves operacions logístiques. Les conclusions que es deriven d'aquest anàlisi són que l'àrea de Girona pot ser un excel·lent hub logístic per les empreses importadores, ja que es produeix una reducció dels costos per el menor preu del sòl logístic i la disminució dels trajectes d'importació. Així mateix, es produeix una significativa disminució de les emissions de gasos contaminants. Tant el cost com les emissions baixaran de forma encara més rellevant en el moment que es pugui completar la connexió ferroviària amb Europa. Per les empreses catalanes exportadores, la necessitat de la connexió ferroviària amb Europa és també imprescindible si es volen reduir costos i emissions, i seguir augmentant la competitivitat.

Els casos d'estudi ens han servit per quantificar els estalvis en diners i en emissió de CO2 que pot significar per les empreses el fet d'utilitzar la província com el seu hub logístic. Aquestes millores seran cada vegada més importants, conforme es vagi consolidant la necessitat de passar del mode viari al ferroviari per exigències mediambientals, i es requereixi reduir la congestió de trànsit i la contaminació de l'àrea metropolitana de Barcelona.

Les conclusions d'aquest estudi, doncs, indiquen que el potencial de la província per esdevenir un pol logístic rellevant serà cada vegada més gran. Ara bé, serà imprescindible la col·laboració de l'Administració per finalitzar les infraestructures pendents, la innovació en les empreses per entendre la nova situació i adaptar-s'hi, i la formació que pot proporcionar la Universitat de Girona per desenvolupar els millors professionals possibles. La llista d'accions proposades indiquen algunes de les principals línees d'actuació que tots els actors haurien de començar a engegar, com més aviat millor.