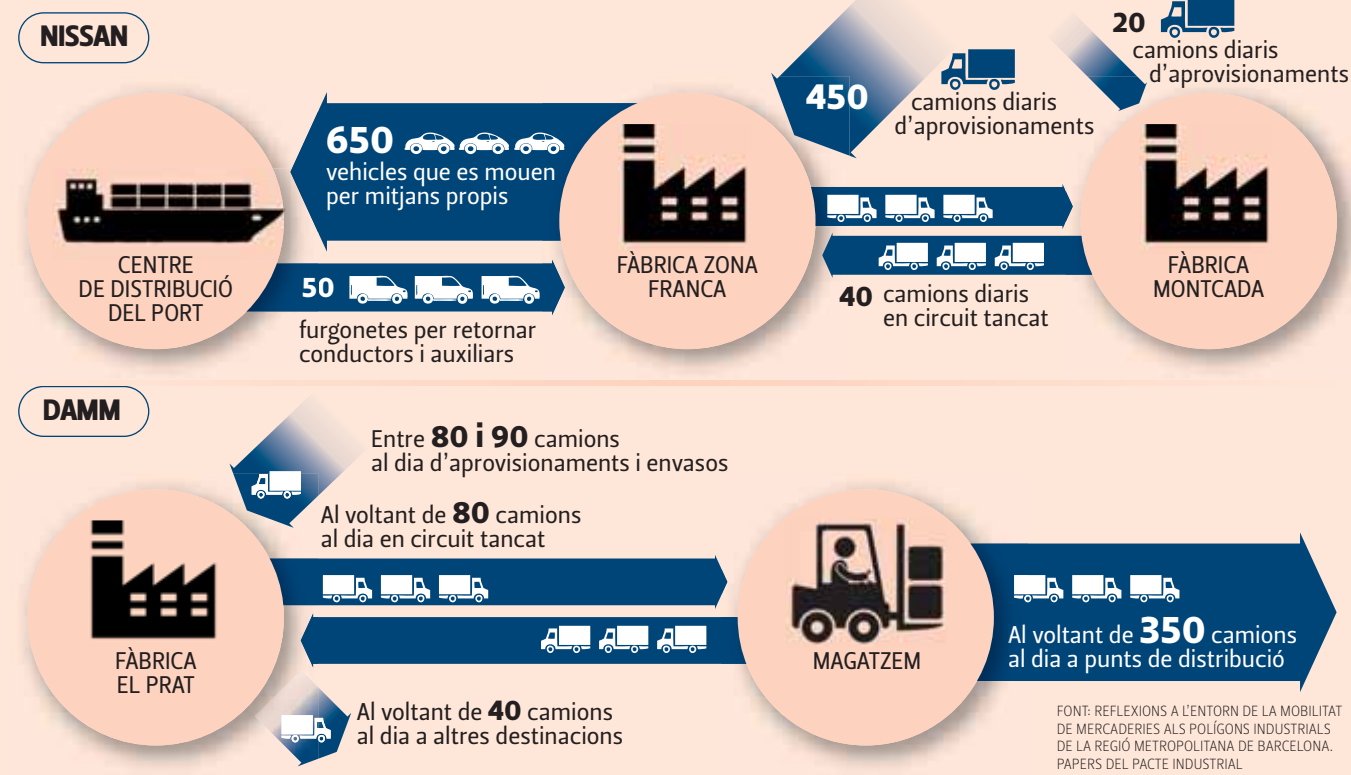


## GRAN ANGULAR

## Operativa del transport de grans empreses. Els casos de Nissan i Damm



da dia amb aprovisionament i envasos: uns 80 més connecten la planta de producció i el magatzem de la ZAL i de la planta logística surten al voltant de 350 camions a punts de distribució; uns 40 camions més surten de la fàbrica a altres destinacions.

En altres casos estudiats, la logística és encara més complicada. De fet, la complexitat dels desplaçaments és una de les conseqüències dels canvis que s'han produït en les dinàmiques econòmiques i socials: l'expulsió de la indústria de les ciutats, la desaparició dels nuclis industrials compactes on es feien totes les activitats i l'externalització de determinades activitats com ara el transport. Però l'estudi del Pacte Industrial assenyalava que els espais on es desenvolupa l'activitat no s'han anat adaptant a les noves deman-



**La bicicleta mereix més atenció pública que la mobilitat de les mercaderies**

IGNASI RAGÀS  
ECONOMISTA

# La logística invisible

El transport de mercaderies industrials no deixa cap rastre a les estadístiques. Un estudi intenta posar llum a aquesta activitat que pateix els dèficits dels polígons

FRANCESC MUÑOZ  
BARCELONA

Fa uns dies l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) va donar a conèixer les dades sobre la mobilitat ciutadana a l'àrea de Barcelona el 2014. L'estudi revelava que la demanda de transport públic va tornar a créixer igual que el 2013. També es van detallar les motivacions dels usuaris, el mitjà que van utilitzar i el títol de transport que van comprar, entre moltes altres dades, totes importants per desenvolupar les polítiques de transport que necessita Barcelona i el seu entorn.

Aquesta abundància d'informació obtinguda de manera regular contrasta amb la falta de dades (exhaustives i sistemàtiques) sobre la mobilitat de les mercaderies, i, especialment, aquella associada a la indústria. Pot resultar paradoxal però, tot i la contun-

## LES XIFRES

### 124 M

#### Tones de càrrega industrial

Les mercaderies d'aquesta naturalesa són el 70% del total.

### 1.335

#### Vehicles de Nissan cada dia

L'activitat de l'automobilística mobilitza tots aquests vehicles.

### 1.750

#### Polígons industrials

D'aquests, 725 estan a la regió metropolitana de Barcelona.

### 12%

#### Espai industrial

És el territori metropolità destinat a la indústria.

dència física i sonora dels camions que circulen per Catalunya, per a les estadístiques són invisibles. El fet contrasta amb la voluntat reindustrialitzadora que expressen els responsables polítics i és coincident amb l'històric abandonament dels polígons industrials.

**PAPERS.** Al mateix temps que l'ATM presentava el seu balanç, el Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona intentava posar una mica de llum sobre la logística associada als polígons industrials amb un estudi que inaugura la col·lecció Papers. Això sí, amb dades precisió, a partir d'una "fotografia estadística" que va fer la Generalitat de la dècada 1997-2007 i que no s'ha repetit.

El 2007 a la regió metropolitana de Barcelona es van desplaçar uns 124 milions de tones i es van dur a terme uns

18,4 milions d'operacions de mercaderies industrials. Això significa al voltant del 65% de les tones i el 70% de les operacions totals que es fan a Catalunya. A més a més, del total de mercaderies que es van moure a l'interior de Catalunya, la regió metropolitana de Barcelona va ser el punt d'origen o destinació de la meitat.

A aquestes xifres, cal afegir-hi que al voltant de les grans indústries es desenvolupa una activitat logística d'un gran impacte en el territori: camions que enllacen plantes de producció, amb proveïdors i amb magatzems en circuits més o menys tancats. Conèixer la manera d'operar del transport al voltant d'aquests grans centres de producció és clau. Ignasi Ragàs, economista i autor de l'estudi, analitza casos com el de la cervesera Damm. A la fàbrica del Prat de la companyia hi arriben uns 90 camions ca-

des i la conseqüència és que nous dèficits se sumen als que ja arrossegaven els polígons: com ara els que afecten la senyalització i als aparcaments per a camions i turismes (l'estudi identifica diverses zones amb una problemàtica més gran). Es tornen a posar sobre la taula la necessitat d'una reconversió que no impliqui la transformació de sòl industrial en sòl per a activitats terciàries (com està passant) i la clarificació de les tasques de gestió dels polígons. "La bicicleta mereix més atenció per part de les administracions que no la mobilitat de les mercaderies", es lamenta Ragàs.

La presentació de l'estudi va reunir professionals i tècnics d'aquest àmbit amb la sensació compartida d'assistir a l'exposició de problemes recurrents que no se solucionen. "Les indústries aixequen cada dia la persiana malgrat la burocràcia, l'urbanisme i altres traves que hi posem", va dir l'arquitecta Maria Buhigas.