

Barcelona en el punt de mira de la Xina: el port com a infraestructura logística essencial d'un comerç resiliènt

Des de començaments de segle XXI, la Xina s'ha posicionat com un dels actors econòmics i polítics fonamentals per entendre l'actual context econòmic internacional. L'estratègia geopolítica del gegant asiàtic s'ha traduït al llarg d'aquest segle en diferents processos econòmics. Alguns dels exemples més notables són la compra de deute de països occidentals (com és el cas dels Estats Units o Espanya) o la inversió a l'Àfrica a través d'una estratègia *win-win*. No obstant això, Catalunya i, més concretament Barcelona, no està fora del tauler geopolític xinès. La magnitud de la inversió xinesa a la capital catalana varia segons la importància del sector econòmic.

Un dels casos més rellevants és l'adquisició de béns immobles per a ús residencial i econòmic (CARRERAS *et al.*, 2014). En relació a aquest últim aspecte, el Districte Tèxtil de Trafalgar (DTT) es convertí en un dels fets més visibles de la presència de la comunitat xinesa a Barcelona. El DTT reflecteix el creixement d'activitats econòmiques desenvolupades per la població xinesa, particularment, la venda majorista de roba confeccionada, i la significança de les importacions internacionals en la seva activitat. El DTT és una zona urbana situada entre Arc de Triomf i plaça Urquinaona. Des de principis de segle XX, el DTT concentrà despatxos tèxtils, comerç a l'engròs de teixits i roba i, en menor mesura, tallers de confecció i s'hi formà un clúster tèxtil. A partir de la segona meitat de segle, el DTT es configurà com un centre de distribució a l'engròs de roba d'abast nacional. És per això que a principis de la dècada dels noranta i coincidint amb una major relaxació en la política migratòria de la Xina, el DTT atragué empreses regentades per la comunitat xinesa.

La relació dels majoristes xinesos amb els punts de producció del seu país comportà que el port de Barcelona, i més concretament la terminal Barcelona Europe South Terminal (BEST), es convertís en un punt comercial estratègic per a les importacions. Així, des d'un punt de vista logístic, la terminal BEST, inaugurada en el 2012 per part de la empresa de Hong Kong Hutchison Port Holdings, és una de les inversions més importants per part del capital xinès a Barcelona. Amb una superfície de 212 hectàrees i caracteritzada per la semiautomatització de les operacions, l'objectiu de l'empresa hongkonesa es convertir la terminal BEST no només en un *hub* logístic d'índole nacional sinó també internacional. Les connexions de la terminal amb les infraestructures de ferrocarril i de carretera permet que el seu àmbit d'influència cobreixi ciutats nacionals com Saragossa, Madrid o Vigo, però també internacionals com Lió o París.

Actualment, i amb la crisi sanitària de la COVID-19, l'activitat del port de Catalunya ha remès, però el moviment de contenidors (TEU) que opera en la terminal BEST ha experimentat una dinàmica diferent. Segons l'empresa hongkonesa, la terminal BEST està trencant tots els records de moviments de TEU, arribant als 8.500 moviments en el mes de juny. La situació provocada per la COVID-19 està afectant de manera notòria l'estructura econòmica de Barcelona provocant el tancament d'empreses de diferents sectors. Malgrat això, la política econòmica de Barcelona en relació a la importància de la inversió estrangera, i en aquest cas la xinesa, en sectors estratègics com és la logística, esdevé una estratègia amb l'objectiu d'adaptar-se i ser més resiliènt enfront de crisis econòmiques o xocs externs.

Rafael Vicente Salar