



Barcelona, puerto homologado por el LIFFE y el NYBOT

Es el único del Mediterráneo con la doble certificación

El Puerto de Barcelona es la principal infraestructura de transporte y servicios de Cataluña. El valor y cantidad de las mercancías que pasan por este punto queda patente en el hecho de que la Aduana de la Ciudad Condal es la primera de España. De hecho, en los últimos 10 años, las cifras obtenidas por este puerto no han hecho más que crecer, afianzándose en el cuarto lugar del ranking Europeo y el sexto a escala mundial. Desde 1992, el tráfico de mercancías se ha incrementado en un 61% (superándose actualmente las 32 millones de toneladas de gestionadas al año) y el de contenedores se ha triplicado, llegando a los 1.425.000 Teus. De la mano de esta

evolución, el tráfico de café ha crecido a pasos agigantados en este puerto, representando hoy en día el principal punto de desembarco de grano del arco Mediterráneo. Tras dos años de negociaciones, el NYBOT ha homologado a Barcelona como puerto entregable de cafés arábicas lavados, por lo que todas las expectativas hacen suponer un nuevo incremento en el tráfico de este producto. Esta nueva realidad ha supuesto el punto de partida del proyecto "Barcelona, ciudad del Café", un plan que prevé la construcción de 51.000 m² de almacenes dedicados al café. Juan Madrid, director comercial del puerto de Barcelona, Juan Gil, director adjunto y Manuel Galán, jefe comercial nos hablan

de este proyecto y de la logística del café en este enclave portuario.

¿Qué incidencia tiene el café en el tránsito del Puerto de Barcelona?

La incidencia del grano como producto operado en nuestro puerto ha ganado mucha importancia en la última década. En el 2003 recepcionamos 384.270 Tm de café y las estimaciones para este año indican un crecimiento del 10%. Esta dinamización es consecuencia directa de la homologación conseguida del LIFFE (London International Financial Futures and Options Exchange) en el año 1991. Esta calificación nos reconoce como puerto entregable de café

Tráfico de Café en el Puerto de Barcelona en Tm.

Año	Carga	Descarga	Tránsito	Total
2002	9.209	194.600	240.677	444.486
2003	10.198	190.186	183.887	384.270
Enero-Sept. 2004	5.426	141.381	146.187	292.994

(10% más que en el mismo periodo del pasado año)

Fuente: Port de Barcelona

STOCKS DE CAFÉ (Octubre 2004)

-en sacos de 60 kg-

Origen	Robustas	Arábica	Total
Angola	600	0	600
Australia	0	207	207
Bolivia	0	840	840
Brasil	6.031	36.122	42.153
Burundi	7	0	7
Camerún	13.494	0	13.494
Colombia	0	28.038	28.038
Congo	0	0	0
Costa de Marfil	11.266	0	11.266
Costa Rica	0	4.599	4.599
Cuba	0	486	486
Ecuador	0	0	0
El Salvador	0	25	25
Etiopía	0	4.928	4.928
Ghana	271	0	271
Guatemala	0	9.359	9.359
Guinea Conakry	14.831	0	14.831
Hawai	0	3	3
Honduras	0	8.792	8.792
India	26.478	23.806	50.284
Indonesia	454	302	756
Jamaica	0	54	54
Kenya	1.355	1.656	3.011
Laos	690	0	690
Malawi	0	0	0
México	0	461	461
Nicaragua	0	19.148	19.148
Panamá	0	40	40
Papua Nueva Guinea	0	89	89
Perú	0	401	401
Puerto Rico	0	117	117
República Centroafricana	0	0	0
República Dominicana	0	0	0
Madagascar	3.793	0	3.793
Ruanda	1.388	0	1.388
Tanzania	412	0	412
Togo	0	0	0
Uganda	64.365	0	64.365
Timor	0	0	0
Vietnam	64.150	0	64.150
Yemen del Norte	0	54	54
Zambia	0	1	1
Zimbabwe	0	322	322
Soluble	0	8.504	8.504
Descafeinado	0	4.911	4.911
Otros	5.900	6.500	12.400
	215.485	159.765	375.250

Fuente: Port de Barcelona



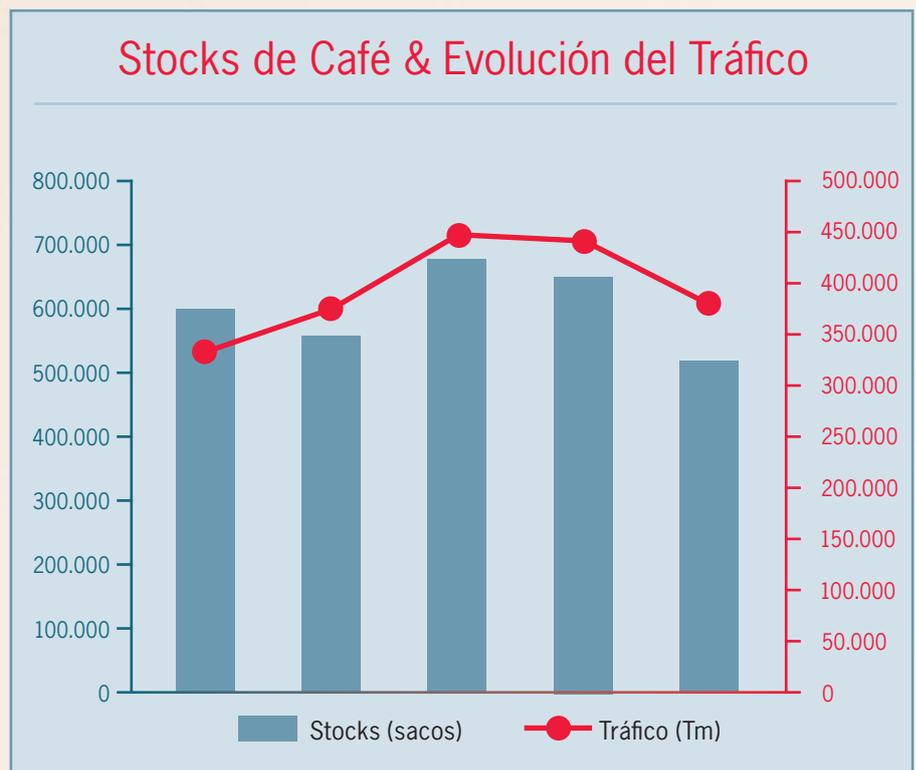
robusta y arábica no lavado. A raíz de esta primera designación oficial como puerto mundial de café, se inició un proceso de concentración de café en nuestras instalaciones. El primer almacén homologado en abrir fue Bit SGS, al que siguió Viorvi, y más recientemente Molemberg. Paralelamente, el grano pasó de ser una carga convencional al transformarse en carga contenerizada, lo cual nos benefició directamente, ya que no debemos olvidar que uno de los grandes activos del Puerto de Barcelona es la disposición de un gran número de líneas regulares, de alta frecuencia, de contenedores con todo el mundo. Así, y como consecuencia de todo ello, el tráfico de café por nuestras instalaciones ha crecido de 107.740 Tm en 1990, a cerca de 400.000 Tm el año pasado. Este incremento es, pues, un fiel reflejo de la importancia adquirida por nuestro puerto, todavía más si tenemos en cuenta que el consumo de café estimado en el área de influencia del mismo (España, sur de Francia, norte de África) se situó en el año 2003 entorno a las 565.000 Tm, lo que indicaría que el 68% del grano pasó por Barcelona.

Recientemente, el Puerto de Barcelona ha recibido en exclusiva para el Mediterráneo, la homologación del NYBOT.

¿Qué consecuencias comporta esta nueva certificación?

Lo cierto es que la homologación por parte del NYBOT (New York Board of Trade) está aprobada pero todavía no es operativa. De hecho, esta entidad ya anunció, en su momento, que no operará con ningún puerto del mediterráneo hasta que no se haya asentado la actividad en los puertos del norte

de Europa homologados hace apenas dos años atrás. Esperamos poder hacer uso de la homologación en el plazo máximo de un año. Mientras, estamos ya trabajando en el proyecto "Barcelona ciudad del Café", que deberá dar servicio y cabida a la nueva realidad del puerto, como punto exclusivo de recepción de grano arábica en el arco mediterráneo y norte de África, homologado por el Nybot.



¿En que consiste concretamente este proyecto "Barcelona ciudad del Café"?

Las primeras evaluaciones indican que una vez que la homologación del NYBOT esté funcionando al 100%, el tránsito de café arábica por nuestro puerto se incrementará entre unas 150.000 y 200.000 Tm anuales. Esta situación hace del todo indispensable ampliar las instalaciones destinadas al almacenamiento del aromático, aunque es evidente que no todo se stockará. Así, en los planes de ampliación del puerto y, más concretamente, dentro del perímetro del ZAL (Zona de Actividades Logísticas) se han reservado 51.000 m² para almacenes de café, que genéricamente han pasado a denominarse "Ciudad del Café".



¿Cómo se diseñará este espacio?

Actualmente estamos trabajando en este tema y por tanto nos encontramos abiertos a todo tipo de sugerencias. Nosotros, como entidad portuaria, somos facilitadores de negocio, por lo que la idea es que los propios operadores decidieran cómo quieren gestionar y diseñar estos almacenes. Son quienes mejor conocen el producto y, por lo tanto, las características idóneas que deben tener los espa-

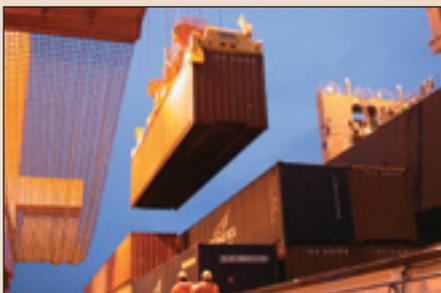
cios donde almacenarlo. Evidentemente, a quien primero se ha ofrecido espacio, es a los almacenistas de café que ya operan en el Puerto de Barcelona y que, actualmente, se encuentran ubicados en terrenos portuarios en la Zona Franca de la ciudad. De cualquier modo, las futuras instalaciones, situadas en terrenos ganados al río Llobregat, estarán libres de aduanas, lo que continua asegurando una sencilla reexportación.. Del mismo modo, y con la intención de no dejar a

Consumo total de Café en el Sur de Europa y Norte de África

Nivel de influencia del Puerto de Barcelona

- Medio 327.300 Tn.
- Alto 45.100 Tn.
- Muy Alto 192.600 Tn





ningún tostador al margen de este proyecto, estaríamos dispuestos a valorar la posibilidad que entre varios operadores se encargasen conjuntamente de alguno de los almacenes. Ello les permitiría actuar al estilo de un "supermercado", al que podrían acudir a comprar uno, dos, tres,... camiones de sacos de café, con la ventaja competitiva que supone poder cargar en un mismo punto, diversos orígenes y calidades. Vale la pena recordar, además, que, dentro del marco del Plan Delta de ampliación del Puerto de Barcelona que prevé doblar la superficie marítima portuaria y triplicar la del ZAL, se ha previsto, también, la construcción de una línea de ferrocarril de ancho europeo, con lo que la reexpedición al resto de Europa será mucho más ágil que en

la actualidad. Esta nueva infraestructura ferroviaria estará a punto en el plazo de dos años.

¿Cuáles son los orígenes y características del café recepcionado en el puerto de Barcelona?

Actualmente, un 53% del grano es robusta. Un 24% arábica no lavado y un 23% arábica lavado. En un futuro, y a consecuencia de la homologación del NYBOT ya comentada, es de suponer que estos porcentajes variarán, a favor de los arábicas lavados. En cuanto a los orígenes operados, actualmente, el mayor stock corresponde a Uganda. Le siguen: Vietnam, India, Brasil, Colombia y Nicaragua.

¿Quién compra y trae hasta Barcelona este café?

Al estar homologados por el LIFFE el café es operado tanto por importadores, trades o brokers. Este grano puede llegar indistintamente comprado, vendido o incluso en depósito a la espera de sacarlo al mercado en el momento en que la demanda sea más alta y por tanto se puedan conseguir mejores precios por él. Entre nuestros clientes más importantes, cabe destacar la firma Nestlé, así como las dos empresas de descafeinización ubicadas en Palencia.

¿Cuáles son las principales ventajas del Puerto de Barcelona para con el café? ¿Y con relación a otros puertos europeos?

Sin duda, una de nuestras mejores bazas es la disposición de una amplia red de líneas regulares de alta frecuencia con todo el mundo. Ello nos permite recepcionar el grano de forma directa, ya que muchos barcos realizan su primera escala en Barcelona. Es el



caso, por ejemplo, de la mayoría de los que provienen de la India, y también de Brasil, origen del cual amarran en puerto hasta cinco buques semanales. El clima es otro de los condicionantes que hacen de nuestro puerto un punto ideal para el tráfico de café. De hecho, el aromático es un producto que "duerme" en el puerto. Por ello es importante no sólo que los espacios donde quede en stock estén en condiciones, sino también que la temperatura y humedad

sean las idóneas. Queremos destacar también nuestra buena plataforma logística, la experiencia como puerto de exportación, la completa red de infraestructuras terrestres y ferroviarias con conexión a toda Europa y, cómo no, nuestras ventajosas tarifas, hasta cerca de un 9% inferiores, según origen, a la media del resto de puertos entregables europeos.

Susanna Cuadras

Redistribución de café desde el Puerto de Barcelona a otros destinos (en Tm)

Destino	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Mediterráneo (este y oeste) Oriente Próximo	45.494	54.952	72.320	90.753	104.755	103.926
Norte de África, golfos Pérsico y Arábico	9.637	11.554	12.869	15.779	18.197	16.139
Total	55.131	55.045	85.144	106.532	122.952	120.065

Fuente: Port de Barcelona

Comparativa de precios Barcelona vs Amberes, Bremen/Hamburgo, Trieste

Origen	Amberes ¹	Bremen/ Hamburgo ¹	Trieste ¹	Barcelona	Barcelona vs costes más bajos	
					USD/MT	C/LB
Colombia (Atlántico)	61	64	86	52.29	-8,71	-0.40
Colombia (Pacífico)	66	75	96	60.00	-6.00	-0.27
Guatemala	75	78	107	83.33	8.33	0.38
Honduras	75	78	107	79.38	4.38	0.20
India	77	80	90	68.00	-9.00	-0.41
Kenya	60	63	90	55.34	-4.66	-0.21
México	62	75	85	75.61	13.61	0.62
Perú	93	98	168	92.00	-1.00	-0.05
Salvador	116	120	145	108.00	-8.00	-0.36
Uganda	60	63	90	55.34	-4.66	-0.21

¹ Fuente: Ancafe, Mollebergntie