

P

Tema del dia:

Infraestructura de referència

Els mercats internacionals es fixen en el Port de Tarragona

La construcció de la ZAL busca relançar les comarques tarragonines com un 'hub' industrial ● Existeixen contactes amb la Xina, Corea del Sud, el Japó, el Brasil i altres països punters en sectors emergents com la mobilitat sostenible i els semiconductors

JAN MAGAROLAS
Tarragona

El Port de Tarragona acull un diamant en brut que poleix des de fa més de 30 anys. La futura Zona d'Activitats Logístiques (ZAL) s'erigeix com a terreny fèrtil per a un gran impuls d'activitat econòmica i preveu revolucionar la indústria del territori de la segona àrea metropolitana més poblada de Catalunya. Una superfície de més de 90 hectàrees en el terme municipal de Vila-seca (Tarragonès), a l'oest de les instal·lacions actuals del Port, limitada per la carretera, la costa i la població de la Pineda, és considerada com una de les àrees industrials més pròsperes del país. La ZAL del Port de Tarragona, confirmen des de la institució, està en condicions de competir en àmbit internacional per atraure inversions dels sectors emergents: el mercat asiàtic ja s'ha fixat en Tarragona.

El president de l'Autoritat Portuària de Tarragona (APT), Santiago Castellà, defineix la zona com una ampliació del port tarragoní, un *hub* logístic, marítim i ferroportuari. Fa tres dècades, el Port va començar a comprar uns terrenys amb visió de futur que ara sumen uns 920.000 metres quadrats i que s'estan convertint en la joia de la corona gràcies a la seva immillorable ubicació: a la mateixa connexió marítima del port cal sumar-li la proximitat de les vies A-7 i AP-7 i, pròximament, la unió amb el corredor mediterrani, que permetrà enllaçar Tarragona amb el centre de la península i la resta d'Europa. Amb la ZAL, el

Port preveu el creixement de més del 20% de l'espai portuari i un impacte positiu en el trànsit marítim que podria afegir més de quatre milions de tones per any.

Incertesa mundial

Tant Castellà com el seu antecessor en el càrrec, Saül Garreta, han treballat amb inversors internacionals

per ensenyar les potencialitats de Tarragona. «El moment geopolític mundial és d'incertesa i això no ajuda a prendre decisions, però Tarragona està molt ben posicionada i aviat veurem notícies de grans inversions», assegura Castellà a EL PERIÓDICO, tot i que les negociacions són confidencials per garantir l'èxit. El Port ha establert ja

contacte i relacions amb països com la Xina, Corea del Sud, el Japó i el Brasil, amb importants sectors emergents com la mobilitat sostenible, el cotxe elèctric, els semiconductors, les bateries i l'energia que busquen ubicacions a Europa per invertir i crear llocs de treball. «Això és el que ens interessa si volem atraure talent: tenir una universitat

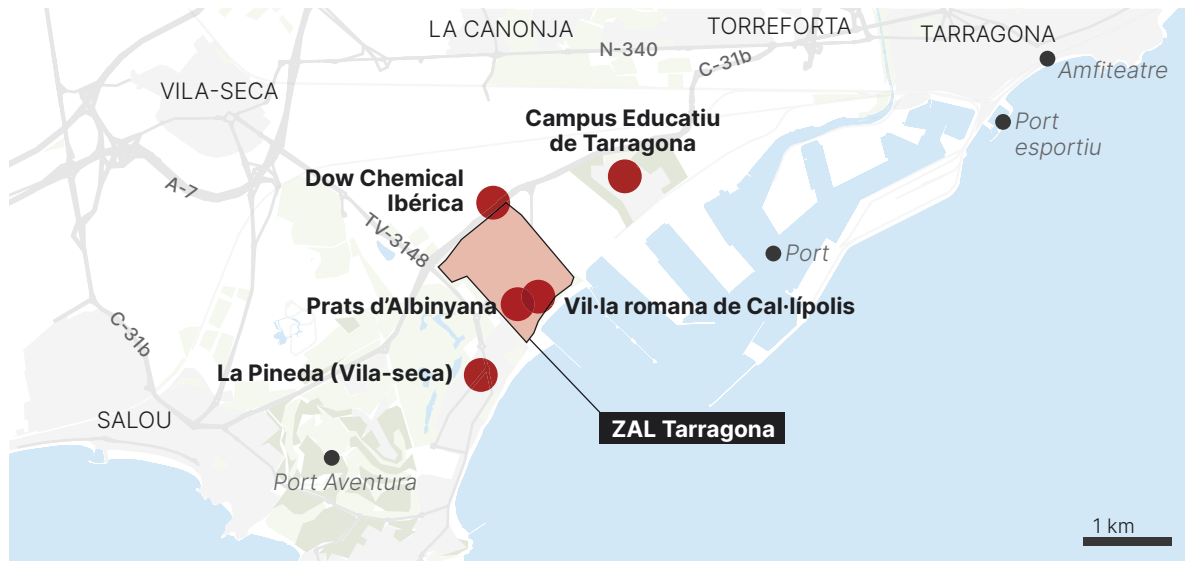
més forta i un territori amb més qualitat de vida», defensa el president de l'APT.

Des del Port estan en contacte amb Acció de la Generalitat i amb ICEX, l'empresa pública que gestiona exportacions i inversions, i en aquest sentit ja s'han realitzat visites d'empreses japoneses així com viatges del Port a la Xina.

Europa Press



Vista aèria de les instal·lacions del port de Tarragona.



Castellà insisteix que la futura ZAL està en una «immillorable posició geogràfica» que li permet competir en igualtat de condicions amb altres territoris del Mediterrani i d'Europa. «Tots estan jugant per posicionar-se en aquesta carrera global i hem de ser versàtils, aquí es juga en la primera divisió», asse-nyala Castellà. Malgrat que la situa-ció entre Barcelona i València, amb un gran trànsit marítim de contenidors, de vegades s'ha vist des de Tarragona com a amenaça, per al port és «una gran oportunitat» que li permet «anar de la mà de les em-preses que tenim molt pròximes».

La primera meta

Tot això parteix del procés de reindustrialització que va iniciar el port fa anys, alhora que va pas-sar a Europa, i on els nous sectors busquen ubicacions amb gran potencial. Però arribar a ocupar la ZAL és només «la primera meta»

«El mercat està canviant molt i hem de ser versàtils», adverteix el director del Port

per a Castellà: «Hem de generar més activitat al voltant d'això. Decidir estratègicament qui ve i atraure talent i generar treball de qualitat». De fet, el president confirma l'aparició d'una línia comercial amb el Brasil que els suposa l'arribada de mineral de ferro amb què se substitueix la pèrdua del carbó.

El material que arriba al Port surt a través de les carreteres, en camions. Les connexions terres-tres, que ja per si mateix són bones gràcies a la proximitat de l'auto-pista AP-7 i de l'autovia del Medi-terrani o A-7, rebran un impuls quan el port acabi les obres d'ade-quació i construcció dels diferents enllaços. Tres de les quatre con-nexions previstes ja estan acaba-des des de l'any passat: la cons-trucció del vial perimetral, la des-viació del canal de drenatge i el pas soterrat de la C-C-31B, la carrete-ra que uneix Tarragona i Salou.



CONTEXT IGNASI SAYOL

Cap a una gestió portuària integrada

Els plans estratègics de les infraestructures de Tarragona i Barcelona haurien de ser desenvolupats de manera conjunta

La planificació estratègica i la gestió integrada són elements clau en el desenvolupament eficient d'infra-estructures, especialment en sec-tors com el del transport aeri i ma-rítim. En un article anterior sobre l'ampliació de l'aeroport del Prat, vaig analitzar la importància de disposar d'una xarxa aeroportuària integrada a Catalunya. Ara, centrem-nos en la gestió portu-ària. Ens cal també aprofitar al màxim les poten-cialitats dels ports de Barcelona i Tarragona.

Tal com els ports dels Països Baixos i Bèlgica han demostrat, la col·laboració i la gestió conjun-ta poden ser molt més beneficio-ses que la competència directa. Aquests ports treballen de mane-ra sincronitzada, especialit-zant-se en sectors particu-lars per maximitzar la seva eficiència i competitivitat en àmbit global. A Cata-lunya, els ports de Bar-celona i Tarragona han d'adoptar un mo-del similar, on cada port es focalitza en di-ferents tipus de càr-gues o serveis, optimit-zant així els recursos i millorant l'oferta global.

El Port de Barcelona, amb la seva capacitat i ubica-ció estratègica, podria concen-trar-se en el tràfic de contenidors i passatgers de creuers, mentre que el Port de Tarragona, prepa-rant-se per la futura operativitat de la seva ZAL, en procés de des-envelopament, podria especialit-zar-se més en càrregues a granel i logística in-dustrial. La futura ZAL del Port de Tarragona és una iniciativa essencial per al país, atès el seu po-tencial per atraure inversions estratègiques de

mercats internacionals. He defensat sempre la necessitat d'una gestió coordinada entre els ports de Barcelona i Tarragona. Encara que probable-ment sigui necessari mantenir dues presidències per qüestions d'equilibri territorial, és imprescin-dible un treball conjunt. Els plans estratègics d'ambdues infraestructures haurien de ser des-envelopats de manera conjunta per garantir que siguin complementaris i coherents, aprofitant els avantatges competitius de cada una d'aquestes infraestructures.

Per maximitzar el potencial de tots dos ports, és imprescindible millorar la connexió ferroviària. El desenvolupament d'un corredor ferroviari mediterrani, amb una nova línia d'ample europeu dedi-cada a les mercaderies que re-corri l'interior, és clau per potenciar la distribució efi-caç i ràpida cap a tot Eu-ropa. Els ports de Cata-lunya poden liderar no només en termes de capacitat logística, si-nó també en pràcti-ques portuàries soste-nibles i respectuoses amb el medi ambient. Aquest enfocament no només garantirà una ges-tió eficient dels recursos na-turals i la reducció de l'impac-te ambiental, sinó que també po-sicionarà els ports catalans com a líders en innovació i desenvolupa-ment sostenible en àmbit euro-peu. Aprofundir en una gestió in-tegrada i especialitzada dels ports de Barcelona i Tarragona és una es-tratègia que pot catalitzar el creixement econòmic de Catalunya, millorar la connectivitat internaci-onal i reforçar el compromís amb la sostenibilitat i la innovació en les operacions portuàries. ■



Visita a les obres de la futura Port Tarragona Terminal Guadalajara-Marchamalo.

D'aquesta manera, només queda completar la construcció d'una rotonda a l'altura de l'empresa DOW, en l'encreuament entre la carretera esmentada i la TV-3146, per dotar d'un altre accés la ZAL. Les obres per a aquesta rotonda van començar el gener passat.

Una incògnita

El Port busca ara una nova via, d'acord amb el procés de descar-bonització: la ferroviària. La pre-visió és que l'arribada del corredor mediterrani catapulti el Port i la seva ZAL al mapa internacional i els consagri com una ubicació lo-gística i industrial. Haver comple-tat la terminal ferroviària de la Boella, a l'interior de les install-lacions portuàries, i la construcció de la terminal de Guadalajara serà un altre pas decisiu per assegurar la intermodalitat entre el tren, el camió i el vaixell i la diversificació per al moviment de mercaderies.

Dins de la ZAL s'ubica l'espai natural de Prats d'Albinyana i el jaciment romà de Cal·lípolis

El que ja representa més una in-cògnita és el Complex Educatiu de Tarragona, propietat de la Genera-litat i conegut com l'antiga Univer-sitat Laboral. Mentre que el Port ha aconseguit gran part dels terrenys que l'envolten, s'esperen les acci-ons de l'Ajuntament de Tarragona per traslladar el complex a una al-tra ubicació. Des del Port, Castellà assegura que volen «acompanyar el territori» en aquest procés i es mostra convençut que el port «no és el millor espai» per al centre.

A més, dins de la zona delimi-tada de la ZAL es troben l'espai natural dels Prats d'Albinyana i el jaciment romà de Cal·lípolis, dins de la Xarxa Natura 2000 i que també s'integraran al procés de restauració. En aquest entorn, el Port construirà una llacuna amb una illa en una actuació conside-rada de mesura compensatòria inclosa en el Pla Especial urbanís-tic de la ZAL. ■

■ Ignasi Sayol és president de Pimec Logística-Clúster Logístic de Catalunya i membre d'Oikia

Infraestructura de referència

JAN MAGAROLAS
Tarragona

— **¿Fins a quin punt la reforma de la plaça del port de Tarragona suposarà un canvi important per a l'entorn?**

— La transformació compleix un element estètic però també de poder explicar el Port en termes de sostenibilitat, de refugis climàtics, però ens queda una connexió més permeable amb la ciutat. La via del tren separa físicament i simbòlicament la ciutat del port. Un port que, des de la seva concepció inicial, es va entendre que tenia una funció portuària que podia ser molesta per a la ciutat i que s'havia d'apartar. Ara som un model de digitalització, d'economia del futur, d'innovació i coneixement... És un atractiu que podríem dir que és el districte 22@ de Tarragona.

— **¿Quina relació té el Port amb el territori més enllà de Tarragona ciutat?**

— El port va créixer molt amb la petroquímica i ara és el principal port de cereals del Mediterrani: només amb aquests mercats ja podríem viure. Però tenim una missió amb el territori perquè som un servei públic i hem de ser una estació d'activa transformació del territori. Això es tradueix en alguns hubs. Primer, un hub logístic: Tarragona està molt ben situada però no ho aprofitem. Tenim l'oportunitat de treure productes a la resta de la província i cap a Europa. Segon, un hub de reindustrialització: Europa ha descobert la idea de l'autonomia estratègica i que s'ha de reindustrialitzar, i més amb Trump: en això tenim la capacitat d'atraure indústria. Tercer, un hub cultural: un far del coneixement amb idees de sostenibilitat, cohesió social i multiculturalitat. I quart, un hub de sostenibilitat: hem de liderar la descarbonització del territori perquè tenim els millors professionals per fer-ho i ho podem fer des de la neutralitat política i des d'un ampli consens.

— **¿«Consens» en quin sentit?**

— El Port ha de funcionar com una empresa pública al servei del territori. Això ens obliga a tenir una visió molt àmplia perquè no tenim unes eleccions per guanyar cada quatre anys i perquè tenim uns professionals molt ben formats, que no permeten un discurs demagog ni curttermista. Els grans consensos del territori seran junt amb la Universitat Rovira i Virgili.



Santiago Castellà, president de l'Autoritat Portuària de Tarragona.

Santiago Castellà

És el president de l'Autoritat Portuària de Tarragona (APT) des de novembre. Abans va ser el subdelegat del Govern a la província i, abans, senador pel PSC. Parla dels reptes que enfronta el Port de Tarragona després de l'esperada aparició del corredor mediterrani.

«La ZAL del Port és un dels millors terrenys industrials de Catalunya»

— **Pel que fa a la mobilitat, recentment s'ha millorat molt i continuarà millorant amb la instal·lació del tercer fil.**

— Primer, cal fer una defensa molt clara del corredor mediterrani. Explicar a la indústria europea que volem ser port logístic i industrial sense el tercer fil seria un drama, perquè no podríem treure mercaderies amb el ferrocarril. Ara bé, la línia de la costa serà insuficient per tot el que hem de fer, necessitem una línia de mercaderies per l'interior. Hem de diversificar el tràfic de mercaderies per ferrocarril en totes les oportunitats. Haver

completat la terminal de La Bolla i la construcció de la de Gualajara serà decisiu perquè permetran aquesta intermodalitat del camió i el tren.



«Hem de garantir que les mercaderies no passin per les zones urbanes»

— **¿Per on han de passar aquestes mercaderies?**

— Per on menys molestin. En el seu moment es va fer l'eix transversal, que era la línia més adequada i directa, ara hem d'arribar a consensos amb el territori i és possible. Hi ha molt bones solucions tècniques que seran més o menys cares. Hem de garantir que per les zones urbanes no passin gaires més mercaderies. Però sempre amb consens.

— **¿Com canviarà la fisonomia del Port el procés de descarbonització?**

— El carbó ja gairebé no arriba al Port, hem tingut la sort que ha aparegut una línia comercial molt potent amb el Brasil d'arribada de mineral de ferro i que veuen a Tarragona un dels seus hubs de distribució a Europa. Hem substituït la pèrdua del carbó amb aquest mineral de ferro, que és un material menys problemàtic. El Port canviarà molt perquè gran part de la mercaderia sortirà per ferrocarril. L'electrificació dels ports farà que alguns dels vaixells es puguin connectar a la xarxa, es reduiran les emissions i també canviarà la idea del Port com un espai de biodiversitat, amb la instal·lació de recursos marins per regenerar el fons marí. També veurem l'aparició de l'energia eòlica, i l'hidrogen serà un combustible decisiu per descarbonitzar la indústria química.

— **¿Quines eines té el port de Tarragona per pugnar en aquest procés de reindustrialització?**

— Tenim terrenys de gran valor industrial, la futura Zona d'Activitats Logístiques (ZAL) serà un dels millors terrenys industrials de Catalunya. Això significa que tenim moltes possibilitats d'intermodalitat: amb vaixell, en ferrocarril, amb camió. Hi ha molt espai i molt atractiu, hi ha interès des de la Generalitat en què alguna potent indústria d'Àsia s'instal·li aquí, però cal decidir estratègicament qui ve i per fer què. Al voltant del cotxe elèctric hi ha molt moviment, dels semiconductors, les bateries i l'energia, com Lotte en Montroig del Camp. Aquestes són les indústries que han d'arribar al Port. I ens interessa aprofitar això per atraure talent, generar una universitat més forta, noves formes de formació professional... I al voltant d'això podem construir un territori amb més qualitat de vida i oportunitats per a les persones.

— **¿Quins són els principals competidors de Tarragona en aquestes inversions?**

— Tarragona està molt ben posicionada, tant en l'espai geogràfic com en les oportunitats. Tenim una universitat molt potent, tenim talent, tenim espai industrial, coneixement... Sí que podríem trobar altres territoris per competir però el mercat està canviant molt aquí es tracta de jugar en la primera divisió: la situació entre Barcelona i València, que de vegades s'ha vist com un problema, per a nosaltres és una gran oportunitat. ■