

# Les empreses del corredor mediterrani

Quan falla la demanda interna, com passa en els temps que corren, les empreses es veuen obligades a obrir-se al món, a exportar el que produeixen, si volen sobreviure. Per això necessiten una bona xarxa d'infraestructures, adaptada a les necessitats comercials. Aquestes infraestructures han d'estar en condicions. És el cas de la xarxa de ferrocarril, que fa més eficient i competitiu el transport de mercaderies, però que requerirà fortes inversions per a combatre les mancances. L'actual xarxa ferroviària, pel que fa al transport de mercaderies, té tres necessitats fonamentals: resoldre els colls d'ampolla, actuant en el nombre de vies i en la capacitat dels corredors; implementar l'ample de via estàndard –internacional– a la xarxa convencional i a les seves connexions; i la creació i remodelació de les terminals ferroviàries intermodals.

En aquest sentit, d'entre les actuacions a curt termini, per a estar en servei el 2015, destaca la duplicació dels 44 quilòmetres de via convencional que uneixen Vandellòs i Tarragona, les obres de la qual ja s'han posat en marxa amb un pressupost total estimat de 249 milions d'euros. També hi ha en licitació les obres de la implantació d'ample mixt de via als 97 quilòmetres entre Vila-seca i Castellbisbal, que s'han pressupostat en 236,3 milions d'euros. Paral·lelament, a més a més, també s'està treballant en la instal·lació de l'ample internacional als 146 quilòmetres de doble via que separen Castelló i Vandellòs, les obres de la qual s'ha estimat que costaran prop de 170 milions d'euros. El tram entre Tarragona i Castellbisbal, connectat amb Castelló pel sud, esdevé clau.

Per al 2020 i 2030 ja queden altres projectes, menys prioritaris però també transcendents, com ara la nova línia d'alta velocitat entre Castelló i Tarragona, la conversió a l'ample mixt

El sector privat, que és el que ha de generar l'activitat econòmica, és també el que més necessita l'eix mediterrani. Les grans empreses situades al seu pas podran millorar la competitivitat i la capacitat exportadora a partir d'actuacions destinades a adaptar les infraestructures a les seves necessitats.

dels corredors entre Lleida i Tarragona i entre Casp i Reus, les noves línies Sant Vicenç de Calders-Martorell i Mollet-Sant Celoni o els *bypassos* de Girona i Figueres. A tot això, s'hi sumen els accessos als ports de Barcelona i Tarragona, les obres dels quals han de començar durant els propers mesos. Unes infraestructures que connecten el corredor mediterrani i que, en un futur no gaire llunyà, seran imprescindibles per a l'economia catalana, si no és que ho són ja en aquests moments.

Una altra prioritat són les terminals logístiques intermodals, que, impulsades pel govern en zones estratègiques, esdevenen els principals centres logístics del país, de les quals s'aprofiten i beneficien les empreses instal·lades. Connectades amb el transport ferroviari i viari i amb un ample de via estàndard per a exportar a Europa, faran més eficient i competitiu el transport de les



Tres quartes parts dels vehicles que surten de

mercaderies. Les més importants són les de l'Empordà, el Vallès, el Penedès i dels ports de Barcelona i Tarragona.

El LOGIS Empordà, que disposarà de més de 70 hectàrees i doble ample de via –ibèric i europeu–, estarà connectat amb l'A-2, l'AP-7, la C-31, l'N-260 i la C-260. En aquests moments s'està treballant en l'execució d'una zona d'expedició i recepció davant l'estació de Vilamalla, com a primera fase d'aquesta infraestructura. Ja n'hi ha urbanitzades més de 20 hectàrees i diverses empreses es troben en procés d'instal·lació.

Entre la Llagosta i Montcada i Reixac, amb una superfície total de 44,7 hectàrees, hi ha el LOGIS Vallès, que disposarà d'ample mixt. Al centre logístic, s'hi distingeixen tres zones de desenvolupament: una zona A, amb una terminal permanent i una estació de locomotores; una zona B,



la planta de SEAT a Martorell són exportats a l'estranger, principalment al continent europeu.

amb la instal·lació tècnica, els mòduls intermodals, una zona de càrrega i descàrrega convencional i una zona de desenvolupament logístic; i una zona C, dedicada exclusivament al desenvolupament logístic.

Enllaçat amb l'AP-7, la futura A-7 i el corredor mediterrani, en més de 400 hectàrees entre els municipis de Banyeres del Penedès i l'Arboç, se situarà el LOGIS Penedès, que s'ha de convertir en un gran centre de manipulació i distribució. Hi arribaran mercaderies procedents tant del port de Barcelona com del port de Tarragona, tant per via fèrria com pel corredor mediterrani. També comptarà amb una zona d'equips i d'activitats complementàries per a donar servei a la plataforma, però alhora requerirà un enllaç a l'autopista AP-7 i un apartador ferroviari. Es preveu la creació de més de 5.700 llocs de treball directes.

En últim lloc hi ha els ports, la gran porta cap a l'exterior de les empreses catalanes. En aquest sentit, les futures inversions al port de Barcelona aniran destinades a instal·lar una nova terminal ferroviària de 143 hectàrees sobre l'antiga llera del riu Llobregat, que requerirà els nous accessos ferroviaris i viaris que començaran a construir-se aquesta tardor. Per la seva banda, el port de Tarragona, el cinquè en volum de mercaderies de tot l'Estat espanyol, construirà una nova terminal de mer-

El corredor és l'eina per a augmentar la competitivitat de les empreses

caderies i una zona d'activitats logístiques, que queden condicionades tant pel nou accés amb ample mixt com per l'ample estàndard entre Tarragona i Castellbisbal.

Totes aquestes actuacions han d'anar orientades a la millora de les infraestructures de què disposen les grans empreses i multinacionals que es concentren al seu pas. És el sector privat, finalment, qui acaba generant l'activitat econòmica que necessita el país. El corredor mediterrani només és l'eina imprescindible per a facilitar l'augment de la competitivitat i de la capacitat d'exportació d'aquestes empreses. És el cas, per exemple, de les companyies que se situen al corredor Tarragona-Castellbisbal, que es veuran molt beneficiades per l'adaptació de la via a l'ample estàndard.

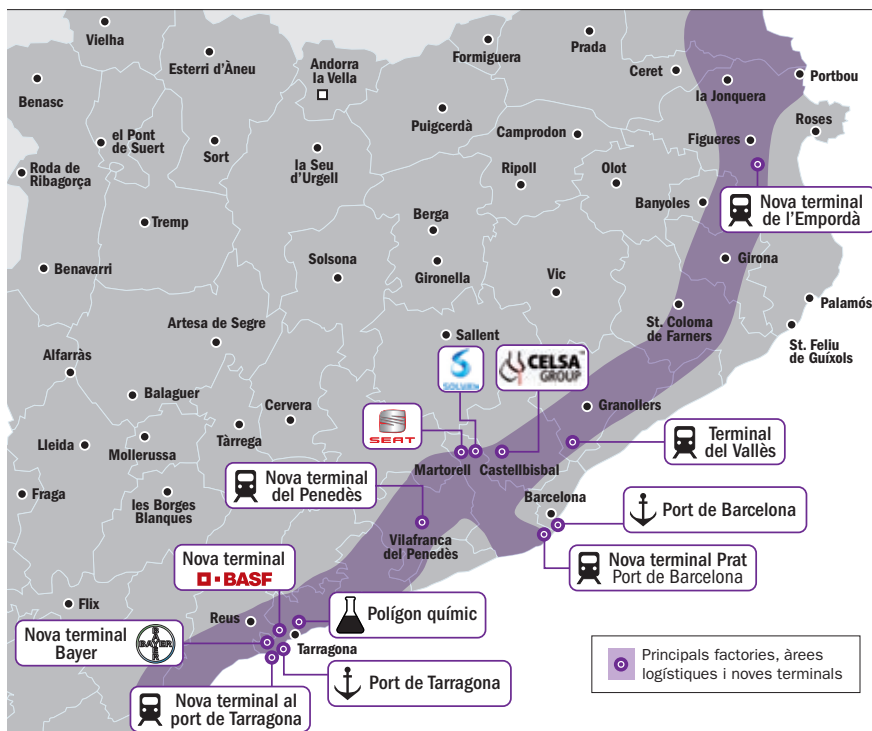
**Celsa.** Amb l'empresa mare a Castellbisbal i empreses auxiliars a Cerdanyola i l'Arboç, és la companyia siderúrgica espanyola més gran –i la segona a escala europea– de productes llargs d'acer. El grup empresarial, nascut a Barcelona, té presència a 14 països, la majoria dels quals són a Europa, però que inclouen Rússia, els Estats Units, l'Orient Mitjà, l'Índia i la Xina. Té una quota del 65% de mercat internacional, i exporta principalment a Europa i els països àrabs per via marítima i ferroviària. Mou entre sis i vuit trens d'ample ibèric a la setmana amb destinació al continent, que, a la frontera, han de fer el canvi a l'ample de via europeu. Per a la millora de la seva competitivitat caldrà adaptar el nus de Castellbisbal a l'ample internacional i dotar la planta d'una terminal d'expedició i recepció de més longitud en aquest ample de via.

**Solvay.** Indústria química belga que genera al voltant del 80% de tot el PVC que es produeix a l'Estat espanyol. Està instal·lada a Martorell des de l'any 1972, on desenvolupa tot el procés productiu, de manera autosuficient, fins a l'obtenció del producte final. En el procés de fabricació del producte fa servir sal industrial provinent de les mines de potassa de Sùria, que és transportada al municipi del Baix Llobregat per la línia de FGC. Necessita de manera imprescindible l'ample de via internacional al tram



El creixement de Bayer a Tarragona dependrà del tercer carril entre Tarragona i Castellbisbal.

## El camí de les exportacions



Font: EL TEMPS

entre Martorell i Castellbisbal i a l'accés existent a Solvay per a poder enviar els seus productes a Europa.

**SEAT.** Empresa d'automoció, ara del Grup Volkswagen, que té la seva seu

principal a Martorell, on també té la planta de producció més important. L'any 2010 va produir un total de 339.000 vehicles, dels quals tres quartes parts van ser exportats, amb el continent europeu com a principal destinació. Transporta

per de via fèrria el 41% dels cotxes exportats a l'Estat espanyol i el 15% dels europeus. A més a més, trasllada amb FGC el 95% dels vehicles entre la planta de Martorell i el port de Barcelona i, en contenidors, els components per a la fabricació dels automòbils des de la Zona Franca fins al municipi llobregatenc. L'ample internacional a la factoria i al tram entre Martorell i Castellbisbal permetrà a l'empresa duplicar el transport ferroviari cap a Europa, del 15% al 30% de quota.

**Basf i el polígon químic de Tarragona.** El 50% de la indústria química catalana i el 23% de tota la de l'Estat espanyol es concentra al complex químic situat a Tarragona, el més gran del sud d'Europa. Allà, al cantó del corredor ferroviari Tarragona-Castellbisbal, se situa un dels principals centres de producció europeus de Basf. La companyia petroquímica alemanya, una de les més importants del món, està treballant de manera conjunta amb d'altres agents privats per posar en marxa una nova terminal d'emmagatzematge i transport ferroviari de productes químics, que, segons les seves dades, els permetria expedir fins a sis trens diaris cap a Europa. No obstant això, perquè sigui possible, és indispensable l'ample de via internacional al corredor entre Tarragona i Castellbisbal.

**Bayer.** Des de febrer d'aquest any, la fàbrica de l'empresa alemanya Bayer Material Science (BMS), filial de la companyia farmacèutica Bayer AG, disposa d'una terminal ferroviària adaptada amb doble ample de via -ibèric i internacional- que expedeix un tren diari amb una quantitat que oscil·la entre el 15% i el 20% de la producció de la indústria química de Tarragona. Són més de 18.000 metres quadrats, amb capacitat per a acollir trens de més de 50 metres de llarg i fins a 800 contenidors. Es preveu que, amb l'ample de via internacional al corredor, pugui augmentar la capacitat de manipulació. Però aquestes expectatives de creixement i millora de la competitivitat queden condicionades per l'arribada d'un tercer carril novament al corredor Tarragona-Castellbisbal.

*Nicolás Tomás*