

# Tarragona, ciutat de navegants i comerciants

El port tarragoní és el quart port de l'Estat espanyol pel que fa a tràfic de mercaderies, amb un total de 33 milions de tones l'any 2012. Les exportacions a altres països continuen creixent. És per això que la seva connexió amb més infraestructures és fonamental per a generar encara més oportunitats a la zona.

**E**ls navegants grecs ja s'adonaren de la situació privilegiada de la ciutat de Tarragona, on van iniciar transaccions comercials. Un punt estratègic, amb una topografia perfecta, per on han passat una gernació de pobles al llarg dels segles. Després ja van venir els romans, que van deixar-hi la seva important petjada. Van instal·lar-s'hi, van construir-hi el primer dic i van convertir el seu port en un magnífic enclavament militar i, especialment, comercial. Vi, oli o blat eren alguns dels productes que ja exportava la ciutat al segle I aC, a canvi de vidres, ceràmica i productes manufacturats arribats des del nord d'Àfrica i Itàlia. Des de la Tàrraco romana fins a la Tarragona d'avui han passat uns quants segles, al llarg dels quals la ciutat s'ha fet un lloc al Mediterrani i el port ha anat creixent gràcies a la demanda comercial i els nous tràfics de mercaderies.

A hores d'ara, i gràcies al sector de la petroquímica –que aglutina al voltant del 25% de la producció química espanyola i un 0,75% de la producció mundial–, se situa com un dels ports més importants de l'Estat espanyol. L'any 2012 va ser el quart port espanyol pel que fa al tràfic de mercaderies (33 milions de tones). Els principals tràfics del port tarragoní són, per ordre d'importància, el de líquids a granel, el de sòlids i el de la mercaderia general.

Només va ser superat pels ports d'Algesires (88 milions), València (66 milions) i Barcelona (42 milions), i es va situar just per davant del de Cartagena (30 milions). Tots en el recorregut del corredor mediterrani.

El port de Tarragona compta amb una superfície total de 870 hectàrees, un canal d'entrada de 450 metres d'amplada i una línia d'atraca de 16,4 quilòmetres. A més a més, a les seves instal·lacions disposa d'un total de 12 molls, destinats a diversos usos com ara la pesca, els vehicles, els líquids a granel o la mercaderia general convencional. També s'hi troben dos pantalans –molls especials que fan servir els vaixells grans que no poden entrar al port–, per a les companyies petrolieres Repsol i Asesa. Unes instal·lacions que tenen prevista una inversió de 27,5 milions d'euros l'any 2013 i una de 34,7% per a l'any vinent.

No sorprenen, doncs, dades com les de les exportacions, que al port de Tarragona van créixer un 8,2% fins el mes de juliol. Mentre el tràfic de mercaderies cap a altres punts de l'Estat espanyol va caure un 38,3% durant els primers set mesos de l'any, el flux amb Estats Units va pujar un 3,4%, amb Costa Rica un 10%, amb Veneçuela un 74%, amb Jamaica un 462% i amb el Canadà un 4.962%. Segons les dades facilitades per la mateixa autoritat



El port de Tarragona, connectat amb grans

portuària, fins el juliol un total de 83 països de tot el món van rebre mercaderies provinents de Tarragona. Unes xifres que reforcen l'obertura al món que sempre ha tingut aquesta ciutat de comerciants.

Després de Barcelona –per raons òbvies de capitalitat catalana–, el Camp de Tarragona és la segona conurbació més important del Principat. Amb actors econòmics importants com el complex petroquímic o els punts turístics de Port Aventura i Salou, i amb grans infraestructures com el mateix port o l'aeroport de Reus, Tarragona té una assignatura pendent: la ferroviària. El corredor mediterrani, que conflueix amb l'eix de l'Ebre –que comunica amb Lleida i l'interior i el nord de la península–, és d'una importància vital per al mateix port. És un àmbit, el



**vies de comunicació, té pendent l'assignatura del mode ferroviari. Una prioritat que la Generalitat de Catalunya vol resoldre a curt termini.**

ferroviari, que pot generar encara més oportunitats per a la zona però també per al país.

Pel que fa al corredor mediterrani ferroviari, hi ha quatre grans actuacions prioritàries al Camp de Tarragona, que la Generalitat vol resoldre a curt termini. En primer lloc, hi ha el tercer fil entre Castellbisbal i Vila-seca, les obres del qual van ser licitades el febrer d'aquest any amb un període d'execució de 20 mesos i un pressupost global de 236,3 milions d'euros. A continuació, hi ha la connexió del port de Tarragona amb ample UIC, és a dir, amb ample de via internacional. Després hi ha la variant ferroviària Vandellòs-Vila-seca-Camp de Tarragona, que actualment és de via única. Hi ha la voluntat de reactivar les obres perquè pugui estar enllestida

l'any 2015, amb una inversió pendent d'uns 318 milions d'euros. Finalment, hi ha la reconversió a l'ample UIC del tram entre Vandellòs i Castelló, també previst per al 2015, per un valor de 170 milions d'euros.

Per al llarg termini ja queden unes altres intervencions, menys urgents, com ara la recuperació de la línia avui abandonada que connecta Reus i Roda de Berà per al transport de mercaderies. D'aquesta manera deixarien de circular per la façana marítima de Tarragona. Hi ha previstes en aquest tram dues vies d'alta velocitat, dues de mercaderies i dues més de passatgers, totes en l'ample mixt de via (ibèric i internacional). L'Agenda Catalana del Corredor Mediterrani, que recull la projecció temporal del desenvolupament de l'eix ferroviari, també preveu per al llarg

termini la conversió a l'ample internacional d'un dels dos trams del corredor ferroviari de l'Ebre, el que uneix Reus, Móra d'Ebre i Casp.

El corredor mediterrani viari, per la seva banda, està format principalment per l'autopista AP-7, amb tres carrils per a cada sentit, i l'autovia A-7, que encara avui està incompleta. En ell conflueix el corredor viari de l'Ebre, que està format per l'autovia de la Generalitat C-14, la carretera N-240 i l'autopista AP-2. La primera d'aquestes vies està truncada a l'alçada d'Alcover i espera la seva continuïtat cap a Valls. La segona, actualment, no és adequada per a viatges de llarg recorregut, sinó que més aviat s'ha convertit en una via suburbana. La tercera, que connecta Lleida i Barcelona, passa de manera gairebé tangencial pel



La futura autovia A-27, encara inacabada, connectarà Tarragona amb Lleida, l'interior de la península i el corredor cantàbric al nord de l'Estat espanyol.

Camp de Tarragona. En aquest escenari complicat, la principal aposta és la futura autovia A-27.

De titularitat estatal, l'A-27 no sols acabarà de connectar Tarragona amb Montblanc, sinó que també serà la principal artèria de l'àmbit central del Camp de Tarragona cap a Lleida, l'interior de la península i, fins i tot, cap al corredor cantàbric al nord de l'Estat espanyol. L'únic tram que té acabat, però, és el que va entre Tarragona i el Morell. Les obres es van licitar l'any 2006 i, amb un cost final de 59 milions d'euros, es van acabar l'estiu passat. El tram que connecta el Morell amb Valls continua amb les obres aturades, amb un cinquanta per cent de la feina feta. Els Pressupostos de l'Estat preveuen que estarà acabat el 2017, amb un cost de 77 milions d'euros. Les obres de la variant de Valls, amb un 30% construït, també estan aturades. No és fins el 2017 que també s'ha previst que acabin, amb un cost de 34 milions d'euros. I el que va des de la variant de Valls fins a Montblanc té una previsió temporal molt incerta. Les obres es van iniciar, i es van aturar, el 2010. No es preveu que es reiniciïn fins el 2017, sense una data d'acabament fixada. El

túnel de Lilla n'eleva significativament el cost, al voltant dels 123 milions d'euros.

En últim lloc hi ha les terminals logístiques i intermodals, que es converteixen en les portes d'entrada i sortida del corredor mediterrani. En aquesta direcció, s'han impulsat diverses iniciatives públiques, com ara el desenvolupament de la meitat est de la plataforma logística CIM el Camp, entre Tarragona i Reus. També hi ha en marxa la planificació detallada del Logis Intermodal Penedès, a la frontera del Camp de Tarragona amb l'àrea metropolitana de Barcelona. A més a més, s'està planificant per a desenvolupar en el futur una possible terminal logística a Montblanc, situat sobre el corredor de l'Ebre. No obstant això, la iniciativa privada hi té un lloc no sols important sinó fonamental.

El febrer d'aquest any la companyia suïssa Bertschi va inaugurar una terminal intermodal amb ample de via europeu a les instal·lacions que té Bayer al complex petroquímic de Tarragona. Amb 18.000 metres quadrats de superfície i adaptada per a trens de 500 metres de longitud, té capacitat per a 800 contenidors que, amb la futura instal·lació

d'un pont grua, permetrà arribar fins als 1.200 contenidors. També és molt important el projecte de l'empresa química alemanya BASF, que disposarà de 33 hectàrees, mourà prop de 65.000 contenidors cada any i prestarà el servei a unes altres indústries del complex petroquímic i empreses del Camp de Tarragona. Ben comunicada amb les grans vies de comunicació, com l'AP-7 o l'A-7, preveu una capacitat de vuit trens diaris que connectaran el polígon amb les terminals intermodals del centre i nord d'Europa.

Dels comerciants grecs i romans als tarragonins d'avui, tant els uns com els altres comerciants de mena, només ha canviat el segle en què viuen, salvant les distàncies necessàries. Amb un port situat en un punt estratègic, en un dels enclavaments punta del corredor mediterrani, on conflueixen grans vies de comunicació viàries i ferroviàries, Tarragona no ha deixat de mirar al món. Només a partir de la confluència i aprofitament dels diversos modes de transport i vies de comunicació, el Camp de Tarragona se'n podrà aprofitar per a generar oportunitats a nivell comercial.

*Nicolás Tomás*