



El port de Tarragona vol que el 2015 les activitats de càrrega general suposin el 25% del tràfic, per reduir la dependència del sector petroquímic.

El 18 de setembre de 1988, el vaixell *Orpheus*, de la companyia Swan Hellenic, sortia del Port de Tarragona. Era el primer creuer que atracava a la ciutat, i van passar tres anys fins que en va tornar un altre. A partir d'aleshores, els creuers van guanyar presència al port, sobretot entre el 2007 i el 2009. Però la crisi va frenar en sec aquest negoci. En vint-i-cinc anys, només ha rebut 124 creuers, és el penúltim port de l'Estat espanyol en activitat creuerista, malgrat l'evident potencial de la marca de Tarragona Patrimoni de la Humanitat.

En aquest sentit, l'Autoritat Portuària de Tarragona (APT) i diverses institucions de Tarragona fa temps que treballen per posicionar el territori com a punt d'escales de creuers, aprofitant que aquest producte turístic està en plena expansió als grans ports de la Mediterrània. De fet, Tarragona busca ubicació per a una nova terminal de creuers provisional dins del pla d'expansió internacional d'aquesta activitat, una infraestructura que podria estar enllestida entre el 2015 i el 2016. La idea del

Un port més obert al món

El port de Tarragona té en marxa un pla d'expansió internacional per bastir una oferta potent de creuers, avui pràcticament inexistent, i última millores de la infraestructura per consolidar-se com el port de l'Estat líder en tràfic de productes agrícoles i cereals.

port és poder explotar aquesta terminal durant uns deu anys, fins que es consolidés el projecte de creuers. Aleshores, amb una massa crítica important, es plantejaria "un projecte definitiu al costat del port esportiu", aprofitant sobretot l'embranchada del futur complex d'oci BCN World a Salou i Vila-seca.

Per al Port de Tarragona, BCN World reforça el creixement i el desenvolupament

del territori, i respon al model d'èxit aconseguit al territori com és l'equilibri entre indústria i turisme. És per això que l'APT va decidir incorporar tècnics de BCN World en el grup de treball ja existent, per contribuir a impulsar l'arribada de creuers a Tarragona. El grup de treball està format pel Patronat de Turisme de la Diputació de Tarragona, el Patronat Municipal



EL PORT TÉ EN MARXA UN PLA D'INVERSIONS PER AMPLIAR I MILLORAR LES TERMINALS, I CONSOLIDAR-SE COM EL MÉS IMPORTANT DE L'ESTAT ESPANYOL EN TRÀFIC DE PRO-

de Turisme de Tarragona, la Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Tarragona, la Patronal de Turisme, l'Escola de Turisme de la Universitat Rovira i Virgili (URV), Port Aventura i Salou, i un gran aparador de botigues i restauració a prop de grans infraestructures de comunicació com l'aeroport de Reus, els accessos ferroviaris i l'autopista, el patrimoni històric i cultural de Tarragona ho té fàcil per atraure grans operadors de creuers en els propers anys.

important del Principat. Amb actors econòmics importants com el complex petroquímic o els punts turístics de Port Aventura i Salou, i un gran aparador de botigues i restauració a prop de grans infraestructures de comunicació com l'aeroport de Reus, els accessos ferroviaris i l'autopista, el patrimoni històric i cultural de Tarragona ho té fàcil per atraure grans operadors de creuers en els propers anys.

Diversificar l'oferta. El consell d'administració de l'APT té aprovat un pla de creixement que, si bé contempla consolidar els tràfics tradicionals, aposta per cinc línies estratègiques: projecció internacional, diversificació, aposta per la sostenibilitat, infraestructures estratègiques internes (ZAL, estació intermodal, moll de la química) i externes, entre les quals la necessitat de l'A27 i la connexió amb ample europeu amb el tercer fil com a solució provisional, i la línia Reus-Roda com a solució definitiva, a més dels creuers.

Actualment, el port de Tarragona mou 31 milions de tones de mercaderies, el 40% del volum total –77 milions– mogut als ports catalans. Aquesta

infraestructura és la més important de l'Estat espanyol en tràfic de productes agrícoles i cereals, i una de les principals en el transport de compostos de la indústria petroquímica, la descàrrega a granel de sòlids i els vehicles.

Mentre el tràfic de mercaderies cap a altres punts de l'Estat espanyol ha caigut un 38,3% durant els primers set mesos de 2013, el flux amb els 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 portuària, un total de 83 països de tot el món van rebre mercaderies provinents de Tarragona. L'APT atribueix aquests creixements a l'impuls dels mercats emergents al continent americà i la necessitat d'exportar davant la fragilitat del mercat interior.

Aquests augments certifiquen els primers fruits de l'estratègia de l'APT de diversificar la seva activitat per tal de reduir la dependència actual del sector petroquímic, que avui representa gairebé un 60% de l'activitat, l'equivalent al 25% de la producció química espanyola i el 0,75% de la producció mundial. L'objectiu és que



ductes agrícoles i cereals, i un dels primers en transport de compostos del sector petroquímic.

El port de Tarragona vol recuperar amb un pla d'acció internacional el negoci creuerista que la crisi va escapar

per al 2015, les activitats de càrrega general, especialment el tràfic de contenidors, representin un 25% del tràfic del port. I tot plegat, tenint en compte que Barcelona, amb 46 milions de tones anuals, és més un aliat que no pas un competidor. En aquest sentit, des del port de Tarragona recorden que “es poden sumar sinergies, podem ser complementaris perquè hi ha espai per a tothom –el 80% de les mercaderies a l'Estat espanyol s'exporten per via marítima–, i si fem una bona gestió, podem créixer junts”.

En la línia de reforçar el pes de la càrrega general en el compte de resultats, el desembre del 2013 es va fer un salt endavant: la companyia Med Cross Lines va iniciar el servei d'enllaç entre el port de Tarragona i el port algerià de Djen Djen mitjançant el vaixell *Ro-Ro*, que pot transportar qualsevol càrrega rodada i convencional. La nova oferta consolidarà el comerç marítim amb

Algèria, que el 2013 va créixer un 33% i que ofereix molts avantatges de tipus administratiu, perquè són poques les traves administratives en l'àmbit del comerç. Un dels punts forts d'aquesta nova línia és el comerç amb bestiar, ja que el port de Tarragona i el de Cartagena són els únics ports de l'Estat espanyol autoritzats per a exportar bestiar viu.

Nous projectes. La connexió del port de Tarragona amb ample UIC. L'APT invertirà 16 milions d'euros –del total dels 37,5 milions pressupostats per al 2014– en l'adequació del sistema ferroviari intern a l'arribada de l'ample europeu, que permetrà una sortida en millors condicions i freqüències de les mercaderies en direcció a Europa. Aquest 2014 també es preveu desbloquejar definitivament el llarg litigi amb l'Ajuntament de Vila-seca sobre la Zona d'Activitats Logístiques

(ZAL), l'enorme espai de creixement portuari –especialment usat en flotes de vehicles– i que es troba en terrenys del terme municipal de Vila-seca. “Tenir l'arribada de l'ample europeu, amb una infraestructura intermodal, més la ZAL, és una bona combinació per projectar el port de manera internacional”, assegura el president del port de Tarragona. De fet, la terminal de contenidors del port de Tarragona és una de les més modernes d'Europa i està dotada dels mitjans mecànics necessaris per fer front a la demanda de la balança comercial del seu hinterland. Això, sumat a la seva ubicació geoestratègica, explica l'interès de MSC, la segona companyia naviliera d'àmbit internacional, per instal·lar-se a Tarragona. La companyia hi opera des del novembre de 2013 amb línies regulars de mercaderies amb els cinc continents a través de 22 rutes amb Estats Units, Amèrica del Sud, Amèrica Central, Orient Mitjà, Extrem Orient, Canadà, mar Bàltica, Rússia, Àfrica oriental i occidental, Carib i el Mediterrani.

Durant aquest primer trimestre també ha de quedar enllestida l'ampliació del Moll de la Química. Aquesta infraestructura dedicada exclusivament al tràfic de líquids químics a doll, tindrà una superfície addicional de 18 hectàrees mar endins, que se sumaran a les més de 14 que té actualment. La nova esplanada tindrà 1.200 metres més de longitud d'atrada, que s'afegiran als 880 metres que té ara, i també es construiran nous punts d'atrada de més calat, que han de permetre l'atrada de vaixells més grans. Precisament, la petroquímica i l'agroalimentària són els dos sectors en què es preveu un creixement més potent el 2014, que compensaria la caiguda dràstica d'altres sectors.

El port de Tarragona preveu uns beneficis de 10 milions d'euros el 2013, una xifra que, tot i que representa una caiguda del 14% respecte del 2012, hauria de permetre desencallar les negociacions perquè aquesta infraestructura fos considerada per Puertos del Estado com de primera categoria, com ja ho són els ports de Barcelona, València, Algesires i Bilbao.

Gemma Aguilera