



Moll d'inflamables del port de Tarragona. Aarus Marítima, S.A.

Lluís Badia i Chanco

El port de Tarragona. Centre logístic de primer ordre

A la darrera del segle xx es va produir un seguit de situacions que, bé per concatenació, bé per la confluència d'accions gairebé consecutives, van propiciar l'actual eclosió dels ports, que es van convertir en centres neuràlgics de tota mena d'activitats econòmiques d'una gran zona geoestratègica.

En aquests moments de mundialització econòmica, la preeminència del transport marítim ha esdevingut fonamental per a l'establiment, al voltant de les zones portuàries, de grans concentracions industrials i de serveis que han propiciat importants sinergies que afavoreixen els diferents sectors econòmics del territori.

En l'actualitat es tendeix a proporcionar el servei més complet que es pugui oferir, atenent de manera singular qualsevol tipus de mercaderia, transportant-la de manera ràpida i correcta, tutelant en tot moment la càrrega, triant el mode de transport terrestre més convenient en cada moment i oferint també la possibilitat de combinar-los adequadament i d'incorporar nous processos industrials i de distribució, alhora que es facilita i s'optimitza la relació entre el proveïdor i el client.

Les noves exigències del comerç mundial han convertit els ports en punts nodals de concentració de serveis logístics, on, sota les premisses de sistemes *just in time*, s'augmenten les prestacions, es redueixen els temps, s'incrementa el control, la comunicació i informació i es redueixen els tràmits gràcies al fet d'agilitar la gestió. Tot aquest complet ventall de serveis inclou tant la manipulació com l'emmagatzematge i la distribució de mercaderies, en una gamma completa d'activitats anomenades *supply chain management*.

El port de Tarragona, seguint aquestes tendències, els darrers anys ha apostat de manera decidida per convertir aquesta demarcació en la segona alternativa industrial, comercial i logística de Catalunya, complementant la gran oferta que ofereix Catalunya com a país i que la consolida com un dels països més actius i emergents de l'àrea mediterrània i europea.

El port de Tarragona es presenta arreu amb els atributs que li confereix la seva privilegiada situació en una cruïlla d'interessos geogràfics, històrics i econòmics, que tot propiciant situacions favorables de tot ordre, li permet liderar un ambiciós projecte industrial i comercial d'una àmplia zona de Catalunya.

La promulgació de la Llei 62/1997, que modificava l'anterior Llei de ports, va aportar una visió i una solució realista i pragmàtica dels ports de l'Estat, en conferir en el context autonòmic la possibilitat de desenvolupar actuacions de gestió a tots els àmbits. Això va comportar que la Generalitat de Catalunya participés activament i projectés les seves inquietuds en aquest terreny, afavorint de manera determinant la seva capacitat operativa i de discerniment.

Ara tan sols cal que la nova proposta de llei en matèria tarifària, que s'està plantejant, acabi de clarificar l'horitzó i es puguin establir les directrius per a planificar a mitjà i llarg termini les activitats del port en els diferents vessants.

L'assumpció de tots aquests atributs i la seva constatació pràctica són les causes que determinen i confereixen al port de Tarragona l'especial capacitat d'exercir un lideratge i un paper de prescriptor com a centre intermodal de primer ordre en el context europeu.

Sustentat en aquestes premisses, el port de Tarragona, aprofitant l'arribada a la presidència de Lluís Badia, va redactar ràpidament un pla estratègic on es van plantejar les línies de treball concretades en un pla director d'inversions i en diferents accions en els àmbits comercial, econòmic, d'explotació, de comunicació i d'altres, que porten a l'actual i frenètica activitat operativa i constructiva que s'està portant a terme.

El port de Tarragona, conscient de la importància que, per a competir en primera línia, representa el fet de disposar de noves i modernes infraestructures, ha portat a terme en els



Aarus Marítima, S.A.

Moll de Catalunya del port de Tarragona



últims anys un seguit d'actuacions que es poden enquadrar en els àmbits d'actuació següents:

- Construcció de noves terminals i plataformes logístiques.
- Construcció i adequació dels accessos vials i ferroviaris.
- Construcció de l'enllaç viari nord-sud amb el pont mòbil.
- Incorporació de nous equipaments i utilitatge.
- Formació i potenciació del nou concepte de comunitat portuària, incorporant la iniciativa privada en l'apartat inversor i operacional del port.
- Diversificació dels tràfics, amb especial èmfasi en la càrrega general contenitzada.
- Formació continuada del personal.

El desenvolupament i coordinació d'aquestes línies d'actuació ha permès que el port de Tarragona es consolidi com una alternativa mediterrània de primer ordre en el marc de la circulació de mercaderies a la Unió Europea.

Actualment, el port de Tarragona disposa d'una superfície pròxima a les 1.000 ha, 15 km de línia d'atracada, amb uns calats que oscil·len entre els 12 i els 20 m. Té un traçat ferroviari propi en tots els molls, la qual cosa li permet moure



Carbó emmagatzemat al moll de Catalunya. Port de Tarragona

per aquest mitjà més de 1.500.000 t, amb rampes de càrrega horitzontal (*roll on i roll off*) en diferents punts.

La xifra anual de més de 27,7 MT manipulades representa una de les més importants del sistema portuari de l'Estat. Dins de les càrregues específiques, els líquids a doll, fonamentalment productes protoquímics, arriben a la xifra anual de 17 MT, cosa que significa un 61% del total. El sòlids a lloure, especialment els agroalimentaris i el carbó, signifiquen, amb 9.250.000 t, el 33% del total. La càrrega general, amb 1.250.000 t, està augmentant any rere any, en funció de la política diversificadora de tràfics endegada per l'Autoritat Portuària de Tarragona.

En un altra línia de realitzacions, i sempre actuant dins de les disposicions preconitzades pel Pla estratègic del port, s'estan portant a terme diferents implementacions en l'àrea telemàtica, en incorporar diferents processos que tendeixen a agilitar la tramitació documental, reduir els períodes i els temps i, sobretot, optimitzar el pas de les mercaderies i que permeten controlar alhora la situació i la destinació de les càrregues per tal de donar informació específica i correcta als diferents clients objectius del port de Tarragona.

La plena incorporació al món de la telemàtica permet oferir el port com una plataforma de comerç electrònic de tota la comunitat portuària. Un sistema propi de comerç electrònic que resol els problemes documentals que planteja la logística intermodal i que facilita informació puntual, que permet incorporar modificacions i alteracions a temps real i que aporta solucions als diferents problemes que sovintegen en els processos logístics.

El negoci portuari és un dels sectors més dinàmics de l'economia. Els canvis accelerats i continus que es produeixen en aquests últims anys són tan profunds, que s'està donant una contínua remoció d'escenaris operatius, amb la consegüent inquietud que això comporta.



Aarus Marítima, S.A.



Tinglado 2 reconvertit en espai lúdic i cultural. Aarus Marítima, S.A.

L'aposta de la Comissió de Transports de la Unió Europea per a integrar el sistema portuari a la xarxa transeuropea de transports, fomentant el transport combinat com a principi bàsic de multimodalitat, incorporant el transport de cabotatge intracomunitari i equilibrant els diferents tipus, planteja uns reptes que han requerit la transformació de la dinàmica portuària de Tarragona amb uns nous esquemes de gestió i actuació integral.

Segons una actuació que passa per l'estricta compliment del Pla director decennal, on en el període 1990-2000 es van procedir a realitzar inversions portuàries per import de 50.000 milions de pessetes (302 milions d'euros), en el període 2001-2014 s'ha establert un pressupost d'uns altres 50.000 milions de pessetes per a endegar noves inversions en infraestructures portuàries. Finalment, la iniciativa privada que dóna suport decidit a la gestió que s'està realitzant en el port de Tarragona significa una inversió propera als 1.807 milions d'euros en el Port i en el complex industrial annex.

L'entrada en funcionament de la zona d'activitats logístiques (ZAL), amb 145 h de superfície urbanitzada, representa un sòl industrial de primera categoria incorporat a l'àrea portuària, on es duran a terme processos i operacions logístiques que completaran la gran oferta portuària de serveis múltiples.

Aquest gran volum inversor es destina principalment a potenciar dos grans eixos logístics que considerem de gran importància: d'una banda, la incorporació de nous espais, noves superfícies i noves terminals; de l'altra, la millora dels equipaments, informació i comunicació, que possibiliten una àgil, ràpida i eficaç gestió i un tractament de les mercaderies en tot el recorregut de la cadena logística.

Gràcies a l'assumpció de tots aquest atributs, el port de Tarragona s'ha convertit en els darrers anys en un gran referent logístic per a qualsevol indústria, empresa o entitat que, aprofitant el context favorable que s'està vivint al país, vulgui realitzar les seves activitats comercials, i es postula clarament com un centre industrial i de negocis fonamental per a Catalunya.

Lluís Badia i Chanco

president de l'Autoritat Portuària de Tarragona

Estació marítima Tarragona del port de Tarragona

