

Acta 3a. Sessió del 2021 de l'Espai d'Opinió Port Tarragona

Data: 11 de Novembre de 2021

Lloc: Museu del Port de Tarragona (Moll de la Costa, s/n, Tarragona)

Tema: **El trànsit de mercaderies per l'interior**

Assistents:

- Per part de Port Tarragona: Josep Maria Cruset, Xavier Fahndrich, Marta Virgili, Montse Adan.
- Membres del EOPT: Josep Lluís Torres, Joan Tous, Jordi Bertran
Salva Minguella, Marta Schuhmacher, Ramon Grau, Albert Torres, Agustí Rillo, Carme Pedrol.
- Per part de Gabinet Ceres, moderació, facilitació i gestió de l'Espai d'Opinió: Mercè Chiapella i Laia Rachitti.

Excusen la seva absència: Jordi Martí, Javier Escribano, Adrià Recasens, Gemma Segarra, Guillermo Cañardo, Rafael Gracia, Xavier Jiménez i Coia Ballesté.

L'ordre del dia de la sessió segueix els següents punts:

1. Recepció i benvinguda als membres de l'Espai d'Opinió Port Tarragona
2. Presentació del tema: El trànsit de mercaderies per l'interior
3. Visió dels membres del Panel sobre el trànsit de mercaderies del Port de Tarragona: percepcions dels membres del panel
4. Exposició per part del Port : Què i com és el trànsit de mercaderies del Port de Tarragona actualment?
5. Debat: torn de paraules: preguntes, dubtes
6. Aperitiu a peu dret i cloenda

1. Recepció i benvinguda als membres de l'Espai d'Opinió Port Tarragona

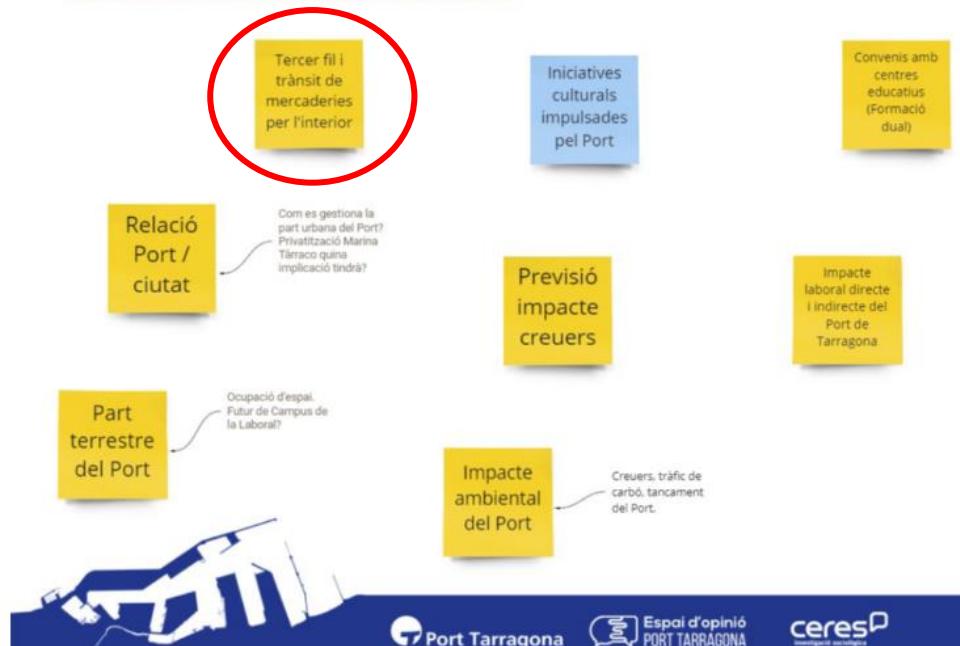
S'inicia la sessió donant la benvinguda als assistents i s'agraeix la seva presència. Els panelistes intercanvien impressions i s'asseuen a la taula de debat.

2. Presentació del tema: El trànsit de mercaderies per l'interior

La temàtica d'aquesta tercera sessió sorgeix en base a una de les propostes que els propis panelistes van triar a la primera sessió de l'EOPT, on es van proposar temes sobre els que interessaria tractar en futures sessions del panel. Un dels primers temes va ser "el tercer fil i el trànsit de mercaderies per l'interior". En base al mateix es va dissenyar la sessió amb una primera part que recollia **la visió dels membres del panel** sobre aquest tema, una segona part on el **Port exposava l'estat actual** del mateix i finalment un **debat conjunt**.

 1a Sessió Espai d'Opinió Port Tarragona

TEMES I INTERESSOS PER TRACTAR EN FUTURES SESSIONS

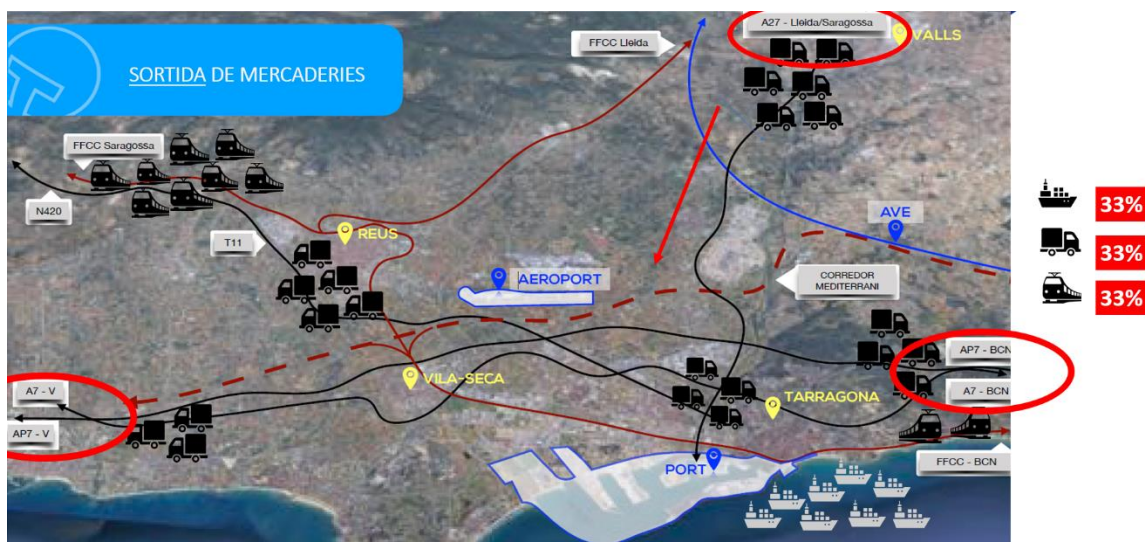


3. Visió dels membres del Panel sobre el trànsit de mercaderies del Port de Tarragona: Presentació dels resultats de la consulta de percepció al panel

Per conèixer la percepció i la visió que tenien els membres del Panel sobre l'actual moviment de mercaderies que arriben i surten del Port, es va fer una consulta prèvia a la realització de la sessió, al voltant de les següents sis preguntes:

1. Per quin mitja de transport creus que arriben/entren, principalment, les mercaderies al Port de Tarragona?
2. I si es mouen per transport terrestre, per quin tipus de via transiten, principalment, aquestes mercaderies dins del nostre territori?
3. De quines direccions venen, principalment, d'on procedeixen aquestes mercaderies?
4. Per quin mitjà de transport creus que surten, principalment les mercaderies del Port de Tarragona?
5. I si es mouen per transport terrestre, per quin tipus de via transiten, principalment, aquestes mercaderies dins del nostre territori?
6. En quines direccions hi van/surten, principalment, aquestes mercaderies?

Arrel de les respostes obtingudes dels membres del panel, s'ha traslladat la informació de forma més visual i conjunta en els següents mapes:



Aquesta percepció prèvia dels membres del Panel, més o menys propera a la realitat actual del transport de mercaderies del Port, es planteja valuosa per enfocar la presentació per part de Port i a l'hora per guiar i centrar el debat posterior. Així doncs, la visió del Panel reflectiria les següent conclusions.

En relació a l'arribada de mercaderies, tots coincideixen a penar que procedeixen per via marítima a través de vaixells. Residualment també arribarien per via terrestre, principalment per autovia/autopista i des de direccions procedents, en gran part, de Saragossa-Lleida.

En relació a la sortida de mercaderies des del Port, es percep una major diversificació dels mitjans de transport, on una tercera part sortiria en vaixell, una tercera part en camió i una altra tercera part en ferrocarril. Al igual que l'arribada de mercaderies, la via principalment seria autovia i autopista però evidentment, de forma més repartida, i també les direccions: a València,

Saragossa/Lleida i Barcelona. En aquest sentit, sembla que la idea de que l'espai terrestre estaria més compromès en la sortida que en l'entrada de mercaderies, és compartit pel panel.

Finalment i tenint en compte aquest dibuix d'entrades i sortides que ha sorgit de la opinió del Panel, s'ha formulat als seus membres, en el marc de la pròpia sessió, la següent pregunta:

- **En base al dibuix que obtenim de les vostres opinions, quins penseu que són actualment els principals Avantatges i els principals Inconvenients de l'actual model de transport de mercaderies que entren o surten del Port?**

A continuació es mostra una taula-resum de les respostes recollides:

<i>AVANTATGES</i>	<i>INCONVENIENTS</i>
<ul style="list-style-type: none">• Proximitat dels destins• Model diversificat i alternatives de transport• Centralitat/capitalitat• Arribada de mercaderies per vaixell• Disposar d'un port gran i atractiu a la pròpia ciutat	<ul style="list-style-type: none">• Vies terrestres que passen pel nucli urbà• Volum d'absorció dels canals i horaris estressants• Molt de moviment per carretera. S'hauria de potenciar el tren com a mitjà• Dubtes en la seguretat de les mercaderies• Manca d'adaptació de les vies de comunicació al trànsit, al volum de vehicles...

4. Exposició per part del Port: Sr. Josep M. Cruset. Què i com és el trànsit de mercaderies del Port de Tarragona actualment?

Un cop coneguda la visió dels panelistes sobre el trànsit de mercaderies al nostre territori, el president del Port exposa la realitat d'aquestes, juntament amb les dades i les estadístiques que corresponen al model actual.

En primer lloc, i reprenent els resultats de la consulta i les avantatges i inconvenients formulats, aprofita per aclarir algunes d'aquestes conclusions.

- Alineat amb la visió dels panelistes, és correcte que les mercaderies arriben majoritàriament per vaixell. Som un Port principalment d'exportació i el flux de mercaderies és en gran part de mar cap a terra.
- Les direccions d'arribada, com que la majoria ho fan per la part marítima, venen de països molt diversos segons el tipus de producte. Cada tràfic té el seu segment, però la

majoria venen des del Mediterrani o des d'Amèrica (Gibraltar). Amb el sud-est asiàtic tenim molt poc tràfic.

- Respecte a les mercaderies que van per via terrestre, ningú ha encertat la resposta més propera a la realitat. I és que dels 30 milions de tones de mercaderies que mou el Port, més de 20 milions marxen per canonades a les empreses químiques que estan al polígon nord i sud . Aquest és un fet que ajuda a reduir la congestió i l'impacte en l'entorn.
- Ara bé, respecte a la resta de mercaderies que marxen per via terrestre, aproximadament 5 milions de tones marxen per carretera en direcció a la zona Lleida, tal i com ha sortit en l'enquesta. Ho fan principalment per l'A-27, sense trepitjar tram urbà.
- Els altres 4-5 milions de tones restants tenen una destinació molt variada; alguns van per camió dins dels propis polígons nord i sud del Port, i d'altres poden marxar en diferents direccions per carretera.

Seguidament, centra la seva exposició en la situació actual del transport de mercaderies del Port de Tarragona i les variables que el determinen.

- **Context general del territori**

Es parteix de la base de que el nostre territori és molt complex des del punt de vista d'infraestructures, amb trames urbanes i viàries que dificulten l'actuació.

Per altra banda, hi ha tres grans sectors que generen la major part de la mobilitat en el territori i que, per tant, impliquen el trasllat de milions de tones de mercaderies anualment. Són el sector petroquímic, el turístic i el logístic.

La seva activitat dóna resultat a la presència de multinacionals molt potents en el nostre territori i, consegüentment, a una sèrie d'indicadors de l'activitat econòmica que cal tenir en compte:

- PIB per habitant elevat (a Tarragona, 30.810€ per persona)
- Taxa d'atur elevada, per sobre de la mitja catalana
- Taxa de població en risc de pobresa elevat (26%)

- **Altres factors importants**

- Canvi de paradigma cap a un model sostenible, tenint en compte la petjada mediambiental
- Canvi de paradigma en l'àmbit energètic, amb preus molt elevats que afecten directament en el moviment de mercaderies al port
- S'ha detectat que els petits problemes que es poden donar en el sistema de distribució de mercaderies tenen un gran impacte en la producció i en l'activitat econòmica

- **Quin és el problema del ferrocarril a Tarragona?**

El problema no és la presència del ferrocarril, sinó la ordenació de per on ha de passar aquest ferrocarril en el nostre territori. Les solucions que proposa Adif són molt transitòries i provisionals, tant referent al corredor del mediterrani i el tercer fil, com a la problemàtica de les mercaderies que passen per la costa. Aquest fet allarga l'execució del projecte i la presa de decisions sobre la problemàtica actual de la connexió amb l'interior.

- **Què planteja el Port?**

El Port vol tenir feta una inversió interna i tenir preparat un projecte que permeti treure el ferrocarril fora de l'àmbit urbà. Des de l'administració central es plantejava un estudi de viabilitat del projecte, però des del Port es creu convenient un estudi informatiu ja que és el document necessari per executar una obra ferroviària, junt amb la redacció de les licitacions pertinents.

Així doncs, s'està estudiant de forma conjunta tota la zona perquè quan es resolgui el problema de les mercaderies per l'interior, el Port pugui executar les obres acordades. Fins el moment, ja s'ha consensuat que la solució tècnica és fer un traçat nou que permeti que les mercaderies, enlloc d'entrar i sortir per l'interior de Tarragona, girin directament pel Francolí i marxin en direcció València, sense la necessitat de passar pel centre de la ciutat.

- **En conclusió...**

Des de el punt de vista del Port de Tarragona, és important no només treballar internament, sinó tenir un posicionament clar de portes en fora; mostrar pro activitat amb administracions superiors per fer entendre quina és la realitat del territori i estar preparats per, de seguida que es pugui, executar el projecte.

5. Debat: torn de paraules: preguntes, dubtes

A continuació es fa un breu resum de les preguntes i reflexions realitzades pels membres de l'Espai d'Opinió durant el debat, així com les respostes del Port.

REFLEXIÓ: *Veig que s'està repetint la jugada que ja vam fer quan parlàvem del tercer fil, i que es va preveure solucionar al 2015...*

RESPOSTA PORT: Correcte. Vam dir que al 2015 estaríem connectats amb Europa i el Port ja va fer les seves inversions. I així s'ha anat prorrogant aquest compromís any rere any i som al 2021 i encara n'estem pendents. Ara, altre cop ens estem preparant perquè aquest projecte es dugui a terme quan sigui possible i tinguem una resposta.

PREGUNTA: *El transport de mercaderies cap a la zona de Balears i Aragó també es veu implicada?*

RESPOSTA PORT: Parlem de mercaderies que marxen cap a l'ample europeu. Tot el que va a Aragó no va per l'ample europeu. El ferrocarril és eficient a curta distància i és útil en un radi per sota dels 100km.

PREGUNTA: *Quants trens entren i surten del Port setmanalment?*

RESPOSTA PORT: 25-30 trens a la setmana. És un volum de tràfic de trens molt petit, i molts no passen per Tarragona sinó que van en direccions diferents. Des del punt de vista local, com menys trens passin és millor, però des del punt de vista mediambiental haurien de ser més.

La UE té com objectiu moure el 30% de mercaderies per ferrocarril l'any 2030. El països nòrdics a dia d'avui mouen el 18%, i a nivell d'estat Espanyol aquí movem un 2,5% per ferrocarril. Des del punt de funcionament com a planeta, això té un gran impacte perquè moltes van per camió.

REFLEXIÓ: *El problema és que ens van vendre provisionalitat i ens ho creiem. A més, moltes són propostes amb un gran impacte i permanència. Veiem que la tendència és l'increment del trànsit de mercaderies per ferrocarril i crec que com a societat havíem de reaccionar de manera més contundent. El problema no és del Port, sinó general de la ciutadania de Tarragona i les administracions.*

PREGUNTA: *Seguiu alguna estratègia respecte al tipus de productes que arriben i el seu cost econòmic? Quants anys d'estratègia us plantegeu?*

RESPOSTA PORT: L'horitzó més lluny amb el que treballem és l'any 2035. En l'àmbit de les mercaderies, és evident que els ciutadans cada vegada demandem productes provinents de distàncies llargues i els volem a casa immediatament. Aquests nous hàbits de consum generen més moviment de mercaderies i, per tant, és un tràfic que anirà en creixement i s'ha d'estudiar.

REFLEXIÓ: *El tram que passa per la línia de la costa, a més de tenir riscos, és un escenari d'exclusió greu i té un impacte sobre el desenvolupament urbà de la ciutat de Tarragona. Hi ha una preocupació sobre el procés de degradació dels barris del Port i fer una transformació de l'àmbit ferroviari seria revulsiu.*

RESPOSTA PORT: des del Port som proclius a veure que el risc no ha de ser l'element motivador de canvi en el model de trasllat de mercaderies, perquè quan parlem de moure mercaderies cap a un altre espai, si es veu com un risc, ningú les vol.

Els arguments són més potents si ens referim al risc que hi ha en quant a la circulació de passatgers i mercaderies pel mateix lloc, al col·lapse ferroviari que tindran al port de la ciutat i al despropòsit que representa treure el segregat per entrar a la ciutat.

PREGUNTA: *Del que s'està plantejant, quin és l'impacte visual d'aquesta sortida? No s'hauria de valorar un traçat del ferrocarril més amable? Veig cada vegada un territori més trinxat.*

RESPOSTA PORT: No es tracta de fer una cicatriu nova en el territori. Una de les propostes que fa la Plataforma és estudiar la possibilitat de tornar a col·locar rails amb ample europeu a sobre del traçat que ja hi ha, fent les adaptacions que calguin, aprofitant aquesta cicatriu per passar-hi les mercaderies. No es tracta de traçar vies noves.

6. Data propera reunió, 4a de l'EOPT

DIMECRES 20 D'ABRIL DE 2022 DE 18H A 20H.

7. Aperitiu a peu dret i cloenda

S'agraeix la dedicació i participació a tots els membres i es fa l'acte de cloenda junt amb un aperitiu a peu dret i el lliurament de la recent publicació del Port: Ciutat, Port i Territori. Cartografia històrica de Tarragona (SXVII – XIX). Patricia Terrado Ortuño. Col·lecció Saturnino Rellido.



Mercè Chiapella
Facilitadora d l'EOPT