

6.2.4. Aeroports, ports i plataformes logístiques

6.2.4.1. El sistema aeroportuari

a) L'aeroport de Reus és l'única infraestructura aeroportuària del Camp de Tarragona, i té com a activitat principal el transport de passatgers, que s'ha triplicat entre 1996 i 2005. La seva ubicació entre els termes municipals de Reus i Tarragona, i a uns 100 km de Barcelona, fan que es pugui preveure un augment encara més important.

A nivell europeu, les instal·lacions aeroportuàries regionals estan prenent un paper rellevant en el desenvolupament territorial com a nodes funcionals d'espais metropolitans i pel seu rol de competitivitat en el sector turístic. L'aeroport de Reus, situat entre els termes municipals de Reus i Tarragona, és l'única instal·lació aeroportuària del Camp i disposa d'una molt bona ubicació pel desenvolupament d'aquest paper vertebrador.

Cal dir que l'estratègia aeroportuària de creixement més acceptada per quadres tècnics i agents territorials per aquesta infraestructura és aquella que conjuga el baix cost amb els vols xàrter, degut a la dinamització generada pels agents territorials en la promoció i captació de noves línies. En general, el creixement de passatgers dependrà de les noves conjuntures del transport aeri i dels pactes territorials amb les aerolínies.

Més enllà d'aquesta infraestructura, només podem apuntar l'existència de dos heliports, un de servei sanitari a l'hospital de Santa Tecla de Tarragona i un altre privat al nord del polígon petroquímic. L'aeroport per tant és l'únic referent dins el Camp per al servei aeroportuari de viatgers.

b) La seva situació és òptima per ser un aeroport turístic i, a més, complementari de l'aeroport de Barcelona, com està succeint en altres grans aeroports arreu d'Europa. Això s'ha de fer compatible amb el seu funcionament com a plataforma de vols xàrter turístics de trànsit internacional, que actualment són el 90% dels vols.

Les dificultats d'ampliació dels grans aeroports i l'augment progressiu de la demanda fan que el trànsit es serveixi de manera complementària en aeroports situats en entorns propers, a distàncies similars a la que Reus o Girona disten de l'àrea metropolitana de Barcelona. Arreu d'Europa trobem exemples de magnituds molt diverses on els "segons" aeroports de les grans ciutats estan d'alguna manera assumint la capacitat excedent de la infraestructura principal.

L'àrea de Barcelona es trobaria en un ordre de magnitud similar al de Roma, Manchester o Milà, on comencen a funcionar aeroports complementaris que (excepte en el cas de Roma) arriben a absorbir fins a una quarta part dels passatgers totals de l'àrea. Cal destacar el cas de Londres, on els aeroports d'Stansted i Luton arriben a acollir gairebé la meitat del trànsit total, com es pot veure a la taula. Cal apuntar que l'aeroport barceloní, un cop acabades les obres en marxa, assolirà una capacitat de més de 40 milions de passatgers a l'any, però segons les previsions aquesta xifra podria assolir-se anys abans de l'horitzó temporal dels plans territorials.

Per adaptar-se al seu entorn competitiu, segons el propi Pla Estratègic de l'aeroport de Reus (2005), aquest s'hauria de posicionar més clarament en el segment de les aerolínies de baix cost, ja que és el que gaudeix de millors perspectives de creixement en el futur. Aquest fet remarca la importància de l'accés des de l'àrea metropolitana de Barcelona a l'aeroport de Reus.

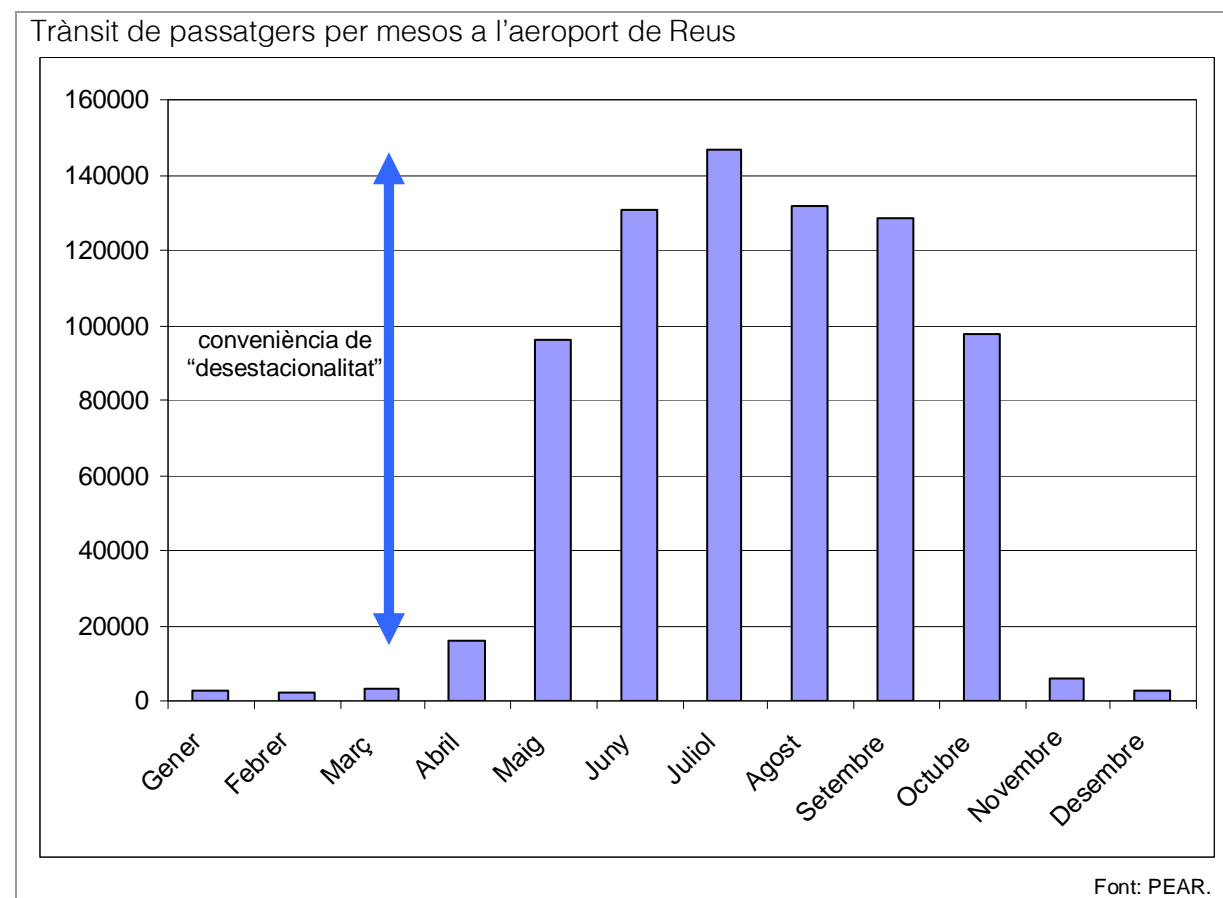
En aquest sentit, la futura estació central del Camp i la mateixa estació actual de la Secuita-Perafort són un element essencial que pot permetre'n la connexió per via ferroviària mitjançant el servei de regionals, sempre recolzat per serveis llançadora d'autobús, si s'escau. De fet, en aquest moment les línies regulars de bus que hi arriben estan lligades amb Barcelona, Reus i Salou-Cambrils, i vinculades amb els vols de baix cost.

La intermodalitat del transport públic del Camp de Tarragona és un objectiu irrenunciable que ha de fer també que l'aeroport disposi del servei més adient possible amb les majors sinèrgies entre modes, i

que en primer terme les noves infraestructures de mobilitat s'hi defineixin tenint en compte l'accés al node aeroport com una de les prioritats essencials del sistema. El Pla Estratègic de l'aeroport de Reus assenyalava el 30% com a fita del percentatge modal del transport públic en els accessos.

S'entén per tant la necessitat d'encaixar la infraestructura amb les comunicacions i la mobilitat interna però també externa del Camp, permetent l'enllaç amb el sistema de transport públic del Camp de Tarragona, i relligant la xarxa viària amb Barcelona a partir de les dues gran vies de gran capacitat com l'A-7 i l'AP-7, però també amb el Baix Penedès a partir de la C-51 i l'A-27.

L'aeroport requereix també d'una xarxa propera d'accessibilitat definida, gairebé específica, per connectar-ne amb la costa Daurada i els destins turístics tarragonins. Això és degut a la presència molt important del segment del charter (que en dades d'AENA de 2003 suposava el 90% dels vols, i acumulada clarament de maig a octubre), directament relacionat amb la demanda turística estrangera a la regió, en particular per satisfer la demanda en períodes punta estivals per a enllaços on aquesta és insuficient per a desenvolupar rutes regulars.



No cal oblidar que la ubicació de l'aeroport de Reus i la dinàmica dels aeroports catalans, amb l'aeroport de Girona clarament especialitzat en aerolínies de baix cost i l'aeroport de Barcelona en aerolínies de xarxa, Catalunya necessita un aeroport que pugui gestionar un volum elevat de vols charters, rol que l'aeroport de Reus podria desenvolupar més intensament a mesura que Barcelona i Girona assolissin nivells de trànsit més elevats propers a congestió.

Així, pel que fa a l'accés viari proper, l'aeroport es troba en un autèntic encreuament de vies de gran capacitat, emmarcat en un anell format al sud per la T-11 (Reus-Tarragona) i l'AP-7, a l'est per la T-721 (Tarragona-Constantí-la Pobla de Mafumet) amb enllaç a l'A-7 i la N-240, al nord la TV-7211 (Reus-Constantí) i a l'oest la C-14 (Alcover-Salou), que actua com a circumval·lació est de Reus.

En qualsevol cas, la línia de propostes d'aquest Pla territorial, inclosa la xarxa viària, haurà d'anar enfocada a l'accés en transport públic a l'aeroport, estudiant la viabilitat d'una connexió específica amb l'estació intermodal i en qualsevol cas garantint l'accés des de les ciutats de Reus i Tarragona de manera directa.

De tota manera, caldrà també tenir en compte que l'accés en vehicle privat des de Reus i Tarragona es pugui realitzar de forma còmoda i ràpida sense necessitat de fer ús de les grans infraestructures de pas, acomodant les prestacions de carreteres d'ordre menor. S'haurà de procurar també no entorpir la vida dels municipis colindants a l'aeroport mitjançant la construcció de petites variants allà on sigui necessari. L'objectiu de la segregació de trànsit estarà present en qualsevol actuació a dur a terme sobre la xarxa viària en general, i en particular a la d'accés a l'aeroport.

c) Les projeccions de trànsit xifren el trànsit entre 6 i 9 milions de passatgers i unes 40 tones de mercaderies per a l'any horitzó del Pla. L'augment seria degut a l'entrada d'operadors low-cost, mentre que els vols xàrter seguirien un comportament més tendencial.

Les previsions de creixement de trànsit realitzades pel propi aeroport de Reus en el seu Pla Estratègic estimen que l'aparició de les companyies de baix cost serà la responsable d'un augment exponencial de passatgers similar i paral·lel al viscut a l'aeroport de Girona. En concret, es preveuen creixements importants, superiors en tot cas al 10% anual, fins al 2009, mentre que progressivament el percentatge de creixement anirà estabilitzant-se fins quedar en una franja entre el 3 i el 4% entre 2015 i 2020, any horitzó del Pla Estratègic.

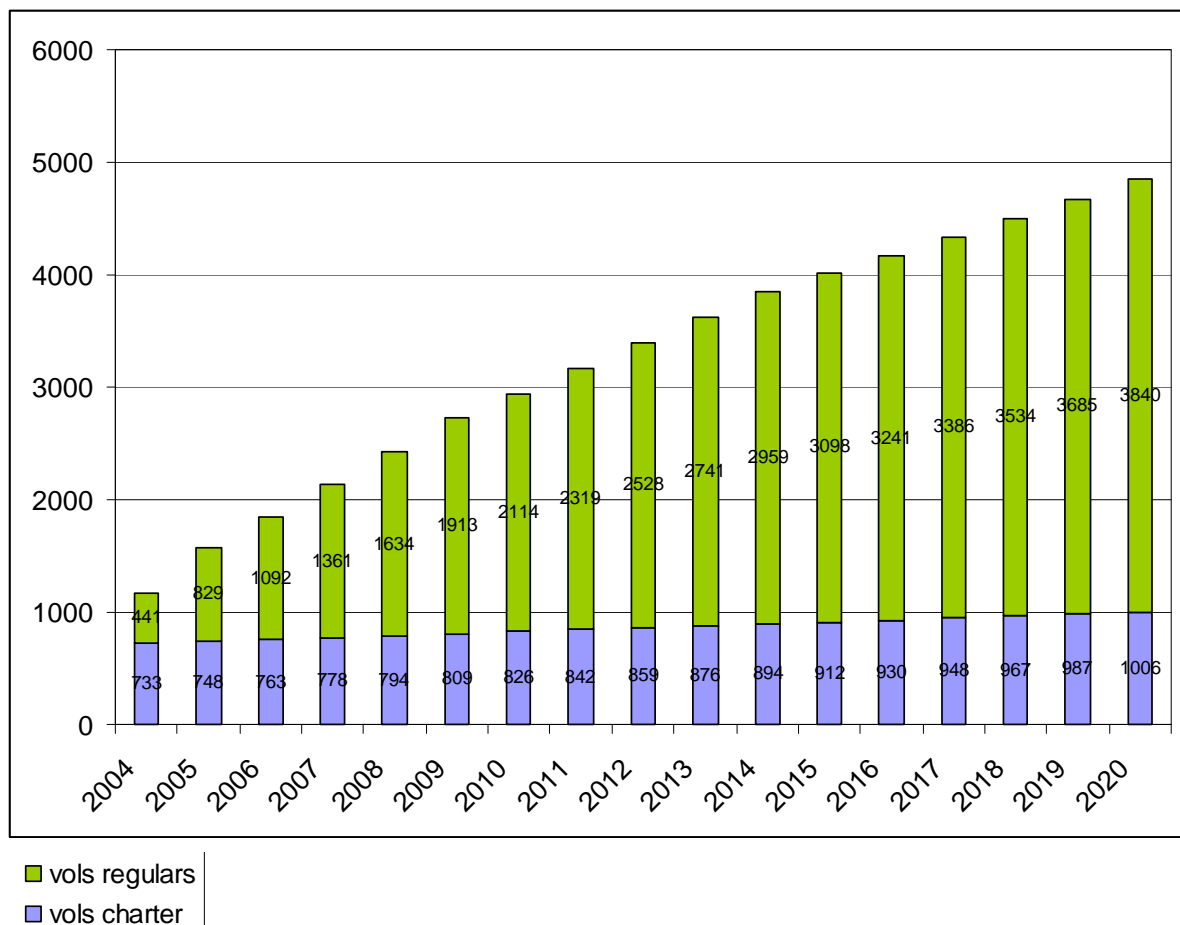
Per allargar les previsions fins a 2026, any horitzó del Pla territorial, s'ha optat per assumir el model proposat suposant que els creixements seguiran en aquest interval fins a 2026, tot utilitzant creixements que tendeixen assintòticament al 3%. D'aquesta manera, obtenim uns resultats d'entre 6 i 8,5 milions de passatgers, segons apliquem les hipòtesis de creixement menys i més optimistes.

El Pla Director de 2006 renova les previsions del de 2001, ja superades, i també fixa un horitzó de 4,5 milions de passatgers per al 2020, lleugerament inferior al previst al Pla Estratègic. Tenint en compte la possible variabilitat que pot presentar el resultat final, i que la tendència prevista és de multiplicar gairebé per 3 el trànsit actual, sembla que les propostes que se'n derivin hauran de ser el més generoses possible quant a la previsió d'espais.

Pel que fa a les mercaderies, la xifra de tones transportades a 2005 és de prop de 16 milions de tones. Suposant un creixement constant del 4% (segons el Pla Estratègic) s'assoliria un sostre de 40 milions de tones a l'any horitzó del Pla. Aquesta xifra es podria correspondre amb els 32 milions de tones en què xifra el Pla Director de 2006 el volum mogut per al 2020.

Com es pot comprovar, la funcionalitat principal de l'aeroport se centra en el servei de passatgers, i les ampliacions i propostes relatives al seu creixement hi han d'anar directament enfocades, veient el paper anecdòtic del trànsit de mercaderies i tenint en compte el seu major risc mediambiental.

Evolució del trànsit de passatgers per tipus de moviment



Font: PEAR.

d) El paper territorial de l'aeroport dins el camp de Tarragona ha de ser el d'un motor econòmic i de desenvolupament. El funcionament de la infraestructura ha de impulsar els processos d'activitat del Camp, i eventualment generar-ne de nous.

El sector econòmic més important que depèn fortament dels accessos aeris és evidentment el sector turístic. El desenvolupament de les seves expectatives es recolza sobre la variada oferta de la Costa Daurada (parc temàtic, sol i platja i turisme rural), altament valorada pel passatger de baix cost, i per la facilitat d'accedir-hi. És per això que es requereixen dos aspectes complementaris: l'accessibilitat a la resta de les infraestructures, i la qualitat del paisatge i de l'entorn.

Per altra banda, l'augment de la freqüència dels viatges de la població i el descens de les tarifes dels vols de baix cost incideixen de forma contundent en el desenvolupament immobiliari (com ha succeït en altres casos com el de la costa mediterrània francesa, o bé, Màlaga o Almeria a l'Estat). D'aquesta manera, s'entén que el grau d'activitat del baix cost marcarà la incidència en el sector habitatge de segona residència.

Finalment, la situació del Centre d'Estudis Aeronàutics adjacent a l'aeroport permetrà a mig termini el desenvolupament d'activitats relacionades amb el propi sector. La Universitat Rovira i Virgili, com a centre de formació superior, és un element de dinamització gràcies als intercanvis de comunitat universitària.

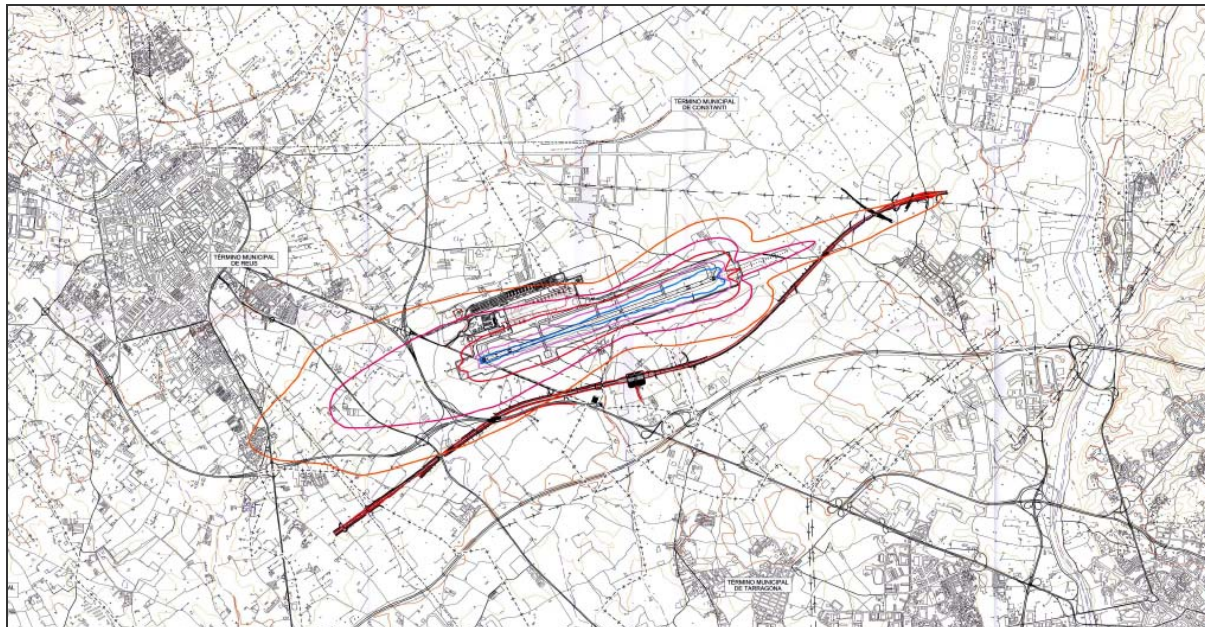
e) L'impacte més important sobre el medi ambient de l'aeroport és l'acústic, però les característiques dels aterratges i enlairaments fan que no hi hagi una gran afectació. Ambientament, caldrà avaluar el possible impacte del transport de mercaderies, cas que es pretengui fomentar el seu desenvolupament.

L'impacte ambiental dels aeroports és un dels principals elements que pot fer atenuar el seu desenvolupament. La contaminació atmosfèrica, filtracions en el subsòl, tractament d'aigües o protecció d'espais d'interès natural són els altres aspectes ambientals a considerar. Amb tot, la contaminació acústica és probablement l'element de més preocupació per a les regions, interessades en el creixement econòmic però també preocupades perquè les petjades de soroll afectin el mínim nombre de ciutadans possible, cercant solucions ambientalment compatibles amb el desenvolupament futur de l'aeroport.

Actualment, les trajectòries d'aterratge i enlairament sobrevolen terrenys majoritàriament no urbanitzables de l'àrea central del Camp. L'autoritat aeroportuària estima les zones de servitud acústica (màxim exterior de 75 dB diürns i 65 dB nocturns), i els ens locals es veuen obligats a incorporar-les en el planejament local. Tampoc es concedeixen llicències de construcció en zones on en l'interior de la vivenda se superin el 35dB diürns o els 30 dB nocturns.

Així mateix, també pot crear certes limitacions en el dret de propietat a l'entorn dels aeroports. Aquests efectes es van avaluar en els Plans Directors de l'Aeroport de Reus (2001 i 2006) i actualment, el potencial d'impacte acústic es regula sense especial impacte de soroll més enllà de l'entorn previsible. En el cas de l'aeroport de Reus es troben modelitzades en els Plans Directors les petjades de soroll en hora punta màximes previstes. Així, encara que les primeres previsions de trànsit del Pla Director estiguin ja sent superades, els valors en hora punta són encara prou realistes per considerar-les vàlides com a dada de base.

Petjada acústica nocturna prevista



Font: AENA.

Un factor a favor del desenvolupament previst és l'especialització en aerolínes de baix cost (que es suggereix en el Pla Estratègic), que acostumen a volar amb aeronaus mitjanes, de tamany inferior als xàrters, generant petjades acústiques més reduïdes. En definitiva, amb els estudis realitzats fins al moment i l'experiència acumulada, no es preveuen especials impactes del soroll.

El transport viari de mercaderies és un dels elements mediambientals que es consideren primerament degut a la seva incidència sobre la seguretat, la contaminació o la mateixa congestió. El transport aeri n'és una alternativa, actualment poc competitiva, però que podria esdevenir una opció per algunes mercaderies específiques, sempre i quan es verifiqués la compatibilitat del seu impacte ambiental.

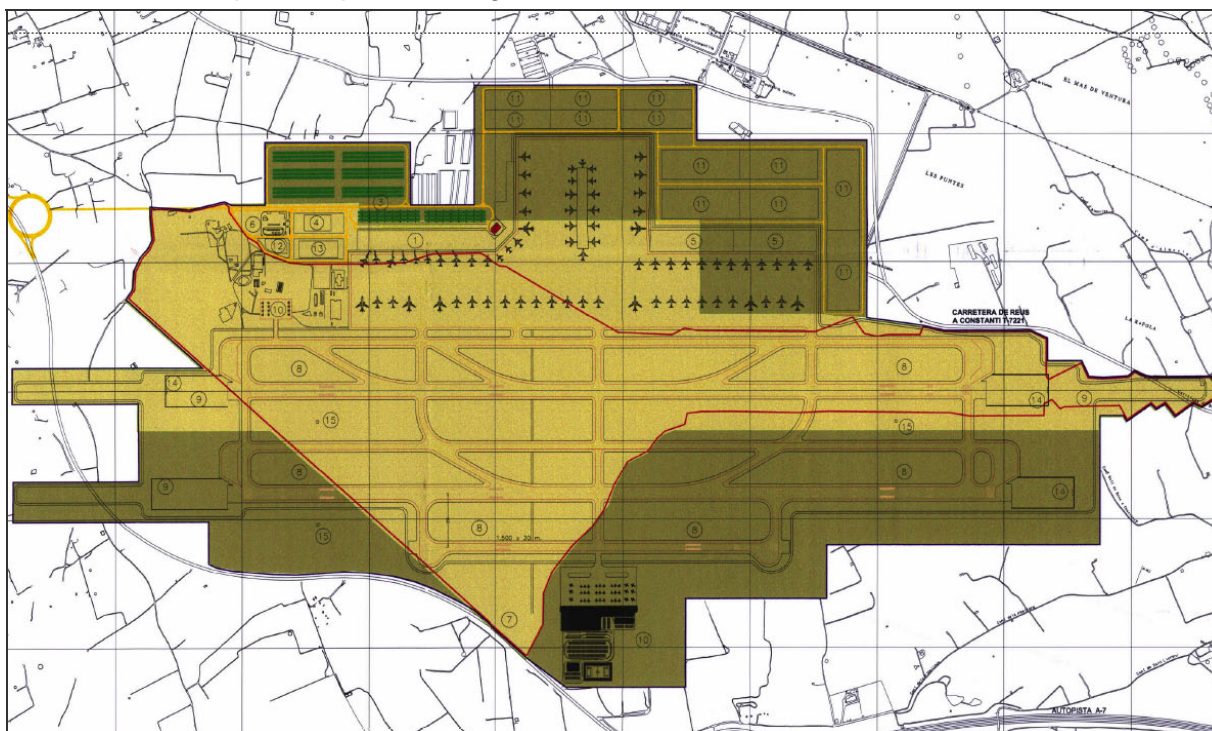
Aquesta activitat es concentra generalment en horari nocturn i de matinada, i amb aeronaus amb impactes acústics més importants. Aquest fet provoca un impacte ambiental molt més sever que el transport diürn de passatgers. Per aquest motiu, en cas de desenvolupar-se seria imprescindible la modelització de les petjades acústiques de l'increment d'activitat, fent-lo compatible no tan sols amb la capacitat de l'aeroport com a infraestructura, sinó també compatible amb la capacitat ambiental del sistema aeroport-territori.

El factor clau que impulsa aquesta activitat és la connectivitat amb les altres infraestructures de l'entorn (Port de Tarragona, estació d'altres prestacions de la Secuita-Perafort i CIM). Els centres logístics existents al voltant són de mercaderies de baixa rotació, la qual cosa les fa força incompatibles amb la càrrega aèria amb baix temps d'emmagatzematge. Avui assistim a un procés de concentració de càrrega en pocs aeroports, ja que el transport viari acaba essent més competitiu. D'altra banda, les característiques comercials portuàries (baixa intensitat de línies regulars, i especialització en granel) fan difícil la combinació portuària/aèria, fins que no s'obrin noves oportunitats com passatgers o productes no duradors.

El plans que afecten a l'aeroport no preveuen el transport de mercaderies en un futur, encara que s'indica la necessitat de valorar aquesta possibilitat tenint en compte l'espai excedent, i l'eventual interès d'algun operador.

f) Les propostes de futur relatives a l'ampliació de l'aeroport han de concretar-se segons l'augment de trànsit previst però sense comprometre hipotètiques ampliacions de major abast. Les ampliacions previstes en el Pla Director de 2006 i Pla Estratègic en l'horitzó de 2020 es limiten a elements funcionals, i el Pla Director de 2001 incloïa una segona pista dins un escenari de màxim desenvolupament possible.

Màxim desenvolupament possible segons el Pla Director de 2001



Font: AENA.

Com s'ha vist, les previsions de creixement pel 2026 oscil·len entre els 6 i els 8,5 milions de passatgers amb una participació anecdòtica quant a volum del transport de mercaderies. Això genera unes necessitats d'ampliació evidents que han de ser respostes en les línies de treball futur a l'aeroport de Reus.

De fet, la seva dificultat de creixement en superfície ha portat a plantejar des de diversos àmbits la possibilitat d'efectuar-ne el trasllat a un altre indret, havent-ne parlat de la plana del Pla de Santa Maria o fins i tot fora de l'àrea del Camp de Tarragona. Però el fet que aquest és un aeroport clau per al territori, molt pròxim a Reus, Tarragona i els centres turístics, el cost de qualsevol trasllat i les previsions de creixement moderat fan que això no es pugui plantejar com a una necessitat a mig o més llarg termini, i en tot cas surt del límit temporal de l'actual Pla territorial.

Les previsions dels instruments específics de planificació de l'aeroport eren, fins a l'aprovació del nou Pla Director, desiguals. El primer Pla Director de l'Aeroport de Reus, de l'any 2001, preveia un comportament tendencial del trànsit de l'aeroport, sense tenir en compte els darrers canvis del mercat del transport aeri, especialment l'entrada de les companyies de baix cost. Amb tot, també considerava un escenari "màxim desenvolupament possible", amb un sostre de 16 milions de passatgers, que requeriria la construcció d'una segona pista paral·lela i gairebé idèntica, al sud de l'actual.

Per la seva banda, el Pla Estratègic de l'Aeroport de Reus situa l'objectiu pel 2020 en un màxim de 7 milions de viatgers, amb aquest sistema comercial basat en els vols de baix cost i xàrters. Per assolir aquesta fita, s'estima que la dotació actual de pistes és suficient (24 vols/hora) tot i assumir que l'intensitat d'hora punta prevista és de 23 vols/hora. És important destacar que el nou Pla Director indica que serien assolibles les 60 operacions en hora punta mitjançant la millora dels processos operatius de l'aeroport.

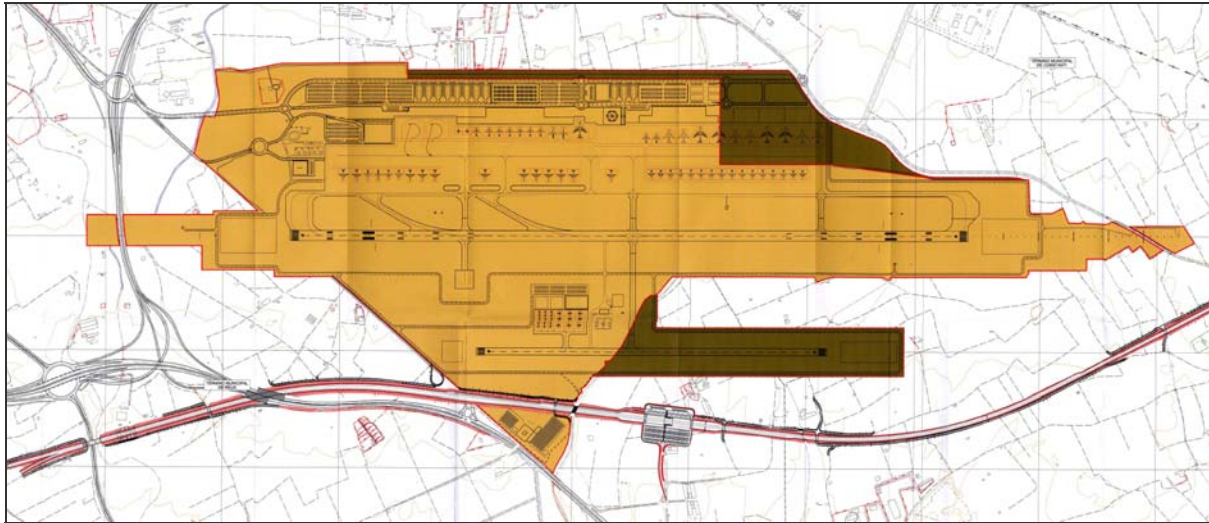
Aquest nou Pla Director estableix unes mesures de "màxim desenvolupament possible" que no inclouen la construcció d'aquesta segona pista, però sí l'allargament de la pista de l'aeroport dels 2.455 m als 2.900 m per a poder acomodar vols d'aeronaus de dimensions més grans i que efectuïn rutes de distàncies superiors a les ofertes actualment. Si bé s'apunta la mesura dins el gruix de propostes per un horitzó superior al del Pla Director (com el del present Pla territorial, per exemple), cal remarcar que això no sembla necessari segons el Pla Estratègic tenint en compte el conjunt d'aerolínes (que no es preveu que renovin les seves flotes cap a aeronaus més grans) i destinacions (aeroport concentrat en el mercat inter-europeu) previstos.

Malgrat aquestes discrepàncies, sembla clar que caldrà desenvolupar el conjunt del Pla Director, adaptant i desenvolupant les propostes segons la situació del mercat i les previsions actualitzades de trànsit. Per tant, és imprescindible que el Pla territorial interpreti el conjunt de determinacions de manera prou ambiciosa, per tal de no hipotecar l'espai corresponent a l'expansió que acabi resultant necessària.

La concreció d'aquesta demanda que fa el nou Pla Director és l'ampliació de la terminal d'aviació comercial (aparcaments i accessos inclosos), i la construcció d'un nou edifici terminal a l'est de la torre de control, que pugui operar segons el període estacional. Igualment, es preveu una nova zona de serveis, activitats complementàries i de recolzament a les aeronaus.

Com es veu a la següent figura, el màxim desenvolupament previst sí inclou una segona pista, però de dimensions més reduïdes (1.500 metres), destinada a aviació general, amb una zona específica perquè eventualment aquest servei pugui disposar d'edifici terminal, hangars i aparcaments.

Màxim desenvolupament possible segons el Pla Director de 2006



Font: AENA.

La definició gràfica del Pla territorial recull com a espai aeroportuari l'indicat en el nou Pla Director, atenent a la necessitat de què esdevingui terreny destinat a aquest ús dins de l'horitzó del Pla. Tanmateix, el Pla vol evitar l'hipoteca dels terrenys que se situen al voltant i completen la màxima expansió que hom ha previst fins al moment (la del Pla Director de 2001, vinculada a un trànsit de 16 milions de passatgers), pel que aquestes zones "afegides" es qualifiquen com a sòl de protecció territorial, d'especial interès estratègic, de manera que pugui garantir-se l'ampliació de l'aeroport en el futur, si escau, sense afectacions urbanístiques greus.

g) Les possibilitats de que l'aeroport esdevingui un pol territorial de primer ordre passen per garantir la seva connectivitat viària i ferroviària. La necessària reordenació del transport públic del nucli central del Camp de Tarragona ha de tenir en compte l'accés en vehicle privat però fonamentalment l'arribada del servei ferroviari.

La manifesta voluntat del territori és que l'aeroport sigui un node territorial de primer ordre. La seva ubicació estratègica, entre les poblacions de Reus i Tarragona, molt propera al pas de la línia d'alta velocitat Madrid – Barcelona, al corredor del Mediterrani, a les línies de tren convencional i en qualsevol cas al futur tren tramvia del Camp de Tarragona ofereixen una oportunitat de conjugar al seu voltant, i amb la màxima intermodalitat possible, el gruix de serveis de transport públic, tant per a passatgers com a per treballadors de l'aeroport.

Com s'ha comentat en el capítol relatiu al sistema ferroviari, la futura estació central del Camp sobre el corredor del Mediterrani, al sud de l'aeroport, presenta algunes mancances. Es tracta d'un intercanviador, només, entre trens regionals i aeroport, i encara no prou còmode puix la terminal es troba a un quilòmetre i mig de l'estació. L'estació no enllaça amb els trens de rodalies que podrien connectar l'aeroport al conjunt de la conurbació o a les zones turístiques de Port Aventura, Salou o Cambrils. El Pla territorial, com es veurà, formula propostes ferroviàries que interconnecten molt millor l'aeroport amb els actius de la regió.

h) Els únics heliports de l'àmbit són el de l'hospital Joan XXIII de Tarragona, i els privats de Repsol als Garidells i de l'hotel Mas Passamaner a la Selva del Camp. No es preveuen noves instal·lacions en els pròxims anys.

Malgrat es reconeix l'impacte positiu d'aquestes instal·lacions, com a element de prestació de serveis d'emergència, de seguretat i generació d'activitat econòmica (xifrada en 22 milions d'euros anuals a tot

Catalunya pel Pla d'Aeroports), les preocupacions ciutadanes se centren en el soroll i els risc d'accidents, encara que la poca presència al Camp de Tarragona d'aquesta mena d'infraestructures fa que no sigui una dificultat en aquests moments.

La dispersió en les propietats i els models de gestió indiquen la manca d'una xarxa d'heliports d'interès general amb unes condicions d'accés (preus, horaris, serveis,...) públiques supervisades per l'administració, més encara quan es preveu un augment del nombre d'helicòpters i hores de vol en els pròxims anys fins a l'homologació amb els països veïns, especialment pel que fa als vols turístics.

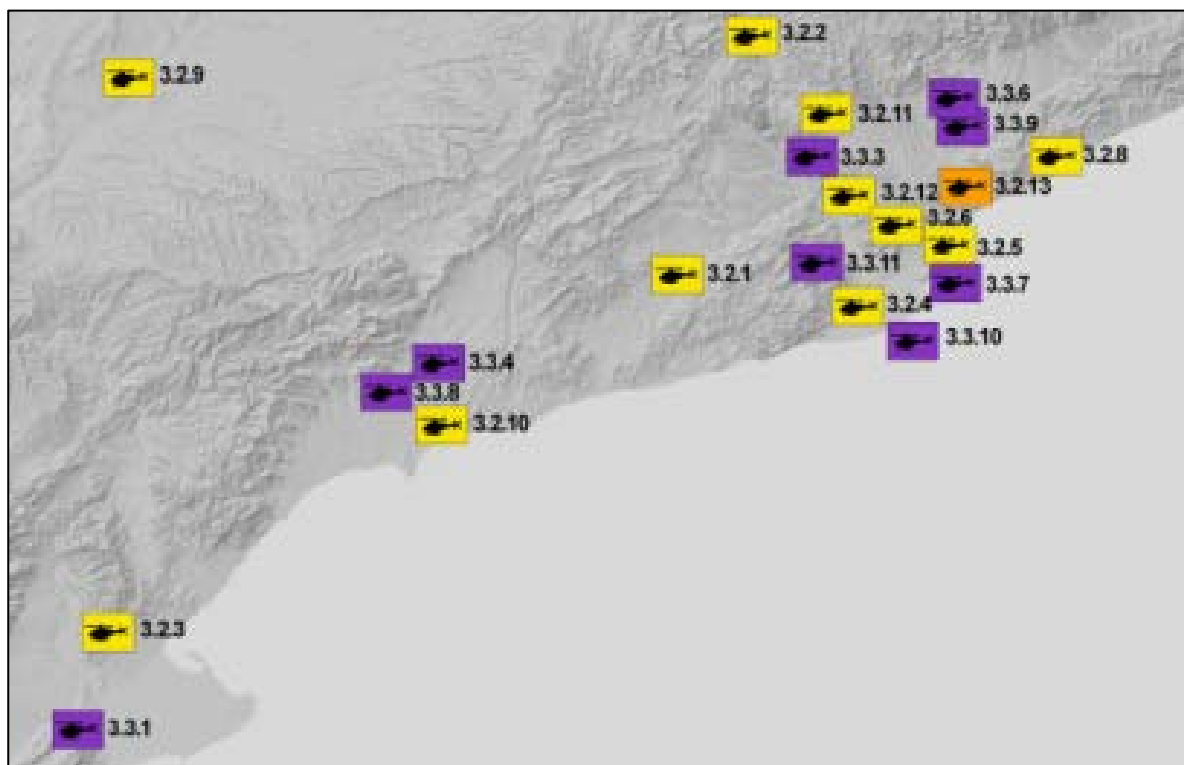
De fet, estan clarament identificades unes necessitats bàsiques d'instal·lacions permanents, com heliports hospitalaris (tots els hospitals amb serveis de traumatologia i serveis crítics haurien de comptar amb una helipista, algunes d'elles equipades per a realitzar operacions nocturnes), i l'augment de cobertura del 15 al 90% del territori català.

Els serveis sanitaris, les forces de seguretat, els bombers i els operadors privats per a treballs aeris, transport corporatiu, turisme, etc., es podrien beneficiar d'una petita xarxa d'helipistes estratègicament situades – centres d'interès turístic (costa, muntanya, singulars – Port Aventura)-, polígons tecnològics, centres firals i eixos principals de comunicacions.

Dins el Camp de Tarragona, no es preveu cap nova instal·lació en els pròxims anys, encara que els existents, evidentment, es veuran afectats per les disposicions de caràcter general que es formularan. En concret, el perfeccionament dels conceptes de la nova llei, l'aprovació d'un nou reglament o el reforçament de les funcions de seguiment, verificació i inspecció.

Cal remarcar l'objectiu del Pla d'Heliports de Catalunya 2008 – 2012, consistent en promoure reserves de sòl per a nous heliports, amb l'objectiu de que el 95% dels ciutadans de Catalunya tinguin accés a un heliport públic en menys de 20 minuts, així com completar, en coordinació amb d'altres departaments del Govern, el desplegament de la xarxa d'heliports de serveis públics: hospitals, parcs de bombers, Mossos d'Esquadra i entramat d'heliports d'emergència i evacuació.

Heliports al Camp de Tarragona i el seu entorn



Font: Pla d'Heliports de Catalunya 2008 – 2012.

6.2.4.2. El sistema portuari

a) El Port de Tarragona és el segon port de Catalunya i l'únic de l'àmbit amb activitat comercial. Cal diferenciar el port comercial, referent català en el transport de mercaderies, el port esportiu i la futura Internacional Marina Tarragona.

El port més important de l'àmbit, considerat d'interès general, és el port de Tarragona, de titularitat del Ministeri de Foment. L'any 2004 el transport de mercaderies va arribar als 29,6 milions de tones, un 40% del total català i amb un predomini important del transport de granel líquids, en particular de petroli, que arriba als 16,1 milions de tones. Es tracta d'un port comercial amb una dàrsena pesquera i actualment s'està construint una altra dàrsena, Marina Tarraco, per a megaiots esportius. Està gestionat per l'Autoritat Portuària de Tarragona.

Taula: Tràfic de mercaderies al port de Tarragona

Tràfic total (milions de T)	granel		mercaderia general		total
	líquids	sòlids			
port de Tarragona	18,1	10,7	0,9		29,6
total Catalunya	29,1	16,6	28,6		74,4

Font: Port de Tarragona.

Cal tenir en compte que dues terceres parts de les mercaderies mogudes al Port es canalitzen pels oleoductes, pel que malgrat es considera que els accessos terrestres són un coll d'ampolla, el problema no és ara mateix tan gran com podria ser. De fet, actualment l'índex d'utilització de la carretera no supera el 25%.

Malgrat això, segons el Pla de Ports, Tarragona necessitaria millorar molt els seus accessos terrestres per poder atraure tràfics de la resta de Catalunya, Aragó o València (en competència, a més, amb els ports de Barcelona i València). En efecte, els treballs interns del mateix port de Tarragona han estat en torn a la redacció d'un Pla d'accessos, viari i ferroviari, que tracti d'aproximar les actuacions en infraestructura per abastir el trànsit de mercaderies. Sens dubte, com es veurà, el drenatge viari i ferroviari del port a través d'una ciutat que podria arribar a asfixiar-lo és el principal repte del Pla territorial pel que fa al port.

L'accés viari al port es redueix pràcticament al Passeig de la Independència. L'accés al port, anomenat "eix transversal", que arrenca de la dàrsena del Molí i enllaça directament amb l'autopista AP-7 i amb la resta de la xarxa de primer ordre de la zona, representa una considerable millora de la connexió terrestre. L'endegament del riu Francolí en el seu tram final i la consegüent reordenació portuària permetrà realitzar dues noves connexions viàries entre la variant de l'A-7 a Vila-seca, l'autovia de Salou i el port.

Quant a la xarxa ferroviària, l'accés es realitza mitjançant tres accessos diferents: est (enllaça amb l'estació de viatgers), club nàutic (zona de Llevant) i barri de pescadors (enllaç amb el moll de Reus). Això permet la connexió amb les línies de València a Barcelona (la que passa per l'estació de viatgers), la de Madrid a Barcelona per Saragossa i la de Tarragona a Lleida i els Pirineus.

Pel que fa a les comunicacions viàries interiors, hi ha una sèrie de vies de circulació que permeten la connexió entre els diferents molls. Les comunicacions ferroviàries internes (més de 15 km de vies d'ample ibèric) donen servei als molls de Costa, Llevant, Lleida, Aragó, Reus, Roja i Castella (2,5 km corresponen a tres platges de vies de classificació i dipòsit de vagons).

El port de Tarragona té en les seves proximitats més de 200 hectàrees de superfície d'emmagatzematge, sis polígons industrials on predominen les empreses químiques i d'altres de relacionades, un aparcament per al transport de mercaderies perilloses per carretera i dos centres de classificació de mercaderies de Renfe.

El port esportiu, adjacent al dic de Llevant del port comercial i situat a la mateixa façana marítima de la ciutat (l'antiga platja de la Comandància) va ser inaugurat el 1996. El primer tram del dic principal de

recer del port, d'uns 150 m de longitud, és perpendicular a la platja del Miracle. Un segon tram d'uns 460 m de longitud i d'orientació aproximadament paral·lela al moll de Llevant del Port de Tarragona constitueix el principal recer del port. El contradic té uns 153 m de llargada i junt amb el dic principal forma una bocana de 50 m d'amplada i uns 6,5 m de calat.

Port de Tarragona



Font: Port de Tarragona.

b) La resta de ports del Camp de Tarragona són d'ús fonamentalment esportiu, en coexistència en alguns casos amb l'activitat pesquera. Tots ells són titularitat de la Generalitat de Catalunya, i presenten diverses problemàtiques d'infraestructura o manteniment segons el cas.

A part del port de Tarragona, la costa del Camp disposa de set ports més de titularitat autonòmica al llarg dels seus 126 quilòmetres de costa. Quatre són d'ús estrictament esportiu (Hospitalet de l'Infant, Salou, Roda de Barà i Coma-Ruga), uns altres tres tenen també una flota pesquera residual (Cambrils, Torredembarra i Segur de Calafell) i, com s'ha vist, el port de Tarragona, i únic de titularitat estatal, és en essència un port comercial encara que té una important infraestructura esportiva i també la presència d'una petita flota pesquera.

Com es pot veure a la taula annexa, l'activitat esportiva és molt superior a la pesquera, i cal destacar que a nivell català l'ocupació dels amarradors en temporada alta és del 96%. A més, les places corresponents a marines seques (s'entén per marines seques i àrees d'hivernada aquelles instal·lacions dedicades a l'emmagatzematge d'embarcacions a terra) es limiten a 72 al port de l'Hospitalet de l'Infant i 42 al port de Salou, tot i preveure'ls pròximament la posada en funcionament de més places al port de Segur de Calafell.

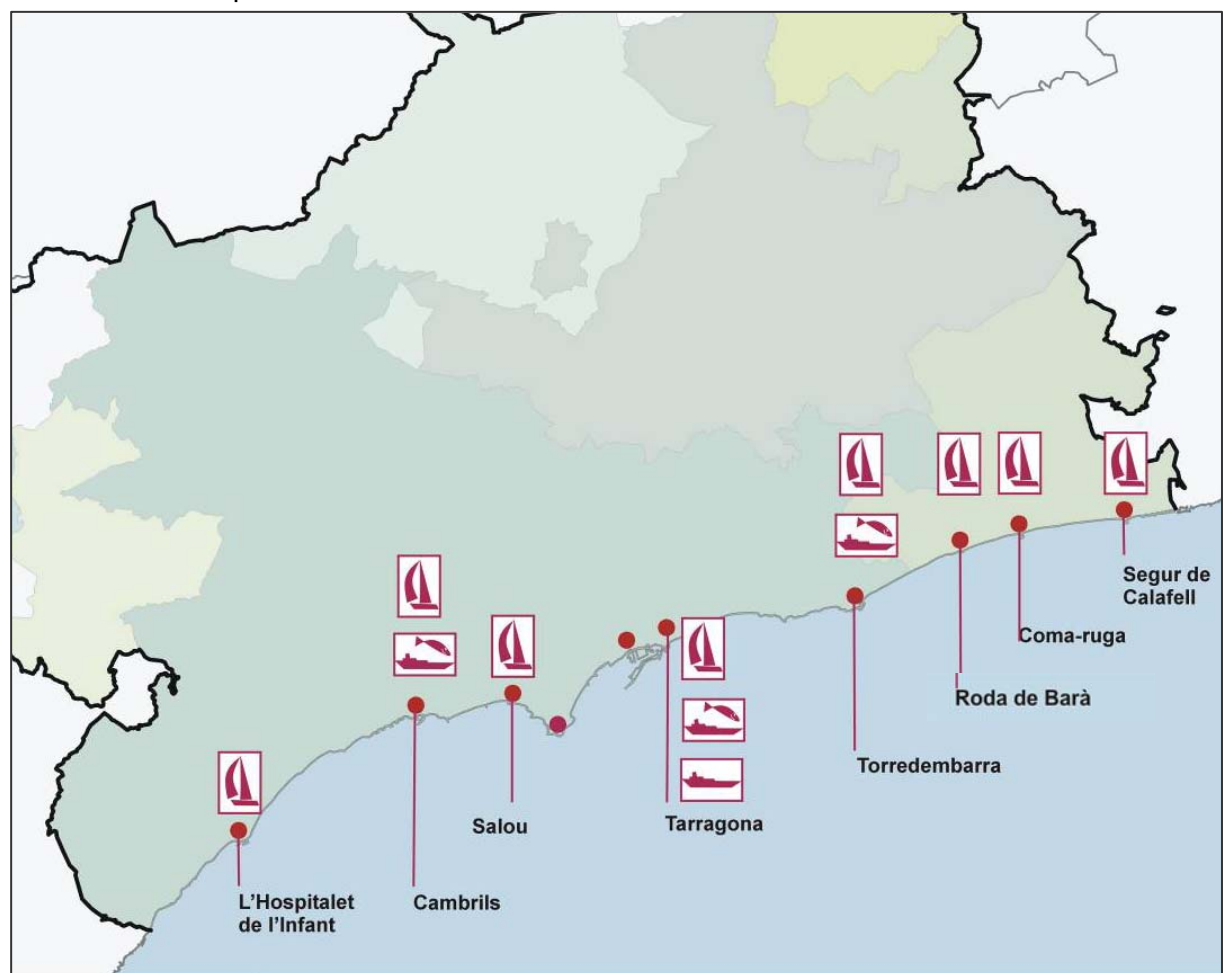
Quant a la pesca, la flota s'ha mantingut estable en els últims anys amb un lleuger descens del nombre de captures. En aquest sentit, seria important considerar la progressió de l'aqüicultura, és a dir, la tècnica del cultiu dins de l'aigua d'espècies vegetals i animals.

Taula: Amarradors esportius i flota pesquera als ports del Camp de Tarragona

	amarradors esportius	flota pesquera
Hospitalet de l'Infant	572	0
Cambrils	417	52
Salou	246	0
Tarragona	441	71
Tarragona (en construcció)	81	0
Torredembarra	741	16
Roda de Barà	647	0
Coma-Ruga	265	0
Segur de Calafell	525	13
TOTAL	3935	152

Font: DPTOP.

Localització dels ports catalans



Port esportiu



Port pesquer



Port comercial

Font: DPTOP.

c) Les actuacions concretes que es preveuen al Pla director del Port de Tarragona tractaran de paliar les limitacions que es detecten. L'objectiu principal és assolir una situació puntera, captant nous tràfics i millorant la competitivitat amb els tràfics actuals.

L'anàlisi de les dinàmiques de treball efectuat pel propi port de Tarragona determina alguns problemes, i les solucions que se'n haurien de derivat pel que fa a la infraestructura mateixa del port:

Hi ha limitacions a l'hora de donar serveis als molls, especialment pel que fa a l'abastament de combustible i aigua. A més, es considera massa reduït el nombre de rampes (quatre) ro-ro per a la càrrega i descàrrega de material rodant.

Es detecta una elevada ocupació diària de la capacitat d'emmagatzematge, a causa de la poca superfície de dipòsits i l'especialització en sòlids a lloure. La solució hauria de ser la construcció del nou moll de Catalunya per a sòlids a lloure, un dels de més calat de la Mediterrània espanyola, amb 20 metres a la vora del moll.

Quant a trànsits, el port té un percentatge força baix de línies marítimes regulars sobre el total del tràfic portuari. El futur sembla ser l'especialització en dolls i potser activitats amb consum de sòl extensiu. D'altra banda, per a la captació de càrrega general el port està mancat de molts dels serveis que exigeix aquest tràfic.

No disposa d'una zona d'activitats logístiques (ZAL) ni ofereix sistemes telemàtics eficients amb intercanvi electrònic de dades. Tanmateix, l'existència a Constantí d'un polígon del Consorci de la Zona Franca de Barcelona, amb accés directe al port, i una terminal de contenidors de Renfe, junt amb la proximitat de l'aeroport de Reus i l'adquisició de 38 noves hectàrees de terra, assenyalen la idoneïtat de construir una zona d'activitats logístiques o un centre de transport en el seu entorn.

A partir de les previsions de tràfic realitzades i estimant la capacitat actual del port, el Pla Director programa unes primeres ampliacions dins del seu horitzó temporal (l'any 2014). Aquestes són intervencions sobre la mateixa infraestructura del port, i es resumeixen en obres relacionades amb les necessitats d'espai (amb la superestructura i equips de manipulació), les necessitats de recer i amb una millor explotació del port. A més d'aquestes, caldria construir-hi un dipòsit per emmagatzemar el material de lluita contra la contaminació marina accidental.

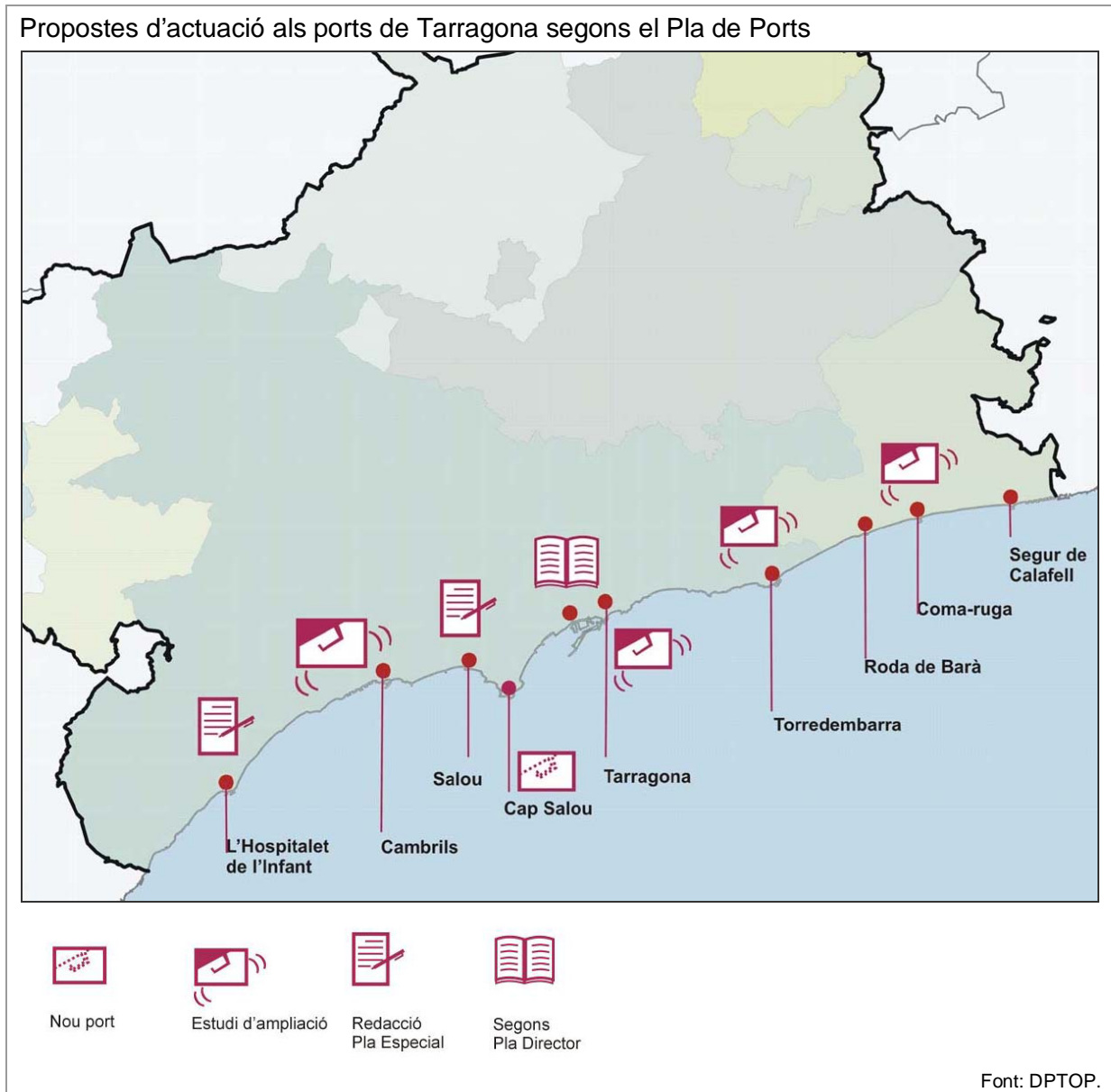
El Port de Tarragona ha realitzat internament un "estudi sobre els accessos terrestres" i un "Pla estratègic ferroviari" que contenen els seus projectes pel que fa als accessos.

Quant als accessos viaris, s'ha previst la construcció de dos enllaços amb la carretera N-340 i l'autovia de Salou, a més de la connexió bàsica amb l'autovia A-7 al sud de Vila-seca. Aquesta última tindrà la particularitat d'estar composta d'un tram "central" desdoblant d'accés a la zona turística de la Pineda, i un vial exclusiu separat d'accés al port, de forma que no es barregin els trànsits d'una i altra mena. La comunicació entre les zones est i oest del port travessa el barri de pescadors i una zona molt urbana. Cal destacar que es va inaugurar un nou enllaç viari (pont mòbil entre els molls de Reus i Lleida).

Pel que fa al tren, s'estima que la connexió ferroviària no està prou desenvolupada, i caldrà afegir-hi la connexió de l'àrea de l'estació de classificació (la de més tràfic de tot Espanya) amb l'esplanada de la nova terminal de vehicles. Posteriorment s'enllaçarà aquesta estació amb els molls de Reus i Lleida. El que sí s'ha iniciat és el nou pont ferroviari sobre el Francolí.

d) Les actuacions proposades pel Pla de Ports per la resta de ports són en general d'ampliacions i redacció de plans especials. Aquestes propostes, que són assumides pel Pla territorial, s'ajusten a una demanda sostenible.

El Pla de Ports recull una sèrie d'actuacions a la resta de ports del Camp de Tarragona en l'horitzó del 2015, dins el marc de la satisfacció de la demanda sostenible. Aquestes intervencions d'abast limitat consisteixen en les respostes concretes a les problemàtiques detectades punt a punt.



Així, a més del desenvolupament del Pla Director del port de Tarragona, hi ha previstos estudis d'ampliació als ports de Coma-ruga, Torredembarra, Cambrils i el port esportiu de Tarragona, així com la redacció de Plans especials a l'Hospitalet de l'Infant i Salou. La única infraestructura de nova creació seria el port de Cap Salou, sotmesa en qualsevol cas a la realització de les avaluacions tècniques i ambientals pertinents.

6.2.4.3. El sistema logístic

a) La posició del Camp de Tarragona és adient per acollir infraestructures logístiques per la presència del port i per la seva situació en la cruïlla dels dos corredors de mobilitat principals de Catalunya i d'Espanya. L'oferta logística s'ha d'adaptar a les necessitats logístiques derivades del port de Tarragona, dels excedents dels ports propers i del trànsit dels grans corredors que poden confluïr al Camp.

L'interès per construir o ampliar els espais destinats a la logística al Camp de Tarragona s'insereix dins una estratègia a mig termini que pretén incrementar el valor afegit de la producció local mitjançant la millora dels processos de distribució i comercialització. Paral·lelament a aquesta circumstància, i tal com deixa constància el Pla del Sistema Logístic de Catalunya, es pretén també impulsar una xarxa logística a escala regional que permeti beneficiar-se dels fluxos de transport de mercaderies que circulen pels corredors principals (Ebre i Mediterrani). En aquest sentit es pretén afavorir la complementarietat de les infraestructures logístiques per tal que funcionin com un autèntic sistema en xarxa i que donin resposta integral a les necessitats de la demanda.

El creixement del tràfic de mercaderies internacional, especialment la importació industrial de productes asiàtics, permet preveure un horitzó en què els ports industrials hauran de fer front a l'augment de mercaderies generals. Per fer-hi front caldrà que els ports prevegin nous espais logístics (terminals de contenidors, ports secs, punts de concentració, agrupament i distribució de càrrega), però també espais estrictament logístics que actuïn de manera complementària. En aquest sentit, els espais logístics del Camp poden jugar en el futur un paper important com a proveïdors dels excedents del port de Barcelona (i potser de València).

Cal remarcar que el conjunt de les infraestructures logístiques té bona part de la seva raó de ser pel potencial de superfície que permet alliberar d'aquests ports industrials. La construcció de ports secs allibera l'ampliació dins el recinte del port i permet guanyar espai per a la captació de nous tràfics o construir nous equipaments portuaris. D'altra banda també afavoreixen l'arribada i distribució de mercaderies de les zones productives (especialment dels polígons industrials) i afavoreixen la captació de tràfics de pas.

D'altra banda, l'escàs volum de contenidors de mercaderia general que disposa actualment el port de Tarragona pot permetre la diversificació de negoci amb el consegüent creixement de la seva importància estratègica a Catalunya. La bona accessibilitat del Camp, amb l'existència de corredors de pas viaris i ferroviaris de gran abast, així com la ja esmentada presència del port de Tarragona permeten pensar que la seva capacitat d'atracció logística pot augmentar.

En concret, la ubicació d'aquestes comunicacions de llarga distància fa que dins l'àmbit del Camp de Tarragona puguin identificar-se algunes ubicacions prioritàries, existents o futures, a l'entorn d'aquells indrets prou propers als centres d'activitat i amb disponibilitat d'espai i bones connexions amb el transport viari i ferroviari. És el cas del CIM El Camp, ja en funcionament i situat al bell mig de la conurbació, proper al port i al conjunt de les indústries.

En zones més externes a l'àmbit central, es distingeixen com llocs estratègics les cruïlles d'infraestructures, com és el cas de la bifurcació de l'AP-2 i l'AP-7 al nord del Baix Penedès, on a més es podria disposar d'una connexió ferroviària. També les poblacions de certa dimensió i bona accessibilitat viària i ferroviària que tenen activitat industrial ja en funcionament o amb possibilitats d'extensió, com l'entorn de Valls i especialment Montblanc, cridat a ser l'indret logístic clau de la zona nord del Camp degut a la seva ubicació estratègica dins la xarxa d'infraestructures.

Finalment, i des d'una òptica més territorial, cal afegir que la creació d'espais logístics ha de convertir-se al mateix temps en una oportunitat per racionalitzar i concentrar el seu conjunt d'infraestructures, acostant eficientment la distribució al mercat, i evitant la proliferació i escampadissa de polígons i aparcaments amb ocupació i ús escàs. També ha de permetre potenciar les connexions terrestres del Port amb el seu hinterland i establir corredors competitiu per al trànsit de pas regional i internacional que permetin ampliar la captació de tràfics.

b) Entre els termes municipals de Reus i Tarragona s'està construint la primera central integrada de mercaderies del Camp (CIM el Camp). La seva posició estratègica respecte les infraestructures i els corredors de mercaderies és sens dubte una de les millors del Camp de Tarragona. La primera fase ja ha estat inaugurada.

Situada entre els termes municipals de Reus, Tarragona i l'entitat municipal de la Canonja, disposa d'uns uns molt bons accessos: a la sortida de l'AP-7, amb accessos directes a la T-11 (abans N-240) de Tarragona a Reus i l'A-7, a 3 km de l'aeroport de Reus i a 5 km del port de Tarragona. Cal destacar que, d'aquesta manera, els vehicles pesants poden accedir directament a vies d'alta capacitat sense fer servir carreteres d'un ordre més local. Fins i tot, per part d'empreses alimentàries s'ha valorat també la la proximitat al mercat majorista de fruites i verdures d'El Camp.

Un cop enllestida en la seva totalitat, la CIM el Camp tindrà 81 hectàrees, i esdevindrà la segona plataforma logística més gran de Catalunya després de la ZAL de Barcelona. La seva construcció s'està portant a terme en dues fases. La primera, el sector oest, es va inaugurar al 2006 i ocupa 42 hectàrees al terme municipal de Reus. La segona fase, al sector est, es preveu pel 2011, i ocuparà 39 hectàrees. Pel què fa al desenvolupament d'aquesta 2a fase, l'any 2008 es va signar un conveni urbanístic amb l'Ajuntament de Tarragona per a impulsar-ne la seva tramitació urbanística.

El projecte, que comptarà amb una inversió de 28 MEUR, comprèn la construcció també de 150.000 m² per a usos logístics i complementaris, que estaran en servei al 2012.

Cal afegir que a banda de parcel·les urbanitzades i naus modulars per a petites i grans empreses està prevista la construcció d'un parc terciari, implementat com a zona de serveis complementaris a la CIM, amb prestacions com serveis d'hostaleria, restauració, oficines o comerç. El parc estarà situat a banda i banda de la T-11, amb una superfície aproximada de 80.000 metres quadrats i un potencial de sostre màxim de 110.000 metres quadrats. Igualment, es reservaran 20.000 metres quadrats per a equipaments públics.

Visió conjunta CIM el Camp (1a i 2a fase)



Font: CIMALSA.

A grans trets, la totalitat de la CIM el Camp comptarà amb dues àrees diferenciades, el recinte logístic i el parc d'activitats terciàries. Pel que fa a la primera, comptarà amb gairebé 340.000 metres quadrats per a parcel·les logístiques i uns 15.000 metres quadrats més que acolliran una àrea de control i serveis. D'aquesta manera, les empreses trobaran al recinte logístic serveis per als vehicles, com ara

tallers, així com despatxos i oficines bancàries, i també serveis pels treballadors d'aquestes companyies com ara els de restaurant, mutualitat o botigues de conveniència.

L'impacte econòmic ha estat xifrat per l'Institut d'Estudis Metropolitans i Regionals de la Universitat Autònoma de Barcelona en 149 MEUR, amb una creació d'ocupació de 3.500 nous llocs de treball.

c) La cruïlla d'autopistes, al nord del Baix Penedès, és mostra com una ubicació ideal per un centre logístic que permeti donar servei a les necessitats globals de logística de Catalunya. L'equidistància aproximada dels ports de Barcelona i Tarragona, la seva posició en la cruïlla del corredor mediterrani i de l'Ebre, així com la possibilitat de connexió amb la xarxa viària i ferroviària fa que el nord de la comarca sigui un indret òptim.

En el moment d'elaboració d'aquest Pla, es troba en fase de redacció un pla director urbanístic que estudia el desenvolupament d'infraestructures viàries, ferroviàries i logístiques a les comarques de l'Alt i del Baix Penedès i que abasta els municipis de l'Arboç, Banyeres del Penedès i Sant Jaume dels Domenys a la demarcació de Tarragona i de Castellet i la Gornal i Santa Margarida i els Monjos a la demarcació de Barcelona, vinculat a la possibilitat d'ubicar un parc logístic entre aquests municipis. Aquest projecte ja estava inclòs al Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya (PITC) com a zona logística d'interès estratègic. El Pla territorial, òbviament, s'estarà al que es determini en aquest planejament urbanístic específic i el procés de concertació territorial que s'esdevingui. Igualment, d'un concepte de port sec amb àmplies zones dedicades a camps per a vehicles i contenidors, s'està evolucionant cap a un logis de major valor afegit, on les activitats logístiques es desenvoluparan íntegrament dins de naus i es prestaran, també, serveis complementaris de valor afegit per al territori.

Atenent als treballs previs de redacció del pla director urbanístic esmentat, el centre d'activitats logístiques (que s'havia anomenat LOGIS Penedès) seria un parc destinat principalment a activitats logístiques per oferir emplaçaments a operadors logístics on desenvolupar activitats complementàries al transport i emmagatzematge i generar nous valors afegits. Es concep d'aquesta manera per a activitats de logística, manipulació, assemblatge de components, empaquetat, control de qualitat, gestió de cadenes logístiques, gestió d'estocs, serveis de precomercialització i serveis comercials i administratius vinculats a la cadena logística. Seria un recinte amb els accessos controlats les 24 hores amb zones de serveis a les empreses i al territori en general com ara oficines, un hotel, serveis empresarials, restauració o tallers, entre altres.

El pla director urbanístic preveu la protecció dels principals valors ambientals de la zona (Riera de Marmellar i Turó del Papiol). Per la seva part, el projecte del centre d'activitats logístiques està treballant amb especial cura les qüestions mediambientals atès que analitza i preserva els espais amb major valor agrícola i paisatgístics de la zona i adequa el disseny funcional de la plataforma a les característiques del territori. Les mesures que es preveuen consideren la preservació dels espais agrícoles contigus incloent la replantació d'oliveres, el cultiu selectiu de vinyes i la preservació del parcel·lari existent. També es preveuen mesures d'amortiment de l'impacte visual com ara ondulacions del terreny en els límits de l'àmbit, plantacions estratègiques d'arbrat autòcton i un tractament especial de la façana a la AP-7.

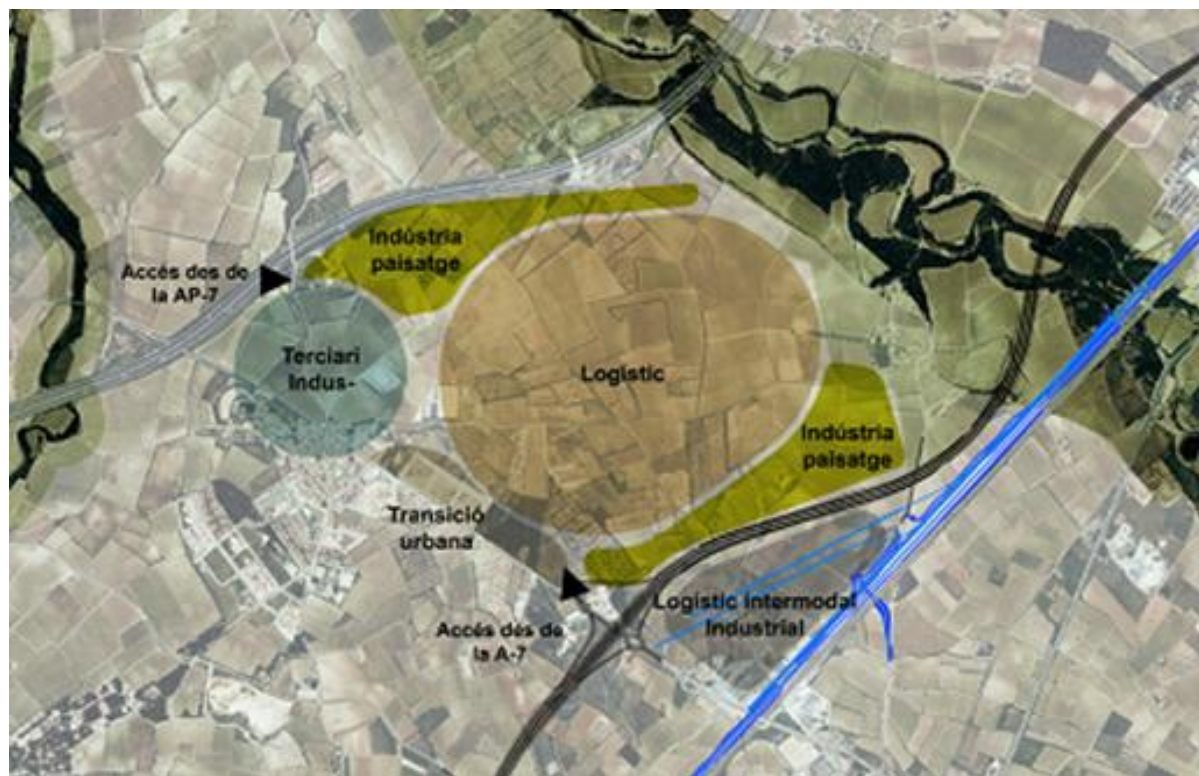
La inserció territorial ha de permetre, a més, la adequació del sistema d'infraestructures, amb elements per al desenvolupament local i la vertebració territorial a l'àmbit del Baix Penedès. En aquest sentit, es preveu un nou accés a l'AP-7 que donaria servei a un ampli territori (Banyeres del Penedès, L'Arboç, Llorenç del Penedès, Sant Jaume dels Domenys o Castellet i la Gornal) que ara ha d'anar fins al Vendrell sud o fins a Vilafranca per entrar a l'autopista. Altres complements a la xarxa viària, podrien ser un vial específic de connexió entre els dos elements de gran capacitat de la xarxa bàsica – l'autopista AP-7 i la futura autovia A-7– que evitaria que el trànsit de camions (estimat en més de 2.000 vehicles) passés pels nuclis urbans o per la vialitat local actual.

A més a més, el centre d'activitats logístiques haurà de disposar de connexió ferroviària amb la xarxa de mercaderies, en principi construïda en ample ibèric amb una zona intermodal de suport. Cal remarcar que aquesta previsió estratègica ferroviària té la seva fonamentació no tant en el possible servei a llarg termini que pugui donar al centre logístic sinó també en el servei que es pugui donar, en

general, al transport de mercaderies, ateses les actuacions que es preveuen al respecte en aquesta línia ferroviària entre Tarragona i Barcelona. En definitiva, el centre d'activitats logístiques del Penedès s'ha concebut com una plataforma que integra accessos viaris i ferroviaris i esdevé, en aquest sentit, la primera plataforma autènticament intermodal de Catalunya d'aquestes característiques.

L'activitat econòmica que pot suposar la instal·lació de la plataforma és un altre element positiu. Es preveu que el centre d'activitats logístiques del Penedès en ple funcionament podria generar més de 3.300 llocs de treball, dels quals 2.867 serien directament vinculats a l'activitat logística i 560 al servei als equipaments complementaris (hotel, restaurants, punts d'atenció, oficines, taller, serveis empresarials, etc.). S'ha calculat que la tipologia d'empreses logístiques que s'instal·laran al LOGIS seran en un 90% per operadors logístics i centres de distribució d'empreses i només en el 10% restant per a serveis de paqueteria. Aquesta tipologia d'empreses garanteix un flux de moviments de camions molt inferior als d'una central logística tipus CIM on les empreses de paqueteria són majoritàries. La proposta descarta totalment usos de baix valor afegit com camps i dipòsits de contenidors. En canvi s'incorporen àmbits per a activitats terciàries vinculades a la plataforma, així com zones de desenvolupament empresarial.

Proposta d'accessos i desenvolupament del Pla director urbanístic



Font: CIMLSA.

Aquesta seria una plataforma d'iniciativa i titularitat pública, amb possibilitat de gestió en cooperació públic-privada i amb una gestió integral que asseguri uns estàndards de qualitat, servei, imatge i respecte pel territori òptims des de la posada en marxa de la plataforma. Aquest nou model de centre d'activitats logístiques previst per al Baix Penedès permetria ordenar la implantació territorial de l'activitat logística al corredor mediterrani, oferir un espai adequat al desenvolupament logístic de Catalunya i crear un pol de desenvolupament econòmic sostenible al territori.

d) L'ubicació estratègica de Montblanc, amb connexions viària i ferroviària d'abast nacional i internacional, permet que s'hi desenvolupi el projecte de nou centre intermodal, que a més esdevindrà un important dinamitzador de l'activitat econòmica a la Conca de Barberà.

Com s'ha dit, la posició de la capital de la Conca, envoltada de corredors viaris i ferroviaris com el Barcelona – Lleida – Madrid, el Tarragona – Montblanc – Lleida, o la futura autovia Reus – Montblanc – Tàrrrega, fan que sigui un dels indrets clau del Camp de Tarragona per a la implantació d'infraestructures logístiques de primer ordre.

Així, mitjançant el desenvolupament urbanístic al nord de Montblanc, que el Pla assenyala com un àmbit d'extensió, es planteja el futur centre intermodal de Montblanc al sector de la Romiguera, situat entre les vies del ferrocarril convencional i del TAV. Concebut en diverses fases constructives, comptarà amb una superfície de 70 hectàrees i una inversió aproximada de 55 M€ per al desenvolupament logístic. Cal afegir que el mateix desenvolupament comarcal i de les infraestructures del transport podria comportar la seva ampliació cap al nord-oest.

Cal remarcar que, coincidint amb la proposta d'infraestructures ferroviàries del Pla territorial, el nou centre disposarà d'una terminal ferroviària que facilitarà el transport de mercaderies amb la resta de països europeus. Aquesta terminal, dissenyada amb enllaç sobre la línia convencional Barcelona – Tarragona – Lleida – Saragossa – Madrid, se situarà paral·lela a aquesta línia de manera que se'n faciliti la connexió. Les seves dimensions hauran de permetre donar servei als trens amb longitud de 750 metres (d'acord amb les mides habituals dels trens al conjunt d'Europa) i, alhora, donar servei al centre d'activitats logístiques. Aquest desenvolupament ferroviari preveu una superfície aproximada d' 11 Ha i una inversió d'uns 24 M€. Les particularitats del disseny hauran de contribuir també a millorar les connexions en ferrocarril amb la resta de països europeus de les empreses establertes al territori.

El nou centre intermodal es destinarà a activitats logístiques, distribució nacional i internacional, i indústria neta, entre d'altres, i disposarà d'un espai reservat per a l'oferta de serveis i equipaments per a les empreses com ara oficines, sales de reunions i formació o restauració i hoteleria. D'aquesta manera, el futur centre intermodal de Montblanc esdevindrà un nou motor del creixement econòmic, en tant que impulsarà la creació d'ocupació i el desenvolupament al conjunt de la Conca de Barberà, consolidant el posicionament industrial de les companyies ja establertes a la zona.

e) Hi ha una sèrie d'infraestructures complementàries que permeten donar un servei de caire més local, així com complementar el funcionament de les grans plataformes. La seva presència al territori és, en general, dispersa, i alguns, malgrat el seu paper secundari, tenen una certa especialització.

Els grans equipaments logístics es complementen amb d'altres de menor abast, pensats amb una clara orientació portuària. El port de Tarragona (i també el port de Barcelona) poden desconcentrar part de la seva capacitat i guanyar superfície útil en previsió de nous creixements del tràfic marítim. En general estan vinculats també al teixit productiu de l'àrea i s'han desenvolupat de forma autònoma per raons d'avantatges de localització (disponibilitat d'espai i preus del sòl). Amb tot, no sembla que per ells mateixos tinguin capacitat d'impulsar econòmicament l'activitat productiva local.

Es tracta, en primer lloc, de les ja esmentades terminals ferroviàries de càrrega de Tarragona (Estació de Classificació), que dona servei a mercaderies portuàries (sòlids i líquids a l'engròs, carbó, combustibles, gasos líquids del petroli, productes agroalimentaris i minerals) i que té un dels tràfics més intensos d'Espanya, i la de transport combinat de Constantí, que dona servei als tràfics de sortida dels contenidors generats al polígon químic i suport al trànsit internacional (productes químics) amb connexió amb els ports de Barcelona i Tarragona.

Per altra banda, cal esmentar les zones d'aparcaments de vehicles pesants. Dispersos pel territori, però propers a les ciutats més importants del Camp de Tarragona, estan poc especialitzats (excepte el cas dels orientats al rentat de cisternes i transport de mercaderies perilloses), i no compten amb activitats logístiques. En el futur podrien eixamplar-se o afegir-se'n d'altres, en especial de caire local, a nuclis amb activitat important com el Vendrell, Valls o Cambrils, així com al centre neuràlgic industrial del Camp, entre Tarragona i Reus.

6.3. Objectius, estratègies i instruments del Pla

6.3.1. Principals reptes i objectius

Els principals reptes que es plantegen dins el marc competencial del Pla territorial en la ordenació del sistema d'infraestructures de mobilitat del Camp de Tarragona són:

- Una molt elevada dotació d'infraestructures viàries d'alta capacitat, això és, de pas i de connexió exterior que contrasta amb els dèficits evidents de vertebració infraestructural a l'interior de la regió.
- Una mobilitat fortament canalitzada per unes infraestructures d'altas prestacions on es solapen trànsits de llarga i curta distància.
- Uns dèficits notables de jerarquització de la xarxa que, sovint, comporten el pas directe de les altes prestacions a la ciutat amb una manca clara dels nivells intermitjos de la jerarquia.
- Unes barreres infraestructurals importants al creixement de ciutat i uns enllaços viaris excessivament complexos.
- L'elevada demanda en alguns trams de la xarxa i problemes de congestió.
- Un escàs paper del ferrocarril en la mobilitat interior de la regió que contrasta amb la bona posició ferroviària de la regió en relació a la mitja i llarga distància.
- Certs trams ferroviaris a cel obert que afecten projectes de ciutat a Tarragona i a Reus.
- El planejament sectorial actual no dona solució a la intermodalitat entre els diferents sistemes ferroviaris, que és manifestament insuficient. Es fa palesa la necessitat, ja expressada pel PITC, de definir intercanviadors de transport de viatgers al Camp de Tarragona on conflueixin l'alta velocitat, els regionals, els rodalies, el tren tramvia i l'autobús.
- Un tren allunyat de la ciutat d'avui... i de la del demà. La necessitat d'acostar més el tren convencional a les zones més poblades d'avui, a les zones d'extensió futura, als principals serveis i equipaments. El PITC ja expressava la necessitat de definir unes rodalies i un sistema de transport col·lectiu eficaç dins la conurbació central.
- L'existència de massa projectes d'infraestructura ferroviària amb massa atzucacs i, per tant, inviabilitats i ineficients. El repte de dissenyar un sistema que vertebrï, amb el nombre mínim de corredors –un o dos màxim–, la major part de les àrees fortament poblades i també les turístiques, els principals equipaments comarcals (universitat, hospitals, Port Aventura etc.) i els principals sistemes (estació central, port, terminal de l'aeroport, etc.).
- En resum, abordar l'articulació del conjunt de les xarxes ferroviàries sota un model de mobilitat unitari, coherent i eficient, que integri els conceptes de intermodalitat, connectivitat i accessibilitat al Camp de Tarragona, atenent el sistema d'assentaments i usos del sòl previstos i el sistema d'espais oberts i garantint la vertebració de la ciutat actual i de la conurbació futura.
- Un port insuficientment drenat viària i ferroviàriament amb el risc que la ciutat pugui arribar a asfixiar-lo algun dia.
- Un aeroport insuficientment interconnectat amb el conjunt de la regió i amb les àrees turístiques costaneres i lúdiques, per tant molt poc intermodal.
- L'encaix local d'actuacions del sistema logístic amb lògica i dimensionats supraregionals inevitables en una regió amb una posició estratègica sobre els principals corredors de mobilitat del país.