

EBRE

150è aniversari dels Bombers de Tortosa. El parc celebra el cap de setmana una jornada de portes obertes i mostra la seva història en una exposició. **P 28**

TORTOSA ■ LA CAMBRA DE COMERÇ REIVINDICA LES INFRAESTRUCTURES NECESSÀRIES PENDENTS

Les Terres de l'Ebre reclamen el seu encaix en el corredor del Mediterrani

Les empreses del sector agroalimentari en podrien ser les grans beneficiades, per la seva capacitat exportadora

PER M. MILLAN

El corredor ferroviari del Mediterrani és una nova oportunitat que les Terres de l'Ebre no poden deixar escapar. Ho tenen clar els dirigents polítics locals i, especialment, la Cambra de Comerç de Tortosa, que un cop passades les eleccions generals pretén tornar a liderar un front econòmic i social perquè el territori no se'n quedi al marge.

La inclusió del corredor del Mediterrani com a infraestructura prioritària dins la Xarxa Bàsica Transeuropea de Transports de Mercaderies és només un primer pas i encara queda molt camí per endavant, en l'àmbit estatal i català, perquè pugui ser una realitat.

Però des de l'Ebre no es vol perdre ni un minut i ja s'han reclamat les infraestructures que serien necessàries per a aquest aprofitament. «Seria una oportunitat per reequilibrar el territori i millorar la competitivitat de les nostres empreses», explica al *Diari* el president de la Cambra de Comerç de Tortosa, José Luis Mora.

Infraestructures

Per una banda, hi ha la plataforma logística intermodal Logis Ebre, amb una estació de mercaderies a l'Aldea complementada amb un sector logístic. Es tracta d'una infraestructura planificada (suposaria una inversió d'uns deu milions d'euros) però aturada des del 2006, tot i les demandes dels diferents sectors productius locals. Per altra banda, hi ha la connexió i l'adequació del port dels Alfacs, actualment utilitzat només per la cimentera Cemex d'Alcanar.

«Hem de ser conscients de les circumstàncies econòmiques actuals. El diner sempre ha sigut un recurs escàs i ara més perquè s'han de pagar els excessos del passat. Però en la mesura que les



Un polígon de l'Aldea, a tocar de la línia fèrria, ja porta el nom d'Estació de Mercaderies. FOTO: JOAN REVILLAS

L'EXPERIÈNCIA DE TRES EMPRESES EBRENQUES

Grup Faiges (olis)

El 55 per cent de la facturació del Grup Faiges correspon a les exportacions. Els seus olis arriben a més de 50 països i per transportar-los utilitzen tant el transport per carretera en camions cisterna com el tren o els vaixells de contenidors. «Per tren enviem la producció fins a Anglaterra, Holanda, Bèlgica o Alemanya, entre altres països. Actualment hem de portar la mercaderia per carretera fins a Tarragona, i si això es pogués fer a l'Aldea ens estalviariem molt en costos de transport», explica Francesc Faiges, conseller delegat del grup. Aquest fet convertiria la seva empresa i d'altres del territori en molt més competitives i afavoriria encara més la internacionalització d'altres sectors, segons destaca Francesc Faiges.

administracions puguin fer-ho, s'ha d'exigir», afirma Mora.

Agroindústria

Les principals empreses que se'n podrien veure beneficiades són les exportadores i, especialment, l'agroindústria, amb una gran presència als mercats internacionals. Oli, cítrics, arròs, però també vins i d'altres productes locals. Així, empreses com el

Agrofruit (cítrics)

Juntament amb Faiges, Agrofruit és una de les principals empreses del sector agroalimentari ebrenca. Ara, en plena collita dels cítrics, l'empresa comercialitza anualment unes 70.000 tones de mandarines i taronges, el 80 per cent de les quals es destinen a l'exportació. El transport als països del centre i el nord d'Europa es fa per carretera. «Fins al magatzem arriba una via i antigament s'havien fet enviaments per tren, però ara no és viable», explica el cap de Producció d'Agrofruit, Josep Forés. El fet de disposar d'un ample de via europeu, d'una estació a l'Aldea i d'empreses logístiques els faria canviar el sistema d'enviament. «Els costos de transport són ara molt importants i repercuteixen en el preu final dels cítrics», explica.

Grup Faiges o Agrofruit utilitzen o han utilitzat el transport de mercaderies per tren i consideren que seria una gran oportunitat poder gaudir d'una estació al territori, ja que podrien reduir substancialment els costos de transport.

Així, també podria esdevenir una oportunitat per a sectors locals rellevants com el moble de la Sénia, la pedra d'Ulldecona o

Amitech (canonades)

L'empresa Amitech, amb seu a Camarles, fabrica canonades de mides que van des dels 30 centímetres als 3,2 metres de diàmetre. Així, una de les seves principals preocupacions és el transport de la producció. Per les canonades més grans, anys enrere van fer servir el transport per ferrocarril des de Tortosa, carregant les canonades a les antigues instal·lacions de Fabra, on arribava la via. «Però amb el desús del pont del tren a Tortosa ja no va ser possible», explica la responsable de Logística, Azuzena García. L'empresa ha reclamat des de fa temps la construcció de l'estació de mercaderies de l'Aldea, ja que permetria fer alguns enviaments especials «de forma més ràpida, còmoda i estalviant molt en els costos de transport».

la química, entre altres. I és que la majoria de les empreses ebrenques exportadores han de suportar un cost afegit de portar les mercaderies als principals punts logístics del nostre país.

Alta velocitat

El que sí que reclama la Cambra de Comerç a curt termini és l'aturada a l'estació de l'Aldea dels trens de passatgers Euromed, ja

Possibilitats d'aprofitament



J. ANTONIO DURO

Dr. Càtedra Economia Local

La recent inclusió del corredor del Mediterrani com a infraestructura prioritària per part de la Xarxa Bàsica Transeuropea de Transports és una molt bona notícia. En termes estàtics, l'equipament afavorirà la competitivitat de la indústria, abaixant-ne els costos logístics, que són prou importants en certs subsectors industrials, i ampliant els mercats de referència. En termes dinàmics, aquesta infraestructura esdevé un factor d'atracció territorial per a d'altres activitats econòmiques, contribuint a augmentar, així, el múscul productiu de les zones. En el cas de les Terres de l'Ebre, el grau d'aprofitament dependrà, de manera crucial, del paper que pugui jugar l'estació de mercaderies de l'Aldea i, de fet, el desenvolupament logístic d'aquesta zona. Tenim força casos on les Terres de l'Ebre han vist passar grans projectes, ja sigui per defectes en l'estratègia o per poc convenciment. En aquest cas, cal una aposta forta que permeti qualificar, de manera contundent, la situació de l'Ebre com a encaix entre les dinàmiques zones de Catalunya, Aragó i la Comunitat Valenciana.

que no suposa cap gran inversió. «Es tracta d'una decisió política i durant la campanya vam rebre un compromís ferm en aquest sentit, com a pas previ per a l'aturada de l'alta velocitat», assegura Mora. «El que seria intolerable per a aquestes terres és que aquest corredor només hi passés i no poguéssim gaudir-ne per manca d'infraestructures adients», afegeix.