



Un espacio de encuentro y consenso: El Port de Tarragona lidera la transformación sostenible del territorio

Entrevista con Santiago J. CASTELLÀ SURRIBAS

Presidente de la Autoridad Portuaria de Tarragona desde el 31 de octubre de 2024, usted representa un liderazgo de perfil multidisciplinar y gran calado institucional para uno de los puertos más dinámicos del Mediterráneo.

Su trayectoria académica —que incluye licenciaturas en Derecho y Ciencias Políticas, así como un Doctorado en Derecho Internacional— se ha entrelazado durante más de 25 años con la docencia en la Universitat Rovira i Virgili (URV). Sus competencias jurídicas y experiencia internacional caracterizan su enfoque de la gestión portuaria, orientado hacia la innovación y la sostenibilidad.

A lo largo de su mandato, está dando un fuerte impulso a proyectos clave para el futuro de la infraestructura, como el desarrollo de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) y la intermodalidad ferroviaria, elementos centrales para consolidar el papel de Tarragona como hub logístico europeo. Su presidencia destaca entre otros aspectos, por su capacidad para favorecer el dialogo entre las necesidades operativas del sector marítimo portuario y el desarrollo de iniciativas culturales y sociales con gran repercusión en la relación puerto-ciudad, promoviendo una visión del Puerto como un ecosistema abierto y sostenible.

Estamos honrados de dar la bienvenida en PORTUS al Presidente Santiago J. Castellà para profundizar en los retos y oportunidades que aguardan al Puerto de Tarragona en el futuro próximo.

ENTREVISTADOR | José Luis ESTRADA, Director de PORTUS Magazine

ENTREVISTADO | Santiago J. CASTELLÀ SURRIBAS, Presidente de la Autoridad Portuaria de Tarragona

Ha sido vicerrector de la Universitat Rovira i Virgili, senador y subdelegado del Gobierno de España en Tarragona. ¿Qué le han aportado todas esas experiencias previas para la gestión del Port de Tarragona?

Me han aportado una visión de conjunto del territorio y una vocación total de servicio a este. En mi etapa como vicerrector de Relaciones Externas de la URV trabajé en la proyección territorial de una universidad que se caracteriza por su descentralización geográfica, con múltiples sedes, lo que favorece una mayor capilaridad y contacto con las distintas realidades dentro de un mismo territorio. Mi etapa como senador me permitió escuchar a la ciudadanía y defender los intereses compartidos ante una de las principales instituciones del Estado como es el Senado. Y en los últimos años, como Subdelegado del Gobierno de España en Tarragona, me dediqué al desarrollo del territorio desde una visión metropolitana; una labor que sigo haciendo, ahora, desde el puerto.

El presidente de la Autoridad Portuaria de Tarragona, Santiago J. Castellà, en su despacho, y en el fondo, vistas a la ciudad. (Fuente: Autoridad Portuaria de Tarragona).



Como buen conocedor del territorio, ¿cómo definiría y valoraría la relación del puerto con su entorno más cercano: ayuntamientos, tejido productivo, colectivos sociales y culturales?

Mantenemos unas relaciones muy fluidas, basadas en el diálogo y la escucha activa, con el objetivo de encontrar soluciones a los retos compartidos. El Port se ha convertido en un espacio de encuentro territorial. Tenemos muy claro que, ante todo, prevalece nuestra vocación de servicio público. No puede ser de otra forma. Y esto nos permite trabajar codo a codo con los dos ayuntamientos en los cuales se encuentra el recinto portuario (Tarragona y Vila-seca), pero también con otros ayuntamientos de la zona, con la Diputació de Tarragona, la Generalitat de Catalunya, las cámaras de comercio, asociaciones empresariales, colegios profesionales, grupos vecinales, entidades sociales y culturales, etc.

Ha mencionado muchos agentes con los que mantienen contacto directo. ¿Podría detallarnos ejemplos concretos de cómo se articula su relación?

Todas nuestras relaciones institucionales con los diferentes sectores tienen en común la existencia de espacios de deliberación y de toma de decisiones con consenso. Con el Ayuntamiento de Tarragona, por ejemplo, constituimos hace un año una mesa bilateral, que consta de cinco grupos de trabajo mixtos con miembros pertenecientes a la Autoridad Portuaria y al gobierno municipal. Estos cinco grupos de trabajo son un espacio de trabajo y de diálogo para avanzar en temas de interés compartido como el urbanismo, la protección medioambiental, la transición energética, las infraestructuras o la cultura, el ocio y el turismo. Con el Ayuntamiento de Vila-seca mantenemos reuniones periódicas a un doble nivel, institucional y técnico.

Con la Generalitat, trabajamos codo a codo en dos proyectos estratégicos para el futuro del Port, como son la comercialización de la ZAL y la estrategia para ser un hub en el Mediterráneo Occidental para el sector de la eólica marina flotante. Esta alianza evidencia que nuestros proyectos no solo son estratégicos para el puerto, sino para el conjunto de Cataluña.

Con las cámaras de comercio, colaboramos en la atracción de nuevas inversiones, el impulso a la creación de empleo y la formación. Respecto a la formación, hay que destacar también los convenios de colaboración que tenemos con centros formativos del territorio para promover tanto la FP dual como la formación universitaria, acogiendo estudiantes en prácticas que tienen la oportunidad de tener una primera incursión en el mundo laboral gracias a su paso por la APT.

Mención destacada merecen dos proyectos de colaboración para el impulso de sectores estratégicos para todo el territorio. Uno de ellos es el clúster ChemMed, que agrupa a las empresas que pertenecen a la Associació Empresarial Química de Tarragona, centros formativos, asociaciones profesionales, centros de investigación y el Port, para promover la competitividad del polo químico de Tarragona y atraer inversiones.

Celebración de una de las Asambleas Generales de ChemMed, en 2025, en la sede de la APT. (Fuente: Autoridad Portuaria de Tarragona)





Vista aérea de operativas en el Muelle de la Química. (Fuente: Autoridad Portuaria de Tarragona).

El otro proyecto es Tarragona Cruise Port y la Mesa Institucional de Cruceros. Desde el inicio del proyecto de cruceros en Tarragona, en la Autoridad Portuaria entendimos que la apuesta por el turismo de cruceros no era una decisión que pudiéramos tomar por nuestra cuenta, sin tener en cuenta al resto del territorio. Lo entendemos como un proyecto territorial, que debe tener una estrategia y líneas de trabajo consensuadas por todos los implicados. Así pues, creamos la marca Tarragona Cruise Port y establecimos la Mesa de Cruceros, que está formada por el Patronato de Turismo de la Diputación de Tarragona, los ayuntamientos de Tarragona, Reus y Vila-seca, la Cambra de Tarragona, la Universitat Rovira i Virgili, Port Aventura, la Associació d'Empresaris d'Hostaleria de Tarragona, la Federació Empresarial d'Hosteleria i Turisme de Tarragona, Global Ports Holding

(concesionaria de la terminal de cruceros) y la Autoridad Portuaria. Pasados más de 12 años, vemos que este planteamiento fue correcto en su momento y sigue funcionando en la actualidad.

Última sesión de la Taula de Creuers, celebrada en diciembre de 2025. (Fuente: Autoridad Portuaria de Tarragona).





La Terminal de Cruceros de Tarragona destaca por su diseño innovador y una arquitectura modular que optimiza el flujo de pasajeros y la adaptabilidad futura del espacio. (Fuente: Autoridad Portuaria de Tarragona).

A todas estas iniciativas de colaboración con el entorno, hay que sumarles la vinculación que el Port tiene con numerosas asociaciones y entidades sociales, culturales, medioambientales, deportivas y solidarias, mediante acuerdos de colaboración y patrocinios, dentro de nuestro programa de Responsabilidad Social Corporativa. Nuestra RSC nos permite escuchar a la gente del territorio y ayudarla en iniciativas que están alineadas con nuestros valores.

La apertura del Port de Tarragona hacia su comunidad también se manifiesta en espacios urbanos como el Moll de Costa. ¿Cómo ha evolucionado en el tiempo, en qué momento se encuentra actualmente y cuáles son los proyectos de futuro?

Ciertamente, el Moll de Costa es el emblema de nuestra estrategia de puerto-ciudad. Es la parte visible de un compromiso mucho más profundo basado en el convencimiento del retorno a la sociedad. Se puede decir que es un proyecto de éxito por muchos motivos. Urbanísticamente, devolvimos este espacio a la ciudad y lo hemos convertido en un epicentro de la cultura y el ocio en Tarragona. De hecho, lo llamamos 'la Rambla de la Cultura', haciendo el paralelismo con la Rambla Nova, la calle por excelencia de la ciudad de Tarragona. Cada año pasan más de medio millón de personas por las exposiciones, conciertos y otras actividades que se llevan a cabo. La cifra habla por sí sola.



Vista aérea del Moll de Costa, la 'Rambla de la Cultura' de Tarragona. (Fuente: Autoridad Portuaria de Tarragona).

Ahora bien, creemos que nuestros espacios culturales tienen un gran potencial y queremos

transformar el planteamiento del Moll de Costa, para que se convierta en un espacio cultural de referencia no solo para la gente del territorio, sino en un polo de atracción de turismo cultural. Actualmente, estamos trabajando en la definición del alcance de esta transformación, pero lo que ya podemos avanzar es que cada año programaremos una gran exposición de arte, con la presencia de nombres destacados del panorama nacional e internacional. Queremos contar con un espacio dedicado a la arqueología, una programación de actividades vinculadas al pensamiento que nos convierta en un Faro del Conocimiento, en un espacio de intercambio de ideas y no solo de mercancías. Y todo manteniendo espacios totalmente consolidados y arraigados como el Museu del Port, el Archivo o el Teatret.

En orden:, exposición fotográfica en el Moll de Costa; visita escolar en el Museu del Port de Tarragona; y actividad en el puerto del festival de recreación romana Tarraco Viva. Fuente: Autoridad Portuaria de Tarragona.







Habla de la transformación del Moll de Costa, pero no es la única que están impulsando. En muchas de sus intervenciones desde que está al cargo de la Autoridad Portuaria de Tarragona, ha hablado de la transformación que están viviendo los puertos en general y el de Tarragona en particular. Háblenos de ella.

Hasta el momento, los puertos se han regido por aquellas Juntas de Obras que tenían como objetivo ganar espacio al mar para facilitar la llegada de barcos y el almacenaje de mercancías. La lógica que imperaba era principalmente la de la infraestructura. Ahora, el planteamiento es distinto. La lógica que predomina es la de la logística y los puertos se están convirtiendo en centros de explotación y de generación de cadenas de valor. En este sentido, las grandes infraestructuras y proyectos estratégicos que hemos estado planificando y ejecutando en los últimos treinta años, como la ZAL o las terminales intermodales, han seguido este planteamiento, con el objetivo de dejar un puerto moderno,

competitivo y preparado para el futuro.

¿Cómo definiría el papel actual del puerto tanto dentro del sistema portuario español, como en el conjunto del Mediterráneo?

Nuestros tráficos tradicionales, los graneles líquidos, principalmente productos petroquímicos, y los graneles sólidos alimentarios, nos han convertido en una referencia tanto en el sistema portuario español como en el Mediterráneo. Por un lado, somos hub para el sector petroquímico. Por otro, somos el principal puerto importador de cereales de España, centralizando más del 60% del total importaciones de cereal del conjunto del Estado. De hecho, se nos conoce como el “granero de España”. Además, hay que destacar otros tráficos como el de vehículos. El ranquin de ANFAC, la Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones, nos ha hecho líderes en solitario por segundo año consecutivo lo que nos certifica como el mejor puerto español para la logística de automóviles, según los fabricantes.

¿Hacia dónde se dirige el Port de Tarragona?

Estamos trabajando en un nuevo plan estratégico que nos permita dar respuesta al nuevo concepto de puerto y, al mismo tiempo, a la realidad metropolitana de Tarragona. Este plan contempla cinco grandes áreas estratégicas: la logística, que incluye la creación de cadenas de valor, el impulso por el ferrocarril y la diversificación de tráficos; la reindustrialización, usando nuestros nuevos espacios como la ZAL y los vínculos con sectores como el químico mediante ChemMed para atraer nuevas inversiones que permitan que Tarragona sea uno de los grandes polos de reindustrialización de Catalunya y España; la sostenibilidad, apostando por la descarbonización del recinto portuario, la atracción de nuevos tráficos relacionados con la transición energética, la protección de la biodiversidad y la sostenibilidad social; la cultura y el ocio, reimpulsando el Moll de Costa, favoreciendo una mayor permeabilidad entre los espacios urbanos portuarios y la ciudad; y la transformación digital, para ser un puerto inteligente y totalmente adaptado a la revolución tecnológica en la que estamos inmersos.

El impulso al ferrocarril y a la intermodalidad es una de sus apuestas. ¿Qué oportunidades y qué retos plantea?

Tenemos unos objetivos europeos y unos objetivos españoles respecto al incremento del transporte de mercancías por ferrocarril, como una de las claves para descarbonizar la logística. Por lo tanto, todos los actores implicados tenemos que poner de nuestra parte para cumplirlos. Dicho esto, en el Port de Tarragona entendemos que el desarrollo del tren nos abre oportunidades muy interesantes, ya que ofrece una mayor eficiencia operativa, lo que se puede traducir en una mayor rotación de mercancías dentro del recinto portuario y, por lo tanto, en un incremento de tráficos. Además, nos permite ampliar nuestra zona de influencia. Hay que tener en cuenta que somos el puerto mediterráneo más cercano en tren a más de 20 provincias del interior de España. Esto nos abre grandes oportunidades para convertirnos en un nodo que centralice gran parte de la circulación de mercancías, tanto import como export, entre el interior peninsular, el Mediterráneo y Europa.

Sobre los retos que conlleva, serían la respuesta que dará la infraestructura ferroviaria al incremento del transporte de mercancías, la instauración de las autopistas ferroviarias, los accesos ferroviarios al puerto, la saturación de la línea de costa cuando la conexión del Port con el Corredor Mediterráneo sea una realidad y la definición de un nuevo trazado de mercancías por el interior en la zona de Tarragona. Estos retos no lo son solo desde el punto de vista de la infraestructura, sino también desde un punto de vista social. Hay colectivos y comunidades locales afectadas que muestran sus dudas, o directamente su oposición. Por esto, desde el Port defendemos la importancia de establecer consensos territoriales firmes, que nos permitan mostrar unidad y defender las mejores soluciones técnicas y sociales, que no vayan en detrimento de las comunidades ni tampoco del desarrollo del tren.

Mencionaba la conexión del Corredor Mediterráneo. A partir del 2026, Tarragona será el puerto español más al sur con conexión al ancho ferroviario UIC, ¿cambiarán las dinámicas logísticas actuales?

Estamos convencidos de ello. La conexión del Port al ancho UIC nos abre numerosas oportunidades para convertirnos en un hub logístico que juegue un rol determinante en la conexión entre el Mediterráneo, el resto de España y Europa. Supone un avance en competitividad sin precedentes que nos consolidará como hub logístico para múltiples sectores, como el petroquímico, la carga general o los vehículos. Este año ha empezado a operar una línea diaria entre Tarragona y Amberes, a pesar de que aún hay que hacer el cambio de tren en la estación del Morrot (Barcelona). Esta apuesta muestra que los operadores quieren posicionarse ya en Tarragona y estar consolidados cuando la conexión con el Corredor sea una realidad.



Vista aérea de la PortTarragona Terminal Guadalajara - Marchamalo, el nuevo puerto seco del puerto tarragonense en el centro de la Península Ibérica, a escasos 60 kilómetros de Madrid. (Fuente: Autoridad Portuaria de Tarragona).

Paralelamente, han ampliado su zona de influencia y se han plantado en el centro de la península Ibérica con un gran puerto seco a 60 kilómetros de Madrid. ¿Qué les aportará esta nueva plataforma?

Por una parte, nos permite ampliar nuestro hinterland hasta el centro peninsular, que es una de las zonas más dinámicas de todo el Estado. Esto conllevará un incremento de tráficos, especialmente vinculados al contenedor y a la carga general -los ámbitos en los que el Port tiene más capacidad de crecimiento- gracias a los tiempos que ofrece la conexión ferroviaria entre los muelles tarragonenses y el nuevo puerto seco, de poco más de 6 horas. Pero lo interesante de la terminal intermodal de Guadalajara - Marchamalo son las sinergias que se establecerán con la terminal de la Boella, su gemela dentro del recinto portuario en Tarragona. La combinación de ambas convierte a Port Tarragona en un nodo de conexión

entre los corredores del interior peninsular -Ebro y Henares- y el Corredor Mediterráneo y el mar. Esta conexión abre unas oportunidades a nivel logístico sin precedentes, que reforzarán nuestro posicionamiento en la logística europea. Ahora bien, para aprovechar estas oportunidades al máximo, estamos trabajando en forjar alianzas con otros puertos para promover un nuevo liderazgo logístico del cuadrante noreste peninsular.

Otro de los grandes proyectos de Port Tarragona es la nueva Zona de Actividades Logísticas, que está llamada a ser uno de los pilares de la reindustrialización de Cataluña. ¿Cuál es el planteamiento de este nuevo espacio y en qué punto se encuentra?

Cuando hablo de la ZAL siempre la defino como la ‘joya de la corona’ de Port Tarragona. Y esto ya muestra su importancia. La ZAL está llamada a ser uno de los pilares de la reindustrialización de Cataluña. En este sentido, estamos trabajando junto con la Generalitat de Catalunya para atraer inversiones vinculadas a los sectores emergentes de la nueva economía, como el vehículo eléctrico o los semiconductores. Desde que empezamos su comercialización, hemos recibido más de 40 propuestas de empresas interesadas en instalarse en este espacio. Ahora bien, creemos que nosotros, como puerto, no podemos decidir de manera unilateral que propuesta tiene que implantarse en un espacio como este. Sus características -una superficie de cerca de 1 millón de metros cuadrados, ubicación geográfica, conectividad marítima, ferroviaria y viaria, cercanía a centros formativos y de investigación de referencia- la hacen altamente singular. Por este motivo, hemos defendido siempre que las implantaciones en la ZAL tienen que estar consensuadas con el territorio.

Con la Generalitat también colaboran en la estrategia para ser un hub del sector eólico marino flotante. Aseguran que se trata de un proyecto de país y no de un proyecto del puerto, ¿en qué sentido?

Cataluña tiene un nombre propio en el debate mundial de la eólica marina flotante: CATFlowe (Catalonia Floating Wind Energy). Tenemos un tejido empresarial bien posicionado en el sector, que engloba compañías del mundo de la aeronáutica, la ciencia de los materiales, la energía, la construcción o la logística. Además, estamos promoviendo la formación para preparar a los futuros profesionales del sector y contamos con el consenso institucional de la Generalitat para aprovechar esta gran oportunidad. Por nuestra parte, nosotros, como puerto, desarrollamos un doble rol. Por un lado, a nivel operativo,

apostamos por convertirnos en un hub para la construcción, montaje, transporte y almacenamiento de los grandes aerogeneradores que conformaran los parques eólicos del Mediterráneo Occidental. En este sentido, ofrecemos proximidad respecto a los futuros parques eólicos, unos muelles con el calado necesario, experiencia en operativas de alta complejidad con grandes estructuras, unas condiciones climáticas óptimas y nuevos espacios, como la ampliación del Moll de Balears, que ya teníamos previsto construir, pero que ahora ponemos a disposición del sector eólico. A todo esto, hay que sumarle nuestro rol institucional, como tractor y clusterizador de una actividad con múltiples actores y vertientes implicados.

El desarrollo del futuro hub eólico busca atraer nueva actividad portuaria y, al mismo tiempo, ser una palanca aceleradora de la transición energética. ¿Qué otras apuestas tiene Port Tarragona vinculadas a esta transición?

Estamos trabajando en convertirnos en un hub para el hidrógeno y otras moléculas con baja o nula huella de carbono. Partimos con importantes ventajas para lograrlo. Tenemos una posición geográfica muy interesante, que puede atraer los flujos de producción provenientes del norte de África y Oriente Medio hacia el centro y norte de Europa. Además, somos un puerto petroquímico, así que contamos con una larga experiencia en este ámbito. A todo esto, hay que sumarle las necesidades que tiene el polo petroquímico de Tarragona de estas moléculas, lo que garantiza la presencia de este tráfico en el puerto. Y, por último, es importante mencionar que Tarragona se encuentra en la intersección del ramal interior y el litoral del H2Med, el primer corredor transeuropeo que permitirá exportar hidrógeno verde al centro y norte del continente, lo que nos convierte en una opción muy interesante.

Todo ello se engloba dentro de su estrategia de sostenibilidad y descarbonización. ¿Qué ejes de acción contempla?

Estamos actuando en cuatro ámbitos: electrificación, energías renovables y combustibles alternativos, biodiversidad y sensibilización y conocimiento. Esta apuesta amplia nos permite incidir en todos los aspectos que están relacionados con nuestra actividad y así sumar para que la descarbonización sea una realidad. En el ámbito de la electrificación acabamos de recibir financiación de los fondos europeos CEF-Transport para el proyecto de implantación del sistema OPS (Onshore Power Supply) en el Moll de Balears, lo que supondrá la descarbonización de la actividad cruceña del Port. En el ámbito de las

renovables, a parte de los proyectos que ya hemos comentado del hub para la eólica marina flotante y para el hidrógeno y otras moléculas con baja o nula huella de carbono, estamos desplegando instalaciones fotovoltaicas en las cubiertas de nuestros espacios y incentivamos que también lo hagan las empresas concesionarias. En el ámbito medioambiental, estamos promoviendo varios proyectos de protección y promoción de la biodiversidad. La restauración de Els Prats d'Albinyana es el máximo exponente de nuestra apuesta, pero tenemos otras iniciativas, como la instalación de biotopos o la creación de un gran parque en el entorno de nuestras sedes, que actuará como refugio climático y como un nuevo punto de encuentro para la gente de Tarragona. En el ámbito del conocimiento, programamos jornadas, exposiciones y otras actividades que permiten generar conciencia en la ciudadanía sobre la urgencia de la emergencia climática y la necesidad de promover un cambio efectivo.



*Algunas representaciones del Parc del Port con vistas al paseo marítimo de Tarragona.
(Fuente: Autoridad Portuaria de Tarragona).*



El Port de Tarragona está apostando por las renovables, desplegando instalaciones fotovoltaicas en las cubiertas de sus espacios e incentivando a las concesionarias, para ganar autosuficiencia energética. (Fuente: Autoridad Portuaria de Tarragona).

Comentaba el proyecto de restauración dels Prats d'Albinyana como el máximo exponente de su actuación en materia de biodiversidad. Háblenos sobre él.

Els Prats d'Albinyana es el mayor humedal costero entre el Delta del Llobregat y el Delta del Ebro. Se trata de una intervención en un humedal de más de 37 hectáreas protegidas,

integradas en la Red Natura 2000. Este humedal se encuentra en una zona muy peculiar entre el recinto portuario, la ZAL y una zona residencial y turística como es la playa de la Pineda, en Vila-seca, lo que lo convierte en un espacio de transición. Los trabajos que estamos llevando a cabo desde finales de 2024 son la mayor intervención de recuperación de un humedal en Catalunya en los últimos 25 años. Su objetivo es que esta zona recupere el aspecto de los humedales de costa, creando un ecosistema que permita la supervivencia de las especies existentes y la reintroducción de flora y fauna características de este tipo de entornos. Para ello, estamos construyendo una gran laguna, que se llena con agua del freático. En el medio de esta laguna, habrá un islote que permitirá la nidificación de la gaviota corsa, una especie protegida que ya hace unos años nidifica en el recinto portuario. Alrededor de la laguna, crearemos un bosque de ribera, que será el hogar de pájaros, anfibios, reptiles e insectos. Cabe destacar que, después de pasar años sin presencia humana, este espacio ha sufrido una importante regeneración espontánea, que nos ha obligado a replantear el proyecto inicial y adaptarlo al nuevo escenario. De hecho, hemos trasladado más de 700 ejemplares, que serán reintroducidos en la fase final del proyecto. Calculamos que la restauración quedará finalizada a mediados de 2026.



La restauración ambiental del humedal de Els Prats d'Albinyana, cercano al recinto portuario y a la futura ZAL, se caracteriza por la creación de una gran laguna de más de 10 hectáreas, con un islote en el centro que facilitará la nidificación de aves. (Fuente: Autoridad Portuaria de Tarragona).

Ya para terminar, ¿en qué punto se encuentra el proyecto del Contradic de Ponent y qué supondrá para el futuro del puerto esta infraestructura?

Se encuentra en tramitación ambiental. Es un proyecto de una gran complejidad, por varios motivos. Su ubicación, cerca de Els Prats d'Albinyana, obliga a plantear una solución constructiva que permita que el humedal mantenga sus corrientes de agua dulce y salada. Además, planteamos el contradique con un doble uso, logístico, por la parte interior, y social, por su parte exterior. El Contradic no creará una línea perpendicular a la costa, sino que generará una diagonal que permitirá la estabilización definitiva de la playa de la Pineda y la futura creación de una zona natural de transición entre la playa, Els Prats d'Albinyana y la zona social del contradique. En la zona interna del mismo, construiremos muelles adosados que se destinarán, muy probablemente, a tráficos vinculados con la transición energética. A todo esto, hay que añadir que el contradique reducirá la bocana a 450 metros, lo que aportará importantes ventajas en materia de seguridad. Cuando el Contradic de Ponent sea una realidad, podremos dar por finalizada la construcción de todo el recinto portuario de Tarragona y daremos paso a una nueva etapa.



Ortofoto del flanco sur del Puerto, con algunos de los proyectos de futuro que está impulsando la Autoridad Portuaria, como el Contradic de Ponent o la ampliación del Moll de Balears, superpuestos. (Fuente: Autoridad Portuaria de Tarragona).

**IMAGEM INICIAL | Vista aérea del puerto de Tarragona y sus alrededores. (Fuente:
Autoridad Portuaria de Tarragona).**

