Tarragona Port

Abril 2021

Anuari 2021

SUMARI

04 2021, punt d'inflexió

06 Cifras 2020

10 Entrevista presidente Puertos del Estado, Francisco Toledo

12 Los ocho proyectos que transformarán el Port

18 Agroalimentario, un tráfico con camino por recorrer

24 Químicos e hidrocarburos, referente en el Mediterráneo

26 Petits grans tràfics

29 Guadalajara-Tarragona, una conexión de gran potencial

30 Potencial logístic del territori

32 El camí cap a la plena digitalització

34 Los grandes retos del 2021

38 Els Molls del Port

41 Marchamalo tendrá salida directa al mar

42 150 anys del Port modern

44 Port-Ciutat, un model d'èxit

46 Los faros del Port

Des de l'any 2012 venim editant el web **www.tarragonaport.com**, un mitjà d'informació periodística especialitzada, amb un 70% de lectors de fora de les comarques de Tarragona. Aquesta va ser la nostra intenció des d'un principi: donar a conèixer la realitat empresarial i econòmica del Port i la seva projecció, més enllà de l'entorn pròxim. L'**Anuari Tarragona Port 2021** és un pas més en aquesta direcció. El potencial del Port de Tarragona i la força del seu hinterland mereixen uns continguts especialitzats i una difusió que presenti l'enclavament tarragoní com una plataforma de suport empresarial de primer ordre. Continguts i difusió que arriben als nostres lectors gràcies a la col·laboració d'empreses i institucions que han fet realitat aquest Anuari, amb l'esperança que compleixi amb les expectatives dels nostres lectors.

Desde el año 2012 venimos editando la web **www.tarragonaport.com**, un medio de información periodística especializada, con un 70% de lectores de fuera de las comarcas de Tarragona. Esta fue nuestra intención desde un principio: dar a conocer la realidad empresarial y económica del Port y su proyección más allá del entorno próximo. El **Anuario Tarragona Port 2021** es un paso más en esa dirección. El potencial del Port de Tarragona y la fuerza de su hinterland merecen unos contenidos especializados y una difusión que presente al enclave tarraconense como una plataforma de soporte empresarial de primer orden. Contenidos y difusión que llegan a nuestros lectores gracias a la colaboración de empresas e instituciones que han hecho realidad este Anuario, con la esperanza que cumpla con las expectativas de nuestros lectores.

COMUNICACIÓ EXTERNA

Edita: Comunicació Externa - info@comunicacioexterna.com - 977 086 769 · **Director:** Joan A. Domènech ·

Col·laboren: Josep M. Cruset, Alberto Rojo, Rafael Esteban, Enric Ticò, Montse Adan, David González, Marta Virgili Verònica Tapias, Josep Gallofré · **Disseny:** Christian Santos · **Fotografia:** Alba Mariné, Port de Tarragona i arxiu · **Impressió:** Cop d'Ull ·

Aquest número ha estat possible gràcies a la col·laboració de les següents empreses i institucions:

PORT DE TARRAGONA · EUROENERGO · DPWORLD · AYUNTAMIENTO DE GUADALAJARA · ALFASHIP · TRANSPORTES PRATS · SAMCA · BACTAGUA · APCB · APEET ·ATEIA TARRAGONA · ASESA · VOPAK-TERQUIMSA · ALTECH · AEQT · ASFAC · TEPSA · REPSOL · BROKER CEREAL TARRACO · AJUNTAMENT DE VILA-SECA · AYUNTAMIENTO DE MARCHAMALO · FEAT · SUPERCONTROL MS · LLOTJA DE CEREALS DE BARCELONA · NEXTMARITIME · URV · CAMBRA DE COMERÇ DE REUS

EUROENERGO

20 anys de compromís amb Tarragona

www.euroenergo.com

2021, punt d'inflexió

Josep M Cruset
President del Port de Tarragona

L'any 2020 ha estat un any sense precedents en la nostra història més recent. L'aparició d'un element disruptiu com la pandèmia de COVID-19 a escala global va truncar els plans d'empresa de tothom i va obligar tothom, i entre ells l'Autoritat Portuària de Tarragona, a centrar l'atenció en el desenvolupament de plans de contingència, en l'adopció de mesures de seguretat i salut, i en l'adaptació de les organitzacions a un entorn canviant i enormement amenaçador.

Després de la primera onada de la pandèmia, entre les restes del naufragi van aparèixer alguns elements de valor: una acceleració de la transformació digital del sector, una major consciència de les debilitats de les organitzacions, i una major reflexió estratègica a mitjà i llarg termini, entre d'altres, que ens ha portat a obrir els ulls als esdeveniments -no tan lluny- que generaran un canvi de paradigma.

Per aquesta raó, en el Port de Tarragona, preferim més parlar d'oportunitats que de crisi. Després d'un 2019 de rècord i malgrat un 2020 llastrat pel coronavirus, el Port de Tarragona inicia un 2021 prometedor amb una bateria d'obres i inversions importants en marxa.

Inversions estratègiques

La pandèmia no ha ajornat les inversions estratègiques del Port durant el 2020 i davant nostre s'obre un 2021 d'obres que han de marcar un punt d'inflexió en la transformació del Port de Tarragona. Després de dos anys planificant, avançant els tràmits administratius i explicant la feina que volíem fer, és ara quan començarem a veure com s'executen els grans projectes que ens han de deixar preparats per assumir els reptes dels pròxims deu o quinze anys: la Zona d'Activitat Logístiques, la terminal intermodal de Guadalajara, el contradic d'Els Prats, la terminal de la Boella...

Aquestes noves infraestructures estan fent realitat el port del futur. Com deia, ja hem superat l'etapa dels tràmits administratius i és l'hora de l'inici de les obres que ens han de posicionar com un dels ports intermodals millor connectats de la Mediterrània. El futur del Port de Tarragona passa per potenciar la càrrega en general i l'estratègia és fomentar la intermodalitat. L'estratègia portarà a potenciar l'actual terminal ferroviària de la Boella, on podem carregar tot tipus de contenidors. Al costat de la Boella, la ZAL permetrà absorbir aquest augment de tràfic, moure mercaderies i donar-li valor afegit abans de carregar-les al ferrocarril o transportar-les per mar. I, unida a aquest dues infraestructures, estem construint la terminal intermodal de Guadalajara per posicionar-nos ferroviàriament al centre de la península. Guadalajara està situat al corredor d'Henares, el de màxim tràfic de la península, i és el punt ferroviari de màxima aproximació a Madrid. I l'últim element d'aquesta estratègia és el corredor mediterrani, que ens permetrà connectar-nos amb Europa i competir amb els principals port de la Mediterrènia i del Nord d'Europa. I tot això, ho estem treballant perquè totes aquestes actuacions conflueixin en el temps.

Nous tràfics

La Covid-19 també ens ha empès, juntament amb els diferents membres de la nostra comunitat portuària, a arrencar nous tràfics al Port i trencar les zones de confort. L'any 2020 ha acabat amb millors resultats dels estimats a l'inici de la pandèmia. Esperàvem disminucions del 30 % dels tràfics marítim i, finalment, Tarragona ha tancat l'any amb un 19,2 % i mantenint la seva posició entre els 8 primers ports del sistema amb 26,8 milions de tones mogudes.

El tràfic de líquids a doll al Port de Tarragona l'any 2020 ha estat de 18 milions de tones. Ha suposat una caiguda del 13,6% respecte les dades de l'any 2019, el que ha suposat una caiguda menor que la mitjana d'altres tràfics. Els productes químics han estat els que millor han resistit amb una xifra quasi idèntica al 2019. Els sòlids a doll és el conjunt de tràfics que ha patit una caiguda més acusada, llastrat per la quasi desaparició del carbó i de la sal. En total es van moure l'any 2020 al Port de Tarragona 6,5 milions de tones, dintre dels quals, la xifra més positiva l'aporten els productes agroalimentaris amb un total de 4,5 milions de tones.

La càrrega general ha viscut un descens més lleu i, dintre d'aquesta categoria, els contenidors han estat l'apartat que millor ha resistit aquesta baixada. De fet, augmentar aquest tràfic és el nostre gran repte i anem camí de ser molt més que una porta d'entrada o de sortida . Un dels grans objectius que es començaran implementar aquest any és la possibilitat que tota mercaderia que entri al Port en vaixell pugui sortir d'aquí carregada en ferrocarrils, en camions o que es manipuli a les nostres instal·lacions per tal de guanyar un valor afegit.

En aquest sentit, la segona part del 2020 i l'inici d'aquest 2021, ha estat el moment de l'entrada de nous tràfics al Port, especialment en càrrega general, que -com apuntava abans- ens estan permetent posicionar-nos com una alternativa competitiva i rentable per a operadors nacionals i internacionals, com ha estat l'entrada en servei del nou servei de short sea shipping amb Turquia.

Sostenibilitat

L'any 2020 ha estat també el de l'aprovació del Pla de Sostenibilitat – Agenda 2030 del port de Tarragona. El Pla presenta un sol objectiu: la reducció de la petjada de C02 de l'APT en un 99 % al 2030 a través de 23 objectius finalistes agrupats en tres blocs temàtics diferenciats -Sostenibilitat ambiental, Creixement sostenible i Compromís social- en el que s'analitzen les fortaleses del Port, es despleguen les accions a 10 anys, s'estableixen els indicadors de seguiment i es mostra percentatge d'assoliment per cada any.

El Pla adopta els 17 Objectius de Desenvolupament Sostenible promoguts per l'ONU i defineix objectius per cadascun d'ells a di de contribuir a parar el procés e canvi climàtic. Més enllà que de l'objectiu sectorial establert per la Unió Europea de descarbonització dels ports per al 2030, el compromís amb un desenvolupament econòmic sostenible del Port de Tarragona és absolut. Entre les accions més representatives del pla està la recuperació de l'espai natural inclòs dins de la Xarxa Natura 2000, la producció d'energia fotovoltaica i l'augment de la superfície forestal. Totes encaminades a la reducció del carboni i a la millora del nostre entorn.

Esperem que en aquest camí també ens hi acompanyi la resta de la comunitat portuària. Amb la participació de les empreses, el Port de Tarragona es pot convertir en una comunitat energètica sostenible i esdevenir -encara més- en un motor econòmic sostenible que actuï com a força tractora per al territori i per al seu hinterland.

És per tot això que l'any 2021 serà clau en el desenvolupament i creixement del futur Port de Tarragona. Una infraestructura logística que està configurant una ambiciosa estratègia on la competitivitat i la sostenibilitat van de la mà, per tal d'actuar com a element dinamitzador i impulsor de l'activitat econòmica local i actor fonamental en la recuperació econòmica post pandèmia i de resiliència social i econòmica per a persones, famílies i entitats de les comarques tarragonines.

Cifras 2020

REDACCIÓN

El Port de Tarragona cerró 2020 con un volumen de tráficos de 26,3 millones de toneladas, lo que representa un 19,5% menos respecto al registrado en 2019 (32,7 millones), año récord en la infraestructura.

El enclave iniciaba el año con unos déficits de difícil recuperación. El más significativo, la pérdida de los tráficos de carbón y coque de petróleo, al cerrar las centrales térmicas de Andorra en Teruel y la de Alcudia en Mallorca, a las que abastecía.

El carbón ha sido, con diferencia, la mercancía que más ha influido negativamente en el cómputo final de tráficos, ya que en un buen año suponía algo más del 10% de todo el movimiento en la dársena, mientras que el pasado ejercicio vino a significar un muy reducido 3%, con algo más de 800.000 toneladas.

Pero es que, además, la infraestructura, en el capítulo de efectos sobrevenidos, soportó en 2020 los provocados por el temporal Gloria; la reducción de tráficos energéticos derivada del accidente en enero de IQOXE en el polígono petroquímico, y el traslado, por parte del operador, de la operativa de sal potásica a Barcelona.

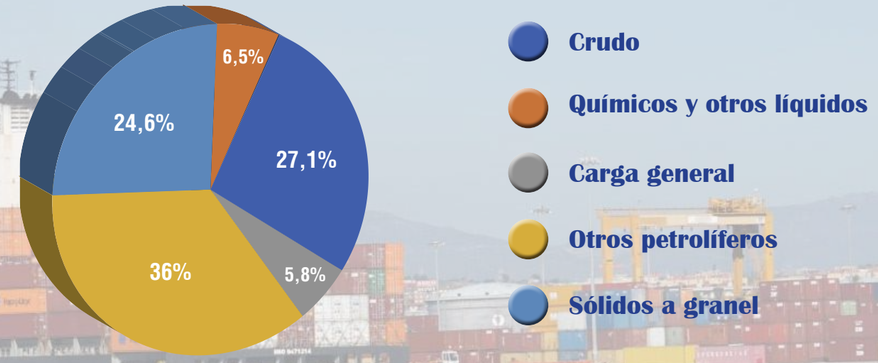
De hecho, la propia Autoridad Portuaria ya contemplaba durante los meses más difíciles de la pandemia una bajada de un 30% en la suma de todos los tráficos. Sin embargo, gracias al buen comportamiento de los últimos meses del pasado año, el Port ha concretado signos de recuperación en su actividad.

Tráfico Marítimo

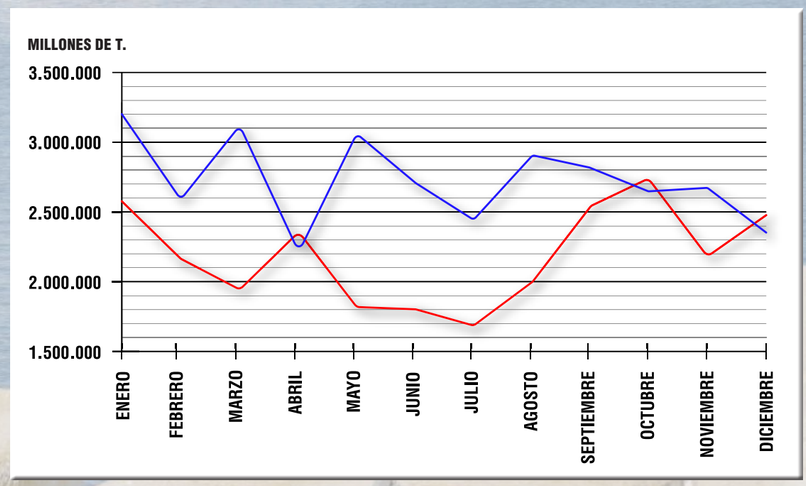
Principales movimientos 2020

Graneles Sólidos	6.480.982 t	-33,3%
Graneles Líquidos	18.319.623 t	-13,6%
Carga General	1.540.586 t	-13,4%
TEUs	43.787	-8,7%

Distribución porcentual del tráfico acumulado de mercancías



Gráfica comparativa del tráfico marítimo mensual



El Port salva el 2020 pese al Covid y otras incidencias

La Autoridad Portuaria de Tarragona ha presentado unas cifras a cierre del 2020 que pueden considerarse buenas a tenor de los avatares soportados durante el pasado ejercicio. Y es que el enclave, más allá de los efectos negativos del Covid, sumó otras incidencias en parte sobrevenidas, que lastraron el ejercicio pasado. Así, desde enero del 2020, el Port contaba ya con la merma del tráfico de carbón, en rápido descenso tras el cierre de las centrales térmicas de Endesa abastecidas desde la infraestructura. A esto tuvo que sumar también la marcha del operador de sal potásica, un tráfico menor, pero que no podía obviarse.

Como causas sobrevenidas, se añadieron los efectos del temporal Gloria, que provocó una semana de inactividad en la dársena; el accidente en IQOXE y la consecuente disminución de la actividad en la petroquímica; y, finalmente, la disminución de la importación de cereales al haber registrado el país una cosecha récord.

Atendiendo a las cifras, los ingresos se situaron en 49,4 M (51 millones sin tener en cuenta las bonificaciones extraordinarias aplicadas por el Covid). En cuanto a los beneficios, se quedaron en 740.000 euros, muy por debajo de los 7,4 millones de euros del 2019. Sin embargo, enmarcado en un contexto general del conjunto de las autoridades portuarias, Tarragona es una de las 18 que presenta datos positivos en este capítulo.

Más allá de estos cifras, significativo es el Ebitda del 2020, con 22,9 M, así como el cash flow, que se sitúa en 21,3 M. Por otra parte, el Port sigue rebajando el endeudamiento, que ahora marca 48 M frente a los 52,1 millones del 2019.

Ingresos
49,4M€
2019
57,6 M€

Resultado
740.000€
2019
7,4 M€

EBITDA
22,9M€
2019
30M€

Cash Flow
21,32M€
2019
23,9M€

Endeudamiento
48M€
2019
52,1M€

Contexto general portuario

El sistema portuario de titularidad estatal, conformado por 46 puertos que gestionan 28 Autoridades Portuarias y coordina Puertos del Estado, cerró el ejercicio 2020 con un resultado de explotación de 142,6 millones de euros. Teniendo en cuenta los resultados financieros el resultado del ejercicio consolidado del sistema portuario antes de impuestos fue de 104 millones de euros. El importe neto de la cifra de negocios alcanzó los 967 millones de euros, lo que ha supuesto una disminución del 16,1% respecto a los 1.153 millones de 2019. La disminución de ingresos se debió por una parte al descenso del tráfico de mercancías (-8,7%), aunque no obstante se superaron los 515 millones de toneladas, y por otra a las reducciones de tasas contempladas principalmente, en el Real Decreto 26/2020 de medidas de reactivación económica para hacer frente a los efectos de la pandemia.

El EBITDA de explotación, imagen fiel de lo que el sistema portuario está ganando o perdiendo en el núcleo del negocio, se situó en los 501 millones de euros, lo que supuso una disminución del 22,4% con respecto a los 645 millones de 2019.

La rentabilidad anual del sistema portuario, a efectos de aplicación de coeficientes correctores a las tasas del buque, del pasaje y de la mercancía, se sitúa en el 1,02%. Dieciocho de las Autoridades Portuarias presentan rentabilidad positiva, aunque solo cuatro superan el umbral del 2,5% previsto en la ley de puertos (Cartagena, Baleares, Castellón y Las Palmas) y las diez restantes han tenido rentabilidad negativa en 2020, si bien en casi todas se prevé un resultado positivo en 2021.

AYUNTAMIENTO
DE GUADALAJARA

Guadalajara,
valor seguro
de inversión

PUERTA CENTRO

“Los puertos impulsarán y aumentarán el tráfico de mercancías por ferrocarril para que España salga de la cola de la Unión Europea en este ámbito

Francisco Toledo

Presidente Puertos del Estado

J.A.DOMÈNECH

A Francisco Toledo le ha tocado afrontar seguramente el año más difícil que ha vivido el ente público responsable del sistema portuario de titularidad estatal. Un 2020 en el que la logística portuaria fue clave para aminorar las tensiones de abastecimiento provocadas por la pandemia. Este 2021, que inicia el camino de la recuperación, verá la concreción de importantes inversiones públicas en el sistema, por un montante de 1.000 M, a las que se añadirán las de la iniciativa privada.

Los efectos en la economía de la pandemia del Covid nos han servido también para darnos cuenta del valor de la logística portuaria.

Efectivamente, el transporte marítimo y los puertos, y su coordinación con el resto de medios de transporte, resultan absolutamente indispensables para el suministro de productos y bienes de consumo, tanto a la población como a la industria. Prueba de ello es que, gracias al trabajo de todo el sector, el abastecimiento ha estado asegurado en todo momento.

De hecho, se puede decir, a pesar de la bajada del total del tráfico portuario en un 8,4%, que 2020 ha sido un año razonablemente positivo, dadas las circunstancias. Nuestras previsiones iniciales apuntaban a descensos situados entre el 10-15%. La parte más positiva es que los puertos españoles se han afianzado en la manipulación de las mercancías en tránsito, 156 millones de toneladas, 1/3 del total movido y se han mantenido estables en el tráfico de mercancías en contenedores, 194 millones de toneladas. Los descensos más acusados se han producido en los graneles, sobre todo sólidos, y se han debido a circunstancias relacionadas con el cambio del modelo energético que se está abordando a nivel europeo.

Este 2021, el sistema portuario afronta uno de sus grandes años en el capítulo de inversiones. ¿Puede resumirnos las líneas generales?

Los objetivos principales de los presupuestos portuarios son, por una parte, contribuir a la reactivación económica que necesita el país en estos tiempos tan difíciles y por otra modernizar los puertos en consonancia con el Marco Estratégico. En conjunto, el presupuesto de inversión de Puertos del Estado y las 28 Autoridades Portuarias, que gestionan 46 puertos, ascenderá a 1.001 M€ en 2021, casi el doble de lo previsto para 2020. Esta elevación del esfuerzo inversor se prevé mantener en el periodo 2020-24, totalizando 4.500 M€ en números redondos.

Inversiones relevantes serán las dedicadas a sostenibilidad ambiental y energía, para la mitigación del cambio climático, en línea con el objetivo europeo de una economía climáticamente neutra en 2050. Se contempla una partida total de más de 100 M€ en el periodo 2020-2024 (32 M€ en 2021) para un amplio abanico de actuaciones en esta materia.

> “la inversión privada prevista en los puertos para 2021 asciende a 891 M€ y la total del periodo 2020-24 alcanza los 4.200 M€

Otros capítulos de interés son las inversiones en seguridad. Para cumplir con los acuerdos de la OMI en materia tanto de protección (‘security’) como de seguridad (‘safety’), se ha presupuestado 83 M€ para el periodo 2020-24 (30 M€ en 2021). Las actuaciones de digitalización que para el periodo 2020-24 supera los 200 M€ (50 M€ en 2021). Los procesos de digitalización forman parte sustancial de la apuesta por la innovación que es irrenunciable para los puertos. De hecho, en línea con el Plan de innovación del MITMA, ya hemos dado los primeros pasos en este capítulo con el lanzamiento del ‘Plan Puertos 4.0’ cuya primera convocatoria ha sido un éxito de participación con nada menos que 474 propuestas innovadoras. La integración puerto-ciudad para la que se ha presupuestado una inversión de 170 M€ en el periodo 2020-24 (con 35 M€ en 2021).

Para finalizar, quiero referirme a la inversión privada. Con los datos de que disponemos, la inversión privada prevista en los puertos para 2021 asciende a 891 M€ y la total del periodo 2020-24 alcanza los 4.200 M€, cifra similar a la inversión pública”.

Un punto destacado es la apuesta por el ferrocarril, que puede apuntalar el avance en la intermodalidad necesaria.

Los presupuestos de inversión cuentan con numerosas actuaciones de mejora de la conectividad terrestre de los puertos por importe de 366 M€ para modernizar sus redes internas viarias y ferroviarias. A estas actuaciones cabe añadir las 56 encuadradas en el Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria por importe de 443 M€ en el periodo 2020-24. Con estas inversiones ferroviarias de 809 M€, los puertos impulsarán y aumentarán del tráfico de mercancías por ferrocarril para que España salga de la cola de la Unión Europea en este ámbito, y pase del actual exiguo 5% para acercarse al 18% de la media europea, lo cual mejorará la competitividad de nuestro sector productivo.

Centrándonos también en 2021, ¿qué proyectos normativos más significativos acometerá Puertos del Estado?

Trabajaremos, en coordinación con la Dirección General de la Marina Mercante, en la modificación de la ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, donde incorporaremos las modificaciones emanadas del Reglamento Europeo de Servicios Portuarios y aprovecharemos para introducir aquellas mejoras que son imprescindibles para construir los puertos del futuro.

Otros de nuestros objetivos es la aprobación del Reglamento de Explotación y Policía que regulará el funcionamiento de los diferentes servicios y operaciones portuarias adaptados a la nueva realidad existente, algo que cada día es más necesario.

Como ha mencionado anteriormente, el Fondo Puertos 4.0 ha recibido cerca de 500 propuestas. Todo un síntoma del interés que genera esta iniciativa.

El “Fondo 4.0” se engloba en el Plan de Innovación para el Transporte y las Infraestructuras del Mitma, y constituye el proyecto más importante para la adaptación del sector a la economía 4.0 y, como usted menciona, ha sido un éxito a tenor del número de propuestas recibidas. Contará con 12 millones de euros para esta primera convocatoria, y promoverá e incorporará activamente la innovación como elemento de competitividad, de eficiencia, sostenibilidad, seguridad y protección en el sector logístico-portuario español.

Y en el horizonte, el Marco Estratégico para 2030.

Sí, es uno de nuestros objetivos inmediatos, concluir los trabajos de actualización del Marco Estratégico, con el objetivo de su aprobación en los próximos meses. El nuevo Marco Estratégico hará que los puertos españoles estén mejor preparados para los importantes cambios que se avecinan en los sectores del transporte y la logística, y poder incluso liderar las acciones necesarias como para contribuir a afrontar los nuevos retos en relación con la competitividad, la seguridad, la innovación y la sostenibilidad a escala global. En definitiva, un Marco Estratégico que nos permita avanzar en actuaciones que favorecerán el respeto al medioambiente, incorporar energías alternativas para favorecer la eficiencia energética y la sostenibilidad, profundizar en la digitalización de las operaciones portuarias, y potenciar la intermodalidad.

> “La primera convocatoria del ‘Plan Puertos 4.0’ ha sido un éxito de participación con nada menos que 474 propuestas innovadoras

Los 8 proyectos que transformarán el Port

J.A.D.

Con la previsión de ir dejando atrás la pandemia, la Autoridad Portuaria de Tarragona tiene en este 2021 uno de sus años más decisivos, el que marcará el futuro a medio y largo plazo de la infraestructura.

El enclave suma en estos próximos doce meses la puesta en marcha de algunos de sus proyectos más emblemáticos, el impulso de la recta final en otros, así como los primeros pasos en nuevas iniciativas de singular importancia. Cristalizan en el calendario de 2021 un buen número de inversiones, que el equipo que lidera Josep Maria Cruset debe confirmar, mientras avanza en otras propuestas.

En paralelo, el enclave se enfrenta a la pérdida definitiva de los volúmenes de tráfico que aportaba el carbón, en el que Tarragona actuaba como uno de los puertos hub más relevantes del Mediterráneo. O la potenciación, todavía incipiente, de la logística del ferrocarril, en la que, increíblemente, hasta hace bien poco, la dársena no había enfocado estratégicamente todo su potencial, y en el que tiene un horizonte todavía por acrecentar.

Terminal de Guadalajara

El Port de Tarragona dispone de 18 hectáreas en el complejo logístico Puerta Centro en Guadalajara, la más importante plataforma logística de la Península Ibérica. En esta superficie, el Port está llevando a cabo la construcción de una terminal multipropósito que permitirá la operativa de trenes de hasta 750 metros de longitud. Este mismo mes de abril se inicia la primera fase constructiva, con una inversión de 4,7 M€.

Con esta inversión se habilitará el acceso directo por ferrocarril desde el Port a la Terminal Intermodal Guadalajara. Por el momento, se han licitado los primeros movimientos de tierra para su conexión ferroviaria, en ancho convencional e integrada en la red ferroviaria del Corredor Mediterráneo. Por otra parte, la conexión con la Terminal Intermodal de La Boella permitirá ofrecer la plataforma como nodo de cambio de ancho. La inversión total en la plataforma ubicada en Puerta Centro es de 20 millones de euros, entre la compra de terrenos (3,5M) cerrada en 2018 y el desarrollo de la terminal ferroviaria.

ZAL

Sin duda, la futura Zona de Actividades Logísticas (ZAL) es uno de los proyectos estrella del Port, que no se desencalló administrativamente hasta finales del 2019, después de cerca de 30 años de gestiones. La ZAL recibirá este año un fuerte impulso que se concretará, en un primer momento, en la realización de las obras de acceso a la nueva plataforma logística.

Paralelamente, la APT trabaja con diversos operadores que han mostrado interés en instalarse en un futuro en la ZAL. En este sentido, más de 40 ya han mostrado interés en esta nueva superficie, situada en primera línea de agua y con conexiones inmejorables.

En la futura ZAL se han invertido ya 31M y está previsto invertir 35M más en los próximos años. La idea es que la primera fase operativa pueda estar en marcha en 2022. Todo el proceso de desarrollo y posteriormnete una vez en marcha, se ha calculado que generará 4.200 puestos de trabajo, entre directos e indirectos.

Con sus 92 hectáreas, la ZAL representa para el Port un crecimiento del 20% en su superficie. Por otra parte, según los estudios realizados por la APT, podría hacer que los tráficos marítimos del enclave crecieran entre 2,7 y 4,6 millones de toneladas por año; es decir, una media cercana al 10% o superior sobre el tráfico anual. Está previsto un retorno anual de la inversión para el territorio de 154 M.

alfaship
TRAMP AGENTS
FLETAMENTOS DE LIQUIDOS
ADUANAS E IMPUESTOS ESPECIALES

08001 BARCELONA
Avda. Drassanes, 6-8 plt. 18
Tel.: 93 567 77 00
Fax: 93 567 77 17
E-mail: barcelona@alfaship.com

43004 TARRAGONA
Apodaca, 5
Tel.: 977 21 88 02
Fax: 977 21 57 88
E-mail: tarragona@alfaship.com

FOSFA INTERNATIONAL

Oficinas propias en: Algeciras, Bilbao, Cádiz, Cartagena, Ceuta, Gibraltar, Huelva, Las Palmas y Tenerife

Muelle Balears

Entre los proyectos más llamativos, por la velocidad a la que avanza y el cambio en la fisonomía del dique de Llevant, está el nuevo muelle Balears, una plataforma multipropósito en la que en 2020 se invirtieron 20 millones de euros, que serán 20,2M en los próximos cuatro años, y que prevé dar servicio inicialmente a la actividad crucerística. La idea es que entre en funcionamiento en junio de este año. De hecho, la APT ya ha impulsado la licitación de la gestión de la terminal de cruceros.

La nueva terminal tendrá una superficie de cuatro hectáreas y 700 metros de atraque, lo que permitirá doblar el número de cruceros que podrán atracar simultáneamente y acoger barcos más grandes. Además, sus 16 metros de calado permitirían el atraque de los buques de crucero más grandes del mundo. La nueva infraestructura contempla también ser utilizada con funciones multipropósito, sumando así sus posibilidades de versatilidad que dan cabida al tráfico de otras mercancías.

Contradique Els Prats

Desde este año hasta finales del 2024, las obras del contradique Els Prats van a recibir una inversión de 35,6 millones de euros, con el fin de que sea a medio plazo la plataforma principal de acogida de cruceros en el enclave. En concreto, se espera que sea operativa durante el bienio 2025-2027.

El nuevo contradique configurará un muelle multipropósito con 400 metros de longitud de línea de atraque y una explanada de 4 hectáreas

Muelle de la Química

Es uno de los logros más relevantes de los últimos años. Especialmente la ampliación del muelle, que ha supuesto sumar 18 hectáreas hasta ser una realidad total de 36 hectáreas.

Las empresas concesionarias (Vopak-Terquimsa, Tepsa y Euroenergo) acudieron en su día a la ampliación del muelle. Las tres compañías siguen ejecutando sus planes de ampliación, que este 2021 podrían concretarse en nuevas estructuras que ocuparán una parte importante del terreno todavía por desarrollar.

Todo ello enmarcado en el objetivo de convertir el enclave en hub de referencia en el Mediterráneo para el sector químico. Hay que tener presente que, de media, el 65% del tráfico portuario local se centra en químicos e hidrocarburos.

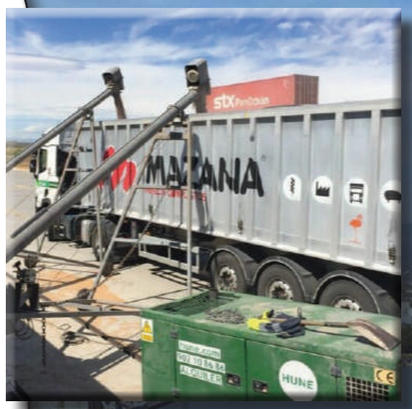
Sede Institucional de la Autoridad Portuaria

Aunque aparentemente menor, la reforma de la antigua sede de la APT es una inversión que implementa múltiples ventajas. Hasta el momento se han invertido 4M, el grueso de lo previsto. Este mismo año el nuevo equipamiento será una realidad operativa.

Además de ofrecer nuevo espacio para servicios de la propia Autoridad Portuaria, entre otros de indole pública, el edificio dispondrá de equipamientos para la actividad privada. Pero, sin dudad, uno de sus efectos más importantes es la clara mejora de imagen de este punto de la ciudad, y la recuperación de un edificio que ya es emblemático en el skyline portuario.

TRANSPORTES PRATS, S.A.
S.A.T.D. TARRACO TRANS, S.L.
ISO 9001 BUREAU VERITAS Certification
OPERADOR LOGÍSTICO
TRANSPORTE, ALMACENAJE Y DISTRIBUCIÓN
Pol. Ind. RIUCLAR C/ Granit, 24 - 43006 **TARRAGONA**
Tel. 977 54 69 82 Fax 977 55 03 09
CORRESPONDÈNCIA: Ap. Correos 166 - 43080 **TARRAGONA**
tp@transportesprats.com

Puerto seco agroalimentario



Desde hace años, la APT viene estudiando la posibilidad de ubicar un puerto seco que le permita una mejor circulación hacia el interior de sus tráficos de agroalimentario. Después de barajar diversas opciones en el resto de Catalunya y Aragón, las posibilidades de esta última zona cobran mayor protagonismo. La previsión es que este mismo año quede dilucidada la ubicación de su emplazamiento.

La idea originaria es la de crear un puerto seco con capacidad para 200.000 toneladas, al que llegarían los graneles en tren y desde allí distribuir la mercancía, evitando así el trasiego de camiones en el Port, con su coste en tiempo y dinero. El Port se beneficiaría de la liberación de espacio, una mejor y mayor entrega posible, así como los efectos del ahorro de costes de los operadores y la mejora medioambiental.

Apuesta por el ferrocarril

Sin duda, el gran debe en la salida de las mercancías que llegan a la infraestructura en barco y que se dirigen a destinos propios del hinterland del Port. El movimiento de mercancías mediante el ferrocarril no ha sido explotado en todas sus posibilidades. Durante años se ha confiado en que los operadores privados, bajo su iniciativa, fueran los dinamizadores en el uso de este tipo de transporte, que será el principal en un futuro.

La necesaria mejora del equipamiento de carga para el ferrocarril en algunas terminales, así como las futuras conexiones con la Terminal de Puerta Centro, y su enlace con La Boella, mejorarán sensiblemente esta tendencia. Sin embargo, sin la reciente apuesta decidida por este transporte en el seno de la Autoridad Portuaria, que todavía tiene que plasmarse en resultados crecientes, la progresión en el tráfico ferroviario de mercancías quedaría hipotecada en su velocidad de crecimiento.

La apuesta es clara. Iniciativas como el Raíl Day, que este mes de abril celebra su segunda edición, el refuerzo de la plataforma de La Boella, así como una versión de conjunto que aportan los futuros dos puertos secos, certifican esta apuesta por optimizar la cadena logística.

En 2020, más de 672.000 toneladas, casi 1150 trenes y 16.300 vagones circularon por las intalaciones del Port. Este volumen cumpliendo minimamente las previsiones, solo puede tener un camino al alza.

TERMINAL INTERMODAL MONZÓN

Una ubicación estratégica

Terminal intermodal de contenedores dry y reefer

3 vías de 520m ampliables a 750m

60.000 m2 de terminal ampliables a 150.000m2

72 conexiones reefer

Depósito aduanero

Terminal intermodal de graneles Almacenaje de cereales y oleaginosas

Capacidad recepción trenes graneleros de 1000t

Velocidad de descarga de 250t/hora

5 almacenes de 15.000t ampliables

TERMINAL INTERMODAL MONZÓN

agroTIM

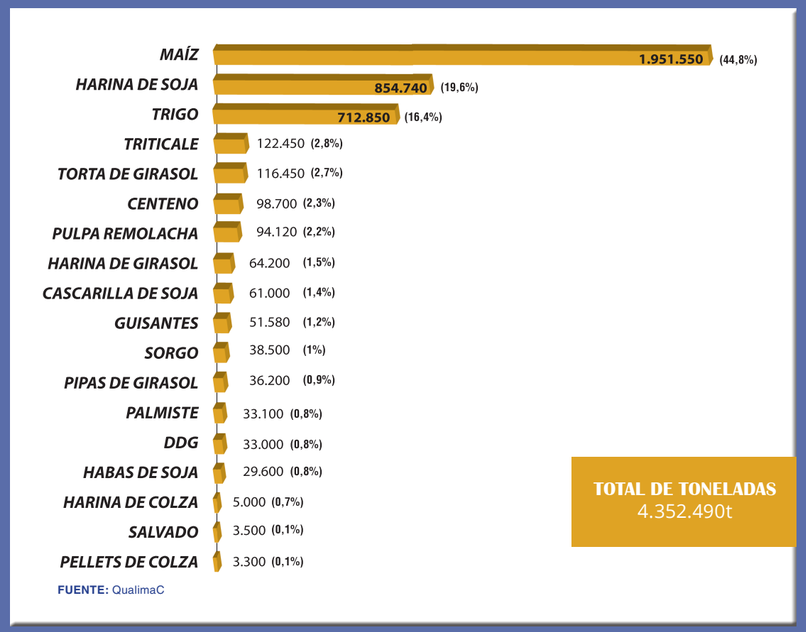
termoTIM

Ubicación y contacto

Polígono la Armentera,
22400 Monzón (Huesca)
Tel 974 30 83 60
intermodalmonzon@samca.com
www.intermodalmonzon.com

Agroalimentario,
un tráfico con camino por recorrer

Descargas de Agroalimantario en el Port de Tarragona



A este movimiento de entradas hay que sumar las salidas de agroalimentario exportadas por barco, que fueron 203.758 toneladas, sumando así el total de ***4.556.248 toneladas entre entradas y salidas.***

J.A.D.

Como la mayoría de graneles, también los agroalimentarios sufrieron el embate de la pandemia el pasado año. El enclave registró en 2020 un volumen de 4.556.248 toneladas en la suma de cereales, piensos y harinas, un 20,6% menos que el año anterior. En este movimiento, destacó el maíz con 1,9 millones de toneladas, seguido por la harina de soja (854.000), el trigo (712.000), triticale (122.000) y la torta de girasol (116.000), como referencias más importantes.

Más allá de que este mismo año se prevé una recuperación de tráficos, reafirmando el liderazgo del Port en este sector en el Mediterráneo, lo cierto es que los operadores y agentes especializados estiman que la infraestructura tiene margen para crecer.

En este camino, ya se han dado pasos señalados como la puesta en marcha del SEA, ampliamente reconocido como una de las grandes aportaciones a la mejora de las dinámicas de carga y eficiencia medioambiental añadidas, así como la reducción de costes. Igualmente, el empuje en los tráficos por ferrocarril puede abrir grandes expectativas que cristalizarán con el futuro puerto seco que la Autoridad Portuaria emplazará en Aragón.

Obviamente, para incrementar el tráfico de cereales hay que dotar de mayor capacidad a todos los recursos de la cadena logística, como el almacenamiento, la estiba, mecanización y transporte. Junto a estos factores, se argumentan otras iniciativas y posibilidades que podrían acrecentar este tráfico. Entre ellas, recogemos las de algunos operadores y especialistas reconocidos por el sector.

BACTAGUA S.L.
URB. ELS HOSTALETS, C. CAMÍ MAS DEL FRARE, S/N, NAVE 1 - 43007 TARRAGONA
Tel. 977 232 513 - info@bactagua.com

BACTAGUA S.L. DA SERVICIO A EMPRESAS
E INSTITUCIONES EN PENÍNSULA Y CANARIAS DESDE 1976

- Depuradoras de aguas residuales prefabricadas o *in situ*.
- Tratamientos terciarios.
- Sistemas de bombeos de A.R.
- Tratamientos del agua.
- Ingeniería de tratamientos del agua.
- Sistemas contra incendios, etc.

www.bactagua.com

Agustín Hernández

Alfaship

El Port sigue incrementando su tráfico y apostando por mejorar las infraestructuras y servicios. Ejemplos como el SEA y la proyección del tráfico por ferrocarril mejoran la eficiencia y los costes. Con todo, en mi opinión, hay margen de mejora. La reducción de tasas permitiría captar nuevos clientes, y un crecimiento moderado de las infraestructuras evitará el colapso que año tras año, y en épocas concretas, se repite con la llegada de productos agroalimentarios.

El Port ha mejorado en aspectos que benefician el tráfico de agroalimentario, como la puesta en marcha del SEA y el impulso del ferrocarril. Pero para hacer crecer este tipo de tráficos, le queda camino por recorrer. Por ejemplo, incrementando la apuesta por el transporte ferroviario y ampliando horarios para la logística de retirada de las mercancías.

Fernando Cabré

Supercontrol & Maritime Services

Joaquím Brufau

IRTA

Dar respuesta a los retos planteados por el Green Deal y los ODS marcados por la UE implica transformar el sistema de gestión de productos agroalimentarios. El Port de Tarragona, clave en la entrada, control y distribución de este tipo de mercancías, ha incrementado la eficiencia de gestión y entrega de productos, pero deberá abordar el reto de control de origen, calidad y contaminación de los ingredientes con el objetivo de evitar el "doble estándar" (diferentes requerimientos para un mismo producto).

La franja este de la provincia de Huesca presenta una importante concentración de plantas productoras de piensos y es deficitaria en centenares de miles de toneladas de cereales y oleaginosas, que son importadas por el Port de Tarragona. Para hacer este transporte puerto-fábrica, la mejor herramienta es el ferrocarril, por su eficiencia y sostenibilidad medioambiental. Con el fin de hacer viable el proceso, necesitamos que el Port disponga de cargaderos ferroviarios, especialmente de oleaginosas. Además de un mayor grado de sostenibilidad, estas instalaciones darían un tremendo margen de crecimiento a esta industria y al propio puerto.

Daniel Larriba

SAMCA

Jordi Forés

QualimaC

Estamos convencidos que el crecimiento potencial del tráfico agroalimentario en el Port de Tarragona debe ir ligado necesariamente a garantizar la calidad y la seguridad alimentaria de las materias primas que se descarguen. Los controles y las comprobaciones que hacemos en nuestra asociación complementan la actividad oficial del PIF y sirven para dar más tranquilidad y confianza a los consumidores.

En el tráfico agroalimentario, Tarragona es un puerto modélico y tiene mucho por hacer. Tenemos cubierto el hinterland de Tarragona, pero hay todavía mucho potencial de crecimiento en la zona del interior de la Península, y que se convierta en el puerto de referencia del Mediterráneo. La apertura del túnel del Coll de Lilla permitirá a Tarragona poder competir con los puertos de Bilbao y Castellón, pero para conseguirlo tenemos que ser muy eficientes y reducir el coste del transporte.

Pablo García

Euroports

Pere Borrell

ASFAC

Desde l'Associació Catalana de Fabricants d'Aliments Compostos tenemos muy en cuenta los nuevos retos logísticos a los que se está enfrentando el sector de la fabricación de piensos; la implementación de las 44 toneladas y el impulso del ferrocarril en el transporte de materias primas nos tienen que ayudar a ser más eficientes y sostenibles. Nuestro deseo es que el Sistema de Entregas de Agroalimentarios (SEA) sea clave para seguir mejorando la logística dentro y fuera del Port de Tarragona.

Antonio García

Ership

Hay capacidad para crecer, sin duda. Una de las cosas a mejorar es el SEA. Tienen que resolverse algunas incongruencias logísticas en el interior del puerto para que mejoren los flujos. Es un sector en el que se entremezclan los intereses del importador, el comercial y el consumidor, y esto afecta a la operativa. El ferrocarril ha recibido un fuerte impulso, pero tienen que mejorarse los puntos de carga. Hay que tener en cuenta que tenemos pocos operadores especializados en ferrocarril y los receptores no están del todo preparados para ese tipo de logística.

SEA, un acierto que beneficia toda la cadena logística

El Sistema de Entregas de Agroalimentarios (SEA) del Port de Tarragona ha revolucionado la logística del cereal en el enclave. Es unánime el reconocimiento por parte de los usuarios, que ven en él una mejora sustancial de los procesos. Por otra parte, la Autoridad Portuaria realizó en su día un gran esfuerzo divulgativo e informativo para implicar al mayor número posible de operadores logísticos en agroalimentarios para que se integraran en el SEA, con todas las garantías para operar eficientemente desde el primer día de funcionamiento del nuevo sistema.

Los resultados no se hicieron esperar, y toda la cadena logística adaptó el nuevo sistema como una pauta de resultados inmediatos. El 6 de octubre del pasado año entró el SEA en funcionamiento. Y desde el pasado 1 de marzo esta plataforma ya es prácticamente la única y exclusiva herramienta para poder operar en las entregas de agroalimentario en el enclave.

Son múltiples las ventajas. Entre ellas se encuentran la reducción de las colas y agilización de los trámites para recoger la mercancía. Se trata de un paso adelante en las mejoras en la logística y en el funcionamiento de las instalaciones portuarias tarraconenses.

El SEA permite un servicio de entrega de mercancías más rápido, eficiente y económico, asegurando al 100% la trazabilidad de la mercancía. Este nuevo sistema quiere facilitar la recogida de mercancía de las terminales, especialmente para el transportista.

En segundo lugar, el SEA también es una herramienta útil para la terminal que podrá saber la demanda de un periodo de tiempo determinado y, por lo tanto, disponer de los recursos necesarios para poder planificar las entregas. Con esta información, se facilita la detección de incidencias recurrentes y se puede así establecer mecanismos para hacerlas frente, a la vez que se reduce el número de visitas en las oficinas, al desplazarse el camión directamente a su punto de carga/báscula en la mayoría de los casos.

Y, finalmente, el SEA facilita mucho el trabajo al transportista. Este se ve beneficiado claramente al tener la mercancía localizada y con la concreción de día, hora y punto de entrega: reducirá el tiempo de estancia en las instalaciones portuarias.

Eduardo Domènech

Broker Cereal Tarraco

El futuro del tráfico alimentario del Port de Tarragona tiene que ir vinculado a dos actores imprescindibles dentro de la cadena de suministro. Por un lado el consumidor (fabricante de piensos, harineras…) y, por otro, el importador de la mercancía (multinacionales, comerciantes…) El rol del Port, como muy bien lo está haciendo en los últimos años, es dotar de todas las facilidades a los actores implicados, mediante infraestructuras, precios competitivos, digitalización, logística.
El camino es el adecuado.

El Port es el gran aliado del sector agroalimentario. Tarragona representa aproximadamente el suministro del 50 % de las necesidades de la alimentación animal y la fabricacion de harinas.
Quiero agradecer a la Autoridad Portuaria el gran esfuerzo realizado para modernizar y adaptar todas las infraestructuras con el fin de mejorar la distribución. Resaltar los enlaces de ferrocarril que nos acerca el Port a nuevos destinos, mejorando costes y la sostenibilidad.

José Luis Esteban

Llotja de Cereals de Barcelona

Químicos e hidrocarburos, referente en el Mediterráneo

REDACCIÓN

El martes 22 de julio del 2014 se inauguraba la ampliación del muelle de la Química en el que se invirtieron más de 76 millones de euros. Se pasaba, en superficie, de las cerca de 18 hectáreas a las 36, y de 800 a 2.000 metros de línea de atraque.

Esta ampliación del muelle permite poner a disposición de los operadores 1.200 metros de nueva línea de muelle distribuida en 3 alineaciones de atraque, con calados máximos de 16,5 metros, y 18 hectáreas de superficie terrestre.

En aquel año de inauguración ya estaba comprometido el 40% de la superficie de la ampliación. Con el tiempo, las tres concesionarias que operan en el Port, Vopak-Terquimsa, Tepsa y Euroenergo, reservaron la totalidad del espacio disponible. Cada una de estas compañías, con ritmos diferentes en sus procesos de ampliación. El objetivo final es pasar de los 2,5 millones de toneladas de capacidad que tenía el muelle en 2014 a los 8 millones que tendrá una vez completados todos los procesos de inversión de cada una de estas tres empresas.

Todo ello con una clara apuesta de futuro en el horizonte: ser un referente en el sector de los líquidos, el hub regional del Mediterráneo para este tipo de productos.

Entre las empresas que pidieron ampliar superficie en la ampliación destaca Euroenergo, con una reserva de 8,1 hectáreas en dicho muelle. Tepsa y Vopak-Terquimsa completarían hasta la fecha la petición de espacio que hicieron en su día.

Vopak Terquimsa

Vopak Terquimsa celebró en 2020 su medio siglo en Tarragona. La compañía logística líder en el Mediterráneo Occidental, propiedad del Grupo CLH y de Royal Vopak, cuenta en Tarragona con una capacidad de seiscientos cuarenta mil metros cúbicos.

Coincidiendo con su 50 aniversario en Tarragona, Vopak Terquimsa inició las obras de ejecución de la ampliación de la terminal que, en principio, finalizarán este año. La inversión de la compañía -de 14 millones de euros- añadirá 17.000 metros cúbicos de capacidad de almacenamiento.

Vopak Terquimsa acomete así la tercera fase de la ampliación de la concesión en el muelle de la Química del puerto. Ello ha supuesto ampliar en 60.000 metros cúbicos su capacidad en los últimos seis años, suponiendo una fuerte apuesta por el territorio con una inversión total de 34,5 millones de euros. Eduardo Sañudo, director general de Vopak Terquimsa asegura que «queremos seguir reforzando nuestra posición de liderazgo en Tarragona», y añade: «Tarragona es un enclave estratégico a nivel europeo cuando hablamos del almacenamiento de productos químicos».

TEPSA

TEPSA se encuentra en la fase final de la construcción de su segunda fase de expansión de instalaciones en Tarragona, con inicio de operaciones previsto en abril. Esta segunda fase añadirá unos 14.000m3 a la capacidad de almacenaje actual (71.450 m³). La compañía ha invertido más de 4 millones de euros en la construcción de las instalaciones, incorporando la última tecnología en automatización y los más altos estándares de seguridad y protección del medio ambiente. En los próximos meses se espera iniciar la construcción de la última fase de la ampliación, cinco años antes de lo previsto, que completará la capacidad de la terminal hasta superar los 100.000m3 dedicados al almacenamiento de productos químicos.

TEPSA es una compañía del grupo Rubis Terminal Infra, con una capacidad de almacenamiento en Europa de más de 4.5 millones de m3 en los negocios de químicos, petrolíferos, biofuels y agroalimentarios. Desde Rubis aseguran que Tarragona "tiene un importante potencial de crecimiento como resultado de su fuerte posicionamiento en el mercado español y de los planes de expansión ya en marcha".

Euroenergo

Euroenergo sumó el pasado año dos décadas de existencia. Esta empresa independiente especializada en logística de hidrocarburos, concentra sus instalaciones en el puerto de Tarragona, donde es titular de un parque de almacenamiento con una capacidad de 331.000 m3 distribuidos en 18 depósitos.

La responsable del Desarrollo de Negocio de la Compañía, Anastasia Mozgovoy, valora la apuesta por Tarragona como "nuestra expansión natural teniendo en cuenta nuestro compromiso local como empresa familiar e independiente en la zona durante los últimos 20 años".

Euroenergo, además, es la empresa de su sector que más espacio tiene en la concesión de la ampliación del muelle de la Química. En concreto, obtuvo 8,1 hectáreas de las 18 de toda la ampliación de dicho muelle. La empresa está pendiente de los permisos medioambientales, y realizará las obras de ampliación en diversas fases.

Petits Grans Tràfics

VERÒNICA TAPIAS

Tot i que el Port de Tarragona deu el seu creixement al moviment de productes petroquímics i agroalimentaris, en els darrers anys ha introduït nous petits tràfics que s'emmarquen en una estratègia de diversificació. La diversificació ha donat a la institució l'oportunitat d'obrir noves línies de negoci amb tràfics que, si bé no mouen grans volums de mercaderies, són un valor afegit per reforçar el posicionament de l'enclavament en el conjunt de ports espanyols i de la Mediterrània.

Entre aquests tràfics, trobem el de la sal comuna, els productes siderúrgics, la ferralla de ferro, el paper i els productes forestals o les fruites, hortalisses i llegums, entre d'altres. Un dels volums més importants d'aquests tràfics és el de la sal comuna.

El tràfic de sal comuna va anar registrant un creixement molt important fins a 2018: 136,7% el 2017 i 49,5% el 2018. El 2019, però, va començar a patir un lleuger descens (-11,1%), tot i que va continuar per damunt de les 600.000 tones. El Port de Tarragona era conscient que aquest era un "tràfic prestat", ja que estava informat que no podria retenir-lo més enllà del temps necessari per fer les obres en la terminal del Port de Barcelona per part de l'operador. Així, l'any 2020 la davallada va ser molt més important, amb un 37,1% menys de mercaderia moguda. I és que, a la crisi provocada per la situació sanitària arran de la pandèmia de la Covid-19, se li suma el fet que l'operador d'aquesta mercaderia al Port de Tarragona, l'empresa del **Bages ICL Iberia**, va inaugurar a principis de l'any passat una nova terminal al Port de Barcelona, al moll Álvarez de la Campa, amb una capacitat per a 100.000 tones de sal, que podria ampliar-se fins a les 140.000 tones. Per volum de tràfic, el segon més important és el de paper i productes forestals, que va arribar al seu màxim l'any 2018, amb un moviment de 627.239 tones. El 2019, però, va patir un decrement del 33,2%. La causa: un excés d'oferta que va produir grans estocs i, en conseqüència, va reduir també els intercanvis. El de Tarragona és un port hub de pasta de paper i treballa amb un únic operador, **Euroports Ibérica TPS**. Aquesta companyia, conscient de l'oportunitat de negoci que s'obria amb aquesta mercaderia, va realitzar una inversió de 2,3 milions d'euros fa tres anys per augmentar la capacitat d'emmagatzematge en un 25%, concretament fins als 30.000 metres quadrats. La pasta de paper arriba a l'enclavament tarragoní des de Sud-Amèrica (on es produeix el 80% d'aquesta mercaderia). Països com Xile, Brasil o Suècia en són els principals exportadors. El Port de Tarragona és la primera parada de la Mediterrània després que els vaixells creuin l'Atlàntic i, un cop aquí, la càrrega s'emmagatzema a la terminal d'Euroports per ser distribuïda als clients del territori via terrestre o a altres ports mediterranis via marítima.

El tercer petit gran tràfic és el de fruites, hortalisses i llegums que, un cop més, va registrar les millors xifres dels darrers anys el 2018, amb més de mig milió de tones mogudes i un creixement del 269,5% respecte de l'any anterior, situant-se com a sisè port de l'Estat espanyol en aquest tipus de productes. La davallada patida l'any 2019 (-63%), però, el feia recular una posició, amb el percentatge de descens més important d'entre totes les infraestructures estatals que operen en aquest tipus de tràfic.

El Port de Tarragona és la porta d'entrada de la fruita tropical per a la península Ibèrica i el sud d'Europa. De fet, es pot dir que la major part dels kiwis que es consumeixen a la Península entren per Tarragona, igual que les diferents varietats de pinyes, plàtans i alvocats. Amb unes instal·lacions i uns serveis intermodals que el converteixen en una de les millors opcions de l'arc mediterrani, l'enclavament disposa de connexions marítimes amb els principals exportadors de fruita. Té serveis regulars amb Nova Zelanda, Costa Rica, Colòmbia, República Dominicana, Canadà i els Estats Units. L'operador per a aquest tràfic és **Fruport.**

	2016	2017	2018	2019	2020
Sal Comuna	192.108	454.687	680.537	605.060	380.570
Paper i productes forestals	410.147	585.033	627.239	418.864	402.496
Productes siderúrgics	395.822	405.395	478.251	404.556	324.380
Ferralla de ferro	14.201	16.468	25.027	2.593	32.201
Fruites, hortalisses i llegums	170.938	137.739	508.903	188.165	204.173

FUENTE: AUTORIDAD PORTUARIA DE TARRAGONA

Pel que fa als productes siderúrgics, el mercat que nodreix a la indústria de la construcció i de l'automòbil, aquest tràfic també va experimentar un important creixement fins el 2018, arribant gairebé al mig milió de tones mogudes i amb un increment del 18% respecte el 2017. El 2019, però, la caiguda sostinguda en la producció de vehicles va provocar un descens del 15,4% en el moviment d'aquesta mercaderia al port tarragoní. La pandèmia de la Covid-19 durant el 2020, amb el conseqüent decrement de la producció del sector automobilístic, va potenciar aquesta davallada en gairebé un 20% més.

La majoria de productes d'aquest grup corresponen a la importació de bobines, productes laminats, perfils i bigues, però la ferralla i les restes metàl·liques en són també una partida significativa. A través de cinc operadors, **Bergé Marítima**, **Noatum Terminal Tarragona**, E**uroports Ibérica TPS**, **Gonvarri Tarragona** i **Prime Steel**, el port mou productes siderúrgics a 35 països d'arreu del món i la Xina, Turquia, França i Itàlia són amb els que s'ha operat de manera més freqüent.

En el cas de la ferralla de ferro, després de registrar creixements importants tant el 2017 (+16%) com el 2018 (+52%), va patir una important davallada l'any 2019 (-89,6%) que es va recuperar l'any passat superant les xifres de 2018.

La exportación de ganado vivo aumentó un 22% en 2020

Un año más, el enclave tarraconense sumó buenos registros en un tráfico que en 2020 aumentó sus volúmenes un 22% en el cómputo de animales exportados. En total, el Port gestionó la salida de 292.617 unidades sumando ovino y bovino, un 22,3% más que en 2019 (239.182 unidades), según detalla la estadística de tráficos de la Autoridad Portuaria. Como viene siendo norma, las unidades de ovino suponen la mayoría del ganado exportado; en 2020, 203.732 ejemplares, por 88.885 de bovino.

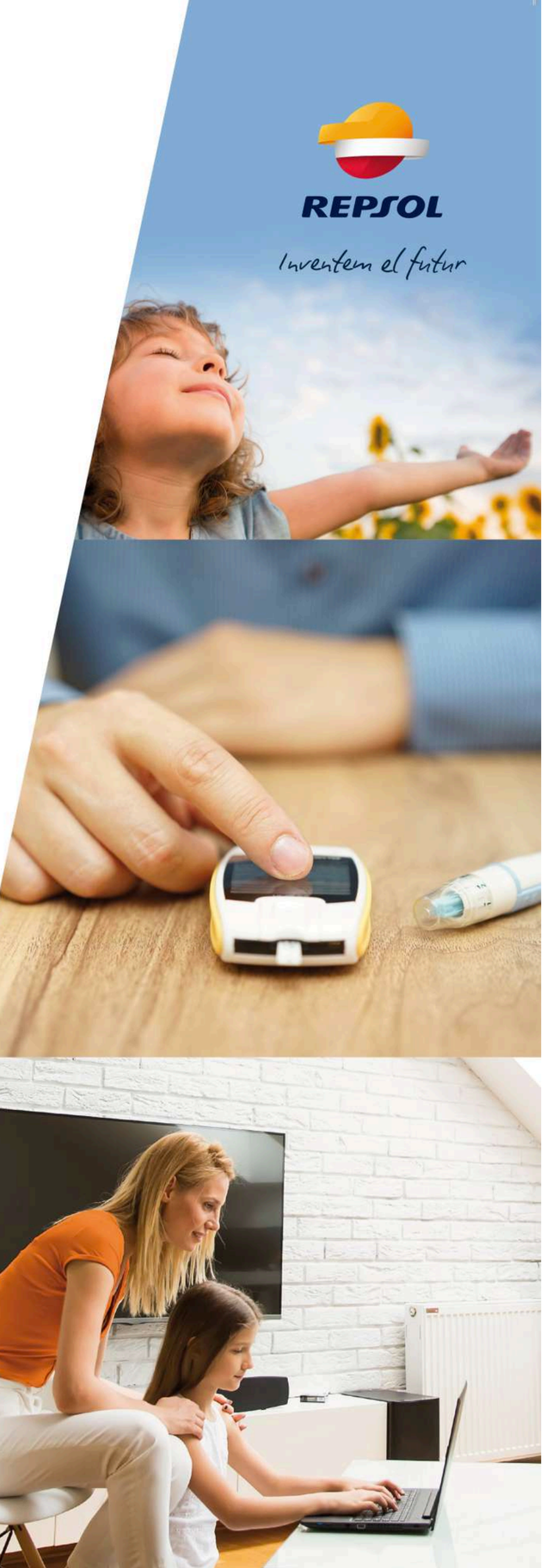
El ganado que se exporta desde el Port de Tarragona tiene como destino principal Oriente Medio, Norte de África y otros puntos de la cuenca mediterránea. Países como Libia, Líbano, Argelia, Túnez, Egipto o Turquía son los principales importadores de novillos y corderos. El pasado año, se abrió el mercado de Marruecos, así como exportaciones puntuales a Arabia Saudí. Transmar y Euromarco son los operadores privados que concentran esta logística en la darsena.

La infraestructura tarraconense suma un 40-50% de media anual del total del bovino español exportado y un 25-30% del ovino. Los picos de demanda durante el año se concentran en el final del ramadán, que en 2020 fue a finales de mayo, y la fiesta del cordero, que se celebró a finales de julio.

Innovació per al teu dia a dia

Desenvolupem productes que contribueixen al benestar, la seguretat, la sostenibilitat i la millora de la qualitat de vida de milions de persones.

- Cases automatitzades, cables, peces i conjunts plàstics per a domòtica que **permeten estalviar energia**.
- Canonades i dipòsits de plàstic per a **sistemes avançats de gestió de l'aigua de pluja.**
- Nous materials plàstics per a **envasos farmacèutics i dispositius mèdics lleugers, compactes i segurs.**
- Peces de plàstic que alleugereixen els vehicles i **redueixen el consum i les emissions de CO_2.**
- Autogàs: última tecnologia en carburants **nets i econòmics amb àmplia autonomia**.
- **Líders en punts de càrrega ràpida per a vehicles elèctrics** en estacions de servei a Espanya.
- Desenvolupament d'**asfalts 100% reciclables** que redueixen el consum d'aigua i les emissions de CO_2.
- Desenvolupament de tecnologia per a la fabricació de productes amb menys empremta ambiental gràcies a l'**ús de CO_2 com a matèria primera.**
- Reciclatge químic: obtenció de «cru sintètic» per produir nous materials plàstics, cosa que **afavoreix l'economia circular dels plàstics.**



www.repsol.energy

Guadalajara-Tarragona, una conexión de gran potencial

ALBERTO ROJO
Alcalde de Guadalajara

Una de las transformaciones más importantes para Guadalajara durante los próximos años, desde el punto de vista económico y empresarial, será la conexión del mayor puerto seco del centro de la península, Puerta Centro, con Puerto de Tarragona. Una unión cuyo resultado se traduce en una infinidad de posibilidades relacionadas con el sector del transporte y la logística.

Quiero aprovechar estas líneas para dar la bienvenida a Puerto de Tarragona por su implantación y despliegue en la Ciudad del Transporte, Puerta Centro. Dar la bienvenida a esa unión de la que acabo de hablarles porque estoy convencido de que será muy importante para mi ciudad, el conjunto de la provincia, para Puerta Centro y Puerta Tarragona, así como para cientos de clientes y operadores logísticos que van a nutrirse de ella. Permitirá hacer del sector del transporte y la logística un robusto motor para el desarrollo económico del conjunto del país.

De hecho, Guadalajara es ya el corazón de la logística de España con un emplazamiento idóneo por su cercanía tanto a Madrid como a importantes vías e infraestructuras de comunicación como el Aeropuerto de Adolfo Suárez, el nudo ferroviario de Madrid para las mercancías, el AVE Madrid-Barcelona o la autovía A2. Ubicación privilegiada en un entorno mucho menos atomizado y colapsado como el madrileño, con costes claramente inferiores.

Les invito a descubrir Guadalajara como valor óptimo y seguro para la inversión, aunque vivamos momentos especialmente difíciles.

Momentos en los que no debemos quedarnos atrás y en los que poderes públicos e inversores privados debemos ir juntos y juntas de la mano para recuperarnos; para volver a crecer y generar crecimiento, desarrollo y bienestar.

Les hablaba de las bondades y ventajas en las que pueden desarrollarse en Guadalajara actividades relacionadas con la logística y el transporte y déjenme decirles, además, que aquí encontrarán un entorno desde el que se apuesta por la innovación, por modelos cada vez más digitales y también por proyectos respetuosos con el medio ambiente, vinculados a sistemas de economía circular.

A ello contribuirá con decisión el nuevo campus universitario que la Universidad de Alcalá de Henares ya construye en el casco de la ciudad, con titulaciones punteras en España como la ingeniería de la logística o la ingeniería biomédica. Ciencia, inteligencia y futuro.

Por todos estos motivos, Guadalajara será sede -en cuanto la pandemia lo permita- de una gran Feria Internacional de la Logística en la que tanto el Ayuntamiento como la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha vamos a volcarnos en busca de nuevas oportunidades.

Y sí, somos una tierra de grandes oportunidades, de luchadores y luchadoras, de gentes que hemos sabido subirnos al tren del progreso, que hemos sabido hacernos un hueco entre las regiones más prosperas. Una ciudad de desarrollo y bienestar, que inspira confianza, hospitalaria y emprendedora. Una capital con un importante patrimonio y tradiciones que también invito a disfrutar.

Confío en que en 2021 nos permita ir olvidando todo lo malo de 2020 para mirar a un futuro mejor.

Potencial logístic del territori

ENRIC TICÓ
President de Cimalsa

Entre el què voldríem ser, el què realment som i el que podem esdevenir, hi ha sovint una gran diferència. Sóc dels que pensa que mirar el passat, per grandiós que sigui, no ens permet treballar el present i, el què és pitjor, no ens deixa imaginar prou bé el futur.

Parlant de les comarques de Tarragona, és fàcil defensar –com ho fan els bons advocats- dos punts de vista diferents. Els dos certs, impecables... però els dos equivocats. L'un: Tarragona és una demarcació ofegada per grans metròpolis, orgullosa del seu passat imperial que l'aboca a la frustració, abandonada per la administració, que surt poc a la informació del temps de TV3, on el Nàstic no té res a fer perquè altres "s´ho mengen tot"... i que mai podrà créixer i ser coneguda i reconeguda pel fet d'estar a l'ombra dels nostres veïns del nord i del sud. L'altre visió : som la joia de la corona, amb un gran port referent a la Mediterrània, un aeroport internacional, Port Aventura, la Universitat Rovira i Virgili, i la major oferta turística del sud d'Europa, i sens dubte, la producció vinícola amb més qualitat del món.

Tothom té raó, i ningú no la té. La pregunta és si de les nostres anàlisis i opinions en treurem arguments i forces per avançar, per millorar la qualitat de vida i per posicionar-nos en un món que canvia extraordinàriament ràpid. Quan els planificadors de l'Urbanisme modern aconsegueixen aprovar un Pla, molt possiblement i tenint en compte que a continuació cal construir infraestructures que el facin visible, entre uns i altres triguem vint anys en poder endegar qualsevol projecte, de tal manera que no m'estranyaria que un dia d'aquests pogués sim inaugurar a Tarragona una fàbrica de "Lithines".

Anem al camp que ens ocupa. La logística com a activitat humana que relliga la resta d'activitats. El consum o la producció de bens. Sense logística no hi ha distribució i no podríem accedir als bens bàsics de consum, no podríem posar al mercat els béns que produïm. Però la logística no és sexi, no té una bona imatge (lligada generalment als elements menys glamurosos de la nostra professió). Però si mirem cap al futur, és obvi que som i serem en un món globalitzat, en el que consumirem i vendrem productes de tot arreu. I si volem seguir vivint i treballant aquí, necessitem una bona logística.

Ja avui, la logística suposa el 13'9% del nostre PIB. Genera més de 160.000 llocs de treball directes, cada vegada de més qualitat, donat que requereix professionals preparats, com per exemple en camps com la robòtica, les dades, la organització, la protecció de la salut.... Professionals ben remunerats que podran treballar i pagar els seus impostos al territori.

Per tant, la pregunta que formulo, és ¿si la logística és una de les bases de creació de riquesa, de creació de llocs de treball... estem fent bé les coses?. La pregunta no és si "estan" fent bé les coses, sinó si cadascun de nosaltres fa el què estigui al seu abast per assegurar aquest present i aquest futur. La primera resposta o conclusió és que per avançar no hem d'esperar que ningú tibi la corda. Ni les administracions, ni les grans corporacions. Òbviament el Green Deal i el "Pla Merkel" ens ajudaran i mol, a finançar infraestructures necessàries per ser competitius. Però portar-lo a la pràctica requerirà de l'impuls de persones i empreses del territori. No estem sols: la força dels Clústers industrials i empresarials, com a suma d'intel·ligències, de propostes, de coneixement, d'investigació ... és especialment important: a Tarragona, el Clúster Químic, o el Ferroviari (Railgrup).

A més, penso que el Govern de Catalunya té un magnífic instrument en aquest àmbit, com és CIMALSA, que ja fa anys que està treballant a la demarcació de Tarragona i les Terres de l'Ebre per impulsar una logística sostenible: exemples com la CIM El Camp (que tenim vocació d'ampliar), LOGIS Montblanc i les futures actuacions al Penedès i a les Terres de l'Ebre en són bons exemples. També l'impuls i modernització dels TruckCenters (el de Riu Clar/ADR , Reus...). O el treball que hem començat a fer des de CIMALSA, amb ACCIÓ i l´Incasòl, per reconvertir vells polígons industrials en desús en àrees logístiques competitives, pensades també com a baules que ens permetin connectar amb la Darrera Milla...

> **"Som la joia de la corona, amb un gran port referent a la Mediterrània, un aeroport internacional, Port Aventura, la URV, i la major oferta turística del sud d'Europa, i sens dubte, la producció vinícola amb més qualitat del món**

De fet, la companyia ha estat treballant els darrers mesos en la redacció d'un document, l'Estratègia Logística per a la Internacionalització de la Economia, que analitza i fa propostes que incideixen, i molt, en la demarcació. Propostes com la reactivació de l'Aeroport de Reus com a terminal de càrrega o la necessitat de coordinar inversions públiques i privades per impulsar plataformes multimodals en els eixos Mediterrani i de l'Ebre enllaçant la Mediterrània i l'Aragó i Madrid (encara algú es pregunta perquè els Romans van situar la capital on la van situar ?). En aquest darrer cas, a més impulsant la construcció d'apartadors que facilitin el tràfic mixt.

Des d'aquesta visió, cal posar en valor realitats presents com són: la dinàmica imparable del Port de Tarragona i la seva ZAL (i perquè no plantejar-nos l'impuls d'un lobby com BCL –Barcelona Centre Logístic- o GiCL – Girona Centre Logístic- per facilitar la interrelació entre els sectors públic i privat de la zona?); els avenços en el Corredor Mediterrani; el projecte de Tren-Tram d'FGC, que relligarà d'una manera sostenible i eficient tota la regió Metropolitana de Tarragona, i les seves infraestructures; la formació liderada per la Universitat Rovira i Virgili per garantir l'aportació de talent al desenvolupament empresarial, el paper pioner que ja va fer fa 25 anys la xarxa d'instituts i escoles tarragonines, com l'IES Vidal i Barraquer, promovent la formació en l´àmbit de la logística i el transport...

Hi ha molta feina a fer. I, insisteixo, no són les administracions les que podran liderar-la. Poden acompanyar, finançar, remoure obstacles...però l'ímpuls de la societat depèn de nosaltres. Disposem a més d'una associació, la FEAT, que fa molts anys que treballa en aquest camp. Recordem que el pessimista es queda a port si fa molt de vent, l'optimista surt a navegar "peti qui peti". La resta també sortim a mar, però abans preparem bé la nau, les provisions, deixem força menjar al gat –per si triguem a tornar- i ens assegurem que el sistema d'informació funcioni. Siguem d'aquests darrers.

El camí cap a la plena digitalització del Port

DAVID GONZÁLEZ

Director de Sistemes d'Informació
al Port de Tarragona

El Port de Tarragona és una infraestructura immersa en un procés de digitalització per tal d'adaptar-se als reptes que planteja la revolució tecnològica en la logística i el món portuari. Ens trobem davant una aposta de futur, un repte global i objectiu fonamental que Europa ha definit a través de les línies estratègiques de la futura 'Indústria 5.0'. Un concepte que advoca per una reindustrialització orientada a la transició 'verda i digital'. On els en criteris de competitivitat es fan compatibles amb la sostenibilitat ambiental i social.

Durant els darrers anys, el Port treballa en la digitalització de molts dels seus processos. Però es destaquen dues àrees diferenciades per optimitzar l'activitat del Port. La primera és la digitalització per optimitzar l'activitat de la cadena logística amb l'objectiu d'augmentar l'eficiència i garantir la traçabilitat de tots els elements que l'integren. Es basa, principalment, en analitzar i recollir dades que són emmagatzemades i tractades de forma immediata, aplicant intel·ligència artificial per a prendre decisions basades en informació i, no únicament en dades i instint. La segona àrea consisteix en la digitalització de les persones i en els processos de l'organització, un canvi cultural per implementar eines de treball col·laboratiu.

Un dels punts forts d'aquest treball s'ha pogut comprovar amb l'impacte de la COVID-19. Molta feina de digitalització estava feta i, per tant, dos terços de la plantilla de l'APT va poder treballar des de casa gràcies al desplegament tecnològic i a la formació prèvies. Una experiència que, avui dia, aporta el seu gra de sorra a la transformació digital en el conjunt de l'organització i que permet avançar en l'agilitat, en l'eficiència, en els fluxos d'informació i en el treball col·laboratiu i en xarxa.

El Port pretén ser un port automatitzat a través de l'adopció i adaptació de les tecnologies emergents per millorar el rendiment i la competitivitat econòmica i de les empreses amb qui treballa. L'aplicació de sistemes intel·ligents permet optimitzar temps i recursos. El repte està en que aquestes noves tecnologies també siguin sostenibles i que la seva implementació ajudi a reduir el consum d'energia per bit i disminuir les emissions de diòxid de carboni (CO_2), en la línia de la "digitalització verda" que també fomenta la Unió Europea.

Digitalització present i futura

Els reptes assolits com la modernització de Port Community System, eina cabdal per donar una resposta àgil i eficient als clients, i el desenvolupament d'un sistema propi per a la gestió del temps en el circuit logístic de les mercaderies agroalimentàries, el sistema SEA, són exemples de cap on es dirigeix el futur. El SEA és un sistema que permet agilitzar les operatives i estalviar costos de transport. En els primers quatre mesos de funcionament ha gestionat gairebé 19.000 encàrrecs que s'han traduït en més de 42.000 camions que han fet la recollida de la mercaderia a les Terminals Agroalimentàries del Port de Tarragona.

Al mateix temps, el Pla de Sostenibilitat – Agenda 2030 aprovat pel Port de Tarragona el passat mes de juliol, és un altre clar exemple on la digitalització sostenible contribueix a la reducció de la petjada de CO2 de l'APT en un 99% per al 2030. Un pla que vol garantir les necessitats de les generacions actuals sense posar en perill les necessitats de les generacions futures.

Cal afegir, també, que han estat admesos els 6 projectes presentats pel Port de Tarragona al fons d'innovació oberta Ports 4.0., un model de finançament per atreure, recolzar i facilitar l'aplicació del talent i emprenedoria al sector logístic portuari basat en solucions de darrera tecnologia.

Totes aquestes accions formen part de la ferma aposta per convertir el Port de Tarragona en una infraestructura intel·ligent dins d'un territori cohesionat on també s'aniran configurant altres infraestructures digitals i ciutats intel·ligents.

Cinc raons per
invertir a Vila-seca

✓ Situació geogràfica privilegiada
✓ Mà d'obra qualificada
✓ Infraestructures de qualitat
✓ Decidida voluntat institucional
✓ Centre d'activitats econòmiques

Ajuntament de Vila-seca

Los grandes retos del 2021

J.A.D.

A cierre de la edición de este Anuario, la estadística de tráficos nos revelaba que el enclave tarraconense había registrado en febrero 2,45 millones de toneladas, un incremento del 13,2% respecto al mismo mes del año anterior. En términos relativos, un muy buen dato que, además, podía compararse con los principales puertos del sistema, que ofrecían en su mayoría, para el mismo mes, pérdidas superiores en porcentaje.

El Port de Tarragona inició la senda hacia la recuperación post-pandemia a partir del pasado verano, con leves mejoras en sus tráficos, que presentan ahora visos de consolidación. En este camino, al Port se le presenta en el 2021 la posibilidad de hacer realidad una serie de retos derivados de sus planes de expansión. Seguramente tiene en estos próximos meses su mejor época para consolidar su potencial y el crecimiento futuro de tráficos. Sin embargo, los retos que vienen, con plazos a cumplir, son, en consecuencia, de enorme envergadura.

El ferrocarril es el gran debe –y también la gran oportunidad– en la salida de las mercancías que llegan a la infraestructura en barco y que se dirigen a destinos del hinterland del Port

La ZAL, elemento clave para la economía local y su proyección

Se trata, dentro del menú de grandes proyectos en los que trabaja la Autoridad Portuaria, el primero en el que seguramente la demanda se concretará más rápidamente. Este nuevo equipamiento quiere convertirse en un centro de transferencia de carga de mercancías y cross-docking de primer nivel.

El interés de diferentes agentes logísticos ya se ha manifestado claramente. Y es que la disponibilidad de suelo en la ZAL –en volumen y tiempo–, tiene un enorme valor competitivo, ya que el panorama de superficie disponible en el entorno, hasta llegar prácticamente a Barcelona, reduce al mínimo las opciones disponibles para algunas empresas de perfil medio o grande, que buscan optimizar su inversión en un marco de conexiones idóneo.

Hasta la fecha, se han invertido 31M€, que serán finalmente 77,8M€ tras poner la APT en marcha una segunda fase en 2023. En todo el proceso, entre construcción de la ZAL y empleos finales creados, están previstos más de 4.200 puestos de trabajo. La empleabilidad de la ZAL, así como el retorno estimado (154M€ anuales) y las sinergias que pueda crear en el mismo territorio, van a potenciar y proyectar la economía local. Directamente, porque se traducirá en un movimiento extra de entre 2,7 y 4,6 millones de toneladas anuales para el enclave. Y de forma inducida porque su millón de metros cuadrados serán un motor de actividad económica en su entorno.

Con las primeras obras que se iniciarán este año, el reto de la ZAL será cumplir los plazos establecidos y cerrar operaciones de ubicación de empresas. Una y otra cosa parece que están bien encaminadas. Y este 2021 debe confirmarlas.

feat
Federació d'Autotransport de Tarragona

CENTRE DE FORMACIÓ DE TRANSPORT
INFORMACIÓ I MATRÍCULA: C/JAUME I Nº 29 ENTL. 2-3· TARRAGONA
TELF. 977 21 21 54/609 14 99 74·MAIL: FORMACIO@FEAT.ES

OBJETIUS

Des de FEAT treballem any rere any per a aconseguir la Professionalització del sector i que les persones millorin les seves aptituds.

SIMULADOR DE CONDUCCIÓ

Dedicat només a funcions formatives. Reprodueix amb detall i realisme l'entorn del conductor de vehicles pesants de mercaderies i viatgers. Conveni amb la Generalitat de Catalunya.

CURSOS DE QUALIFICACIÓ PROFESSIONAL I DE FORMACIÓ CONTÍNUA
- Certificat de Aptitud Profesional (CAP)
- Competència Professional

CURSOS DE ESPECIALIZACIÓ
- Conducció econòmica, racional i segura en simulador
- Tacògraf Digital normativa social
- Conseller de Seguretat
- Obtenció i Actualització del carnet ADR (Bàsic i cisternes)
- Normativa del transport
- Estiba i subjecció de la càrrega en el Tte. Carretera

Apuesta por el ferrocarril

Seguramente, el reto donde más puede avanzar el enclave y en el que más empeño ha puesto el presidente del Port, Josep Maria Cruset. Y es que el futuro de la infraestructura logística tarraconense pasa por la intermodalidad y el fomento del ferrocarril.

Sin duda, el ferrocarril es el gran debe en la salida de las mercancías que llegan a la infraestructura en barco y que se dirigen a destinos propios del hinterland del Port. El movimiento de mercancías mediante el ferrocarril no ha sido explotado en todas sus posibilidades. Durante años se ha confiado en que los operadores privados, bajo su iniciativa, fueran los dinamizadores en el uso de este tipo de transporte, que será el principal en un futuro.

La necesaria mejora del equipamiento de carga para el ferrocarril en algunas terminales, así como las futuras conexiones con la Terminal de Puerta Centro, y su enlace con La Boella, mejorarán sensiblemente el futuro de este transporte clave para la infraestructura. De igual modo, el futuro puerto seco de agroalimentario en Aragón, sumará los tráficos ferroviarios. No hay que olvidar el beneficio en rebaja de costes para los operadores al utilizar este tipo de transporte, así como todo lo que aporta en mejora medioambiental.

Diversificación

Tarragona es un puerto eminentemente granelero. La suma de graneles líquidos y sólidos acapara el grueso del tráfico de mercancías. Esto es de un gran valor para el Port, porque asegura de algún modo unos tráficos que dan viabilidad a la infraestructura incluso en épocas difíciles, como la que se ha vivido durante la pandemia.

Teniendo esta base, la dársena tarraconense necesita diversificarse. Y en esta labor trabaja desde hace años. Ganado vivo, minerales, pasta de papel, automóviles, cruceros, project cargo, entre otros, plantean crecimientos potenciales. El enclave cuenta con una quincena de líneas regulares, a las que recientemente se ha añadido una conexión ro-ro con Turquía, que podría afianzarse en breve.

Pero, aunque se trata de una carrera de fondo, el crecimiento en la diversificación debe ser continuo. Hay un enorme potencial en TEUs, que es previsible pueda concretarse con la puesta en marcha de la ZAL y, sobre todo, con el arranque del puerto seco en Guadalajara. Por otra parte, el enclave cuenta con unas instalaciones receptoras de mineral de alta capacidad, que la progresiva pérdida del tráfico de carbón ha mermado su utilización, y en la que el principal operador ya trabaja para buscar alternativas. El Project cargo, por su parte, cuenta con posibilidades de crecimiento, ya que la infraestructura posee espacios idóneos en varios de sus muelles para montaje de este tipo de estructuras.

En general, los valores propios del enclave, como su ubicación, amplitud de sus muelles, conectividad y especialización en la operativa pueden garantizar la llegada de nuevos tráficos y rutas.

Terminal Intermodal de Guadalajara

En una carrera similar a la que estan inmersos otros enclaves, el Port de Tarragona decidio en su día realizar una apuesta de gran envergadura. Así, planificó un gran puerto seco en el centro de la Península. El resultado es que hoy el Port dispone de 18 hectáreas en el complejo Puerta Centro en Guadalajara, la más importante plataforma logística de la Península Ibérica. En esta superficie, el Port va a llevar a cabo la construcción de una terminal multipropósito, que permitirá la operativa de trenes de hasta 750 metros de longitud.

Con esta inversión se habilitará el acceso directo por ferrocarril desde el Port a la Terminal Intermodal Guadalajara. Las obras del movimiento de tierras se inician el próximo mes de mayo. La conexión ferroviaria, sera de ancho convencional e integrada en la red ferroviaria del Corredor Mediterráneo. Por otra parte, el enlace con la Terminal Intermodal de La Boella, con su reciente anuncio de mejora, permitirá ofrecer la plataforma como nodo de cambio de ancho.

La inversión total en esta plataforma es de 20 millones de euros, entre la compra de terrenos (3,5M) cerrada en 2018 y el desarrollo de la terminal ferroviaria.

El puerto seco de Guadalajara traera crecimientos en contenedores y carga general, así como sinergias con otros tráficos ya establecidos. Los estudios previos realizados son optimistas en este sentido.

El Port debe conectar con las zonas de mayor consumo del país, y la oportunidad que tiene con este puerto seco es inmejorable.

Consolidar el hub petroquímico

El Port mantiene el objetivo de convertir el enclave en hub de referencia en el Mediterráneo para el sector químico. Hay que tener presente que el 65% del tráfico portuario local se centra en químicos e hidrocarburos.

El muelle de la Química fue en su día uno de los logros más relevantes de la infraestructura tarraconense. Y especialmente la ampliación del muelle, que ha supuesto sumar 18 hectáreas hasta ser una realidad total de 36 hectáreas.
Las empresas concesionarias (Vopak-Terqimsa, Tepsa y Euroenergo) acudieron a la ampliación del muelle. Las tres compañías siguen ejecutando sus planes de ampliación, que este 2021 podrían concretarse en nuevas estructuras que ocuparán una parte importante del terreno todavía por desarrollar.

Sostenibilidad

En junio del pasado año, la Autoridad Portuaria presentó el nuevo Plan de Sostenibilidad Agenda 2030, para reducir su impacto ambiental en el territorio en la década 2020-2030. Con este Plan, el Port asumía los 17 objetivos de la ONU incluidos en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. El objetivo del Port es reducir a cero la huella de carbono en el horizonte del año 2030.

Recordaba el presidente de la APT, Josep Maria Cruset, que este Plan "añade transparencia y rendimiento de cuentas en unos retos como el cambio climático y la economía sostenible, que nos implican a todos como personas, como organizaciones y como sociedad". El Plan de la APT desarrollo 23 objetivos propios en tres bloques temáticos diferenciados -Sostenibilidad ambiental, Crecimiento sostenible y Compromiso social- en el que se analizan las fortalezas del Port, se despliegan los objetivos a 10 años, se establecen los indicadores de seguimiento y se muestra el porcentaje de logro de cada objetivo, año a año.

Cruset apuntaba que son "acciones decididas en la lucha contra el cambio climático con un uso responsable de los recursos, fomentando la circularidad y el aprovechamiento de los recursos naturales y preservando la biodiversidad de nuestro entorno".

En ese camino, la APT apuesta por el impulso de nuevos tipos de combustible verde y nuevas fuentes de energía renovable.

Molls

Port de Tarragona

REDACCIÓ

El Port de Tarragona té una superfície total de 3.981.085 m2, dels quals 260.000 són de superfície coberta. Disposa de 15 molls que sumen una línia d'atracada de 10.210 metres longitudinals. Cada un d'ells té diferents calats i longituds en funció de les mercaderies que s'hi descarreguen i, en conseqüència, de les característiques dels vaixells que hi atraquen. Si a aquests poc més de 10.000 metres els hi sumem els metres lineals d'atracada dels embarcadors (ASESA, Euroenergo, Repsol i TAPP), la xifra final arriba fins als 13.330 metres.

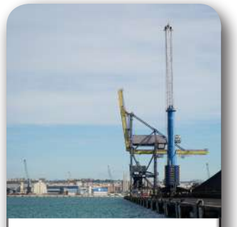
Alcúdia
Mercaderies: minerals
Calat: 13,25 m
Longitud: 127 m

Andalusia
Mercaderies: contenidors, càrrega general, vehicles
Calat: 14 - 15,5 m
Longitud: 1.056 m

Aragó
Mercaderies: agroalimentaris, siderúrgics, project cargo, minerals
Calat: 12 - 13,25 m
Longitud: 1.070 m

Cantàbria
Mercaderies: vehicles, càrrega general, paper i productes forestals, project cargo
Calat: 12 m
Longitud: 1.211 m

Castella
Mercaderies: agroalimentaris, càrrega general, olis vegetals, minerals
Calat: 12,25 - 13,25m
Longitud: 1.192 m



Catalunya
Mercaderies: minerals
Calat: 18,50 m
Longitud: 674 m

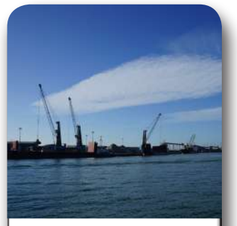
Costa
Atracada de iots
Calat: 4,80 - 6,30m
Longitud: 426 m

Dic de Llevant
Terminal de creuers
Calat: 18 – 19 m
Longitud: 707 m

Galícia
Mercaderies: vehicles
Calat: 12 m
Longitud: 280 m

Lleida
Mercaderies: project cargo
Calat: 9,75 m
Longitud: 376 m

Llevant
Atracada de iots
Calat: 11m
Longitud: 327m



Navarra
Mercaderies: minerals
Calat: 14 m
Longitud: 562 m

Química
Mercaderies: líquids a dojo
Calat: 11,75 - 15,10 m
Longitud: 1.242 m

Reus
Mercaderies: fruita i productes peribles, minerals
Calat: 8,50 - 9,75 m
Longitud: 726 m

Rioja
Mercaderies: fruita i productes peribles
Calat: 10,50 m
Longitud: 234 m

FOTOS: Port de Tarragona

Embarcadors
Total: 3.120m

ASESA Atracada i Pantalà
Mercaderies: líquids a dojo
Calat: 7,32 – 14 m
Longitud: 1.363 m

Euroenergo
Mercaderies: líquids a dojo
Calat: 11 m
Longitud: 85 m

Monoboia Repsol
Mercaderies: líquids a dojo
Calat: 42,80 m

TAPP
Mercaderies: líquids a dojo
Calat: 11 m
Longitud: 180 m

Repsol Pantalà
Mercaderies: líquids a dojo
Calat: 8,55 - 15,50 m
Longitud: 1.492 m

MARCHAMALO TENDRÁ SALIDA DIRECTA AL MAR

RAFAEL ESTEBAN
Alcalde de Marchamalo

Este año 2021 es para nosotros el año de la esperanza. Esperanza por salir de una pandemia que nos ha paralizado alterando por completo nuestros planes y nuestras vidas, pero sobre todo esperanza por recuperar el tiempo perdido y relanzar el futuro de nuestro municipio.

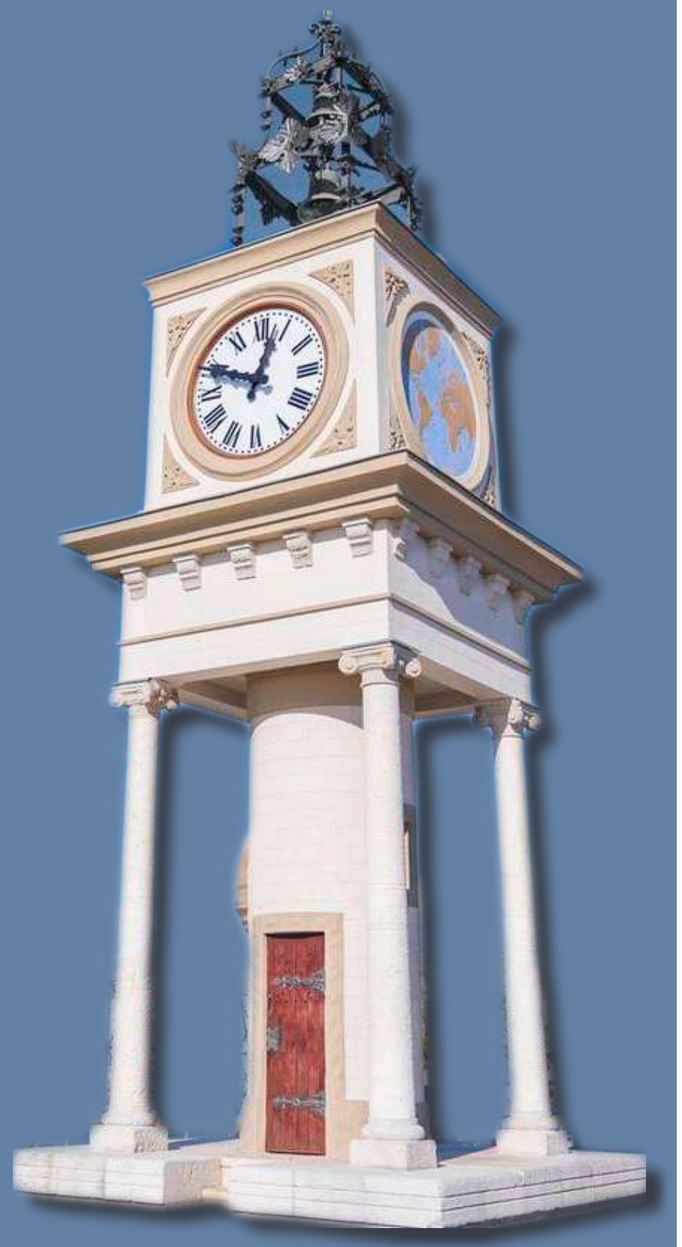
Es cierto que Marchamalo es un municipio pequeño de una provincia pequeña en cuanto a población y también dimensión económica dentro de nuestro país, pero no en lo que se refiere a innovación y apuesta de futuro. Guadalajara es el territorio provincial de toda España que más crecimiento ha vivido en valores relativos de población y de producto interior bruto (PIB) en lo que llevamos de siglo XX, y además de forma destacada. Un incremento de más del 50% en población y cerca del 120% en nuestro PIB en las últimas dos décadas que nos sitúa en cabeza por delante de Girona, Tarragona y Toledo, territorios todos ellos próximos a las dos grandes urbes de nuestro país, Madrid y Barcelona, el principal eje de desarrollo económico de la Península Ibérica.

Sin lugar a dudas nuestro municipio, Marchamalo, ha contribuido activamente a conseguir estos datos que nos sitúan como referente de crecimiento en España, siendo uno de los más importantes de nuestra provincia, entre otras razones, por nuestra situación estratégica dentro de ese eje Madrid-Barcelona, el acceso directo a las principales vías de comunicación por carretera y ferrocarril en ambas direcciones, y por contar con la mayor cantidad de suelo industrial disponible para el desarrollo de nuevas iniciativas empresariales y la implantación de empresas de todo tipo. A día de hoy en Marchamalo disponemos de cerca de 1,5 millones de metros cuadrados de suelo industrial disponible, con acceso directo a la Autopista R-2, que garantiza un acceso rápido por carretera a Madrid, a 5 minutos de la Autovía A-2 y, dentro de muy poco tiempo, también con acceso directo a la vía del ferrocarril para el transporte de mercancías entre la zona central de la Península y la costa de Tarragona.

Esto último será posible gracias a la materialización de el que seguramente sea el proyecto más importante de nuestra historia como municipio: Puerta Centro - Ciudad del Transporte. Un desarrollo industrial de más de 2 millones de metros cuadrados, la mitad de ellos en nuestro término municipal, que contemplan tres singularidades que han hecho despertar el interés de las multinacionales más importantes en este momento. Por un lado, su ubicación, de la que ya he hablado; por otro la dimensión de sus parcelas, que permiten la construcción de naves con una superficie enorme, algo muy difícil de conseguir tan cerca de Madrid; y finalmente la conexión directa con el ferrocarril con el desarrollo de un Puerto Seco que permitirá acoger trenes de hasta 750 metros de longitud.

Gracias a esta nueva terminal que el Puerto de Tarragona construirá en nuestra Ciudad del Transporte, nuestras empresas tendrán acceso directo al mar, y con ello al enorme mercado de transporte de mercancías que mueve el Port de Tarragona, uno de los enclaves portuarios más importantes de España. Una infraestructura que hará de Puerta Centro un proyecto singular y con garantía de futuro que acerca el mercado del centro peninsular a otra de las zonas de mayor crecimiento del país, y viceversa. No vemos el momento de verlo hecho realidad.

150 ANYS DE PORT MODERN



MARTA VIRGILI
Cap d'Unitat de Relacions Institucionals i Presidència

Fa gairebé un any engegàvem els primers actes del 150 aniversari del port modern de Tarragona. Uns mesos abans, el novembre de 2019, vam donar el tret de sortida amb la presentació del llibre institucional de Port, l'Atles Històric i Il·lustrat del Port de Tarragona. Del passat al present, al Tinglado 1 del Moll de Costa, en un acte multitudinari. Una obra que mostra com ha canviat el territori com ho ha fet el Port fins a arribar a ser la infraestructura potent i moderna que és avui.

El motiu de la commemoració era celebrar la constitució el 18 d'octubre de 1869 de la Junta d'Obres del Port de Tarragona, la primera administració portuària moderna a Tarragona que va impulsar el finançament i construcció de les obres del port.

S'havia projectat un any ple d'esdeveniments sota el lema "Una Gran Història Junts", amb quatre grans eixos: la presentació de l'esmentat l'Atles Històric, un acte central d'agraïment a la gent del Port, una festa infantil per als més menuts i un concert jove a l'estiu, i el nou Museu del Port. D'aquests actes preparats amb molta il·lusió, ganes i esforç, només vam poder celebrar els dos primers a causa de la pandèmia de la covid-19.

El febrer de 2020, es va fer un gran acte central d'agraïment a la gent del Port, al Refugi 1, un homenatge a les persones que dediquen la seva vida professional a fer créixer el Port. L'esdeveniment, que va aplegar a més de 800 persones, va estar presidit pel president de la Generalitat, Quim Torra, i va comptar com a protagonistes amb una àmplia representació de la comunitat portuària, empresarial, social, cultural i veïnal del Port de Tarragona.

Però el març de 2020 va ser l'inici d'un daltabaix en tots els àmbits i ens va fer recloure part de l'any. I, si bé els actes previstos per a la gent jove i la canalla no es van poder dur a terme, s'ha pogut executar la rehabilitació integral i actualització del Museu del Port, fent que el nostre projecte de nous espais participatius sigui una realitat a mitjan 2021 i esdevingui un llegat per a la ciutat.

També amb l'exposició "Tarragona confinada. La ciutat amagada" es va voler fer un homenatge a les persones, les famílies, els professionals i les empreses que van prestar i presten serveis essencials. Onze artistes van mostrar el seu testimoni gràfic de la pandèmia al Tinglado 1. Una iniciativa sobre el confinament a la ciutat amb l'objectiu de crear una memòria gràfica d'aquest estrany i greu esdeveniment que ens va tocar viure.

Si bé no s'han pogut realitzar les activitats multitudinàries presencials, hem potenciat el web i les xarxes socials portuàries amb nombroses propostes. Si en el primer confinament vam engegar un concurs de dibuix infantil, un concurs de contes o fent un Sant Jordi Virtual, quan les condicions sanitàries ho van permetre, a l'estiu, es van posar en marxa les visites a bord de la golondrina per conèixer el nostre port i es van obrir les sales expositives del Moll de Costa.

També es van voler emprar la marca Moll de Costa, reconduint les activitats programades presencials per l'Arxiu, el Museu, el Teatret del Serrallo o Publicacions per a donar a conèixer la tasca i la història del Port amb motiu de l'aniversari. Es van redissenyar en línia presentacions de llibres, contes, propostes educatives, exposicions que seguien les mesures d'aforament i sanitàries, PortAutors 2020, el Premi Narrativa Curta del Port de Tarragona o els blogs històrics. Unes activitats que va tenir el seu punt culminant amb una programació de Nadal adaptada a les circumstàncies, però que no podia faltar en l'agenda dels més petits i de les més petites de casa.

El Port també ha volgut donar un cop de mà per pal·liar els efectes de la pandèmia, augmentant la seva participació en els programes socials de les entitats de la ciutat i col·laborant amb les autoritats sanitàries, refermant el compromís del Port amb el seu entorn social i humà.

Ha estat un any difícil per a tots i totes i si bé hem modificat la nostra ruta, no hem canviat el nostre objectiu, que és poder mostrar la importància i la implicació del Port en el territori. Es pot dir que la tasca ha estat reeixida, tot i les dificultats, i confiem que aquest any de commemoració serveixi per enfortir el lligam que té el Port amb la societat.

Port-Ciutat,
un model d'èxit

MONTSE ADAN

Directora de Port Ciutat i
SAC del Port de Tarragona

L'impacte del Port de Tarragona en el seu entorn immediat va molt més enllà de l'econòmic i empresarial. Els seus espais públics d'ús ciutadà són autèntics dinamitzadors socials, culturals i esportius al territori, així com un nexe per a un major coneixement de l'activitat logística i industrial del port entre la ciutadania.

El Moll de Costa, amb els seus tinglados i refugis, el Museu del Port, l'Arxiu Històric i el Teatret del Serrallo, entre d'altres espais, ofereixen al llarg de tot l'any una important oferta d'esdeveniments culturals i socials per a un públic ben divers i de totes les edats. Aquesta activitat es desenvolupa a més en col·laboració amb el teixit associatiu del territori, esdevenint en el seu conjunt un punt de referència per a entitats que, a l'igual que el Port de Tarragona, treballen per enriquir la vida social, cultural i lúdica dels habitants de les comarques tarragonines. Prova d'aquesta simbiosi entre el Port de Tarragona i la ciutat és que cada any prop de 200.000 persones d'arreu del Camp de Tarragona participen activament en les nombroses activitats que es desenvolupen als espais públics portuaris, i això sense comptabilitzar el degoteig continu d'esportistes i famílies que diàriament transiten pel passeig marítim, pel passeig de l'Escullera i pels carrers del barri mariner del Serrallo, on capriciosament conflueixen la bellesa de la mar, l'estil de vida de la gent mediterrània i una oferta gastronòmica marinera amb productes de la llotja de pescadors de Tarragona, una de les més reconegudes de Catalunya.

Una aposta estratègica

La vinculació del Port amb la ciutat que l'acull sempre havia existit, però no va ser fins a l'any 1986, quan els tinglados i refugis del Moll de Costa van deixar de ser d'ús portuari per esdevenir espais d'ús ciutadà, quan l'aposta pel model Port-Ciutat s'incorpora en el si de les línies estratègiques del Port de Tarragona.

El Port de Tarragona compta amb un departament específic -dotat de recursos tècnics i d'un equip humà especialitzat-, amb la missió de planificar i gestionar un entorn portuari cada vegada més conegut, accessible i atractiu per a la ciutadania.

Enfortir el vincle amb la ciutadania a través de la divulgació del món portuari i el seu valor patrimonial ha estat doncs entre els objectius prioritaris del Port de Tarragona al llarg de tres dècades, fet que ha permès innovar i invertir fins a convertir el conjunt dels espais públics portuaris en un dels nodes culturals i socials més importants del sud de Catalunya. Així els refugis i els tinglados del Moll de Costa i el Fons d'Art acullen activitats de tota mena i exposicions que cobreixen des d'autors amateurs fins a creadors de prestigi internacional. El Teatret del Serrallo de l'antic Pòsit, que enguany celebrarà el seu 5è aniversari dóna veu als artistes locals i reforça l'oferta dels espectacles familiars convertint-se en poc temps en un dels referents culturals de la ciutat conjuntament amb els nostres altres espais. Els exteriors del Port, com ara el renovat passeig marítim, la nova passarel·la i el passeig de l'Escullera, s'han erigit en punts de trobada per a milers i milers de persones que gaudeixen de l'aire lliure i fan esport davant la mediterrània tots els mesos de l'any. De la seva banda, l'Arxiu Històric del Port de Tarragona, en constant innovació i obert a la comunitat investigadora, s'encarrega exitosament de conservar i difondre l'extens valor patrimonial i històric del Port de de Tarragona i el seu estret vincle amb les comarques tarragonines. I el Museu del Port de Tarragona, encarregat de fer divulgació del món portuari d'una manera amena i adaptada a tots els públics, és un dels recintes culturals més visitats pels escolars de les comarques de Tarragonina any rere any.

Aquest 2021, i malgrat l'actual context de pandèmia sanitària, el model d'èxit Port-Ciutat no s'atura i s'està en camí d'assolir una nova fita que donarà un nou salt qualitatiu a conjunt dels espais públics del Port de Tarragona. El nou Museu del Port de Tarragona, dissenyat des de zero i sota conceptes totalment innovadors en el mon de la museïtzació, esdevindrà un referent internacional en el seu camp i un important punt d'atracció de turistes i visitants per a la ciutat de Tarragona.

Los Faros del Port

REDACCIÓN

La Autoridad Portuaria de Tarragona gestiona actualmente ocho faros: el de Torredembarra, el del Muelle de Aragón, el de Salou, el del Fangar, el de la Banya, el de Tortosa, el de la Punta de la Banya i el de Sant Carles de la Ràpita. En un principio, estas torres de señalización luminosa dependían del Servicio de Costas del Estado, pero en 1992, con la Ley de Puertos del Estado y la Marina Mercante, pasaron a ser gestionadas por las autoridades portuarias. A finales de los años 80' eran ocho las personas que trabajaban en el mantenimiento de los faros de la provincia pero hoy en día la plantilla se ha reducido a dos.

A nivel histórico, el primer faro en encenderse fue el del Fangar, el año 1854. Mucho ha pasado desde entonces. Casi dos siglos después los cambios han sido radicales. Ahora la técnica y los equipos son mucho más fiables, el montaje es más sencillo y se ha pasado del gas a la electricidad.

Faro de Torredembarra

Encendido del faro: Año 2000

Se encuentra ubicado en la parte más sobresaliente del acantilado de Torredembarra. Es el que tiene la torre más alta de todos los faros de Cataluña. El mirador consta de 8 ventanales, des de donde se observa una magnífica panorámica de los alrededores. La linterna proporciona un alcance nominal superior a las 17 millas de luz blanca.

Faro del Muelle de Aragón

Encendido del faro: Año 1923

Faro en desuso ubicado dentro del recinto del Port de Tarragona. Está protegido como Bien Cultural de Interés Local. La ampliación del muelle motivó la pérdida de sus funciones. Hoy en día se encuentra en el dique de Aragón. Dejó de funcionar en 1990. Fue usado para desarrollar algunas funciones del puerto y de sus trabajadores.

Faro del Cap Salou

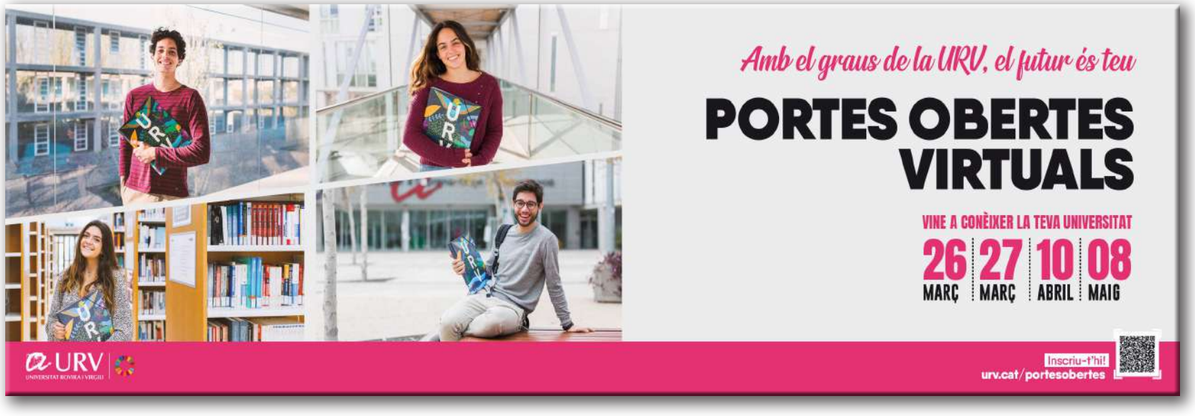
Encendido del faro: Año 1858

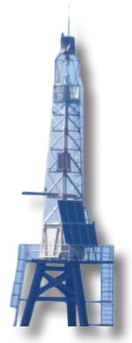
Dispone de una torre central de color rojo que aún hoy, día tras día, ilumina el golfo de San Jordi. Dos torreros eran los encargados de hacerlo funcionar. Después, a medida que pasaron los años, la tecnología se fue implementando. Tres miradores distribuidos a lo largo del recorrido permiten detenerse y disfrutar de la Costa Daurada con todo su esplendor.

Faro del Fangar

Encendido del faro: Año 1854

Tiene una altura de 20 metros y un diámetro de 3. La luz que proyecta, blanca, se ve intermitentemente cada 12 segundos y tiene un alcance de hasta 12 millas mar adentro. También se ve desde buena parte del delta del Ebro, especialmente desde las playas próximas como la de los Eucaliptos, el Aluet o la Marquesa.





Faro de Cabo de Tortosa

Encendido del faro: Año 1860

La torre es de hierro, de figura cilíndrica y pintada de color perla claro. La linterna es verde y la cúpula blanca. Para paliar las frecuentes nieblas de la zona, el 31 de julio de 1985 comenzó a funcionar de modo automático al amanecer y al oscurecer. En 1995 se sustituyó por una nueva torre modular de acero inoxidable que conserva el equipamiento técnico de la antigua señal.

Faro de la Banya

Encendido del faro: Año 1864

Este faro en la actualidad solo se usa como museo y es la reconstrucción del Faro de Punta de la Banya que se halla en San Carlos de la Rápita. Es el único superviviente de los famosos faros de hierro del Delta del Ebro. El faro se encuentra en el Port de Tarragona desde 1984 y es un museo.

Faro de Sant Carles de la Ràpita

Encendido del faro: Año 1864

El faro está situado unos 800 m al sur de la población. El edificio tiene una sola planta cuadrada con una superficie de 13 x 13 metros, sobre la cual se eleva, justo en medio, la torre cilí¬ndrica que sostiene la linterna. El faro empezó a funcionar con el sistema óptico actual en 1975.

Faro de la Punta de la Banya

Encendido del faro: Año 1864

Se encuentra situado en el Parque natural del Delta del Ebro. En 1929 tenía un alcance de 12 millas gracias a la nueva instalación de acetileno. Desde el año 1943 no contaba con un farero, ya que la ubicación del faro lo impedía. En 1975 se comenzó a construir un nuevo faro para sustituir el mal estado de este, que fue reconstruido en el Port de Tarragona.

Port Tarragona

Pla de sostenibilitat - Agenda 2030

REDUCCIÓ DEL 99% DE LA PETJADA DE CO_2 L'ANY 2030

LLUITA CONTRA EL CANVI CLIMÀTIC I PRESERVACIÓ DE LA BIODIVERSITAT

AIRE

AIGUA

BIODIVERSITAT

GESTIÓ DE RESIDUS I ECONOMIA CIRCULAR

PRINCIPALS OBJECTIUS:

Millora de la qualitat de l'aire a l'entorn portuari.
Recuperació de l'ecosistema marí.

Ús sostenible de l'aigua de reg de les zones verdes o enjardinades.
Recollida d'aigües pluvials.

Restauració ambiental de la zona Xarxa Natura 2000.

Recuperació de la biodiversitat autòctona i mitigació d'emissions.

ODS ONU:

TRANSICIÓ ENERGÈTICA, DIGITALITZACIÓ I EFICIÈNCIA

ENERGIA

INFRAESTRUCTURES

DIGITALITZACIÓ

PRINCIPALS OBJECTIUS:

Més eficiència energètica i ús d'energies renovables.

Fomentar el vehicle elèctric a l'organització i a la comunitat portuària.
Augmentar el transport de mercaderies per ferrocarril en un 100%

Esdevenir un port 4.0:
intel·ligència artificial i BigData.
Construcció contradic d'Els Prats per tancar la bocana del port i facilitar el seu confinament.

ODS ONU:

COMPROMÍS AMB L'ENTORN SOCIAL, IGUALTAT, INCLUSIÓ I TRANSPARÈNCIA

VIDA SALUDABLE

RESPONSABILITAT SOCIAL

ALIANCES

PRINCIPALS OBJECTIUS:

Esdevenir port "COVID19 FREE"

Aconseguir la certificació d'empresa saludable

Desplegament de noves polítiques d'igualtat de gènere.
Foment del suport a col·lectius en risc.
Nous canals de comunicació amb l'entorn.

ODS ONU:

AGENDA 2030
Port Tarragona