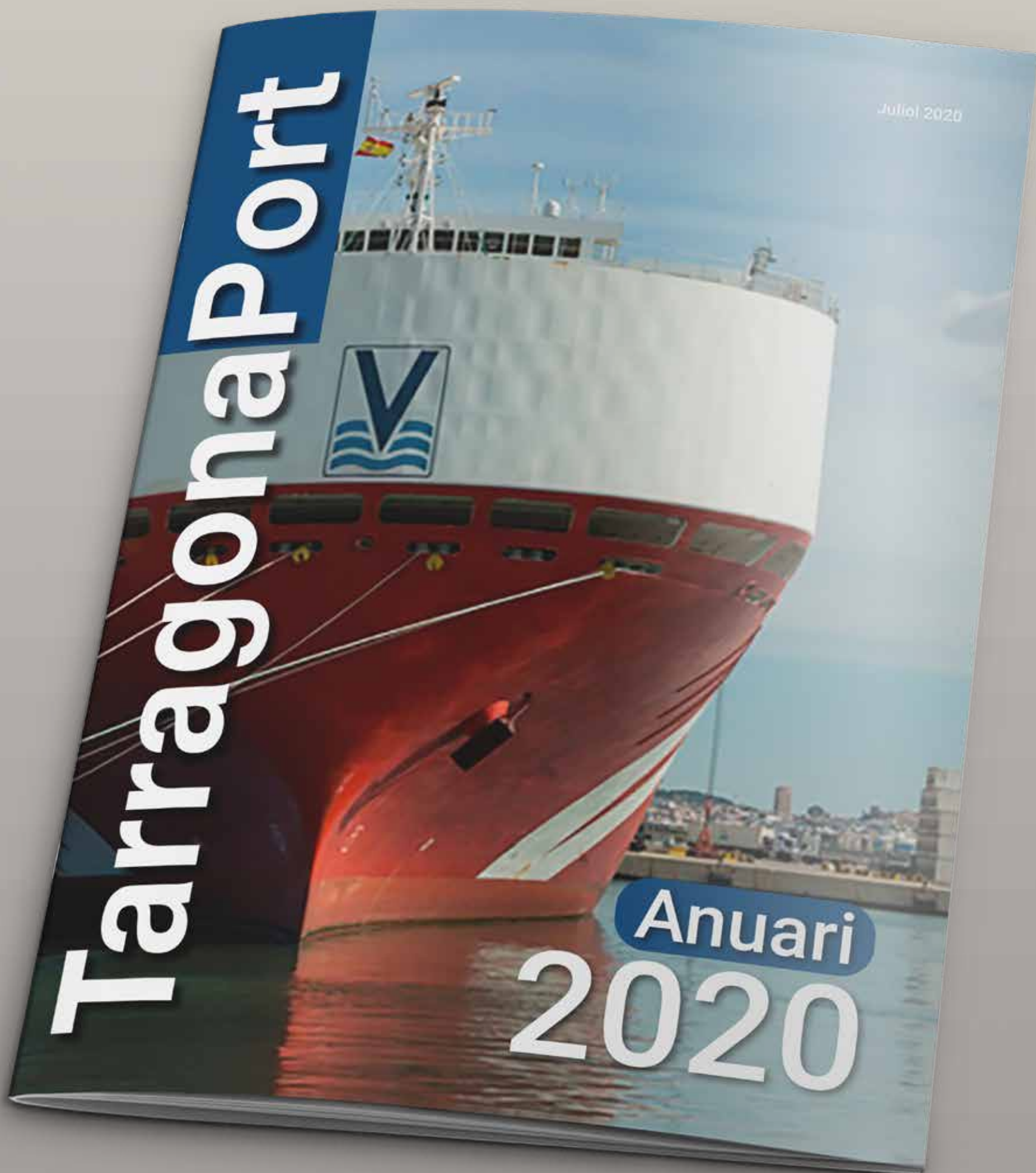


Tarragona Empresarial

Economia i empresa de les comarques de Tarragona



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 CO₂.
- 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 CO₂.
- Desenvolupament de tecnologia per a la fabricació de productes amb menys empremta ambiental gràcies a l'ús de CO₂ com a matèria primera.
- Reciclatge químic: obtenció de «cru sintètic» per produir nous materials plàstics, cosa que afavoreix l'economia circular dels plàstics.



Inventem el futur



SUMARI



SALUTACIONS 04-07	ZAL, LA GRAN OPORTUNITAT PARA EL TERRITORIO Y SU HINTERLAND 42-43
UNA DÉCADA PARA CRECER 08-09	LA APUESTA COMERCIAL DEL PORT 44-45
ENTREVISTA JOSEP M. CRUSET 10-19	TARRAGONA, PORT SOSTENIBLE 46-47
AGROALIMENTARIO, CON CAPACIDAD PARA SUPERAR RÉCORDS 22-23	LA DIVERSIFICACIÓ DE PAÏSOS EN EL PORT DE TARRAGONA 48-49
APPORRT, EL BINOMIO PÚBLICO-PRIVADO 20-21	EL PORT I LA URV, APOSTA PER LA FORMACIÓ EN LOGÍSTICA 50-51
¿COMO PODRÍA MEJORAR EL PORT PARA CRECER EN TRÁFICOS? 24-31	150 ANYS DE LA JUNTA D'OBRES DEL PORT DE TARRAGONA 52-53
PUERTOS SECOS: EL FUTURO YA ESTÁ AQUÍ 32-33	NOUS TEMPS I NOVA MUSEOGRAFIA AL MUSEU DEL PORT TARRAGONA 54
EL PORT EN CIFRAS 34-40	
CRUCEROS, EL ESFUERZO POR SITUARSE EN EL MAPA 38-40	

Presentem la primera edició de l'Anuari del Port de Tarragona, una publicació amb voluntat anual de periodicitat.

El Port de Tarragona, un dels enclavaments líders de l'Estat, mereixia un monogràfic orientat a parlar de la seva realitat i també del potencial de tots els seus projectes, que poden portar a la infraestructura a una posició envejable durant aquesta dècada. No li falten avui arguments, però, sens dubte, la qualitat i envergadura dels projectes en els quals està immers, així com la participació d'innombrables empreses en la dinàmica de la seva hinterland, poden portar al Port de Tarragona a abanderar alguns sectors de l'activitat logística, més enllà d'aquells en els quals ja ostenta un lideratge històric.

La nostra especialitat en informació portuària i logística local, a través de la nostra altra publicació www.tarragonaport.com, ens porta també a impulsar i donar a conèixer una realitat i un futur que estem a punt de veure concretat.

Presentamos la primera edición del Anuario del Port de Tarragona, una publicación con voluntad anual de periodicidad.

El Port de Tarragona, uno de los enclaves líderes del Estado, merecía un monográfico orientado a hablar de una realidad y también del potencial de todos sus proyectos, que pueden llevar a la infraestructura a una posición envidiable durante esta década. No le faltan hoy argumentos, pero, sin duda, la calidad y envergadura de los proyectos en los que está inmerso, así como la participación de innumerables empresas en la dinámica de su hinterland, pueden llevar al Port de Tarragona a abanderar algunos sectores de la actividad logística, más allá de aquellos en los que ya ostenta un liderazgo histórico.

Nuestra especialidad en información portuaria y logística local, a través de nuestra otra publicación www.tarragonaport.com, nos lleva también a impulsar y dar a conocer una realidad y un futuro que estamos a punto de ver concretado.

NÚMERO 9 - JULIOL DE 2020

EDITA
COMUNICACIÓ EXTERNA
info@comunicacioexterna.com
977 086 769

DIRECTOR
Joan A. Domènech

COL·LABOREN
Pedro Rodríguez
Genoveva Climent
Mercedes Teruel
Mercè Toldrà
Coia Escoda

DISSENY
Carles Escoda

FOTOGRAFIA
Alba Mariné
Cedides
Arxiu

IMPRESSIÓ
DIGGRAF

TIRADA
3.000 exemplars

PROPEROS NÚMEROS
Novembre 2020
Març 2021

Aquest número ha estat possible gràcies a la col·laboració de les següents empreses i institucions:
REPSOL · LLOTJA DE CERALS DE BARCELONA · NEXT MARITIME · SUPERCONTROL & MARITIME SERVICES · ASOCIACIÓN PROVINCIAL DE CONSIGNATARIOS DE BUQUES DE TARRAGONA · ASOCIACIÓN PROVINCIAL DE EMPRESAS ESTIBADORAS · ASOCIACIÓN PROVINCIAL DE TRANSITARIOS-EXPEDIDORES INTERNACIONALES Y ASIMILADOS · TRANSPORTES PRATS · BACTAGUA · AEQT · JOAQUIN OLIVA · AJUNTAMENT DE VILA-SECA · MESSER · BROKER CEREAL TARRACO · FEAT · PROMOCIONES JOSÉ LUIS · COVESTRO · ASESA · URV · CONSORCI D'AIGÜES DE TARRAGONA · ALTECH · PROTEGO · BROKREUS · TEPSA · DP WORLD · BASF · PORT DE TARRAGONA.

Damià Calvet i Valera

Conseller de Territori i Sostenibilitat
de la Generalitat de Catalunya

Un port que és i serà motor



La pandèmia de la covid-19 ha trasbalsat tot i tothom. Ha canviat la manera de relacionar-nos i ens obligarà a repensar múltiples aspectes de la nostra vida. Això impacta en l'economia i hem de ser capaços, com a país, de trobar les oportunitats que ens permetin seguir creixent. El Port de Tarragona és una baula imprescindible d'aquest procés.

Durant els últims anys, la infraestructura tarragonina ha sabut combinar brillantment la seva bona posició en l'àmbit petroquímic amb una estratègia de diversificació en altres sectors. Ha crescut exercici rere exercici i ha estat capaç de cercar nous mercats internacionals.

A aquesta feina constant, que l'ha convertit en motor de Tarragona i les Terres de l'Ebre, se li ha de sumar el paper inversor com a infraestructura. Ha començat les obres del nou moll de creuers, que consolidarà el seu creixement en nombre de visitants.

L'aprovació del Pla especial d'infraestructures de la Zona d'Activitats Logístiques (ZAL), mesos enrere, va suposar un exercici d'ambició i anticipació. Serà una ZAL respectuosa amb l'entorn més immediat de Tarragona i Vila-seca, i contribuirà al gran repte d'augmentar la quota modal ferroviària.

Els darrers anys, el Port de Tarragona ha fet el que havia de fer i s'ha preparat per al futur. Des del Govern de Catalunya sabem que comptem amb un bon aliat per seguir sent motor de l'economia.

Una economia conscient que s'ha de basar en una Agenda Verda, on conceptes com la descarbonització de la mobilitat o la digitalització de les infraestructures serviran per seguir creixent, per tenir futur.



Pau Ricomà i Vallhonrat

Alcalde de Tarragona

2.000 anys de futur



De la Història de la Humanitat hauríem de saber desotriar entre allò que és efímer i allò que roman per sempre entre nosaltres, en una ciutat o territori. Potser canviant la forma, potser canviant-ne l'ús, però hi ha elements que continuen immortals transcendent vicissituds i crisis de tota mena. Són els elements fonamentals, els que ens donen una continuïtat i una solidesa com a societat, malgrat totes les seves transformacions i adaptacions, perquè són el vestigi de la nostra supervivència com a col·lectiu humà al llarg del temps.

És el Port de Tarragona un dels espais que la nostra ciutat conserva des de fa més de 2.000 anys amb plena vitalitat i raó de ser i d'existir, que ha arribat a nosaltres totalment compromès en la nostra vida econòmica, social i cultural. Una infraestructura canviant, però perdurable, que aporta a la nostra ciutat molt més que un paisatge al que mirem quotidianament des del Balcó del Mediterrani o des de la Confraria de Pescadors, o des de molts altres punts de Tarragona.

No obstant això, l'enhorabona que vull donar al Port de Tarragona va més lluny del reconeixement a tota la seva llarga història i a tota la feina feta, i vol subratllar el com s'està fent ara la tasca. Treballem de manera compromesa i solidària, diversa i adaptada, i això us augura un llarg i pròsper futur. L'estratègia de creixement del Port de Tarragona es basa en la projecció internacional, la diversificació dels tràfics, l'impuls d'infraestructures, l'aposta pels creuers i la sostenibilitat. Aquestes línies estratègiques fan que el Port de la nostra ciutat sigui referència a tota la mediterrània, i més i tot.

Ara estreneu i celebrem tots la edició per primera vegada de l'anuari del Port, una publicació única en la seva especialitat, que de ben segur serà la primera pedra d'un projecte de divulgació del coneixement amb continuïtat i pes específic. Rebeu, doncs, el meu més sincer agraïment per la vostra implicació, compromís i projecte de passat, present i futur i la meua enhorabona per la iniciativa endegada.

Pere Segura Xatruch

Alcalde de Vila-seca

Reptes de futur: una mirada en verd



Enceto l'article fent referència al Sumari d'aquest Anuari en observar l'optimisme i l'empenta amb els quals s'inicia tot parlant de futur i de creixement sota el títol: "Una dècada per créixer".

Avui les societats ens exigeixen que qualsevol creixement ha d'anar acompanyat d'un desenvolupament sostenible en l'àmbit social, mediambiental i, com no, econòmic. Satisfent les necessitats del present però sense comprometre la capacitat de les generacions futures.

I en aquest sentit em ve al pensament que tan sols ens queden deu anys per assolir els objectius de l'Agenda 2030 sobre el Desenvolupament Sostenible, aprovada per l'ONU i que té com una de les seves fites el disseny de les nostres ciutats.

Ciutats com Vila-seca i Tarragona, que som vivers d'idees, comerç, cultura, turisme, ciència i indústria. Aquests teixits productius tan diversos han pogut conviure a través d'equilibris fràgils construïts amb el pas del temps i fent del nostre territori un referent al sud d'Europa. És per això que necessitem ser molt curosos amb la planificació i la gestió futura dels diversos espais per tal que esdevinguin alhora més inclusius, segurs, resilents i sostenibles.

El Sumari ens desgrana també, a partir de l'entrevista al bon amic i president, Josep M. Cruset, quin és el present i, sobretot, quin ha de ser l'esperança futur del nostre Port.

No puc dissimular la meua emoció i el meu sentit de la responsabilitat en constatar, una vegada més, que una gran part dels projectes estratègics del Port del futur tenen a Vila-seca com a element territorial essencial per al seu desenvolupament econòmic, social i ambiental.

L'impuls econòmic que suposarà la ZAL i els seus nous espais de protecció d'interès ambiental, passant pel camí cap a la diversificació, els creuers, l'aposta comercial i la sostenibilitat del Port, fins arribar al suport de la iniciativa privada i la logística suposen els eixos estratègics d'un port que procura per una economia moderna, diversa i equilibrada, però també representen una oportunitat excepcional de respecte a les proteccions ambientals i climàtiques que facilitin una transició amable de l'activitat portuària cap a l'estructura social, turística i comercial existent a la Pineda.

A Vila-seca, per la nostra situació estratègica, ens agrada trobar sempre els equilibris que sumin.

Això no ha estat gens fàcil en el passat, no ho és en el present i no ho serà en el futur però són precisament aquests els reptes que ens exigeix la nostra societat: la cooperació lleial entre institucions i el compromís permanent per una economia generadora de treball estable, de progrés social i cultural amb la visió posada en un desenvolupament sostenible.



**LLOTJA
DE
CEREALS
DE
BARCELONA**



Cambra de Comerç
de Barcelona

Llotja de cereals

Promovem el comerç
de cereals i productes afins



Cereals / Farines / Llegums / Fruits secs

**LLOTJA DE CEREALS
DE BARCELONA**
Passeig d'Isabel II, 1 Barcelona
Telèfon 93 319 65 25
llojja_cereals@cambrabcn.org
www.llojjadecereals.com

Descobreix els avantatges
de ser membre del mercat



Laura Roigé

Presidenta de la Cambra de Comerç de Tarragona



L'exemple del Port de Tarragona

A Tarragona tenim aquella màxima que diu: si el Port va bé, la ciutat i la seva àrea d'influència també aniran bé. Per això no podem fer altra cosa que aplaudir l'anunci de mantenir les inversions portuàries (150 milions d'euros en els propers quatre anys)

per tal de facilitar la recuperació econòmica, arran de la crisi provocada per la pandèmia de la Covid-19.

Una decisió valenta i, sobretot, responsable que diu molt del tarannà i l'empenta de qui està al capdavant d'una infraestructura que és vital pel territori.

És en moments com aquests quan es veu la veritable vàlua de les persones. Josep Maria Cruset, com a president del Port, ha sabut estar a l'alçada de les circumstàncies. Tant de bo les administracions en prenguin bona nota i se n'adonin que ara més que mai el que les empreses i la societat necessitem i n'esperem d'elles és que vagin a una i, sobretot, siguin capaces d'executar les inversions i accions imprescindibles que ens permetin superar el present i guanyar el futur

Jordi Just

President de la Cambra de Comerç de Reus



El Port, un motor econòmic compromès amb el territori

Afirmar que el Port de Tarragona és un motor econòmic clau del nostre territori és dir poca cosa: és molt evident que és així. Les xifres de tràfics demostren any rere any el seu rol com a enllaç dels sectors econòmics de

les nostres comarques amb el comerç internacional. Però el paper del Port com a agent econòmic va una mica més enllà. És una organització compromesa amb el desenvolupament d'aquests sectors als que serveix, un element tractor de la nostra economia. Ho demostra defensant les infraestructures que necessitem, diversificant els seus tràfics o esforçant-se per ampliar el seu hinterland, per posar tres exemples que redunden en dinamisme empresarial.

I invertint en el futur, amb la ZAL com a projecte estrella, una àrea d'activitat logística cridada a ser una de les grans palanques de creació de riques en els propers anys. O en l'espectacular desenvolupament dels creuers, que a banda de l'impacte que deixa a l'entorn més immediat, ens permet també posar a l'aparador internacional els atractius del nostre territori, molt en particular els encara poc coneguts tresors del turisme rural de les nostres comarques interiors. En definitiva, la indústria, l'agroalimentari o el turisme es beneficien d'un Port proactiu i implicat amb el que tots busquem: la fortalesa del nostre model econòmic.

Josep M, Rovira i Valls

President de la Cambra de Comerç de Valls



El moll de Valls

En la pròxima dècada al voltant de Valls s'hi sumaran més de 500 hectàrees de sòl industrial a les més de 750 que hi ha actualment operatives. És per aquest motiu que la Cambra de Valls, amb la fundació ICIL i la URV han apostat per la creació de l'Escola de Logística de la Cambra de Valls, amb la finalitat de proporcionar eines competitives a les empreses que tenim i ser atractius per a les que han de venir. Totes les empreses que s'hi instal·lin necessitaran solucions àgils als requeriments dels mercats globals, i sobretot persones innovadores en producció i en logística. S'escau que en el 150è aniversari de l'Autoritat Portuària, eina exitosa de gestió i promoció del Port de Tarragona, es doni un cap d'ull cap a Valls, veí oblidat que fa més de cent anys va ajudar al creixement del port tarragoní amb les exportacions d'aiguardent.

Enviam un raig de llum d'il·lusió i optimisme que reactivi els lligams amb el Port de Tarragona, que permeti, un dia, inaugurar plegats el moll de Valls.

Francesc Faiges

President de la Cambra de Comerç de Tortosa



Hub logístic internacional, motor econòmic del territori

Com a empresari del sector agroalimentari i president de la Cambra de Comerç de Tortosa, en nom del teixit empresarial de les Terres de l'Ebre que tinc la satisfacció de representar durant els pròxims anys, veiem al Port de

Tarragona com un dels principals actius econòmics per dinamitzar - a nivell provincial i regional - la nostra economia.

Es tracta d'un eix estratègic, i de referència, dins del futur corredor del Mediterrani; en definitiva una aposta de plataforma logística i intermodal que s'està convertint, en el nou "Pla director", en un "hub logístic internacional" de primer nivell.

Amb la plataforma intermodal "Ciudad del Transporte" al centre d'Espanya el nou tràfic marítim, amb capacitat de gestionar i canalitzar noves cargues en quant a mercaderies, tant a nivell nacional, europeu i internacional, suposarà un creixement exponencial, noves oportunitats i avantatges per a la logística i per lo tant augmentar la competitivitat de les nostres empreses. Des de la nostra demarcació apostem, cada cop més, amb diferents col·laboracions en l'Autoritat Portuària de Tarragona i APPORT per fer realitat els projectes de futur i que les nostres mercaderies de tota la indústria de les Terres de l'Ebre arribi a la resta del món.

Una década para crecer



La pandemia del covid-19 nos ha llevado a reconsiderar muchas de las estrategias y planes que teníamos en marcha. Incluso los más personales o privados han quedado claramente afectados por sus consecuencias. Y, naturalmente, como prácticamente cualquier otra actividad, los Puertos no podían estar al margen de esta afectación.

Sin embargo, a diferencia de otros sectores, la mayoría de enclaves portuarios han seguido con sus inversiones, manteniendo, sin especiales retrasos, sus planes de nuevas infraestructuras y mejora de equipamientos. Y, a la vez, trabajando en el día a día para garantizar la cadena de suministro.

El Port de Tarragona no ha sido ajeno a esta dinámica y no ha olvidado las inversiones y proyectos que tenía en marcha, al contrario: el arsenal inversor de 150 millones de euros sigue su curso. Este mismo año y los inmediatamente sucesivos van a ser claves para el diseño y actividad del Port del futuro. En el mapa que exponemos ofrecemos un detalle de los más importantes.



1

Terminal Intermodal de Guadalajara

El Port invierte 20 millones de euros en la mayor terminal intermodal de la Península. 150.000 metros cuadrados situados en el eje estratégico del Corredor del Henares, entre las localidades de Marchamalo y Guadalajara, en el denominado complejo logístico Puerta Centro. Tendrá capacidad para acoger trenes. Su puesta en marcha está prevista para 2021. La APT confía en que será una pieza clave para el crecimiento de los tráficos intermodales ferrocarril-carretera y marítimos.

2

Puerto seco agroalimentario

La gran especialidad en agroalimentario, puerto referencia en el Mediterráneo, ha llevado a la APT ha estudiar futuras ubicaciones para un puerto seco especializado en cereal. Varias han sido las posibilidades de inversión en Catalunya o Aragón. Finalmente, se ha apostado por una única ubicación en la provincia de Huesca, que se anunciará próximamente.

3

ZAL

La Zona de Actividades Logísticas (ZAL) es probablemente uno de los grandes proyectos de este tipo que se están llevando a cabo en el Estado. 100 hectáreas, con una inmejorable conectividad y tocando la lámina de agua del Port. La inversión total será de 72,8 millones de euros. Una primera fase se ejecutará entre este año y 2023, y la comercialización de la ZAL se iniciará en 2021. Su impacto económico se estima en 154 millones de euros en el territorio y supondrá la creación de 4.200 nuevos puestos de trabajo.

4

Contradique Els Prats

Las obras en el contradique Els Prats, junto a la playa de La Pineda, se ejecutarán entre este año y el 2024. Van a suponer una inversión de 20 millones de euros en esta infraestructura multipropósito que ampliará la línea de atraque, y que cerrará la infraestructura por el extremo oeste.

5

Muelle Balears

Un muelle multipropósito enfocado a la ampliación del tráfico de cruceros, uno de las grandes apuestas que permitirá a la infraestructura seguir creciendo en este segmento. Con 27,4 millones de inversión, es la obra más importante que está ejecutando la APT. Con 4 hectáreas de superficie, podrá acoger simultáneamente cuatro cruceros. Las obras estarán finalizadas a mediados del 2021.

6

Ferrocarril

El Port enfoca parte de su estrategia de crecimiento en las oportunidades que le ofrece el ferrocarril. Las conexiones de agroalimentario con diversas plataformas en el interior, como son las de Zuera, Monzón, o la reciente con Lleida para el grupo BonArea son un ejemplo de esta dinámica. La terminal de La Boella, las conexiones futuras con la Terminal Intermodal de Guadalajara, junto a las obras de mejora en la red interna, presentan a la infraestructura como plenamente capacitada para crecer en este ámbito logístico.

7

Ampliación muelle de la Química

Con esta ampliación, ya realizada, el Port pasará de las actuales 18 hectáreas operativas a 36 hectáreas. Todas las concesionarias de este muelle (Vopak-Terquimsa, Tepsa y Euroenergo) han solicitado ampliación de sus instalaciones, con lo que el volumen de graneles químicos, una vez en marcha las nuevas instalaciones de la ampliación, pasará a ser de 6 millones de toneladas año.



J.A. DOMÈNECH
@ALBA MARINÉ

JOSEP M. CRUSET President del Port de Tarragona

‘Este año y los dos siguientes veremos la transformación del Port para dejarlo preparado para los próximos 25 años’

El próximo mes de noviembre, Josep Maria Cruset cumplirá dos años al frente de la Autoridad Portuaria de Tarragona (APT). La presidencia de Cruset toma el mando de una serie de proyectos heredados, e impulsa otros nuevos bajo su gestión. Los retos son de enorme calado y el objetivo, muy ambicioso: afianzar proyectos, crecer, consolidar la diversificación de tráficos, y afrontar el próximo trienio con el fin de asentar el futuro de la infraestructura para las próximas dos décadas. En el haber de Cruset, ya podemos señalar tres retos alcanzados: el impulso definitivo para el desarrollo de la ZAL, la apuesta decidida por el ferrocarril, y la ampliación de la oferta de cruceros.

Tenemos que hablar necesariamente de los efectos de la pandemia.

Creo que la reacción en el entorno del Port ha sido muy similar a lo que ha pasado en toda la sociedad. En primera instancia diría que ha habido una multiplicación de la actividad y de la voluntad de todos los sectores implicados en la actividad portuaria.

En la APT la percepción que hemos tenido es que ha sido una de las instituciones del territorio que más rápidamente ha reaccionado. Seguramente también porque ya a principios de febrero teníamos el Plan de Contingencia preparado y atento por si acababa de llegar el efecto del Covid, como así fue.

Este plan trabajaba en dos líneas: proteger la seguridad y la salud de todos, y que pudiéramos dar pleno servicio como estructura crítica que somos. Simultáneamente, hemos intentado actuar poniendo un plus adicional de responsabilidad con el fin de mitigar los efectos en nuestro entorno, desde el ámbito económico al ámbito social, ofreciendo nuestras infraestructuras por si fueran necesarias para atender pacientes, con una visión que fuera más allá de la propia actividad portuaria.

“Durante la pandemia hemos intentado actuar poniendo un plus de responsabilidad, con el fin de mitigar los efectos en nuestro entorno”

Y mirando hacia adelante, la pandemia no ha afectado a las inversiones que tenemos planificadas.

La mayoría de los puertos prevén a cierre de este año una bajada de tráficos —en un escenario optimista—, de entre un 10 y un 15%, según los casos. Estimaciones acordes con algunas cifras macro para el conjunto de la economía. ¿El Port estaría en estos porcentajes? ¿Sería una buena cifra cerrar 2020 con unas 30 millones de toneladas, frente a los 34 del 2019?

Queda buena parte del año por ejecutar, de manera que el efecto se hace más difícil de prever. Estamos en un reducción de tráficos de alrededor del 20%. En el sistema

portuario estatal, en general, la disminución ha sido del 30%, aproximadamente. Y si sumamos mayo, el cómputo general del sistema estará en un 20%. Por tanto estamos en la parte alta de la media.

Pero hay que apuntar que ya teníamos algunas variables adicionales que nos anunciaban una bajada de tráficos para este año, como por ejemplo el carbón, que irá en descenso, como teníamos previsto. En otro sentido también contábamos con el descenso de movimiento de la sal potásica, con la terminal de ICL (trasvase de los flujos desde Tarragona a su nueva terminal en Barcelona).

De manera que el 1 de enero ya partíamos con el marco mental que tendríamos tres millones de toneladas menos de las que registraríamos en un ejercicio normal. Y que el año sería, en este sentido, de tránsito.

“La diversificación será el gran caballo de batalla de los próximos años”

También hay que contar con dos contextos adicionales que han impactado en el tráfico: el temporal Gloria, que provocó prácticamente dos semanas de parada, y el accidente en la química IQOXE (enero 2020), con un mes de ralentización del tráfico de petroquímicos.

Propiamente, el Covid ha afectado en un 10%, el resto es debido al temporal Gloria, IQOXE, y la disminución de los tráficos mencionados. Sí cerramos en unas 30 millones de toneladas sería una cifra aceptable en el marco en el que estamos.

Más allá de las cifras más conocidas, hay otros apuntes contables de cierta relevancia, menos conocidos, como por ejemplo la reducción de deuda y el saneamiento generalizado del balance, con un 2019 que fue el mejor año en la serie histórica (57,6M€ en ventas, resultado de 7,4M€) Efectivamente, esta es una gran fortaleza. Esto es debido también a la gestión que se ha hecho en años anteriores, bajo otras presidencias. Teniendo en cuenta el momento en el que estamos, en los próximos seis meses se pondrá en valor esta realidad.

Tenemos una tesorería que podría cubrir perfectamente el endeudamiento que tenemos. Y si canceláramos de golpe toda nuestra deuda, tendríamos todavía un fondo de maniobra positivo.

El Port tiene capacidad inversora sin depender de terceros. Y eso mantiene la diferencia. Este es un resultado trabajado con tiempo y previsión y será, como digo, un elemento clave. Además, con las circunstancias que hemos vivido, hemos adelantado pagos a proveedores y aplazado el pago de tasas, entre otras acciones, para ayudar a reducir los efectos del Covid.

El Port de Tarragona cuenta con un arsenal inversor de 150 millones de euros que no se ha detenido y que ayudará a salir de esta situación.

He dicho alguna vez, que más allá de los resultados que hemos podido presentar, lo que era importante era la visión a medio y largo plazo. En este año y los dos próximos veremos la transformación del Port para dejarlo preparado para los próximos 25 años.

Tenemos la inversión en el contradique de Els Prats, el cierre de los muelles interiores, el nuevo muelle de Balears, la ZAL, la Terminal Intermodal en Guadalajara, entre otros retos. Es mucho más importante la materialización de estos 150 millones de euros, sobre todo por el tipo de inversión, ya que va a representar una transformación del Port para los próximos 20-25 años. Los resultados no los recogeremos de forma inmediata.

El Port tiene un 'defecto' que a su vez es su gran activo: la concentración de tráficos en hidrocarburos y energéticos, que siempre se sitúa en torno al 70% en las estadísticas. Y el agroalimentario, que ya supone el 20%. El restante 10% se reparte en muy diversas mercancías, con protagonismo e incluso liderazgos importantes, como la pasta de papel, frutas y verduras, ganado vivo, entre otros. Pero todavía queda mucho por hacer en diversificación.

El marco mental en el que estamos trabajando es el de la insatisfacción permanente. Es lo que nos sitúa en la ten-



sión necesaria para la evolución en positivo. Ese defecto que menciona, entre comillas, es ciertamente un privilegio. Estos tráficos te permiten contar con unos resultados consolidados, e ir a trabajar en la diversificación, que será el gran caballo de batalla de los próximos años. La fortaleza en estos tráficos estructurales es un punto de apoyo para focalizarnos en la diversificación.

“Necesitamos unos mejores horarios y mayor dotación de plazas en el PIF”

Además de hidrocarburos, en tráficos estructurales tenemos, por ejemplo, el muelle de la Química, prácticamente concesionado en su totalidad, lo que permite una mayor consolidación de cara a futuro. El liderazgo también consolidado en agroalimentario. Y en diversificación trabajamos bien en sectores como la pasta de papel, fruta y verdura, project cargo, exportación de vehículos y salida de ganado vivo.

El enclave centra su actividad en la importación preferentemente, salvo tráficos que despuntan en salidas, como pueden ser el de automóviles y asfalto. ¿En qué líneas se trabaja para ofrecer un renovado potencial exportador? ¿Quizá primero hay que afianzar las inversiones como la ZAL y los puertos secos?

Nuestra estrategia inversora está muy alineada hacia ese objetivo. Así, tenemos la inversión en Guadalajara, la ZAL y, en otra línea, lo que aportará el Corredor Mediterráneo; todo ello enfocado a la voluntad de optar a crecimientos, sobre todo en carga general que nos permitan no solo importar sino exportar.

Hay otras líneas de trabajo, como la apuesta por el ferrocarril que hace que en el momento en que eres competitivo introduciendo en el interior del país producto por ferrocarril, puedas aprovechar los retornos de los vagones vuelven vacíos como oportunidades, ya que gracias a la viabilidad económica de la operación ya se cubre solamente con la salida hacia el interior, y entonces se abre la puerta a tener operaciones dirección puerto que te permitan exportar. Sin olvidar que ya tenemos algunos tráficos en los





que actuamos como puerto hub, como es el caso de algunos productos químicos o la pasta de papel.

¿Convertirnos en un puerto hub sería otro de los grandes objetivos?

Sí, y de aquí la importancia de los momentos que vivimos. En los dos o tres próximos años podemos ver la transformación no únicamente en infraestructuras, sino en el ámbito de tráfico.

Estamos trabajando en algunos proyectos, que están superando fases decisivas, que pueden llevarnos a concreciones muy interesantes para nosotros, como puerto.

“El Covid ha afectado en un 10%, y el resto es debido al temporal Gloria, al accidente en IQOXE y a la disminución del carbón y la sal potásica”

La infraestructura ofrece una serie de virtudes a los operadores: su especialidad en algunos tráficos, su conectividad, el importante calado, entre otras. Sin embargo, quizá hay un deber pendiente en la mejora de las franjas horarias de atención y en concreto las del PIF (Puesto de Inspección Fronterizo). Igualmente, se ha hablado de la rebaja en algunas tasas.

Hemos transmitido que no estamos satisfechos en el caso del PIF. Tenemos que agradecer a los funcionarios del PIF el gran esfuerzo que hacen más allá de sus obligaciones diarias, gracias a lo cual podemos llegar a los estándares de funcionamiento que tenemos hoy. Pero esto no debe hacernos perder de vista que necesitamos unos mejores horarios y mayor dotación de plazas en el PIF.

Competimos a nivel de todo el Mediterráneo, no solo con el resto de puertos del sistema portuario estatal, por lo que nos conviene a todos dar una solución a este tema. Y así lo hemos trasladado con insistencia; nos hemos incor-



porado a un grupo de trabajo de tres puertos junto con Puertos del Estado, con la participación de varios ministerios, en la búsqueda de soluciones adicionales a lo que sería propiamente la dotación de más plazas.

Respecto a las tasas, una rebaja general dejaría todo igual, ya que no produce una mayor competitividad, puesto que esas rebajas estarían extendidas en todo el sistema portuario.

“Si cerramos este año en unas 30 millones de toneladas sería una cifra aceptable en el marco en el que estamos”

Tenemos que ayudar a detectar las necesidades y trabajar también en la proximidad con los operadores. Hay ejemplos en nuestro puerto que han llevado a soluciones inmediatas delante de problemas concretos, gracias a la atención y proximidad con los operadores.

Hablemos de proyectos inmediatos. Algunos ya una realidad, como por ejemplo la ZAL. Además del beneficio para el hinterland del Port, ¿cree que podría ser un gran dinamizador de la economía local?

Sí, estoy convencido. En mis primeros meses de presidencia, nos empeñamos con nuestro equipo en desencallar y tramitar la parte final administrativa después de casi 30 años. Tenemos el convencimiento de que es un elemento que todavía cuesta que nuestro entorno socioeconómico se imagine el impacto que va a tener. Vendría a ser lo que en el mundo del turismo representó PortAventura. La gente no se imaginó la transformación que supondría para nuestra economía.

Contar en la ZAL, con un millón de metros cuadrados, en una situación privilegiada de conectividad y en el centro de la actividad económica del Camp de Tarragona, representará un impulso para la actividad empresarial. No olvidemos lo que supondrá para el Port la previsión de un 8-10% en crecimiento de tráfico. Pero también, efectivamente, para el territorio: miles de contrataciones directas e indirectas, un impacto económico en el territorio estimado en 154 millones de euros.



Y lo que estamos viendo, porque ya estamos en su comercialización, es el interés enorme que despierta con diversos actores que pueden estar interesados. Pensemos que hay saturación en el Área Metropolitana de Barcelona, en espacio y de infraestructuras. Con nuestra oferta y bien posicionados en infraestructuras, nos acredita que estamos en la buena línea.

“Estamos ya comprobando el enorme interés que despierta la ZAL”

Estamos trabajando en el modelo de gestión de la ZAL, y a la vez en la planificación urbanística para, en un futuro, entrar en licitación de obras y que a final de este año podamos estar trabajando en alguna de estas obras. Todo este proceso lo hacemos compatible con la comercialización de la ZAL, puesto que el calendario de obras es coincidente con el calendario de comercialización y trámites administrativos.

Este año verán la luz los permisos para la Terminal Intermodal de Guadalajara en la plataforma logística de Puerta Centro, en Guadalajara, una de las más impor-



tantes de estas características que ha llevado a cabo un puerto, y en el que la APT cuenta con 150.000 m². ¿Puede adelantarnos cómo están los trámites finales y cómo se actuará para su comercialización?

Contamos con hacer movimiento de tierras a finales de este año o principios del siguiente. Hemos aprovechado estos meses de parón para mejorar técnicamente el proyecto, y planificar la segunda fase de ampliación, que no haremos inmediatamente.

“Nuestra estrategia inversora está muy enfocada a la voluntad de optar a crecimientos”

Estamos estudiando los modelos de gestión de la terminal, que tendrá nuestra presencia, pero exploramos en el sector privado para que aporten el know how propio de una terminal de estas características.

Su equipo ha trabajado durante meses en la futura ubicación de un puerto seco especializado en agroalimentario. Se ha llegado incluso a hablar de localizaciones concretas, en Aragón y Catalunya ¿Finalmente se ha tomado una decisión?

Se hizo un estudio sobre varias posibles opciones, en ubicaciones como Girona, Barcelona, Huesca y Lleida, y quedaron finalmente tres posibles.

Ya tenemos una decisión tomada sobre cuál tiene que ser la primera opción. Ahora estamos en la fase de la auditoría, para validar su viabilidad económica, así como los requerimientos jurídicos, que se ajusten a los parámetros exigibles como administración pública. Por prudencia, por el momento no podemos comunicarlo.



Una vez formalizada esta primera fase, posteriormente será el consejo de administración de la Autoridad Portuaria quien formalice los acuerdos administrativos, así como la participación en un puerto seco.

Todo parece señalar que estamos bien posicionados y preparados para afrontar la próxima década. ¿Será suficiente para competir con el empuje de otros puertos del Levante? ¿Hasta qué punto le preocupa que enclaves próximos estén desarrollando políticas de crecimiento y comercialización que pueden ser nuestra principal competencia en el futuro?

Estamos siempre atentos y observamos lo que hacen otros puertos próximos al nuestro. La verdad es que encaramos el mercado con cierta tranquilidad, no con preocupación. Tenemos muchos argumentos de peso. Las 100 hectáreas de la futura ZAL, las 18 de la ampliación del muelle de la Química, las cuatro del muelle de Balears, las 15 en Guadalajara, nuestra inversión en el futuro seco de agroalimentario del que hemos hablado, el contradique Els Prats... Nuestra capacidad para competir nos da cierta seguridad.

“Hay una decisión tomada sobre cuál tiene que ser la primera opción de puerto seco en el interior”

Muchos expertos señalan que el tráfico de mercancías por ferrocarril va a experimentar un crecimiento notable frente a otras opciones. En estos momentos, en el Port existen dos líneas, con sendos operadores, que parece que en un futuro pueden cobrar mayor protagonismo. Me refiero a la conexión con Zuera (Zaragoza) y la que desarrolla la compañía Samca en su enlace con Monzón. Además de las conexiones esporádicas a otros puntos.

Hace un año casi nadie quería escuchar nada que tuviera que ver con el ferrocarril. Hemos ido trabajando, acreditando que hay recorrido en el movimiento de mercancías por esta vía, y ahora nos encontramos con operadores que muestran interés. De manera que ya no estamos solos en el impulso del ferrocarril y ya tenemos varios actores que quieren participar.



Hemos hecho un giro en este terreno, con planificación, obras e inversiones. El sector ha entendido que es una oportunidad. Y es que el ferrocarril tiene muchos beneficios, también medioambientales. Y a partir de una cierta distancia, el ferrocarril es mucho más eficiente.

"La terminal de TEUs dará un salto cualitativo cuando todas las nuevas inversiones logísticas estén en marcha"

Con esta estrategia puede ser que al final del recorrido se de un impulso definitivo a la terminal de TEUs

Todos estos proyectos logísticos de los que hemos hablado se conceptualizan como estrategia para poder apalancar la terminal de contenedores, espacio de gran recorrido.

La operadora (DP World) tiene en marcha buenas conexiones que han ido dando resultado, el salto cualitativo se dará cuando todas las nuevas inversiones logísticas estén en marcha.

Y en el horizonte, el ancho europeo del Corredor Mediterráneo.

Sí, en una dimensión diferente. En su día, cuando tomé posesión como presidente de la APT, me sorprendió la indefinición de calendario del proyecto estructural. En este

momento estamos en una realidad muy diferente. Este verano comenzarán las obras más críticas que quedan del Corredor: de Castellbisbal a Martorell, de enorme complejidad. Esto es una buena noticia, porque va a permitir de aquí a finales del 2022 avanzar de forma importante.

Desde su incorporación como presidente, usted ha venido realizando un trabajo didáctico en diversos sectores y a la vez ha buscado consensos institucionales.

Quizá su bagaje en el mundo municipal le ha servido de experiencia, tanto en el campo institucional como en el de la gestión del día a día.

He intentado trasladar la experiencia de la acción municipal hacia dentro y hacia fuera. Quiero decir que hay que tener muy claro que si no se aplica el consenso y la transparencia, las cosas no avanzan. Hay que escuchar y explicar. Esta forma de hacer la he trasladado al Port, con un trabajo puertas afuera, con las instituciones y las empresas.

Puertas a dentro, lo mismo. Cuidar y mimar a los colaboradores, que se sientan partícipes, optimizar y sacar la máxima capacidad en su trabajo. Hacemos muchas cosas de forma conjunta y las argumentamos.

Cree que el Port, en el ámbito empresarial privado, tiene todavía un gran camino por recorrer para darse a conocer.

El Port, por definición, ha estado cerrado al ámbito que no fuera propiamente portuario. Por esta razón hemos realizado un esfuerzo en el ámbito comunicativo, abriendo la infraestructura y apostando por la inmediatez y la transparencia. De cara al mundo empresarial, nos queda todavía un gran camino por recorrer, pero nos comprometemos a acometer para conseguir una mayor cercanía. ■

El futuro de los cruceros

La Autoridad Portuaria ha realizado un gran esfuerzo para atraer a compañías de cruceros de forma estable. Se consiguió un acuerdo con Costa, que ya ha dejado Tarragona como puerto base, aunque seguirá con algunas escalas. Y se ha conseguido, por otro lado, que Royal Caribbean se afiance con unas cuantas conexiones. Sin embargo, no es un negocio para el enclave, como lo es la llegada de otro tipo de buques. Más aún, todo este trabajo se ha enfocado para aportar al territorio y que este se beneficie. No parece que hayamos aprovechado del todo el potencial de estas llegadas.

El esfuerzo es enorme, con un balance para nosotros neutro, por no decir negativo: debemos asumir los costes de la operativa de atraque, que es muy exigente. Prácticamente, en una temporada normal, no nos impacta en la cuenta de resultados. De la misma manera que ahora, con la temporada parada, tampoco lo hace.

"Deberíamos superar el umbral actual y situarnos entre 150.000 y 200.000 viajeros"

Nuestro trabajo es también intentar atraer negocio a través de nuestros esfuerzos comerciales. Quienes se benefician de este trabajo son los operadores del puerto, lo mismo ocurre con los cruceros.

Pero el proyecto de cruceros es un esfuerzo que da sus frutos. Esto los ves en el trabajo de la Taula Institucional de Creuers. Allí te das cuenta que todos los actores implicados creen en este proyecto. Y, por otra parte, el nivel de satisfacción de los cruceristas ha crecido.

Quedan seguro nichos comerciales por explorar, pero entendemos que tenemos que llegar a una masa crítica de gente que logre despertar el interés en determinados sectores comerciales. Ne-

cesitamos crecer para que el balance salga favorable: tenemos que pasar del volumen que tenemos ahora (128.000 cruceristas en 2019). En cuanto crezcamos, sumaremos. Para ello deberíamos superar el umbral actual y situarnos entre 150.000 y 200.000 visitantes, ya tendríamos un volumen interesante para que se dieran nuevas dinámicas en este sentido en el territorio, sin alcanzar en ningún momento la saturación que se da en otras ciudades del Mediterráneo

Podríamos asumir que este año no haya cruceros.

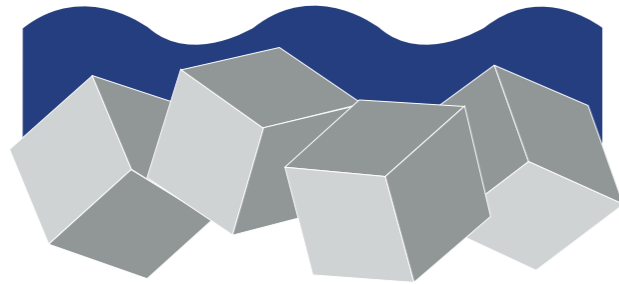
Las fechas de retorno se aplazan cada día. Pero tenemos la temporada suficientemente desestacionalizada para que tengamos cruceros en la parte final del año. Pero todo depende de estas condiciones del nuevo escenario. Nosotros tenemos la operativa preparada, pero hasta que no se defina el entorno sanitario y jurídico en el que operarán, las compañías no pueden poner fechas en el horizonte.

Pensemos que las tripulaciones de los cruceros están en sus países de origen. Poner en marcha la operativa de cruceros no es algo de un día para otro. Y es que esto no ha pasado nunca, ya que los cruceros operan 365 días al año. ■



REDACCIÓN

APPORTT

AGRUPACIÓ PER A LA PROMOCIÓ
DEL PORT DE TARRAGONA, A.I.E.

el binomio público-privado

En julio de 1992, bajo la presidencia de **Antoni Pujol** al frente de la APT, se constituyó la **Asociación para la Promoción del Port de Tarragona**, APPORTT, la primera de su tipo creada en todo el Estado, a la que siguieron posteriormente otros modelos de promoción público-privada impulsados por casi todas las autoridades portuarias.

La idea base de la fundación de APPORTT era la de canalizar todas las inquietudes existentes, tanto las de carácter público como privado, alrededor de la proyección y promoción del **Port de Tarragona**.

Tal como reza el documento fundacional de esta asociación sin ánimo de lucro, su objetivo principal es la gestión y promoción de los intereses comunes a las empresas del Port de Tarragona, coordinando la prestación de servicios para auxiliar, facilitar, desarrollar y mejorar los resultados de las actividades

empresariales de sus socios, así como posicionar el Port como enclave líder en el Mediterráneo.

En el decurso de los últimos años se han realizado diversas actividades encaminadas a cumplir con los objetivos fundacionales, vehiculando diversas propuestas de fomento de la proyección y promoción del Port de Tarragona.

Relanzar objetivos

El potencial de APPORTT, junto a las nuevas sinergias que van a crear los proyectos a medio y largo plazo de la Autoridad Portuaria, hacen necesaria una nueva dinámica de la Asociación, en beneficio de sus objetivos. En este sentido, APPORTT trabaja en el diseño de un nuevo plan de reforzamiento de su actividad e imagen que conduzca al pleno cumplimiento de sus objetivos, y a una proyección que puede ir mucho más allá del ámbito próximo territorial.

Sin perder de vista la necesaria y estrecha colaboración con el departamento comercial del Port en la organización de acontecimientos, actos, jornadas técnicas y visitas especializadas relacionadas con la actividad portuaria.

El crecimiento del hinterland portuario, su afianzamiento, el soporte y coordinación con la APT, las necesidades de los asociados, la proyección del Port en ámbitos empresariales diversos, son, entre otros, motivos suficientes para sumar un nuevo impulso que permita una mayor proyección y consecución de objetivos de APPORTT.

APPORTT puede ser una pieza fundamental en el organigrama de proyección del Port. Los próximos años van a ser decisivos en la consolidación del enclave como un referente en el Mediterráneo. Y en ese objetivo debe estar presente APPORTT. ■

THE
WORLDWIDE
MARITIME
SERVICES

nextmaritime

Vía Augusta, 2 | 43003 Tarragona (Spain)
Tel. 24/7: +34 977 234 777 | agency@nextmaritime.com
www.nextmaritime.com

Nexttogether.

REDACCIÓN

Agroalimentario, con capacidad para superar récords

El Port llevaba unos cuantos años intentando alcanzar la barrera de las 5 millones de toneladas de agroalimentario movidas en un año. La meta se alcanzó en 2018, cuando el registro final se elevó a 5.176.008 toneladas, una cifra que superaba de forma excepcional la alcanzada en 2017, que fue de 4.448.142 toneladas.

Aun así, en 2019, gracias a una cosecha interior pobre y al crecimiento de la demanda, especialmente para uso de harinas de consumo animal, el enclave volvió a batir su récord, con **5.739.805 toneladas**.

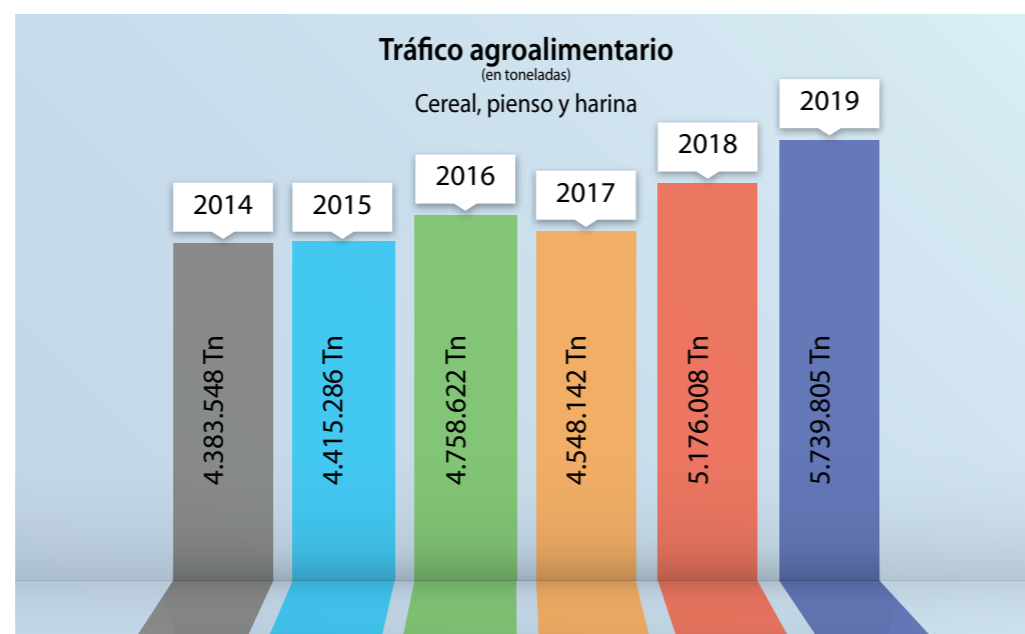
Este año se inició con buen pie, acelerándose al principio de la alarma provocada por la pandemia, en el que la demanda creció por el miedo al desabastecimiento y la incertidumbre sobre el cierre de fronteras, además del crecimiento en las ventas de harinas y legumbres. Esta tendencia cambió bruscamente una vez que los mercados se estabilizaron.

En abril, no obstante, se produjo una notable alza en el tráfico de agroalimentario con 379.000 toneladas, lo que supuso un crecimiento del 35% respecto al mismo mes del año anterior. A pesar de ello, el acumulado del primer cuatrimestre suma 1.480.965 toneladas, un 19,2 % menos que el mismo periodo del año anterior, por las razones apuntadas.

La perspectiva para este año es de una buena cosecha, en rendimientos

y producciones, tanto local como internacional. Los abundantes pastos, que reducen el consumo de piensos para el ganado, y el grado de abastecimiento de los consumidores, han añadido presión al impacto indirecto que ha provocado el covid. El virus ha generado un menor consumo de alimentos (especialmente del canal Horeca y, en perspectiva, por el menor turismo) ya tengan como destino el consumo humano o animal. Igualmente, el hundimiento de la cotización del petróleo ha reducido el precio de cereales como el maíz, destinado en un volumen considerable a la producción de etanol, lo que repercute en otros cereales secundarios como la cebada.

Además, los precios de los cereales han continuado su tendencia a la baja en los mercados mayoristas a fecha de mayo. A pesar de ello, los operadores todavía esperan que el año mantenga un buen tono, con correcciones que pueden ser al alza.



Fuente: Port de Tarragona



Hay que resaltar que, más allá de los **espacios destinados a logística en el recinto portuario (230.000m²)**, las empresas especializadas tienen una red de almacenes propia o subcontratada en las proximidades del Port para poder dar salida a las importaciones que llegan, y a las que el enclave no puede dar, puntualmente, mayor capacidad de almacenaje. Para dar salida con mayor fluidez a las llegadas de producto, desde hace tiempo operan en el recinto dos compañías especializadas en el tráfico ferroviario de agriproducidos. Por un lado, el **Grupo Alendi**, que gestiona hasta cinco trenes semanales con destino **Zuera** (Zaragoza), que distribuye en sus fábricas de pienso y a terceros; y el **Grupo Samca**, que opera de forma intermitente con un convoy semanal de agroalimentario con destino a la **TIM de Monzón**, de la que es propietario.

El ferrocarril es para este tipo de tráfico un aliado principal, que ha de crecer ofreciendo un mayor servicio al hinterland portuario. De hecho, con la concreción de un futuro puerto seco en Aragón, el tráfico de cereal y harinas hacia su destino final puede incrementarse notablemente.

No olvidemos tampoco que en octubre estará en marcha el nuevo **Sistema de Entrega de Agroalimentarios (SEA)**, una herramienta de coordinación para mejorar la eficiencia en el proceso de recogida de granel agroalimentario, de gran interés para todas las partes implicadas.

El SEA se caracteriza para ser un servicio digital y gratuito que beneficia los diferentes actores del proceso de carga y descarga de mercancía agroalimentaria.

Recordemos que la capacidad mediterránea que ejerce el Port en esta especialidad, ha cumplido con diversos retos en situaciones de casi colapso de las instalaciones, ante la llegada masiva de cereal en determinadas puntas del año. Una prueba que ha permitido comprobar que el enclave puede gestionar mayores volúmenes. Con las nuevas oportunidades comentadas, el sector puede seguir confiando en su capacidad para batir récords. ■



Nuestros valores

LAS CUALIDADES QUE NOS DISTINGUEN

Gafsa MEMBERS

SUPERCONTROL &
MARITIME SERVICES

- Compromiso con la calidad de nuestros servicios
- Comprometidos con la mejora continua
- Actuación profesional verídica, rigurosa y transparente
- Formación continua en todos los ámbitos
- Integridad y Ética

www.supercontrolms.com

ISO 9001:2015 - CERTIFICATION



REDACCIÓN

¿Cómo podría mejorar el Port para crecer en tráficos?

Esta es la pregunta que hemos realizado a algunos operadores privados en el Port de Tarragona. Cada uno de ellos con su especialidad concreta en su sector de actividad. La mayoría, directivos de conocidas empresas que actúan en el enclave, y otros son empresarios locales de larga tradición en operativa local portuaria. Una conclusión clara: hay margen para crecer y mejorar.

Así lo entiende **Javier Pereira**, responsable en Tarragona de **Alfaship**, consignataria con gran actividad en cereal e hidrocarburos, que apuesta claramente por la diversificación. "A mi modo de ver esta crisis ha puesto en evidencia cómo de importante es la diversificación de tráficos en un puerto y la peligrosidad de depender demasiado de alguno de ellos. En el estado actual, po-

drían ser los cruceros o el tráfico de vehículos los más perjudicados, aunque todos se han visto afectados. Solo la diversificación garantiza que la actividad del Port no caiga en picado en situaciones extremas como la que hemos vivido", explica. Y remarca que "el Port debe dar cabida a nuevos tráficos siempre con un ojo puesto en no olvidar los "clásicos", como el agroalimentario o hidrocarburos". Por otra parte, reclama que "los medios logísticos del Port y del territorio deben ofrecer la eficiencia y competitividad adecuadas".

Euromarco fue la empresa que abrió la exportación de ganado vivo desde el Port, en julio de 2012, con la carga de 1.000 terneros vivos con destino Libia, convirtiendo a Tarragona en el segundo puerto del Estado con esta operativa junto a Cartagena.



"El Port se encuentra muy bien estructurado respecto a las importaciones; prácticamente todos los almacenes están dedicados a este menester, por lo que debería planificarse mejor cara a la exportación, de manera que se habilitaran espacios para dichas exportaciones, aunque ahora se ha concesionado casi todo el suelo del Port", argumenta **Gregorio de la Fuente**, máximo responsable de la empresa.

De la Fuente reclama poner solución a un asunto que preocupa a muchos operadores. "Seguimos con la asignatura pendiente de tener un PIF 24 horas, que es de

"Hay que asegurar que las tarifas de servicio son competitivas, en comparación con los costes de otros puertos de referencia de Europa. Es clave también que los procesos administrativos sean sencillos. Los horarios, por otra parte, deben estar ajustados a la necesidad del negocio."

Eduardo Sañudo. Vopak-Terquimsa

"Esta crisis ha puesto en evidencia cómo de importante es la diversificación de tráficos en un puerto y la peligrosidad de depender demasiado de alguno de ellos."

Javier Pereira. Alfaship

extrema relevancia a la hora de despachar tanto agroalimentarios como ganado". Por otra parte, respecto al muelle asignado para carga de ganado, "nos encontramos que solo podemos atracar un barco, si pudiéramos atracar dos a la vez ganaríamos en competitividad y podríamos crecer", concluye.

"Desde el punto de vista de la competitividad, hay que asegurar que las tarifas de servicio del Port son competitivas, en comparación con los costes de otros puertos de referencia de Europa. Es clave también que los procesos administrativos sean sencillos, evitando el exceso de burocracia. Los horarios, por otra parte, deben estar ajustados a la necesidad del negocio", señala **Eduardo Sañudo**,

PROFESIONALES DEL PUERTO DE TARRAGONA

Carrer del Comerç, 11· 43004 Tarragona
Tel. 977 23 91 21 · apcb@tinet.fut.es

AA Asociación Provincial de Consignatarios de Buques de Tarragona

ATE Asociación Provincial de Empresas Estibadoras de Tarragona

ATEIA Asociación Provincial de Transitarios-Expedidores Internacionales y Asimilados de Tarragona



“Seguimos con la asignatura pendiente de tener un PIF 24 horas, que es de extrema relevancia a la hora de despachar tanto agroalimentarios como ganado.

Gregorio de la Fuente. Euomarc

norte. El Port lleva ya unos años haciendo un claro esfuerzo y está muy comprometido con la difusión internacional de Tarragona. Ésta es una carrera de fondo en la que el Port y toda la comunidad portuaria debemos seguir trabajando”.

Finalmente, Sañudo señala que “el Port es un proveedor de infraestructuras y como tal debe facilitar a los operadores el acceso a éstas, tanto a nuevas infraestructuras portuarias, como logísticas, así como en que las existentes se mantengan en niveles de mantenimiento y ocupación adecuados”. De igual modo, hay que “velar porque se disponga de todos los servicios auxiliares de los servicios logísticos, tal como parkings, talleres, etc., tanto para camiones como para trenes”.

“El Port tiene anunciadas diversas inversiones que van a propiciar el crecimiento en tráfico”, argumenta **Raimon Domènech**, gestor de **Broker Cereal Tarraço**, empresa que, como agente exclusivo de **Glencore**, mueve una parte importante del cereal que se gestiona en el Port. “Para crecer, el Port tiene que seguir insistiendo en su apuesta por el ferrocarril. Es muy importante también mejorar la atención horaria y, en lo posible, optimizar los costes de descarga y almacenaje”, concluye.

“Para crecer y ser más competitivos, estamos focalizando nuestra estrategia en dos áreas: ampliar nuestro hinterland y desarrollar operativas de transbordo (transshipment), es decir, llegada por barco y, sin salir del Port, cargar de nuevo en barco”, explica **Pablo García**, director para España e Italia de **Euroports**, una de las empresas referente del enclave tarraconense.

“Para ampliar el hinterland, obviamente, son muchas las acciones que se pueden llevar a cabo, pero si tengo que destacar una sería la competitividad del transporte terrestre. Cuanto más competitivo es un puerto en su transporte terrestre más allá puede llegar su área de influencia y por lo tanto amplias el número de empresas a las que puedes dar servicio”, argumenta García.



“Podría mejorarse con tarifas competitivas, ampliando el hinterland con el Corredor Mediterráneo y con nuevas infraestructuras por carretera hacia el interior. Y que la Aduana, así como las inspecciones fitosanitarias y frontera marítima, tuvieran servicio 24h.

Francesc Díaz. Next Maritime

director general de **Vopak Terquimsa**, empresa especializada en el almacenamiento, tratamiento y transporte de productos químicos líquidos, uno de los tráfico clave de la infraestructura tarraconense.

Sañudo quiere resaltar el trabajo que hay que hacer y el que ya se ha realizado en el campo de la internacionalización. “Hay que pensar que el crecimiento en Tarragona viene de la mano sobre todo de ganar cuota de mercado en Europa, frente a otros puertos tanto del sur como del



“Para ampliar el hinterland son muchas las acciones que se pueden llevar a cabo, pero si tengo que destacar una sería la competitividad del transporte terrestre. Cuanto más competitivo es un puerto en su transporte terrestre más allá puede llegar su área de influencia.

Pablo García. Euroports

Respecto a las operativas de transbordo, “con ellas estamos extendiendo nuestra competencia a todos los puertos del Mediterráneo, y aquí dependemos de muchos factores, algunos de los cuales son inherentes al Port, como son su geolocalización o las infraestructuras, que son claves en las estrategias del propio Port”.

Además, recalca García, “el transbordo logísticamente supone un extra coste para nuestros clientes, ya que supone la descarga de mercancía de un barco para introducirla en otro, cuando la región no es ni origen ni destino; para que esta logística sea eficiente para nuestros

clientes es clave ofrecerle algún valor añadido en puerto, unos costes portuarios competitivos y sobre todo una altísima eficiencia en todas las operativas portuarias para que en su global el cliente realice la operativa en tu terminal y no en cualquier otro puerto del Mediterráneo o incluso del norte de Europa”.

SerralloTrans, histórica empresa con actividad principal en transporte TEUs por carretera, y que trabaja para los principales consignatarios del enclave, argumenta que “como empresa y agencia de transporte creemos que en las entradas y salidas de mercancías en terminales



“Es esencial agilizar los tiempos de entrada y salida. Por otra parte, los terminalistas, transitarios y consignatarios deberían ser más agresivos desde el punto de vista comercial, para que el cliente viera una rentabilidad notable operando sus contenedores en el Port.

Agustín Montero. SerralloTrans

TRANSPORTES PRATS, S.A.

S.A.T.D. TARRACO TRANS, S.L.



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

de contenedores sería esencial que pudiésemos agilizar los tiempos, ya que los trayectos que habitualmente hacemos son cortos, y para buscar rentabilidad la base es poder agilizar los transportes y que cunda el número de ellos”, explica Agustín Montero. Y añade que “los terminalistas, transitarios y consignatarios deberían ser más agresivos desde el punto de vista comercial, para que el cliente viera una rentabilidad notable operando sus contenedores en el Port”.

Next Maritime, con sede en Tarragona, es una empresa referente en la consignación de hidrocarburos. En 2019 realizó en el Port operaciones con un volumen de 4,6 millones de toneladas. Cuenta, además, con una amplia representación de oficinas en todo el mundo. Su director general, **Francesc Diañez**, apunta que puede mejorarse con “tarifas competitivas para las terminales/usuarios del Port, con el fin de que sus servicios sean competitivos en comparación con otras terminales/ puertos de la zona”. Señala que “ampliar el hinterland con el Corredor Mediterráneo y con nuevas infraestructuras por carretera hacia el interior del país” puede ser un factor clave.



“Es básico contar con amplios horarios de atención; habría que mejorarlos para ser más competitivos. Hay que insistir también en la línea de trabajo ya abierta con el ferrocarril, potenciarla, que será clave para el futuro de la infraestructura

Fernando Cabré. Supercotrol & Maritime Services

Diañez sugiere que sería una mejora “la disponibilidad de un muelle de larga estancia para reparaciones y servicios a buques”. Además, “que la Aduana, así como las ins-



“Hay que seguir insistiendo en su apuesta por el ferrocarril. Es muy importante también mejorar la atención horaria y, en lo posible, optimizar los costes de descarga y almacenaje.

Raimon Domènech. Broker Cereal Tarraco

pecciones fitosanitarias y frontera marítima tuvieran servicio 24h. También es importante contar con flexibilidad en autorizaciones de lay-by-berth, STS (double banking)”.

Finalmente, “para mejorar el impacto económico local, estaría bien tener una línea de autobús público que pase por dentro del Port para que la tripulación de los barcos pueda ir al comercio de la ciudad”.

Una de las empresas históricas que trabaja en el Port es **Supercotrol & Maritime Services**, especializada en el control de mercancías, al frente de la cual se encuentra **Fernando Cabré**. “Somos un puerto con gran especialidad en agroalimentario, con un hinterland importante en este sector. Por ello, es básico contar con amplios horarios de atención, por lo que, en este sentido, habría que mejorarlos para ser más competitivos. Por otra parte –señala Cabré–, hay que insistir en la línea de trabajo ya abierta con el ferrocarril, potenciarla, que será clave para el futuro de la infraestructura”.

Desde **DP World Tarragona**, y en el caso de mercancía contenerizada, consideran que “para el incremento de tráfico es fundamental continuar e incluso incrementar la presión sobre las navieras para incluir Tarragona en sus rutas comerciales regulares”, subraya **Xavier Boluda**, director de DP World Tarragona. Al mismo tiempo,



“concentrando los servicios de carga contenerizada en la Terminal Pública de Contenedores, mejorarían las sinergias entre navieras y contribuiría a hacer más atractiva la escala en Tarragona”.

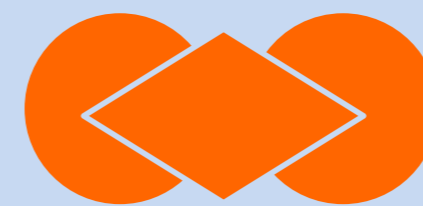
Según argumenta Boluda, “este esfuerzo debe realizarse simultáneamente por todos los actores de la cadena logística con el objetivo de mejorar la conectividad del Port de Tarragona y así mejorar el servicio y los costes logísticos para toda la industria de Tarragona”.

El director de logística del **Grupo Samca**, **Daniel Larriba**, argumenta que el Port puede crecer claramente a través del movimiento de mercancías por ferrocarril. Por una parte, Larriba apunta que “actualmente en el Port existen dos instalaciones eficientes de un único operador para la carga de cereales en ferrocarril. Si el resto de ope-



“Para el incremento de tráfico de TEUs es fundamental continuar e incluso incrementar la presión sobre las navieras para incluir Tarragona en sus rutas comerciales regulares. Y, por otra parte, concentrar los servicios de carga contenerizada en la Terminal Pública de Contenedores, lo mejoraría las sinergias entre navieras y contribuiría a hacer más atractiva la escala en Tarragona.

Xavier Boluda. DP World



BACTAGUA S.L.

URB. ELS HOSTALETES, 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 bombes de A.R.
- Tratamientos del agua.
- Ingeniería de tratamientos del agua.
- Sistemas contra incendios, etc.



www.bactagua.com

radores dispusieran de cargaderos de granel ferroviarios eficientes y que sirvieran además de para cereales para la carga de harina de soja, mejorarían ampliamente las posibilidades de tráfico”.

Samca ha venido operando trenes de agroalimentario desde el Port hacia su terminal en Monzón, especializada en estos graneles y en TEUs.

Centrándose en agroalimentario, Larriba explica que “aunque en el cereal puede haber momentos que por razones de mercado no siempre se consume el importado a través del Port, en cambio el otro gran componente esencial para la producción de pienso que es la harina de soja no tiene alternativa de suministro, puesto que el 100% es importado y por lo tanto siempre se va a consumir la que provenga del Port. Un tráfico así proporcionaría una continuidad y rotación de trenes que permitiría aumentar la competitividad del tren”.

Larriba apunta otras posibilidades de crecimiento en agroalimentario. “En las proximidades de nuestra terminal en Monzón hay grandes empresas deshidratadoras de alfalfa que están interesadas en exportar su alfalfa a granel en formato pellets a través del Port de Tarragona, pero debido a que no existe una instalación para la descarga de graneles ferroviarios en el Port, no podemos gestionar este tráfico de exportación que



“Actualmente en el Port existen dos instalaciones eficientes de un único operador para la carga de cereales en ferrocarril. Si el resto de operadores dispusieran de cargaderos de granel ferroviarios eficientes y que sirvieran además de para cereales para la carga de harina de soja, mejorarían ampliamente las posibilidades de tráfico”

Daniel Larriba. Grupo Samca

junto con el de importación de cereales y oleaginosas permitiría generar unas sinergias muy interesantes y ventajosas para todos los actores de la cadena de suministro”.

Finalmente, Larriba concluye que “para motivar a realizar estas inversiones a los operadores y el uso de esta infraestructura a los usuarios, la APT debería aplicar bonificaciones al menos hasta que los tráficos consiguieran estabilidad”.

Treballem per millorar la competitivitat i contribuïm al desenvolupament sostenible del territori

aeqt
Associació Empresarial Química de Tarragona

www.aeqtonline.com

ChemMed Tarragona | Chemistry creating future



El director de la **Federació Empresarial d'AutoTransports de la Província de Tarragona (FEAT)**, Josep Lluís Aymat, señala que, para su sector, “lo más importante es ampliar el hinterland portuario. Para ello, consideramos que es fundamental la obra del túnel del **Coll de Lilla**”, que debe dar continuidad a la A-27 entre Valls y Montblanc. “Favorecerá a las decenas de camiones que circulan diariamente entre el Port y las comarcas de Lleida, y por extensión el interior de la Península”, argumenta. “Tenemos que hacer que se acerquen al Port empresas de la zona de Aragón, La Rioja, Navarra, y otros emplazamientos del área de influencia del Port”.

Por otra parte, indica Aymat, “hay que seguir con los procesos de digitalización, y mejorar los horarios de la operativa”, con el fin de hacer más competitivo el enclave. ■



“Lo más importante es ampliar el hinterland portuario. Para ello, consideramos que es fundamental la obra del túnel del Coll de l'Illa favorecerá a las decenas de camiones que circulan diariamente entre el Port y las comarcas de Lleida, y por extensión el interior de la península hay que seguir con los procesos de digitalización y mejorar los horarios de la operativa”

Josep Lluís Aymat. FEAT

NUEVA GENERACIÓN PEUGEOT DE HÍBRIDOS ENCHUFABLES Y ELÉCTRICOS

MOTION & e-MOTION

PEUGEOT

Gama de híbridos enchufables: Valores WLTP: Consumo de carburante (l/100 km) mínimo y máximo de 1,3 a 1,4 en ciclo combinado - Emisiones de CO₂ (g/km) mínimo y máximo de 28 a 49 en ciclo combinado. Valores NEDC: Emisiones de CO₂ (g/km) desde 32 hasta 36. Nueva Gama de eléctricos Peugeot: Consumo combinado WLTP (Wh/km): datos Pendientes de homologación. Emisiones CO₂ WLTP (g/km): 0. Más información en la sección WLTP de la página web de peugeot.es (https://wltip.peugeot.es).

JOAQUIN OLIVA. TARRAGONA Les Gavarres - REUS. Ctra. Salou, km1 - TORTOSA. Ctra. Tortosa a l'Aldea km2. www.joaquinoliva.com

J.A.D.

Puertos secos: el futuro ya está aquí

La carrera por ubicar puertos secos en el interior de la Península es uno de los grandes retos en el que trabajan los enclaves portuarios de mayor potencial del país. Esta expansión hacia el interior está llevando a varios puertos a un rediseño de sus estrategias de crecimiento con la idea de ampliar su hinterland natural.

Estar presente con un puerto interior es de vital importancia no solo para atender la demanda actual, sino para fomentar tráfico que cubran las expectativas de negocio. En esta carrera ser el primero no cuenta tanto, pero sí el que mejor capacidad y operatividad oferte. Y es que, de cara a futuro, el sector logístico necesita encontrar nuevas formas de transporte y gestión de mercancías para hacer frente a las necesidades que demanda un contexto económico, como el actual, en el que impera la deslocalización económica, y en el que se tiende a una mayor limitación de stocks y un previsible aumento de la demanda.

Los puertos secos surgieron como consecuencia del aumento del tráfico de mercancías, que llevó a buscar ubicaciones en el interior que permitieran el flujo de trenes, con lo que se descongestionaba la actividad de los puertos tradicionales, ubicando en las nuevas plataformas todos los servicios

administrativos y aduaneros, entre otras ventajas. Además, como valor añadido, los puertos secos disminuyen notablemente el impacto ambiental, gracias a la apuesta ferroviaria.

VARIOS PUERTOS INMERSOS EN ESTE MODELO

En esta expansión hacia el interior, varios enclaves españoles llevan tiempo trabajando con este tipo de plataformas. Generalmente, a través de una participación accionarial en el puerto seco. Barcelona, el enclave pionero en esta modalidad, lo hace en Azuqueca de Henares, Coslada, Zaragoza, Girona y Perpignan. El Puerto de Bilbao, con plataformas en Jundiz (Álava), Burgos, Azuqueca y Coslada. Valencia tiene presencia en Coslada y Zaragoza. La Autoridad Portuaria de Santander, con participaciones en los puertos secos de Azuqueca y Zaragoza (puerto seco Santander Ebro). La previsión es que el mapa de puertos interiores se expande en los próximos años, mediante ampliaciones o creación de nuevos.

La diferencia entre un puerto seco y una plataforma logística es la intermodalidad, es decir, la articulación de diferentes modos de transporte utilizando una única medida de carga (generalmente contenedores). De esta manera se consigue realizar las operaciones de trasbordo de cualquier mercancía más rápidamente con la ventaja de que el control aduanero se realiza en ese recinto, y no en el puerto tradicional.

El modelo más usual de implantación para una autoridad portuaria es el de la participación en el accionariado del puerto seco, en el que puede converger como

accionista junto a empresas privadas. Sin embargo, existen ejemplos en el que varias autoridades portuarias son accionistas en un mismo puerto seco; o bien, en algunos casos, un solo puerto figura como único accionista del proyecto y, por tanto, propietario de todo el complejo logístico.

El Port de Tarragona no podía quedarse al margen de esta vía de expansión, que ofrece múltiples ventajas para los operadores y para el propio enclave, que crece hacia el



interior dotándose de una terminal intermodal, que ayuda a descongestionar tráfico y potencia el volumen de mercancías.

En esta idea trabaja el enclave tarraconense, cuya proyección hacia el interior se ejemplifica en dos proyectos, cada uno de ellos singular en su especialidad. El primero de ellos es su inversión estrella: la Terminal Intermodal de Guadalajara, que será la más grande terminal ferroviaria de mercancías de España, con una extensión de 150.000 metros cuadrados y capacidad para operar trenes de 750 metros. La conexión con la terminal ferroportuaria de La Boella convertirá la nueva plataforma en nodo de cambio de ancho cuando se conecte con el ancho UIC del Corredor Mediterráneo. Además, el Port de Tarragona tiene previsto incrementar los tráfico con su hinterland y expandirlo hacia

Madrid y la zona centro de España, e incluso captar tráfico continentales de la carretera al ferrocarril y viceversa. Este puerto seco trabajará básicamente con TEUs, como suele hacerlo la mayoría de plataformas de este tipo.

En la Terminal Intermodal de Guadalajara en el complejo Puerta Centro, la APT ha invertido 20 millones de euros y prevé el inicio de obras para finales de este año o principios de 2021.

Un segundo frente de posibilidades de inversión en puertos secos se encuentra en la especialidad agroalimentaria, en la que la APT estudia diversas opciones para una única ubicación que determinará este mismo año, después de barajar varias ubicaciones, tanto en Catalunya como en Aragón. ■

Cinc raons per invertir a Vila-seca

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

Ajuntament de Vila-seca



REDACCIÓN

2019

Total 32.830.009 toneladas (+2,6%)

LÍQUIDOS A GRANEL	21.308.915 (7,1%)
Crudo	9.722.362 (4,1%)
Otros productos petrolíferos	9.795.760 (9,9%)
Químicos y abonos	1.790.793 (9,6%)
SÓLIDO A GRANEL	9.718.750 (-2,6%)
Carbón y coque petróleo	2.307.155 (-23,9%)
Tránsito	1.779.366 (-6,0%)
No tránsito	527.789 (-53,7%)
Cereales, piensos y harinas	5.739.805 (10,9%)
Resto	1.671.790 (-5,4%)
CARGA GENERAL	1.802.344 (-15,9%)
En contenedores	454.389 (-18,3%)
Otros medios	1.347.955 (-15,0%)
TRÁFICO MARÍTIMO	32.830.009 (2,6%)
AVITUALLAMIENTO	76.676 (-3,8%)
Productos petrolíferos	15.831 (-23,8%)
Otros productos	60.845 (3,3%)
PESCA	2.933 (-19,1%)
TRÁFICO INTERIOR	0
TRÁFICO PORTUARIO	32.909.618 (2,5%)
TERRESTRE	380.844 (0,6%)
TOTAL	33.290.462 (2,5%)

Posición ranking estatal: 7º puesto
entre las 28 entidades portuarias del Estado

Fuente: Port de Tarragona

El Port en cifras

El Port de Tarragona cerró el año 2019 con un total de 32,8 millones de toneladas y con unos ingresos de 57,6 millones de euros, lo que supone los mejores registros históricos de la última década.

Otras cifras a destacar del ejercicio pasado son el resultado de explotación, que cierra con 7,4 millones de euros; el EBITDA que se sitúa en 30 millones de euros, así como el cash flow que queda en 25,5 millones de euros. Importante también es resaltar el endeudamiento del enclave que se ha reducido a 52,1 millones de euros. Unos datos que reflejaron el cumplimiento de los principales objetivos de la entidad para el curso 2019 con un "Port con tráfico consolidado, económicamente sólido y preparado para la próxima década", señaló **Josep Maria Cruset**, presidente de la APT.

Hay que apuntar que estas cifras pudieron ser mejores si el Port no se hubiera visto afectado por las consecuencias

del temporal Gloria, que dejó prácticamente parada la infraestructura durante dos semanas.

En el 2019, el Port consiguió mover 820.000 toneladas más que en el año 2018, lo que supuso, según Cruset, «bater récords históricos tanto en los grupos de tráfico estructurales como en los nuevos tráfico que están en vías de consolidación».

Los graneles líquidos registraron resultados históricos cerrando el 2019 con 21,3 millones de toneladas y donde destaca el récord en el crudo de petróleo que presentó 9,72 millones de toneladas, superando el resultado de 2007 (9,6M t). En el capítulo de líquidos energéticos, cabe destacar el récord logrado por la gasolina, que también consigue una cifra histórica con 1,2 millones de toneladas, superando en 500.000 toneladas los resultados de los años 2015 y 2017. Por su parte, los graneles sólidos, con 9,7 millones de toneladas en total, también presentaron re-



Flexible tanking. Certified.

TEPSA es una empresa pionera en la actividad de recepción, almacenamiento y reexpedición de graneles líquidos divididos en tres grupos: petrolíferos, químicos y biocarburantes. Somos un aliado estratégico para la logística de nuestros clientes gracias a la flexibilidad y el compromiso, de acuerdo con los estándares más elevados de calidad, seguridad y medio ambiente. La formación, implicación y compromiso de nuestro equipo humano garantiza la eficacia de nuestros servicios.

BARCELONA | BILBAO | TARRAGONA | VALENCIA
www.tepsa.es

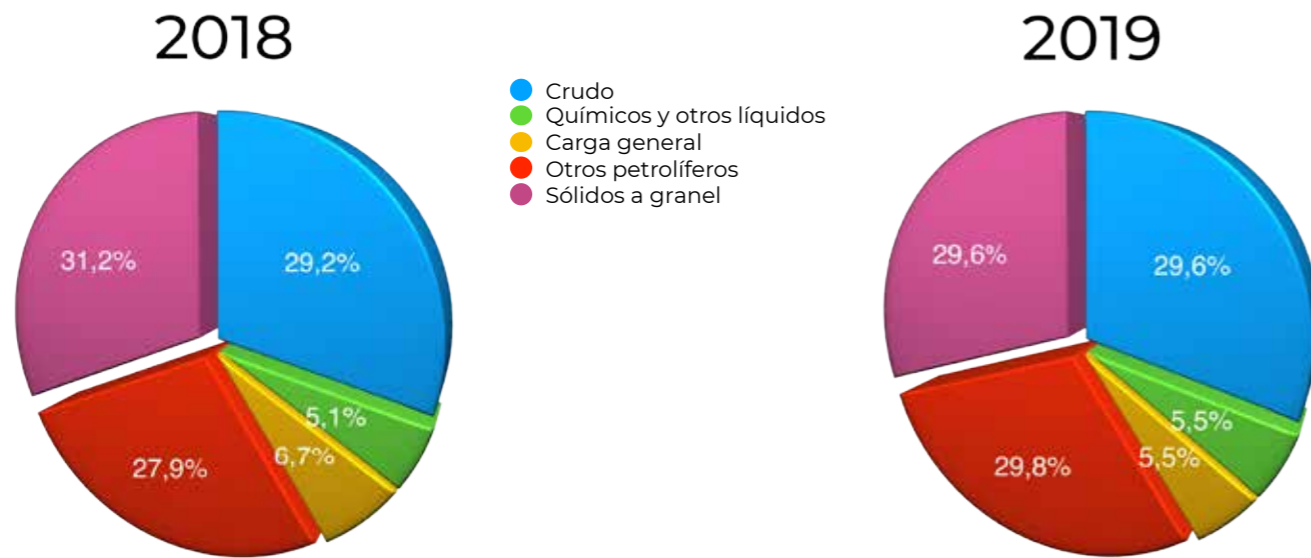


sultados de máximos. Sobre todo en el tráfico de cereales, piensos y harinas, que han batido en 2019 el récord de la serie histórica con 5,7 millones de toneladas que superan los 5,5 millones del año 2018. El aumento de tráficos de cereales compensó las pequeñas caídas en otros movimientos de graneles sólidos, como es el caso del carbón que registró 2,3 millones de toneladas en 2019, frente de una media de entre 3 y 6 millones en años anteriores.

Por último, la carga general mostró un comportamiento muy diferente. Mientras se ha computado el mejor resultado de la década en exportación, de vehículos, con 211.310 que han salido por vía marítima desde el Port de

Tarragona en 2019, y también un aumento del tráfico de animales vivos, con un incremento de 12.404 animales respecto al 2018. El resto de productos de carga general, como la pasta de papel, los productos siderúrgicos, la fruta y los contenedores, registran ligeros descensos. En el caso de la pasta de papel, la fruta y los productos de siderurgia tienen en común el hecho que son tráficos muy sensibles a los cambios y a las fluctuaciones de los mercados internacionales. Respecto al tráfico de contenedores, se presenta todavía como una oportunidad de futuro para el Port, que debe pasar por aprovechar mejor la terminal intermodal de **La Boella** y por la construcción de la **Terminal Intermodal de Guadalajara**. ■

DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL DEL TRÁFICO ACUMULADO DE MERCANCÍAS



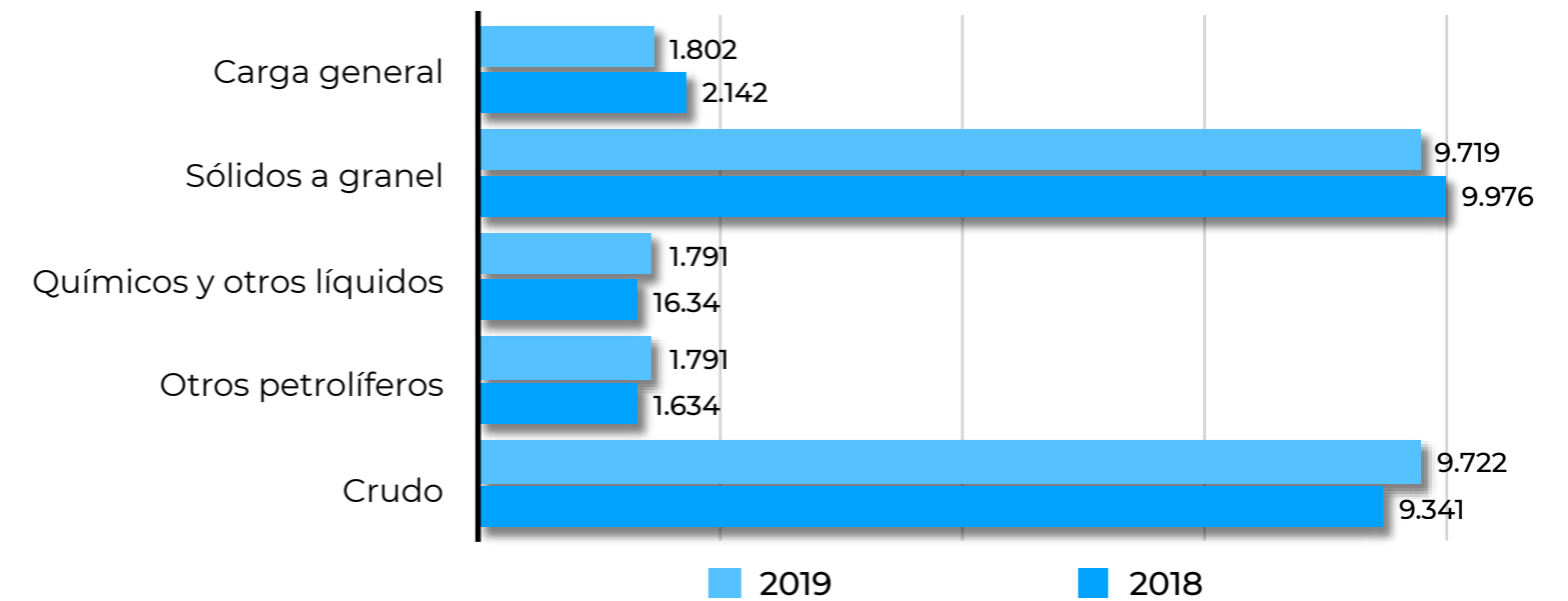
**APORTANT RENDIBILITAT AL SEU CAPITAL,
PRESERVANT EL SEU PATRIMONI DES DE 1994**

977 34 25 59
brokreus@brokreus.com
www.instagram.com/brokreus
www.facebook.com/brokreus
Plaça Prim 14, 2n 3a / 43201 Reus



TRÁFICO ACUMULADO DE MERCANCÍAS

(EN TONELADAS)



Fabricamos gases para la industria, la alimentación, la salud y para tu vida

Messer Ibérica de Gases, SA
Autovía Tarragona-Salou km 3,8 · 43480 Vila-seca (Tarragona)
977 309 500 · info.es@messergroup.com · www.messer.es

MESSER
Gases for Life

REDACCIÓN

Cruceros, el esfuerzo por situarse en el mapa



Hasta 2017 no empezaron a verse frecuencias continuadas de cruceros.

CEDIDA

Hasta el año 2012, el Port de Tarragona se hallaba en el penúltimo lugar en la recepción de cruceros entre las 28 autoridades portuarias del Estado. Toda la década de los 90 del pasado siglo, y en la nueva centuria hasta prácticamente el año 2016, los registros de escalas en el Port no pasaban de

la anécdota, a excepción, quizá, de los años 2007 y 2008, con 17 y 15 atraques, respectivamente. Desde entonces hasta hoy, el proyecto cruceros es una historia de esfuerzo por situarse en el mapa.

En 2017, la APT ya llevaba 20 años acudiendo a la Feria de Miami, la

Cruise Shipping Convention, la referencia mundial del sector. Un esfuerzo comercial que durante dos décadas no había generado los resultados deseados. Se buscaba, como objetivo óptimo, que las compañías realizaran una apuesta continuada para fijar en su mapa al Port de Tarragona, como escala en una de sus rutas. La proximidad de Barcelona, que lidera en el Mediterráneo el volumen de cruceros, y la ausencia para estas compañías de referentes claros en el territorio la mayoría de ellas propiedad de los grandes grupos **Carnival** y **Royal Caribbean**, abocaban al Port a trabajar con otra perspectiva el modelo crucerista, que fuera más allá de intentar beneficiarse del futuro colapso de los puertos especializados.



En este desarrollo comercial, la APT se sumó hace años a la asociación **MedCruise** que agrupa a un total de 71 puertos en el Mediterráneo que pueden dar cabida a cruceros. MedCruise, fundada en 1996, impulsa la imagen de los puertos asociados, con el fin de que puedan ser escalas. Paralelamente, la APT realizó un esfuerzo también en equipamientos. A finales de septiembre de 2011 estrenó, con una inversión de 680.000 euros, la denominada área del servicio al pasajero, una terminal provisional para que los cruceros que arriben no tengan que compartir espacio con el Port industrial.

Como puerto de cruceros, el modelo para Tarragona no sería el de Barcelona o Valencia, inalcanzables por volumen, sino más bien un mix de oferta para el gran crucero de calidad media y gran volumen, y los denominados 'premium', con ejemplos en estos últimos que ya vienen operando en el Port de Tarragona (**Windstar Cruises**, **Saga Cruises**, **Aida Cruises**...). En este sentido, la APT ha demostrado en es-

tos años que un puerto claramente industrial como el de Tarragona podía compaginar su actividad con la de los cruceros. Y el modelo en el que el Port ha visto un referente es el de Cartage-

la llegada de **Costa Cruceros** (filial de la norteamericana Carvival Cruises) y su decisión de establecer en Tarragona una de sus bases de salida en una ruta por el Mediterráneo occidental.



Vista virtual del nuevo muelle Balears.

CEDIDA

na, que de largo en los últimos años ha superado los 200.000 visitantes por temporada.

En el 2013 el Port se había marcado como prioridad traer una compañía que moviera en Tarragona 10.000 o 15.000 pasajeros por temporada. Y no fue hasta 2017 en que cristalizaron, por fin, las acciones comerciales con

El resultado fue que aquel año se cerró con 51.385 pasajeros, frente a los 13.445 del año anterior.

En 2018, Costa Cruceros incorpora el Costa Victoria, un barco significativamente mayor (2.394 pasajeros), que hace crecer la estadística global de turistas en el Port hasta rebasar los 80.000. Y también aumentó el impacto

Broker Cereal
Tarraco

Carrer Coques, 5 - Telèfon 977 242 100
domenechabogado@iuriscereal.com
43003 Tarragona



CENTRO DE FORMACIÓN FEAT

INFORMACIÓN Y MATRÍCULA: C/JAUME I Nº 29 ENTL. 2-3· TARRAGONA
TELF. 977 21 21 54/609 14 99 74· mail: FORMACIO@FEAT.ES. web: www.feat.cat



OBJETIVOS

Desde FEAT trabajamos año tras año para conseguir la Profesionalización del sector y que las personas mejoren sus aptitudes.

GESTIÓN DE BONIFICACIONES

FEAT es una entidad organizadora de acciones formativas para empresas y colectivos y gestionamos las bonificaciones que pueden obtener las empresas con cargo a la FUNDAE.

SIMULADOR DE CONDUCCIÓN

Dedicado sólo a funciones formativas. Reproduce con detalle y realismo el entorno del conductor de vehículos pesados de mercancías y viajeros. Convenio con la Generalitat de Catalunya.

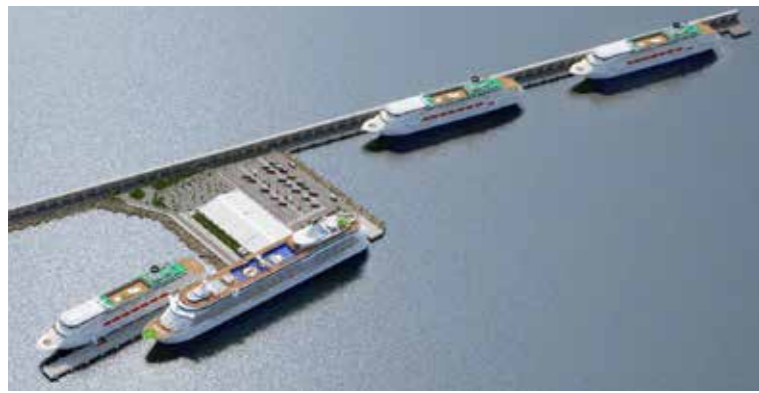
CURSOS DE CUALIFICACIÓN PROFESIONAL Y DE FORMACIÓN CONTÍNUA

- Certificado de Aptitud Profesional (CAP)
- Competencia Profesional

CURSOS DE ESPECIALIZACIÓN

- Conducción económica, racional y segura en simulador
- Tacógrafo Digital y normativa social
- Consejero de Seguridad
- Obtención y Actualización del carnet ADR (Básico y cisternas)
- Normativa del transporte
- Estiba y sujeción de la carga en el Tte. Carretera

económico en el entorno, 3,9 millones de euros. En esta línea de crecimiento, la apuesta para 2019 fue el Costa Fortuna, en lugar del Victoria, con una capacidad para 3.470 pasajeros, lo que ayudó a cerrar el año con 128.000 cruceristas.



Recreación del nuevo muelle Balears.

CEDIDA

2020 se presentaba como un año de tránsito, puesto que Costa había decidido no seguir en Tarragona como puerto base, pero sí, en cambio, mantener algunas escalas en la ciudad. En este punto, la APT ya había atado un contrato con Royal Caribbean, la segunda multinacional mundial del sector tras Carnival. El contrato se sustanció en cinco nuevas escalas a lo largo del año. Estas, la suma de las llegadas de Costa y la de otros operadores que de una manera no continuada atracan sus cruceros en el Port, había fijado una estimación para este año de 102.000 pasajeros.

Esta temporada estaba previsto que los cruceros convivieran con la construcción del nuevo muelle de Balears. Una inversión de más de 30 millones de euros que servirá para ampliar con 4 hectáreas el espacio destinado a la operativa

de cruceros, que ahora, tras los efectos de la pandemia, focaliza toda su propuesta de cara a la captación de nuevos cruceros para la temporada de 2021. Y no hay que olvidar que el Port tiene proyectada una segunda terminal para cruceros en el contradique de **Els Prats**, que puede ser una realidad en el 2025-2027.

El efecto del Covid ha anulado cualquier previsión para este año. A principios de julio, todavía no se ha anunciado la vuelta de operaciones de las compañías en este entorno del Mediterráneo, al menos a medio plazo. En este escenario, la APT tiene sin embargo diseñados los mecanismos para reemprender de forma rápida las operaciones, una vez las compañías anuncien su vuelta al mercado.

A principios de julio, todavía no se ha anunciado la vuelta de operaciones de las compañías en este entorno del Mediterráneo

Un punto a tener en cuenta es que todo el esfuerzo que se realiza en la captación de cruceros tiene como objetivo un beneficio claro para el territorio, puesto que desde el argumento del negocio, los cruceros no aportan prácticamente valor a la cuenta de resultados de la APT. El efecto comercial inducido se verá claramente cuando a Tarragona llegue un volumen de cruceristas entre los 150.000 y los 200.000. Entonces se abrirán nuevas posibilidades comerciales, que podrán aprovecharse mejor. ■



TarragonaPort

Toda la información portuaria
y logística del territorio en un **CLICK**

www.tarragonaport.com

Queremos hacer del mundo
un lugar mejor

covestro.com

REDACCIÓN

ZAL, la gran oportunidad para el territorio y su hinterland

El 4 de diciembre del pasado año, la **Comisión de Urbanismo de Tarragona** aprobó de forma definitiva el proyecto de **Zona de Actividades Logísticas (ZAL)** del **Port de Tarragona**. Un proyecto nacido hace 30 años, que parecía haberse atascado y que, una vez aprobado, ha entrado en una fase de velocidad de crucero que lo convertirá en una de las zonas logísticas de mayor proyección del Estado.



Estamos hablando de cerca de 100 hectáreas, cuyo desarrollo supondrá una inversión de más de 30 millones de euros en cuatro años y la creación de más de 4.200 puestos de trabajo (directos, indirectos y los propios de la ejecución de la obra). A estos 30 millones de euros, hay que sumar los 11,2 de la segunda fase, a partir de 2023, y el importe que ya se ha destinado hasta la fecha, que es de 31 millones de euros. De manera que la inversión total en este espacio logístico suma 72,8 millones de euros.

La ZAL hará crecer en un 20% de la superficie que el Port destina a logística, y una vez en marcha tendrá un impacto en el aumento de tráficos marítimos de entre 2,7 y 4,6 millones de toneladas al año (8-15% de su volumen actual).

La ZAL está pensada prioritariamente para actividades estrechamente vinculadas al tráfico marítimo y a productos con valor añadido, como productos manipulados, post industriales y precomerciales o servicios como el embalaje, el etiquetado o la paletización de las cargas, entre otras muchas actividades. Este nuevo espacio también está diseñado para convertirse en un centro de transferencia de carga de mercancías, cross docking, que aportará valor añadido a los tráficos del Port

La ZAL no es un proyecto aislado, con una finalidad propia de negocio. Está enmarcado en un conjunto de inversiones que van a multiplicar los efectos directos de cada una de ellas. La ZAL, propiamente, debido a su características únicas de emplazamiento y conectividad, gracias a los accesos próximos a la A7, la AP-7 y la A-27, y a su integración en el **Corredor Mediterráneo de la Red Transeuropea de Transporte**, como parte de su red básica **Ten-T-Core Network**.

En este sentido, en el panorama actual logístico de la costa mediterránea estatal, la oferta de la ZAL es prácticamente única: por ubicación, superficie, y especialmente porque los operadores interesados ya pueden trabajar sobre las condiciones de su futurible implantación: la vía comercial ya está en marcha.

Pero nos referíamos antes a la suma de sinergias que supone la ZAL, contextualizada en los ambiciosos proyectos de la **Autoridad Portuaria (APT)**. Entre ellos, hay que apuntar la **Terminal Intermodal de Guadalajara**, una superficie única de 150.000 metros cuadrados en pleno **Corredor del He-**



nares, con excelente conectividad hacia el Port, y en la que la APT pretende ubicarse como un referente logístico en el centro de la Península. A esta inversión, hay que sumar la anunciada en un puerto seco por determinar, que potenciará los tráficos de agroalimentario, y abre una ventana también a crecer en TEUs. Sin olvidar la apuesta decidida por el ferrocarril, que envuelve a todas estas acciones de expansión, con la que la APT quiere abrir un nuevo frente que atraiga a operadores privados.

Y todas estas líneas de trabajo se enmarcan, a su vez, en el escenario de las grandes inversiones en infraestructuras en el recinto portuario, como el nuevo dique de **Balears**, el contradique **Els Prats**, y la ampliación del muelle de la **Química**.

Como enunciamos en el titular, la ZAL puede convertirse, con todos estos elementos, en un actor clave del impulso económico del territorio, siendo a la vez un polo de atracción para su hinterland y para la llegada de nuevas inversiones. ■

- 92 hectáreas de usos logísticos 
- Inversión total de 72,8 M€ 
- 4.282 puestos de trabajo
(Directos, indirectos y en la ejecución de la obra) 
- 154M€ retorno anual de la inversión para el territorio 
- Crecimiento del 20% de la superficie portuaria 
- Actividades de promoción, formación y desarrollo 

3 habitacions des de
271.000 €



Últims pisos a la Vall de l'Arrabassada!

Amb tots els serveis al teu abast!

Lloguer d'oficines i locals comercials

PROMOCIONES JOSÉ LUIS S.A.

C/ Josep Carner, 1 **977 29 09 49**
www.promocionesjoseluis.com

GENOVEVA CLIMENT

Directora comercial y de desarrollo de negocio

La apuesta comercial del Port de Tarragona

La logística es el sector de mayor crecimiento al mundo en los últimos 10 años. Podríamos señalar dos razones principales. En primer lugar, la globalización y, en segundo lugar, la deslocalización de las empresas, que han contribuido en multiplicar el número de desplazamientos, aumentar la capacidad de los transportes y la necesidad de mejora de los servicios logísticos.

La situación geográfica privilegiada de Tarragona convierte el Port en la puerta de Europa en el Mediterráneo. El Port es un punto de entrada para mercancías procedentes de los continentes americano y asiático que, posteriormente, son distribuidas al resto de la Península Ibérica y a Europa por vía terrestre. Y también es la puerta de salida en el mundo para los sectores industriales y agroalimentarios del país. Las buenas conexiones marítimas y terrestres, así como unos calados de 20 m, proporcionan al Port un posicionamiento con un gran potencial para convertirse en un 'hub' logístico de primer nivel.

En el tráfico de pasta de papel, el Port de Tarragona ya se considera hub mediterráneo, con muchas posibilidades de crecimiento. Como también lo es en otro de los tráficos estratégicos para el Port: los productos químicos y líquidos a granel donde se está trabajando e invirtiendo intensamente para reforzar el rol de hub y competir con los puertos del norte de Europa.

Es cierto, la ubicación de Tarragona, con una industria petroquímica muy potente, dota el Port de una ventaja competitiva muy importante frente a otros competidores, y siguen habiendo otras muchas posibilidades gracias a las instalaciones, las conexiones marítimas hacia el Mediterráneo, la intermodalidad y las conexiones con el resto de España y el norte de Europa por tren y carretera.

Los sólidos a granel son un tráfico con posibilidades de crecimiento. Registran buenos resultados, pero que hay que seguir trabajando para mejorar y crecer todavía más. En estos momentos el Port está incrementando los servicios semanales de trans-

porte de agroalimentarios por tren hacia Lleida, Vic y Aragón; y, en breve, se concretará su participación en puertos secos en el interior del hinterland, lo cual mejorará la cadena logística y aproximará el Port de Tarragona a sus clientes finales.

El Port también está desarrollando una estrategia de diversificación de tráficos con cadenas consolidadas en productos como vehículos, fruta tropical, animales vivos, productos siderúrgicos y project cargo. Pero, tanto en estos tráficos como en el tráfico ro-ro, hay camino a recorrer para conseguir ser un nodo importante de la Península.

En este sentido, para seguir creciendo en tráficos viejos y tráficos nuevos, también hay que invertir al ampliar y mejorar las instalaciones portuarias. Por eso, el Port de Tarragona está implementando un plan de inversiones de 150 millones de euros para los próximos 4 años que permitirá mejorar su competitividad para los próximos 20 años.

Hace pocas semanas que han empezado las obras de la primera fase del nuevo **muelle de Balears**. Esta primera fase de este muelle multipropósito estará en servicio en 14 meses y tendrá la capacidad de duplicar la actual extensión de la terminal de cruceros, y las dimensiones óptimas para recibir los cruceros más grandes del mundo. En fases posteriores este muelle permitirá que el Port cuente con más infraestructuras portuarias y más superficie cuando surjan nuevos proyectos muestren interés.

Pero, la inversión que probablemente transformará el Port y su territorio, es la futura **Zona de Actividades Logísticas (ZAL)**. La ZAL supone habilitar 100 hectáreas de suelo logístico -haciendo crecer la extensión actual del Port en un 20%- destinadas a actividades vinculadas con el tráfico marítimo y para productos con valor añadido. Esto se traducirá en un incremento de los tráficos portuarios entre 2 y 4 millones de toneladas en el año. Pero no solo esto, sino que se prevén unos 3.700 nuevos puestos de trabajo, 3.000 directos y 700 indirectos.



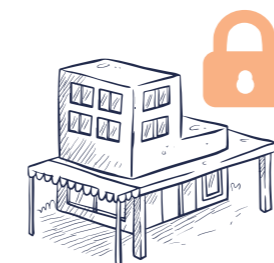
La actividad inversora del Port de Tarragona no se limita a la zona portuaria. Otra de las inversiones estratégicas del Port es la **Terminal Intermodal de Guadalajara**, un equipamiento muy similar a la Terminal de la Boella, situada a pie de muelle dentro del Port. Guadalajara-Marchamalo será un espacio logístico de 150.000 m², que permitirá conectar el Port con el 'Corredor de Henares' y, por lo tanto, con el centro de la Península Ibérica, tanto para hacer llegar mercancías de entrada como para captar otras de salida.

La apuesta del Port por el ferrocarril es sólida y es una oportunidad para la economía de nuestro territorio. Y lo será todavía más cuando, a partir del 2021, entre en funcionamiento el corredor ferroviario del Mediterráneo que situará cualquier mercancía que entre por el Port de Tarragona a un solo día de cualquier destino en el corazón de Europa.

La acción comercial del Port de Tarragona está atenta a los cambios globales y a los movimientos internacionales y trabaja con un escenario de futuro que concentra grandes mejoras competitivas: ZAL, conexión ferroviaria con ancho europeo, Terminal Intermodal de Guadalajara, nuevos muelles... y mantiene su compromiso para implicar el tejido empresarial portuario y de su entorno, con acciones comerciales conjuntas y con alianzas como el clúster **ChemMed**.

La apuesta comercial también pasa por una importante presencia internacional en ferias, congresos y foros para promocionar servicios logísticos y dar a conocer las inversiones estratégicas del Port de Tarragona. Y, sobre todo, pasa para establecer una relación de confianza y de cooperación permanente con los clientes actuales y con los clientes potenciales para detectar nuevas oportunidades de negocio. ■

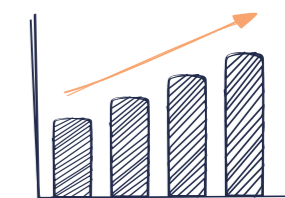
PROTEGO =
BROKER DE CRÈDIT



MÉS SEGURETAT
PROTEGIM I VIGILEM EL SEU
NEGOCI CONTRA IMPAGATS



MÉS CREIXEMENT
L'AJUEM A CRÈIXER AMB
SEGURETAT I A AUGMENTAR LES
SEVES VENDES ASSEGURADES



MÉS RENTABILITAT
OPTIMITZEM LA SEVA PÒLISSA
GARANTINT REDUCCIÓ DE COSTOS
I AMB LES MILLORS COBERTURES

EL LÍDER EXPERT EN
ASSEGUANÇA DE CRÈDIT
AMB MÉS DE 25 ANYS D'EXPERIÈNCIA

LI GARANTIM LA MILLOR
SOLUCIÓ DEL MERCAT
ASSEGUADOR

Si NO TÉ pòlissa de crèdit
consulti'ns, l'assessorarem
dels seus avantatges



C. Amargura, 36-38 / 43201 Reus



credito@protegoseguros.com



www.protegoseguros.com



977 128 872

REDACCIÓ

Tarragona, Port sostenible

El Port de Tarragona està fortament compromès amb el medi ambient i amb la millora continua de l'impacte ambiental de la seva activitat. Per aconseguir complir amb aquest compromís, disposa de diversos distintius de qualitat ambiental: **Sistema de Gestió Integrat** de medi ambient i eficiència energètica (ISO 14001 i ISO 50001), que engloba el control i la verificació de tots els vectors ambientals; Distintiu de **Garantia de Qualitat Ambiental** en la categoria de flotes de vehicles; i Acords voluntaris amb l'**Oficina Catalana del Canvi Climàtic** per la reducció d'emissions de CO₂.

Per l'Autoritat Portuària és molt important evitar qualsevol impacte que es pugui produir sobre el medi ambient i la salut de les persones, sigui per terra, mar o aire. Per això disposa de 5 cabines de control atmosfèric per mesurar contaminants majoritaris i partícules, i realitza mostrejos de compostos químics per controlar la qualitat de l'aire.

Per l'aigua, disposa de diversos punts d'abocament a mar amb sistema de tractament d'aigües residuals i controls periòdics, així com un Parc de Resposta Marina i un Pla Interior Marítim per actuar davant de possibles episodis de contaminació marina. A més, diàriament es realitza el ser-

vei de neteja de la làmina d'aigua amb una embarcació. També controla la qualitat de les aigües subterrànies i el sòl fent anàlisis periòdics a una xarxa de piezòmetres propis.

Seguint amb el compromís ambiental, tots els residus gestionats per l'**Autoritat Portuària** fomenten l'economia circular amb la seva valorització i reutilització. Per assegurar que el creixement del Port sigui sostenible, s'incorporen clàusules ambientals a tots els contractistes, controls durant l'execució d'obres, requisits ambientals a concessions i autoritzacions, i de forma global, s'apliquen mesures de reducció del consum d'aigua i d'electricitat, entre les quals trobem les següents: generació d'energia amb plaques fotovoltaïques, augment de l'eficiència energètica d'edificis, instal·lacions, lluminàries i parc de vehicles, reducció del consum d'aigua de reg amb creació de zones verdes de baix consum hídric i telecontrol i monitorització de la xarxa d'aigua i la d'electricitat, que permet detectar fuites, avaries, deficiències en el rendiment i usos incontrolats.

Per altra banda, tot i ser un espai industrial, el Port té zones naturals amb molta importància ecològica, com els Prats de la Pineda, espai inclòs a la **Xarxa Natura 2000**, la desem-



bocadura del Riu Francolí, l'antiga pedrera i totes les zones verdes enjardinades que formen part de la zona portuària. A més, està envoltat per una zona d'especial protecció per les aus (ZEPA) i des de fa 8 anys acull i protegeix la nidificació de la gavina corsa, espècie protegida, a les seves instal·lacions. Per això, dedica importants recursos a desenvolupar activitats de conscienciació ambiental, com la campanya plàstic zero, conferències tècniques, formació ambiental i difusió d'informació.

Reptes de futur

Per seguir avançant en el camí de la sostenibilitat, el Port de Tarragona integra el compromís amb el medi ambient com a línia de treball estratègica i ho fa definint un **Pla de Sostenibilitat** que dona resposta als 17 Objectius de Desenvolupament Sostenible de les Nacions Unides, amb horitzó 2020 – 2030.

Dins d'aquest Pla, cal destacar les següents grans actuacions: com la restauració ambiental dels Prats de la Pineda (zona Xarxa Natura 2000), la creació de biòtops submarins per fomentar la biodiversitat litoral, la creació de noves zones verdes i refugis de fauna, el consum i producció d'energies renovables, l'electrificació de Molls per reduir l'ús de combustibles fòssils, l'aplicació d'energies alternatives i no contaminants al sector portuari, com l'hidrogen; el foment del vehicle elèctric, i la contractació ecològica, entre d'altres.

El Pla de Sostenibilitat és un document viu que incorporarà noves accions a mesura que s'assoleixin els primers objectius, quan apareguin nous reptes i, també, quan les millores tecnològiques generin noves oportunitats que permetin contribuir a interacció amb el planeta més equilibrada i sostenible. ■





MÀSTER EN DIRECCIÓ D'OPERACIONS LOGÍSTIQUES



 TITULATS amb experiència en logística	 DATES 05/10/2020 25/02/2022	 DURADA 60 ECTS presencial	 HORARI dilluns, dimecres i dijous de 17 a 21 h
--	---	---	--




MERCEDES TERUEL
Directora de la Càtedra per al Foment
de la Innovació Empresarial

La diversificació de països en el Port de Tarragona



zar activitats d'aquest tipus, que en el passat més o menys recent es realitzaven dins de les firmes mateixes.

Pes de càrregues i descàrregues per grans àrees geogràfiques (2019)

	Càrregues (A)	Descàrregues (B)	Ràtio (A) / (B)
Àfrica	10,34%	28,28%	0,37
Amèrica Llatina	2,43%	13,06%	0,19
Àsia i Oceania	10,66%	6,22%	1,71
EUA i Canadà	8,90%	9,66%	0,92
Resta d'Europa	0,18%	23,83%	0,01
UE-28	67,5%	18,95%	3,56

Font: Elaboració pròpia a partir de dades del Port de Tarragona.

Tots aquests elements han impulsat el tràfic de mercaderies en el Port de Tarragona. Aquest procés d'internacionalització s'observa amb els més de 70 països amb els quals es tenen relació tant amb les càrregues (72 països) com amb les descàrregues (78 països). Per grans agrupacions d'àrees geogràfiques (Taula 1), les càrregues a la UE-28 tenen el triple de pes que en les descàrregues, essent aquesta la principal destinació. Per contra la procedència de les descàrregues tenen un menor grau de concentració en una àrea geogràfica, a on la Resta d'Europa i Àfrica tenen un pes al voltant del 25%.

Si aprofundim en alguns indicadors de la diversificació internacional, podem observar les tendències del Port de Tarragona. El gràfic 1 mostra el pes dels quatre principals

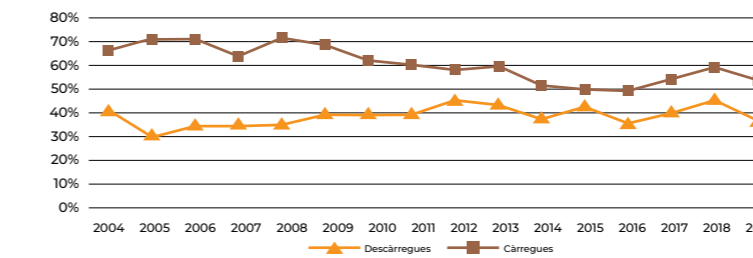
El Port de Tarragona s'erigeix com un element estratègic en l'engranatge de la internacionalització empresarial. El desenvolupament del Port de Tarragona ha anat en paral·lel a les inversions de grans multinacionals del sector industrial com és la química, la petroquímica i la logística que han desenvolupat tot un ecosistema empresarial al seu voltant. L'existència d'un sector manufacturer amb avantatges competitiu que són el resultat del tipus d'especialització de l'economia, introdueixen elements d'arrossegament en l'evolució dels subsectors de serveis a la producció. En aquest context, el Port de Tarragona exerceix un paper important.

Un altre factor que explica el dinamisme del Port i relacionat amb el teixit empresarial és el ràpid procés de fragmentació dels processos productius, el qual ha generat una creixent necessitat a les grans empreses internacionals d'externalit-



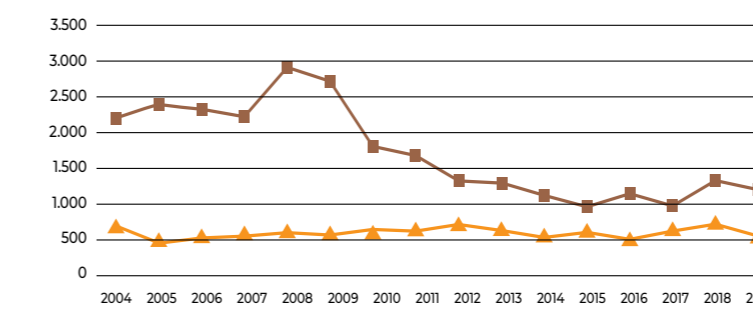
països de les càrregues i de les descàrregues (Índex de CR4). Les dades mostren una tendència a disminuir el pes dels quatre principals països de destí de les càrregues dels fluxos portuaris. Per tant, podem veure una tendència a la diversificació dels mercats internacionals. Una altra característica destacable és especialment remarcable per a les càrregues des de 2008 mentre que les descàrregues presenta un comportament més estable.

Índex de concentració CR4 (2004-2019)



Font: Elaboració pròpia a partir de dades del Port de Tarragona.

Índex de Herfindahl (2004-2019)



Font: Elaboració pròpia a partir de dades del Port de Tarragona.

A banda de tenir en compte la influència dels principals 4 mercats, també és necessari analitzar el comportament dels fluxos a cada país. L'índex de Herfindahl (IH) expressa de forma sintètica el grau de concentració de l'activitat portuària en determinats països. L'indicador pren valors de 0 a 10000 indicant el grau de menor a major intensitat de la concentració. La gràfica 2 realitza una anàlisi entre els dos fluxos, càrregues i descàrregues des de l'any 2004 fins 2019. En una primera ullada podem destacar la disminució de la concentració i, per tant, una major diversificació dels pesos dels fluxos de càrregues. Valors superiors a 1500 són indicatius d'una elevada dependència de determinats mercats i, per tant, es considera oportú aquests moviments. Un segon punt és una tendència a aquesta desconcentració des de l'any 2008-2009. Finalment, les descàrregues mostren un comportament de l'índex de Herfindahl força estable i amb valors que es troben dintre de la normalitat.

Per tant, els fluxos de càrregues al Port de Tarragona presenten una tendència a millorar la seva diversificació de països, mentre que els indicadors de les descàrregues presenten uns valors estables durant els darrers anys. Amb tot, el moviment de càrregues i descàrregues i els països d'origen i de destí reflecteix el rol del Port de Tarragona amb les empreses del seu hinterland d'influència i l'estructura productiva que les caracteritza. ■

LA QUALITAT DE L'AIGUA, LA PRIORITAT DEL NOSTRE SERVEI

El CAT subministra aigua a 63 ajuntaments i 26 indústries de la demarcació de Tarragona.

Consorci d'Aigües de Tarragona

Amb tu des de 1989



PEDRO RODRÍGUEZ

El Port i la URV, aposta per la formació en logística



FRANCISCO JOSÉ SUÑÉ: "El Port de Tarragona juga un paper molt important en el nostre Màster d'Operacions Logístiques, ens ha ajudat per fomentar una formació molt enfocada a les àrees de treball del Port i també als sectors químics i petroquímics" CEDIDA

El Port de Tarragona esdevé, sense cap mena de dubte, una de les infraestructures portuàries més importants del sud d'Europa degut al destacat trànsit de mercaderies i el considerable volum de tones que es mouen a les seves instal·lacions. És precisament en aquest àmbit, on la logística juga un paper fonamental, ja que tant l'Autoritat Portuària com les empreses que operen dins de la infraestructura, han de tenir un control exhaustiu de tots els moviments d'entrada i sortida dels seus productes, així com el coneixement dels tràmits necessaris perquè aquests moviments es realitzin de manera correcta.

Amb l'activitat logística com a eix central, conflueix una sinergia entre empresa, universitat i societat de la qual sorgeix una oportunitat educativa de màxima importància pel territori. Es tracta del Màster d'Operacions Logístiques que imparteix la Universitat Rovira i Virgili. Un ensenyament,

del qual, aquest 2020, s'iniciarà la seva cinquena edició i on el Port de Tarragona, tal com assegura el director de Màster, Francisco José Suñé, "juga un paper molt important des de la seva creació, ja que sempre ens ha ajudat per fomentar una formació molt enfocada a les àrees de treball del Port i també als sectors químics i petroquímics".

Precisament d'aquest potencial que té el territori és d'on neix la idea d'apostar per aquest Màster. "Tenint en compte la infraestructura portuària de Tarragona i la importància del polígon químic i petroquímic, trobàvem a faltar a gent amb formació específica en l'àmbit logístic", afirma Suñé, qui també destaca el paper que juga la URV en relació amb l'àmbit empresarial de l'àrea d'influència de Tarragona. "Amb diverses trobades i fòrums, vam identificar que el sector empresarial del territori tenia la necessitat de trobar un perfil laboral especialitzat i format en la logística", assegura.



El perfil d'estudiant que aposta per aquesta formació és molt variat. Si bé és cert, tal com explica el director del Màster, "que la gran majoria d'alumnes arriben des de l'àmbit de la enginyeria", també hi ha estudiants que provenen de diverses àrees com l'administració i la direcció d'empresa, l'arquitectura o inclús el turisme. Pel que fa a l'alumnat d'enginyeria, bona part procedeix de l'especialitat química degut a les bones relacions de la Escola Tècnica Superior d'Enginyeria Química (ETSEQ) amb les empreses del sector químic del territori. "Tenim un panell d'assessors i el 70% el forma gent de la indústria. Això ens permet tenir feedback per saber que els nostres alumnes surten amb una bona capacitat tècnica i també per conèixer quines són les necessitats de l'empresa", assegura Francisco José Suñé.

En aquest sentit, l'ensenyament va evolucionant cada any amb aquestes necessitats de l'empresa i també amb les noves tècniques i tecnologies que van apareixent en el món logístic. "Molta gent que no s'havia plantejat, per exemple, l'e-commerce, ara, amb l'arribada de la Covid, han implantat aquest sistema on la gestió logística és primordial", afirma Suñé. Un fet que suposa que el Màster hagi d'estar en constant adaptació a la logística més actual per proporcionar a l'alumne totes les eines i d'aquesta manera poder afrontar amb garanties el que li exigirà el món laboral.

Pel que fa a la demarcació de Tarragona, hi ha un altre tipus de logística molt important a banda de la que es produeix al Port de Tarragona i a la indústria petroquímica. Només cal endinsar-se vint quilòmetres a l'interior de la ciutat de Tarragona per trobar grans magatzems que treballen amb logística de producte general, com per exemple, Ikea a Valls, Privalia a Vila-rodona o el Corte Inglés a la Bisbal del Penedès. Tres exemples d'empreses que tenen magatzems principals a la província de Tarragona i que, tal com explica el director del Màster, "és una logística molt important que mou molt producte, moltes persones i amb un gran volum econòmic", assegurant que "també volem arribar als alumnes que estiguin interessats en aquest àmbit, introduint logística de producte general a la nostra formació".

En definitiva, quan parlem del Camp de Tarragona, parlem d'un territori on la logística esdevé bàsica per tots els motius exposats. La importància del Port de Tarragona a nivell estatal, la quantitat de volum de producte que mou, el nombre d'empreses consignatàries que desenvolupen les seves operacions a la infraestructura o la rellevància del polígon químic i petroquímic fan que aquest tipus de formació sigui necessària, tant per treballadors que ja es dediquen a la logística però que necessiten aquesta formació per seguir creixent dins de les empreses com per estudiants que volen aprofitar aquesta oportunitat que tenen a la demarcació i d'aquesta manera especialitzar-se en l'àmbit logístic. ■

Ingeniería tecnológica de alta especialización en el desarrollo e integración de soluciones TIC

Defensa y Seguridad Transporte y Logística Emergencias Servicios Urbanos Industria 4.0 / IOT

www.altech.es - altech@altech.es

COIA ESCODA
Arxiu del Port de Tarragona

150 anys de la Junta d'Obres del Port de Tarragona

La Junta d'Obres del Port de Tarragona es va crear el 18 d'octubre de 1869, ara fa 150 anys, en un moment conjuntural precís i idoni que propicià el naixement d'aquest organisme encarregat de la gestió portuària, no només a la ciutat de Tarragona, sinó també arreu de l'Estat

És que si haguéssim d'apuntar una característica definitiva de la segona meitat del segle XIX seria el canvi que afectà a molts àmbits de la societat i, òbviament, també als ports. A partir de 1851, data en què es creà el **Ministeri de Foment**, la gestió de les obres públiques i portuàries a través de la **Direcció General d'Obres Públiques**, la publicació de legislació específica portuària i el suport d'un sistema de finançament de les obres, donaren pas a un nou panorama en el qual els grans ports estatals durant a terme les obres més importants i nuclears, configurant en molts casos, les grans infraestructures que són avui en dia.

No va ser aquest un procés fàcil, però, després de segles en què els ports havien estat competència de l'Administració de Marina. Aquesta nova realitat va permetre als gestors portuaris afrontar el repte de modernitzar-los i construir-hi les infraestructures adients per acollir els nous vaixells, els vapors, amb més capacitat de càrrega, però també amb més necessitat de calat, d'instalar-hi l'utillatge necessari per manipular les mercaderies (grues) i dotar als molls de les construccions adequades per a emmagatzemar-les (magatzems i tinglados).

A partir de l'any 1868 es començaren a crear arreu de l'Estat espanyol les **juntes d'obres de ports**, l'esperit de les quals responia i s'adaptava perfectament a les necessitats del **nou estat liberal decimonònic**, de la mateixa manera que ho feren el Ministeri de Foment o l'Escola d'Enginyers de Camins, Canals i Ports.



La primera junta d'obres que es va crear va ser la del Port de Barcelona, que es reuní per primer cop el febrer de 1869. La de Sevilla ho feu el 1870, la de Santander i Palma el 1872, la de Màlaga el 1874 i la de A Corunya el 1877.

A Tarragona, a diferència d'altres ports, hi havia hagut un precedent, la **Junta Protectora de les Obres del Port**, que entre 1790 i 1836 s'encarregà de les obres de reconstrucció del port amb el suport de les corporacions locals, la **Junta de Comerç**, la **Diputació** i l'**Ajuntament**. Aquestes mateixes entitats són les que es van dirigir al govern de l'Estat el 23 de juliol de 1868 per sol·licitar la creació d'una Junta d'Obres. La Direcció General d'Obres Públiques donà suport a la proposta però a causa de la Revolució de 1868 tot es va paralitzar, fins que al març de l'any següent, a instàncies de la **Junta de Agricultura, Indústria i Comerç**, el govern va replantejar novament el tema.

Finalment, la **Junta d'Obres del Port** de Tarragona es va crear el 18 d'octubre de 1869 amb una missió principal que



passava per acabar les obres del contramoll. Es va reunir per primera vegada el dia 5 de novembre de 1869 al despatx del governador civil de la província i en formaren part, inicialment, el mateix governador, Juan Manuel Martínez, el comandant de Marina, Eduardo Miranda, el director de les obres, Amado de Lázaro, quatre representants del comerç, J. Martí Eixalà, en nom de la Diputació, Tomàs Larranz, de l'Ajuntament de la ciutat, i dos representants de la Junta d'Agricultura, Indústria i Comerç.

La direcció de les obres anava a càrrec dels enginyers, la inspecció, de l'enginyer en cap de la província, i l'aprovació de projectes i liquidacions, així com les recepcions de les obres, depenien directament del Ministeri de Foment.

La Junta estava formada per sis vocals nats (un de la Diputació provincial, un de l'Ajuntament, dos de la secció de Comerç de la Junta d'Agricultura i Indústria de Tarragona, el capità del port i l'enginyer en cap de la província) i quatre vocals electes que pertanyien a la classe dels comerciants i navilers.

Per dur a terme l'objectiu es va adjudicar a la Junta poder disposar de 500 penats, a canvi de fer-se càrrec de la seva manutenció, però també se li van concedir altres favors, com ara obtenir la propietat del 50% dels terrenys guanyats al mar, l'administració de la recaptació de la Duana, els guanys de les operacions d'expropiació de terrenys i edificis i les subvencions.

Des de bon començament, la Junta va haver d'enfrontar-se amb un greu problema: la manca de recursos econòmics que provocaren fins i tot la paralització de les obres en determinats moments.

La situació va canviar a partir de 1881, any en què es va renovar la composició de la Junta d'Obres del Port amb persones decidides a fer front a la situació econòmica adversa d'una manera més valenta i eficaç. És l'època de l'enginyer director Saturnino Bellido encarregat de projectar les obres més importants i significatives per a l'evolució posterior del Port de Tarragona, com el moll de Costa o el dic de l'Oest. Aquesta nova Junta va aconseguir en molt poc temps una subvenció fixa anual de l'Estat, de 200.000 pessetes i més tard, una altra de 300.000, les quals, al costat d'una conjuntura econòmica més favorable a causa, principalment, de l'augment del tràfic marítim fruit de la invasió de la fil·loxera a les vinyes franceses, va contribuir en gran manera a l'acabament de les obres.

La Junta d'Obres del Port de Tarragona va estar vigent fins al 1992, any, en què, arran de la Llei 27/1992 de ports de l'Estat, de 24 de novembre de 1992, es va definir una nova política portuària i es van crear les autoritats portuàries, organismes públics que a l'actualitat continuen aquesta tasca iniciada per les juntes de ports a finals del segle XIX. ■

¿Comercias con...

Canadá / USA / Egipto / España / Francia / Grecia / Israel
Italia / Líbano / Marruecos / Turquía ?




Container - Carga General - Project Cargo -
Servicios Logísticos - Almacenes - Cross-docking

www.dpworldtarragona.com
tarragona.comercial@dpworld.com

MERCÈ TOLDRÀ
Museu del Port de Tarragona

Nous temps i nova museografia al Museu del Port de Tarragona



El romans arribaren a la nostra ciutat fa més de 2000 anys i començà així una història conjunta entre l'actual Tarragona i el seu port. Els esdeveniments viscuts des d'aleshores han estat el fil conductor per transmetre el patrimoni marítim i portuari a les noves generacions gràcies a l'obertura del Museu del Port de Tarragona, el 13 de maig de l'any 2000.

D'això ja en fa 20 anys i com tot, cal renovar-se. Per aquest motiu, i coincidint amb els actes commemoratius dels 150 anys de la creació de la Junta d'Obres del Port, el president del Port de Tarragona, Josep Ma Cruset, va presentar a final del mes de novembre passat el projecte de rehabilitació i nova museografia d'un museu portuari que, en els 20 anys d'existència, ha donat a conèixer el nostre patrimoni portuari a més de 500.000 persones, entre les quals gran nombre d'escolars d'arreu i de diferents nivells educatius que han incorporat el port i la seva quotidianitat al seu aprenentatge.

El recorregut que fins ara es portava a terme al **Refugi 2 del Moll de Costa** del Port de Tarragona, seu del Museu, mostrava la història portuària des dels romans fins a l'actualitat a més d'explicar les tipologies de ports que integra Tarragona com el comercial, el pesquer i l'esportiu. L'edifici, una nau diàfana construïda per emmagatzemar les mercaderies procedents del comerç portuari, és un espai idoni per mostrar objectes de grans dimensions com vaixells, maquinària i altres elements industrials i portuaris.

El projecte que s'està portant a terme des de principi d'any liderat pel **Departament d'Infraestructures** del Port de Tarragona planteja una intervenció arquitectònica important, del Despatx Milà, per tal de revaloritzar el protagonisme industrial de l'antiga nau comercial adaptant-la a les normatives act-

uals i dotant-la de serveis com climatització. Pel que fa al discurs museogràfic amb Cristià-Blasi Comunicació es pretén posar en valor l'activitat portuària mitjançant nous recursos expositius i de tematització amb una museografia que ens apropa a l'ambient portuari. El lligam de la mar i la terra, la navegació, la sostenibilitat, el territori, el treball i el gaudi del port, atesos els nous usos que la costa ha anat adquirint en els darrers segles són les temàtiques a desenvolupar mitjançant la participació del visitant en propostes multimèdia i d'espai immersiu que posaran a l'abast del públic, la història i quotidianitat d'un port comercial, pesquer i esportiu com és el nostre.

Una altra de les novetats, aquesta vinculada amb la nova programació, serà la realització d'activitats en un nou espai del Museu on el protagonista serà la gastronomia del peix, recurs clau en el desenvolupament del Serrallo i que complementarà l'**Observatori Blau**, aula didàctica a la **Llotja del Peix** que permet conèixer la subhasta del peix en directe. Ara, el peix ens arribarà fins a la taula de l'aula gastronòmica amb la qual cosa podrem saber des de les espècies capturades, com ens arriben mitjançant la feina dels pescadors a la subhasta i d'aquí a la nostra taula gràcies la cuina de barques del **Serrallo**. ■

I si el teu rentaplats netegés els plats d'una manera més respectuosa amb el medi ambient?



Molts detergents per a rentaplats no són respectuosos amb el medi ambient. Trilon® M és una alternativa innovadora al fosfat utilitzat en detergents per a rentaplats automàtics. És un agent quelant fàcilment biodegradable que proporciona un rendiment de neteja superior. Així, podràs gaudir d'unes copes i d'uns plats brillants en cada cicle de rentat mentre protegeixes el medi ambient.

Quan la funcionalitat complementa a la natura, és perquè a BASF creem química.

Per compartir la nostra visió visita wecreatechemistry.com

BASF
We create chemistry

Puerta de Europa en el Mediterráneo



Port Tarragona



porttarragona.cat