



Tarragona Port

Abril 2022

Annuari
2022

TarragonaPort

Anuari 2022

Tres años del Anuari y 10 de Tarragonaport.com

Este es el tercer año de la publicación del Anuari Tarragona Port, una iniciativa que a cada edición recoge una aceptación creciente y que nos obligaba a una mayor difusión y extensión de contenidos. A su vez, en este 2022 se cumplen 10 años del digital www.tarragonaport.com, un medio periodístico abierto al ámbito portuario tarraconense, a su hinterland de influencia y, en general, al creciente sector de la logística en Tarragona.

COMUNICACIÓ EXTERNA

Edita: Comunicació Externa S.L.
info@comunicacioexterna.com - 977 086 769

Director: Joan A. Domènech

Col·laboren: Verònica Tapias, Álvaro Rodríguez Dapena, Roser Prous, Isaac Claver, Montse Adan, Francisco José Suñe

Fotografía: Alba Mariné, Port de Tarragona i arxiu

Disseny i producció: Cop d'Ull

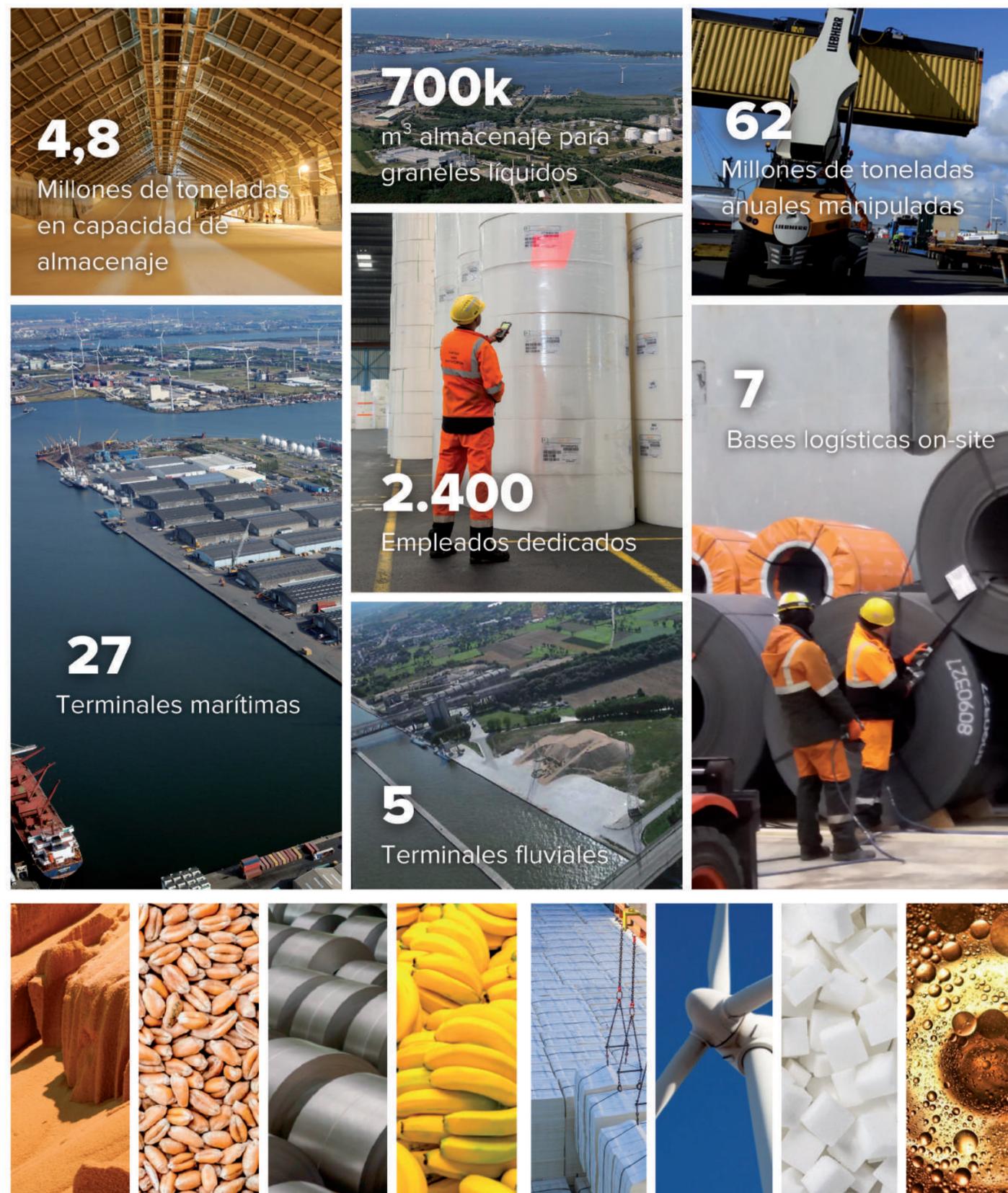
Aquest número ha estat possible gràcies a la col·laboració de les següents empreses i institucions:

PORT DE TARRAGONA · EUROPORTS · APCB · ALFASHIP · URV · ASESIA · AYUNTAMIENTO DE MARCHAMALO · LLOTJA DE CEREALS DE BARCELONA · ALTECH · AYUNTAMIENTO DE GUADALAJARA · SAMCA · NEXTMARITIME · AEQT · OLIVA MOTOR · AYUNTAMIENTO DE MARCHAMALO · BROKER CEREAL TARRACO · MESSER IBÉRICA · AYUNTAMIENTO DE MONZÓN · TRANSPORTES PRATS · TARRAUTO MOTOR · AJUNTAMENT DE REUS · BACTAGUA · VOPAK-TERQUIMSA · AJUNTAMENT DE CAMBRILS · SUPERCONTROL MS · BASF · REPSOL · JOAQUIN OLIVA · AJUNTAMENT DE VILA-SECA

- 04** Cifras 2021
- 08** Entrevista a Josep Maria Cruset, presidente del Port de Tarragona
- 14** Proyectos en marcha y otros que cristalizarán en 2023
- 20** Entrevista Josep Vicent Boira, Comisionado del Gobierno para el desarrollo del Corredor Mediterráneo
- 24** Así será la nueva terminal de cruceros
- 28** Rumbo compartido a los puertos del futuro
- 30** Tarragona, un dels ports de referència a la Mediterrània en Project Cargo
- 32** Cal·lípolis Next Generation
- 34** Monzón, tierra de oportunidades
- 36** El consignatari, 'solucionador' de problemes en les operatives portuàries
- 42** 40 anys d'història. L'evolució del Port de Tarragona vista pels seus presidents
- 48** Guadalajara y Marchamalo, protagonistas logístics
- 50** Pla de Sostenibilitat Agenda 2030
- 52** Reconnectats amb la Mediterrània
- 54** El potencial logístic del territori
- 56** 10 años de TarragonaPort.com
- 58** Protagonistas en Tarragonaport.com

EUROPORTS

Uno de los mayores operadores portuarios de Europa



Encuétranos en:

Euroports Spain

Muelle de Castilla s/n 43004 | Puerto de Tarragona
Teléfono: 977 22 22 19 | commercial@europortsiberica.com

www.euroports.com

Cifras 2021

Mejora sustancial y solidez en el crecimiento



Tráfico Marítimo

El Port de Tarragona cerró 2021 como el puerto que más creció de los principales enclaves del sistema portuario estatal, apuntándose un 18,3% de incremento respecto al ejercicio anterior. Los responsables de la infraestructura local se habían fijado un objetivo de 30 millones de toneladas en volumen; cerrando el año, finalmente, en 31,2 millones de toneladas. De hecho, el alza porcentual ha sido de más de dos dígitos en las tres principales áreas de actividad: graneles líquidos, graneles sólidos y mercancía general.

En graneles líquidos, el principal tráfico, el Port registró 21,2 millones de toneladas, un incremento del 15,4%, el más importante en 2021 entre los principales puertos españoles en este tipo de tráficos. En estos graneles destaca el movimiento de crudo de petróleo, con algo más de 2 millones de toneladas y un alza del 28,3%.

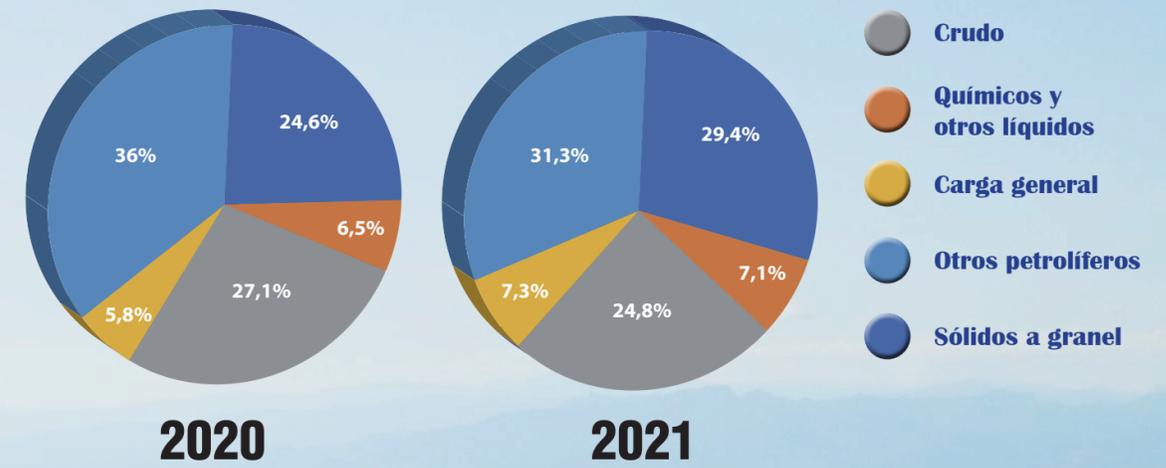
Los graneles sólidos, por su parte, mostraron también un buen comportamiento, con 7,7 millones de toneladas registradas (incremento del 19,5%). Cereales y harinas siguieron en su buena tónica, con 4,7 millones de toneladas (+ 3%). Circunstancialmente, el movimiento de carbón se incrementó un 172% hasta alcanzar los 2,2 millones de toneladas.

En carga general puede hablarse de resultados históricos, sumando 2.282.547 toneladas, con un incremento del 48,2%. En este segmento destaca igualmente el movimiento de TEUs, con 54.758 unidades y 489.753 toneladas (+ 19,1%)

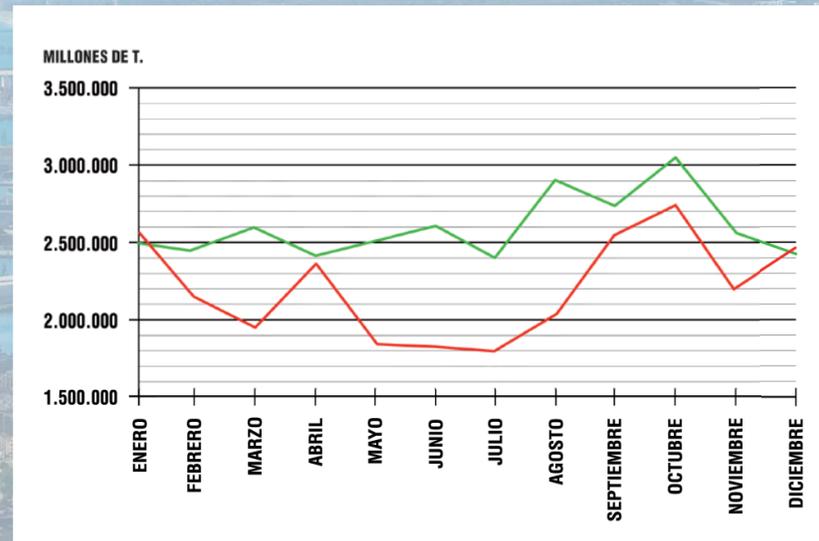
Principales movimientos 2021		
Graneles Líquidos	21.141.198 t	+15,4%
Graneles Sólidos	7.744.291 t	+19,5%
Carga General	2.282.547 t	+48,2%

Fuente: Autoridad Portuaria de Tarragona

Distribución porcentual del tráfico acumulado de mercancías



Gráfica comparativa del tráfico marítimo mensual



PROFESIONALES DEL PUERTO DE TARRAGONA

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



Asociación Provincial de Consignatarios de Buques de Tarragona



Asociación Provincial de Empresas Estibadoras de Tarragona

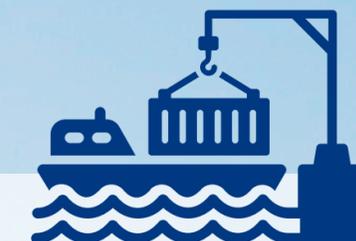


Asociación Provincial de Transitarios-Expedidores Internacionales y Asimilados de Tarragona

Un balance que mejora en todos sus ratios

El salto registrado en el volumen de los tráficlos también ha tenido su repercusión positiva en las cuentas de la Autoridad Portuaria. Aunque, obviamente, lejos de los resultados económicos del 2019, último ejercicio anterior a los efectos del covid, 2021 ha presentado sustanciales mejoras sobre el ejercicio anterior. En el capítulo de ingresos se ha producido un alza hasta situarse en 53,2 millones de euros, que han dado como resultado de explotación 4,2 M€, muy por encima de los 740.000 euros del 2020.

Muy significativas son las cifras del cash flow (beneficio más amortizaciones y provisiones) que marcan 22,6M€, así como el EBITDA (beneficio operativo), imagen fiel de lo que el Port está ganando o perdiendo en el núcleo del negocio, de 26,2 M€. El endeudamiento, por su parte, se sitúa actualmente en 44M€ tras haber efectuado una reducción en 2021 de 4M€. Señalar, finalmente, que la tesorería a cierre del 2021 se situaba en 45,7 M€. En su conjunto, hay que ponderar estas cifras en positivo, porque dotan al enclave de una robustez económica y señalan el fruto del trabajo de todo un año.



Contexto general portuario

Los 46 puertos de interés general del Estado movieron 544.536.918 toneladas en 2021, lo cual ha supuesto un incremento del 5,6% respecto a las 515.573.709 toneladas movidas en 2020. Los datos provisionales del cierre de 2021 han supuesto la recuperación de la mayor parte de los tráficlos portuarios, situándose a 19,9 millones de toneladas del máximo histórico alcanzado en 2019 con 564,5 millones de toneladas.

Según la forma de presentación, la mercancía general, el grupo más numeroso con 276,2 millones de toneladas, creció un +5,6% respecto al año anterior, aunque dentro de este grupo la mercancía general convencional experimentó un incremento mucho mayor (+14,7%) gracias al incremento en el movimiento de maquinaria, materiales de construcción y productos siderúrgicos. No obstante, la mercancía general en contenedores, que acapara el 72% de toda la mercancía general movida, también creció un +2,4%. Respecto a 2019, la mercancía general crece un +0,8%.

Los graneles sólidos, con más de 85 millones de toneladas, ha sido el grupo que más creció (+10,4%) con respecto a 2020. En este grupo, el descenso del tráfico de carbón (-14,4%) que viene produciéndose en los últimos años con motivo del proceso de descarbonización que se está desarrollando a nivel europeo, se ha visto compensado con el incremento del tráfico de productos como el mineral de hierro +52,6%, otros minerales no metálicos

+30,5% o el cemento y el clínker +19,2%. Respecto a 2019, los graneles sólidos descienden un -6,3%.

Los graneles líquidos, el segundo grupo más numeroso con 170,9 millones de toneladas, crecieron un +2,3% respecto a 2020 empujados por productos como los biocombustibles (+9,5%) y el gas natural (+7%). Respecto a 2019, los graneles líquidos descienden un -8,6%.

El tráfico de contenedores, cuantificado en TEUs ha marcado un máximo histórico en los puertos españoles con 17.712.481 TEUs, lo cual ha supuesto un incremento del +5,5% respecto a 2020, y un +1,2% respecto a 2019. Este dato pone de manifiesto el buen comportamiento de los puertos españoles durante la reciente crisis con motivo del colapso de algunos puertos asiáticos y americanos, y evidencia el estatus alcanzado por España como principal hub del sur de Europa, siendo el primer país europeo en tráfico de contenedores.

Finalmente, el tráfico de pasajeros continua su lenta pero incesante recuperación. Con 17,9 millones de pasajeros se ha producido un incremento del 34,7% respecto a 2020, aunque esta cifra está muy lejos de los 37,6 millones alcanzados en 2019. Esto es debido a que en 2021 han continuado algunas de las restricciones impuestas durante la pandemia, no obstante, se prevé que tanto el tráfico de cruceros como el de líneas regulares se irá recuperando, estimando que durante el 2023 nos aproximemos a niveles prepandemia.

TRAMP AGENTS
FLETAMENTOS DE LIQUIDOS
ADUANAS E IMPUESTOS ESPECIALES

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

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

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

“Percibimos un interés creciente de la iniciativa privada por el Port”

Josep Maria Cruset
Presidente del
Port de Tarragona



Josep Maria Cruset consideraba ahora hace un año que 2021 sería un punto de inflexión, en el que se iniciaría el camino hacia la recuperación, por una parte, y, sobre todo, en el que se daría un paso decisivo en la ejecución de obras planificadas. No obstante, a la luz de las cifras de cierre del pasado ejercicio, puede calificarse 2021 como un año con claros avances, más allá de las infraestructuras, y con un balance económico notable. Además, durante el 2021 se han concretado relevantes pasos estratégicos y comerciales, como la participación en la TIM de Monzón; la consolidación, en apenas un año, de la ruta ro-ro con Turquía; la adjudicación de la explotación de la terminal de cruceros al operador mundial de referencia y la gestión de la captación de empresas de la ZAL a una empresa especializada de ámbito internacional.

TP JOAN A. DOMÈNECH • FOTOGRAFÍA ALBA MARINÉ

Además de la crisis de la Covid, los grandes cambios vividos en la economía en general y en el sector portuario en particular, obligaron también al Port a adaptarse con rapidez y eficacia. “Nosotros, en todo este tiempo, hemos preferido hablar siempre de oportunidades más que de crisis”.

Viendo las cifras del 2021 no es aventurado calificar el pasado ejercicio como bueno, por las circunstancias vividas y porque, si se compara con el resto de puertos del Estado, se hace patente que el Port de Tarragona ha experimentado una mejor recuperación que la media. Y quizá más aún si tenemos en cuenta que se ha ido perdiendo el volumen que aportaba el tráfico de carbón, muy significativo, aunque el pasado año repuntara un poco.

Empiezo por el final, por el carbón. Es algo a lo que habitualmente hago referencia, porque han salido de la estructura de tráficos consolidados 6 millones de toneladas que aportaba el carbón. Y sí que es verdad que en 2021 hemos tenido un ligero aumento, pero a pesar, siguen siendo 4 millones de toneladas menos en la estructura de tráficos del Port. Por tanto, cuando miras la serie histórica, esta capacidad de habernos mantenido alrededor de los 31-32 millones de toneladas, ha sido digiriendo la pérdida de esos 4 millones de toneladas. Esta es una perspectiva que hay que tener en cuenta.

Respecto al principio de la pregunta, yo creo que el balance de este año era un balance no solo económico o de cifras sino también de proyectos; son unos datos que sirven para mirar hacia el futuro con optimismo. Y aquí quisiera resaltar que el Port ha obtenido la aprobación de la Declaración Estratégica Ambiental; absolutamente determinante para que de aquí a pocos meses tengamos la aprobación del Plan Director del Port, que es nuestro gran marco de planificación.

Y después hay un intangible que cuesta de recoger con cifras, pero que es el que nosotros percibimos cuando comercializamos el puerto. Recuerdo cuando tomé contacto con el Port, que era un tiempo en que teníamos que ser nosotros quienes hacíamos el trabajo de llamar a puerta fría, a ver si alguien es-

taba interesado en escuchar nuestras propuestas. En este momento, esto lo seguimos haciendo, pero, además, tenemos muchas peticiones en sentido inverso, de gente que quiere plantearnos cosas. Este cambio es un intangible porque cuesta cuantificarlo, pero lo que nosotros percibimos cuando estamos atendiendo realidades de comercialización, es radicalmente diferente a día de hoy respecto a tiempo atrás.

Con este cambio, de forma paralela, se ha producido también un nuevo fenómeno, como es la ampliación del hinterland del Port. Ese interés, esa demanda, constituye un cambio substancial en la apreciación del enclave portuario, yendo más allá de su área clásica de influencia. Volviendo a los resultados, hay elementos que quizá se perciban poco, me refiero a lo que significan más allá de las cifras. Por ejemplo, los ingresos y beneficios, pero especialmente el cash flow del ejercicio pasado (22,6M€), o la reducción de la deuda en 4M€. Cifras muy en positivo, que no pueden esconderse o camuflarse con artificios contables. Ni tienen que vestirse delante de una junta de accionistas...

Hay dos derivadas en esta línea que comparto completamente. La primera es que en una organización que no está llamada a generar dividendos entre sus accionistas, su capacidad de reinversión es absolutamente clave, porque es nuestra razón de ser. Nosotros generamos unos recursos económicos con el fin de volverlos a invertir en nuestro ámbito logístico, no extraerlos y repartirlos entre otras administraciones o posibles accionistas. Por lo tanto, el cash flow es, efectivamente, absolutamente determinante, porque es el que nos marca esta capacidad de reinvertir en la propia organización. Y la otra cuestión capital es el resultado de explotación; porque si nuestro propósito fuera tener bene-

ficios para repartir, lo podríamos maximizar y optimizar, reduciendo el nivel de inversión y, por tanto, después de asumir amortizaciones, etc., esto nos permitiría hacer aflorar una cifra mucho más potente de resultado de explotación. De manera que, a pesar del esfuerzo inversor, que es la razón de ser, seguimos generando un resultado económico con importantes beneficios, lo que consolida la solidez económica de la organización.

Y después hay otra cuestión, que quizás tampoco hemos profundizado en el balance, que es el mirar la fuerte inversión de los últimos años, capítulo en el que tenemos cifras muy potentes, en inversiones productivas. Mayoritariamente, las inversiones van a estructura productiva, que quiere decir que en los próximos tiempos empezarán a generar resultados y retorno de la propia inversión.

En este sentido, en 2021 también se produjeron una serie de hechos de gran relevancia en cuanto a inversiones y la rapidez del resultado de las mismas, es decir, de su optimización comercial. Un ejemplo claro sería el muelle de Balears y la rápida concesión de la terminal de cruceros. Esto rompe también con la dinámica comercial con la que se venía trabajando.

El hecho de que, justo acabar la obra, pusiéramos en marcha el proceso de concesión del muelle de Balears, nos podíamos haber encontrado con el sector en una crisis radical. Ahora ya no estamos en el marco mental de hace ocho meses atrás, con un sector de cruceros con una incertidumbre absoluta sobre el futuro y sobre qué pasaría con el covid.

Pese a este marco absolutamente contraproducente resulta que quién hace la apuesta por Tarragona es una de las grandes empresas en gestión de terminales. Global Ports tiene más de 30 terminales de cruceros en el mundo, y además posee una visión de trabajo muy interesante. No solo está el legítimo interés de hacer dinero o de extraer un beneficio sino el de hacer un proyecto atractivo para el territorio. Y eso se nota, por ejemplo, en el diseño de la terminal. La terminal de cruceros que han planteado podía haber sido un edificio cuadrado, que cum-

“**El balance de 2021 no solo es económico sino también de proyectos; son unos datos que sirven para mirar hacia el futuro con optimismo**”

pliera las especificaciones que nosotros habíamos puesto de dimensiones, servicios, etc. Y con una inversión de 2 millones de euros, se habrían podido salir. En cambio, hacen una propuesta de una terminal visualmente atractiva, que cuando los barcos lleguen ya tengan una visión amable sobre el muelle y sobre el propio edificio, no una cubierta plana con los grupos de climatización encima, que habría sido lo habitual,... Es un ejemplo de voluntad de trabajar bien.

Hay otra inversión de la que ahora se habla más porque está en su recta final después de tantos años, que es la ZAL. Con anterioridad a adjudicar su comercialización a una empresa externa, hubo gran demanda de información e interés por parte de muchas empresas. ¿Les sorprendió?

Yo diría que no porque el equipo comercial del puerto, desde el primer momento, había dicho que pasaría esto. Internamente, el departamento comercial nos anunciaba que la ZAL reunía todos los elementos para que fuera así. Una ZAL de estas dimensiones a escasos 300 metros de los muelles, muy cerca de una terminal intermodal ferroviaria y conectada con las vías ya existentes en el interior de la ZAL, además por la parte norte, con conexión directa con la AP7 y la A7... Difícilmente hay en el entorno del frontal Mediterráneo unas instalaciones de estas características. Intento ser muy prudente, pero todos los elementos que confluyen en la ZAL y los indicadores que tenemos son muy positivos.

Poder adjudicar rápidamente la comercialización ya es, en cierto modo, una señal de lo atractivo del proyecto.

La empresa que gana el proceso de comercialización (la consultora holandesa Metyis Business Advisors), lo hace con un tipo de contrato en el que va a éxito y, por tanto, si hay éxito, capitaliza el contrato y si no lo hay, habrá trabajado dos años por una cantidad muy pequeña. ¿Cuál es el doble mensaje que tenemos aquí? El primero, que este es un tipo de contratación que la Administración pública tiene que hacer para que haya reducción de riesgos, compartidos entre la

Administración y la empresa privada que quiere hacer el trabajo. Y, segundo, que, si una empresa de la capacidad de la que ha ganado entra en un contrato de este tipo, es porque tiene confianza de que podrá tener éxito y quiere decir, por tanto, que el producto que comercializamos es atractivo.

Y también tenemos la entrada en la participación de la TIM de Monzón, que abre una estrategia comercial totalmente nueva para el Port.

Fue un proceso complejo, porque era la primera vez que hacíamos un cambio de mentalidad en el Port y pasábamos a participar de accionarios de estructuras logísticas fuera del dominio público portuario. Y ya tenemos resultados interesantes. Por ejemplo TIM Monzón ha participado de un proceso de concesión de la TIM de Tamarite y lo han ganado, como Tim Monzón, y por tanto, han pasado automáticamente a tener la gestión de la terminal de Tamarite. TIM Monzón en realidad son dos terminales: la de agroalimentarios, pero también la de contenedores, lo cual quiere decir que esta apuesta de entrar en este accionariado ya ha tenido un efecto multiplicador por tres, porque automáticamente nos ha permitido estar en tres nodos logísticos, uno tocando al otro, que es TIM Monzón y el de Tamarite. Por lo tanto también tenemos aquí la expansión del hinterland que ha generado estar en el accionariado de TIM Monzón.

2021 también marca una nueva operativa de éxito, como la ruta ro-ro con Turquía operada por Ekol.

Yo recuerdo a comienzos de arrancar la línea, en que Ekol nos decía que había costado mucho llegar hasta aquí; explicarle a Inditex que era mejor entrar por Tarragona que no hacerlo por Francia y cambiar toda la logística de Inditex. Porque aquella logística en Inditex le funcionaba, la economía de costes le salía dentro de los parámetros que necesitaba, era solvente, no había incumplimientos de plazos y, por tanto, poco iba a ganar Inditex cambiando Francia por Tarragona. Ekol nos decía que el trabajo

importante no era lo que se había conseguido inicialmente sino que después de los tres primeros meses de prueba, los números salieran y tuvieran un nivel de ocupación que permitiera mantener la línea.

Llevamos un año, 80% de ocupación de media entre ida y vuelta, teniendo en cuenta que la vuelta hacia Turquía era difícil consolidar carga y se ha logrado. Esto ha generado dinámicas paralelas. Por ejemplo, que ya salgan trenes logísticos cargados de contenedores de esta ruta hacia Zaragoza.



Se habla de la posibilidad de que Ekol establezca una nueva conexión entre Tarragona y Tànger Med.

Ahora estamos en un proceso de consolidación de la actual conexión con Turquía. Ekol trabaja para ello, y es lógico que espere los resultados de este buen trabajo. Creo que hablar de un futurible enlace con Marruecos, estaríamos en un horizonte no de meses sino algo más lejos.

En el conjunto de proyectos acometidos por el Port en los últimos años vemos que, por lo general, los plazos se van cumpliendo. Y, singularmente, en aquellos de especial complejidad o dimensión. Quizá sea el puerto seco de Guadalajara el de mayor dificultad en este sentido.

Estamos cumpliendo plazos en esta primera fase de movimiento de tierras en la que nos encontramos, y mientras tanto estamos acabando la tramitación de la segunda fase. Se trata de un proyecto singularmente complejo, en el que intervienen, además, dos ayuntamientos (Guadalajara y Marchamalo). En la terminal tenemos dos tipos de obras: la obra propiamente de construcción de la terminal y la obra de urbanización ferroviaria, que no es solo nuestra sino es de todo el ámbito en el que se encuentra ubicada la terminal, que quiere decir unos trámites diferentes. Es decir, tenemos dos planes: obra de construcción y obra de urbanización, y todo ello se tiene que simultanear con dos ayuntamientos. Con todo, estamos en el calendario previsto, y por tanto está avanzando bien.

Una apuesta decidida y con resultados ha sido el ferrocarril.

La realidad es que nuestra sociedad cambia a unos ritmos importantes y que no hay que ignorar el cambio de percepción transversal que hay, y digo transversal porque ya no depende de si tienes la mentalidad de izquierdas, de derechas... O sea, de manera transversal nuestra sociedad por suerte dice querer desarrollo económico, sí, pero con equilibrio y sostenibilidad y respeto al entorno. Y en este cambio de paradigma, en los próximos años, en la logística, pasa-

rán cosas y la gente y los gobiernos, y por tanto las leyes, acabarán marcando que el ferrocarril tiene que ser el método de transporte de mercancías en el ámbito terrestre. Después, la parte del transporte de carretera quedará para hacer la última milla, pero la larga distancia la tiene que hacer el ferrocarril.

Hace escasamente dos años nadie hablaba de autopistas ferroviarias. Yo recuerdo reuniones con el sector del cereal en las que se les planteaba transportar cereales por ferrocarril. Y no pocos me miraban extrañados. En cambio, a día de hoy el cereal marcha en ferrocarril. Por tanto, hay un cambio de paradigma que se está produciendo, que te obliga a estar o quedas fuera del mercado.

En 2021 hubo pasos significativos en este sentido, como la recuperación del enlace con Salamanca, la operativa con la TIM de Monzón, al que podemos añadir el reciente enlace con Andalucía. Con ello y otros aspectos, esta dinámica lleva a visualizar que el hinterland, como hemos comentado, del Port ha aumentado considerablemente.

Que se está produciendo la ampliación del hinterland, lo comparto; solo hay que ver los medios de comunicación de Castilla-La Mancha, cuando se miran el mundo y explican qué pasa, lo dicen también en clave Port de Tarragona. Estos días lo estamos viendo cuando recogen la afectación de Ucrania en el Port, y los medios de Castilla-La Mancha esto lo recogen y lo explican. Se sienten parte de este hinterland del Port. O bien cuando



empresas como CEPSA, su nuevo accionariado, que es un accionariado europeo, viene y dice que CEPSA Tarragona es prioritario también para ellos, porque ven desde Europa este potencial del hub de líquidos químicos en el Mediterráneo, por tanto quiere decir que el hinterland en el ámbito marítimo se nos amplía en esta apuesta del muelle de la Química, que ahora precisamente está concessionando los últimos 15.000 metros cuadrados. Estoy de acuerdo en que esta ampliación se va produciendo y yo creo que es clave para el futuro. El localismo es muy importante y por eso dedicamos muchos esfuerzos a que nuestra actividad revierta en el entorno más inmediato, pero las cosas se tienen que mirar también con visión global.

Dentro de este marco hay unas infraestructuras que no dependen del Port, como son el Corredor del Mediterráneo y el túnel del Coll de Lilla, que si finalmente van a la velocidad que tienen que ir, serán una gran ayuda.

El túnel del Coll de Lilla está muy avanzado; se ha licitado en estos últimos días la conexión por el lado de Montblanc, lo que permitirá, posteriormente, una vez el túnel esté acabado, hacer efectiva también la conexión más potente dirección Montblanc.

Respecto al Corredor del Mediterráneo hay voluntad de que esté finalizado en el horizonte 2023-2024. Ya no volveremos a un escenario de

continuos aplazamientos como ocurría en el pasado. Ahora, y pese a que han sucedido cosas muy complejas, parece que se vislumbra un plazo próximo. No olvidemos que se ha tenido que encarar la parte de obra del área metropolitana de Barcelona, un nudo ferroviario especialmente complejo y que, con las obras, complica toda la red ferroviaria del área metropolitana. Hemos visto iniciar las obras allí el pasado verano y a pesar de todas las dificultades, incluidos los aumentos de precio de todo el material de construcción, con el impacto que ello supone en los concursos ya adjudicados. Esto se ha resuelto administrativamente por parte de la Administración que lo gestiona, para que no decayeran los contratos y siguieran ejecutándose.

“**Difícilmente hay en el entorno del frontal Mediterráneo unas instalaciones con las características de la ZAL**”

En infraestructuras hay una obra actualmente menos protagonista, pero también de gran importancia, como es el contradique de Poniente o dels Prats.

En nuestro Plan de Empresa, a partir del año 2023 empezamos a tener una dotación presupuestaria importante. Nuestra voluntad es poder arrancar la obra cuanto antes, por lo que para ello tendremos la reserva económica para iniciar los trabajos. Hay dos temas importantes previos. El primero, en el que ya se está trabajando conjuntamente con Vila-seca, es ver cómo encajamos el contradique con todo el entorno de la playa de la Pineda y con el modelo de ciudad que quiere Vila-seca. Por otra parte, antes del inicio de obras, tenemos que tener aprobada la declaración de impacto ambiental del contradique.

Para finalizar, quisiera tratar del tema de la sostenibilidad sobre todo en relación con el objetivo de eliminar la huella de carbono en 2030, así como la Red Natura 2000.

Hemos conseguido que la organización desde el punto de vista interno se mire todo aquello que hacen en el día a día con esta clave, de equilibrio entre desarrollo económico y sostenibilidad. No solo porque haya una ley que me obligue a hacer algo en concreto, y esto se nota en cosas que estamos haciendo, como por ejemplo las instalaciones fotovoltaicas y el haber hablado con concesionarios del puerto

para que también se miren en clave de energía renovable determinadas cubiertas o superficies. Por otra parte, estamos contratando energía con certificación de que proviene de energías renovables. Esto son cosas a las que nadie nos obligaba y que allí están.

Respecto a la Red Natura 2000, estoy convencido que es de las cosas que cuesta más de que la gente se imagine lo que representarán 37 hectáreas de estas características. Y como alguien decía, esto la llevara a ser la cuarta zona húmeda del país en en cuanto a dimensión. Y bien, yo creo que esto representa un cambio importante y de aquí el porqué el Port se pone a invertir por ejemplo expropiando terrenos fuera del dominio público portuario, porque de este modo nos permite ejecutar este proyecto que, además, es frontera entre la zona turística y la zona industrial.

Proyectos en marcha y otros que cristalizarán en 2023

El Port tiene previsto este año destinar 29,8 millones de euros en diferentes proyectos, como continuidad a las inversiones que ya están en marcha. El pasado año, en este capítulo, la Autoridad Portuaria destinó 26,4 millones de euros, siendo un año clave en el impulso de las infraestructuras. Todo el capítulo de inversiones está recogido en el programa diseñado por el Port 'Horizonte 2023', año en el que el Port tiene previsto que finalicen gran parte de sus inversiones clave y, por tanto, empiecen a recogerse los frutos que han de venir de la captación de nuevo negocio e impulso de los tráficos actuales.

Más allá del capítulo de infraestructuras públicas, algunos proyectos ya están en manos de concesiones privadas, como por ejemplo la futura terminal de cruceros, después de haber finalizado la construcción del nuevo muelle Balears. Y también, nuevas posibilidades, como la Terminal La Boella de la mano de CTC, impulsada por capital privado bajo el otorgamiento de permisos para su ampliación. O la entrada del Port en el accionariado de la TIM de Monzón, que ha de acrecentar tráficos en el futuro.

Con el conjunto de inversiones públicas y privadas, el Port puede vislumbrar en 2023 el inicio de un crecimiento sostenido que abrirá, además, nuevas posibilidades en tráficos, especialmente los vehiculados por ferrocarril y las salidas y entradas ro-ro.

En el medio y largo plazo hay proyectos que también apuntalarán los futuros crecimientos. Los ejemplos más claros serán la plena ocupación del muelle de la Química, con las concesiones ya otorgadas; la apertura del túnel de Lilla, de gran importancia para el tráfico portuario; el proyecto de cierre del Port a poniente mediante el contradique de Ponent o dels Prats, y la puesta en marcha de la conectividad del Corredor del Mediterráneo.



ZAL

El pasado viernes 11 de febrero se oficializó, mediante la colocación de la primera piedra, el comienzo de las obras de construcción de los viales de acceso a la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del Port, que se iniciaron propiamente en el último trimestre del pasado año.

Con sus 92 hectáreas de extensión, la ZAL representará para el enclave el crecimiento del 20% de su superficie. Podría, además, que aumentara el volumen de tráficos del Port entre los 2,7 y 4,6 millones de toneladas por año. Está previsto un retorno anual de la inversión para el territorio de 154 millones de euros.

Con el fin de dar salida comercial a esta inversión, el Port abrió un concurso para la captación y elaboración de los contratos pertinentes. A este concurso se presentó la consultora holandesa Metyis Business Advisors.

La idea es que a finales de este año quizá ya podrían operar las primeras empresas en la ZAL, pero, en todo caso, se trata de un proyecto que claramente ha de concretar sus grandes frutos en 2023.

La ZAL es de gran importancia estratégica para el Port y su hinterland. Además, se trata prácticamente de un equipamiento único entre los complejos logísticos portuarios del Estado: muy pocos enclaves disponen de tanta superficie logística junto a los muelles y con esta conectividad.

continua avançant
AMB ELS MÀSTERS I POSTGRAUS DE LA

URV

Àmplia oferta de titulacions
en línia i semipresencials



Triu el teu màster a
catalegestudis.urv.cat

An aerial photograph of a winding asphalt road cutting through a dense green forest. A white car is visible on the road.

**Compromís amb les persones,
el territori i el medi ambient.**

The logo for 'asesa' (asfaltos españoles s.a.), featuring a stylized road graphic and the company name.

Terminal Guadalajara Marchamalo

Junto con la ZAL, este es el proyecto estrella del Port de Tarragona. La PortTarragona Terminal Guadalajara-Marchamalo entró en obras el pasado año. Se prevé que la primera fase de la construcción finalice en el segundo trimestre de este año y que, poco tiempo después, se pueda adjudicar la segunda fase constructiva, hasta completar una inversión por valor de 15M€, más la compra de terrenos en su día, que fue de 3,5M€. La idea es que en 2023 se inicien las operaciones de tráfico.

Entre los términos de Guadalajara y Marchamalo, el Port dispone de 18 hectáreas en el complejo logístico denominado Puerta Centro, la más importante plataforma logística de la península ibérica. En esta superficie, el Port construye una terminal multipropósito que permi-

tirá la operativa de trenes de hasta 750 metros de longitud. Este puerto seco traerá crecimiento en contenedores y carga general, pudiendo conectar con las zonas de mayor consumo del país y con los grandes nudos de comunicación de la Península.



Inversión en TIM Monzon y en la Terminal Intermodal de La Litera



El pasado mes de octubre, el Port formalizó su entrada en el accionariado de la Terminal Intermodal Monzón (TIM) del Grupo SAMCA, con un 5% de participación. TIM Monzón es una infraestructura clave en el desarrollo empresarial del Port de Tarragona, enfocada a aumentar la capacidad y volumen de tráfico como el agroalimentario y también para potenciar la carga general. El Grupo SAMCA, a su vez, pondrá en marcha una nueva terminal intermodal en Tamarite de Litera, por lo que, de forma indirecta, el Port participará en ella.

Bajo el nombre de literaTIM (Terminal Intermodal de La Litera), será complementaria a la que gestiona desde hace más de 10 años en Monzón y permitirá también el almacenamiento temporal de contenedores convencionales y frigoríficos. El proyecto reforzará dos sectores estratégicos en

Aragón como el logístico y el agroalimentario, al tiempo que servirá para luchar contra el cambio climático al evitar anualmente la circulación de más de 36.000 camiones y la emisión de 4.300 toneladas de CO2.

La creación de esta plataforma es posible tras la adjudicación a la sociedad Terminal Intermodal Monzón del Grupo SAMCA, mediante concurso público, de la gestión de las instalaciones propiedad de ADIF en el apartadero ferroviario de La Melusa, en Tamarite de Litera.

La nueva terminal Tamarite Intermodal de Mercancías, en la que el Grupo SAMCA tiene previsto invertir 2,4 millones de euros, servirá de nexo de unión entre el transporte ferroviario y el transporte por carretera de última milla. Además de permitir el intercambio entre ambas modalidades facilitando la carga y descarga de contenedores, permitirá su almacenamiento temporal e incluirá una zona habilitada para la conexión a la red de contenedores frigoríficos, lo que supone una gran ventaja para la industria agroalimentaria y en particular para la de productos cárnicos al garantizar que se mantiene en todo momento la cadena de frío.

Entre las nuevas instalaciones que se construirán destacan una oficina para el control de todas las operaciones que se realicen en la terminal o una báscula de pesaje de camiones, así como la infraestructura de conexión eléctrica de contenedores refrigerados o un centro de transformación. TIM2 podrá operar 24 horas al día durante los 7 días de la semana, por lo que se le dotará de una capacidad operativa máxima de hasta 8 trenes diarios para unos movimientos estimados de 18.000 contenedores al año, así como con facultad de almacenamiento para equipos refrigerados y frigoríficos con 30 conexiones eléctricas en la nueva terminal ferroviaria.

Nueva terminal cruceros

El Port ha conseguido adjudicar la nueva terminal de cruceros a Global Ports Holding Plc (GPH), el mayor operador de terminales de cruceros independiente del mundo. El Port ha otorgado a Global Ports Holding una concesión para 12 años, con opción a 6 años más, para la construcción y gestión de una nueva terminal de pasajeros de crucero en Tarragona. La adjudicación supone un cambio radical en la estrategia de captación de cruceros, ya que Global Ports Holding va a trabajar en potenciar las escalas utilizando su infraestructura mundial y su capacidad de dinamización en este sector (ver reportaje en otra sección del Anuario).

GPH invertirá hasta 5,5 millones de euros en la construcción de una nueva terminal de cruceros modular de última generación, que utilizará energía solar para garantizar la provisión sostenible de las necesidades energéticas de la terminal. Este singular edificio ofrecerá a los pasajeros todo tipo de servicios, Dutty free, F&B... También

dispondrá de un área intermodal para el estacionamiento de autocares y vehículos mejorando la movilidad de la zona. El innovador diseño modular del edificio proporcionará la máxima flexibilidad para adaptar la terminal a las necesidades futuras de capacidad y ofreciendo un espacio para eventos en un entorno singular.

La terminal se situará en el Moll de Balears, una inversión de 30 millones realizada por la Autoridad Portuaria entre 2020 y 2021. El Moll de Balears puede acoger desde ahora a los cruceros más grandes del mundo y permite la capacidad de atraque hasta cuatro barcos simultáneamente, gracias al incremento de la línea de atraque con 700 m. Además, se ha ampliado el área disponible para las operaciones de cruceros mediante la explanada de 40.000m² del nuevo muelle. La Autoridad Portuaria ha invertido también en el acondicionamiento del muelle para la electrificación, lo que reducirá significativamente las emisiones de CO2 de los cruceros atracados.



NOU
308
HYBRID
Unique

Nou PEUGEOT i-Cockpit®
Sistema multimèdia
personalitzable
Fins a 60 km d'autonomia
en mode 100% elèctric



Gamma 308 híbrida: Valors WLTP: consum de carburant (l/100 km) mínim i màxim 1,14,2 en cicle combinat. Emissions CO₂ (g/km) mínim i màxim 24-26 en cicle combinat. Més informació a <http://wltp.peugeot.es>



Terminal La Boella

La denominada PortTarragona Terminal La Boella tuvo en 2021 un fuerte impulso con la firma de una Manifestation of Understanding (MoU) con Combi Terminal Catalonia (CTC), y la petición de ocupación de 13 hectáreas por parte de esta joint venture liderada por BASF y en la que participan Contack, Hoyer, Schmidt, Pañalón, Kombiverkehr, Suardiaz, Salvat y Primafrío.

La previsión que tiene CTC para la nueva terminal es de un movimiento de 480 UTI diarias, es decir, casi 120.000 UTI al año, transportadas en 8 trenes de entrada y 8 de salida al día. Lo que se pretende es multiplicar por seis el volumen de mercancías movidas actualmente en esta terminal.

Aunque la futura terminal no estará plenamente operativa en su nueva concepción hasta 2024, y siempre en base a la evolución de las obras del Corredor Mediterráneo, que podrían hacer operativo el ancho europeo en dicho año, con esta petición de ampliación, se concretan la superficie y volumen de la inversión prevista (25,6M€), para su mejora y crecimiento.

Potenciación nuevos enlaces y refuerzo del ferrocarril

Pese a las enormes dificultades que planteaba 2021, una de las grandes apuestas plenamente consolidada ha sido la ruta de Ecol con Turquía, una conexión ro-ro que, en el plazo de un año, ha conseguido sus objetivos, llegando prácticamente a su plena ocupación. En estos primeros doce meses de funcionamiento se han movido un total de 16.150 UTIs.

Las cifras de importación son las más elevadas con un total de 8.502 UTIs movidas y un empleo en torno al 90%. Los datos de exportación (de Tarragona a Turquía) se han ido consolidando a lo largo de los meses. En total entre Tarragona y Turquía viajaron 7.648 UTIs, entre el 80 y el 90% de la capacidad de la línea.

Sigue, por otra parte, el impulso de la intermodalidad, con significativo crecimiento del ferrocarril. En 2021 operaron 1.315 trenes, con un alza del 15% respecto al 2020. LA tendencia ha de ser esta o incluso mejor. La recuperación de la línea con Salamanca, el aumento previsto del tráfico por ferrocarril de contenedores, el crecimiento de los convoyes de agroalimentario y el inicio este año del servicio ferroviario regular multicliente TECO (tren exprés de contenedores) en sus instalaciones. Se trata de una conexión que une Tarragona con Andalucía y viceversa un mínimo de dos veces por semana, explotado por la empresa de transporte Multirail



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
 llotja_cereals@cambrabcn.org
 www.llotjadecereals.com

Descobreix els avantatges de ser membre del mercat

“La terminal de CTC pot ser un element clau per al Corredor Mediterrani”

Josep Vicent Boira

Comisionado del Gobierno para el desarrollo del Corredor Mediterráneo



TP VERÒNICA TAPIAS

Segons les previsions d'Adif, el Corredor Mediterrani ha d'arribar a Tarragona el 2023. Com estan els terminis? Es compliran?

Treballem de valent per a que sigui així. El tram entre Tarragona i Castellbisbal és molt complex. Cal treballar a la vegada que es mantenen els serveis en la majoria de casos. L'existència de diferents túnels és sempre un repte: Martorell, Castellbisbal, Roda... són els punts més problemàtics de la xarxa. Però, per suposat, que jo penso que es compliran els terminis de les obres. Un altra cosa és, lògicament, la posada en servei, que depèn de l'Agència de Seguretat. Els temps que redunden en la seguretat de tots no es poden saber per endavant.

Quines són les obres que s'estan executant a Tarragona i quines falta per fer?

Bàsicament, són les obres del tercer carril, Castellbisbal - Nus de Vila-seca, el que anomenem la Porta d'Europa, i es troben en execució, amb un compliment global de les obres de més d'un 65%. En aquests moments s'han finalitzat les obres del Túnel de Costablanca i, quan aquest es posi

en servei, es podran començar les obres d'ampliació de gàlib del túnel de Castellbisbal. Cal destacar l'important obra d'implantació de desviaments de tres carrils realitzada a Tarragona Classificació i que permetrà, quan estigui la resta, que el Port de Tarragona y l'àrea industrial pròxima es connectin amb la resta d'Europa d'una manera àgil i directa.

A més, encara que ja està en funcionament l'estació provisional de PortAventura, és imminent l'inici de les obres ja adjudicades de la nova estació definitiva de Salou-PortAventura. Cal destacar, a més, l'adjudicació per a la redacció del projecte del nou baixador de Bellisens.

Què en pensa de l'aposta del Port de Tarragona pel tràfic ferroportuari, amb infraestructures com la ZAL, el port sec de Marchamalo, el de Monzón...?

El Port de Tarragona és un dels més importants de la Mediterrània i un dels que major projecció pot tenir. I a més té la capacitat d'anar un pas per davant en molts aspectes. La seva aposta pel ferrocarril n'és un clar exemple, ja que ha entès que

el futur és el ferrocarril i la multimodalitat. Els requeriments europeus de sostenibilitat són prou alts i cal preparar-se per a un canvi de model abans de 2030 per complir amb la reducció d'emissions contaminants. Dins de no massa temps els carregadors triaran els ports que els permetin no només un millor transport i més barat, sinó que aquest sigui sostenible. La ubicació estratègica del Port de Tarragona li atorga una avantatge en aquest sentit que no es pot desapropitar.

Combi Terminal Catalonia (gestora de la terminal de La Boella) ha sol·licitat ja 13 hectàrees al Port de Tarragona per començar les obres d'ampliació de la terminal aquest mateix any. Com valora aquest projecte en el marc de l'aposta de futur que s'està fent pel ferrocarril en el transport de mercaderies?

Estem darrere d'aquest projecte des de fa molts anys. Els promotors de Combi Terminal Catalonia ja van contactar amb mi

quan representava a la Generalitat Valenciana, i ja tenien desenvolupat el projecte a Tarragona com un servei ferroviari a gran escala. Crec que aquesta terminal pot ser un element clau per a tot el Corredor Mediterrani. La ubicació estratègica, en l'encreuament de rutes, pot suposar que sigui una porta d'entrada i sortida de les mercaderies de tota la península cap i des de la resta d'Europa.

Com està l'estudi per valorar que les mercaderies no circulin per la costa i ho facin per l'interior al territori de Tarragona?

L'estudi va ser adjudicat el passat mes de novembre, és a dir, s'està començant amb la seva elaboració. És clau fer bons estudis de les solucions a implantar perquè, una vegada triada una solució i construïda, és prou difícil tornar enrere. És un tema important per al Corredor i cal estudiar-lo amb profunditat. Estem oberts a totes les possibilitats que aquest gran estudi pugui recollir i ja hem mantingut

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

altech

SERVICIOS URBANOS

- GESTIÓN DEL APARCAMIENTO REGULADO (ORA)
- GESTIÓN DEL SERVICIO DE GRÚA Y DEPÓSITOS MUNICIPALES
- SOLUCIONES PARA LA GESTIÓN MEDIOAMBIENTAL

TRANSPORTE Y MOBILIDAD

- SISTEMAS EMBARCADOS DE LOCALIZACIÓN Y TELEMETRÍA
- GESTIÓN Y CONTROL DE FLOTAS
- SOLUCIONES PARA SHARING DE VEHÍCULOS

SEGURIDAD Y VIDEOVIGILANCIA

- SOLUCIONES PARA CUERPOS POLICIALES
- VIDEOVIGILANCIA Y ANALÍTICA DE VIDEO
- SISTEMAS DE CONTROL DE ACCESOS

EMERGENCIAS

- SOLUCIONES PARA CUERPOS DE BOMBEROS
- SOLUCIONES PARA GESTIÓN DE EMERGENCIAS MÉDICAS
- SISTEMAS DE COMUNICACIONES CRÍTICAS

www.altech.es - altech@altech.es

contactes, al nivell que ens pertoca, que és el d'una oficina de coordinació i no de decisió, amb els moviments socials que defensen alternatives.

El passat mes de novembre 1.300 empresaris de diferents comunitats autònomes es van reunir a Madrid per reivindicar les obres del Corredor. Segons ells, portem molts anys de retard i les obres no van tan ràpid com necessita el país. Què els hi pot dir?

Jo hi vaig estar i crec que els empresaris tenen clar que hi ha una planificació del Corredor Mediterrani que avança dia a dia. En els últims tres anys, des que joestic al càrrec del Comissionat, s'han licitat obres per valor de més de 3.000 milions i ara, a més, arriben els fons europeus per reforçar el projecte. Les infraestructures no són senzilles d'executar ni ràpides de desenvolupar, però tenim en marxa desenes d'actuacions per al Corredor Mediterrani. Cal recordar que el 2021 es compliren tan sols deu anys des que aquest projecte va ser declarat prioritari per la Comissió Europea, després d'anys d'abandonament i que sols des del 2013 coneixem els requisits tècnics d'interoperabilitat que havia de complir. L'acceleració des del 2018 és un tema, per a mi, prou evident.

Per què costa tant aconseguir que arribi el Corredor Mediterrani? Vostè ha parlat en moltes ocasions de la mentalitat de l'Espanya radial com una de les causes.

La mentalitat de l'Espanya radial està molt estesa des de fa dècades i fins i tot segles, tot i que cada vegada es veu amb més claredat que cal un mapa diferent per a un temps diferents. El Corredor Mediterrani, segons la seva definició europea des de 2013, sí que ha pogut superar aquesta mentalitat en els últims anys i per això el projecte està ajudant a canviar la mentalitat i aconseguir ser una realitat.

En alguna ocasió ha dit que la crisi de la Covid-19 agilitarà el corredor del Mediterrani. Com?

Així és. Per una part, la restricció de serveis de viatges de persones i mercaderies pels confinaments va ajudar a tenir més temps per poder avançar en alguns trams de les obres en la infraestructura, que com ja he dit abans, en el Corredor se solen desenvolupar al mateix temps que passen els serveis. Per altra part, tot el que ha suposat a Europa aquesta crisi ha provocat una reacció en forma del Fons de Recuperació i Resiliència, del que el ferrocarril és un gran beneficiari, i per suposat el Corredor Mediterrani, que rebrà més de 2.000 milions d'inversions que han d'estar executades abans de 2026. Necessitem accelerar les obres per poder acomplir els requeriments europeus.

El canvi climàtic i l'esgotament dels combustibles fòssils fan que l'aposta de futur pel ferrocarril sigui el més encertat. Com s'imagina el ferrocarril del futur?

Respecte als serveis, el símil de la xarxa de metro a escala europea és per a mi un objectiu clar. Tenir freqüències i estacions multimodals connectades que permetin als europeus anar de Cambrils a Barcelona, de Barcelona a Lió, de Lió a Munich, com es canvia de línia de metro a una ciutat. Viatjant, ràpid i còmode, per la nit o aprofitant el dia treballant.

Per a les mercaderies el sistema seria semblant però amb canvis de mode, primer en camió segurament, després pujant al tren i pot ser també al vaixell, per acabar en un repartiment en bicicleta o furgoneta elèctrica. Si ADIF està avançant en l'electrificació de les línies, les companyies ferroviàries estan avançant també en adquisició de nou material tractor i rodant més sostenible, amb proves de combustible com l'hidrogen. Se'n obre un panorama en què transport serà equivalent a sostenibilitat i emissions nul·les. Sí o sí.



El Port de Tarragona és un dels més importants de la Mediterrània i un dels que major projecció pot tenir.

LOGISTICSPAIN
TU TRANSPORTE AL FUTURO

5,6,y7
DE ABRIL

1ª Feria Internacional



PALACIO MULTIUSOS DE GUADALAJARA
(AVDA DE EL VADO, 13)

IMPULSA
GUADALAJARA

logisticspain.com



Promueven · Financian

Así será la nueva terminal de cruceros



La futura terminal de cruceros va a suponer un cambio radical en la imagen de este sector en el Port, así como en las ventajas añadidas que van más allá de la recepción y salida de cruceristas y que se concretarán en un espacio multifuncional. La reciente adjudicación a **Global Ports Holding** de la construcción y gestión de la futura terminal supone crear un modelo único, diferencial, que puede ofrecer un crecimiento sostenido de visitantes y otras oportunidades abiertas al territorio.

TP ROSER PROUS-ROCA

Global Ports Holding, el mayor operador de cruceros privado del mundo, obtuvo la concesión de la terminal para 12 años, con opción a 6 más. GPH invertirá hasta 5,5 millones de euros en la construcción de esta terminal de última generación. Un espacio que, además, ofrecerá la posibilidad de organizar eventos en un entorno singular.

David Corbella es ingeniero y responsable técnico de Desarrollo de nuevos proyectos de Global Ports Holding. Corbella señala que “nuestro objetivo con el puerto de Tarragona es proveer la terminal y realizar un desarrollo que contemple la terminal y la urbanización de la zona de conce-

sión donde Global Ports va a actuar. Vamos a dar servicio a la demanda, cada vez mayor, de los buques que van a recaer en Tarragona. Por esa razón hemos planteado una terminal que dé servicio a más de 8.000 pasajeros en interporting, entre puerto base y puerto de tránsito”.

Desde el punto de vista de Global Ports, “Tarragona tiene potencial como puerto de tránsito pero también como puerto base. Por eso la terminal tendrá unas dimensiones más que suficientes para abordar el tráfico existente y para dar respuesta a la previsión de tráfico que tendremos en un futuro”, señala Corbella.

La terminal podrá atender a tres o cuatro escalas simultáneamente en la zona del muelle Balears. De acuerdo con su planteamiento, esta nueva terminal cumplirá con todos los requisitos de seguridad, salud y funcionalidad que se exigen en un edificio de esta magnitud. David Corbella comenta que para Global Ports la funcionalidad de un proyecto es algo prioritario. “Lo más importante, cuando comenzamos un proyecto, es la funcionalidad. El edificio debe ser bello, pero sobre todo debe ser útil. Con el equipo técnico de Global Ports desarrollamos



“**Tarragona es un destino muy atractivo y que despierta un gran interés entre los armadores**

David Corbella
Responsable técnico de Desarrollo de nuevos proyectos de Global Ports Holding

unos bocetos donde definimos el flujo de pasajeros y mercancías, entre otros aspectos, buscando también un edificio sostenible, que requiera poco consumo, mantenido suficientemente en el tiempo y, sobre todo, confortable para los pasajeros, apostando cada vez más por el uso de las energías sostenibles. Un edificio flexible, adaptable al futuro”.

¿Cómo va a ser la terminal?

Global Ports Holding ha confiado el diseño del edificio al equipo técnico de Hombre de Piedra, el estudio de arquitectura que lidera **Juan Manuel Rojas**. Arquitectos, por otra parte, responsables de la construcción de la terminal de cruceros de Sevilla.

Juan Manuel Rojas explica que “la construcción de esta terminal permite hacer una arquitectura con identidad y con una serie de características en su método de construcción, puesto que la construcción de un edificio no puede tener empantanado un muelle durante años. Por eso vamos a construir el edificio en taller y trasladarlo modularmente. Reduciremos lo que podrían ser años de construcción a meses, aprovechando la temporada baja. Se trata de una construcción industrializada, precisa, sin imperfecciones y con todas las ventajas que ofrece la tecnología con un proceso controlado”.

“**Hemos proyectado una terminal hermosa, útil, eficiente y atractiva que distinguirá Tarragona como un destino único**

Juan Manuel Rojas
Hombre de Piedra Arquitectos

Esta es una de las muchas innovaciones técnicas de la nueva terminal de cruceros. El edificio tendrá un sinfín de detalles técnicos que van desde la ventilación y climatización hasta la distribución de su espacio de acuerdo a criterios de operatividad. “Hemos proyectado un edificio cuya fachada empieza en la cubierta. Es totalmente orgánico y recuerda algunas criaturas marinas y también el modernismo de **Gaudí**, desde la elección de los colores hasta las formas que va a tener y que responden a criterios técnicos que van más allá de resultar artísticos a la vista. Hemos dado mucha importancia a las necesidades energéticas de la terminal, que utilizará energía solar”.

Juan Manuel Rojas destaca otro aspecto interesante: “El edificio está pensado para las personas y por lo tanto tendrá todo tipo de servicios. Esto responde a un deseo de Global Ports de poner la terminal a disposición de la ciudadanía de Tarragona para realizar eventos, presentaciones, todo lo que la ciudad y la Autoridad Portuaria planteen”.

Global Ports Holding está operando también en el puerto de Barcelona, una de las puertas turísticas más





“ Para el 2023 estimamos unos 135.000 pasajeros y para el final de concesión, que es en 2033, estamos hablando de más de 250.000 pasajeros anuales

Javier Rodríguez
Director Regional del Este del Mediterráneo y Asia en Global Ports Holding

en Tarragona. Estos son algunos de los datos que aporta Javier Rodríguez: “En cuanto a las proyecciones, son algo conservadoras debido a la situación actual. Pero a corto plazo nuestras previsiones son que para el

año 2023 podamos recuperar números pre-pandémicos de 2019 y a partir de ahí, consideramos un incremento de entre un 5 y un 10% anual de pasajeros, sobretodo barcos más grandes y mayor número de pasajeros”.

Ajustando todavía más las cifras: “Para el 2023 estimamos unos 135.000 pasajeros y para el final de concesión, que es en 2033, estamos hablando de más de 250.000 pasajeros anuales espaciados a lo largo de los 12 meses del año. Aquí contemplamos temporadas 8-9 meses”.

La obra de la terminal es realmente importante, y con unos plazos cortos de ejecución. “La idea es tener la terminal lista en dos años, es decir, para el verano del 2024, pero esto no significa que durante este tiempo no vaya a haber actividad, todo lo contrario. Todos los planes de obra y proyectos ejecutivos están coordinados de tal forma que durante este periodo tengamos unas carpas donde podamos dar servicio a los cruceristas que vengan a Tarragona y que, a su vez, la obra no pare. De ahí que para el 2023 ya estemos considerando 135.000 pasajeros, en pleno momento de construcción de la terminal. De hecho, vamos a operar de forma inmediata puesto que el 15 de abril tenemos prevista la primera escala y va a ser Global Ports Holding quien la opere”.

importantes para entrar en España, pero, ¿pueden Barcelona y Tarragona entrar en competencia? **Javier Rodríguez**, Director Regional del Este del Mediterráneo y Asia en Global Ports lo aclara: “Son dos destinos independientes que pueden congeniar muy bien. Con el desarrollo que ha realizado la Autoridad Portuaria de Tarragona en el muelle Balears, junto con la nueva terminal que vamos a construir, Tarragona va a ser un destino único”.

En cuanto a cómo van a trabajar los profesionales de Global Ports para atraer cruceristas a Tarragona, Javier Rodríguez explica: “Global Ports somos el operador número 1 en terminales privadas de crucero y tenemos fuerza para comerciar, la fuerza del marketing y relación con todos los armadores. En la feria de **Seatrade** en Miami a finales de abril, vamos a promocionar Tarragona exactamente igual que el resto de puertos que están bajo nuestro paraguas. Nos es fácil vender un puerto cuando el armador ya conoce nuestra forma de trabajar en cuanto a seguridad, requisitos sanitarios, etc. En el aspecto comercial es una gran ventaja para Tarragona estar bajo el paraguas de Global Ports”.

Global Ports Holding invertirá 5,5 millones de euros en la construcción de una nueva terminal de cruceros, inversión que se verá compensada con el tráfico de cruceros que atracarán

TERMINAL INTERMODAL MONZÓN

Una ubicación estratégica



Terminal intermodal de contenedores dry y reefer

3 vías de 520m ampliables a 750m.

60.000 m2 de terminal ampliables a 150.000m2

72 conexiones reefer

Depósito aduanero



Terminal intermodal de graneles Almacenaje de cereales y oleaginosas

Capacidad recepción trenes graneleros de 1000t

Velocidad de descarga de 250t/hora

5 almacenes de 15.000t ampliables



Ubicación y contacto

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

Rumbo compartido a los puertos del futuro

Estamos en la senda de una recuperación no exenta de retos. Para hacerles frente, 2022 será el año clave para el sistema portuario. Porque será el año en el que echará a andar el nuevo Marco Estratégico, la hoja de ruta que guiará el rumbo del sistema portuario estatal hacia unos puertos conectados, seguros y sostenibles, y por lo tanto más competitivos.



ÁLVARO RODRÍGUEZ

Presidente
Puertos del Estado

Este Marco Estratégico no es un mero documento de buenas intenciones. Los ambiciosos objetivos en materia de digitalización, innovación, sostenibilidad, seguridad y transparencia van acompañados de inversiones: 11.000 millones de euros hasta 2025, conjugando la iniciativa pública y privada.

Para alcanzar la excelencia que buscamos en las dimensiones económica, social y medioambiental es fundamental la colaboración público-privada y la colaboración interportuaria. El éxito de proyectos como Puertos 4.0 demuestran lo

lejos que se puede llegar trabajando juntos.

Durante mis 25 años de experiencia dentro del sistema portuario, los puertos han evolucionado. Hoy ya no son solo nodos estratégicos en la cadena logística. Son mucho más: son centros económicos, hubs de energía y de economía circular, y centros de innovación.

Pero los puertos españoles son sobre todo puertos para las personas. Y Puertos del Estado está y estará para dar el impulso necesario a la transformación del sistema portuario que necesitamos en beneficio de las personas.

En 2022 cumpliremos 30 años desde la creación del sistema portuario de titularidad estatal. Hoy, nuestros 46 puertos son pieza clave en las rutas internacionales que conectan nuestro planeta.

Seguimos navegando hacia adelante, pero no lo hacemos solos. El rumbo es compartido.

Shipping Agency Logistics & Customs Maritime Services



nextoneworld

Business Pier | Port Tarraco
Moll de Lleida, B4
43004 Tarragona | Spain

Tel. 24 hrs: +34 977 234 777
agency@nextmaritime.com

www.nextmaritime.com

Tarragona, un dels ports de referència a la Mediterrània en Project Cargo

El tràfic de **Project Cargo** és, des de fa més d'una dècada, una aposta en ferm del Port de Tarragona que s'emmarca

TP **V.T.** en l'estratègia de creixement i diversificació de tràfics de l'enclavament. De fet, la infraestructura està consolidant el seu posicionament com un dels ports de referència a la Mediterrània en exportació de càrregues especials gràcies a diversos factors: una excel·lent climatologia que permet que gairebé tots els projectes es realitzin en explanades a l'aire lliure, unes àmplies àrees operacionals (280.000m²) repartides majoritàriament entre els molls de Cantàbria i Lleida, 11 rampes ro-ro, 3.550m d'atracada, accessibilitat terrestre i ferroviària que garanteix la logística de subministrament d'aquests projectes i, sobretot, personal qualificat que coordina i organitza les operatives des del seu origen fins al seu destí. I és que, com explica la directora del Departament Comercial i Desenvolupament de Negoci del Port de Tarragona, **Genoveva Climent**, "Tarragona es diferencia d'altres ports peninsulars perquè compta amb el clúster petroquímic més gran del sud d'Europa, que

conté un entramat d'empreses de serveis auxiliars per a aquesta indústria i, per tant, disposa de molta mà d'obra, de la qual també es beneficien altres sectors, com el del Project Cargo".

Tots aquests factors, sumats a un calat de 16 metres, que permet que hi atracquin vaixells especials preparats per a transportar grans càrregues, i grues multipropòsit amb capacitat de càrrega màxima de fins a 35 tones, han estat els ingredients necessaris per a que s'incrementi el volum d'aquest tipus de projectes al port tarragoní. L'Autoritat Portuària de Tarragona treballa habitualment amb tres empreses que tenen concessió a les seves instal·lacions: **Schwartz Hautmont Construcciones Metálicas**, **Copisa** i **Grupo Linde**, però també n'hi ha d'altres que operen sense concessió i amb autoritzacions per a cada projecte. Des que va començar aquest tràfic a les instal·lacions tarragonines (2009-2010) i fins a finals de 2021, el Port ha acollit 16 projectes de càrregues especials d'assemblatge amb un total de 6.000 tones i, per a aquest any 2022 hi ha diversos projectes previstos

que s'anunciaran en el seu moment, segons apunta Genoveva Climent.

Durant el 2021, la companyia Schwartz Hautmont, amb seu a Vila-seca, va realitzar tres projectes de càrrega sobredimensionada: un projecte modular per a una planta química amb destinació Anvers (Bèlgica), una refineria per al sector energètic per a Huelva i peces per a la construcció de plantes químiques als Estats Units, més concretament a New Orleans i Houston. D'aquesta manera, es convertia en l'executora de pràcticament la totalitat de projectes de càrrega sobredimensionada al Port de Tarragona durant l'any passat. Amb una superfície total de 18.000m² de concessió, Schwartz Hautmont continua apostant per les instal·lacions tarragonines i enguany veurà ampliada la seva superfície en 6.000 m² al dic de Llevant, després que el 2020 l'autoritat portuària decidís desmantellar la cimentera que hi havia i autoritzés a l'empresa la construcció d'una nau per a la fabricació i muntatge de grans infraestructures industrials.

1.500.000 hores de feina per a 500 treballadors

La construcció i assemblatge d'un projecte de càrrega sobredimensionada pot arribar a durar dotze mesos, es necessiten al voltant d'1,5 milions d'hores de feina i pot implicar la intervenció de més de 500 treballadors, el que

suposa un alt percentatge d'ocupació durant la construcció i materialització del projecte. La majoria d'aquests llocs de treball es cobreixen amb empreses i professionals del propi territori, professionals amb experiència contrastada gràcies a la important indústria auxiliar de Tarragona que dona servei al pol petroquímic. Els projectes que es duen a terme acostumen a ser estructures metàl·liques i de caldereria per a plantes de cycle combinat, naus industrials, ponts i passarel·les, forns de refineries, indústries petroleres i petroquímiques i equips de refrigeració, entre d'altres. Les principals destinacions d'aquest tipus de càrregues des del port tarragoní són el nord d'Àfrica, el nord d'Europa i els Estats Units.

Els 280.000 m² de superfície destinats a aquest tipus de tràfic a l'enclavament tarragoní conformen una àrea suficient per a donar resposta a la demanda de projectes d'assemblatge de càrrega sobredimensionada que s'han dut a terme fins al moment i per als que es preveuen en els pròxims anys. L'incipient creixement dels projectes d'energia eòlica marina, però, podrien canviar aquesta situació. I és que aquest tipus de projectes, que "comencen a envolar-se en els últims temps a la Mediterrània, necessiten d'explanades molt més grans, però, de moment, tenim una superfície suficientment dimensionada a les nostres instal·lacions", conclou Genoveva Climent.

‘Cal·lípolis Next Generation’, el tractor per a la recuperació econòmica i de desenvolupament del territori

Quan tres entitats fortes i amb les idees clares s'uneixen per repensar el futur sorgeixen projectes capaços de donar un tomb de campana al territori.

‘Cal·lípolis Next Generation’ fa que el **Port de Tarragona**, **Repsol** i l'**Ajuntament de Vila-seca**, uneixin objectius en la logística, la química i el turisme. Un ambiciós projecte que persegueix la dinamització i transformació de l'economia del Camp de Tarragona, avançant cap a un model pensat per a la generació actual i les següents.

Juntament amb la **Universitat Rovira i Virgili**, l'**Instituto de Hidráulica Ambiental de la Universidad de Cantabria**, les empreses tecnològiques **Prodevelop SL** i **Portel Logistic Technologies** i l'associació empresarial **APPORT**, tenen signat el **Manifest d'Interès (MDI)** inclòs en el Programa d'Impuls de projectes tractors de Competitivitat i Sostenibilitat Industrial del **Ministerio de Indústria, Comercio y Turismo**.

Cal·lípolis Next Generation

Pren el nom del jaciment que hi ha a l'espai geogràfic sobre el que s'implementarà aquest projecte, a prop de la futura **Zona d'Activitats Logístiques (ZAL)**, l'espai natural de la **Xarxa Natura 2000**, el contradic dels Prats i la platja de la Pineda.

Aquest àmbit arqueològic es correspon a una vila en la que fa vint segles, una família romana va construir-hi la seva llar. ‘Cal·lípolis’, vol dir ‘ciutat bonica’ i s'hi van establir perquè la zona proporcionava abundant activitat econòmica i domèstica.

2000 anys després, les entitats del projecte ‘Cal·lípolis Next Generation’ han recuperat l'esperit romà que intervenia en el territori combinant el comerç, la cultura i la innovació, amb una talentosa capacitat per crear riquesa.

11 projectes per transformar i desenvolupar el territori

El plantejament és convertir les 164 hectàrees que comparteixen el Port i la Pineda, en un motor logístic-intermodal, turístic i paisatgístic, posant l'accent en el bo i millor que ofereix el territori en quant a activitat econòmica, transició energètica, mobilitat sostenible i economia circular, consolidant el Port de Tarragona com un actiu logístic i econòmic del país.

Es calcula que ‘Cal·lípolis Next Generation’ crearà més de 4.000 llocs de treball, i tot i que ja tenia dotació pressupostària i calendari d'execució, quan arribin els fons Next Generation EU, es podrà desenvolupar i avançar més ràpidament.

‘Cal·lípolis Next Generation’ està integrat per aquests 11 projectes.

1 Desenvolupament de la Zona d'Activitats Logístiques (ZAL) del Port de Tarragona

Construcció de la carretera principal d'accés i serveis en un espai de 915.000 m² que incrementarà un 20% l'espai d'activitats logístiques del Port.

2 Desenvolupament de la connectivitat de la ZAL

La ZAL estarà connectada a la terminal intermodal de La Boella i contribuirà al seu desenvolupament mitjançant un augment de tràfic de mercaderies i l'impuls del transport ferroviari.

3 Construcció del nou contradic dels Prats

Protegirà el Port pel sud desenvolupant noves àrees portuàries i la implantació d'empreses generarà un impacte positiu en la seva zona d'influència. Contempla la protecció de la platja de la Pineda i un ús turístic del contradic.

4 Recuperació Ambiental de la Xarxa Natura 2000

Recuperarà els aiguamolls costaners creant una llacuna interior i regenerant un sistema de dunes costaneres a l'espai Xarxa Natura 2000.

5 Recuperació Ambiental del Passeig Marítim de La Pineda

Redefinició del Passeig Marítim procurant la seva recuperació, gestió i millora ambiental, amb serveis i equipaments per als usuaris.

6 Consolidació de la Platja de la Pineda

És un projecte conjunt, entre el Port de Tarragona, la Universidad de Cantabria i l'Ajuntament de Vila-seca, per regenerar i protegir la platja de la Pineda.

7 Regeneració de l'Ecosistema Marí

Col·locació de biòtops submarins construïts amb nous materials reciclats, fruit de la recerca de Tecnatox (URV) per a la restauració de l'ecosistema natural de la costa.

8 Nou contradic dels Prats

Integrarà aquesta infraestructura en un entorn urbà, turístic i paisatgístic amb elements que permetran un flux d'interacció amigable entre el Port i la ciutat.

9 Transformació del front 80S

Adequació del front 80-S existent al pantanà de Repsol perquè hi atraquin embarcacions de fins a 140.000 TPM. Desviarà el tràfic de la monoboia, del mar obert a la plataforma 80-S a l'interior del Port, eliminant riscos ambientals.

10 Millora logística de la fracció C4

Instal·lació de dos magatzems enterrats en l'àrea marina de Repsol, que donaran cabuda a la descàrrega dels vaixells de la zona portuària.

11 Desenvolupament Digital del tracking de Camions

Creació d'un sistema digital de tracking pel control dels camions al Port. Aquest projecte, desenvolupat per Prodevelop SL, es vincula amb el Sistema Entregues Agroalimentaris (SEA) reduint l'impacte ambiental causat per la congestió de vehicles.

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

aeqt
Associació Empresarial
Química de Tarragona

www.aeqtonline.com

Monzón, tierra de oportunidades

La ciudad de Monzón guarda una estrecha relación con la provincia de Tarragona y con municipios de su entorno como Vila-Seca o Salou, ya sea por motivos laborales, familiares o por la cercanía de ambos territorios.

Cabe señalar que en nuestro castillo fue educado como rey Jaime I de Aragón, al cuidado de maestre de la encomienda del Temple, Guillem de Mont-Rodón. El monarca hizo realidad el sueño de sus predecesores de engrandecer la Corona y desde las costas tarraconenses partió la expedición que, finalmente, conquistaría Mallorca.

A partir de sus privilegiadas relaciones históricas se han estrechado lazos entre los dos territorios, cuyas gentes mantienen una vinculación no solo económica, cultura y social sino también sentimental.

Esta histórica herencia es testigo de una vitalidad que los monzonenses despliegan en su quehacer económico.

La situación de Monzón en las tierras del este de Aragón y al pie de los Pirineos convierte a nuestra ciudad en un hito fundamental en la conexión del Mediterráneo con el interior de la Península y en puerta de acceso a los Pirineos y sus parajes de incomparable belleza.

Ubicados en la A-22, la autovía Lérida-Huesca, y en la línea ferroviaria de mercancías hacia Cataluña hace de nuestra ciudad un punto referencial en una actividad, mercante y logística, capital en el desarrollo económico. En este sentido, la Terminal Intermodal de Monzón (TIM) es un ejemplo perfecto que ubica a



ISAAC CLAVER

Alcalde de Monzón

Monzón como punto privilegiado de la estructura logística de Aragón, siendo capaces de exportar desde nuestra ciudad al resto del mundo.

La geografía condiciona la actividad humana, pero no resulta por sí un valor si no se conjuga precisamente con la determinación y el espíritu emprendedor de los habitantes de nuestro territorio. Y estas son virtudes que, en Monzón, tenemos incorporadas en nuestro ADN.

El nutrido calendario de ferias y congresos es ejemplo de la capacidad de combinar ambos factores. La Feria del Libro Aragonés, Replega Feria del Coleccionismo, Gramola

(dedicada a la música), Arteria o el Monzón Summit (congreso de marketing de influencia) son algunas de las citas. Todo ello, sumado a una ciudad que atesora en su haber ocho olímpicos y que hace de Monzón una auténtica "cuna de deportistas" que fomenta el deporte como un hábito de vida.

La capacidad de tomar la iniciativa y ponerse en acción para aprovechar potencialidades y oportunidades ha convertido a Monzón y su entorno en la segunda zona de Aragón que más aporta al PIB de la Comunidad tras Zaragoza y su área metropolitana.

Es así porque nuestra ciudad cuenta con un importante sector industrial. Junto a empresas históricas se ha generado un potente conjunto de industrias auxiliares capaces de ir adaptándose a las nuevas demandas y exigencias del mercado para seguir creando valor.

El Ayuntamiento de Monzón, consciente de la necesidad de impulsar el espíritu activo y emprendedor de nuestras empresas, ha concretado acciones como la mejora de la conectividad de los polígonos industriales, el firme apoyo al tejido asociativo empresarial o una fiscalidad favorable a la creación de nuevos negocios y a la actividad de nuevos emprendedores.

Ubicación, vitalidad, espíritu emprendedor y alianza entre empresas y Ayuntamiento, convierten Monzón en una verdadera tierra de oportunidades.

Monzón es historia y trabajamos, cada día, dando lo mejor de nosotros mismos, para construir un ilusionante futuro.



Amb els nous BMW iX & BMW i4 podràs continuar gaudint de la conducció BMW de sempre, assegurant-te que hi ha un per sempre. Al disseny, tecnologia i prestacions de BMW s'uneixen els seus nous motors 0 emissions perquè, per molt que et moguis, ho facis sense deixar empremta.

Oliva Motor
Carrer Josep M Folch i Torres, 2
43006 Tarragona

Oliva Motor - Tortosa
Ctra. Tortosa a la Aldea km2 (C-42, 10)
43500 Tortosa

www.olivamotor.com

BMW i4: Consum elèctric WLTP en kWh/100 km (mitjana): 16,1 – 22,6. Emissions de CO₂ en g/km (mitjana): 0
BMW iX: Consum elèctric WLTP en kWh/100 km (mitjana): 19,3–21,4. Emissions de CO₂ en g/km (mitjana): 0

CONTACTAR



El consignatari, 'solucionador' de problemes en les operatives portuàries



Nascuda com a secció d'Agents i Consignataris de la Cambra de Comerç de Tarragona el 1914, l'Associació Provincial de Consignataris de Vaixells de

TP VERÒNICA TAPIAS • FOTOGRAFIA ALBA MARINÉ **Tarragona**

és una de les més antigues de tota Espanya i una de les poques presidida per una dona. Tramp Manager de **Transcoma**, **Laura Ferrario** va ser escollida per liderar l'entitat fa poc més d'un any i el seu objectiu és aconseguir que sigui una eina útil per als consignataris del Port de Tarragona. Per a Ferrario, "tot i que les diferents empreses competim en el mercat, sóc del parer que tenim més en comú i més a guanyar si unim forces que si ens barallem entre nosaltres".

Actualment, l'entitat treballa en tres àmbits diferents. Per una banda, el nou control d'accessos per a la tripu-

lació que s'està implementant al port tarragoní requereix "que es tingui en compte el punt de vista del consignatari per a què no ens comporti més feina, sinó que s'automatitzi el procés i ens eviti haver d'intervenir-hi", apunta Ferrario. Un segon tema és el de la coordinació d'activitats empresarials dels pràctics que, "amb la nova llei, recau en els consignataris", aclareix la presidenta de l'associació. En aquest tema també s'està treballant per a què sigui una feina "el més àgil i còmoda possible". La tercera línia engegada per Ferrario va enfocada a aconseguir un apropament a la comunitat portuària: "Quan la pandèmia ho permeti, volem fer reunions periòdiques cada dos o tres mesos amb diferents agents, compartint un esmorzar o un dinar, per poder intercanviar opinions".



“L'entrada de les multinacionals que busquen el cash flow que generen les operacions portuàries ha fet molt de mal al sector de la consignació de vaixells

Laura Ferrario
Tramp Manager
de Transcoma

La relació entre l'Autoritat Portuària de Tarragona i l'associació és "molt bona", en paraules de Ferrario: "Tenim molta sort amb l'equip del departament d'Operacions. Tenen ganes de fer coses noves i això és molt beneficiós per a nosaltres". Una opinió compartida per **Mercedes Marcos**, Branch Manager de **Marmedsa** a Tarragona, i per **Carmen Tortosa**, Customer Service de **Pérez y Cía.**: "Hi ha una relació molt propera. Si tenim algun problema, responen de seguida, són molt accessibles i molt efectius" apunten.

Com a representants de l'armador al port, els consignataris tenen la responsabilitat de realitzar totes les gestions necessàries per a què els vaixells puguin entrar, atracar i operar a les instal·lacions portuàries. S'encarreguen d'informar la Comandància de Marina, la

Duana, la policia, el resguard, l'Autoritat Portuària i el comissari del port, de la pròxima arribada d'un vaixell de determinades característiques (calat, mercaderia embarcada o per embarcar, dies aproximats d'estada, etc.). El comissari del port indica el moll al qual ha d'atracar el vaixell. A més, també són els responsables de l'assistència obligatòria dels remolcadors al port, així com el material i la maquinària adequada per a aquestes operacions a terra. Simultàniament a totes aquestes funcions, el consignatari ja ha d'haver disposat el necessari per fer les operacions de càrrega o descàrrega, la classificació al moll de les mercaderies, el despatx de Duana si són d'exportació o d'importació, les operacions complementàries per a la manipulació i el transport de les mercaderies al seu destí, la compra i el subministrament d'avituallaments per

*Broker Cereal
Tarraco*

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





La consignació de vaixells és una professió molt exigent i requereix un estil de vida que no és el que es busca avui dia, ara prima la comoditat i els horaris reglats

Mercedes Marcos

Branch Manager de Marmedsa a Tarragona



al vaixell i per a la tripulació, la reparació de possibles desperfectes al casc o a la maquinària, i altres operacions complementàries en relació als organismes oficials. Per posar algun exemple, si durant la navegació, per temporal o altres causes, el vaixell ha patit una avaria o la mercaderia algun desperfecte, cal que faci la corresponent protesta d'avaría al Jutjat de Primera Instància, a afectes de l'assegurança i de la possible responsabilitat del capità. I, en cas de malaltia o mort d'algun tripulant, cal que es posi en contacte amb el respectiu representant de la seva nació (cònsol), que haurà de prestar l'ajuda necessària.

Fins fa pocs anys, eren els consignataris els qui contractaven les empreses de serveis que operen a nivell local. "Ara, però —apunta Laura Ferrario— algunes d'aquestes empreses ofereixen els seus serveis directament a l'armador, saltant-se els consignataris, quan som nosaltres els que paguem uns cànoncs a l'Autoritat Portuària per tenir els permisos per operar", una qüestió, segons les consignatàries, que acaba complicant-los-hi la feina. "De vegades ens han avisat que hi ha alguna cosa que no s'ha declarat a la Duana i hem rebut una multa, sense que nosaltres hàgim intervingut per a res", explica Ferrario. Tot i que no ho diuen amb aquestes paraules, sembla que podem parlar, doncs, d'algun cas de competència deslleial. Segons Mercedes Marcos, "quan hi ha algun problema amb l'armador, el problema és nostre, som el seu cap visible. És per això que dic que tenim una gran responsabilitat, una responsabilitat que no està prou reconeguda".

Una altra qüestió que preocupa el sector és el de les tarifes. Carmen Tortosa explica que "el sistema de tarifes ja no existeix. Ara l'armador o el noliejador et demanen preu però t'avisen que només poden arribar fins a una quantitat determinada". "Si vols fer la consignació del vaixell, has de passar per l'adreçador", comenta Tortosa. El noliejador és la persona que especifica, en el contracte de noliejament, el consignatari que ha de contractar l'armador. "Tot i que el nostre client és l'armador, qui realment ens dona el vaixell és el noliejador", apunta Marcos. En ocasions, però, apareix el concepte d'agència competitiva: "L'armador pot demanar al noliejador un consignatari concret i, quan aquest consignatari fixa el seu preu, si es considera car, l'armador pot demanar un altre consignatari que sigui més barat", explica Mercedes Marcos. "Si vols el vaixell, has d'ajustar el preu perquè és agència competitiva". Aquest sistema funciona, sobretot, en els líquids a doll. En els sòlids a granel es continua conservant el sistema original. Ferrario es queixa que "ens valoren només per la nostra tarifa i això no té cap sentit". "Si tens un personal format, amb experiència, amb idiomes, capaç de solucionar qualsevol

problema, això s'ha de valorar". El problema, segons explica la presidenta de l'associació, és que de totes les despeses de port que té l'armador, "l'única on pot pressionar per aconseguir millor preu és la consignació, tot i que és un dels serveis més barats".

Encara en aquest aspecte, el que "ha fet molt de mal", segons Ferrario, és l'entrada de les multinacionals que ofereixen acords generals a preus molt baixos a canvi de volum. "Són empreses d'inversió que busquen el cash flow que generen les operacions portuàries", apunta. Quan el vaixell arriba a port, el consignatari demana una provisió de fons i, al cap de 20 o 30 dies, paga als proveïdors. "Això genera un cash flow que, per a les empreses de capital risc, és molt interessant perquè tenen uns diners que poden fer treballar en el mercat durant aquests dies", aclareix. "Moltes d'aquestes empreses estan més interessades en el rendiment que puguin treure que en l'activitat pròpiament dita", conclou.

La professió de consignatari no entén d'horaris ni de festius. Com explica Carmen Tortosa, "és una feina de dilluns a dilluns i 24 hores al dia, amb el telèfon sempre encès". "Fa 25 anys que no marxo de vacances sense l'ordinador", afegeix. "Hi ha coses que requereixen d'una actuació immediata i que no es poden delegar —apunta Mercedes Marcos—, tot i que, evidentment, tenim els nostres descansos, però es poden acabar en qualsevol moment si hi ha una urgència". Per a Ferrario, "és una professió molt exigent i requereix un estil de vida que no és el que es busca avui dia, ara prima la comoditat i els horaris reglats". De fet, les tres coincideixen a destacar la dificultat d'aconseguir professionals per als departaments d'Operacions precisament per aquest motiu. Més quan, segons Marcos, "aquesta responsabilitat i manera de viure hauria d'anar lligada a una compensació econòmica que, darrerament, les empreses no estan donant". Tot i que les tres se senten ben recompensades econòmicament, són cons-

Para nosotros, la sostenibilidad es fabricar y distribuir nuestros gases de forma más eficiente y respetuosa con el medioambiente, ahorrando recursos naturales. Ayudar a nuestros clientes a producir de forma más segura, económica y sostenible. Fomentar el desarrollo de fuentes alternativas de energía para proteger a nuestro planeta. Y además, trabajar para crear un mundo mejor: más compromiso con proyectos sociales, conseguir mayor igualdad de oportunidades, más respeto mutuo y tolerancia.

La sostenibilidad tiene muchas facetas. Estamos trabajando en todas ellas.

MESSER
Gases for Life

www.messer.es

cients que “no tothom està ben pagat, hi ha gent molt professional, que treballa moltes hores i no té el sou que es mereix”, apunten.

Amb aquest mode de vida, la conciliació familiar tampoc resulta fàcil. Per a Laura Ferrario, les eines que tenim avui dia, com el telèfon mòbil o Internet, ajuden a aconseguir aquesta conciliació, però “també ens fan més esclaus perquè podem treballar a qualsevol hora i des de qualsevol lloc”. El fet de treballar amb empreses d’altres països també suposa un desajust horari. “Rebem correus electrònics a qualsevol hora i des de qualsevol part del món i el més graciós és que pretenen que els contestis al moment!”, explica Mercedes Marcos. Una cosa que s’acaba veient amb el pas dels anys, segons la Branch Manager de Marmedsa, és que “la feina pot estar compensada econòmicament, com és el meu cas, però t’acaba passant factura tant a nivell físic com mental”. “Són moltes hores al dia, molta responsabilitat, molt donar-li toms al cap quan ja estàs al llit, molt d’estrès i molt poca conciliació familiar”, apunta. “I això és el que crec que no està valorat en la nostra professió”, conclou.

Si miren cap al futur, Ferrario, Marcos i Tortosa coincideixen a dir que la seva professió tindrà continuïtat, no només perquè el

de Tarragona és un port important, sinó per una qüestió molt pràctica: “A l’Autoritat Portuària, a l’Estat, no l’interessa haver de tractar directament amb els armadors i necessiten un intermediari. Per això sempre tindrem feina”, destaca Mercedes Marcos. Ferrario creu que els consignataris “donem un valor afegit a la cadena, facilitem que la informació flueixi, que tothom tingui el que necessita per treballar”. “Som una empresa de serveis i no només presentem papers, analitzem la situació, oferim solucions i som un dels contactes amb terra, un paper tremendament important”, afegeix. Si aquestes tres professionals del sector de la consignació de vaixells poguessin fer una carta als Reis, què demanarien? “Que es reconegué la feina que fem i que es retribueixi els professionals del sector com cal”, asseguren. “La nostra feina continua sent la mateixa de sempre o més i, en canvi, no està compensada com abans —apunta Marcos. Això s’hauria de solucionar”. “I posats a demanar, també demanaria que no es vicïi el tema de les agències competitives, encara que això ho veig complicat”, afegeix. En global, però, totes tres estimen la seva professió i, quan parlen de la consignació de vaixells, se’ls hi omple la boca: “És una professió bonica, dinàmica, amb l’oportunitat de relacionar-te amb gent de tot arreu. A més, aprens coses noves cada dia i la monotonia és un concepte que no existeix”, conclouen.

“**Fa 25 anys que no marxo de vacances sense l’ordinador i el telèfon mòbil l’he de tenir encès les 24 hores del dia 7 dies a la setmana**”

Carmen Tortosa
Customer Service
de Pérez y Cía.



40 anys d'història

L'evolució del Port de Tarragona vista pels seus presidents

La transformació que ha patit el Port de Tarragona en les darreres dècades l'ha convertit en un dels ports de referència a nivell europeu. Líder en productes agroalimentaris i tràfics energètics, és el port químic de referència al sud d'Europa. El creixement de l'enclavament i dels seus tràfics és el resultat de la tasca duta a terme per diversos gestors de la institució. Des de principis dels anys 80' fins a l'actualitat, set persones han ostentat la presidència de l'Autoritat Portuària de Tarragona: **Josep Munné, Antoni Pujol, Josep Maria Maceira, Lluís Badia, Josep Anton Burgasé, Josep Andreu** i l'actual, **Josep Maria Cruset**.

TP v. t.

Projectes que s'estan desenvolupant en l'actualitat, com és el cas de la Zona d'Activitats Logístiques, tenen un ampli recorregut i uns orígens que s'han de buscar molts anys enrere, en aquest cas, més de 30. De la mateixa manera, molts altres projectes han estat finalitzats per un president però han estat fruit del treball dels seus antecessors. Analitzarem l'evolució de l'enclavament tarragoní fins al mandat de Josep Andreu.

Josep Munné

En l'etapa que analitzem, Josep Munné va ser el primer dels set presidents, en el seu cas de la **Junta de Obras del Puerto**, amb un mandat de quatre anys. En els seus inicis, el càrrec de president era poc més que honorífic. "El que realment gestionava era el director, que acostumava a ser un enginyer", apunta Munné. En poc temps, però, "vaig liderar un canvi en la figura presidencial que afectaria



Josep Munné (1983-1987)

"Un dels projectes dels que em sento més orgullós va ser l'obertura del moll de Costa a la ciutadania, convertint-lo en un passeig al costat del mar"

- Condicionament del moll de Catalunya
- Obertura del moll de Costa a la ciutat
- Condicionament del Tinglado 2 per convertir-lo en un centre d'art contemporani
- Instal·lació al port de l'antic far de la Banya
- Nou tràfic per al port: vehicles

tots els ports espanyols. Vaig deixar de ser un president honorífic i vaig aconseguir major transcendència per a aquesta figura", afegeix. De fet, des de 1985, quan el director del Port de Tarragona, **Joaquín Juan Dalac**, va ser traslladat a Gijón, Munné va continuar el seu mandat fins a la seva conclusió sense la figura del director.

D'entre les fites aconseguides per Josep Munné, destaca l'obertura del port a la ciutat. "Un dels projectes del que més orgullós em sento va ser el d'obrir el moll de Costa a la ciutadania i convertir-lo en un passeig al costat del mar", recorda. De fet, va ser durant aquesta època quan el Tinglado 2 es va convertir en un centre d'art contemporani que posava a l'abast dels artistes 900 m2 per exposar-hi la seva obra. Anys més tard, amb Antoni Pujol com a president, aquest equipament rebia el **Premi Nacional d'Art Contemporani de la Generalitat de Catalunya**.

Pel que fa a la vessant més industrial, Munné s'enorgulleix d'haver començat a diversificar els tràfics del Port de Tarragona. En un moment en què l'enclavament operava bàsicament amb productes químics i carbó, es va aconseguir obrir un nou tràfic, el de vehicles. "Ens va costar un any i escaig de negociacions amb la companyia Opel a Saragossa però finalment ho vam aconseguir", explica. "Va ser l'inici d'un dels tràfics importants a Tarragona pel qual està molt ben considerat actualment", afegeix.

Antoni Pujol

L'any 1987 Josep Munné deixava la presidència del Port de Tarragona per ocupar el mateix càrrec al Port de Barcelona. El seu successor seria Antoni Pujol, un arquitecte especialista en urbanisme que gestionaria l'enclavament amb una certera visió de futur. Ell seria el primer president de l'Autoritat Portuària de Tarragona. El mandat de Pujol es caracteritza per la compra de terrenys, concretament 157 ha de superfície ubicades entre Tarragona i Vila-seca. "El meu objectiu era aconseguir guanyar terreny pensant en les activitats logístiques que el port necessitaria en el futur si volia continuar mantenint el seu posicionament". Aquí és on trobem l'origen de la tan esperada ZAL, que actualment està desenvolupant l'Autoritat Portuària. Durant el mandat de Pujol arribava també la nova **Ley de Puertos** (1992), que convertia les autoritats portuàries en ens autònoms. La seva professió com arquitecte el portaria a redactar ell mateix el **Plan de Utilización de los Espacios Portuarios** l'any 1993, esdevenint el primer pla d'aquest tipus a tot l'Estat i convertint-se en mo-



Antoni Pujol (1987-1995)

"El meu objectiu va ser guanyar (comprar) terreny per al port pensant en les activitats logístiques que l'enclavament necessitaria en el futur"

- Finalització del condicionament del moll de Catalunya
- Compra de terrenys per a la futura ZAL (157ha)
- Urbanització del moll d'inflamables
- Eix Transversal
- Arxiu Històric
- Construcció del Port Esportiu
- Fundació d'APPORT
- Línia regular de passatgers Tarragona-Palma de Mallorca

del per a la resta de ports d'interès nacional. Encara en aquest àmbit, Pujol també seria el responsable de delimitar la zona portuària per alliberar la platja de la Pineda i tornar aquesta superfície al municipi.

El condicionament del moll de Catalunya per a què s'hi operés la càrrega i descàrrega de carbó, ubicada anteriorment al moll de Castella, i la de minerals, ubicada al moll de Reus, seria un altre dels projectes que s'acabaria en època de Pujol, però que començaria el seu antecessor. "El carbó i els minerals estaven molt a prop del Serrallo i això suposava molèsties per als veïns", explica. Per això va decidir destinar Castella a càrrega general i va aconseguir que al moll de Reus s'hi instal·lés **Fruport**, convertint-lo en la terminal de fruita del port tarragoní. La mateixa motivació, disminuir les molèsties que podia ocasionar

TP TRANSPORTES PRATS, S.A.

IT 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

Josep Maria Maceira (1995-1996)

“Jo vaig ser un president de transició en un moment en què el Port de Tarragona era el segon de l'Estat en tràfics, només per darrere d'Algeciras”

- Compra de més superfície per a la futura ZAL
- Inauguració del Port Esportiu



als veïns del barri mariner la circulació de camions de mercaderies, va provocar que pressionés el Ministeri d'Obres Públiques per alliberar la ciutat del trànsit de vehicles de gran tonatge amb la connexió de l'Eix Transversal.

La urbanització del moll d'inflamables, la construcció del **Port Esportiu**, la creació de l'**Agrupació per a la Promoció del Port de Tarragona (APPORT)**, primera de les seves característiques a tot l'Estat, la línia regular de passatgers entre Tarragona i Palma de Mallorca i l'adequació de l'antic edifici de la Junta d'Obres del Port de la plaça dels Carros per convertir-lo en l'**Arxiu Històric** també es compten entre els projectes del mandat d'Antoni Pujol. Hi ha una última fita aconseguida per aquest president i és la col·laboració entre els ports de Tarragona i Barcelona per crear el **Front Portuari Català**, una iniciativa que presentava els dos enclavaments com una oferta complementària i que va ser presentat en diverses fires internacionals. “La intenció —segons Pujol— era presentar les dues infraestructures com a complementàries i no pas com a competidores, una iniciativa que es deixaria perdre poc temps després”.

Josep Maria Maceira

El 1995 el llavors president del Port de Barcelona, **Josep Munné**, deixava el seu càrrec i era substituït pel president tarragoní, Antoni Pujol. Fou llavors quan Josep Maria Maceira era nomenat president de l'enclavament de Tarragona. “Jo vaig ser un president de transició, vaig estar menys d'un any al capdavant de la institució”, apunta.



“Aleshores el de Tarragona era el segon port en tràfics de tot l'Estat, només per darrere d'Algeciras”, recorda. Maceira va optar per una estratègia continuista, adquirint encara algun altre terreny per dedicar-lo a activitats logístiques en el futur. Durant el seu curt mandat, s'inaugurava el Port Esportiu, amb el conseqüent trasllat del **Reial Club Nàutic** des de la dàrsena interior a les noves instal·lacions, un projecte

que havia iniciat l'anterior president. També continuaria amb el desenvolupament de noves explanades més enllà del pantalà d'Asesa, en la zona actual d'hidrocarburs, la terminal de contenidors i la de vehicles: “Vaig continuar amb el desenvolupament de projectes que serien molt importants per al port”, conclou.

Lluís Badia

El 1996, amb el Pacte del Majestic, el president de la Generalitat, Jordi Pujol, aconseguia la potestat de nomenar els presidents dels ports catalans, una competència que s'emmarcava dins un paquet de mesures a canvi de donar suport a la investidura de **José María Aznar** com a president del Govern espanyol. Lluís Badia era el president escollit per al port tarragoní. L'obra estrella del seu mandat seria el pont mòbil, que uniria els molls de Reus i Lleida per sobre del mar evitant així el pas d'un miler de ca-

Lluís Badia (1996-2004)

“La col·laboració port-ciutat va ser el més important de la meva legislatura. Sense ella, molts projectes no s'haguessin pogut dur a terme”

- Urbanització de la terminal de vehicles
- Ampliació de la terminal química
- Ampliació de la terminal de carbó
- Construcció del pont mòbil
- Nova Llotja de pescadors
- Museu del Port
- Far de Torredembarra
- Estació Marítima moll de Costa

mions diaris pel barri del Serrallo. El pont té una llargada de 196 metres, 60 dels quals es poden obrir per a deixar pas als vaixells. Encara en l'àmbit ciutadà, Badia esdevindria el responsable d'inaugurar la nova **Llotja de Pescadors**, el **Museu del Port**, el **Far de Torredembarra** i l'**Estació marítima del moll de Costa**, que era la primera terminal de creuers.

En la vessant industrial, Lluís Badia urbanitzava la nova terminal de vehicles, ubicada en un dels terrenys adquirits en època Pujol. “Gràcies a aquesta terminal, la més important de tot l'Estat, Tarragona es convertia en port de referència en importació de vehicles de tot el sud-est asiàtic”, comenta. L'ampliació de la terminal química amb la instal·lació de serveis i de la terminal de carbó també es compten entre les fites assolides per aquest president. Si tira la vista enrere, Badia considera que “la col·laboració port-ciutat va ser el més important. Sense això, molts projectes no s'haguessin pogut dur a terme”.

Josep Anton Burgasé

Josep Anton Burgasé seria el seu successor a partir de l'any 2004. La primera part del seu mandat va ser “d'exuberància econòmica al país i és aleshores quan vam aconseguir el pic més alt de tràfics, amb 36,4 milions de tones mogudes”, recorda Burgasé. Fins que va arribar la crisi, entre 2008 i 2009, l'equip

Josep Anton Burgasé (2004-2011)

“La construcció de la terminal de contenidors va comportar una important transformació del moll d'Andalusia i va ser una fita molt important per al port”

- Millors resultats en tràfics - 36,4M tones (2007)
- Terminal de contenidors (transformació del moll d'Andalusia)
- Construcció del moll de Cantàbria
- Remodelació de la façana marítima del Serrallo



CITROËN

GAMMA ELÈCTRICA CITROËN
NOVA ENERGIA PER AL TEU NEGOCI

E-BERLINGO ELÈCTRIC SUV C5 AIRCROSS PLUG-IN HYBRID E-C4 ELÈCTRIC AMI 100% ELÈCTRIC E-JUMPY ELÈCTRIC

GAMMA LEV: CONSUM HOMOLOGAT WLTP (WH/KM) 227 A 366. EMISSIONS CO₂ WLTP (GM/KM) 0. AUTONOMIA WLTP FINS A 330 KM.



d'aquest president assolia una fita molt important, un acord per construir la terminal de contenidors, que seria operada per **DP World**. "Va ser una gran transformació del moll d'Andalusia i una gran fita per a l'enclavament", apunta. Burgasé també va ser el president que va acabar de construir el moll de Cantàbria, posant a disposició dels usuaris més de 20 hectàrees de superfície.

En l'àmbit de port-ciutat, aquesta fou l'etapa de la remodelació de la façana marítima del Serrallo, el moll de Costa i el moll de Pescadors, uns treballs que modernitzarien tota la zona per con-

Josep Andreu (2011-2018)

"Vam estar anys negociant amb Vila-seca, la Generalitat, les químiques... per desencallar el projecte de la ZAL i, al final, ho vam aconseguir"

- Inauguració del moll de la Química
- Tràmits per desencallar la ZAL
- Projecte del port sec de Guadalajara-Marchamalo
- Inici de la construcció del moll de Balears
- Construcció de la passarel·la i remodelació del passeig Marítim
- Impuls de Tarragona com a port de creuers, esdevenint port base de la companyia Costa Cruceros



vertir-se en el passeig que coneixem avui dia. "Des del punt de vista portuari urbà, és un projecte del que estic molt satisfet perquè donava resposta a les demandes de veïns i restauradors del barri marítim i el resultat va ser francament bo", conclou.

Josep Andreu

A principis de l'any 2011, Josep Andreu era nomenat nou president del Port de Tarragona en substitució de Josep Anton Burgasé. Tres anys després d'arribar, Andreu inauguraria l'ampliació del moll de la Química, "un projecte pensat en època de Burgasé —explica— que assegurava el creixement d'un dels tràfics més importants de l'enclavament". El seu mandat fou el que va desencallar

el projecte de la **Zona d'Activitats Logístiques**. El 2014, Andreu iniciava les negociacions amb el municipi de Vila-seca, la Generalitat, les empreses químiques... "Van ser anys molt intensos amb moments complicats, però tothom va posar de la seva part". Poc després de deixar el càrrec, al 2018, la ZAL entrava a la Comissió Territorial d'Urbanisme per a la seva aprovació inicial i un any més tard, amb **Josep Maria Cruset** al capdavant del port tarragoní, aquest projecte aconseguia l'aprovació definitiva.

També en l'àmbit logístic, Andreu va ser el responsable de fer la inversió per al que serà la futura PortTarragona Terminal, el port sec de Marchamalo-Guadalajara, 150.000 m2 a la principal plataforma logística i de serveis a l'àrea d'influència de Madrid. Un altre dels projectes del seu mandat va ser el moll de Balears, inaugurat pel seu successor, l'actual president, Josep Maria Cruset. "Era un projecte que vaig treure del calaix i que vam adaptar per poder tenir una terminal de creuers com es mereix el Port de Tarragona", explica Andreu, una iniciativa que ha continuat l'actual president i que recentment ha estat notícia per la seva concessió a l'operador **Global Ports Holding**. Anys abans, Andreu seria qui aconseguiria impulsar Tarragona com a port de creuers. Com a fita important, l'estiu de 2017 **Costa Cruceros** començava a operar a l'enclavament tarragoní com a port base i punt d'origen d'un dels seus itineraris per la Mediterrània a bord del **Costa neoRiviera**.

Entre els projectes de ciutat d'aquest mandat també s'hi compta la construcció de la passarel·la del port i la remodelació del passeig marítim, una obra que ha servit per obrir encara més el port i la façana marítima a la ciutadania de Tarragona. La licitació de les obres de modernització de l'antic edifici de l'APT és una altra de les fites d'aquest president, tot i que no estarà plenament acabat fins d'aquí un temps, ja en mandat de Cruset. Per acabar, tot i que es tracta d'un projecte menor, Andreu recorda "amb molt d'afecte" l'edifici del Pòsit de pescadors, "que va ajudar a donar un altre aspecte a la façana del barri del Serrallo".

Passa't a l'autoconsum.

Nova bonificació del 50% de l'IBI per a la instal·lació de plaques fotovoltaïques.

Més informació:
reus.cat/autoconsum



AJUNTAMENT DE REUS
Regidoria de Recursos
Humans i Medi Ambient



Guadalajara y Marchamalo, protagonistas logísticos

TP REDACCIÓN

Guadalajara se ha convertido en los últimos años en toda una potencia logística en el centro de la Península Ibérica, tanto por su enclave estratégico como por sus importantes desarrollos industriales y sus nuevas infraestructuras de referencia internacional, como la futura estación intermodal que Port Tarragona construye ya en la **Ciudad del Transporte**.

Una de las claves a las que su alcalde, **Alberto Rojo**, atribuye el "éxito logístico" es el de la estabilidad política, social y laboral, con administraciones, empresas y sindicatos integrados en una misma estrategia, 'Impulsa Guadalajara' desde la que se trabaja para atraer inversiones, no solo para la capital sino para el conjunto de la provincia.

Bajo esta iniciativa, pionera a nivel nacional, la Capital del **Corredor del Henares** se encuentra inmersa en la organización de 'Logistic Spain', una feria internacional de referencia para el desarrollo y el crecimiento del sector de la Logística y el Transporte, que se celebrará del 5 al 7 de abril.

Guadalajara pone en marcha esta feria como un importante punto de encuentro para los principales agentes del sector: instituciones públicas, propietarios de suelo, operadores, cadena de suministro, empresas tecnológicas, emprendedores, proveedores o transportistas.

En las últimas semanas, el propio alcalde de la ciudad anticipaba una buena previsión en cuanto a participación, que superaba ya la treintena de empresas nacionales e internacionales, repartidas en más de 40 espacios expositivos.

'Logistic Spain' coincide también con el momento en el que el Ayuntamiento de Guadalajara está finalizando el proceso de urbanización del nuevo polígono del Ruiseñor, por el que la ciudad ofrece 1,5 millones de metros cuadrados de suelo industrial. Suelo nuevo que se une a los 900.000 metros cuadrados de la Ciudad del Transporte en el término municipal, en pleno proceso de expansión gracias a los proyectos de Port Tarragona, que darán salida a la capital alcaireña al mar y al Corredor Mediterráneo.

La trayectoria de crecimiento empresarial registrada en los últimos años, el desarrollo que viven estos dos grandes polígonos y el interés creciente del tejido empresarial por una ciudad que se encuentra a menos de media hora del aero-

puerto internacional Adolfo Suárez, permiten al alcalde, Alberto Rojo, anticipar una inminente llegada de nuevas empresas, nacionales e internacionales, que van a suponer la generación de 3.000 empleos directos.

A todo este potencial, Guadalajara sumará a corto plazo el conocimiento gracias al desarrollo de un nuevo campus de la **Universidad de Alcalá**, que contará de manera pionera en España con la titulación de 'Ingeniería de la Logística'.

Con estos ingredientes, Guadalajara apuesta por una nueva logística, cada vez más asentada en procesos innovadores y en sistemas digitalizados, que permitan a su vez generar puestos de trabajo cada vez más estables.

Potencial logístico de Marchamalo

Marchamalo, localidad de poco más de 8.000 habitantes muy cercana a Guadalajara, se ha convertido en los últimos años en uno de los lugares de referencia para la inversión en logística del centro de la Península Ibérica. Este hecho ha tenido que ver, especialmente, con el desarrollo del proyecto de logística intermodal Puerta Centro-Ciudad del Transporte, que es el de mayor superficie con estas características en el territorio peninsular. Más de 2 millones de metros cuadrados de suelo con un desarrollo urbanístico plenamente adaptado a las actuales demandas del sector y con vocación de unir los tráficos de mercancías del mar Mediterráneo con el océano Atlántico y las principales vías de transporte interior que acceden al interior de Europa.

Sin embargo, Puerta Centro no es el único desarrollo industrial y logístico de Marchamalo. Hace décadas que importantes empresas están asentadas en la localidad, dentro del Polígono Industrial del Henares, el primero que se desarrolló como tal en la provincia de Guadalajara, también a caballo entre los términos municipales de Marchamalo y Guadalajara capital.

De entonces data la presencia en Marchamalo de empresas con la relevancia de **BASF**, **Nestlé**, **Cofares** o **Carrier**, sumándose después otras como **Witzenmann**, **Socelec** o **Duriver**. Después llegó su primera ampliación, y a las fábricas se sumaron las pequeñas empresas y negocios de toda índole que proliferaron hasta los años

90. Ese era el tipo de actividad económica predominante entonces y de ahí la configuración actual de este polígono tan importante y ligado a la historia del municipio, el cual le ha permitido hacer de Marchamalo uno de los municipios residenciales más atractivos de Guadalajara por su nivel de servicios y disponibilidad de empleo, lo que ha permitido una recuperación rápida y firme de varias crisis económicas.

Dada la situación de saturación de este polígono, donde apenas hay nada de espacio libre más allá del que ya está siendo aprovechado por nuevas iniciativas logísticas de tamaño medio o para la ampliación de las grandes empresas ya presentes, como **BASF** o **Farmavenix**, se hacía imperativo desarrollar nuevo suelo industrial adaptado a la tipología de la actividad económica que se demanda en la zona con el cambio de siglo.

Hoy en día la demanda predominante es la de enormes parcelas de terreno para naves con unas dimensiones que nunca habíamos visto antes, ocupadas esencialmente por actividad logística, por lo que nace la Ciudad del Transporte. Puerta Centro es un desarrollo industrial inno-

vador, conectado por carretera y ferrocarril con otros lugares de España y del mundo, que está creando miles de puestos de trabajo, situando a Marchamalo a la vanguardia del crecimiento económico de la provincia de Guadalajara. Empresas multinacionales del sector como **GXO**, **DSV** o **Luis Simoes** ya se han asentado en este nuevo desarrollo, que espera expectante la inminente construcción del nuevo Puerto Seco que ejecutará el Port de Tarragona.

Si bien el Polígono del Henares y Puerta Centro son dos espacios industriales totalmente diferentes, también lo son absolutamente complementarios, como prueba el interés de **BASF** por el desarrollo del Puerto Seco para iniciar operaciones en conexión con su planta en Tarragona, por poner un ejemplo. Si a ello le añadimos el desarrollo de la segunda ampliación de este polígono, con más de 700.000 metros cuadrados de suelo adicional que ya tiene proyectado **SEPEs** para su ejecución, podemos ver la potencialidad de un entorno empresarial de presente y con mucho futuro al que se suman otras iniciativas contiguas, como el **Polígono del Ruiseñor** de la vecina ciudad de Guadalajara.



BACTAGUA S.L.

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

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



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



www.bactagua.com

Pla de Sostenibilitat Agenda 2030, la ruta verda del Port Tarragona

El Pla de Sostenibilitat Agenda 2030 del Port de Tarragona es va presentar durant el mes de juliol de 2020 i des de llavors s'han desplegat un seguit d'accions per a lluitar contra el canvi climàtic. Es tracta d'un pla viu que, a hores d'ara, el conformen 25 objectius amb 88 accions reunides en 3 blocs: Sostenibilitat ambiental, Creixement sostenible i Compromís social.

TP REDACCIÓ

El Pla reuneix sota el paraigua d'una estratègia sostenible i transversal les accions que implementen i fan realitat el compromís del Port Tarragona per reduir el seu impacte ambiental en la dècada 2020-2030.

La necessitat de crear polítiques i estratègies mundials per tenir cura del medi ambient és una tendència vital per tal de reduir les emissions de gasos i l'escalfament global. Per aquest motiu l'any 2015 l'ONU va aprovar l'Agenda 2030 sobre el Desenvolupament Sostenible, un marc internacional sostenible amb 17 Objectius, denominats ODS, per acabar amb la pobresa, protegir el planeta i assegurar la prosperitat per a tothom. D'aquí que el Port Tarragona s'hagi compromès a realitzar una transició energètica que permeti aconseguir la petjada de carboni zero al 2030, incrementant significativament el transport de mercaderies per ferrocarril, apostant per les energies renovables i per l'eficiència energètica, i crear aliances multisectorials per a sumar esforços i avançar de forma conjunta cap a un desenvolupament sostenible.

Xarxa Natura 2000, un nou espai verd

La recuperació dels Prats d'Albinyana a la Pineda, integrats en la **Xarxa Natura 2000**, és un dels projectes més destacats en l'eix de la millora de l'entorn natural que recull el Pla de Sostenibilitat

del Port. Es tracta de la restauració de més de 37 hectàrees d'aiguamolls a la vora del mar, en uns terrenys a tocar de la ZAL. Es tracta d'un projecte consensuat amb el departament de **Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya** i que suposarà la inversió de més de 2 milions d'euros per part del Port Tarragona.

Biòtops per a la regeneració de la vida marina

Un altre exemple del compromís del Port de Tarragona amb l'entorn ha estat la culminació del projecte, impulsat amb la col·laboració de la **URV** i les empreses **TecnaTox** i **DeepSea Numerical**, per la regeneració de la vida marina amb la immersió de biòtops al fons marí.

L'objectiu és recuperar les poblacions de cefalòpodes d'interès pesquer com la sèpia, el calamar, el pop i les fanerògames marines com la Posidònia oceànica, coneguda com l'alga de vidrers i la **Cymodocea nodosa**. Una acció que ofereix bons resultats al cap de poques setmanes com s'ha pogut constatar en les imatges publicades a les xarxes socials del Port Tarragona on es pot veure com els biòtops s'integren ràpidament en el medi i s'omplen de vida.

Nova Il·luminària, reducció de consums i de les emissions de CO2

El Pla de sostenibilitat del Port de Tarragona és un aposta per les energies renovables i netes que es tradueix en accions ambicioses com la substitució d'un total dels 906 projectors de les 116 torres d'il·luminació que hi ha distribuïdes per tot l'espai del domini portuari. Un projecte que s'està desenvolupant en aquests moments i que probablement acabi a finals d'any amb un pressupost d'1.814.628 euros IVA inclòs.

Potència instal·lada	VSAP - 1.099,81 KW LED - 489,365 KW Estalvi de 610,45 KW
Consum	VSAP - 4.619.202 KWh/any LED - 2.055.333 KWh/any Estalvi de 2.536.869 KWh/any
Cost energètic	VSAP - 692.880,30 € LED - 308.299,95 € Estalvi de 384.580,35 €
Emissions de CO2	VSAP - 1.649,06 kgCO2eq LED - 733,75 kgCO2eq Estalvi de 915,30 kgCO2eq
Manteniment	Increment de vida útil de Il·luminàries VSAP KRM existents - 20.000 hores LED HMAO noves - 1.000.000 hores
Uniformitat de la il·luminació	Millora del 43,93% De Emin/Em=0,351 a Emin/Em=0,626

Panells fotovoltaics, energia verda i renovables

El Port de Tarragona també aposta per una energia verda i renovable. La instal·lació de 588 panells fotovoltaics per a autoconsum, el passat mes de novembre, a la coberta del nou Museu del Port dona servei elèctric a Tinglados i Refu-

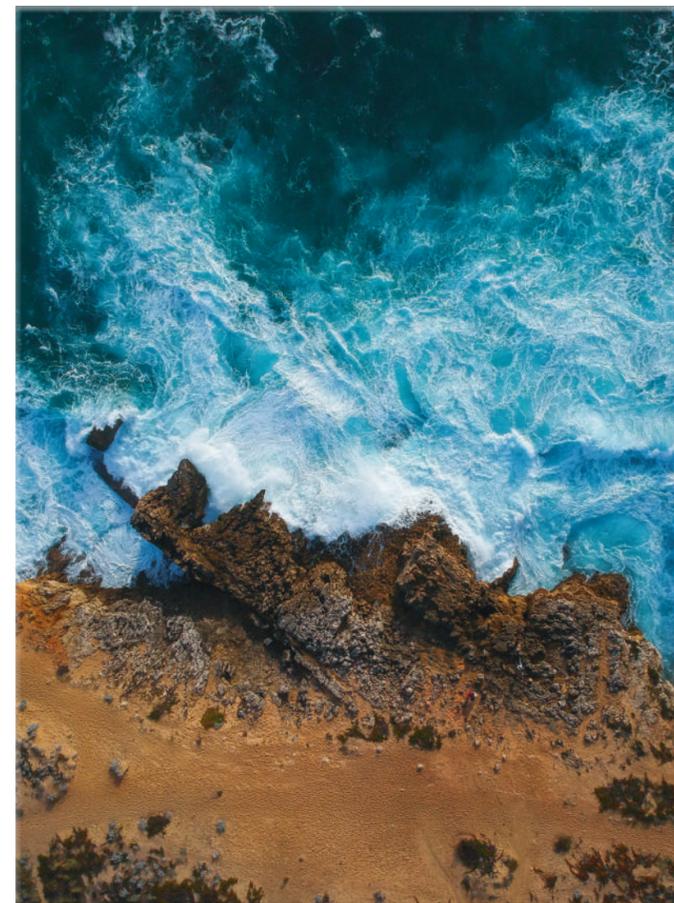
gis del Moll de Costa i a les seus de l'Autoritat Portuària de Tarragona (APT). La producció elèctrica dels panells és de fins a 420MWh/any representant una reducció anual d'emissions de 125 tones de CO2.

L'APT estudia instal·lar una segona central d'energia solar a la coberta del Refugi 1, basant-se en l'èxit assolit amb la instal·lació al Museu del Port.

El moll de creuers de Balears, cap a una gestió sostenible

El nou Moll de Balears està preparat per implantar el subministrament d'energia elèctrica als creuers durant l'atracada. El Port de Tarragona està llest per actuar amb agilitat en el moment en què les empreses del sector implantin aquesta tecnologia. Es tracta d'un servei que permet que els vaixells no cremin combustibles fòssils durant la seva estada al Port, la qual cosa reduiria considerablement les emissions de CO2.

A més, **GPH** invertirà fins a 5,5 milions d'euros en la construcció d'una nova terminal de creuers modular d'última generació, que utilitzarà energia solar per garantir la provisió sostenible de les necessitats energètiques de la terminal.



Conscious Storage

Nuestro compromiso con las personas y el planeta.

Descúbrelo en nuestra nueva web vopakterquimsa.com

Storing vital products with care

Reconnectats amb la Mediterrània

Ara fa uns 30 anys, el Port de Tarragona va tenir una visió. La decisió de transformar els antics magatzems d'ús industrial en espais d'ús públics i oberts a la ciutadania, va marcar un abans i un després en la seva relació amb la ciutadania del conjunt del territori. Aquesta encertada aposta, amb continuïtat en el temps i, val a dir, acompanyada d'inversió i d'una voluntat creixent de nodrir els espais per al gaudi col·lectiu, ha fet que avui el Port de Tarragona - més enllà de la seva vessant industrial, econòmica i logística -, esdevingui un autèntic referent en la dinamització cultural i social a les comarques de Tarragona. Una Rambla de la Cultura, com ens agrada anomenar el Moll de Costa, que cada any atreu milers de visitants i famílies amants de l'aire lliure, la mar mediterrània, la gastronomia, l'oci, l'esport, la història, la tradició popular i la cultura més contemporània.

L'any 2019, en temps pre-pandèmic, el Moll de Costa ja ostentava xifres rècord d'afluència de visitants (180.000 persones) gràcies a l'atractiu i la varietat d'exposicions dels tinglados, a l'interès històric i divulgatiu del Museu del Port de Tarragona i de l'Arxiu, als concerts i espectacles del Teatre i als nombrosos actes populars i multitudinaris impulsats al llarg de l'any.

Aquests dos darrers anys marcats per la Covid-19 evidentment han condicionat la



MONTSE ADAN

Directora de Port-Ciutat

programació cultural i d'actes públics al Moll de Costa, que ha hagut d'adaptar-se i apostar per projectes culturals de petit format, sempre sota màximes condicions de seguretat sanitària, així com a la seva difusió online. "Si la gent no pot baixar al Port, fem que el Port vagi a casa de la gent", vam pensar. Durant la pandèmia, el seguiment de les exposicions del Port a través de les xarxes socials ha estat espectacular. I aquesta exitosa experiència obre la porta a noves maneres de comunicar i divulgar la cultura en les quals el Port de Tarragona sense dubte hi treballarà també a partir d'ara.

Però, malgrat aquestes limitacions presencials, el Moll de Costa ha mantingut el seu atractiu com a punt de trobada a l'aire lliure per a bona part de la ciutadania de les nostres comarques. En temps de pandèmia milers de famílies han escollit els grans espais públics del Port de Tarragona per gaudir del front marítim amb seguretat, per passejar, per fer esport i per reconnectar amb la mar Mediterrània. Una realitat que, com a responsables de l'àrea Port-Ciutat, ens omple de satisfacció. Definitivament, la ciutadania veu el Moll de Costa i els seus espais com a un indret on passar una jornada agradable, coneixedora de la important oferta cultural que hi pot trobar al llarg de tot l'any.

En aquest punt cal posar en valor l'esforç realitzat en la renovació del museu, inaugurat l'estiu de 2021. Des del primer dia el Nou Museu del Port de Tarragona ha esdevingut un gran reclam per a visitants particulars providents d'arreu del territori i de Catalunya, fet que contribueix a la projecció de Tarragona com a ciutat marinera i portuària, capaç de donar a conèixer i divulgar el seu vincle històric amb la mediterrània d'una manera contemporània, entenedora i atractiva per a tots els públics. Un pas més, en definitiva, d'un camí que el Port de Tarragona va encetar ara fa més de tres dècades i que, malgrat les dificultats dels nostres temps, continuarà avançant i estrenyent lligams.



INFORMACIÓ I ORIENTACIÓ

Sobre tràmits, serveis i recursos per a les persones emprenedores



ASSESSORAMENT

En la idea de negoci, elaboració del pla d'empresa i viabilitat del projecte empresarial



MILLORA DE COMPETÈNCIES

Formació en gestió empresarial i noves tecnologies



SEGUIMENT TÈCNIC

Suport i acompanyament a les empreses en els primers tres anys de vida



FINANÇAMENT

Assessorament per l'accés al finançament



ALLOTJAMENT D'EMPRESES

Espais de treball: despatxos individuals i compartits



COWORKING

Espais de treball compartit



COOPERATIVISME I ECONOMIA SOCIAL

Informació, assessorament i acompanyament en la creació de societats cooperatives



BUTLLETÍ DIGITAL DE NOTÍCIES

Informació sobre aspectes del món de l'empresa i de l'emprenedoria



SUBVENCIONS SUMA I SUMEM

Ajuts a la promoció econòmica a Cambrils



Suma i Sumem. Ajuts a la Promoció Econòmica: per activitats econòmiques implantades a Cambrils durant el 2019, 2020 i 2021.

Termini màxim per la presentació de sol·licituds el 31.12.2022

IMPULS A L'EMPRENEDORIA

Per a empreses i empresaris/àries que obriu les portes del vostre negoci a Cambrils.
Import ajut: 400€

IMPULS JOVE

Per a emprenedores i emprenedors menors de 31 anys. Si l'aventura d'emprenre és la vostra primera ocupació en el món laboral, l'ajut es multiplicarà per dos.
Import ajut: 150€ / 300€

IMPULS A LES DONES

Per a emprenedores que instal·leu el vostre negoci a Cambrils.
Import ajut: 150€

IMPULS A ATURATS DE LLARGA DURADA

Per a emprenedores/es que porteu més de 12 mesos inscrits a l'OTG com a demandants d'ocupació.
Import ajut: 150€

IMPULS A ATURATS MAJORS DE 45 ANYS

Per a emprenedores/es majors de 45 anys i que porteu més de 6 mesos inscrits a l'OTG com a demandants d'ocupació.
Import ajut: 150€

IMPULS A PERSONES AMB ESPECIAL DIFICULTAT

Per a emprenedores/es amb una discapacitat reconeguda igual o superior al 33%.
Import ajut: 150€

IMPULS A ZONES ESPECÍFIQUES D'INTERÈS ESPECIAL

Per a empreses que us ubiqueu al Barri Antic de la Vila, Eixample Vila o Eixample Platja.
Import ajut: 150€

IMPULS A LA REOBERTURA DE LOCALS TANCATS

Per a empreses que us allotgeu en un local de Cambrils que porti, com a mínim, 1 any desocupat.
Import ajut: 300€

IMPULS A LA CONTRACTACIÓ DE TREBALLADORS/ES EMPADRONATS A CAMBRILS

Sempre que el treballador/a porti empadronat/da a Cambrils un mínim d'1 any i que la durada mínima del contracte sigui també d'1 any. Aquest ajut el podreu rebre per dos treballadors/es.
Import ajut: 150€ / 300€

IMPULS A L'EMPRENEDORIA SOCIAL I/O COOPERATIVISME

Per a empreses que promoguen projectes amb vessant social i/o adopteu fórmules d'economia cooperativa.
Import ajut: 150€



El potencial logístic del territori

Aquests darrers anys estem vivint situacions que han afectat a tots els àmbits de la nostra vida: les relacions personals, el temps de lleure, el desenvolupament professional, etc. El virus de la covid19 ens ha canviat la vida per complet i les conseqüències s'han posat de manifest en tots els aspectes i a tots els nivells. Però no només ha estat aquest virus, també hi ha la crisi dels semiconductors, l'augment dels preus de les matèries primes, l'augment dels carburants, etc., i tots els efectes que encara desconecim i que comportarà el conflicte bèl·lic entre Rússia i Ucraïna.

El sector de la logística, com la resta de sectors del teixit industrial i productiu mundial, s'ha vist greument afectat per aquesta situació. Per sort, la tendència està canviant i les estadístiques mostren com el món logístic està revifant. I si ho està fent no és degut única i exclusivament a una millora del context, si no que també hi ha altres agents implicats que estan impulsant polítiques i estratègies enfocades a la recuperació del sector.

Segons dades de **CIMALSA**, el sector logístic de Catalunya representa gairebé un 15% del PIB català i suposa 160.000 llocs de treball directes. Tarragona i la seva àrea d'influència tenen una



FRANCISCO JOSÉ SUÑÉ

Professor del Departament d'Enginyeria Química (ETSEQ)

Universitat Rovira i Virgili

important contribució a aquestes dades gràcies a l'activitat que en genera en el seu teixit productiu, en el qual el Port de Tarragona i la indústria dels voltants tenen un paper molt rellevant.

Des del Port de Tarragona, i de forma conjunta amb altres organitzacions i entitats públiques i privades, s'estan duent a terme una sèrie de projectes que són de vital importància pel desenvolupament operacional i econòmic de la logística a Tarragona i el seu hinterland.

El projecte "Cal·lipolis Next Generation" és un projecte conjunt del **Port de Tarragona, Repsol i l'Ajuntament de Vila-Seca** que engloba accions dirigides a diferents àmbits (industrial, social, etc.). En el marc d'aquest projecte sorgeix la creació de la **Zona d'Activitats Logístiques (ZAL)** del Port de Tarragona, un nou espai que suposarà un augment del tràfic marítim i del moviments de contenidors.

La ZAL estarà connectada de forma directa amb la nova Terminal Intermodal de La Boella. Aquesta instal·lació ferroviària permetrà millorar connexió del Port de Tarragona amb la Península i el mercat europeu a través de l'esperat **Corredor del Mediterrani**.

En paral·lel és important remarcar dues infraestructures més que seran clau per impulsar l'activitat logística: el **port sec de Guadalajara-Marchamalo** i la **TIM Monzón**.

La primera serà una infraestructura estratègica d'intercanvi de mercaderies entre el centre peninsular i Tarragona a través del **Corredor de Henares**. D'altra banda, el fet que el Port de Tarragona hagi entrat a l'accionariat de la TIM Monzón permet que el Port de Tarragona augmenti la seva capacitat d'emmagatzematge i el trànsit de càrregues de diferent naturalesa (productes agroalimentaris, productes siderúrgics, animals, etc.) i facilitant la importació i exportació de mercaderies a través de la seva infraestructura.

Per tant, tots els projectes anteriors formen part de l'estratègia

del Port de Tarragona per reforçar la seva posició actual i esdevenir un dels principals nodes logístics del Mediterrani en el qual la intermodalitat jugui un paper essencial.

Sense dubte el Port de Tarragona és el nostre exponent més gran si parlem de logística a Tarragona, però no és l'únic, ja que també existeixen altres iniciatives que contribueixen a l'expansió d'aquest sector dins la nostra regió.

CIMALSA està desenvolupant una plataforma logística ubicada a Montblanc que disposarà de connexió per ferrocarril i donarà cabuda a empreses logístiques i industrials, amb una extensió de terreny de 350 mil metres quadrats. Montblanc gaudeix d'una ubicació i unes infraestructures que li permeten una connexió ràpida amb grans centres industrials i logístics, com Barcelona, Tarragona o Saragossa.

Per altra banda, el Polígon de Constantí incorporarà una nova plataforma logística de 40.000 metres quadrats que estarà dividida en 4 zones independents, zones d'aparcament i fins a 40 molls de càrrega/descàrrega. Així doncs, es consolida aquest polígon com una

ubicació òptima per la logística de grans volums.

Tots aquestes iniciatives públiques i privades comportaran la creació de llocs de treball de qualitat i amb un cert nivell d'especialització. Aquí trobem un altre dels pilars necessaris per garantir l'èxit: la formació de qualitat. Necessitem que la nostra societat estigui ben formada i actualitzada. És per això que des dels centres formatius, públics i privats, s'ha de fer una aposta de futur i impulsar i promocionar els programes formatius en logística i tot el que això inclou: aprovisionament, emmagatzematge, transport, compres, etc. El **Màster en Direcció d'Operacions Logístiques (MEDOL)**, que s'imparteix a l'**Escola Tècnica Superior d'Enginyeria Química (ETSEQ)** de la **Universitat Rovira i Virgili (URV)**, va néixer degut a l'estreta relació que manté la URV amb les empreses de l'hinterland de Tarragona i que ara fa uns anys ens van transmetre que tenien dificultats per trobar professionals amb

formació en logística. En les darreres edicions del MEDOL, jo he estat el director acadèmic i ara estem treballant en una nova edició adaptada a les necessitats més actuals de la logística. Per tant, aquest és un exemple clar de que les universitats (i centres educatius) han de proporcionar el talent que les empreses necessiten per tal que la societat segueixi evolucionant.

Tarragona i el seu hinterland gaudeixen d'una situació geogràfica i unes condicions privilegiades a nivell logístic, tan a nivell de l'estat espanyol com d'Europa, i cal explotar al màxim aquest avantatge competitiu per contribuir a la prosperitat del territori i la seva societat. I és justament això el que està fent el Port de Tarragona amb el suport d'altres organismes públic i privats: apostar per la logística, per la professionalitat, per l'excel·lència, per la interrelació amb l'entorn i amb la societat, per la responsabilitat, etc., per seguir sent un pol d'atracció en el sector de la supply chain.

Nuestros valores
LAS CUALIDADES QUE NOS DISTINGUEN

Gaifa MEMBERS

OCA SUPERCONTROL

- 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

10 años de TarragonaPort.com

En julio del año 2012 pusimos en marcha la web www.tarragonaport.com, un medio privado independientemente especializado en contenidos de la actividad del Port, su hinterland e información logística general del territorio. Entendimos entonces que el potencial informativo de la infraestructura era enorme –sumado a la información que generaba la propia Autoridad Portuaria–, y que el núcleo de empresas privadas que trabajaban de forma directa o indirecta en el puerto podían ofrecer una serie de contenidos con interés más allá del recinto portuario. En paralelo, lo mismo ocurría con el sector logístico en general, del que, a nivel local, aparecía muy poca información en los medios. Un terreno, pues, muy fértil desde el punto de vista informativo.

Por otro lado, por causas históricas, la actividad portuaria no tenía entonces la impronta suficientemente permeada de su realidad y potencial: una plataforma económica muy potente, creadora de sinergias y muy atractiva como generadora de oportunidades. Más aun; su imagen, desde el punto de vista de la iniciativa privada, estaba buñquerizada: una opacidad informativa que había creado su propio ecosistema blindado al exterior. Naturalmente todo ello tenía una explicación. La información logística portuaria es extremadamente sensible, y cualquier salida a la

nuestras mayores satisfacciones a lo largo de estos años ha sido el poder hacer llegar nuestros contenidos a un lector de fuera de nuestras comarcas: de hecho, más del 70% de nuestros lectores y seguidores en las redes sociales son de más allá del ámbito local, lo que justifica, también, plenamente nuestro medio.

Y es aquí donde queremos incidir. Hay un interés cierto y creciente de muchos actores de fuera del territorio por las actividades económicas que proyecta el Port, y mucho más en estos últimos años en los que se anuncian y concretan potentes iniciativas e inversiones, algunas de ellas con plena colaboración pública-privada. Por efecto de este dinamismo, el hinterland del Port ha crecido y su capacidad de atractivo se ha extendido igualmente.

Anuario Tarragona Port

Nuestro medio digital, pese a su especialización, o precisamente por ello, acabó con los años generando cierta expectativa que nos permitió abordar un proyecto paralelo. Así nació el **Anuario Tarragona Port**, un soporte en formato papel editado cada mes de abril con contenidos más extensos y la participación de actores especializados en el sector. Una fórmula que, edición tras edición, ha ido cobrando mayor aceptación, prueba también del interés que genera la actividad del Port.

Así, en el año 2020 editamos nuestro primer Anuario que tuvo continuidad en 2021 y aquí está en su tercera edición. Con una apuesta por los contenidos y por la calidad formal, el Anuario se distribuye de manera personalizada a una base amplia de destinatarios, empresarios y directivos fundamentalmente. Además, en bloque, se hace llegar a instituciones y corporaciones empresariales del territorio y del resto de Catalunya, y en Aragón y centro peninsular.



TarragonaPort

DIGITAL PRIVADO DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA Y LOGÍSTICA LOCAL

ventana pública de información, no era del todo bien vista en el seno de las empresas. A todo esto, se sumaban también ciertos recelos públicos, al considerar que un medio como el nuestro podía crear determinadas interferencias.

Y, efectivamente, nuestro ímpetu inicial chocó con la realidad, más dura de lo que habíamos pensado. Pero no debemos centrarnos aquí en las dificultades (qué empresa no las tiene) y los sinsabores iniciales del proyecto, sino, al contrario, agradecer a toda la comunidad portuaria que, al cabo de los años, nuestro medio se haya podido consolidar. Una de

BASF
We create chemistry

El futur no és el que somies, sinó el que fas realitat.

L'any passat vam celebrar el 5è aniversari del naixement dels Objectius de Desenvolupament Sostenible (ODS) de les Nacions Unides. Una iniciativa global amb la qual ens hem compromès des de l'inici per complir reptes que ens permeten avançar cap a un món més sostenible l'any 2030.

Durant aquest any, a més a més de treballar per complir aquests objectius, hem aportat solucions que estan ajudant a millorar la qualitat de vida i protegir la salut de les persones. Junts transformarem el món!

Més informació a www.basf.es



<p>Donació de material hospitalari</p> <p>Hem donat a hospitals del país material produït a les nostres plantes, com hidrogel i ulleres nasals.</p>	<p>Inserció de joves</p> <p>Proporcionem formació internacional de qualitat (FP Dual) que facilita la inserció dels joves al mercat laboral.</p>	<p>Equilibri de gènere</p> <p>Treballem per augmentar el percentatge de dones en posicions de lideratge a l'equip directiu del grup BASF.</p>	<p>Col·laboració amb LaLiga Genuine Santander</p> <p>Patrocinem el Nàstic Genuine i impulsem el programa "Voluntariat grana".</p>	<p>Càpsules de cafè compostables</p> <p>Hem desenvolupat les primeres càpsules de cafè compostables del mercat espanyol juntament amb Cafès Novell.</p>	<p>Bosses compostables</p> <p>Col·laborem en el projecte Ceres, un programa pilot que substitueix les bosses de plàstic per bosses compostables.</p>	<p>Premis Economia Circular</p> <p>Reconeixem els projectes que contribueixen al desenvolupament sostenible i promouen l'economia circular a Espanya.</p>
3 SALUT I BENESTAR	4 EDUCACIÓ DE QUALITAT	5 IGUALTAT DE GÈNERE	10 REDUCCIÓ DE LES DESIGUALTATS	12 CONSUM I PRODUCCIÓ RESPONSABLES	13 ACCIÓ CLIMÀTICA	17 ALIANÇA PELS OBJECTIUS

Protagonistas en Tarragonaport.com

Durante estos 10 años de existencia de Tarragonaport.com muchos han sido los profesionales a los que hemos tenido ocasión de entrevistar, siempre con la idea de que, en sus declaraciones, hubiera alguna referencia destacada sobre el puerto o su hinterland de influencia.

Hemos hablado con especialistas locales, pero también con otros muchos foráneos cuyo cometido o especialización podía aportar alguna idea en positivo sobre la actividad del enclave tarraconense. En estas páginas aparece una selección más o menos aleatoria entre todas las entrevistas que publicamos en una sección con el mismo nombre, sin ánimo de compilar todos estos años.

Naturalmente, seguiremos publicando este tipo de contenidos que aportan conocimiento y visiones especializadas sobre la actividad portuaria y logística en general.



Marc Colls
(Port Tarraco)

«Nuestro proyecto es a largo plazo, queremos convertir Port Tarraco en una referencia del sector»

08/10/2012



Joaquín Ramon Lestau
(Marmedsa Noatum Maritime)

«Vamos a mejorar los servicios que oferta Code-mar-Iberbulk»

31/01/2013



José Luis Vilar
(ATEIA Tarragona)

«No podemos dejar como provisional el tercer carril con la excusa de la crisis»

28/02/2013



Enrique Lacalle
(Salón Internacional de la Logística y de la Manutención)

«El desarrollo de la ZAL y la terminal intermodal serán claves para el Port de Tarragona»

26/04/2013



Arturo Villazon Granda
(Tecnosub)

«El 90% de nuestro trabajo lo realizamos fuera de España»

28/03/2014



Oscar Villar
(Capitán Marítimo de Tarragona)

«Nuestra principal preocupación es estar preparados para la lucha contra la contaminación»

22/06/2014



Marc Vela Mateo
(Corporación de Prácticos del Port de Tarragona)

«Nuestra profesión se ha mantenido escondida, en el anonimato»

31/10/2014



Raimon Domènech
(Glencore España SA)

«El Port de Tarragona puede crecer optimizando los costes»

28/11/2014



Federico Esteve
(Clúster Marítimo Español)

«El futuro del Port pasa por estabilizar y captar nuevos tráficos, sobre todo los procedentes de Asia»

15/01/2015



Adolfo Utor Martínez
(ANAVE)

«Cada puerto debe potenciar sus puntos fuertes, y Tarragona tiene en los graneles su baza fundamental»

14/04/2015

AVANCEM AMB TARRAGONA

A Repsol continuem apostant per la tecnologia i per projectes innovadors d'eficiència energètica i economia circular per impulsar el nostre entorn, fomentant el desenvolupament socioeconòmic de Tarragona, donant suport a empreses locals i generant oportunitats. Perquè volem continuar avançant junts.

Més informació, a tarragona.repsol.es

Inventem el futur



Iñigo Landeta
(Salvamento Marítimo Tarragona)

«La conciencia medioambiental en el mar ha aumentado muchísimo»

03/02/2016



Eduardo Sañudo
(Vopak Terquimsa)

«Tarragona es en España el mejor puerto para estar en el negocio de los químicos»

27/10/2016



Ignasi Sayol
(Clúster Logístic de Catalunya)

«Las conexiones ferroviarias son la vía si queremos extender el hinterland a mayores distancias»

13/09/2019



Santiago Garcia-Milà
(Asociación Internacional de Puertos)

«Los puertos de Tarragona y Barcelona, así como las ciudades, pueden colaborar en el ámbito de los cruceros, generando sinergias que sean beneficiosas para todos»

21/10/2019



José Ramón Freire
(GASNAM)

«Para las navieras, el uso del GNL como combustible se convierte en una cuestión económica, no solo ecológica»

20/02/2017



Esperanza Cesar
(Alfaship)

«Los clientes quieren reducir sus costes operativos y tener todo amparado bajo una misma empresa»

29/05/2017



David González
(Port de Tarragona)

«El 5G no se trata sólo de datos, sino de poder crear nuevas estrategias y diseños para el Port»

17/12/2020



Pablo García
(Euroports)

«Tarragona se puede convertir en uno de los nodos logísticos más importantes del Mediterráneo, pero tenemos deberes, como abrir el túnel del Coll de Lilla y mejorar el tren»

1/03/2021



Rodolf Guasch
(Hermanos Guasch SA)

«La náutica tiene un enorme potencial, pero aquí tenemos una barrera única en Europa: el impuesto de matriculación»

26/06/2017



Airam Díaz Pastor
(MedCruise)

«El Port de Tarragona se encuentra en un triángulo muy atractivo (Barcelona, Baleares y Valencia), lo que enriquece todavía más el destino»

25/01/2019



Carme Tarragó
(Som-Inn Port)

«Queremos innovar en procesos, servicios y nuevos modelos de negocio que puedan surgir en el ámbito del Puerto»

29/03/2019



Francesco Muglia
(Costa Cruceros)

«La gran acogida en Tarragona es un caso de éxito de la colaboración público-privada»

22/04/2019





Jordi Forés
(QualimaC)

«Tarragona es el puerto que dispone de una mayor infraestructura para la descarga de graneles sólidos agroalimentarios»

12/04/2021



Antoni Torà
(Combi Terminal Catalonia)

«Es vital tener una frecuencia de 8 trenes diarios de entrada y salida para que la futura terminal de CTC resulte competitiva»

31/05/2021



Alberto Rojo
(Guadalajara)

«La conexión directa de Guadalajara con el Port de Tarragona supondrá una auténtica revolución»

21/06/2021



Rafael Esteban
(Marchamalo)

«El Port de Tarragona ha sabido ver y aprovechar la oportunidad de negocio con su inversión en la Ciudad del Transporte»

27/09/2021



Núria Obiols
(Port de Tarragona)

«El Port necesita más espacio para las descargas y más línea de atraque»

08/11/2021



Joan Carles Salmerón
(Terminus CET)

«El Port de Tarragona ha hecho una gran labor con la red ferroviaria, invirtiendo constantemente en los últimos años»

13/12/2021



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

TarragonaPort.com

Una década ayudando a difundir la información logística del territorio



Europe's gateway to the Mediterranean

