

# Tarragona Port



**Anuario  
2024**

Abril 2024

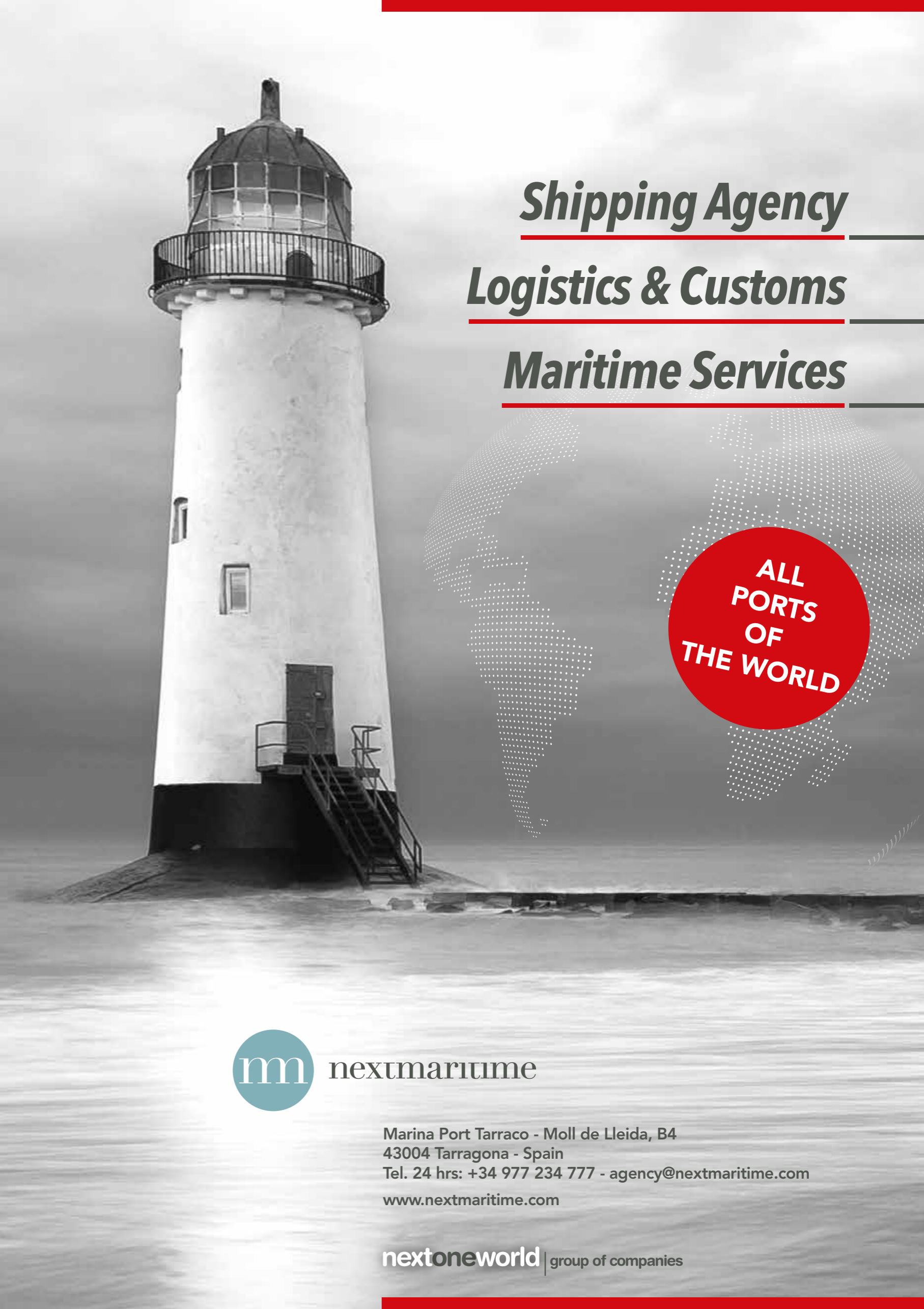
**Especialistes en  
Banca Privada**



El nostre model, únic al mercat, ens permet oferir les solucions d'inversió adaptades a les necessitats de cada client.

**Independència, experiència i solidesa per al seu patrimoni.**

Rambla Nova, 37, 1<sup>o</sup>-2<sup>a</sup>, Tarragona - 977 107 619 - andbank.es



**Shipping Agency**

**Logistics & Customs**

**Maritime Services**

**ALL  
PORTS  
OF  
THE WORLD**



Marina Port Tarraco - Moll de Lleida, B4  
43004 Tarragona - Spain  
Tel. 24 hrs: +34 977 234 777 - agency@nextmaritime.com  
www.nextmaritime.com

**nextoneworld** | group of companies



# TarragonaPort

Anuario  
2024

	6 Tráficos 2023	14 Entrevista President del Port	22 Mesa redonda Transportistas
30 Tráfico de trenes	32 Corredor Mediterráneo	36 FERRMED	38 Cruceros
42 Dossier APPOR TT	52 Remolcadores	56 #RumbEcoPort2027	58 Aerogeneradores
60 La Boella	62 Guadalajara	64 ChemMed	67 Calendario ferias 2024
68 Grandes proyectos	74 Descarbonización	76 Organigrama Port de Tarragona	78 Noticias 2023



info@comunicacioexterna.com

**Director:** Joan A. Domènech

**Col·laboren:** Jordi Salvat, Eugeni Sedano, Alba Colet, Joan Oriol, Rafael López-Monné

**Fotografia:** 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 · TRANSPAIS · APCB · ALFASHIP · URV · ASES · ANDBANK · INDUSTRIES PRECIBER · NEXTMARITIME · AEQT · TRANSPORTES CAMPAÑA · DINO THEO ATLANTIS · BROKER CEREAL TARRACO · BACTAGUA · TRANSPORTES PRATS · AJUNTAMENT DE REUS · OCA GLOBAL · OLYMPUS PALACE · BASF · REPSOL · MERCOLLEIDA · FEAT · AJUNTAMENT DE VILA-SECA · MERCOLLEIDA · CAMBRA DE COMERÇ DE REUS · FERMATOR · CREDIT BROKER · PORT PLAZA · BUSINESSPIER · LOGÍSTICA COSTA DORADA · ALTECH · HOTEL MAGNOLIA · APPORTT · DÍXQUIMICS · RPL INVEST



TRANSPAIS  
GRUPO

LOGÍSTICA  
INTEGRAL.  
365/24H

VISIÓN

Nuestra empresa es un colectivo de personas increíbles que se esfuerzan por construir la mejor relación con el cliente.

NUESTROS  
SERVICIOS

LEALTAD,  
RESPETO,  
COOPERACIÓN

&

SOLUCIONES  
A MEDIDA



## TRANSPORTE TERRESTRE

EL TRANSPORTE EUROPEO A TU ALCANCE.  
Una flota sostenible y geolocalizada, 24h a tu disposición.



## DISTRIBUCIÓN Y ALMACENAJE

NUESTRO ESPACIO ES TU CASA.  
Tus productos serán almacenados con las máximas garantías de seguridad e higiene.



## INTERMODAL

SOSTENIBILIDAD A TU DISPOSICIÓN.  
Ofrecemos una solución unificada y sostenible combinando diferentes métodos de transporte.

CONTACTA  
CON NOSOTROS



977 845 780



info@transpais.es



AVENIDA ALUMINI, S/N  
La Selva del Camp  
43470

www.transpais.es

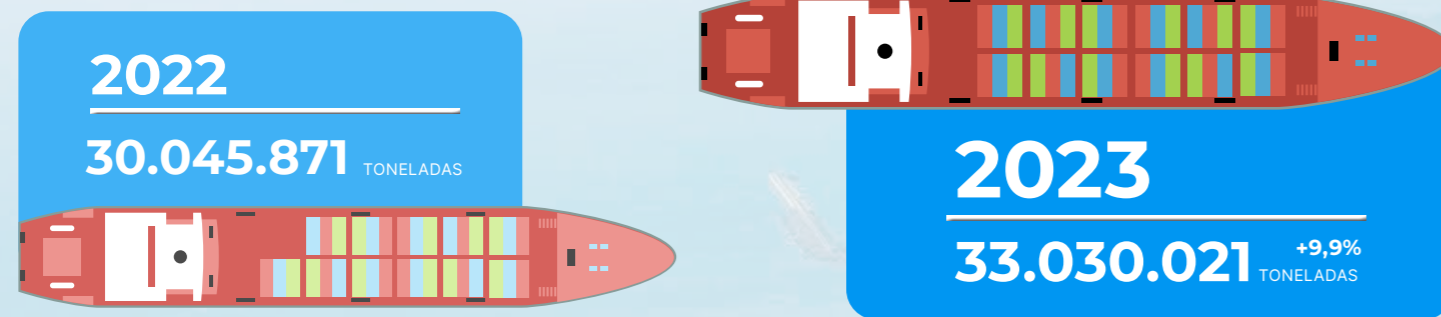
CREZCAMOS JUNTOS

# Tráficos 2023

Líder de crecimiento entre los grandes puertos del sistema estatal

Aumento de los tráfico estructurales del Port: graneles líquidos y sólidos

Merma en carga general: reducción de la actividad de TEUs y cierre en 2022 de la línea ro-ro con Turquía



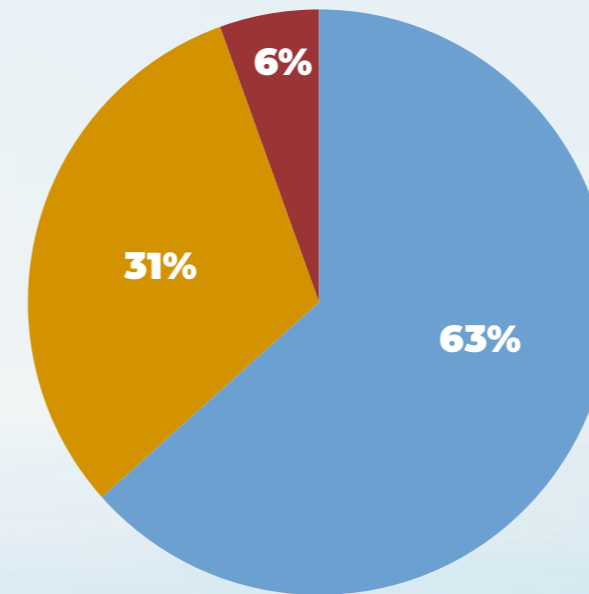
El Port de Tarragona ha cerrado 2023 con 33.030.021 toneladas en tráfico de mercancías, lo que supone un crecimiento de prácticamente dos dígitos (9,9%) respecto al ejercicio anterior. Este resultado ha sido posible principalmente por nuevos récords en productos agroalimentarios y crudo de petróleo. El comportamiento de los tráfico tradicionales lo sitúa como el puerto que más crece en la lista de los 10 enclaves con mayor movimiento del sistema portuario estatal, y de forma destacada.

Por otra parte, pese a la disminución del tráfico de carbón y de la carga general contenizada, los buenos comportamientos de agroalimen-

tario (cereales, piensos y harinas) logrando un récord histórico: 7,6 millones de toneladas (+28,5% respecto a 2022), y los graneles líquidos, han compensado de largo la merma de carbón y TEUs. De hecho, los graneles líquidos, que concentran dos tercios de todo el movimiento en el enclave tarraconense, ha sido el grupo con más movimiento en cifras absolutas con un total de 20.567.743 toneladas y un aumento del 16,4% respecto a 2022. Impulsados por el crecimiento del 24,8% del crudo de petróleo (récord histórico) y otros productos petrolíferos en un 13,6%.

Los graneles sólidos, por su parte, marcan un comportamiento muy notable de los cereales

## Principales movimientos 2023



- Graneles sólidos
  - Graneles líquidos
  - Carga general
- Fuente: Autoridad Portuaria de Tarragona

y sus harinas, con 6,50 Mt y un crecimiento del 52,7% respecto a los datos del 2022. En 2022 con 4,25 Mt se registró el récord histórico del tráfico de cereales, superando los 4,21 Mt del 2019. Los datos del 2023 superan en 2,24 Mt el anterior récord, y certifican el liderazgo del

Port de Tarragona en este tráfico en el Estado y en el Mediterráneo.

La carga general ha visto disminuir en 2023 su actividad. Dos factores marcan este retroceso: la recuperación de la concesión de la terminal de contenedores en el Muelle de Andalucía, en la cual se está trabajando por una nueva concesión, y por el cierre de la línea ro-ro con Turquía a finales del ejercicio 2022. Sin embargo, el movimiento de productos siderúrgicos ha sido de 682 mil toneladas, un 12,9% superior al ejercicio de 2022 y se sitúa como el segundo año con mayor actividad: crece tanto la importación (+18%) como la exportación (+13%).

El movimiento de mercancías del grupo de automóviles y sus piezas ha mantenido el crecimiento de los ejercicios anteriores, llegando a los datos prepandemia, pero todavía lejos de las cifras récord del Port. En este grupo hay que analizar que el crecimiento por unidades de automóviles ha sido del 27,2% respecto a 2022 superando la barrera de las 200.000 unidades movidas en los muelles de Galicia y Cantabria con un total de 218.322 vehículos. En el grupo de materiales para la construcción elaborados, los resultados presentan exportaciones de 478 mil toneladas, multiplicando por 6 las cifras del año anterior. La causa ha sido la exportación de material de cantera con destino, principalmente, a México.



Nuestros valores

**LAS CUALIDADES QUE NOS DISTINGUEN**

Gafta MEMBERS

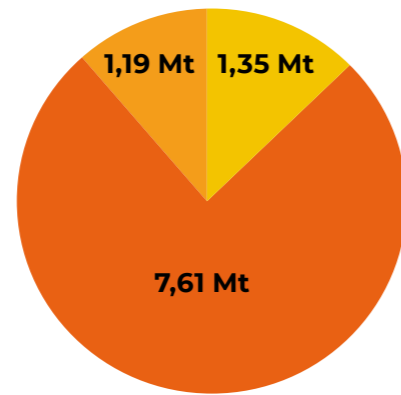
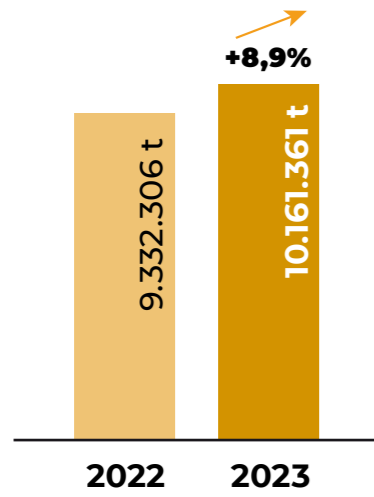
**OCA GLOBAL**

- 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.ocaglobal.com](http://www.ocaglobal.com)

ISO 9001: 2015 -CERTIFICATION

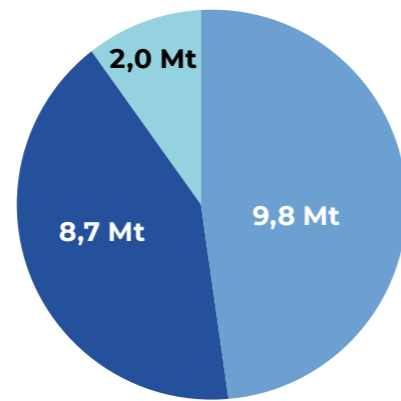
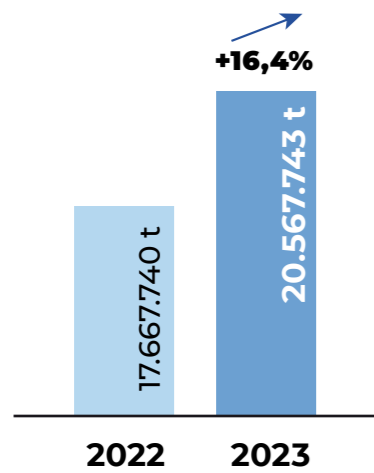
## Graneles sólidos



- Cereales, piensos y harinas
- Carbón y coque
- Resto

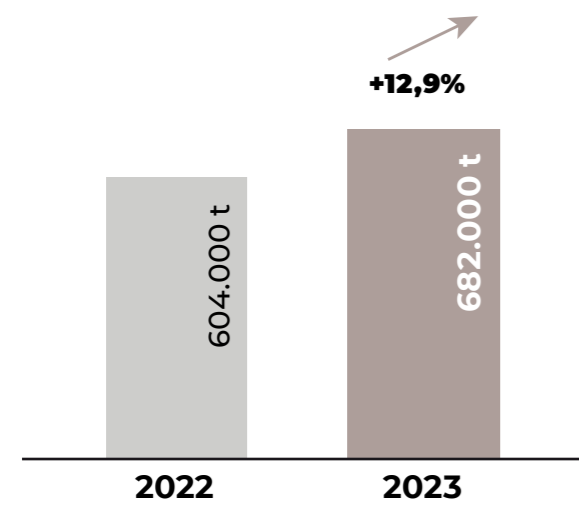
Año récord agroalimentario  
**7.615.221 t**

## Graneles líquidos

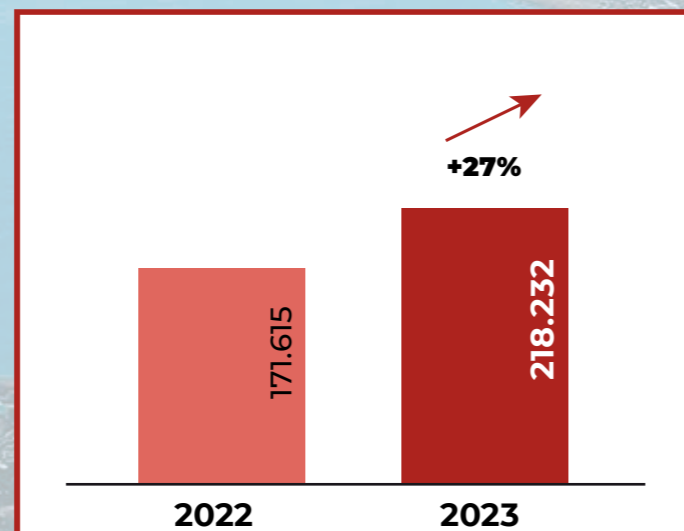


- Químicos, biocombustibles y otros
- Crudo de petróleo
- Otros productos petrolíferos

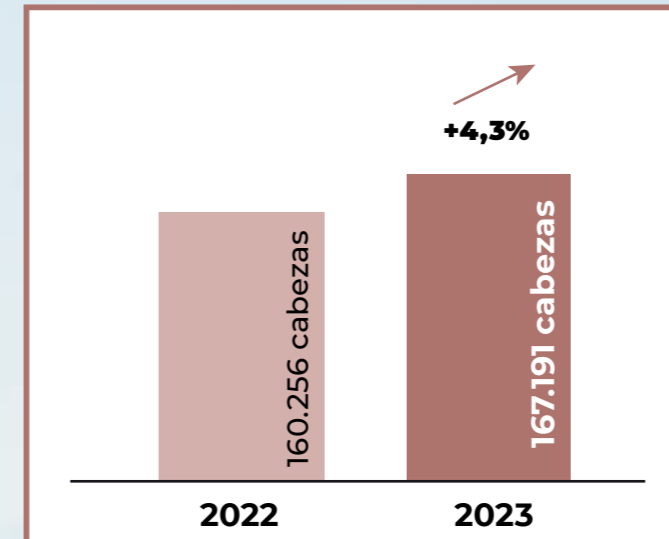
## Carga general



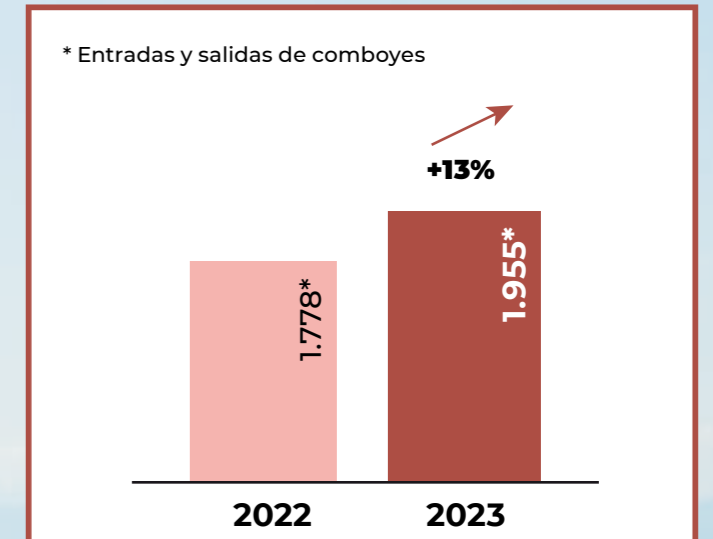
Siderúrgicos



Vehículos



Animales vivos



Transporte ferrocarril

**altech**

Smart solutions for a moving world

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

WE CREATE IT

www.altech.es

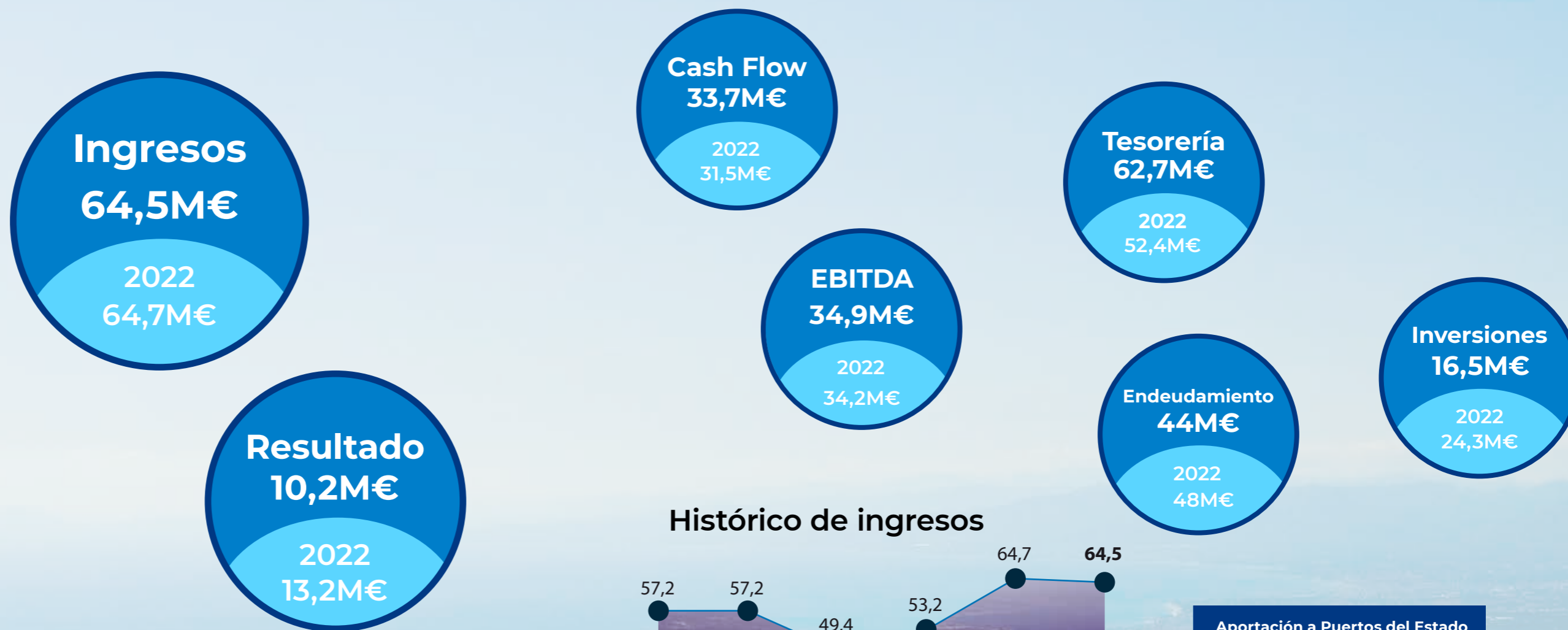


# Balance económico

La Autoridad Portuaria de Tarragona (APT) cierra el balance económico del 2023 con cifras claramente destacables. Se aprecia una cierta continuidad con los resultados del 2022, que ya fue un año excepcional (con el añadido de ingresos atípicos provenientes de Puertos del Estado) y que permitió al enclave tarragonense dar un salto cualitativo en su balance, con unos ingresos por encima de los 64 millones de euros. En este sentido, puede apuntarse que entre la cifra de negocio del 2021 y el 2023 hay un avance estructural, ya que vienen a consolidarse las cifras del 2022. Un camino de consolidación que este 2024 tiene que certificarse.

El pasado ejercicio suma además una diferencia al alza de las aportaciones de la APT a Puertos del Estado (864.000 euros) respecto al 2022, derivadas de transferencias al Fondo de Compensación Interportuario y a las tasas.

A destacar la cifra del cash flow, con notable aumento que denota la buena salud económica del ente portuario. Igualmente, la reducción del endeudamiento, a razón de 4 millones de euros anuales, y el incremento de la tesorería que viene apuntándose en los últimos ejercicios, lo que garantiza músculo financiero para poder acometer, con fondos propios, las partidas del Plan de Inversión del Port.



- Consolidación de ingresos
- Incremento del Cash Flow
- Récord del EBITDA
- Reducción del endeudamiento
- Repunte de la tesorería

## Histórico de ingresos



Aportación a Puertos del Estado	
2023	2,4 M€
2022	2 M€

Fondo de Compensación Interportuario aportado	
2023	2 M€
2022	1,6 M€

## 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](http://tarragona.repsol.es)



## Exportant precisió des del 1971



**INDUSTRIES PRECIBER S.A.**  
PRECISION TURNED PARTS - SINCE 1971

C. Flaques, 26 - PO Box 405 40600 PRUBES (Spain) - Tel. +34 977 308 028 - [preciber@preciber.com](mailto:preciber@preciber.com) - [www.preciber.com](http://www.preciber.com)

## La suma del tráfico en los puertos estatales cierra 2023 con 543 millones de toneladas, un 3,3% menos



Los puertos de interés general movieron 543.307.746 toneladas en 2023, lo que supone un 3,3% menos que en 2022 (561,7 millones). El año ha estado marcado por una desaceleración en los tráficos, por diversas tensiones internacionales, como la guerra de Rusia y Ucrania, a la que se sumó la situación de violencia en Oriente Medio, que especialmente en la última parte del año provocó afecciones en el comercio marítimo al verse afectado el paso del Mar Rojo, lo que está provocando cambios de rutas, retrasos y también subida de costes.

La mercancía general se contrajo el 2,9% respecto al año anterior hasta 262,6 millones de toneladas, por el descenso de la que se transporta en contenedor (-4,7%) -una contracción moderada tras las caídas más pronunciadas registradas en septiembre (-8,2%) u octubre (-7%)-, hasta llegar a 178,7 millones de toneladas. Sin embargo, el dato de diciembre de 2023 es superior al del mismo mes de 2022 (14,6 millones de toneladas frente a 14,2), siguiendo la tendencia iniciada en noviembre que refleja una ligera recuperación de la mercancía en esta presentación.

En TEUs, 2023 cierra con un descenso del 4,5%, hasta 16.379.280. Aunque en diciembre se movieron 1,34 millones TEUs, por encima del dato de diciembre de 2022 (1,29 millones), registrándose aumentos en ese mes tanto en tránsito, como entrada-salida nacional y entrada-salida exterior.

Por su parte, el volumen de mercancía general convencional aumentó el 1,2%, hasta 83,9 millones. El buen comportamiento de los vehículos que, como

mercancía aumentaron el 19,6%, hasta los 3,8 millones, explica en gran parte ese incremento.

Los graneles sólidos registraron una caída el año pasado del 3,7%, hasta 90,4 millones de toneladas, pese al fuerte aumento en alguna mercancía, como los cereales (+33%). Respecto al tráfico de graneles líquidos, disminuyó el 3,7% hasta 175 millones de toneladas. El tráfico ro-ro creció el 1,3% hasta los 71,8 millones de toneladas.

El número de buques mercantes por los puertos españoles aumentó en 2023 el 4,5% con un total de 164.215 unidades, y el arqueo bruto creció un 6%.

Para 2024 las previsiones siguen augurando tensiones globales, por lo que es muy importante seguir trabajando juntos para afrontar los desafíos e impulsar el papel de los puertos españoles como motor de desarrollo económico, social y medioambiental.

Las mejores noticias llegan desde el tráfico de pasajeros, que confirma su fuerte ascenso en 2023. En total, 39,2 millones de personas pasaron por los puertos españoles, el 18,9% más que en 2022.

Como se preveía, el movimiento de cruceristas por los puertos españoles superó en 2023 el récord absoluto marcado en 2019 (10,6 millones), por encima ya de los 12 millones, lo que supone un 46,8% más respecto a 2022, confirmándose el liderazgo de Barcelona y Baleares en este sector, pero con aumentos en casi todos los puertos, destacando especialmente el fuerte impulso de Cádiz (+72,4%) y los puertos canarios.



≈ 50

Terminales portuarias



+70

Millones de toneladas anuales manipuladas



~3 000

Empleados dedicados



~5

Millones de toneladas en capacidad de almacenaje



~12

Terminales interiores y bases logísticas



700k

m<sup>3</sup> almacenaje para graneles líquidos



~1,5

millones m<sup>2</sup>

Superficie total de almacenaje

### Nuestras terminales



#### MEDITERRANEO

##### ESPAÑA

Tarragona Multimodal  
Sevilla Multimodal

##### ITALIA

Venice Bulk

##### FRANCIA

Port-La Nouvelle Multimodal  
Le Havre Azúcar



##### ALEMANIA

Rostock GÖR Granel líquido  
Rostock terminals Multimodal

##### TURKEY

Izmit Pulp

##### BULGARIA

Fertilizantes y minerales

##### CHINA

Changhsu Pulp  
Gaoan Pulp

##### BÉLGICA

Amberes TA524 Contenedores

Amberes TA158 Azúcar

Amberes TA168 Fertilizante y minerales

Gante TA280/TA 850 Dry bulk

Terminales de interior Agribulk

Amberes TA1207/EFP Breakbulk / Frutas

Gante Arcelormittal Acero

##### FINLANDIA

Rauma Multimodal

Hanko Multimodal, RoRo

Pietarsaari Breakbulk

Hamina Multimodal

Kaskinen Breakbulk

Kemi Bulk y breakbulk

Oulu Bulk



EUROPORTS ESPAÑA  
Muelle de Castilla s/n 43004  
Puerto de Tarragona  
977 22 22 19

[www.euroports.com](http://www.euroports.com)  
[commercial@europortsiberica.com](mailto:commercial@europortsiberica.com)

Saül Garreta llegó a la presidencia de la Autoridad Portuaria de Tarragona con una serie de ideas en la mochila. La principal de ellas era poner gran parte del

foco en la sostenibilidad, centrada en impulsar la descarbonización, a la que acompañaría un nuevo frente: la creación de un polo que pivotase sobre la economía azul. En ambos frentes, en las 16 meses de mandato, Garreta ha anclado una línea estable y creciente. Gracias a ello, y junto con la capitalidad de la Vall d’Hidrogen de Catalunya, en este tiempo se ha puesto claramente al Port en el mapa de la sostenibilidad.

El presidente del Port ha reconocido siempre que su voluntad no es la intervenir sobre la orientación ni gestión de los tráficos. Busca Garreta que el Port sea un facilitador, con capacidad de adaptación ante la demanda y los nuevos retos. Como lo fuera en el pasado reciente, la lucha del Port se abre claramente a la diversificación, introduciendo vectores como la adaptabilidad: los muelles han de trabajar en un horizonte que permita el multipropósito, y en escucha siempre de las necesidades de los operadores.

En el primer ejercicio completo de Garreta, 2023, la Autoridad Portuaria presenta uno de sus mejores balances, con crecimiento de dos dígitos en volumen, y una más que saneada cuenta de resultados. Encara el Port su presente e inmediato futuro con optimismo. “Hoy podemos constatar que todo aquello que se proyectó en el pasado cobra mucho sentido, sentando las bases de nuestro presente y futuro”, argumenta Garreta.

Saül Garreta  
President del Port de Tarragona



## “Si afrontamos como es debido la transición energética, seremos un puerto más fuerte”

### ¿Qué valoración hace de este largo primer año como presidente?

El tiempo pasa volando. No imaginaba que se llegaría a un punto con tanta actividad. Recuerdo que cuando me hicieron la propuesta tardé muy poco en decidirme; después ya tuve que encajarlo con la familia y mi empresa de arquitectura, a la que no podría dedicarme durante un tiempo. Lo cierto es que la realidad ha superado las expectativas.

### ¿Cómo se ha notado su impronta?

Pienso que realmente no he introducido nada nuevo. Es decir, mi entrada como presidente no ha sido revolucionaria. Considero que lo que he hecho ha sido reforzar unas líneas de trabajo que ya existían y darme cuenta que la economía del Port va más allá de todo lo relacionado con el mar.

Todo el equipo y la organización procura leer la realidad y, desde un punto de vista de la responsabilidad, intentamos prepararnos para decidir cómo nos tenemos que organizar, y muscularnos para afrontar esta rea-

lidad. Debemos hacer siempre un análisis de los datos y percibir cuáles son los indicadores, y reforzar aquellas áreas que todavía tienen buenas condiciones el futuro.

### 2023 puede considerarse como un muy buen ejercicio para el Port. Y aunque solo sea por comparación, lo ha situado como el de mayor crecimiento entre los principales puertos del Estado.

Podemos hablar, efectivamente, de cifras potentes, más allá del análisis del balance, que también es positivo. Analizando los resultados de los otros puertos, somos de los que más ha crecido entre los grandes. Hemos cerrado el año como sextos en el ranking, muy cerca de las cifras del puerto de Bilbao. (Los principales puertos en volumen del Estado son: Algeciras, Valencia, Barcelona, Huelva y Bilbao)

### Un crecimiento en tráficos del 9,9%. En cambio, los grandes puertos han sufrido mucho...

En nuestro caso, estoy seguro que hay parte local importante que ha contribuido a alcanzar

estos datos. Tenemos un gran equipo humano y una comunidad portuaria que ha sabido gestionar perfectamente todos estos cambios globales. Nos hemos adaptado bien y damos un buen servicio de forma solvente. Todo ello hace que el Port de Tarragona genere confianza y esto hace que se consoliden los tráficos y que vengan de nuevos. Nos ven como un socio solvente.

Pienso que hemos definido una serie de ejes potentes y los hemos trabajado en cada uno de los proyectos. Cada vez estamos siendo un puerto más transversal, donde procuramos que el departamento de Medio Ambiente piense también en el negocio, y que nuestro ámbito comercial también tenga en consideración el medio ambiente, por ejemplo.

### Hidrocarburos y agroalimentario siguen siendo los grandes tráficos estructurales del Port.

Y de los que dependen miles de empleos. En agroalimentario el Port es fundamental, somos una pieza básica de la cadena logís-



tica: desde el transporte de cereal que alimenta a las fabricas de pienso, y por extensión a las grandes granjas, hasta servir también a pequeños y medianos ganaderos. En este sentido, nosotros compartimos muchas demandas que hace el campesinado; e insistimos que no tenemos ninguna capacidad de incidencia en el precio de las materias primas. Queremos que nos vean como aliados: nos necesitamos el uno al otro.

Trabajamos para ser más eficientes en todo lo que estamos haciendo. Por ejemplo, hemos mantenido reuniones con los estibadores para ver cómo podemos ser más competitivos. Esto hará que los precios finales puedan bajar.

Por otra parte, en volumen, el más importante es el tráfico de hidrocarburos, sector que necesita, tanto sí como no, apostar por la transición energética de la mejor manera y de la forma más coordinada posible, con todas las empresas.

**En 2023 se sufrió especialmente en carga general. Sin embargo, no puede decirse que el puerto no tenga diversificación de tráficos.**

En el Port tenemos una gran diversificación de mercancías y la gente no lo sabe. Lo que queremos dar es un servicio que necesitan las empresas en carga general, que puede ser muy variado y prácticamente a medida.

Somos buenos en el ámbito de los cereales, también en hidrocarburos, y disponemos de un gran ecosistema empresarial que necesita apoyo en las cargas generales. Pues aquí es donde tenemos que poner el foco de atención. En todo caso, nos encontramos con un buen escenario con buenas perspectivas.

Por otro lado, es importante remarcar que se está haciendo un trabajo muy intenso que va más allá de los resultados para proyectar el Port en el exterior. Estamos haciendo un esfuerzo por dar mayor visibilidad al Port. Cda vez se hacen más cosas en este terreno.



**Y esto comporta algunos cambios en la gestión interna.**

Pienso que las empresas, para gestionar la complejidad creciente y el nivel de incertidumbre, son mucho más pluridisciplinares. Tienen trabajadores especialistas junto con otros con un perfil más generalista. La innovación ya no es un departamento exclusivo, sino que se incorpora dentro de cada departamento. La parte de recursos humanos, un tema muy importante, se reorganiza para que la gente pueda tener más calidad de trabajo, ser más productivos, con menos reuniones inútiles y más información de calidad. Y esta evolución te sirve para tomar decisiones. Como puerto estamos ya en ese camino, pero todavía la podemos hacer más.

**¿La decisión de rescindir el contrato al operador de la terminal de TEUs, DP World, no pretendía buscar un sustituto para el mismo tipo de tráfico?**

De hecho, la idea original con la terminal de contenedores era que íbamos a competir por el tráfico

de TEUs, buscábamos 500.000 toneladas y ampliarlo a un millón, pero vemos como Valencia tiene 4,5 millones de toneladas, con unas grandes infraestructuras, o Barcelona, con 3,5 y un alto nivel de profesionalización. ¿Debemos entrar a competir en ese campo?

En este momento trabajamos para ver cómo podemos afrontar el futuro de este sector. Estamos hablando de un escenario de gran complejidad que debemos ver cómo podemos acoplar todo para darle potencial a la terminal. Nuestra idea es poder captar tráfico de TEUs, no renunciamos a ello. Pero para el conjunto de la terminal, estudiamos otro planteamiento, sin intención de competir en toneladas o con el mercado global. Quiero dar un buen servicio. Y lo podemos dar creando sinergias con la terminal intermodal de la Boella y la ZAL, y con la PortTarragona Terminal Guadalajara-Mar-

chamalo, en un momento donde la integración vertical parece que se impone en el sector.

Al final, como ve, con la marcha de DP World cambiamos un poco



Nos encontramos en un buen escenario, con buenas perspectivas

las condiciones, porque tal como estaba planteado no nos cubría las expectativas que teníamos.

**¿Un nuevo tipo de operador que, además, pueda acoger tráfico de TEUs?**

Sí, dentro de un marco de multipropósito. Para conseguir este tráfico de contenedores no tenemos que perder oportunidades. Nuestra estrategia es permitir el multipropósito con unos condicionantes. Y para ello hay que

**Provisiones,  
Efectos Navales  
y Tricajes**

DINO THEO ATLANTIS M.C., S.L.  
EST. 1984

Poligono Industrial Entrevies  
C/ Roure s/n  
43006 Tarragona / Spain  
www.dtatlantis.com

**GENERAL SHIP SUPPLIERS & SHIP SERVICES**



redimensionar todas las otras piezas que dependían de la cifra prevista inicialmente. Tenemos un puerto con varias posibilidades, y los condicionantes son, por ejemplo, que si en el Moll de Cantàbria hay pasta de papel, las actividades que se hagan en el Moll de Andalucía no la contaminen. En este sentido, ya hay operadores interesados, pero es compleja la solución.

**Entonces se trata de poner el foco en diversificar la carga general.**

Tenemos un puerto extenso, con espacios disponibles y debemos ser eficientes para optimizarlos. Como, por ejemplo, los dos muelles que se harán en el nuevo contradique. Será una obra estratégica que permitirá acoger nuevos muelles multipropósito.

El Port está funcionando bien, pero todavía tiene que ir mejor. Y para que sea así tenemos que jugar bien esta carta, la de la diversificación. Disponemos de un gran ecosistema empresarial que necesita apoyo en las cargas generales. Pues aquí es donde tenemos que poner el foco de atención. Lo que queremos es dar servicio a las empresas con aquella carga general que necesitan. Y adaptarnos: si hay una de las piezas que cambian, readaptamos el sistema y lo redirigimos. Esto es como un barco. Uno de nuestros esfuerzos como organiza-

ción es poder hacer esto, que no es nada fácil.

**En este campo, el de la carga general, ¿hay alguna propuesta por una nueva ruta ro-ro?**

Estamos en un momento coyuntural que, en general, hay pocos barcos ro-ro. Están bastante disputados. Esto cambiará de aquí a ocho o nueve meses y, mientras tanto, lo que se está planteando es llevar el material en contenedores. A escala de espacio y eficiencia seguramente no tiene la misma que el ro-ro. Este tema se resolverá, porque me consta que las grandes navieras ya buscan como suplir la carencia de barcos ro-ro.

**La futura ZAL puede ser un apoyo en este sentido, el de diversificar tráficos.**

Hay un interés elevado de empresas importantes que se podrían implantar en la Zona de Actividades Logísticas (ZA). Tenemos ofertas, pero debemos valorar qué nos conviene más para adaptarse a nuestras necesidades y no hipotecarnos. Mirar de qué manera puede ser un complemento de actividades. Lo importante es que hay una demanda clara, y que podamos estudiar diversas posibilidades. Trabajamos actualmente con 8 o 9 posibilidades. Antes de la primavera del próximo año ya tendremos noticias.

**Y en todo ello juega un papel destacado la terminal de la Boella.**

En efecto. Ayuda también el hecho que tenemos dos terminales ferroviarias, y el potencial que se vislum-



**El Port genera confianza: los operadores nos ven como un socio solvente**

bra en este sector logístico. Hemos de acertar en el desarrollo de los espacios portuarios, nada sencillo y técnicamente muy complejo, para que todo se armonice y cree el volumen de tráficos esperado.

**La ZAL tuvo que esperar decenios antes del inicio de obras, víctima de interminables trámites administrativos. ¿No cree que es difícil que el empresario y la ciudadanía en general entiendan estos procesos tan lentos?**

En Catalunya tenemos un déficit clarísimo con la administración pública. Si no ayudamos a todos estos empresarios que quieren hacer cosas, si no somos facilitadores, tendremos un colapso.

Aquí, en el Port, como administración tenemos unos deberes pendientes. Como parte que soy yo

de la administración, primero tengo que identificar los problemas, hacer mucha autocrítica y poner medios para que esto no pase. Lo que no podemos hacer es ir en contra de todo ni a favor de todo.

Hemos potenciado en estos últimos meses la necesaria colaboración con la empresa privada. Queremos compartir nuestra visión comercial con los operadores privados; crear cohesión. Esto se había perdido un poco porque el mundo va cambiando y hay que realinearse con los nuevos escenarios. Tenemos que ir en esta línea de colaboración público-privada. Esto nos va a permitir adaptarnos a las nuevas realidades y ser más sostenibles, resilientes, adaptables y flexibles.

Somos muy conscientes que hace falta un acompañamiento

en todos los sectores en los que trabaja el enclave, y además hay que tener en cuenta que somos una infraestructura muy diversificada. Realmente, somos un puerto grande porque tenemos un rol estratégico en varios tipos de tráficos. Es evidente que hay que mantener la buena posición en todo aquello en lo que destaquemos. Pero no debemos crecer por crecer y obsesionarnos con subir posiciones en el ranking. Debemos focalizarnos en dar un buen servicio a todas aquellas empresas que dependen que tú hagas las cosas bien. Y no perdamos de vista que nosotros también dependemos de todas estas empresas. Esta relación simbiótica la hemos potenciado claramente. Lo hemos hecho con los acontecimientos que hemos realizado entorno al Hidrógeno, a los productos químicos o a la logística por ferrocarril en los equipamientos de Puerto-Ciudad, y hemos enfocado cada vez más nuestra actividad hacia los segmentos que son estratégicos.



**OPERADOR LOGÍSTICO**  
TRANSPORTE, ALMACENAJE Y DISTRIBUCIÓN

Po. Ind. RIUCLAR C/ Granit, 24 - 43006 TARRAGONA  
CORRESPONDÈNCIA: Ap. Correos 166 - 43080 TARRAGONA  
Tel. 977 54 69 82 [info@transportesprats.com](mailto:info@transportesprats.com)

### La PortTarragona Terminal Guadalajara-Marchamalo va por buen camino...

Con la Terminal Guadalajara-Marchamalo tendremos este punto de crecimiento hacia la diversificación. Por toda la demanda que tendrá este puerto seco, estamos hablando de una infraestructura que nos permitirá hacer un salto en calidad y volumen.

Poder llegar aquí desde el interior de la península será gracias a esta plataforma. Pero tenemos que pensar a largo plazo, sin olvidar el corto. Pensar en largo quiere decir no valorar tanto los volúmenes, que se incrementarán, como ver hacia donde van las tendencias para adaptarnos.

nemos que creer en los nuevos combustibles, las bajas emisiones y un espacio libre de contaminaciones. El mundo ya va hacia aquí. En este sentido, nuestra visión es que la descarbonización en toda la cadena logística pasa por el ferrocarril.

A modo de ejemplo, hemos hecho una serie de jornadas energéticas con posicionamientos favorables en Vall d'Hidrógen de Catalunya y esto se ha traducido en contactos y oportunidades de inversión y de nuevos tráfi-cos. Cada vez estamos más en el mapa en temas de sostenibilidad. Y esto es resultado de un trabajo de equipo, como no puede ser de otro modo.

Sin embargo, creo que cada territorio tiene una capacidad de absorción, que si la sobrepasas en cuanto a niveles hídricos, de construcción de viviendas, de coches o a escala de polución, entre muchos otros, se colapsa el sistema y salimos todos perdiendo. Este análisis basado en la capacidad de absorción, yo la aplico a todo.

#### ¿Hay que evitar el gigantismo?

Tenemos que ver qué capacidad de absorción tiene un territorio como el Camp de Tarragona, con una población de 500.000 personas, con un peso turístico y ver qué valor añadido podrían aportar 200.000 cruceristas.

Y esto es una decisión del territorio. Habrá gente que está totalmente en contra, y otros a favor de que lleguen 3.000.000 de cruceristas, como tienen los puertos mediterráneos más grandes. Insisto, yo no decido: hay una mesa institucional de cruceros que tiene un peso importante, con representantes de las administraciones y del sector privado, y todavía más si lo ligamos con la nueva Área Metropolitana del Camp de Tarragona. En todo caso, tenemos que tener cruceros de acuerdo con el Port de Tarragona y huir de modelos más masificados.

#### ¿Qué puerto le gustaría para el futuro?

Un puerto que si ha de virar a estri-bor lo pueda hacer de una manera reactiva y rápida, con un equipo humano muy bien avenido, y con un entorno de confianza que no se ha de confundir con una flata de jerarquía o de responsabilidad.



Queremos compartir nuestra visión comercial con los operadores privados

### En su mandato, la apuesta del Port por la transición energética se ha convertido en una de sus principales banderas.

Somos un puerto que necesitamos hacer esta transición energética. Esto significa realizar una serie de adaptaciones durante este periodo de transición. Si lo afrontamos como es debido, nos hará más fuertes. Es un reto que estamos asumiendo para que el Port de Tarragona despunte. Te-

### Por último, querría hablar de los cruceros.

Yo respeto todos los puntos de vista, pero lo que quiero hacer valer es que, de la misma manera que no decido qué tipo de tráfico va dentro de un contenedor, tampoco decido si ahora tienen que venir unos cruceros u otros. Debemos tener en cuenta que hay una concesión con una empresa, con unos compromisos y unos objetivos ligados a esta concesión.

Door solutions for today,  
Innovating for tomorrow

### CENTROS DE PRODUCCIÓN DEL GRUPO FERMATOR

Sede Central:  
**Tecnolama, S.A.**  
Reus, Tarragona  
Desde 1977

**Klefer, S.A.**  
Salónica, Grecia  
Desde 2001

**Tecnoamerica, Ltda.**  
Sao Paulo, Brasil  
Desde 2003

**DMT, S.L.**  
Falset, Tarragona  
Desde 2004

**Tecnidoors, S.p.A.**  
Milán, Italia  
Desde 2006

**Henry Peignen, S.a.S.**  
París, Francia  
Desde 2007

**Ningbo Arttec Co. Ltd.**  
Shanghái, China  
Desde 2008

**Tecno Doors, Pvt. Ltd.**  
Chennai, India  
Desde 2008

**Enginova, Sp. z o.o.**  
Łódź, Polonia  
Desde 2010

**Changshu Wanyou Co. Ltd.**  
Shanghái, China  
Desde 2014

**Innovatec, Pvt. Ltd.**  
Ahmedabad, India  
Desde 2022

Fermator, líder mundial en desarrollo y producción de puertas de ascensor, presta servicio global desde su sede central en Reus. Para ello se apoya en un equipo de más de 1.600 empleados repartidos entre centros de producción y distribución que facilitan la operación en cualquier lugar del mundo.

Los transportistas ven un gran futuro para el sector, pero exigen a las administraciones cambios importantes

*Los últimos datos hechos públicos apuntan que cada día pasan de media casi 3.400 vehículos por el Port. Hemos reunido a diferentes representantes del transporte por carretera para analizar la situación actual del sector y las perspectivas de futuro.*



Los últimos años han sido complicados para los transportistas. “En el año 2022, el gasóleo subió de



JORDI SALVAT

forma exponencial en muy poco tiempo y esto descolocó a las empresas. Hasta que puedes hablar con los clientes, convencerlos que es un aumento de costes extraordinarios, que se ajusten los precios, costó. Porque veníamos de unos años que las inflaciones habían sido casi cero y los clientes se habían acostumbrado a que los incrementos eran pequeños o hasta se habían reducido precios. El 2022 fue una sacudida importante y provocó muchos problemas que todavía ahora sufrimos sus consecuencias”, explica el secretario general de la Federación de Empresarios de Transporte de Tarragona (FEAT), Josep Lluís Aymat.

“La inflación nos afecta mucho. Ahora estamos en un 3% de inflación, pero el agosto pasado estábamos al 11%. Estas diferencias que hay durante el año no se compensan y, si tienes

que cambiar ruedas o ir al taller, tienes que ir cuando toca y no esperar en enero que te saldrá más barato. Todos los suministros del camión han subido en dos años un disparate. La inflación que nos dicen no es real”, afirma Francesc Mateu, representante de la Agrupació Portuària, que reúne a los transportistas autónomos que trabajan en el puerto.

Rafael Campaña, de Transportes Líquidos Campaña, con una flota de más de cien camiones, señala que el precio de un camión o una cisterna nueva ha aumentado un 30 o un 40% los últimos dos años. “Además los intereses han subido. Este año invertiré cero en nuevos camiones; aunque aquí en Tarragona estamos en un lugar privilegiado, con mucha industria química, y se trabaja”, reconoce Campaña.

### Medidas positivas

Aymat considera que la situación de 2022 sirvió para que la administración tomara conciencia que se tenían que tomar medidas estruc-

turales, como la cláusula del gasóleo, que permite ajustar los precios según el alza o la baja del precio del carburante, o la prohibición de la carga y descarga por parte de los conductores, largamente reivindicada por el sector. Se introdujeron las bonificaciones en los carburantes, ayudas directas, acortar tiempos de carga y descarga con una penalización por hora. “Estas medidas han hecho que las empresas pudieran hablar más de tú a tú a los clientes”, añade. Y es que el Real Decreto Ley establece un régimen de sanciones para los incumplimientos de las empresas, como los pagos fuera de plazo.

“Los clientes han cambiado su forma de pago y lo hacen más al día; hay más control”, explica Rosa Saltó, de Transportes Saltó. “Voluntad ni una de pagar”, apunta Mateu, y Campaña recuerda que las empresas grandes ya cumplían antes algunas de estas medidas, como la cláusula del gasóleo o el tiempo de espera. “Si no está la carga preparada pagas penaliza-



Los clientes han cambiado su forma de pago y lo hacen más al día; hay más control.

**Rosa Saltó**  
Transportes Saltó



Las empresas cada vez tienen más problemas para encontrar personal formado que pueda llevar los vehículos

**Josep Lluís Aymat**  
Secretario general de la FEAT



ción. Antes las empresas pequeñas no lo respetaban”, asevera.

“La Ley de la morosidad nos ha dado un poco de aire. Ha hecho que los que pagaban a 90 días y se alargaban a 120 y 150 días paguen voluntariamente a menos de 60 días y esto nos ha dado pulmón. Cuando vas a pagar gasóleo o cambias las ruedas lo pagas en una semana. Teníamos que aguantar unas pólizas de crédito monstruosas. Estamos negociando un nuevo convenio, con un aumento del 10% y la mayoría de clientes lo entienden”, explica Joaquim Riudeubas, presidente de la FEAT.

### Escasez de conductores

Uno de los problemas que preocupa más a los empresarios del trans-

porte por carretera es la escasez de conductores y el consecuente problema en el relevo generacional. La media de edad de los transportistas tarraconenses ha subido hasta los 52 años. “Las empresas cada vez tienen más problemas para encontrar conductores, personal formado que pueda llevar los vehículos. Y los clientes esto lo saben y muchos empiezan a ver que es mejor establecer vínculos estables con sus clientes de transporte y que el servicio los falle, con acuerdos más a largo plazo, que discutir el precio del céntimo/kilómetro. Es un escenario conflictivo pero también tiene puntos positivos y hablan de tú a tú a los clientes”, explica Aymat, que admite que la falta de conductores afecta de forma diferente las empresas dependiendo de su tamaño. “En-

contrar relevo generacional, dentro de la propia familia o fuera, cada vez es más difícil”, añade.

“Un joven se tendrá que sacar primero el carné de coche, después de un año un carné para poder conducir camiones de 16 toneladas y en dos años se tendrá que gastar 6.000 euros en otro carné para poder llevar el camión de su padre. En tres años, este chaval necesitará un total de 10.000 euros”, se queja Mateu, transportista autónomo.

“Los pequeños han ido desapareciendo porque no se ganaban la vida y aquí todos tenemos parte de culpa. No hemos cuidado los autónomos como los tendríamos que haber cuidado. He tenido autónomos, pero ahora ya no tengo. Los



Para sacarse los carnés para llevar el camión de su padre, un joven necesitará 10.000 euros en tres años

**Francesc Mateu**  
Agrupació Portuària

autónomos eran necesarios y no se los había que haber dejado de la mano de Dios”, admite Campaña. Coincide Riudeubas: “El sector arrastra unos errores históricos. Los autónomos nos los hemos cargado nosotros. No se ha aplicado la ley igual al autónomo que subcontratas que al empresario. El autónomo

está abandonado porque no tiene una estructura. Cuando descansa tiene que lavar el camión, tiene que ir al taller, un familiar le hace las facturas. El autónomo no tiene clientes. Los clientes son los transportistas. Yo, si tengo algún moroso, es un transportista. Ha habido gente muy aprovechada, muy poco respe-

tuosa. Si alguien tenía que quedar sin cobrar era el autónomo”, lamenta Mateu.

La FEAT hace diez años tenía más de 1.200 afiliados y ahora no llegan a 800. Se ha incrementado el volumen medio de las empresas pero ha bajado el total de conductores. “Esto quiere decir que la tasa de reposición es mínima. De cada diez conductores que se jubilan, entran uno o como mucho dos”, apunta Aymat, que añade que esta situación se produce aunque “aquí pagamos más que en otros lugares y tenemos capacidad de atracción”. La carencia de conductores, según Aymat, es un problema mundial: “En China faltan tres millones de euros y en Estados Unidos hay ofertas de 100.000 euros al año para ser conductor”.

“Hemos buscado fórmulas para encontrar conductores. Pero siempre encontramos trabas. Cuando había el servicio militar te sacabas el carné de balde y ahora te tienes que gastar 6.000 euros. En Constantí hay decenas de peruanos en pisos esperando el certificado para ser conductores. Tienen carné, pero los falta el CAP, que son 600 horas”, comenta Riudeubas.

#### Exceso de burocracia

“Entre certificaciones, aplicaciones, impuestos, pagos... no hay ningún autónomo que sea capaz de llevar su empresa. Ni uno. Has de tener una asesoría o una gestoría”, se queja Mateu, que señala que la pandemia ha acabado con los trámites presenciales y se tiene que pedir hora para todo, ya sea en la admi-

nistración o a la entidad bancaria. “Dentro de sectores como el nuestro, la burocracia es una queja constante. Siempre que un político dice que quiere simplificar la administración nos ponemos a temblar porque hará lo contrario de lo que está diciendo”, ironiza Aymat.

Los transportistas lamentan que no hay una plataforma unificada, ya que ahora cada empresa tiene una aplicación diferente y se tienen que subir todos los datos. Y hay una aplicación diferente para el cargador y el que descarga. “Si falta el recibo de autónomo no puedes descargar”, avisa Mateu. “Yo tengo una persona solo para llevar las aplicaciones”, reconoce Campaña.

#### Futuro

“El transporte tiene un futuro espectacular porque se tienen que abastecer las fábricas. No puedes hacerlo con el tren o el avión. Cuando un tren llega a Tarragona tienen que ser los camiones los que distribuyen

la mercancía”, considera Riudeubas, pero también admite la otra cara del sector: “Se trabajan muchas horas, pero solo conduces cuatro. Se pierden muchas horas cargando o descargando, esperando. Es difícil plegar antes y tener una mejor vida familiar. Yo vuelvo a casa a las siete o las ocho de la tarde. Esto no lo hace atractivo y la gente joven no quiere esto y se hacen bombero o mosso de esquadra”. “Y después de toda esta larga jornada laboral tienes que ir a repostar o preparar el camión”, añade Saltó.

“Tenemos FP para muchos oficios, pero en este, con un enorme cantidad de conductores profesionales no había ningún módulo de FP. Ahora al menos hay uno en cada demarcación catalana, pero llega cuando va veían el desastre, que avisamos de hace 15 o 20 años. Ahora las administraciones ya ven que tambalea la seguridad de la cadena logística”, apunta Aymat, que critica que los políticos se llenan siempre la boca

repetiendo que el ferrocarril tiene un gran papel en la cadena logística. “Incluso en los países donde más utilidad y eficiencia tiene el ferrocarril, no pasa en ningún caso del 25%. El otro 75% lo tendremos que continuar haciendo por carretera y no hay manera que entiendan esto. Cada vez que hacen un brindis al sol por el ferrocarril queda muy bien en los diarios”, señala el secretario general de la FEAT.

El secretario general de la FEAT considera poco comprensible que los pasajeros tengan que ir a coger el tren de alta velocidad en la estación de La Secuïta y los convoyes cargados de mercancías peligrosas pasen por el medio de Tarragona y Reus y áreas densamente pobladas con ocupación turística: “En 2024 todavía no está operativo el tercer carril y la solución urgente y provisional durará 30 años. La cuota intermodal del ferrocarril va hacia atrás. No hay conexión con el puerto y las áreas industriales y logísticas”. Y



Los pequeños han ido desapareciendo porque no se ganaban la vida y aquí todos tenemos parte de culpa

**Rafael Campaña**  
Transportes Líquidos  
Campaña





La ITV es un error de corrupción histórica que no se quiere solucionar. No nos queda ninguna entidad ni ningún político por hablar

**Joaquim Riudeubas**  
Presidente de la FEAT



advierte que se necesitan estaciones intermodales: tampoco están y no se sabe cuándo se harán. “Hacen falta siete u ocho estaciones intermodales en todo Catalunya y no dos. Hay mucho desconocimiento. Más volumen de mercancía ferroviaria creará un cuello de botella a Tarragona. No hay soluciones alternativas al transporte de carretera y como sector nos iría bien esta alternativa ferroviaria y que nos ayudara a hacer este trabajo”, apunta. Las últimas cifras apuntan que las mercancías que se transportan a Europa por carretera han subido del 84% al 90% los últimos años. “Durante la pandemia el transporte por carretera mantuvo llenas las estanterías de los supermercados”, reivindica Aymat.

Por su parte, Riudeubas recuerda que hace unos meses se inauguró el Túnel de Lilla en la A-27, con 23 años de retraso, pero el tramo de la salida del túnel en Montblanc quizás estaremos diez años en construirlo: “Es una vergüenza”. El máximo dirigente de la FEAT critica la poca operati-

dad de la empresa pública, frente a la empresa privada, mucho más rápida en solucionar problemas.

**La ITV, un gran problema**

Si un tema calienta los ánimos entre los transportistas tarraconenses es la Inspección Técnica de Vehículos (ITV). “La ITV representa actualmente una traba”, afirma Aymat, que pone un ejemplo. “El antiguo presidente de la EMT me explicaba que tenía dos chóferes solo para pasar las ITV por lo pesado y la mala disposición para hacer el trabajo”.

Mateu explica que entre los autónomos del Port es normal pasar la ITV en Lleida o Fraga. “¿Qué pasa con las ITV? ¿Me puedo comprar un Mercedes de 100.000 euros y que un taller me haga la revisión de garantía y no encuentran ninguna casa oficial donde un camión pueda pasar la ITV? Esto me saca de quicio”, comenta.

Y es que sólo hay una estación de ITV en el Camp de Tarragona para vehículos pesados, la de Reus. En

Tarragona no se revisan vehículos industriales. “De junio a septiembre sólo trabajan hasta el medio día. Es una vergüenza”, lamenta Mateu, i Riudeubas denuncia que cuesta encontrar horas para pasar la ITV con camiones y se tiene que pedir con dos meses de antelación. La mayoría de vehículos pesados tienen que pasar la ITV cada seis meses. No pasarla a tiempo representa una sanción, que combinada con dos más les puede dejar un tiempo sin poder conducir.

La solución para los transportistas es fácil. “Que los talleres sean certificados y hagan la ITV. No se pedirían días porque te lo arreglarían en el mismo taller. Es un error de corrupción histórica que no se quiere solucionar. No nos queda ninguna entidad ni ningún político por hablar”, opina Riudeubas. “La ITV es un gran problema, uno más para los autónomos”, concluye Mateu. Los transportistas piden más estaciones de ITV para vehículos pesados si se quiere continuar con este sistema para inspeccionar sus camiones.



HOME  
OF  
BUSINESS

UN CENTRO DE  
NEGOCIOS INSPIRADO  
POR EL MAR Y ABIERTO  
A TODOS

Business Pier es la mejor solución para armonizar trabajo y calidad de vida. Situada en la exclusiva marina de Port Tarraco, esta área empresarial, urbana y marina a la vez, combina lo mejor de ambos mundos para ofrecerte una experiencia que no se parece a ninguna otra.

Moll de Costa, Tinglado 3, Tarragona  
+34 977 244 173  
manager@businesspier.es

www.businesspier.es

## Aumento del 10% el movimiento de trenes

El Port ha experimentado un crecimiento significativo en el movimiento de trenes de mercancías durante el año 2023. El número total de trenes entrados o salidos del puerto ha sido de 1.955, mostrando un incremento del 10% en comparación con el año anterior.

De esta cifra total, los cereales han sido la mercancía con mayor actividad, con 652 trenes, representando el 33% del movimiento global. En segundo lugar, se encuentran los automóviles, con 505 trenes y una cuota del 26%, seguidos por los productos siderúrgicos con 466 movimientos, que representan el 24% del total.

Igualmente, el crecimiento del número de trenes muestra cifras notables, especialmente en los casos de los automóviles, con un incremento del 31,2%, y los cereales, con un aumento del 52%. En contraste, los productos siderúrgicos han experimentado una leve disminución del 1,3%.

Analizando la evolución histórica desde el año 2011, destaca que los 1.955 movimientos de trenes del año 2023 solo se quedan por debajo de los 2.251 trenes (sin contar los de carbón) registrados en 2011.

En cuanto a los operadores de trenes de mercancía, Renfe Mercancías se consolida como el principal, con el 72% de los trenes (1.407 movimientos) y un crecimiento del 8,7%. Captrain ocupa la segunda posición con 234 movimientos, un crecimiento del 18,8% y una cuota del 12%, seguido por Go Transporte con 187 movimientos, un incremento del 31,7% y una cuota del 10%. Cierra este ranking Transfesa Raíl con 127 trenes y una cuota del 6%.

Trenes movidos, según mercancías

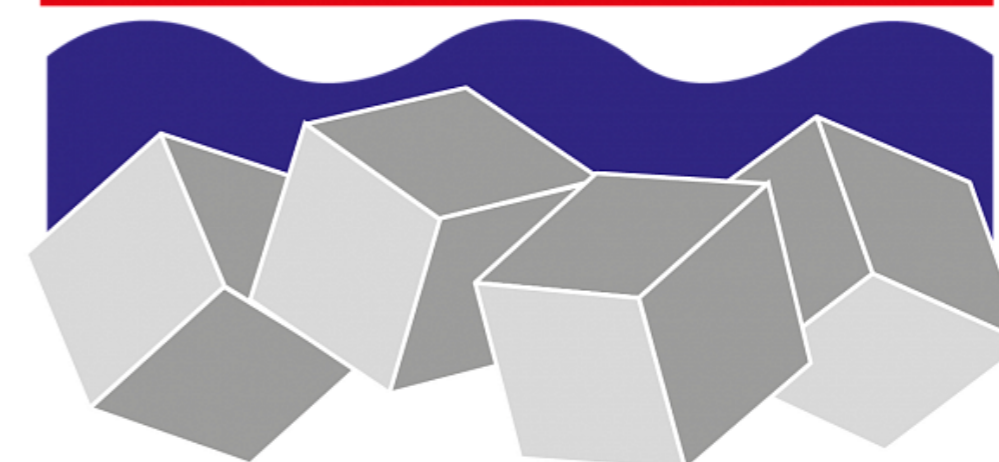
	2022	2023
Automóviles	385	505
Cereales	429	652
Siderúrgico	472	466



1992

2024

# APPORTT



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

## Promoció - Energia - Innovació

32 anys al servei de l'entorn portuari

Passeig de l'Escullera, s/n - 43004 Tarragona  
www.apportt.com - info@apportt.com  
977.256.400





## El Corredor Mediterráneo ferroviario por la costa de Tarragona, un colapso evidente

Desde inicios de este año 2024, el Ministerio de Transportes y Adif están llevando a cabo diferentes acciones para implantar el tercer carril del Corredor Mediterráneo en las vías convencionales de la costa de Tarragona, desoyendo a los municipios y entidades del territorio que no quieren condenar nuestro futuro ni nuestro bienestar económico y social. Seguimos esperando la respuesta del Ministerio para una alternativa a este trazado que no afecte a la línea de la costa, ya con muchas incidencias, y que no pase por el centro de las poblaciones.

**TP** EUGENI SEDANO\*

Desde la Plataforma Mercaderies per l'Interior hemos defendido siempre el transporte de mercancías por ferrocarril por su eficiencia energética, su importante sostenibilidad medioambiental y por la mejora innegable de la competitividad en muchos sectores económicos. A nivel de sostenibilidad, sabemos que el 5% de mercancías transportadas por ferrocarril equivalen a una disminución de 3,2M toneladas/año de CO<sub>2</sub> en Cataluña. Está claro que el Corredor Mediterráneo es primordial para el desarrollo de la economía territorial, para una integración de la economía del Estado y para un mejor funcionamiento del mercado único europeo, esto no lo ponemos en duda.

Sin embargo, también tenemos que ser todos conscientes que el actual trazado del CM por la costa, el tercer carril, es peligroso para la salud y vida de las personas, para el patrimonio y para el entorno, además del impacto económico que representará el colapso previsto de las vías, desde el primer día que se ponga en funcionamiento. Es imprescindible que, además de un trazado definitivo por el interior y lejos de núcleos poblados, el Ministerio de Transportes también diseñe uno de provisional inmediato. No nos podemos permitir que la solución provisional del Ministerio se convierta, cuando haya cambio de ministro o de partido de gobierno, en un trazado definitivo que hipoteque nuestras poblaciones, nuestra economía y nuestro litoral.

Para ver el futuro colapso de las vías ferroviarias, sólo es necesario echar un vistazo al mapa del trazado del Corredor Mediterráneo en España para darnos cuenta de la cantidad de trenes que llegarán a nuestra costa: el transporte ferroviario del CM se canalizará por dos líneas: la litoral Almería-Valencia-Sagunto y la central Algeciras-Madrid-Zaragoza, las cuales confluyen en el nudo de Vila-seca continuando por Tarragona y la Costa Daurada norte. Según las diferentes previsiones de entidades europeas y estatales y

de operadores logísticos, se multiplicará por 5 el tráfico de convoyes de mercancías del CM (los cuales serán más largos -750m-), los cuales tendrán que competir en la utilización de las vías con los trenes de pasajeros de cercanías y de media distancia y los de mercancías de ancho ibérico. Esta gran circulación de los trenes de mercancías del Corredor Mediterráneo, sin disponer de una

vía segregada, tendrá un impacto muy negativo sobre el necesario incremento del transporte ferroviario de mercancías en España que permita pasar del 4% actual a la media europea del 20%, además del perjuicio para la circulación de los propios pasajeros deteriorando la interconexión eficiente y sostenible de los núcleos urbanos de la costa con otras poblaciones, impidiendo el

**cambrareus**  
Al teu costat

[www.cambrareus.org](http://www.cambrareus.org)  
O truça'ns al 977 33 80 80  
Segueix-nos a les xarxes socials

- > EMPRENEDORIA
- > CREACIÓ EMPRESES
- > COMERÇ EXTERIOR
- > INTERNACIONALITZACIÓ
- > FORMACIÓ I OCUPABILITAT
- > INNOVACIÓ, DIGITALITZACIÓ I COMPETITIVITAT
- > ARBITRATGE I MEDIACIÓ
- > ASSESSORAMENT
- > FUNCIÓ CONSULTIVA TERRITORI

Cambra de Comerç, Indústria, Serveis i Navegació de Reus - c/ Boule, 2. 43201. Reus

crecimiento, desarrollo y rapidez del tráfico de personas donde se concentra la población.

Estamos seguros de que el tráfico de trenes de mercancías por la costa y la posible instalación de pantallas acústicas (que sólo dividirán poblaciones y no protegerán de las vibraciones ni de accidentes o fugas) contribuirán a un deterioro de los barrios y municipios a lo largo de la vía de la costa, con pérdidas de valor de viviendas y

transportará al Corredor Mediterráneo por la costa de Tarragona. En este sentido, la "Plataforma Mercaderies per l'Interior", pide el cumplimiento del RD 412/2001, de 20 de abril, que regula el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril, donde en el artículo 4.1. establece: "Los trenes que transporten mercancías peligrosas deben utilizar necesariamente, cuando existan, las líneas que circunvalen las poblaciones, ...". Ahora mismo estas líneas existen, y es la línea de alta velocidad que tenemos en el Camp de Tarragona, que podría tener un uso mixto durante el periodo provisional.

Unas mercancías peligrosas que afectarán también al sector empresarial turístico e inmobiliario por la limitación a las mejoras y nuevas construcciones de instalaciones turísticas (campings, hoteles, apartamentos) y en el impedimento de desarrollo urbanístico dentro de las zonas identificadas como riesgo químico en el transporte de este tipo de mercancías, de acuerdo con las normativas de Protección Civil. Es lo que se llama la zona de indefensión (ZIF), la franja de seguridad mínima necesaria para la viabilidad de la autoprotección en los elementos vulnerables en el marco de un accidente con materias peligrosas.

Sabemos que no estamos solos. Los ayuntamientos de Tarragona, Reus, Vila-seca, Altafulla, Torredembarra, Roda de Berà y El Vendrell han aprobado en sus plenos, con unanimidad, nuestro manifiesto que pone todas estas cartas sobre la mesa. También tenemos el apoyo del Port de Tarragona, la Asociación Empresas Químicas Tarragona (AEQT), la Universidad Rovira i Virgili, las Cámaras de Comercio de Tarragona y Reus y Pequeña y Mediana Industria Cataluña (PIMEC). El territorio tiene consenso: no quiere el CM por las vías de la costa ni que transite por el centro de nuestras poblaciones. Ahora sólo necesitamos voluntad política.

\* Portavoz de la Plataforma Mercaderies per l'Interior



Seguimos esperando la respuesta del Ministerio para una alternativa a este trazado que no afecte a la línea de la costa

negocios y la separación permanente entre estos municipios y el mar. El deterioro del entorno turístico supondrá también un efecto muy negativo para la marca Costa Daurada, de reconocimiento internacional, y por los miles de puestos de trabajo que genera. Y esto no lo queremos para nuestro territorio.

Los últimos estudios presentados por FERRMED, la asociación empresarial multisectorial que defiende la optimización de la circulación ferroviaria en Europa, ya alertan hace tiempo del colapso que se producirá por saturación de las vías, al confluir en la misma vía el incremento de circulación previsto, tanto de trenes de mercancías de ancho ibérico y de estándar como los de pasajeros de cercanías y de media distancia, aumentando, al mismo tiempo, la probabilidad del riesgo de accidentes.

Unos sucesos que pueden ser muy peligrosos debido a las mercancías peligrosas que también



# REUS ENERGIA

## L'elèctrica pública municipal

### Fem Ilum!



MÉS INFORMACIÓ A  
[reusenergia.cat](http://reusenergia.cat)

# FERRMED pide inversiones inmediatas para evitar que colapse la línea ferroviaria entre Tarragona y Barcelona

FERRMED, la asociación internacional de carácter multi-sectorial liderada desde Catalunya que tiene como objetivo principal impulsar un gran eje ferroviario de mercancías para unir el sur con el norte de Europa, finalizó el noviembre del año pasado un estudio sobre la red de transportes en la Unión Europea. El documento es fruto de más de cuatro años de trabajo de un equipo interdisciplinar de 24 expertos de diferentes países, que incluye economistas, ingenieros y geólogos. FERRMED Study of Traffic and Modal Shift Optimisation in the EU analiza más de 77.400 kilómetros de la red de corredores definidos por la Comisión Europea, pero también las líneas ferroviarias secundarias, carreteras y vías navegables.

TP J. S.

Además, el estudio identifica los hubs logísticos más importantes, analiza las características y la eficiencia de las terminales intermodales, define los escenarios de tráfico futuros con la investigación de los cuellos de botella previsible, calcula las necesidades en líneas ferroviarias adicionales, desarrolla un nuevo sistema de gestión integrada del tráfico carretera-ferrocarril (+FIRRST) y analiza el impacto socioeconómico y medioambiental de las conclusiones y recomendaciones del estudio.

## Tercer hub logístico europeo

El presidente de FERRMED, Joan Amorós, señala que una de las principales conclusiones del documento que afecta nuestro territorio es que Tarragona-Barcelona se sitúa como el tercer mayor hub logístico europeo gracias a su tráfico de mercancías, sólo superado por el Ruhr y el Gran Milán. Pero este estudio también advierte que la línea ferroviaria entre Tarragona y Barcelona puede ser un cuello de botella si no se toman medidas de forma inmediata.

Amorós recuerda que la Comisión Europea se ha marcado el objetivo que en el año 2030 el 30% del transporte en su territorio se lleve a cabo en tren para cumplir los objetivos medioambientales y socioeconómicos fijados. En Alemania ya se llega actualmente al 23%, Italia al 14% y Francia al 10%, pero España se queda en sólo un 4%. Si en 2030 el transporte de mercancías a través del tren llega en nuestro país a un 10%, que es el objetivo que ahora se marca el Gobierno español, la red ferroviaria entre Tarragona y Barcelona colapsará, ya que la previsión más pesimista apunta que en diez años aumentará un 20% el transporte de mercancías en esta zona y algunas fuentes elevan esta cifra a un 40%.

“Actualmente entre Martorell y Barcelona circulan entre 160 y 170 trenes de pasajeros diarios además de 30 de mercancías, que se multiplicarían por tres con estas previsiones. Se sumarán los trenes de SEAT, BASF, el Port de Tarragona y los que vienen del puerto de Valencia y la industria de azulejos. Es un problema gravísimo, sobre todo en el tramo entre Martorell y Castellbisbal. Allí la línea se bifurca entre la que va a Barcelona y la que marcha a Francia por Mollet”, advierte el presidente de FERRMED.

Amorós plantea soluciones pero también avisa que se tienen de empezar a implementar ya, porque los plazos para que estén operativas pueden llegar a diez años. En primer lugar, considera prioritario separar el tráfico que llega del Valle del Ebro y del Corredor del Mediterráneo, doblando la vía única actual con otra que una Cervera y Mollet por Igualada y crear un by-pass en Martorell para separar los comboyes de pasajeros y mercancías. También apuesta por doblar la línea entre Tarragona y Cas-

tellbisbal recuperando la antigua línea de Roda de Berà y tener la línea de Valls por Picamoixons como alternativa.

Las cifras que revela el estudio impulsado por FERRMED son claras. Sitúa en más de 122.000 toneladas/día el mínimo el tráfico de mercancías para situar un tramo en “Primera División” de la Unión Europea, de las tres en que clasifica las diferentes vías. En esta “Primera División” también se encuentran tres zonas más de la geografía española: Madrid, Valencia y Algeciras. El tramo Tarragona-Sant Vicenç de Calders registra 166.208 t/

l’Ebre y que también tendría de haber una terminal en l’Aldea y recuperar la vía entre Tortosa y Uldecona.

Amorós avisa que tiene que haber cambios en los planteamientos actuales en materia ferroviaria del Gobierno español y se tendrían que invertir en Catalunya 16.000 millones de euros en lugar de los 6.000 millones ahora planificados y confía que si la Unión Europea asume los planteamientos de FERRMED, los estados tendrán que asumir el mandato e invertir: “Tengo mucha fe en nuestro estudio. Podemos crear un lobby superpotente en Euro-

## Confluencia entre el Eje Ebro y el Eje Mediterraneo (volúmenes de carga diarios)





## La nueva terminal de cruceros, un proyecto de gran alcance

Desde el año 2013, he estado involucrada en el proyecto para captar turismo de cruceros para Tarragona, colaborando estrechamente con la Autoridad Portuaria desde los inicios de este ambicioso objetivo. Estoy agradecida por la oportunidad que me brindaron para contribuir al desarrollo turístico de nuestra región. Desde el año 2022, tengo el privilegio de formar parte del equipo de Tarragona Cruise Port, donde he podido trabajar de cerca en la planificación y ejecución de la futura terminal de cruceros. Es un honor para mí ser testigo de cómo este proyecto se ha convertido en una realidad que transformará no solo la infraestructura portuaria, sino también el panorama turístico y económico de Tarragona.



En junio de 2023, marcamos un hito crucial con el inicio de las obras de esta terminal, un proyecto innovador y sostenible operado por Global Ports Holding. Con una superficie construida de 2.200 m<sup>2</sup> y una inversión de 5,5 millones de euros, esta terminal representa un importante paso adelante para la región, sentando las bases de una notable transformación.

Ubicada estratégicamente en el Moll de Balears del Port Tarragona, la nueva terminal se ha diseñado meticulosamente con un enfoque en la funcionalidad, la ecoeficiencia y la comodidad de los pasajeros. Su diseño vanguardista y ergonómico garantiza una experiencia única, ofreciendo servicios y comodidades de alta calidad para satisfacer las necesidades de los pasajeros más exigentes.

Uno de los aspectos más destacados de esta terminal es su compromiso con la sostenibilidad y la ecoeficiencia. Desde el uso de energías renovables hasta la gestión eficiente de los recursos naturales, se han integrado tecnologías y prácticas respetuosas con el medio ambiente tanto en su construcción como en sus futuras operaciones. Esto reducirá significativamente su impacto ambiental y contribuirá al desarrollo de un turismo más responsable.

La seguridad y la accesibilidad han sido pilares fundamentales en su diseño, con la implementación de medidas avanzadas para garantizar una experiencia cómoda y segura para todos los pasajeros, incluidas las personas con movilidad reducida.

Además, la terminal ha sido diseñada para adaptarse a las necesidades futuras de la industria de cruceros, aportando flexibilidad y capacidad de expansión según la demanda del mercado. Esto no solo mejorará la experiencia de los pasajeros, sino que también abrirá nuevas oportunidades para mejorar y ampliar las operativas de embarque y desembarque.

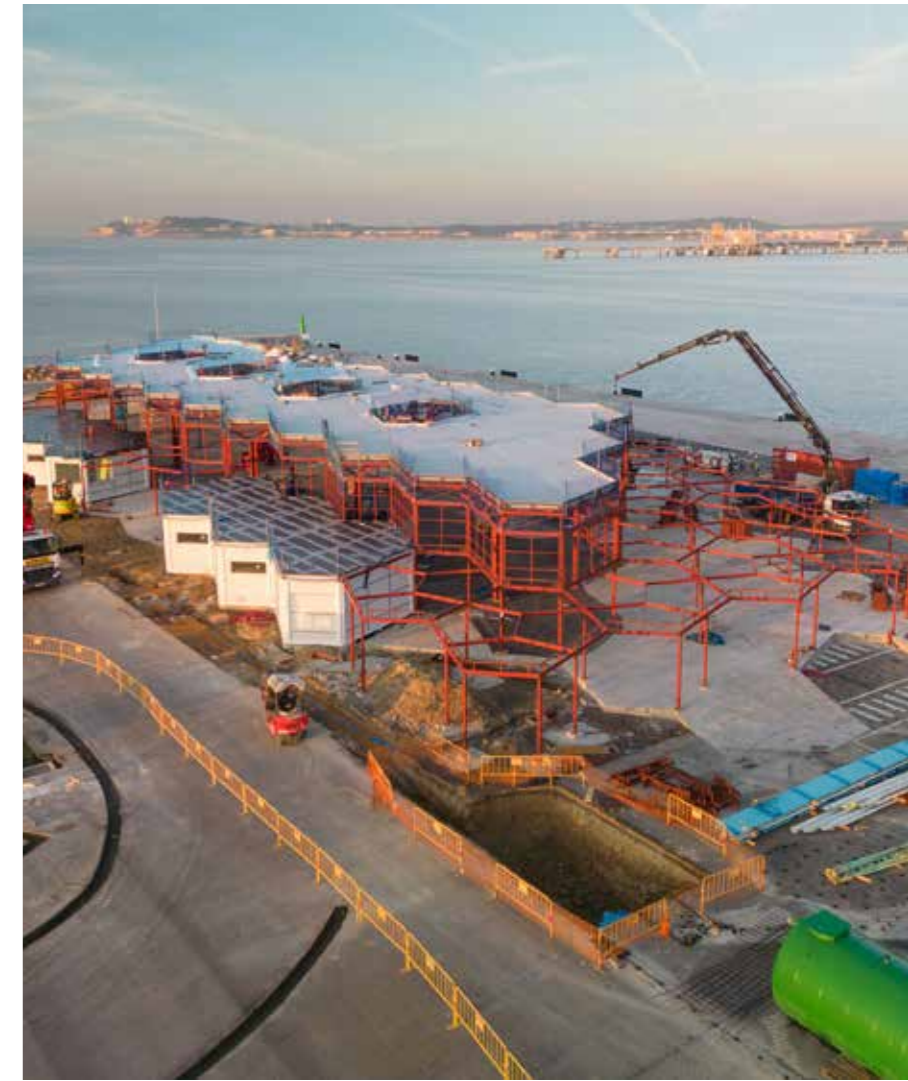
La construcción de esta terminal se ha llevado a cabo utilizando un enfoque modular industrializado off-site, lo que ha permitido un progreso eficiente y una reducción significativa de emisiones y residuos. En Almería, se ha llevado a cabo la fabricación de los módulos que compondrán la terminal, lo que ha contribuido notablemente a la sostenibilidad ambiental del proyecto.

Este enfoque ha logrado una impresionante reducción del 50% en la generación de residuos y del 60% en las emisiones de CO<sub>2</sub> durante la fase de construcción, con expectativas de reducción del 30% durante la operación de la terminal. Además, se ha observado una disminución significativa en el consumo de agua y energía, lo que demuestra un compromiso genuino con la sostenibilidad ambiental.

La adopción de la construcción industrializada también ha traído beneficios adicionales en términos de seguridad y salud laboral. La prefabricación de componentes en un entorno controlado ha minimizado los riesgos asociados a la obra en el sitio, garantizando un entorno laboral más seguro y saludable para los trabajadores.

Estamos orgullosos de los logros alcanzados hasta ahora y esperamos con entusiasmo la culminación exitosa de este proyecto emblemático en la industria de cruceros, está previsto que la nueva terminal entre en funcionamiento en mayo de 2024.

Además este año se celebrará en Tarragona la 64ª edición de la Asamblea de la Asociación MedCruise. En este evento participarán navieras, medios especializados, agencias y otros actores destacados del sector del turismo de cruceros de todo el Mediterráneo. Esta ocasión representará un momento clave de exposición para Tarragona y su territorio dentro de la industria de cruceros, ofreciendo una invaluable oportunidad para destacar sus atractivos y fortalezas ante una audiencia internacionalmente relevante.



Estoy convencida de que esta terminal marcará un antes y un después para Tarragona, no solo por la imagen que proyectaremos al recibir a los pasajeros en nuestro puerto, sino también por las oportunidades que se abrirán para el crecimiento económico y turístico de la región. Estar a tan solo 55 minutos del aeropuerto de Barcelona nos brinda una oportunidad única para atraer más escalas y fortalecer nuestra posición como destino de cruceros en el Mediterráneo.

En definitiva, la nueva terminal de cruceros de Tarragona representa no solo un avance en la infraestructura portuaria, sino también un compromiso con la sostenibilidad, la innovación y el bienestar de nuestra comunidad. Estamos emocionados de ver cómo este proyecto transforma nuestra ciudad y contribuye al desarrollo de un turismo más responsable en la región.

\* Directora Comercial Tarragona Cruise Port



# Cruceros, a la búsqueda de un modelo propio

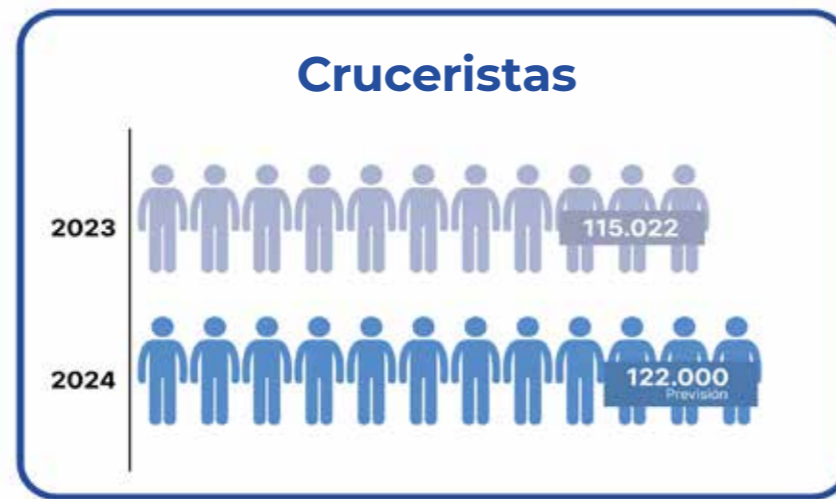
TP REDACCIÓN

Aunque la actividad del sector de cruceros ha mantenido su recuperación a lo largo del ejercicio 2023, la idea de los responsables de la Autoridad Portuaria -que busca además integrar al máximo número de colaboradores institucionales del territorio- es definir un modelo propio en el sector. Y este no pasa por enfocarse en el volumen: para esto ya existen otros puertos próximos a Tarragona que reciben buques de enormes dimensiones.

Encontrar un modelo propio seguramente requiere saber qué tipología de crucerista queramos, y, por tanto, también la tipología de barcos que pueden acogerse. Y romper la estacionalidad, factor que únicamente te lo permite el apostar por navieras con cruceros medianos o pequeños y con rutas muy diferentes a las habituales de los grandes cruceros; sean estos buques premium o no.

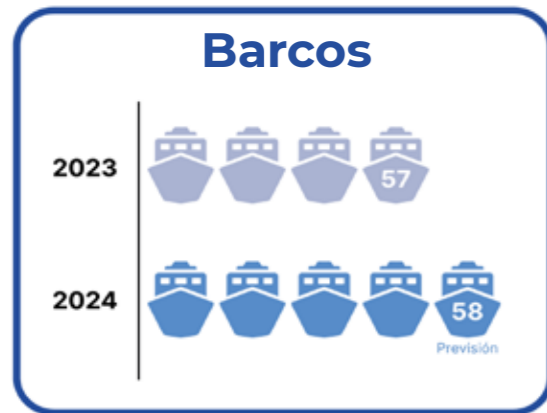
Durante la temporada pasada se realizaron 57 escalas frente a las 36 de 2022, y el número de cruceristas fue de 115.022, con un incremento del 80,1% respecto los del año anterior. Estos datos superan los de de 2018 y se acercan a las cifras del 2019. Las previsiones para este año son de

unas sesenta escalas y unos 122.000 pasajeros, una cifra muy próxima a la de 2019, que cerró con más de 130.000 pasajeros. El impacto económico de la actividad de cruceros fue de más de 15.000.000 de euros de gasto de los pasajeros en ocio, transporte y restauración, principalmente, según los estándares de la CLIA y la encuesta de Eurecat llevada a cabo para la Mesa Institucional de Cruceros.



En este impulso cualitativo que pretende el Port se encuentra la futura inauguración de la nueva terminal de pasajeros que está construyendo Global Ports Holding en el Muelle de Baleares, con una inversión de 5,5 millones de euros y una superficie de 2200 m<sup>2</sup>. La inauguración de esta nueva infraestructura está prevista para el 11 de junio coincidiendo con el inicio de la 64.ª edición de la asamblea de MedCruise.

La terminal de Global Ports Holding va a ser otro punto de atracción en la primera línea de la lámina del agua, gracias a su polivalencia que puede acoger eventos que, precisamente, vayan en la línea de ofertar espacios de calidad para actividades sociales, congresuales y empresariales.



# LOGÍSTICA COSTA DORADA

Sedes



**Especialistas en logística express, para el sector marítimo, entre Holanda y el puerto de Tarragona y puertos peninsulares**

Recogidas diarias en Holanda, y entrega en:

**24h**

Puerto de Tarragona

**48h**

Resto de puertos peninsulares

**24h**

Puertos de Marsella y Génova

Spare parts desde Tarragona:

**24h**

Puertos peninsulares

**48h**

Puertos de Bélgica/Holanda

**24h**

Puertos de Marsella y Génova

977 222 522

info@logisticacostadorada.com

www.logisticacostadorada.com



# DOSSIER APPORTT

## *APPORTT afronta una nueva etapa liderando la transición energética en el Port de Tarragona*

La Agrupación para la Promoción del Port de Tarragona (APPORTT) se dedica desde hace más de treinta años a la gestión y promoción de los intereses comunes de las empresas del puerto tarraconense, coordinar la prestación de servicios para facilitar, desarrollar y mejorar los resultados de las actividades empresariales de sus socios, que actualmente son un centenar. En el último año APPORTT se ha convertido en un actor principal en la transición energética de las instalaciones portuarias.

# Más de treinta años trabajando para la proyección y promoción del Port de Tarragona

La Agrupación para la Promoción del Port de Tarragona (APPORTT) se creó en julio del 1992, bajo la presidencia del Puerto de Tarragona de Antoni Pujol Niubó y como primer presidente de la asociación fue designado Laureà Pérez Ciudad.

APPORTT nació con el objetivo de canalizar los intereses e inquietudes existentes, tanto de carácter público como privado, con relación a la proyección y promoción del Port de Tarragona. Esta agrupación, sin afán de lucro, reúne a todos los sectores económicos de Tarragona relacionados con la actividad marítima. Su objetivo principal es la gestión y promoción de los intereses comunes de las empresas del Port

de Tarragona, coordinar la prestación de servicios para facilitar, desarrollar y mejorar los resultados de las actividades empresariales de sus socios.

APPORTT actualmente está integrada por unos 100 socios, trabaja activamente para proyectar y promocionar el Port de Tarragona. En APPOINTT están representados los siguientes sectores: instituciones locales y de la demarcación de Tarragona, operadores, empresas usuarias del Port de Tarragona, empresas del sector pesquero, entidades financieras y compañías aseguradoras y entidades relacionadas con el transporte, el turismo y los servicios. La agrupación está



abierta a nuevas incorporaciones que aporten trabajo e ilusión en beneficio del Port de Tarragona y de su entorno.

Desde su creación, APPOINTT ha desarrollado y desarrolla importantes acontecimientos de proyección nacional e internacional con el fin de consolidar la posición de liderazgo global del Port.



## Compromesos amb el desenvolupament del Port de Tarragona

En els més de 30 anys de feina de l'agrupació APPOINTT, aquesta s'ha trobat amb moltes formes de fer i de veure les coses per part de les presidències de torn d'APPOINTT i del mateix Port de Tarragona, que han fet que l'agrupació hagi passat per moltes etapes. En l'etapa actual, els interessos, i la forma de veure les coses estan perfectament alineades.

APPOINTT té la vocació de ser una entitat del territori, amb un àmbit d'influència que va més enllà del Port de Tarragona. La millor manera de donar el servei que als nostres socis

es mereixen, és potenciant la nostra vocació de sumar dins d'un lobby territorial, mirant pels interessos de les empreses del Port de Tarragona, sense desatendre les necessitats de la resta d'associats, i treballant de forma estratègica pels interessos del conjunt del territori tarragoní. Estem compromesos amb el desenvolupament del Port de Tarragona i del seu teixit empresarial, i col·laborem més enllà amb les entitats, institucions i empreses de tot el territori, innovem en la prestació de serveis i la millora de processos, i apostem per la sostenibilitat ambiental, social i econòmica.

I mirant cap al futur volem continuar creixent com a agrupació, incorporant nous socis que comparteixin la nostra visió, i amb la necessitat d'agafar múscul per poder atendre, els nous reptes que ens venen en el camp de la gestió de l'energia, augmentant la competitivitat de les empreses i fomentant la transició energètica i l'ús d'energies renovables, impulsant també la innovació tecnològica, per tal d'adaptar-nos als canvis i reptes del mercat i de la societat.

\* President de l'Agrupació per a la Promoció del Port de Tarragona, A.I.E.-APPOINTT

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

aeqt  
Associació Empresarial Química de Tarragona

www.aeqtonline.com

ChemMed Tarragona  
Chemistry creating future

## Presidentes de APPORTT



**Laureà Pérez Ciudad**

1992-1996



**Joan Alasà Potau**

1996-1998



**Baldomero Vives Navía**

1998-2002



**Josep Saltó Estany**

2002-2014



**Albert Abelló Hierro**

2014-2015



**Andreu Suriol Ribé**

2015-2018



**Carlos Arola García**

2018-2021



**Joan Oriol Rovira**

2021-actualidad

## Funciones de APPORTT

- Actuaciones de información, publicación y promoción de los servicios del Port de Tarragona, y la edición de diferente material gráfico y audiovisual para presentar y promocionar el Port de Tarragona.
- Jornadas de networking para los socios, formación, participa en ferias donde el Port de Tarragona está presente.
- Envía mensualmente, a todos los socios, las principales noticias portuarias.
- Organización de los Premios APPORTT. Coincide con la Cena de Navidad con socios e invitados. Los premios reconocen la tarea de personas y entidades que trabajan en el sector portuario en el ámbito del Port de Tarragona.
- Liderar la transición energética en el Port de Tarragona.





“

La mejor manera de dar respuesta a la transición energética que queremos impulsar en el Port es con la comercializadora



**Marc Roca**

Gerente de APPORTT

**¿Qué balance hace de estos primeros años como gerente de APPORTT?**

Yo era una persona totalmente externa a las dinámicas y el funcionamiento de APPORTT. He encontrado una asociación de interés económico que tenía unas funciones muy limitadas, sólo dedicadas a la promoción de las empresas, porque la agrupación tiene el músculo que tiene. De personal solo disponía de la secretaria de presidencia. En mi caso, se me dio este trabajo para todo el tema de la energía y la transición energética en el puerto. Es lo que estamos haciendo, coordinados con la Oficina de Transición Energética, que se ha creado desde la Autoridad Portuaria. También hay la

rama de promoción y apoyo a las empresas, que no se podía desatender. Esto hace que se multiplique el trabajo.

**¿En la vertiente energética, qué iniciativas han impulsado estos últimos siete meses?**

Por parte de la Autoridad Portuaria, con la complicidad de APPORTT, se han multiplicado las propuestas de proyectos de energías renovables en el puerto. Pero, por otro lado, Presidencia de la Autoridad Portuaria estaba interesada en de qué manera se gestionaba esta energía dentro del puerto. Por eso, se aprobó en un inicio la creación de una comunidad energética. Hemos explorado muchas líneas para crear esta comunidad energética: hemos

visitado comunidades energéticas, hemos estudiado reales decretos en este sentido o las redes cerradas, que nos podían dar respuesta. Y al final, estamos viendo que quizás la mejor solución, dado cómo está la legislación actual, para dar respuesta a las demandas de las empresas del puerto, es la creación de una comercializadora convencional.

**¿Cómo será esta comercializadora?**

El objetivo de esta comercializadora, en que ya estamos trabajando en su creación, no es ganar dinero sino mantener la estructura y el personal que podamos necesitar para aumentar la competitividad de las empresas adheridas y garanti-

“

Estamos explorando que La Energética pueda tener un papel de consultoría entre los socios de APPORTT en proyectos relacionados con las energías renovable

zar la viabilidad del puerto. No buscamos crear una SL para tener unos beneficios económicos. Hemos llegado a la conclusión que es la mejor manera de dar respuesta a la transición que queremos impulsar en el Port de Tarragona es con la comercializadora como agente gestor de esta energía.

**¿Cómo funciona una comercializadora?**

Una comercializadora convencional se encarga de gestionar los autoconsumos con excedentes de sus abonados, que en este caso serían las empresas

que se dotaran de instalaciones de energía renovable y, por otro lado, la compra de energía en el mercado mayorista.

**¿Cómo están recibiendo las empresas esta propuesta?**

La recibirán más definida en pocos meses. No queremos vender humo. Queremos que sean proyectos finalistas. Entonces la podremos presentar a empresas y medios de comunicación.

**¿Qué papel tiene la empresa pública l'Energètica en este proceso?**

Actualmente tiene un papel de asesoramiento, casi de consul-

toría. Al frente de la delegación en el Camp de Tarragona de l'Energètica está Nuria Sicart, que es la directora financiera y con una experiencia dilatada en la comercializadora que



Lonja de Referencia estatal para las cotizaciones de cereales, forrajes, porcino, ovino y vacuno

Suscríbete y recibe los informes de mercado más especializados



salió adelante en Reus. Nuestro modelo se fija mucho con lo que se llevó a cabo en Reus, con las dificultades que sabemos que comportó. Estamos explorando que L'Energètica pueda tener un papel de consultoría entre los socios de APPORTT en proyectos relacionados con las energías renovables. Tarragona, con el consumo energético tan grande que tiene, es un punto clave en el despliegue de las renovables que está haciendo l'Energètica.

#### También están trabajando con Startsud Studio.

Es una rama que lleva APPORTT, pero en APPORTT somos los que somos. Con la promoción de las empresas y la energía, la parte de innovación me veo bastante saturado para impulsarla. Desde Presidencia de la Autoridad Portuaria se gestionó con Startsud Studio crear las sinergias para impulsar las start ups relacionadas con la economía azul. Esta es la relación estricta con el Blue Innovation Hub que está impulsando Startsud Studio.



Una de mis obsesiones es que las empresas tengan la confianza en APPORTT para que vean que estos actos que organizamos les benefician

#### ¿Cuál es el papel que tiene que tener APPORTT y el Port de Tarragona en la Vall de l'Hidrogen Verd?

Sinceramente creo que la gente no es suficiente consciente del potencial que está generando el hecho de tener la sede de la Vall de l'Hidrogen Verd en el Port y, por contagio, en esta parte del Camp de Tarragona. Veo como cada día el director del Vall de l'Hidrogen, Isaac Justícia, está creando unas sinergias potentísimas con actores empresariales y entidades que ahora mismo se plantean inversiones y él hace el seguimiento, velando para que estos proyectos pue-

dan salir adelante. Se trata de una inversión de 4.000 millones de euros y esto es muy importante. Muchos son proyectos a nivel de país. Estamos hablando de 600 puestos de trabajo en una primera valoración. Puestos de trabajo con gente formada y bien pagada.

#### Acabamos hablando de la promoción de las empresas del Port.

El tema de la promoción se está centrando ahora en crear sinergias con otras entidades, como Eurecat, Acció de la Generalitat o el Ministerio de Transición Ecológica. Se celebran los Premios APPORTT, que tienen mucho prestigio, sesiones de networking, comidas-coloquio. Esto se tiene que multiplicar y que las empresas perciban que esto tiene utilidad. Una de mis obsesiones es que las empresas tengan la confianza en APPORTT para que vean que estos actos que organizamos les benefician. Queremos crear un ambiente económico para las empresas.



## Premios APPORTT llegan a la vigésima edición

La Agrupación para la Promoción del Puerto de Tarragona (APPORTT) organiza cada año unos premios que llevan el nombre de la entidad y que reconocen los éxitos notables de personas, entidades y empresas que han tenido un papel fundamental en el desarrollo del Puerto de Tarragona. El pasado 14 de diciembre se celebraron la vigésima edición de los Premios APPORTT, en una gala dentro del marco de la tradicional cena de Navidad de la organización. Se celebró en el Restaurante La Boella y asistieron 160 personas, con la presencia destacada de Saül Garreta, presidente del Port de Tarragona, y Ester Capella, consejera de Territori de la Generalitat de Catalunya.

Estos galardones honran la innovación, la proyección exterior, la profesionalidad y la dedicación, así como los esfuerzos centrados en la calidad y la sostenibilidad dentro del sector portuario. Desde APPORTT se destaca que estos premios son una oportunidad para fomentar y reconocer los esfuerzos continuados y los proyectos innovadores que

contribuyen al crecimiento y la reputación del Port de Tarragona.

Este 2023 Next Maritime fue reconocida como la empresa más activa en la proyección exterior del Port de Tarragona. Fundada en 2010, esta empresa catalana con proyección global destaca por su compromiso con la calidad y la atención personalizada, ofreciendo servicios marítimos de primera clase a clientes en más de 822 puertos en 141 países. El Instituto de Investigación y Tecnología Alimentaria (IRTA) recibió el galardón a la innovación y el emprendimiento por su compromiso con el sector agroalimentario y su contribución a la modernización y mejora de los sectores agrario, alimentario, agroforestal, acuícola y pesquero. Sus investigaciones ofrecen soluciones tecnológicas vitales en un contexto de cambio climático, impulsando la competitividad y el desarrollo sostenible.

Por otro lado, el premio a la profesionalidad y especial dedicación fue para Fruport Tarragona, fundada el 1992 que destaca por su máxima profesionalidad en la manipulación y con-

servación de fruta fresca paletizada en el Port de Tarragona, con actualizaciones constantes y certificaciones de calidad, contribuye al posicionamiento del puerto como referente en este sector. Finalmente, el galardón a la calidad y sostenibilidad fue para Aguas Industriales de Tarragona S.A (AITASA) por ser un referente mundial en la gestión sostenible del agua. Su contribución va más allá de abastecer de agua las industrias químicas, implantando proyectos técnicos innovadores como la reutilización de aguas depuradas para usos industriales, evaluados positivamente por la Agencia Catalana del Agua (ACA).

También hubieron dos menciones especiales para Manuel López Frías, agente de aduanas y representante aduanero, reconocido por su compromiso en la gestión de servicios y clientes de despacho por el Port de Tarragona, destacando por la modernización del documento levante sin papeles; y Pilar Tarramera Ramos, con más de 45 años de carrera en el sector portuario, por su contribución a la Asociación de Estibadores, Consignatarios y Transitaros.



continua avançant  
AMB ELS MÀSTERS I POSTGRAUS DE LA

**URV**

Àmplia oferta de titulacions  
en línia i semipresencials

Especialitza't Aprèn Millora Avança



Més informació a  
urv.cat/infomasters

# Remolcadores, actores imprescindibles de la logística portuaria

Pequeños barcos arrastrando a grandes buques en su entrada y su salida del puerto de Tarragona. Es una imagen que se puede repetir unas decenas de veces al día. Se trata de los remolcadores, uno de los actores imprescindibles en un recinto portuario como el de Tarragona. Su función es básica en un espacio en que la profundidad de las aguas no tiene nada que ver con alta mar. Conozcamos un poco más este sector en el Port de Tarragona.

TP J.S.

Los remolcadores asisten los barcos que entran y salen del puerto y también desarrollan tareas de contraincendios y salvamento. Este trabajo en el puerto de Tarragona lo lleva a cabo la sociedad Remolcadores Portuarios de Tarragona SL, integrada por tres empresas -REPASA, RENAVE y CARSA- que obtuvieron la licencia de la Autoridad Portuaria en abril de 2021 por un periodo de diez años. Hasta hace tres años operaban como una Unión Temporal de Empresas, pero para la última renovación de la licencia tuvieron que crear una sociedad.

Remolcadores Portuarios de Tarragona SL cuenta actualmente con seis barcos con unas característi-

Los remolcadores asisten los barcos que entran y salen del puerto y también desarrollan tareas de contraincendios y salvamento



cas determinadas por el contrato con la Autoridad Portuaria. Estos remolcadores están tripulados las 24 horas del día por tres personas. La empresa tiene una plantilla de unas sesenta personas. La base se ubica actualmente en el Moll de Reus Sur. Antes estaban en el Moll de Costa, pero lo dejaron por seguridad cuando se construyó el puente basculante.

## Un sector que se ha modernizado

“Los barcos se han ido modernizando, pero no tanto como los remolcadores. Cuando empecé, los remolcadores eran convencionales, con una hélice y un timón, y ahora son de última generación, cicloidales, con una

capacidad de maniobra brutal”, explica Jenaro Pérez, director gerente de Remolcadores Portuarios de Tarragona SL desde 2016. Antes, durante 17 años, había sido patrón de un remolcador. Lo lleva en la sangre. Su padre ya realizaba este trabajo en el puerto de Tarragona desde que llegó de su Asturias natal.

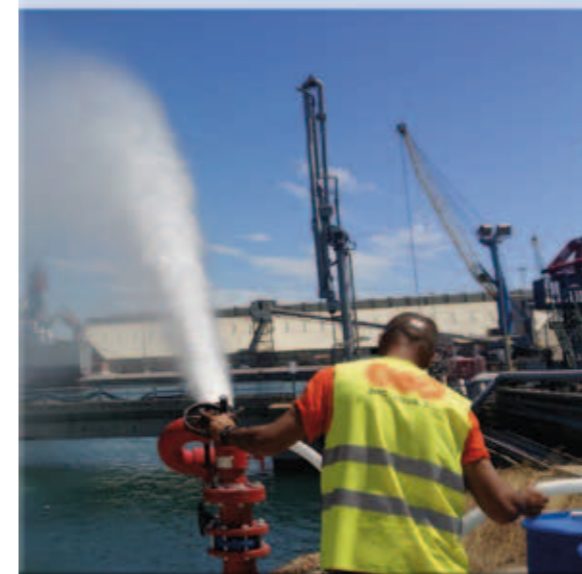
Pérez también destaca la modernización de los amarrajes que usan para ayudar a maniobrar a los barcos y de los sistemas contraincendios, con remolcadores con más capacidad de extinción. La formación es continua en este sector y él mismo la sigue impartiendo con los nuevos patrones.

Para la última renovación de la licencia, Remolcadores Portuarios de Tarragona SL hizo una inversión importante en su flota de barcos, algunos con más de treinta años de antigüedad. Los más nuevos son del



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**



- Tratamiento de Aguas Residuales (Depuradoras, Sistemas de bombeo, Separadores de hidrocarburo...)
- Gestión Integral del Agua.
- Mantenimiento de la Red de Agua Potable
- Mantenimiento de Sistemas y Redes Contra Incendios



[www.bactagua.com](http://www.bactagua.com)



## Remolcadores Portuarios de Tarragona SL cuenta actualmente con seis barcos y una plantilla de sesenta personas

2006. Han sido reformas estructurales y adaptaciones a las novedades de hoy en día. El mantenimiento de estas naves es continuo para cumplir con unos requisitos e inspecciones muy exigentes. Se trata de un sector muy controlado.

### ¿Cómo trabajan?

Cuando un barco llega al puerto de Tarragona no se pone en contacto directamente con los remolcadores sino que lo hace a través del sistema de tráfico, que lo controlan los prácticos y los requieren para hacer el servicio. Y es el práctico el que decide cuántos remolcadores tienen que usarse para la maniobra del barco. "Depende de la eslora del barco, de la normativa y al final del criterio del práctico. La maniobra más compleja es con cuatro remolcadores y la menos compleja, con dos", explica Pérez, que señala que hay veces que están trabajando los seis remolcadores a la vez. En cuanto a la duración, un servicio oscila entre la media hora y las dos horas como máximo, dependiente de la complejidad. No es lo mismo un pequeño carguero que un petrolero o un carbonero con más de 250 metros de eslora.

Pérez destaca que, con los cambios de los últimos años, los remolcadores han aumentado la capacidad

de la maniobra y la fuerza para ayudar a los barcos. Pero siempre dependen de las características de cada buque y también las condiciones meteorológicas.

La actividad de los remolcadores también ha variado los últimos años y se ha pasado, por ejemplo, de un mes de agosto en que casi no tenían trabajo a ahora, que no paran. Dependen mucho de la coyuntura internacional, conflictos bélicos y el mercado, pero hay mercancías muy lineales que hacen que parte de su actividad sea muy regular. Es difícil sin embargo planificar a medio y largo plazo. Un remolcador puede hacer entre doce y dieciséis maniobras al día de media.

El 2031 se tendrá que volver a renovar la licencia del servicio de remolcadores del Port de Tarragona, que es un procedimiento abierto y, por tanto, se pueden presentar grandes empresas que operan en otros puertos. Tendrán que cumplir con las condiciones mínimas que imponga la Autoridad Portuaria de Tarragona, que Remolcadores Portuarios de Tarragona SL ahora cumple con solvencia.



HOTEL ★★☆☆ SALOU

## OLYMPUS PALACE

### UN ESPACIO EXCLUSIVO

Somos un exclusivo hotel con un departamento especializado en Eventos y Servicios Empresariales.

- Equipo comprometido
- Trato personalizado
- Versatilidad de espacios
- Departamento exclusivo para eventos
- Espacios equipados con última tecnología

Un destino perfecto para viajes, celebraciones y reuniones de empresa.



Contacto:

Lidia Adelantado | 661350513 | [quality.business@hotelolympuspalace.com](mailto:quality.business@hotelolympuspalace.com)

Av. Navarra 6 43840 Salou · Costa Dorada



# Tarragona #RumbEcoPort2027

Les emissions de CO2 del transport marítim suposen el 3,5% del total de les de la Unió Europea. Si el sector



Rafael López-Monné\*

fos un país, seria el sisè emissor de gasos d'efecte hivernacle, per davant d'Alemanya. Per combatre aquest fet, la Comissió Europea va presentar el juliol de 2021 el pla "Objectiu 55", també conegut per "Fit for 55" destinat a reduir les emissions netes de gasos d'efecte hivernacle en almenys un 55% d'aquí a 2030 i aconseguir la neutralitat climàtica el 2050. La directiva EU ETS (Emissions Trading System) implica que totes les navilieres hauran de pagar per la quantitat de tones de CO2 emeses pels seus vaixells amb l'objectiu de limitar progressivament aquestes emissions: el 100% en els desplaçaments entre ports de la UE i al 50% en el cas dels trajectes amb arribada i sortida de la UE...

El Port de Tarragona s'ha compromès fermament amb aquests objectius de descarbonització amb l'impuls d'acions sostenibles per reduir la petjada de carboni a zero. Les bases per assolir un port zero emissions eficient i competitiu, i liderar aquest procés en l'àmbit de l'àrea metropolitana de Tarragona estan recollides en el Pla Sostenible-Agenda 2030 sota el lema #RumbEcoPort2027.

Aquest compromís es desenvolupa a través de quatre eixos fonamentals: la biodiversitat, l'energia, la innovació i la sensibilització.

## Biodiversitat

L'estratègia de Port Tarragona per a la recuperació de la biodiversitat se centra en diversos àmbits. A

l'interior del port s'estan instal·lant estructures especialment dissenyades per ser colonitzades per espècies marines (Bio Boosting Systems). A l'exterior, en col·laboració amb la URV i altres centres i empreses especialitzades, es treballa per aconseguir regenerar els hàbitats naturals del litoral de Tarragona, amb l'ambició d'aconseguir una "Anella Blava" que completi l'"Anella Verda" terrestre en el front marítim de Tarragona. Tots aquests projectes no sols permetran recuperar biodiversitat, sinó contribuir a la captura i fixació de CO2. Al mateix temps, el Port està executant les obres de restauració dels prats d'Albinyana, un espai de 37 hectàrees inclòs en la Xarxa Natura 2000, on està prevista la creació d'un Centre experiencial i d'interpretació juntament amb l'Ajuntament de Vila-seca. A la vegada, el Port també participa en la restauració ambiental de les desembocadures dels rius Gaià i Francolí. En paral·lel impulsa un urbanisme sostenible a la Zona d'Activitats Logístiques i al voltant de les seus de l'APT amb la construcció del nou "Parc del Port".

## Energia

El Port ha adoptat un rol de colideratge territorial en la transició energètica i d'impulsor de projectes per a la implantació d'energies renovables. Una de les primeres mesures adoptades ha estat la creació d'un pol interdisciplinari per a la creació de la cadena de valor de l'Hidrogen Verd i l'expansió de la producció i consum d'altres energies renovables. En aquesta línia i per tal d'impulsar el pla de transició energètica del Port i de la comunitat portuària, l'edifici de l'APT acull

la seu de la Vall de l'Hidrogen de Catalunya, la seu territorial de l'Energètica Catalana i APPORTT.

El Port destina 16 milions d'euros per l'electrificació de molls, començant pel Moll de Balears destinat a creuers. També està impulsant la instal·lació de panells solars a diferents espais del recinte portuari i del moll de Costa per augmentar l'autosuficiència i l'eficiència energètica. Al mateix temps, l'APT treballa en la posada en marxa de diversos projectes pilot de transició energètica per reconvertir motors de combustió a motors d'hidrogen de maquinària pesant i vehicles que donen servei al port.

## Innovació

El passat mes de gener, el Port i APPORTT van presentar el "Blue Innovation Hub", una iniciativa de la comunitat portuària per crear un ecosistema que faciliti la generació d'empreses innovadores al voltant de l'economia blava. Blue Innovation Hub busca afavorir un entorn propici per a iniciatives innovadores, amb vocació de donar servei en l'àmbit territorial. Un dels seus objectius principals és convertir els reptes climàtics en oportunitats empresarials basades en la millora d'eficiència a través de la digitalització, la IA o la robotització, per citar alguns exemples.

## Sensibilització

Aquestes línies d'actuació es complementen amb un nou enfocament de la programació cultural del Moll

de Costa que incorporarà progressivament activitats relacionades amb la descarbonització, la sostenibilitat i l'adaptació al nou context que determina l'emergència climàtica i el conjunt de crisis eco socials. Un exemple d'això el constitueix l'estada en el Refugi 1, durant tres mesos (de febrer a l'abril), de la Cúpula de la Sostenibilitat amb el projecte "OH! Obrador de consciència ecosocial", conduït per l'empresa Còdol educació. Durant el mes d'abril tindrà lloc el cicle "L'aigua del futur", amb jornades tècniques, debats al voltant de la gestió dels rius, una exposició sobre conflictes internacional vinculats a l'aigua i representacions de dansa inspirades en aquest líquid tan preuat. A banda, amb el tema de l'aigua de fons, es posarà en marxa el programa "Tik Talk" destinat a debatre amb alumnes d'institut i experts temes ambientals i culturals.

La descarbonització és una oportunitat pel Port de Tarragona per ser capdavanter en el canvi necessari i imprescindible que ha d'operar tota l'activitat humana al planeta. El Port, des de la seva responsabilitat pública, des del seu pes econòmic i des de la seva projecció institucional, vol ser un agent actiu en la presa de decisions i en el disseny de la nova societat més neta, més circular, i més sostenible i més humana que ha de sorgir a través de la transició energètica, la recuperació de biodiversitat, i la innovació i la cultura.

\* Director d'Acció Climàtica i Territori PORT TARRAGONA



## CENTRE DE FORMACIÓ DE TRANSPORT

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



**OBJETIUS**

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

**SIMULADOR DE CONDUCCIÓ**

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

**CURSOS DE QUALIFICACIÓ PROFESSIONAL I DE FORMACIÓ CONTINUA**

- Certificat de Aptitud Professional (CAP)
- Competència Professional

**CURSOS DE ESPECIALIZACIÓ**

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

# El Port quiere ser un hub productor de plataformas flotantes de aerogeneradores



Este último año el Port de Tarragona ha multiplicado los contactos y la promoción comercial para poder convertirse en un hub productivo de plataformas flotantes y de ensamblaje de aerogeneradores en el Mediterráneo Occidental. En el contexto de descarbonización y transición a energías limpias, la eólica tendrá un protagonismo importante. Por esta razón, la construcción de parques eólicos en alta mar necesitará puertos preparados para albergar el transporte de piezas, ensamblaje y embarque de aerogeneradores de grandes dimensiones.

El Port de Tarragona, por su ubicación estratégica, su experiencia en *Project Cargo* y por su disponibilidad de espacio, reúne las condiciones para acoger uno de los grandes centros para el montaje y expedición de estos elementos para la producción de energía renovable. El calado o profundidad en el puerto también debe alcanzar los 18 metros. El Port de Tarragona

tiene como competidores en el Mediterráneo Occidental para conseguir este proyecto a los puertos de Castellón, Marsella y posiblemente también Génova. Recientemente el Port de Tarragona ha estado presente en la WFO Global Summit, congreso orientado al sector de la eólica marina. Este congreso ha acogido debates sobre las políticas globales en energía

Tiene como competidores para conseguir este proyecto a los puertos de Castellón, Marsella y Génova

eólica marina, la eólica flotante, la cadena de suministro asociada en el sector y el uso de energía eólica marina por la producción de hidrógeno.

Los primeros prototipos de aerogeneradores podrían verse en Tarragona a lo largo de 2025. Posteriormente, la construcción del nuevo contradique de Ponent facilitaría acoger este tipo de actividad a escala industrial. Una de las posibilidades que prevé el proyecto del contradique es que uno de los muelles pueda dedicarse al ensamblaje de plataformas y aerogeneradores marinos.

## Un sector en expansión

La industria de los aerogeneradores flotantes está en plena fase de expansión, empezando a desplegarse los primeros parques en fase comercial y con las pruebas precomerciales de nuevos diseños de aerogenerador. Esta tecnología innovadora permite la instalación de aerogeneradores en aguas más profundas y alejadas de la costa, donde las condiciones de viento son óptimas para la producción de energía renovable. Además, los aerogeneradores flotantes abren nuevas oportunidades para la diversificación de los parques eólicos y la reducción de la dependencia de fuentes de energía no renovables.

Actualmente, la capacidad de generación de los aerogeneradores flotantes varía según los modelos y las tecnologías específicas utilizadas, pero general-

mente oscila entre 6 y 12 megavatios (MW) por unidad. Sin embargo, se prevé que en su fase comercial las potencias instaladas oscilen entre los 15 y los 20MW, aunque todavía se está trabajando técnicamente para llegar a este nivel. Cada aerogenerador puede llegar a los 200 metros de altura -dos tercios de la Torre Eiffel- y tiene una base de una hectárea. Se trata de magnitudes muy importantes que doblan los actuales aerogeneradores terrestres de mayor dimensión.

Cada aerogenerador puede llegar a los 200 metros de altura y tiene una base de una hectárea

A medida que la tecnología siga evolucionando y las economías de escala se hagan más evidentes en la producción e instalación de estos dispositivos: éste incremento de capacidad tiene el potencial de convertir a los aerogeneradores flotantes en una fuente de energía renovable aún más competitiva y atractiva para las necesidades energéticas futuras en el contexto de descarbonización.

*Si el món és dels que comparteixen, per què no ho podem fer nosaltres?*

Les empreses que formem part de **Dixquímics** compartim el nostre rack, una infraestructura de canonades que comunica directament les factories del polígon amb el Port de Tarragona per transportar de manera sostenible productes químics. **Dixquímics** és, també, un espai de connexió en el qual les companyies col·laborem i ens hi comprometem amb un desenvolupament responsable, i on compartim la il·lusió d'un món millor.

*El món està canviant i nosaltres també.*

**Dixquímics**  
DISTRIBUCIÓ PER XARXA DE PRODUCTES QUÍMICS, S.L.U.

# PortTarragona Terminal La Boella moverá 480 UTI diarias cuando esté en marcha

La previsión que tiene Combi Terminal Catalonia (CTC) para la nueva terminal PortTarragona Terminal La Boella 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. Será cuando este en marcha, ya que es una fecha que se ha demorado y que los próximos meses tiene que quedar definida. Se tiene que ver si se pueden cumplir las previsiones de la segunda mitad de 2026 o la primera de 2027 para que la terminal esté operativa.

La llegada del Corredor Mediterráneo a Tarragona y la demora en las licencias por cuestiones urbanísticas harán que la PortTarragona Terminal La Boella, que está llamada a ser una pieza clave en el impulso de la intermodalidad y el transporte ferroviario y a reforzar el papel de Port Tarragona como centro logístico del sur de Europa, no estará completamente operativa hasta más tarde de las previsiones iniciales.

Los ferrocarriles que entrarán y saldrán de la terminal tendrán destinos europeos y peninsulares.

El objetivo es multiplicar por seis el volumen de mercancías movidas actualmente en esta terminal

En cuanto a los europeos, se ha hablado de Ludwigshafen (Alemania) y Amberes (Bélgica), pero se han ido concretando otros, como el norte de Italia y el Reino Unido. Por lo que refiere a los destinos peninsulares, estos serán Lisboa, el sur de España (área de Sevilla y Antequera) y la zona centro, a través del puerto seco de Guadalajara-Marchamalo.

## Un coste de 30 millones de euros

En la presentación del proyecto se habló de un presupuesto de 20 millones de euros para hacer competitiva la terminal, con la adquisición de grúas pórtico, sistema de software de gestión, almacenamiento de productos ADR, sistema de calentamiento/enfriamiento de contenedores... Sin embargo, a día de hoy, la inversión que prevé CTC ronda ya los 30 millones. El motivo principal, según explica el General Manager de CTC, Antoni Torà, es la ampliación de superficie dedicada a aparcamiento, ya que la tendencia en el transporte intermodal por ferrocarril es subir la tractora al tren, no solo el contenedor. "Los semirremolques no pueden apilarse como se hace con los contenedores y por eso necesitamos incrementar la superficie de la terminal, para contar con más espacio. El espacio de almacenaje es otra de las causas de este incremento de presupuesto, no solo para tractoras, sino también para contenedores", apunta Antoni Torà.

En 2021 tuvo un fuerte impulso con la firma de una Manifestation of Understanding (MoU) entre el Port y Combi Terminal Catalonia (CTC), la joint venture liderada por BASF que cuenta con la participación de ocho socios más: Contack, Hoyer, Schmidt,

Pañalón, Kombiverkehr, Suardiaz, Salvat y Primafrío. El acuerdo al que llegaban Port Ta-

rragona y CTC en marzo de aquel año incluía el interés de la compañía a operar la terminal intermodal como concesión con un objetivo muy claro: promover conjuntamente la competitividad logística de la zona de Tarragona, aprovechando las sinergias entre el puerto y la industria de la comarca del Camp de Tarragona y del interior.

Se trata de una infraestructura con un alto potencial competitivo por sí misma, potencial que se ve incrementado aún más con la entrada en funcionamiento el año que viene de la PortTarragona Terminal Guadalajara-Marchamalo, 150.000 m<sup>2</sup> propiedad del en-

Cada día 8 trenes de entrada y 8 de salida unirán Tarragona con destinos peninsulares y europeos

clave tarraconense en 'Ciudad del Transporte Puerta Centro', la principal plataforma lo-

gística y de servicios situada en el área de influencia de Madrid, junto a Guadalajara y Marchamalo.

En enero de 2022 se anunciaba la petición de CTC a Port Tarragona de 13 hectáreas en el muelle de Galicia para ampliar la Terminal de La Boella. En aquel momento se habló de empezar las obras ese mismo año para tener la terminal operativa a finales de 2024 o principios del 2025, pero siempre según la evolución de las obras del Corredor Mediterráneo, pero hacer operativo el ancho europeo ese mismo año se apunta ahora a finales del próximo año o 2026.

feel the breeze

magnolia  
★★★★★ HOTEL  
www.magnoliahotelsalou.com

Hotel Adults Only de diseño a tan solo 50 metros del mediterráneo, en Salou.

# PortTarragona Terminal Guadalajara-Marchamalo avanza en su segunda fase

Las obras de la segunda fase del PortTarragona Terminal Guadalajara-Marchamalo se iniciaron en setiembre pasado y avanzan a buen ritmo con el objetivo que en junio de 2025 estén acabadas. Se trata de la terminal intermodal multipropósito del Port de Tarragona en la Ciudad del Transporte, un enclave estratégico situado a sólo 70 kilómetros de Madrid y conectado con las principales vías de comunicación viarias y ferroviarias del país. Con esta segunda fase finalizará la construcción de la terminal, que tuvo su inicio hace cerca de tres años, y se convertirá en el principal 'puerto seco' con carácter hub del centro peninsular.

TP REDACCIÓN



Se han interesado empresas logísticas, pero también de otros sectores, como la producción de nuevas energías

**Rafael Esteban**  
Alcalde de Marchamalo

Esta nueva terminal, que se extenderá a lo largo de 150.000 m<sup>2</sup>, permitirá al enclave expandirse hacia el centro de la península Ibérica y posicionarse en la que será la más importante plataforma logística y de servicios de España, con una conexión directa al mar y al Corredor Mediterráneo. Es un proyecto que

recibe financiación de la Unión Europea a través de los fondos Next Generation incluidos en el Plan de Transformación y Resiliencia (PERTE).

La unión temporal de empresas (UTE) formada por Comsa, Gestión Ingeniería y Construcción de la Costa Dorada (Gicsa) y Arnó Infraestructuras ganó el contrato del Port de Tarragona para finalizar las obras de su terminal en Guadalajara-Marchamalo. LA UTE ganadora lo hizo frente a otras cinco ofertas, con un presupuesto para los trabajos de 20,5 millones de euros, por debajo de la estimación de 22 millones de euros (26,7 millones con impuestos) que había planteado la Autoridad Portuaria. Después de cumplir con los trámites necesarios, las obras de la segunda fase de la terminal se iniciaron en enero pasado.

En esta fase final, la adjudicataria debe implementar las seis vías para que el puerto seco acoja a trenes de 750 metros de longitud, así como los 19 desvíos necesarios para las maniobras, según el pliego de condiciones del concurso. Los trabajos también incluyen la pavimentación y puesta a punto de las zonas de carga, descarga y almacenaje, la construcción de un edificio de oficinas, y la conexión de los viales con la red ferroviaria de interés general de Adif.

## Interés de empresas de diferentes sectores

"Tremendamente expectantes e ilusionados", así define el estado de ánimo de la población de Marchamalo su alcalde, Rafael Esteban, que explica que "en los últimos meses han sido muchas empresas que se han interesado por instalarse en la terminal". "Se trata de empresas logísticas, pero también de otros sec-

tores, como la producción de nuevas energías. Por ejemplo, combustible para barcos", detalla.

Marchamalo está en proceso de ampliar la Ciudad del Transporte con dos millones más de metros cuadrados, que podrían estar disponibles en un periodo de dos años. "Es el mejor escaparate. Se fijan en él como la zona de desarrollo logístico al nord-este de Madrid", mantiene.

Esteban indica que el Ayuntamiento de Marchamalo está trabajando con el Gobierno autonómico de Castilla la Mancha para atender las peticiones de nuevas empresas que se quieren instalar y que lo puedan hacer en el mismo tiempo posible. La Ley Suma, aprobada por la comunidad autónoma hace tres años, agiliza los trámites con la simplificación urbanística.

"Guadalajara es una ciudad que por su situación estratégica y su impulso poblacional tiene todos los condicionantes para crecer y avanzar, y el sector de la logística forma parte de ese crecimiento, mucho más ahora que a través del Port Tarragona Guadalajara se une con el Mediterráneo y con nuevas posibilidades del transporte intermodal de mercancías", afirma por su parte la alcaldesa de Guadalajara, Ana Guarinos, que considera que en los últimos años la ciudad se ha convertido en el corazón de la logística. "Pero el futuro de este sector depende también de una buena planificación del transporte y las infraestructuras, por lo que no puedo dejar pasar la

oportunidad para reivindicar, una vez más, el doblamiento de la CM-101, desde Guadalajara hasta Humanes, que conecta el Corredor del Henares con la Ciudad del Transporte", añade.



Guadalajara tiene todos los condicionantes para crecer y avanzar, y el sector de la logística forma parte de ese crecimiento

**Ana Guarinos**  
Alcaldesa de Guadalajara

Según Guarinos, el crecimiento debe ser ordenado y cohesionado, sin diferencias con otros territorios cercanos y el Port de Tarragona es una oportunidad para afianzar ese crecimiento favoreciendo la circulación de mercancías entre la Península y el resto del continente europeo. "Esto debe venir acompañado de mayor empleo de calidad, mejores infraestructuras y mayor beneficio social con el trabajo conjunto y acompasado de las administraciones y la empresa privada", concluye la alcaldesa de Guadalajara.

**CREDIT  
BROKER**  
P R O T E G O

**EN TEMPS  
D'INCERTESA,  
TRIA TRANQUIL·LITAT**

L'especialista en situacions  
complexes de risc comercial

Experts en assegurances de crèdit  
[www.protegoseguros.com/creditbroker](http://www.protegoseguros.com/creditbroker)



# ChemMed se plantea conseguir con su Plan Estratégico 2024-2027 una posición de liderazgo en Europa

El Clúster Industrial ChemMed presentó el pasado mes de diciembre su Plan Estratégico para el periodo 2024-2027, en que propone una visión ambiciosa centrada en la colaboración sectorial y la innovación sostenible. La presentación contó con la participación de la Asociación Empresarial Química de Tarragona (AEQT), el Port de Tarragona, AITASA y otras organizaciones y empresas destacadas del territorio.

**TP REDACCIÓN**

El plan es fruto de ocho sesiones que han contado con la participación de organizaciones que forman parte del clúster y de su entorno. Este análisis ha servido para diagnosticar la situación actual e identificar los grandes retos que el clúster tiene que afrontar. El plan finaliza con la definición de acciones concretas para lograr los objetivos marcados. También cuenta con un nuevo espacio web.

El objetivo principal de este Plan Estratégico es alinear las acciones de los miembros del clúster para conseguir una posición de liderazgo de ChemMed en Europa, impulsando la innovación, el desarrollo y la creación de un ecosistema que pueda afrontar un futuro marcado por la "neutralidad climática".

Se quiere crear un ecosistema que pueda afrontar un futuro marcado por la neutralidad climática



Con un fuerte compromiso con la sostenibilidad, el clúster pretende liderar iniciativas de innovación tecnológica que fomenten prácticas industriales respetuosas con el medio ambiente, generando un impacto positivo en el territorio. Esta visión aspira a transformar el sector, consolidando ChemMed como referente en el desarrollo de nuevas tecnologías.

El presidente de ChemMed y de la AEQT, Ignasi Cañagueral, destaca que el plan alinea a los diferentes miembros del clúster en un trabajo conjunto para conseguir el objetivo de la neutralidad climática en el menor tiempo posible y en la imagen de desarrollo de la región. Cañagueral pone como ejemplo la descarbonización a través de la captura del CO2. "Es un objetivo de país, porque otras grandes industrias como el cemento o el acero también están implicados", apunta.

El máximo dirigente de ChemMed señala el papel central del Port de Tarragona en el proceso de captura de CO2, porque en este caso se tiene que almacenar en acuíferos salinos a través de tuberías y se necesitan barcos para este proceso, que también pueden transportar el CO2 comprimido hacia otros destinos. También en el caso del hidrógeno verde el Port tiene protagonismo, ya que puede llegar a través del mar en forma de amoniaco, que después se descompone en hidrógeno y nitrógeno.

El Port tiene un papel importante en el proceso de captura de CO2 para almacenarlo en acuíferos salinos

Son sinergias que ya hace más de diez años que tienen la AEQT y AITASA con los proyectos de reutilización del agua a través de depuradoras urbanas en Tarragona y Vila-seca. Esta agua se usa en la industria química. Cañagueral apunta que, en el contexto actual de sequía, cobra más importancia el proyecto de reutilizar las aguas industriales. "Los ayuntamientos necesitan más agua del Ebro a través del CAT porque muchos pozos ya no están activos, nuevas empresas como LOTTE en Mont-roig también necesitaran agua y la producción de hidrógeno verde también requiera agua para la electrolisis", explica Cañagueral.

En los últimos años el clúster ya impulsa sinergias entre sus miembros, y en el año pasado asistieron a Expoquimia como ChemMed, y son también el interlocutor para empresas que quieran implantarse en la zona, junto con ACCIÓ, de la Generalitat. ChemMed celebra dos asambleas cada año, y la junta directiva se reúne periódicamente para desarrollar e implantar la hoja de ruta definida en su Plan Estratégico.



**CAMPANA**  
TRANSPORTES LIQUIDOS

**Dando servicio desde 1992**



C/ de Dinamarca Pol. Ind. Constantí, 12 · 43120 Constantí, Tarragona · 902 200 006 / 619 319 737 · [www.ttescampa.com](http://www.ttescampa.com)

## 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](http://www.basf.es)



**Donació de material hospitalari**

Hem donat a hospitals del país material produït a les nostres plantes, com hidrogel i ulleres nasals.

**Inserció de joves**

Proporcionem formació internacional de qualitat (FP Dual) que facilita la inserció dels joves al mercat laboral.

**Equilibri de gènere**

Treballem per augmentar el percentatge de dones en posicions de lideratge a l'equip directiu del grup BASF.

**Col·laboració amb LaLiga Genuine Santander**

Patrocinem el Nàstic Genuine i impulsem el programa "Voluntariat grana".

**Càpsules de cafè compostables**

Hem desenvolupat les primeres càpsules de cafè compostables del mercat espanyol juntament amb Cafès Novell.

**Bosses compostables**

Col·laborem en el projecte Ceres, un programa pilot que substitueix les bosses de plàstic per bosses compostables.

**Premis Economia Circular**

Reconeixem els projectes que contribueixen al desenvolupament sostenible i promouen l'economia circular a Espanya.



# Presencia en más de 40 ferias comerciales

En el marco de la estrategia de proyección internacional, el Port de Tarragona tiene previsto participar en más de 40 ferias comerciales para captar nuevos clientes y tráficos durante este año. El Port quiere presentar los nuevos proyectos que ya están en funcionamiento, y los que lo harán próximamente dentro del plan "EcoPort 2027".

El calendario previsto podría experimentar cambios, según los acontecimientos y oportunidades.

Fuente: Autoridad Portuaria de Tarragona

ENERO	JUNIO
24-28: <b>FITUR</b> (Madrid)	5-7: <b>SIL - Salón Internacional de la Logística y Mantenimiento</b> (Barcelona)
	11-14: <b>64th GA MedCruise</b> (Tarragona)
	18-20: <b>Feria Internacional de la Recuperación y el Reciclado</b> (Madrid)
FEBRERO	SEPTIEMBRE
7-9: <b>I Congreso Nacional de Hidrógeno Verde</b> (Huelva)	11-12: <b>Seacruise Med</b> (Málaga)
15: <b>Encuentro ENOC</b> (Zaragoza)	25-28: <b>Monaco Yacht Show</b> (Monaco)
20-28: <b>Düsseldorf International Boat Show</b> (Düsseldorf, Alemania)	26-29: <b>Congrés Feteia-Oltra</b> (Zaragoza)
27-29: <b>International Energy Week</b> (Londres, Reino Unido)	Sin determinar: <b>Bolsa Internacional de Cereales del Duero</b> (Valladolid)
28-3 de Marzo: <b>Dubai International Boat Show</b> (Dubai, EAU)	
MARZO	OCTUBRE
12-14: <b>European Cruise Week</b> (Génova, Italia)	7-10: <b>58th Annual Meeting EPCA</b> (Berlin, Alemania)
14-15: <b>Net Zero Ports &amp; Harbours</b> (Barcelona)	8-10: <b>Fruit Attraction</b> (Madrid)
15: <b>Bolsa Interpirenaica de Cereales</b> (Mollerussa)	15-17: <b>Argus Biofuels Europe Conference &amp; Exhibition</b> (Londres, Reino Unido)
20-22: <b>WindEurope</b> (Bilbao)	17: <b>III Jornada Sostenibilitat</b> (Tarragona)
	11-12: <b>Ford Lauderdale International Boat Show</b> (Ford Lauderdale, EEUU)
	Sin determinar: <b>Alia Logistics Summit</b> (Zaragoza)
ABRIL	NOVIEMBRE
2-5: <b>Connecting Europe Days</b> (Bruselas, Bélgica)	12-13: <b>International Cruise Summit</b> (Madrid)
8-11: <b>Seatrade Cruise Global</b> (Miami, EEUU)	14-15: <b>VIII Med Hub Day</b> (Tarragona)
10-11: <b>Logistic Spain</b> (Guadalajara)	19-21: <b>Global Mobility Call</b> (Madrid)
18: <b>V Rail Day</b> (Tarragona)	Sin determinar: <b>Argus Clean Ammonia Europe Conference</b> (Sin determinar)
22-25: <b>MYBA Charter show</b> (Barcelona)	Sin determinar: <b>ECG Conference 2024</b> (Sin determinar)
25-28: <b>Palma International Boat Show</b> (Palma de Mallorca)	Sin determinar: <b>SuperYachts Forum</b> (Amsterdam, Países Bajos)
Sin determinar: <b>Andalusian Commodity Exchange</b> (Sevilla)	
MAYO	DICIEMBRE
18: <b>V Rail Day</b> (Tarragona)	2-7: <b>Antigua Yacht Show</b> (Antigua, Antigua y Barbuda)
21-23: <b>World Hydrogen 2024 Summit &amp; Exhibition</b> (Rotterdam, Países Bajos)	5-6: <b>64rd European Commodities Exchange</b> (Paris, Francia)
23-24: <b>Breakbulk Europe</b> (Rotterdam, Países Bajos)	
Sin determinar: <b>Llotja de Cereals de la Mediterrània</b> (Barcelona)	

En los últimos 20 años -aunque respecto a la ZAL deberíamos sumar 10 más- la Autoridad Portuaria ha ido preparando el enclave para afrontar las demandas futuras y ser un punto atractivo para los operadores. Se han planificado las futuras instalaciones y renovado algunas existentes con una clara visión de futuro. Y, prácticamente, no se ha dejado ningún sector logístico sin posibilidad de trabajar hoy o en un futuro en el puerto tarragonense. La necesidad de crecer vía diversificación, y de ser referente en sus tráficos estructurales,

pación con un 5% en el accionariado de la Terminal Intermodal Monzón (TIM) del Grupo SAMCA. A su vez, la TIM participa en la terminal intermodal de Tamarite de Litera, por lo que de forma indirecta el Port tiene también presencia en esta plataforma. Esta apuesta del Port en Aragón permite consolidar su primacía en la logística de agroalimentario, y a la vez supone una mejora de las conexiones para dar salida hacia el puerto a todos aquellos bienes que se producen en Aragón, además de cereal, como siderúrgicos, animales y frutícolas.

## Proyectos que impulsarán los tráficos y su diversificación

ha sido el eje de este planteamiento de mejora y ampliación de infraestructuras. Con el tiempo, se ha sumado la necesidad de ser más versátil y no dedicar en exclusiva todos los muelles a cargas específicas: es la apuesta por el multipropósito, que tiene a favor no hipotecar las infraestructuras con determinadas cargas, y atender con eficacia y rapidez el comportamiento de la demanda.

Por otra parte, el Port ha acometido inversiones claramente estratégicas como la plataforma de Guadalajara-Marchamalo, que lo convertirá en referente en el centro peninsular como enlace ferroviario y, por otra parte, el refuerzo exterior de su actividad agroalimentaria, mediante la partici-

En otro enfoque, se ha añadido recientemente la apuesta por la economía azul, con la idea de convertir al enclave en un referente de esta actividad. La propuesta, que tiene un pilar importante al conseguir ser la sede de la Vall d'Hidrogen de Catalunya, quiere potenciar el puerto como enclave atractivo de creación de empresas en este sector.

En esta idea global está presente como denominador común la descarbonización. Para ello, la apuesta por el ferrocarril es clave y empuja a la APT a fomentar y hacer crecer los tráficos por esta vía, consustancial además con las apuestas del puerto seco de Guadalajara-Marchamalo, la ZAL, la plataforma intermodal de la Boella y la logística de agroalimentario con Aragón.

## Contradic de Ponent



El Plan Director 2015-2035 contempla, continuando con lo ya redactado en el Plan Director 2000-2014, que el Port crecerá a medio plazo en dirección sur oeste, en la zona denominada explanada de ribera. En una primera fase se construirá el nuevo contradique, recreciendo y prolongando el espigón existente. Esta infraestructura tendrá una longitud total de unos 1.600 m, y coronará a la cota +7,2 m. Además, se construirá un muelle de 400 m de longitud de línea de atraque. En una segunda fase, se prevé la construcción de diversos muelles adosados. Uno destinado a cruceros y a carga general, otro al ensamblaje de aerogeneradores offshore y, un tercer muelle que podría ir destinado a acoger tráficos de productos relacionados con nuevas energías.

Además se plantea un vial de acceso que conectará el recinto portuario con el contradique y los muelles adosados que se construyan.

El objetivo de esta obra es permitir el desarrollo sur del puerto protegiéndolo de los temporales, a la vez que crea una protección ambiental para la playa de la Pineda frente a eventuales episodios de contaminación marina, permitiendo una medida de emergencia como el cierre de la bocana del puerto con las barreras de contención de vertidos.

Tras la tramitación ambiental del proyecto, seguirá la redacción del proyecto constructivo, licitación e inicio de las obras, ya en 2025. La inversión prevista es de 65 millones de euros.

 **alfaship**

TRAMP AGENTS  
FLETAMENTOS DE LIQUIDOS  
ADUANAS E IMPUESTOS ESPECIALES

08001 BARCELONA  
Avda. Drassanes, 6-8 pít. 18  
Tel.: 93 567 77 00

E-mail: barcelona@alfaship.com



43004 TARRAGONA  
Apodaca, 5  
Tel.: 977 21 88 02

FOSFA  
INTERNATIONAL

E-mail: tarragona@alfaship.com

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



## ZAL

La Zona de Actividades Logísticas (ZAL) dispondrá de 92 hectáreas de extensión, con conexiones óptimas para el desarrollo de plataformas logísticas de tamaño medio, así como para la ubicación de empresas complementarias. El nuevo emplazamiento logístico supone un crecimiento del 20% de superficie portuaria y podría hacer que los tráficos crecieran entre 2,7 y 4,7 millones de toneladas por año. La APT espera poder adjudicar las futuras ubicaciones empresariales a inicios del 2025.

En estos momentos, está finalizada la obra del vial perimetral; la construcción del paso bajo la autovía de Salou-Tarragona C-31B, que estará acabado en el mes de junio; mientras que la rotonda de la C-31B –delante de la empresa DOW Chemical–, ya ha sido licitada y está en marcha. Se prevé que esté finalizada a finales de año.

La ZAL es una infraestructura con un enfoque sostenible, por el hecho que contará con un urbanismo con numerosas mejoras ambientales. En estos momentos se está redactando el proyecto de urbanización. Se maximizarán las superficies verdes, aproximadamente 180.000 m<sup>2</sup> de superficie (19% del total de la ZAL).

## La Boella

La PortTarragona Terminal la Boella, una vez en marcha, tendrá capacidad para acoger 16 trenes diarios, ocho en cada sentido. La PortTarragona Terminal La Boella está gestionada actualmente por Port Tarragona. En los últimos años ha visto crecer el número de trenes operados desde sus 5 vías. En 2023, por ejemplo, los trenes de vehículos nuevos han pasado de 385 composiciones a 505, lo que significa una cuota del 26% del total de convoyes del Port y un incremento del 31%.

La APT sigue trabajando en el proyecto de ampliación y modernización de la Terminal de la Boella. La inversión prevista en la remodelación de unos 30 millones de euros.

En estos momentos, el proceso de concesión está parado para poder estudiar el establecimiento de sinergias con la futura terminal de multipropósito del Muelle de Andalucía, para hacer más viable económicamente su explotación y, por otra, se está buscando financiación europea para poder impulsar el proyecto. El objetivo es que la gestión y la actividad de esta terminal vaya alineada con la gestión y la actividad de las otras tres infraestructuras que impulsa el Port: Terminal multipropósito en el Muelle de Andalucía, la ZAL y la PortTarragona Terminal Guadalajara-Marchamalo.



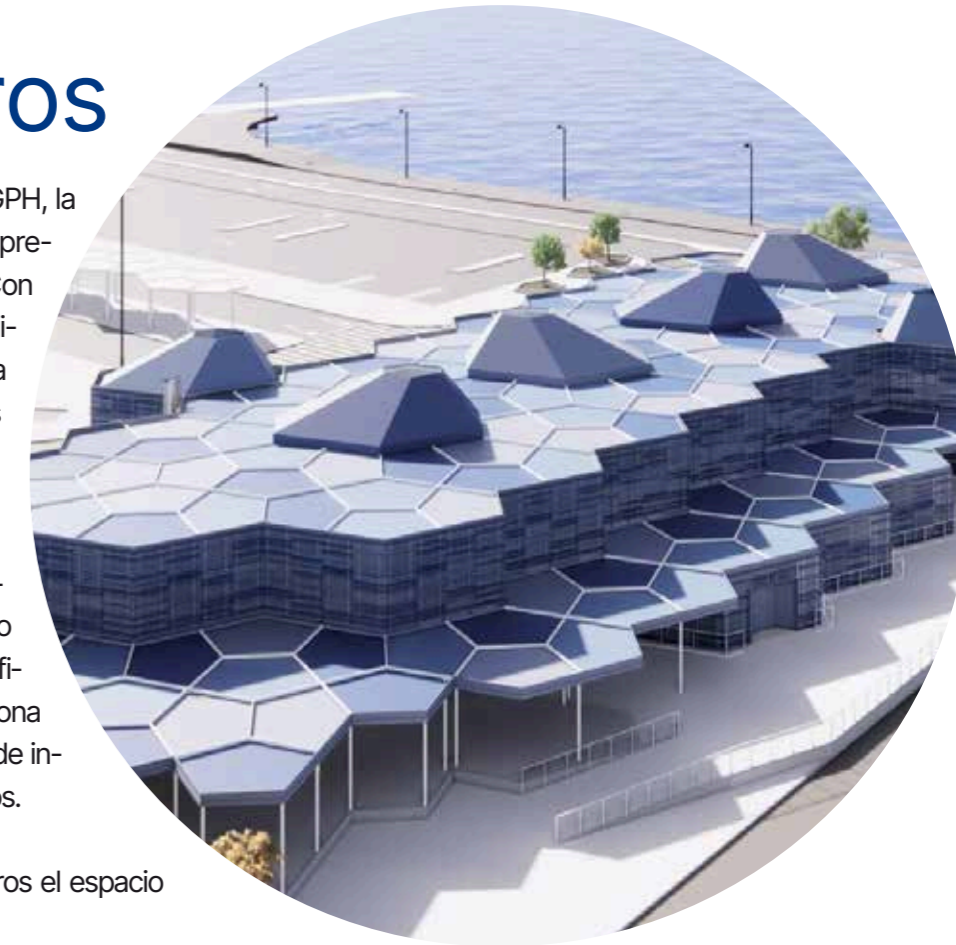
## Terminal de cruceros

A finales de este mes de abril, Global Ports Holding GPH, la concesionaria de la nueva terminal de cruceros, tiene previsto acabar las obras de ensamblaje de módulos. Con una superficie de 2.200 m<sup>2</sup>, GPH invierte en esta terminal 5,5 millones de euros. Aunque la nueva estructura se inaugurará el 11 de junio, ya será operativa en el mes de mayo.

La futura terminal debe facilitar las operativas de embarque y desembarque de cruceros en el Moll de Balears, que desde su inauguración a finales de 2021 no disponía de unas instalaciones fijas para dicho fin. El edificio contará con los puntos de control y aduanas, una zona de espera con bancos y baños, además de un punto de información turística, una cafetería y una tienda de regalos.

El objetivo es que más allá de la temporada de cruceros el espacio pueda alquilarse para la celebración de eventos.

El proceso de construcción se está llevando de forma paralela a la urbanización del Moll de Balears. En este caso, la actuación va a cargo de la Autoridad Portuaria que está adaptando la explanada de 40.000 metros cuadrados del nuevo muelle con aceras y las paradas para los taxis y autobuses.



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



## Puerto seco Guadalajara-Marchamalo

Esta infraestructura se convertirá en el principal puerto seco con carácter hub del centro peninsular. Tendrá una capacidad para canalizar los principales flujos nacionales e internacionales de mercancías, ya que está ubicada en el área de influencia de Madrid y el Corredor de Henares, el área más dinámica del entorno de la capital del Estado, con más de 6 millones de habitantes en un radio de 60 km. Un terminal que representará, con su operativa, un paso adelante en distintas cadenas logísticas entre Madrid y el Corredor de Henares, los principales puertos nacionales y en sus conexiones con grandes plataformas logísticas internacionales.

La PortTarragona Terminal Guadalajara-Marchamalo, de 150.000 m<sup>2</sup> de superficie, podrá operar trenes de 750 metros. Su conexión con la Boella, su terminal gemela situada en el interior del Port de Tarragona refuerza la unión, conexión y capacidad del Corredor de Henares con el Corredor del Mediterráneo, favoreciendo la circulación de mercancías entre la Península y el resto del continente europeo mediante las dos plataformas logísticas que el Port de Tarragona operará de forma coordinada. Hasta el momento, en las dos fases constructivas realizadas, se llevan invertidos 24 millones de euros (primera fase 4 millones de euros, segunda fase 20 millones de euros). La previsión es que la plataforma pueda iniciar operaciones a finales de este año.

**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

# 10 raons per invertir a VILA-SECA

- 1 Situació geogràfica privilegiada
- 2 Accessible i ben connectada
- 3 Qualitat de vida excel·lent
- 4 Turisme, indústria i logística
- 5 Economia diversificada
- 6 Generació i atracció de talent
- 7 Diversitat d'espais per a noves iniciatives empresarials
- 8 Marc ideal per a esdeveniments
- 9 Projectes de futur
- 10 Decidida voluntat institucional



Ajuntament de Vila-seca

# El Port de Tarragona invertirá 60 millones de euros hasta 2027 en descarbonización



El Port de Tarragona se ha marcado como gran objetivo la descarbonización para llegar en el menor tiempo posible a neutralidad climática. En los próximos años, la Autoridad Portuaria se plantea impulsar muchos proyectos en esta línea. En el periodo 2024-2027 la inversión prevista para la descarbonización de la actividad portuaria y logística será de un total de 60 millones de euros.

acciones para favorecer la biodiversidad. En paneles solares, la inversión llega a 2,22 millones de euros y se ha reservado aproximadamente un millón de euros para bonificación de tasas para buenas prácticas medioambientales de empresas que operen en el puerto.

“El aumento de la eficiencia energética, el uso de combustibles verdes, y la electrificación de la acti-

Hasta 23,3 millones de euros se destinan a la electrificación de los muelles. Hay dos modalidades. Por un lado, para poder conectar naves atracadas y, de esta manera, pueden apagar los motores y evitan el aumento de la contaminación atmosférica. Y por otro, para conectar las grúas que operan en las instalaciones portuarias.

En el fomento del ferrocarril se invertirán 25,15 millones de euros entre 2024 y 2025. Destacan también en el mismo bienio los 7,63 millones de euros en

Un total de 23,3 millones se destinan a la electrificación de los muelles y 25,15 al fomento del ferrocarril

Se ha reservado un millón de euros para bonificación de tasas de buenas prácticas medioambientales de empresas

vidad industrial y de la movilidad, es una necesidad urgente para la transición hacia un futuro más limpio y sostenible. La industria tarraconense con el colidrazgo del Port de Tarragona asume este reto como una necesidad urgente y también como una responsabilidad. Pero no podemos hacerlo solos, nos hace falta la complicitad del conjunto del territorio”, afirma el presidente del Port de Tarragona, Saül Garreta.

## De la mano de la industria química

El máximo dirigente del puerto tarraconense recuerda que el Camp de Tarragona reúne la concentración más grande de industria química del sur de Europa y esta industria genera una importantísima actividad económica, con más de 10.000 puestos de trabajo directos e indirectos y 35.000 puestos de trabajo inducidos: “Un total de 45.000 puestos de trabajo cualificados y en gran parte estables que sin esta industria no existirían. Todo ello en tan solo 10 km<sup>2</sup>. Este es tan solo un ejemplo, entonces también podríamos hacer la extrapolación de estos puestos de trabajo y de la actividad económica asociada en los mismos términos, en cuanto al mismo Puerto de Tarragona u otros polígonos del área metropolitana tarraconense con consumos energéticos importantes”.

Garreta afirma que “hay que actuar con celeridad, seguramente con más celeridad que nunca, asumiéndolo todos juntos y racionalizando nuestras contradicciones internas, que está claro que tenemos”. El presidente de la Autoridad Portuaria hace un llamamiento a ponerse de acuerdo en la implantación de las energías renovables y considera que “se han de

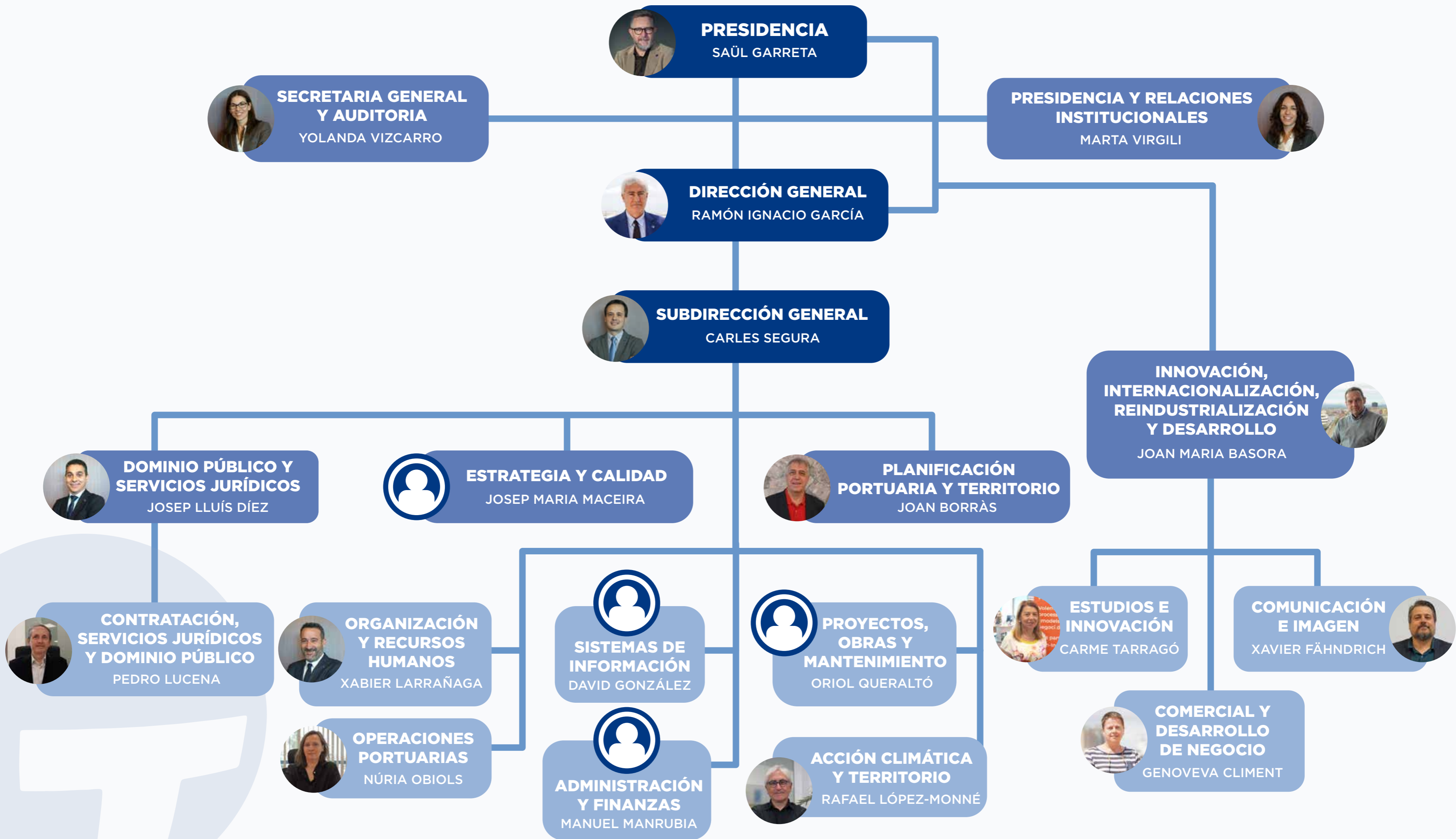
tener en cuenta todos los modelos posibles de despliegue que se tienen que aplicar a lo largo del territorio, poniendo en valor también este famoso equilibrio territorial que en cuanto a las renovables brilla por su ausencia más allá de discursos políticos. Y sobretodo tener en cuenta las circunstancias, singularidades, y soberanías territoriales que se tienen que respetar”.

“Si realmente deseamos una descarbonización del Camp de Tarragona, hemos de tener presentes variables importantes. Esta descarbonización será imposible sin garantizar la electrificación del territorio y la interconexión con nuevas líneas preferentemente públicas de alta tensión, que nos conecten con Francia y con el resto del Estado español. Para garantizar el futuro de la región, “la interconexión eléctrica es clave para no convertirse en una isla energética que no pueda garantizar el suministro de la energía provocando una indeseable inseguridad industrial o de servicios públicos. Todo este planteamiento no está contrapuesto con el concepto de soberanía energética, que tiene que ser complementario a la imprescindible interconexión”, afirma Garreta.

“El Port de Tarragona junto con la industria tarraconense trabajamos intensamente para la implantación de las energías renovables y en la potenciación de proyectos finalistas relacionados con el hidrógeno verde y otras energías verdes. Pero también tengamos claro que aunque llenemos de placas todos los tejados, no llegaremos a cubrir ni mucho menos las necesidades energéticas del Camp de Tarragona. Descarbonización y reindustrialización van de la mano, implican los dos sectores público y privado, y dependen de soluciones diversas y coordinadas, y hay que ir de prisa, muy deprisa”, concluye el presidente del Port de Tarragona.

La descarbonización se ha convertido en una dinamizadora industrial en Catalunya y es que el 40% de la inversión registrada en 2023 está relacionada con proyectos enmarcados en la transición verde y digital. Estas iniciativas han generado 1.900 puestos de trabajo. El Port de Tarragona contribuirá a que este nuevo sector sea cada vez más central en la economía catalana.

# Organigrama del Port de Tarragona



# Las noticias más relevantes de 2023

[www.tarragonaport.com](http://www.tarragonaport.com)

2023 fue realmente un año pleno de noticias alrededor del enclave tarragonense y de su hinterland de influencia. Muchas de ellas reflejaron el buen comportamiento de los graneles líquidos y sólidos, así como en el avance en los proyectos clave de la infraestructura. Todo ello se resume en los volúmenes registrados en 2023, así como en el balance económico y la cristalización de algunos de los proyectos clave para el futuro del Port.



**Saül Garreta: «Port Tarragona liderará la transformación económica sostenible del territorio»**  
8/2/2023



**Los nuevos proyectos empresariales del polígono de Constantí tendrán una inversión de 855 millones de euros y generarán 662 puestos de trabajo**  
21/2/2023



**El Port recupera la terminal de contenedores de DP World con el fin de relanzarla**  
1/4/2023



**Más de 200 expertos participarán a la 4.ª edición del Rail Day**  
13/4/2023



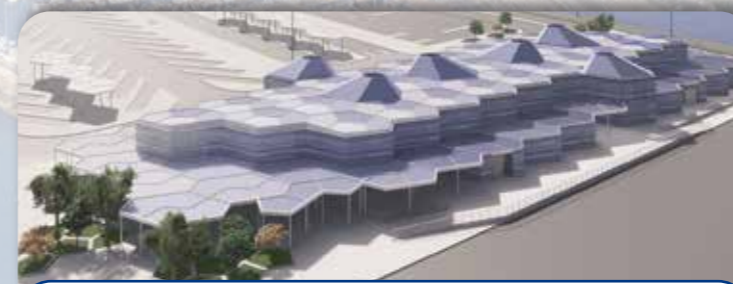
**El Port acogerá la sede de la Vall de l'Hidrogen de Catalunya**  
18/5/2023



**MSC programa 26 escalas de cruceros en Tarragona para este año**  
19/1/2023



**El Port consigue aumentar un 38% el tráfico movido por ferrocarril**  
4/3/2023



**Global Ports Holding inicia la construcción de la terminal de cruceros**  
12/6/2023



**APPOR TT, Port Tarragona y StartSud Studio presentan el proyecto «Blue Innovation Hub»**  
19/1/2024

MÉS DE 30 ANYS D'EXPERIÈNCIA

**RPL INVEST**  
Serveis d'Inversió

L'alternativa bancària amb plena alineació d'interessos pels estalvis i patrimoni del client

Assessorament financer | Gestió patrimonial | Planificació financera

Professionals certificats i regulats des de 1994

FPA | CNMV

977 34 25 29 | info@rpl-invest.com | www.rpl-invest.com | Plaça Príem 14, 2n 3a, Reus

*Broker Cereal Tarraco*

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





### Recuperació dels Prats d'Albinyana

Port Tarragona inverteix més de 2 milions d'euros per a restaurar un espai natural amb més de 37 hectàrees al costat de la ZAL de Vila-Seca, adscrit a la Xarxa Natura 2000, refugi per a espècies animals en perill d'extinció



#### GAVINA CORSA (*Larus audouinii*)

- Espècie Vulnerable al catàleg nacional d'Espècies Amenacades



#### ESPAI NATURAL

- Recuperació de 37 hectàrees
- Llacuna de 107.700 m<sup>2</sup>
- Illa de 26.990 m<sup>2</sup>

#### REGENERACIÓ DE L'ESPAI

- Plantació de 13.000 arbres d'espècies mediterrànies
- Introducció d'espècies autòctones
- Espai per a aus migratòries

