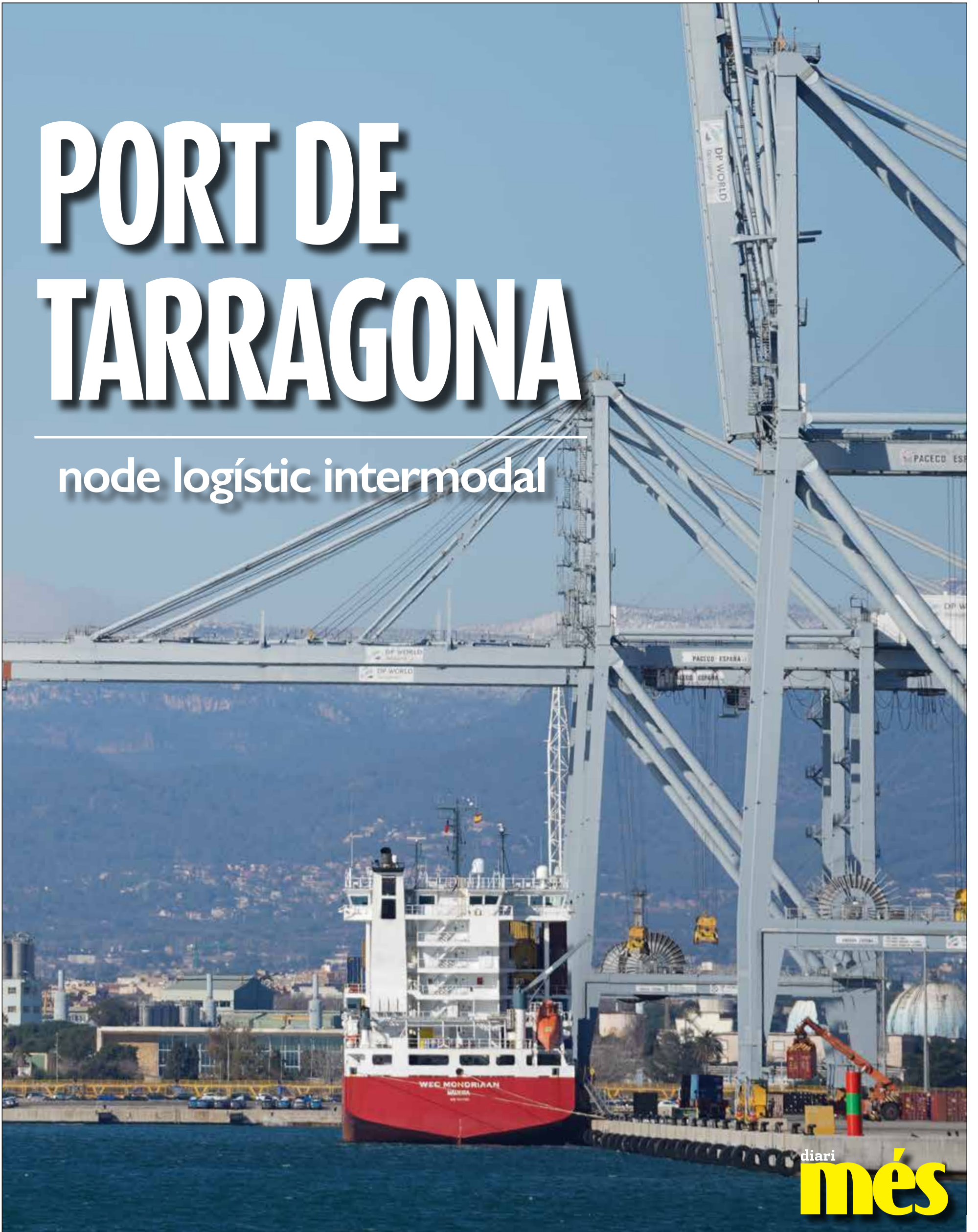


PORT DE TARRAGONA

node logístic intermodal



INFRAESTRUCTURA CLAU

Intermodalitat i ferrocarril, l'aposta del Port de Tarragona per a créixer

Port Tarragona Terminal Guadalajara-Marchamalo augmentarà els tràfics en l'àmbit de la càrrega general i dinamitzarà les economies tarragonina i manxega

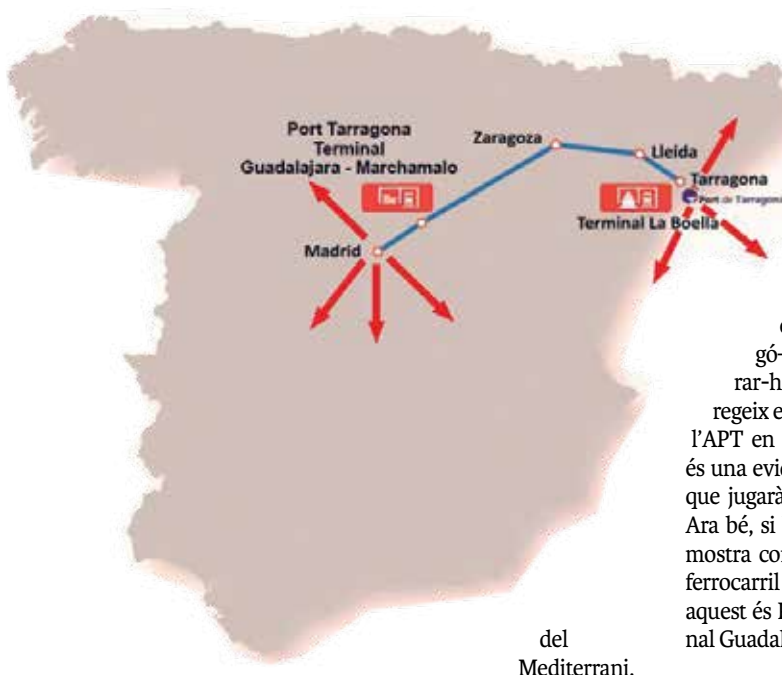
Anna Ferran

El futur de qualsevol port que vulgui ser competitiu en l'escenari internacional passa per esdevenir un node logístic de canvi modal, és a dir, un espai que afavoreixi l'intercanvi entre les diferents modalitats de transport amb l'objectiu d'aconseguir un procés més eficient i competitiu. Històricament, els ports han propiciat una alternança de modalitat entre el transport marítim i el transport per carretera. Ara bé, actualment estem assistint a l'entrada d'un tercer mitjà, el ferrocarril, que promet un canvi substancial en l'organització del transport de mercaderies.

Aquesta és l'aposta que d'un temps ençà ha adoptat el Port de Tarragona com a escenari de futur. Tota la seva estratègia, tant comercial com de desenvolupament d'infraestructures, s'encaamina a fomentar el moviment de mercaderies amb ferrocarril. El president de l'Autoritat Portuària de Tarragona, Josep Maria Cruset, explica que els motius que fonamenten aquesta aposta són dos. D'una banda, el fet que el ferrocarril és un mitjà més competitiu pel que fa a costos i operativa respecte al transport per carretera, especialment quan es tracta de trajectes que superen els 200 quilòmetres. De l'altra, el tren té un menor impacte ambiental. Es calcula que les emissions es redueixen a la meitat, cosa que permet oferir una logística més sostenible i alineada amb les exigències mediambientals que tant la societat, com les empreses i les administracions esperen i exigeixen.

El ferrocarril, al centre

Una de les mostres més evidents de l'impuls al ferrocarril que està fent el Port de Tarragona és la Terminal Intermodal de la Boella. Es tracta d'una de les terminals més potents de tot l'Estat amb 8 vies de 750 metres de llarg, ample mixt i totes les mesures de seguretat. Aquestes característiques permeten que ja hi estiguin operant tota mena de mercaderies, des de vehicles fins a pasta de paper passant per càrrega general. Està situada a tocar de la terminal de contenidors del Port i serà un dels actius clau en el creixement d'aquest tràfic dins del port tarragoní. De fet, la Boella viurà «un salt qualitatiu», en paraules de Cruset, un cop entri en vigor l'acord perquè l'empresa Combi Terminal Catalonia, que



està participada pels principals actors logístics de l'Estat, comenci a operar-hi com a terminal intermodal de referència, un cop es posi en marxa el Corredor

del Mediterrani. El compromís amb el desenvolupament del ferrocarril que ha adquirit el Port també queda recollit en Pla de Sostenibilitat 2030 que va presentar l'Auto-

ritat Portuària el juliol passat. Si bé ja fa temps que es va materialitzant aquesta aposta —l'exemple més clar en són les operatives d'agroalimentaris amb trens de 750 metres de llarg amb destinació a l'Aragó—, el fet d'incorporar-ho en el full de ruta que regeix el desenvolupament de l'APT en els pròxims deu anys és una evidència clara del paper que jugarà en el futur del Port. Ara bé, si hi ha un projecte que mostra com n'és d'important el ferrocarril i el seu creixement aquest és Port Tarragona Terminal Guadalajara - Marchamalo.

Entrar al centre de la Península
Ubicada entre els municipis de Guadalajara i Marchamalo, aquesta nova terminal de 150.000 metres quadrats que

construirà el Port de Tarragona permetrà la intermodalitat entre ferrocarril i carretera en un enclavament estratègic al centre de la Península. El projecte suposa una inversió total de 20 milions d'euros, gairebé cinc dels quals es destinaran a l'execució de la primera fase, que inclou la preparació del terreny, la construcció de totes les instal·lacions ferroviàries i la primera part del pati per a contenidors. Els treballs ja estan licitats i els primers moviments de terres començaran durant el mes de juny.

El calendari amb el qual es treballa estableix una durada de set mesos d'aquesta primera fase del projecte de Port Tarragona Terminal, de manera que a principis de 2022 ja estarà finalitzada. Mentre es treballi en aquesta primera fase, es traurà a licitació la segona, per a eliminar els temps morts en l'execució del projecte. D'aquesta manera, un cop estigui acabada la primera fase, ja es podrà començar

amb la segona i s'optimitzarà el temps. En aquesta última part del projecte s'acabarà d'executar el pati d'emmagatzematge de contenidors, es construiran les edificacions (edifici tècnic i les naus per a la càrrega) i faran els vials, rotondes i l'aparcament de més de 18.500 metres quadrats per a camions. Es preveu que la terminal estigui finalitzada durant el primer trimestre de 2023, data que coincidirà amb la posada en marxa del Corredor del Mediterrani i de la finalització dels treballs a la Zona d'Activitats Logístiques (ZAL) del Port de Tarragona. La confluència dels tres projectes en el calendari suposarà un abans i un després per a la infraestructura portuària tarragonina.

Millorant la connectivitat

Més enllà de la superfície d'emmagatzematge que es guanyarà amb aquest projecte, el paper estratègic que tindrà Port Tarragona Terminal radica en la mi-

CEDIDA

CEDIDA



- La primera fase de construcció a Guadalajara començarà durant el mes de juny
- Els ports del futur estan cridats a esdevenir nodes d'intercanvi dels diferents mètodes de transport
- La terminal de Guadalajara permetrà que el Port amplii el seu radi d'acció cap a Madrid
- La nova infraestructura està connectada amb les principals xarxes viàries i ferroviàries
- Es calcula que es crearan uns 3.000 nous llocs de treball al voltant d'aquesta implantació

tre de la Península en hores, cosa que suposa menys temps, menys costos i una operativa més eficient», argumenta el president de l'Autoritat Portuària. El resultat ja comença a fer-se visible, segons apunta el màxim responsable de la infraestructura tarragonina: «El projecte de Guadalajara ens situa d'una manera molt interessant en el mapa de la presa de decisions del moviment de contenidors i mostra la gran capacitat de creixement que té la terminal de contenidors del moll de Cantàbria».

Així doncs, la nova terminal intermodal de Guadalajara tindrà un impacte directe en l'augment dels tràfics del Port, cosa que encara reforçarà més el seu paper com a motor econòmic de Tarragona. L'impacte econòmic d'aquesta infraestructura es notará també a la zona on s'implantarà. Les estimacions indiquen que es crearan uns 3.000 llocs de treball directes i indirectes derivats de la terminal. Així mateix, estimularà el teixit empresarial de Castella la Manxa, Madrid, Aragó i Catalunya i ho farà de forma sostenible i eficient.

A l'esquerra, imatge virtual del complex que el Port tindrà entre Guadalajara i Marchamalo, amb les principals connexions terrestres marcades. A dalt, imatge de la Terminal Intermodal de la Boella, que estarà connectada amb Port Tarragona Terminal.

llora de la connectivitat del Port i la capacitat d'ampliar el seu radi d'acció més enllà del seu propi *hinterland*. Fins ara les zones d'influència del Port de Tarragona són Lleida, l'Aragó i part de Castella i Lleó. La terminal intermodal de Guadalajara li obre les portes a esdevenir un port de referència per a tot el centre de la Península, inclosa Madrid

i la seva àrea metropolitana, que és on es concentra el principal consum de mercaderies de l'Estat. Cal tenir en compte que aquest pol logístic està localitzat a escassos 70 quilòmetres de la capital, però no es troba dins de la primera corona logística madrilenya, de manera que esquivi la congestió que aquesta té.

La clau de la viabilitat del projecte de la Port Tarragona Terminal és que està connectada per ferrocarril amb la seva terminal bessona la de la Boella. D'aquesta manera, qualsevol mercaderia que arribi a Tarragona per via marítima, sortirà del moll i es posarà a sobre d'un ferrocarril a la terminal de la Boella en direcció a Guadalajara i d'allí es podrà

repartir amb camions o altres ferrocarrils cap a qualsevol punt de l'Estat. O viceversa, les mercaderies de qualsevol punt de l'Estat podran arribar a la terminal de Guadalajara, viatjar fins a la Boella i d'allí sortir per mar per qualsevol ruta marítima que el Port té amb el Mediterrani, Àfrica, Àsia o Amèrica.

Aquesta nova terminal s'ubicarà al corredor d'Henares i serà l'única plataforma logística multimodal d'aquest corredor que podrà operar trens de 750 metres. La seva connexió amb la Boella reforça la unió d'aquest corredor amb el Corredor del Mediterrani, afavorint la circulació de mercaderies entre la Península i la resta del continent

europèu mitjançant dues infraestructures del Port de Tarragona. A més, la terminal estarà connectada amb les principals carreteres com són l'A-2, l'R-2, la CM-101 i l'Itinerari Europeu I-90. A tot això, cal sumar-hi que el seu enclavament afavorirà la connectivitat entre els ports de la façana cantàbrica, com el de Bilbao o Santander, amb els de la façana mediterrània, especialment els de Tarragona i Barcelona.

Capacitat de creixement

L'aposta per establir-se a Guadalajara, però, no només s'ha fet amb la idea d'ampliar la connectivitat i el *hinterland* natural del Port de Tarragona. L'objectiu final que persegueix aquesta in-

fraestructura és el creixement d'un dels tràfics on el Port encara té molt de recorregut i grans oportunitats. Parlem de la càrrega general transportada amb contenidors.

«Ara per ara en l'àmbit del tràfic de contenidors només ens visualitzem per l'eficiència en la part marítima, és a dir, si existeix una línia comercial que connecta el país d'origen amb Tarragona», explica Josep Maria Cruset. Això canviarà radicalment un cop entri en funcionament Port Tarragona Terminal. «Un cop s'activi, els operadors ja no tindran en compte únicament si hi ha línia, sinó que sabran que, si descarreguen a Tarragona, la seva mercaderia estarà al cen-


www.asesa.es

Compromesos amb el medi ambient · Desenvolupem projectes sostenibles



INTERMODALITAT

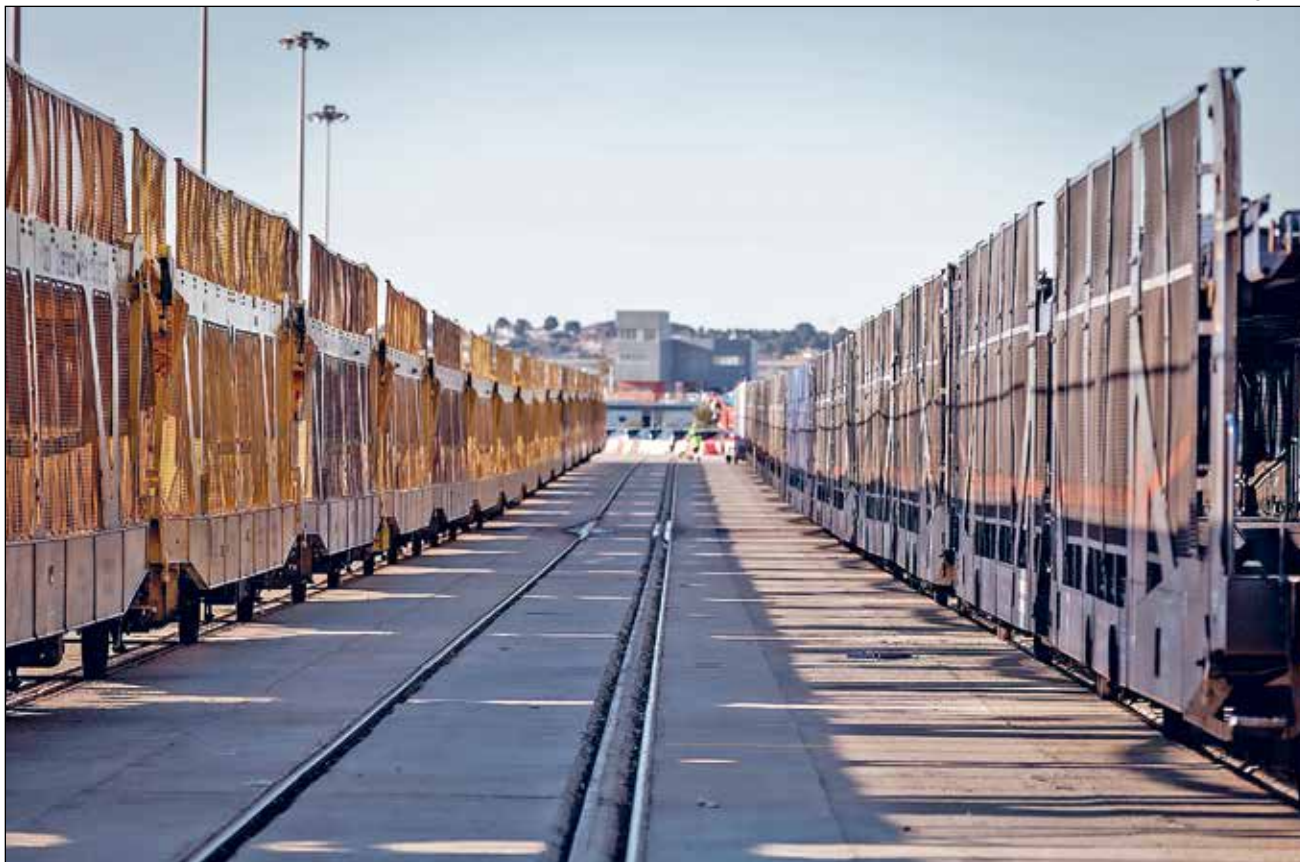
La Boella atreu noves inversions per guanyar competitivitat territorial

Combi Terminal Catalunya operarà des de la infraestructura i la connectarà amb els principals centres productius europeus

Anna Ferran

La posada en marxa definitiva del Corredor Mediterrani no només suposarà una millora de la connectivitat del territori amb la resta del continent i, per tant, de la seva competitivitat, sinó que també permetrà fer un nou salt cap a la intermodalitat en el transport de mercaderies. El Port de Tarragona i Combi Terminal Catalunya (CTC) arribaven a un acord a principis d'any pel qual la companyia es compromet a operar dins de la Terminal Intermodal de la Boella, una de les infraestructures clau del Port. L'entesa entre l'Autoritat Portuària i l'empresa inclou inversions a la Boella per a fer-hi les adaptacions pertinents, però sobretot i el més important, un compromís amb la sostenibilitat i la competitivitat del territori.

L'objectiu principal de Combi Terminal Catalunya és operar una terminal intermodal de mercaderies a Tarragona. L'empresa es va crear el 2014 com una *joint venture* entre BASF Espanyola, Contank, Hoyer, Schmidt, Pañalón i Kombiverkehr i enguany preveu la incorporació de tres socis més. La terminal connectarà les empreses situades a Tarragona i el seu entorn immediat amb els principals centres de producció i plantes europees per ferrocarril. Si bé CTC tenia pensat instal·lar una nova terminal intermodal a les instal·lacions de BASF, finalment ha decidit aprofitar una infraestructura ja existent i preparada per a funcionar com és la Terminal Intermodal de la Boella per a convertir-la en el seu centre d'operacions. Per al president del Port de Tarragona, Josep Maria Cruset, «es tracta d'un acord que suposarà un impuls decisiu a la intermodalitat i



CEDIDA

CTC preveu un moviment de fins a 118.000 unitats de transport intermodal a l'any, durant els primers quatre anys.

■ L'acord reforçarà el paper del Port com a centre logístic al sud d'Europa

al transport ferroviari i reforçarà el paper del Port com a centre logístic en el sud d'Europa».

■ **Competitivitat i sostenibilitat**

El Memoràndum d'Entesa que han signat l'Autoritat Portuària i CTC indica que aquesta última operarà dins de la Boella com a concessionària. Així mateix, també indica que la idea és funcionar segons les normes in-

■ Es calcula que amb aquesta mena de transport es reduiran a la meitat les emissions

termodals europees, pel que fa a volums i pes de les unitats de transport. En aquest sentit, Combi Terminal Catalunya preveu un moviment de fins a 118.000 unitats de transport intermodal (siguin semiremolcs, contenidors, caixes o altres) a l'any durant els primers quatre anys des de la seva posada en marxa, que coincidirà amb la posada en marxa definitiva del Corredor.

Aquest volum de tràfic tindrà un impacte positiu en termes de sostenibilitat ambiental. Cada tren que operarà a la terminal es calcula que tindrà una petjada de carboni de 45 grams per tona i quilòmetre, en comparació amb els 80 grams emesos pel transport per carretera, cosa que suposa una reducció de gairebé la meitat de les emissions pel mateix transport.

A la sostenibilitat que aportarà el projecte al transport de mercaderies des del territori, cal sumar-hi importants innovacions. En aquest sentit, el representant executiu de l'empresa, Antoni

Torà, explica que «les instal·lacions de la Boella incorporaran els últims avenços tècnics i digitals amb la finalitat d'oferir serveis competitiu per a ajudar els clients a competir en el mercat ibèric i europeu». De fet, impulsar la competitivitat logística dels seus clients, i per extensió del territori, és un dels principals objectius de l'acord entre el Port de Tarragona i CTC.

■ **Impulsant el volum dels tràfics**

La Terminal Intermodal de la Boella està situada entre els molls de Cantàbria i d'Andalusia, molt a prop del polígon petroquímic

sud així com de les terminals de contenidors del Port. És una de les principals infraestructures ferroviàries del territori, ja que és l'única que, a hores d'ara, pot operar amb trens de 750 metres de llarg i carrils de calibre estàndard i l'única que té espai per a duplicar la seva activitat, si fos necessari en el futur.

La clau d'aquesta infraestructura és la connectivitat que ofereix entre tots els molls portuaris i les principals xarxes viàries i ferroviàries. Així doncs, per carretera, es connecta amb l'AP7 i l'A7 els combois que circulen per l'eix Barcelona - València; amb l'A27, cap aquells que van en direcció Lleida, Saragossa i Madrid; i amb la combinació T11 i N420, cap al sud de l'Aragó i Castella, acabant al complex químic de Puertollano (Ciudad Real). Per ferrocarril, la Boella és un nexe d'unió entre les línies València, Madrid i Barcelona. Aquesta confluència farà de la terminal i del conjunt de Tarragona un eix d'unió entre els corredors Mediterrani i Central, que li donarà un paper estratègic en el transport per ferrocarril, un cop el corredor estigui operant en la seva totalitat.

Més enllà de les operacions que faci Combi Terminal Catalunya un cop es posi en marxa el Corredor, la Terminal Intermodal de la Boella és un dels elements crucials per al creixement dels tràfics al Port, facilitant la circulació de mercaderies i augmentant, per tant, el volum de tones mogudes. La seva ubicació concreta dins de les instal·lacions portuàries li augura un paper clau en el futur del tràfic de contenidors marítims, donant-li sortida per Corredor o cap a la seva terminal bessona, la Terminal Intermodal de Guadalajara. Així mateix, també capitalitzarà gran part dels tràfics ferroviaris que es generin des de la Zona d'Activitats Logístiques del Port i altres que originats o rebuts al Port. El paper que jugarà la Boella junt amb la capacitat actual i futura del Port de Tarragona fan que sigui considerada un dels nuclis de la Xarxa Trans-europea de Transports.

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

INTERMODALITAT

CEDIDES

La línia RO-RO amb Turquia s'amplia amb connexions a Europa amb tren

La companyia que opera aquesta ruta està treballant per a obrir un segon servei setmanal entre Tarragona i Izmir

Anna Ferran

La intermodalitat en la seva màxima expressió. Així es pot descriure la ruta comercial RO-RO que des de principis de febrer uneix el Port de Tarragona amb el port turc d'Izmir. Aquest servei, gestionat per la companyia EKOL Logistics, ha suposat un pas més en l'estratègia de diversificació del Port, ja que suposa la introducció d'un nou tipus de tràfic, el RO-RO, és a dir, vaixells que transporten de camions o semiremols amb càrrega per evitar, en aquest cas creuar Europa d'extrem a extrem per carretera, amb l'estalvi que suposa en temps i en emissions. El funcionament d'aquest tràfic implica ja una aposta per la intermodalitat, al combinar dos tipus de transports. Ara bé, la bona implantació i acollida que ha tingut en poc més de tres mesos des de la seva posada en marxa han fet que EKOL Logistic hagi anunciat que ampliarà el servei amb tres connexions ferroviàries amb Madrid, Anvers i Ludwigshafen.

El primer servei va entrar en funcionament el passat 9 de febrer, amb una càrrega import de 150 camions per a una important multinacional tèxtil. El vaixell que opera la ruta Tarragona - Izmir, el Super Fast Balears, té capacitat per a 210 unitats de transport (UTI). Les previsions d'EKOL Logistics eren d'assolir

la plena capacitat passats sis mesos des de la posada en marxa del servei, però els avantatges competitius que ofereix han fet que aquest objectiu ja s'assolís a finals d'abril. Tant és així que la companyia turca, que és una de les cinc principals operadors logístics a Europa, ja està treballant per a obrir un segon servei setmanal que amplii la connexió entre Tarragona i Izmir.

Connexió ferroviària

Ara bé, l'èxit que està assolint aquesta ruta RO-RO ha fet que EKOL Logistics hagi fet un altre anunci important, que suposa no només la seva consolidació i creixement, sinó que reforça l'aposta per la intermodalitat; una aposta que comparteix de ple amb el Port de Tarragona. Així doncs, el director general de mercaderies de Grupo EKOL, Alfio Centocinque feia públic durant la segona edició del Rail Day, una jornada organitzada pel Port de Tarragona per a potenciar el transport per ferrocarril i la intermodalitat, que la companyia obriria tres serveis de ferrocarril amb el centre de la Península, amb Anvers (Bèlgica) i amb Ludwigshafen (Alemanya).

El primer dels tres serveis que entrarà en funcionament unirà el Port de Tarragona amb Azuqueca de Henares (Madrid) en breu. Durant el juny, es preveu



que ja es posarà en marxa la connexió amb Anvers, un dels nodes logístics més importants del nord d'Europa. La connexió amb Ludwigshafen, especialment rellevant per al sector químic, encara no té data d'estrena.

Eficiència i sostenibilitat

La clau de l'èxit d'aquesta ruta RO-RO radica principalment en el seu funcionament. L'operativa per aquest nou servei s'inicia amb la sortida del vaixell des de Turquia els diumenges i la seva arribada a Tarragona dos dies i mig després, dimarts a la nit, possibilitant que les mercaderies arribin a les instal·lacions logístiques a l'interior de la Península el dimecres a primera hora. El camí a la inversa es fa recollint en qualsevol punt de l'Estat les mercaderies fins dimecres a la tarda i lliurant a qualsevol punt de Turquia el dilluns. Aquest servei convergeix a Tarragona en el port peninsular amb la connexió més ràpida amb Turquia, per sota dels 3 dies, i atès que es tracta d'una connexió RO-RO, permet aconseguir uns temps porta a porta extremadament competi-



tius i àgils.

A tot això, cal sumar-hi els importants beneficis en termes de sostenibilitat que suposa la línia RO-RO respecte a fer el trajecte únicament per carretera. Així doncs, es calcula que es reduiran les emissions de diòxid de carboni en 10.800 tones i redueix el consum de gasoil en 7,32 milions de litres anuals. Aquesta xifra d'emissions encara es reduirà més quan entri en funcionament el Corredor del Mediterrani i pugui transitar per a l'Estat trens

P400, que permeten carregar directament les unitats de transport, ja que el seu ús comporta un estalvi d'una tona de diòxid de carboni per semiremolt i viatge.

Noves portes a les exportacions

Des de la seva entrada en funcionament a principis de febrer i fins a finals d'abril, la ruta va moure més de 3.300 unitats de transport. Si bé en el seu inici, es movia més càrrega d'importació -principalment tèxtils i de

productes per a les indústries automobilística i química- que d'exportació, amb el pas de les setmanes el tràfic *export* ha crescut i gairebé s'ha equiparat. Això resulta clau per a aprofundir les relacions entre el territori i Turquia i establir vincles comercials estables. En aquest sentit, cal destacar que el Port de Tarragona és la principal via de sortida de les exportacions del territori amb quinze rutes consolidades cap a la Mediterrània, Àfrica, Amèrica i Àsia.

20 anys
compromesos
amb Tarragona

www.euroenergo.com

EUROENERGO

Josep Maria Cruset i Domènech
President de l'Autoritat Portuària de Tarragona

«L'estratègia per créixer en càrrega general donarà resultats el 2023»

La confluència de projectes, com Port Tarragona Terminal Guadalajara o la ZAL, i d'obres clau com el Corredor o el Coll de Lilla obren un escenari òptim

Anna Ferran

—La intermodalitat està guanyant especial protagonisme enguany. Quines condicions s'han donat perquè així sigui?

—No és un fet casual, és el resultat de l'estratègia que hem estat desplegant en aquests dos últims anys. Teníem molt identificats que els líquids i els sòlids a lloure són els tràfics estructurals del Port, els que ens donen múscul. Però també teníem identificat que volíem fer-nos més grans en la càrrega general. I en aquest àmbit la intermodalitat és absolutament clau. Per això hi hem anat dedicant esforços. Ara comença a confluïr i només és el principi. En els pròxims dos anys es notará el resultat d'aquesta estratègia.

—Un dels projectes més destacats clau és Port Tarragona Terminal Guadalajara. Ja s'han adjudicat els treballs de moviments de terres? Quan començaran les obres?

—Per agilitzar l'execució de les obres hem seccionat la construcció de la terminal en dues fases. La primera és el moviment de terres i la segona és l'obra civil. Així, mentre acabàvem el projecte i els tràmits de la part ferroviària, ja podíem avançar en el moviment de terres. La primera fase ja està adjudicada i en uns quinze dies màxim ja estarem en obres a sobre del terreny, començant a fer realitat la terminal.

—Quan estarà operativa?

—El primer trimestre de 2023. En aquesta data confluïran diverses obres estratègiques pel Port de Tarragona, com són el túnel del Coll de Lilla, el Corredor del Mediterrani, la ZAL i Guadalajara. Tota l'estratègia està molt encaminada a aquest horitzó temporal.

—La seva terminal bessona, la de la Boella, rebrà un impuls en termes d'inversió i de tràfic gràcies a l'acord amb Combi Terminal Catalunya. Què suposarà per a la infraestructura i pel Port l'acord?

—Serà un salt qualitatiu. Ara ja està operativa i té molta capacitat tècnica, però l'entrada de Combi Terminal Catalunya suposa un gran salt endavant. En primer lloc, perquè aporten una inversió potent de 20 milions d'euros amb grues pòrtic per a operar amb els contenidors dins la terminal i un sistema de digitalització per a ser més eficient. D'altra banda, Combi Terminal és una empresa participada pels prin-



L'actitud de proactivitat dels operadors és un dels motius que expliquen el creixement dels tràfics al primer trimestre, segons Cruset.

cipals actors logístics del país i de referència a Europa. Per tant, amb l'acord atreiem molt moviment a la terminal. La previsió són 16 trens diaris, vuit d'entrada i vuit de sortida. A més, és un encert pel territori, ja que l'alternativa era construir una terminal intermodal pròpia molt similar a escassos metres. No tenia sentit i les hauria abocat a les dues a quedar infrautilitzades.

—L'altra gran novetat vinculada a la intermodalitat és l'inici de la ruta ro-ro entre Tarragona i Izmir (Turquia). Tenir aquestes dues terminals intermodals pot ser clau perquè continuï creixent?

—Absolutament. Aquesta és la mostra de com encaixa l'estratègia d'infraestructures amb l'estratègia comercial del Port. La ruta s'ha fet possible en un moment en el qual ja tenim una de les dues terminals intermodals en marxa i la segona a punt de començar-se a construir. Hem de tenir en compte que aquesta ruta té un paper estratègic per al

Port de Tarragona. No és només que ens uneixi Izmir i Tarragona en 60 hores, sinó que la ruta s'allarga amb tren cap a l'interior de la Península i Europa, perquè allò que arriba per via marítima es posi sobre un tren i arribi al seu destí. Però també ens permet mirar cap al Marroc.

—En quin sentit?

—Tarragona serà el vèrtex d'un triangle format per Turquia, Tarragona i el Marroc. Això farà que el tràfic que mou aquesta ruta tingui un creixement encara més exponencial. Aquesta visió ja fa temps que la compartíem el Port i EKOL Logistics, la companyia que opera el servei RO-RO, i ara s'està acreditant que és així. En les primeres converses que vam mantenir amb ells, parlàvem que es produiria un procés de relocalització del sistema productiu al Mediterrani. I ara ja s'està començant a notar que anar-ho a produir tot al sud-est asiàtic té avantatges, però també té riscos. I la covid-19 ha accelerat aquest procés. Actualment moltes em-

presas globals estan reorientant els seus plans inversors per a tornar a ubicar els seus sistemes productius al Mediterrani i dos dels llocs privilegiats per a fer-ho són Turquia i el nord d'Àfrica. Tarragona seria un node logístic entre ambdues àrees. EKOL aposta per Tarragona tenint això al cap i nosaltres apostem per aquest plantejament perquè clarament hi ha molt futur.

—Mencionava abans l'obertura dels serveis ferroviaris cap al centre de la península, Anvers i Ludwigshafen vinculats a aquesta ruta RO-RO. Quan es posaran en marxa?

—La connexió amb Anvers ja està operativa i durant la primera quinzena de juny sortirà el primer tren cap a Madrid. Pel que fa a Ludwigshafen, s'hi està treballant.

—Només tres mesos després de la seva posada EKOL Logistics ja anunciava que obriria un nou servei. Quan es posarà en funcionament?

—Hi estem treballant perquè

implica redimensionar l'operativa. Entrarà en funcionament de cara la segona meitat de 2021 o primer trimestre de 2022. La ruta té uns nivells d'ocupació del 85-90% i en ambdós sentits, cosa important perquè li dona viabilitat econòmica. Aquestes ocupacions són les que justifiquen l'obertura d'un nou servei.

—Aquesta ruta pot jugar un paper clau en el desenvolupament de la ZAL?

—Totalment. Aquí s'està produint l'efecte que buscàvem de resultats induïts. Totes les peces de l'estratègia comencen a encaixar i un projecte té implicacions en un altre. Quan ets competitiu, atraus el focus i sorgeixen nous projectes al teu node logístic. Per això és important el posicionament que en aquest moment té el Port de Tarragona en el mercat dels operadors logístics i empresarials. S'ha acreditat que es poden impulsar projectes que funcionen i que tenen mercat i ara trobem que ens fan consultes arran del bon resultat d'aspectes

GERARD MARTÍ

—L'acord amb Combi Terminal Catalunya atraurà molt moviment a la Boella i és un encert pel territori

—El sistema productiu s'està relocalitzant al Mediterrani i podem esdevenir un node logístic entre Turquia i el Marroc

—La comercialització dels espais de la ZAL està posant pressió al calendari d'obres per a complir amb els tempos

com per exemple la ruta RO-RO o d'altres.

—Parlant de la ZAL, en quin punt es troba el seu desenvolupament i el de la seva connectivitat?

—Estem dins de calendari. Tenim en licitació el vial perimetral. Queden uns dies de presentació d'ofertes, a l'estiu tindrem l'adjudicació feta i en la segona meitat de l'any ja estarem en obres. I estem avançant altres projectes associats. Anem amb bon ritme perquè estigui operativa el primer trimestre de 2023.

—S'ha publicat recentment que una quarantena d'empreses s'han mostrat interessades en els terrenys de la ZAL. Quina mena d'empreses són? Tindrem aviat notícies de les primeres implantacions?

—Podríem dir que la comercialització dels espais és la que posa pressió al calendari d'obres, perquè complim els tempos. Pel que fa a la xifra és aquesta perquè és l'univers que hi ha en el món dels grans operadors logístics.

—Són operadors logístics els interessats en la ZAL o també hi ha altres tipus d'empreses d'activitats transformadores les que mostren el seu interès?

—Certament a la ZAL ens hi podrem trobar node logístic o sistema productiu que porti un valor afegit a una càrrega que arriba aquí, es manipula i marxa cap al seu destí. I tenim consultes i interès tant d'un tipus d'empreses com de l'altre.

—Tant el projecte de CTC com l'expansió d'EKOL o la ZAL necessiten el Corredor del Mediterrani. Com impactarà en el Port la seva posada en funcio-

GERARD MARTÍ

nament?

—Les dades que té el Ministeri sobre l'impacte del Corredor del Mediterrani en els ports del seu traçat mostren que serà en el de Tarragona on hi haurà un major impacte. Es preveu un creixement dels tràfics del 18%. Costa imaginar-se un salt endavant d'aquesta magnitud, però el cert és que el Corredor del Mediterrani transformarà i generarà noves realitats. El Port de Tarragona mou ara uns 30 milions de tones. Ports com els d'Anvers, Rotterdam o Amsterdam mouen entre 350 i 400 milions de tones anuals cadascun. Són totes per al consum del seu hinterland més pròxim? No. Es tracta de mercaderies que entren pels ports del nord i se'n van al gran cor industrial que és Alemanya. Per tant, una càrrega ve d'Àsia, entra per Suez al Mediterrani, creua l'estret de Gibraltar, fa el perímetre al continent, passa pel canal de la Mànega, se'n va cap al nord d'Europa i entra per via fluvial al centre del continent. Amb el Corredor en funcionament s'obre una alternativa. Es podrà entrar una mercaderia per qualsevol port del frontal mediterrani, posar la càrrega a sobre d'un ferrocarril i amb 24 hores tenir-lo al seu destí, quan ara necessites dies.

Quina serà la magnitud d'atracció d'aquesta mena de tràfic? És difícil de preveure, però hi ha un avantatge competitiu molt potent. L'impacte del Corredor en la pròxima dècada serà determinant.

—La ZAL és també un dels projectes que estan inclosos dins de Cal·lípolis Next Generation.

Com ha estat el procés?
—Cal·lípolis té la feina més difícil feta, que és el dimensionament del projecte. Ara estem a l'espera que Europa aprovi el pla dels fons europeus de l'Estat espanyol i que el govern de l'Estat comenci a desplegar els Next Generation. Quan ens hi vam posar, se sabia molt poc com es concretarien els fons. Així que vam decidir que la proposta de Cal·lípolis havia d'estar preparada de dues maneres, com un paquet únic, que aglutina els 260 milions d'euros d'inversió. Així, si es desplegaven grans convocatòries, poguéssim presentar-nos-hi. Però també vam treballar perquè cadascuna de les fites de Cal·lípolis tingués personalitat pròpia des del punt de vista tècnic. Tot apunta que finalment els fons es desplegaran així. Estem a l'expectativa, però amb la tranquil·litat que sigui com sigui podem presentar els nostres projectes. Si els aconseguim, ens permeten ser més ambiciosos en cadascun dels projectes i els concentraran en el temps.

—Cal·lípolis no és l'única iniciativa que impulsa de forma conjunta amb altres agents del territori. Participaven fa uns dies en l'acte de presentació de



«Treballem amb l'horitzó que enguany sí que tindrem temporada de creuers a Tarragona», assegura el president del Port.

“ Segons el Ministeri, els tràfics del Port creixeran un 18% amb el Corredor i serà el port on hi haurà un major impacte

“ Si aconseguim fons europeus per a Cal·lípolis, podrem ser més ambiciosos i concentrar els projectes en el temps

“ Els operadors es plantegen moure hidrogen en forma d'amoníac; es presenta com una oportunitat

“ La implantació del SEA suposa una reducció dels temps d'espera de 50 minuts i un estalvi de 30 MEUR a l'any

la Vall de l'Hidrogen. Quines aplicacions tindrà l'hidrogen dins del Port?

—Hi som per tres aplicacions. Primer, com a usuaris finals d'hidrogen, que pot convertir-se en vector energètic al sector portuari i utilitzar-se en vaixells i maquinària. Hi som també com a generadors d'energia verda. La Unió Europea és clara i indica que no serveixen les energies renovables ja existents perquè l'hidrogen es consideri verd, sinó que s'ha de fer a partir de noves implantacions. El Port de Tarragona és un actor important, perquè tenim milers de metres quadrats de cobertes de naus i d'espais portuaris on podem posar-hi instal·lacions fotovoltaïques sense causar cap mena d'impacte en el nostre entorn. Per últim, hi som perquè l'hidrogen es convertirà en un producte que es transportarà, i com a infraestructura logística hem de facilitar el seu transport.

—Ports de la zona del Pacífic estan contemplant preparar les seves instal·lacions per a ser hubs d'amoníac, element que facilita el transport de l'hidrogen. L'expertesa i les instal·lacions del moll de la Química permetrien que el Port de Tar-

ragona fes una aposta similar?

—És un dels plantejaments en els quals estan reflexionant els operadors. L'hidrogen és una partícula molt petita i per a poder-lo transportar s'ha de posar en unes condicions molt extremes de pressió. Moure una quantitat relativament petita té una alta complexitat. Així doncs, per transportar hidrogen cal algun element complementari que ho faciliti. Fer-ho en forma d'amoníac és molt interessant. A Tarragona tenim instal·lacions que ho fan possible i històricament s'ha mogut amoníac al Port. Per tant, es presenta com una oportunitat.

—Com està avançant l'execució de les accions del Pla de Sostenibilitat?

—El dia que presentàvem el Pla de Sostenibilitat que feia molt d'èmfasi en el fet que no era un pla fet per a quedar-se a la prestatgeria. Deu mesos després s'ha desmuntat una fàbrica de ciment que ha transformat una part de l'skyline del Port. Parlàvem de biòtops i estem pendents de l'autorització del Ministeri de Transició Ecològica per a llençar-los al fons marí i facilitar el creixement del nombre d'exemplars de determinades espècies. En l'àmbit energètic, ja tenim contractada

tota l'energia que consumeix l'Autoritat Portuària amb certificació verda. A més, estem construint la nova planta fotovoltaica al Moll de Costa, perquè tots els edificis funcionin amb autoconsum. També estem licitant el primer paquet de tres de substitució de l'enllumenat públic de l'interior del Port per un sistema led amb gestió digital. Tot el canvi suposa una inversió d'1,5 milions d'euros en tres anys. Les operatives amb ferrocarril han crescut espectacularment i hi apostem perquè la petjada de carboni és molt menor. D'altra banda, s'han finalitzat els tràmits ambientals de la Xarxa Natura 2020 i estem preparant la licitació de les obres que s'hi han de fer. Per tant, amb escassos 10 mesos hem fet un desplegament molt potent.

—Es compleix mig any de la posada en marxa del SEA. Ara que ja està plenament implantat quina valoració se'n fa?

—El resultat és l'esperat i és molt potent. El sistema ens dona una reducció del temps d'espera de 50 minuts per cadascun dels camions que entra al Port. Això és un estalvi mensual al voltant de les 30.000 hores, perquè cada dia entren 2.000 camions. Econòmicament implica un estalvi d'uns

2,5 milions d'euros mensuals i, per tant, d'uns 30 milions d'euros a l'any per a les empreses de transport que operen al Port de Tarragona. Estem parlant d'una aposta que va requerir una inversió de 200.000 euros. Ara bé, cal destacar que va comportar una inversió en hores de treball espectacular per a encaixar a tots els actors. Tothom ha fet renúncies, però mirant enrere veiem com tot l'esforç s'ha traduït en un estalvi i una millora de la competitivitat espectacular.

—Això encara reforçarà més el lideratge del Port de Tarragona en el tràfic d'agroalimentaris al Mediterrani.

—Exacte. En l'àmbit logístic els minuts són determinants a l'hora d'escollir el node logístic on operar. Haver tret aquests 50 minuts d'espera ens fa infinitament més competitiu, allunya amenaces i ens obre oportunitats. Hem de tenir en compte que el Túnel de Lilla representa un estalvi de 14 minuts en el trajecte i hi ha un consens generalitzat que suposarà un salt endavant. Però amb el SEA en guanyem 50. Això mostra la magnitud de l'impacte en positiu d'aquest sistema.

—Un altre projecte que tam-

bé ajudarà a l'eficiència en el tràfic d'agroalimentaris és la participació en un port sec a l'Aragó. En quin punt es troba?

—S'han acabat les auditories i han estat favorables. Ara s'estan fent els tràmits a Puertos del Estado i serà al juliol o a l'agost quan es pugui formalitzar la compra de les participacions en un port sec a la província d'Osca.

—El primer trimestre de 2021 ha experimentat un important creixement de tràfic. Per què?

—És una suma de diferents factors. L'actitud dels operadors del Port de Tarragona és un d'ells. La comunitat portuària té una actitud de proactivitat, de convertir les situacions en oportunitats i de plantejar moviments de mercaderies a través del Port que abans de la covid-19 ningú es plantejava.

—I els altres factors?

—La ruta RO-RO evidentment dona resultats. El moviment de productes siderúrgics ha tingut un creixement important perquè un operador que ha apostat pel Port de Tarragona i això suposarà unes 400.000 tones anuals. D'altres tràfics han aconseguit creixements en aquest període, com la pasta de paper. Hi ha una confluència de factors.

—Com avança la construcció del moll de Balears?

—Havíem dit que al juny acabaríem el moll i serà al juny o la primera quinzena de juliol quan finalitzarem les obres. Ara s'estan fent els treballs de la biga cantell, que relliga l'estructura i estem acabant d'explorar per poder fer el tractament de superfície i deixar l'obra finalitzada.

—Hi haurà temporada de creuers a Tarragona enguany?

—Treballem amb l'horitzó que sí. Creiem que al llarg de l'any el context acabarà sent suficientment bo com perquè s'aixequi la prohibició actual del tràfic de creuers. Les companyies s'han preparat i tenen protocols. Royal Caribbean està en la nostra previsió, igual com ho està Costa o altres companyies que treballen amb nosaltres.

—Per últim, com avancen els treballs al Museu del Port? Té data d'obertura al públic?

—Al voltant de la Mare de Déu del Carme, patrona del Serrallo, podem posar en servei el Museu, per tant, de cara a la temporada d'estiu ja estarà a disposició de la ciutadania. Les obres estan ja en la fase final i avancen segons calendari. Simultàniament el projecte de museïtzació també s'està construint i en menys de dos mesos ja el podrem gaudir. És canvi de discurs museístic molt potent, amb noves tecnologies i capacitat immersiva. Crec que no deixarà indiferent a ningú i aconseguirem reposicionar el Museu del Port perquè torni a tenir uns nous 15 o 20 anys pel davant en els quals sigui atractiu i competitiu.

INICIATIVA DESTACADA

Fer del Camp un territori resilient, objectiu de Cal·lípolis Next Generation

Aquest projecte engloba onze iniciatives i està liderat pel Port, Repsol i l'Ajuntament de Vila-seca

Anna Ferran

Convertir l'extens espai entre la Pineda i el recinte portuari en un nou motor econòmic de tipus industrial, logístic-intermodal, turístic i paisatgístic. Aquest és l'objectiu que persegueix la iniciativa Cal·lípolis Next Generation, liderat pel Port de Tarragona, l'Ajuntament de Vila-seca i Repsol. Els onze innovadors projectes que s'engloben sota el paraigua de Cal·lípolis suposaran una inversió de gairebé 260 milions d'euros.

Cal·lípolis Next Generation s'ha presentat davant del Ministeri d'Indústria, Comerç i Turisme perquè s'inclouï dins del Programa d'Impuls de projectes tractors de Competitivitat i Sostenibilitat Industrial. Així mateix, es treballa perquè sigui un dels projectes finançats pels fons europeus Next Generation EU. De fet, la idea de fons de Cal·lípolis és impulsar la recuperació econòmica del territori i fer-lo més resilient a possibles crisis futures, gràcies a la diversificació dels principals sectors econòmics. En aquest sentit, el president del Port de Tarragona, Josep Maria Cruset, subratlla que «la solidesa d'aquesta proposta de participació en els fons 'Next Generation UE', ja que, en la majoria dels casos, es tracta de projectes tècnicament i administrativament molt avançats, amb dotació pressupostària, amb un

alt grau de viabilitat i que es podran executar dins del període marcat per la Unió Europea, entre 2021 i 2024».

Els onze projectes que engloba són el desenvolupament de la ZAL i de la seva connectivitat, la construcció del contradic dels Prats, com a noves infraestructures que impulsaran l'activitat portuària i la generació d'ocupació. En l'àmbit de la recuperació del paisatge i l'aposta pel turisme sostenible, es restaurarà l'espai de la Xarxa Natura 2000, es farà una recuperació ambiental del passeig marítim de la Pineda, es consolidarà la platja de la Pineda i es regenerarà l'ecosistema marí. El projecte també inclou una modernització de la logística d'hidrocarburs, amb l'adequació del pantalà de Repsol i la construcció de dos magatzems enterrats. Per últim, s'aposta per crear solucions de digitalització per aconseguir més eficiència i sostenibilitat. Concretament, es crearà un sistema digital de tracking de camions a l'interior del recinte portuari i es digitalitzarà la gestió dels accessos al Port.

Cal·lípolis Next Generation també comptarà amb la participació de la Universitat Rovira i Virgili, l'Institut de Hidràulica Ambiental de la Universidad de Cantabria, les empreses tecnològiques Prodevelop SL i Portel Logistic Technologies i l'associació empresarial APPORT.



Contradic dels Prats

El contradic protegirà el port pel costat sud i permetrà desenvolupar noves àrees portuàries, que permetran la implantació de noves empreses, de nous tràfics i per tant, un impacte positiu en l'economia del territori. A més, tindrà un vessant ambiental i turístic, ja que protegirà la platja de la Pineda i crearà un espai urbà d'oci per a les persones (amb solàrium, piscina, etc.) que integrarà el port amb la ciutat.



Façana marítima de La Pineda

Són diversos els projectes que impactaran positivament en el front marítim de la Pineda. Es farà una millora ambiental del passeig marítim per a millorar la imatge de l'espai, eliminant bona part de la carretera i creant més espais pels usuaris. També s'implantarà un sistema sostenible i definitiu per a la regeneració, estabilització i protecció de la platja de la Pineda per evitar l'aportació de sorres que s'hi fa cada any.



Zona d'Activitats Logístiques (ZAL)

Ocuparà un espai de 915.000 m2. El Port adequarà els terrenys i en farà la seva urbanització (carretera principal d'accés i serveis), seguint criteris de sostenibilitat. Així mateix, es construirà la connexió viària i ferroviària entre la ZAL i la Terminal Intermodal de la Boella per a fer encara més competitiva aquesta àrea. La ZAL suposarà la creació de 4.200 llocs de treballs i incrementarà els tràfics portuaris entre 2,7 i 4,6 milions de tones l'any.



Millora de la logística d'hidrocarburs

Repsol durà a terme dos importants projectes que milloraran la logística dels hidrocarburs en l'espai portuari i la faran encara més segura. Es transformarà el front 805 del pantalà, per a poder acollir grans bucs. Això suposarà l'eliminació de la monoboia en mar obert, eliminant els riscos ambientals d'aquesta mena d'operatives. També es millorarà la logística de la fracció C4 amb la construcció de dos magatzems soterrats que milloraran el conjunt de la instal·lació.



Recuperació de la Xarxa Natura 2000

Cal·lípolis inclou la recuperació i restauració de l'espai natural inclòs a la Xarxa Natura 2000 format per uns 370.000 m2 en terrenys de l'Autoritat Portuària de Tarragona adjacents a la Pineda. Es preveu recuperar l'ecosistema d'aiguamolls costaners, creant una llacuna d'aigua interior i regenerant un sistema de dunes costaneres, en el qual es plantaran diferents espècies autòctones amb l'objectiu de reintroduir diferents tipus d'animals i aus.



Innovació, digitalització i sostenibilitat

D'una banda, es crearà un sistema digital de tracking per controlar el moviment de camions dins del recinte portuari. Es vincularà al SEA i permetrà millorar reduir els temps d'estada, optimitzar la circulació i reduir l'impacte ambiental causat per la congestió de vehicles. De l'altra, es digitalitzarà la gestió dels accessos, per a vincular-lo a noves tecnologies com l'acreditació mòbil o el reconeixement facial, cosa que millorarà el registre del transportista i l'explotació de la informació generada.

OFERTA FORMATIVA

CURSOS DE CUALIFICACIÓ PROFESSIONAL Y DE FORMACIÓ CONTINUA.

- Certificado de Aptitud Profesional (CAP)
- Competencia Profesional

CURSOS DE ESPECIALIZACIÓN

- Conducción económica, racional y segura en simulador
- Tacógrafo Digital y normativa social
- Consejero de Seguridad
- Obtención y actualización del carnet ADR (básico y cisternas)
- Normativa del transporte
- Estiba y sujeción de la carga en el transporte por carretera



INFORMACIÓ Y MATRÍCULA:
C. Jaume I, 29, entl. 2-3, Tarragona
Telf. 977 21 21 54 / 609 14 99 74
formacio@feat.es • www.feat.cat

TRIBUNA

Un altre engany al transport



JOSEP LLUÍS AYMAT
Director de la Federació Empresarial d'AutoTransport de Tarragona (FEAT)

Amb motiu de l'entrega dels fons europeus, el Govern d'Espanya ha preparat unes mesures fiscals que podrien enfonsar-nos en la misèria. L'equilibri dels comptes públics que exigeix Europa es vol aconseguir únicament incrementant els ingressos, via nous impostos. En una economia tan castigada, el pla pot suposar una catàstrofe, un cop s'esgotin els fons europeus, que s'han de gastar en poc temps i que són un pla de xoc i no una font estable de finançament. Entre els múltiples impostos que volen crear, ha generat enrenou el

que es vol aplicar a les carreteres, sota el criteri que «qui les utilitza i contamina, paga». Pel Ministeri és injust que pagui qui no hi circula.

Davant d'això només puc dir que tota la societat es beneficia de les carreteres, ja que per elles circulen totes les mercaderies que asseguren el subministrament a la població, al comerç i a la indústria. Sense carreteres ni camions, quedaríem desproveïts en pocs dies. Però no només això. Les carreteres arriben als indrets més remots i garanteixen el dret a la mobilitat. Sense elles, només podria moure's qui viu a prop de ports, aeroports o estacions ferroviàries.

Tothom que circula per les carreteres paga sobradament el seu ús. Es paguen impostos per la compra dels vehicles, un impost anual de circulació i més del 50% del cost dels carburants són impostos. L'impost especial d'hidrocarburs es va crear per a construir i mantenir carreteres, però sembla que el Govern se n'ha oblidat. El sector del transport no pot tolerar que se l'enganyi. El Govern s'havia compromès per escrit a no posar en marxa un impost d'aquest tipus sense un acord previ amb el sector. Si ja té clar que el 2024 es posarà en marxa, què s'ha de negociar i acordar amb el transport?

EMPRESA DESTACADA

CEDIDES

Màquines Tudela, experts en càrrega i descàrrega de mercaderies al Port

Han adquirit nova maquinària i des de fa uns mesos també duen a terme el servei de descàrrega al Port d'Alcanar

Anna Ferran

Màquines Tudela ofereix serveis auxiliars i de lloguer de maquinària a les empreses que operen dins del Port de Tarragona. Entre els seus serveis en destaquen la càrrega i descàrrega de vaixells, camions i trens en els molls marítims i els magatzems del recinte portuari tarragoní. La seva activitat està centrada especialment en els tràfics de productes a dojo com per exemple cereals, farines i altres productes de l'àmbit agroalimentari, així com àrids, adobs o ferralla. Així mateix, han ampliat la cobertura dels seus serveis i, gràcies a l'adquisició de nova maquinària, ara realitzen el servei de descàrregues de tots els vaixells que arriben al Port d'Alcanar.

Disposen d'una àmplia flota de màquines, que inclou des de pales carregadores, giratòries de cadenes, apiladors, escombradores, vehicles per transportar maquinària, fins a bolquets, compressors i vehicles per abastir de combustible la resta de màquines. Aquesta diversitat de maquinària els permet dur a terme els seus serveis amb la màxima eficiència possible, ajustant-se sempre a les necessitats concretes de cada client i cada treball.

Cal destacar que darrerament Màquines Tudela han invertit en maquinària i eines per al seu propi taller, en el qual duen a terme les reparacions de la seva flota de vehicles i màquines, cosa que els permet ser més eficients. Així mateix, arran de la



pandèmia han intensificat encara més les mesures de neteja i desinfecció de la maquinària amb la qual operen i apliquen mètodes molt rigorosos i específics (Elsa EozoSST).

Des de fa un temps, l'empresa està impulsant una política de creixement, de la qual en destaca especialment l'augment de la seva plantilla. L'aposta respon a un compromís ferm per oferir el millor servei possible als seus

Màquines Tudela està especialitzada en la càrrega i descàrrega de productes a dojo, com cereals, adobs, àrids o farines, entre altres.

clients. De fet, la vocació de servei ha estat sempre un dels seus pilars, cosa que els ha permès ser un aliat indispensable per a moltes de les empreses que operen diàriament al Port de Tarragona.




MAQUINAS TUDELA, S.A.



**PALAS CARGADORAS
GIRATORIAS DE CADENAS
CARGA Y DESCARGA DE CEREALES ÁRIDOS**

Polígono Riu Clar. C/ De la Plata P-192 C
43006 TARRAGONA
info@maquinastudela.com

T. 977 54 10 68

SOSTENIBILITAT

CEDIDES



S'estan creant diverses zones verdes amb vegetació mediterrània, amb menys demanda de reg i d'aigua. També s'han instal·lat caixes niu a l'àrea de Cap Salou per proporcionar refugi a les aus.

L'estratègia sostenible s'amplia i implica a la comunitat portuària

El Pla de Sostenibilitat ha sumat dos nous objectius i s'impulsaran accions amb les concessionàries per a la transició ecològica

Anna Ferran

L'estratègia sostenible del Port de Tarragona, recollida en el Pla de Sostenibilitat Agenda 2030, segueix ampliant horitzons amb la incorporació de noves fites i amb la cerca de sinergies i complexitats amb les empreses de la comunitat portuària. A mitjans d'abril, s'incorporaven al document dos nous objectius i sis accions per a seguir aprofundint i treballant en diversos aspectes relacionats amb el medi ambient, el creixement econòmic sostenible i la relació amb la comunitat. Ara, el full de ruta que vertebrava l'estratègia de l'Autoritat Portuària de Tarragona durant aquesta dècada passa a tenir un total de 25 objectius i 88 accions. Molts d'ells ja s'estan executant, dos d'ells es troben ja completats al 100% i diversos estan avançats en més d'un 50%.

Els dos objectius que s'han

incorporat estan inclosos dins del bloc sostenibilitat ambiental. El primer d'ells fixa de minimitzar les activitats amb potencials efectes negatius sobre la qualitat de l'aire, fent referència al desmantellament de la fàbrica de ciment situada al Moll d'Aragó i aconseguir un canvi d'activitat de la zona. Aquest nou objectiu està assolit al 100%, ja que el passat 29 de setembre de 2020 es va aprovar la nova concessió per aquest espai. El segon objectiu estableix la necessitat de millorar la gestió d'animals domèstics i fauna salvatge amb accions preventives i correctives, així com la creació de noves zones verdes, la col·locació d'hotels d'insectes i caixes niu per falcons i per ocells insectívors.

Objectius assolits

El president del Port de Tarragona, Josep Maria Cruset, defi-

neix el Pla de Sostenibilitat com un document viu que recull un compromís real de treballar per assolir-lo completament. Bona mostra d'això, en són el fet que uns mesos després de la seva presentació dos dels objectius que recull estiguin assolits en un 100%. Un d'ells és l'acord

■ **Ja s'han assolit dos objectius del Pla al 100% i d'altres quedaran assolits enguany**

per al desmantellament de la cimentera. L'altre fa referència a l'eliminació de les pèrdues de la xarxa d'aigua, sigui per fuites o per consums incontrolats amb el monitoratge de la xarxa amb nova tecnologia.

Així mateix, hi ha diversos objectius que es preveu que quedin totalment assolits en el transcurs

de 2021, com per exemple el que marca la creació de nous canals de comunicació amb l'entorn. El passat novembre es posava en marxa l'Espai d'Opinió del Port de Tarragona, que està format per una vintena de representants del teixit social i cultural de Tarragona ciutat, Vila-seca i altres

■ **Es vol calcular la petjada de carboni de la comunitat portuària per a establir noves accions**

municipis propers, amb l'objectiu d'establir un canal bidireccional, recollir les inquietuds de la societat i millorar l'entesa amb el seu entorn. L'objectiu quedarà completat quan es posi en marxa el Panell Econòmic Port Tarragona, per interactuar amb representants i experts empresarials del seu hinterland. Un altre dels

objectius que es preveu assolir al 100% enguany contempla la implementació d'un sistema d'alerta per episodis de partícules en dies de fort vent pels usuaris del Dic de Llevant, amb la instal·lació d'una pantalla informativa.

Així mateix, també es preveu fer grans avenços en la millora de la qualitat de l'aire a l'entorn portuari o en la creació de noves aliances per avançar en el desenvolupament sostenible. La participació del Port en el projecte Vall de l'Hidrogen de Catalunya o la iniciativa Cal·lípolis Next Generation són dues mostres clares d'aquesta aposta per la cooperació i la unió de forces amb la resta d'agents territorials.

Així mateix, també es faran avenços considerables en l'àmbit de la restauració de la vida marina, un altre dels objectius del Pla, amb diverses accions previstes per 2021, com la instauració de

biòtops per a recuperar fauna marina d'interès comercial en zones properes al Port.

Descarbonització, la clau

L'objectiu principal del Pla és reduir a zero la petjada de carboni de l'Autoritat Portuària de cara al 2030 i són múltiples les accions que van encaminades en aquesta línia. Ara l'APT fa un pas més enllà i vol implicar a totes les empreses de la comunitat portuària perquè elles també facin avenços en aquesta línia. Ara fa un mes es reunia en una nova sessió el Grup de Medi Ambient del Port de Tarragona, que agrupa representants de les concessionàries i de diversos departaments de l'Autoritat Portuària. Durant aquesta reunió es van comparar criteris per establir una col·laboració que permeti calcular la petjada de carboni del conjunt de la comunitat portuària i poder establir més accions per reduir a zero la petjada per a l'any 2030. En aquest sentit, cal destacar que l'objectiu del grup de Medi Ambient és coordinar una resposta conjunta per a la transició ecològica i el creixement sostenible, sumant-se així a l'aposta mundial per una Indústria 5.0, un concepte que advoca per una reindustrialització orientada a la transició verda i digital.

Reparació i construcció de vaixells a Tarragona





620 434 992 / 620 434 995

Serveis per a embarcacions - Construcció Integral - Serveis especials

C / Mas de l'Abat, F 146. Pol. Ind. Alba Vila-Seca. 43480 Tarragona
tgn@mestresdaixadelserrallo.es - administracion@mestresdaixadelserrallo.es

EMPRESA RECOMANADA

Mestres d'Aixa del Serrallo, artesania i innovació al servei de les embarcacions

Reparen i construeixen vaixells d'acer i d'alumini

A. Ferran

Un servei de reparació i construcció d'embarcacions que acumula el llegat de quatre generacions i el coneixement de les darreres tècniques i tecnologies del ram. Aquesta és la

carta de presentació de Mestres d'Aixa del Serrallo.

L'empresa està especialitzada en la reparació i construcció de vaixells d'alumini i d'acer. Ofereixen un servei integral basat en la professionalitat i

l'experiència. Cal destacar que compten amb un equip de professionals altament especialitzat, entre ells soldadors homologats, per fer tota mena de treballs a les embarcacions.

Així mateix, Mestres d'Aixa del Serrallo treballa també en la restauració de vaixells clàssics d'esbarjo de fusta. Duen a terme un treball minuciós i 100% artesà que permet que aquestes embarcacions recuperin la seva esplendor original i segueixin explicant la seva història. Entre els seus projectes, en destaquen vaixells de la primera meitat del segle XX.

TRÀFICS

CEDIDA

El 'project cargo' es consolida com a activitat portuària de valor afegit

El moll de Lleida ha acollit recentment una complexa operativa amb destinació a Bèlgica

Anna Ferran

L'estratègia de diversificació dels tràfics del Port de Tarragona ha fet que la infraestructura tarragonina hagi esdevingut un referent al Mediterrani en l'àmbit del *project cargo*, és a dir, en la construcció de grans peces per a instal·lacions industrials a peu de moll per a ser transportades a la seva destinació final via vaixell. La setmana passada, el moll de Lleida va acollir durant tres dies una important operativa, en la qual es van embarcar set mòduls per a una indústria petroquímica amb destinació al Port d'Anvers (Bèlgica).

Aquest projecte de planta

petroquímica ha estat construïda de forma modular per ser transportats a Bèlgica per mar. La planta consta de 7 mòduls de 1600 tones i mesura 100 metres d'alçada. A les instal·lacions del Port de Tarragona s'ha realitzat el muntatge final de tots els elements fabricats pels diferents tallers i col·laboradors del projecte, en total hi han participat 18 empreses i més de 200 treballadors.

Liderat per Schwartz-Hautmont, hi han col·laborat també diferents empreses com Comersa, Teyco, Aitub, Elevariant, Gruas Rigar, Comersa, Proalba i OCA. Schwartz-Hautmont és encarregada del muntatge i ges-



Un total de 18 empreses i més de 200 treballadors van participar en l'embarcament de set mòduls per a una indústria química.

tió d'aquests projectes dins del recinte portuari tarragoní, ja que compta amb una extensa experiència en el sector de la construcció d'estructures metàl·liques que requereixen una alta especialització. L'empresa estibadora encarregada d'aquesta operativa ha estat Bergé Marítima. Per a la maniobra i els moviments de trasllat al costat del vaixell, s'han utilitzat diferents equips d'alta precisió com un Transport Mo-

dular Autopropulsat de 4a generació i que compta 24 eixos.

Condicions idònies

L'èxit de l'aposta pel *project cargo* s'explica per les característiques pròpies del Port de Tarragona, així com del seu entorn. Les grans esplanades a l'aire lliure faciliten l'embarcament directe des del moll. El recinte portuari té àrees operacionals amb una disponibilitat de 280.000 m²,

rampes RO-RO i una excel·lent accessibilitat terrestre i ferroviària, que garanteix la logística de subministrament d'aquests tipus de projectes. El calat de 16 metres de fondària fa la resta, ja que permet l'atraca de vaixells especials preparats per a transportar grans càrregues, impossibles de traslladar amb vaixells de càrrega conteneritzada.

A tot això, cal sumar-hi les condicions meteorològiques del

territori, que permeten el treball a l'exterior tot l'any, cosa impossible en ubicacions del nord d'Europa, on sovint s'envien aquesta mena d'instal·lacions. A més a més, el fet de comptar amb una mà d'obra especialitzada, vinculada a la indústria auxiliar i a les empreses de serveis que treballen als polígons químics, és determinant per a garantir l'èxit tant en l'execució dels projectes com en el seu transport.



www.ilaberiagroup.com

➤ ESPECIALISTES EN:
**SOLUCIONS
PLÀSTIQUES PER
INDÚSTRIA**

📍 **SEU I TENDA CENTRAL**
Ctra. Reus Km. 8
43340 Montbrió del Camp
(Tarragona)
☎ +34 977 814 009
✉ info@ilaberiagroup.com

📍 **TENDA REUS**
P.I. Agro Reus
C/ Recasens i Mercadé, 71
43206 Reus (Tarragona)
☎ +34 977 106 222
✉ reus@ilaberiagroup.com

➤ DISTRIBUCIÓ D'ÀCIDS (PP)

➤ DISTRIBUCIÓ HIDRÀULICA DE FILTRAT

➤ AIREACIÓ (PP)

➤ EMISSARIS SUBMARINS (PE)

➤ IMPERMEABILITZACIÓ (PE)

➤ TRACTAMENTS AERÒBICS

➤ XARXA DE RECOLLIDA DE LIXIVIATS DE PROCÉS

INFRAESTRUCTURES

El Moll de Balears encara la recta final de la seva construcció

Ara fa un any, començaven els treballs per a la construcció del moll de Balears. Aquesta nova infraestructura, que té una superfície de quatre hectàrees i una línia total d'atracada de 700 metres, suposarà un salt qualitatiu i quantitatiu en el projecte de creuers. Així doncs, el nou moll permetrà l'arribada de grans bucs i permetrà tenir atracats simultàniament fins a quatre creuers. Si bé es destinarà a les operatives amb passatgers, el moll s'ha construït amb una visió multipropòsit, cosa que permet que hi puguin operar altres tipus de tràfic en un futur. Després d'una primera fase on es van produir i col·locar els caixons, el moll progressivament ha anat agafant forma i ha canviat la fisonomia d'aquesta àrea del Port de Tarragona. Aquesta obra compta amb un pressupost de 27 milions d'euros i es preveu que estigui enllestida abans de l'estiu.



Després de complir amb èxit les primeres fases de construcció del moll, que van consistir en dragar el fons per a instal·lar-hi els onze caixons que actuen com a fonaments, a l'octubre la totalitat dels caixons quedaven ja instal·lats. Amb aquesta fita aconseguida, els mitjans terrestres i marítims començaven la construcció del primer tram dic sud del nou moll.



Durant el mes d'octubre de 2020 es va avançar en la construcció del dic sud del moll de Balears, amb la participació de mitjans terrestres i marítims. Així mateix, també es va engegar la construcció del dic nord del nou moll. Amb l'avenç d'aquesta fase ja començava a visualitzar-se la forma del nou moll així com la superfície total que ocuparia aquesta infraestructura adjunta al dic de Llevant.



El dic sud es connecta amb els caixons del moll a mitjans de novembre. Aquesta important fita permetia arribar amb mitjans terrestres fins als caixons i omplir els 11 fonaments de formigó amb el material transportat pels camions, a la vegada que es construïx el trasdós amb pedraplè a la part posterior. Una draga completava per mar el procés per donar més consistència al moll. Mentrestant, la construcció del dic nord de Balears avançava a bon ritme.



A finals del 2020, s'assolia una altra fita amb el tancament del dic nord. Aquest avanç permetia ja la connexió per mitjans terrestre per ambdós costats del futur moll, mentre prossegueixen les tasques de reompliment dels caixons. També es van col·locar els tubs per permetre la sortida de l'aigua i la fauna que es troba a l'interior del perímetre del moll, de manera que s'evitava que els peixos que hi havia en aquest espai quedessin atrapats.



Amb l'entrada al nou any, es va començar a omplir el moll amb el material que s'havia dragat del fons marí de la mateixa zona i de l'àrea de la dàrsena de Cantàbria. Durant dos mesos, mitjans marítims i terrestres van treballar per aportar el material necessari per a fer pujar la cota del moll fins a arribar a l'alçada del dic de Llevant. A finals de febrer, s'aconseguia tenir el moll totalment emplenat i maquinària pesant treballava per a preparar el terreny per a la seva posterior pavimentació.



A mitjans de març, va començar un nou pas important en l'execució del projecte amb la construcció de la biga de cantell. Es tracta d'una biga de formigó armat de mides 5,40 m d'ample i 1,70 m de gruix que seguirà tota la longitud del moll exterior i l'interior. Es construïx in situ i la seva funció és fer el tancament de l'esplanada i aconseguir la correcta alineació del moll. En aquesta peça, s'allotjaran els bol·lards de 200 tones on es farà l'amarratge dels creuers, defenses i altres elements auxiliars del moll, que són ja una de les últimes fases del projecte del moll de Balears.

PROJECTE DESTACAT

CEDIDA

S'ultima la rehabilitació de la seu institucional i estarà operativa al juliol

L'emblemàtic edifici es recupera amb una aposta per l'eficiència energètica i la sostenibilitat

Anna Ferran

L'edifici de la seu institucional de l'Autoritat Portuària de Tarragona estarà operatiu a principis de juliol. Els treballs de rehabilitació de l'interior i la façana de l'edifici ja estan totalment finalitzats i també ho estan les obres d'urbanització de l'entorn. Ara, ja s'ha entrat en la darrera fase abans de la seva obertura, que consisteix en la instal·lació de les comunicacions i mobiliari interior. Un cop aquests treballs estiguin enllestits es posarà en funcionament aquest espai recuperat.

Actualment, els operaris treballen en la instal·lació de la senyalització, les comunicacions i el mobiliari de l'equipament. A la vegada, s'estan preparant les instal·lacions i els mitjans tècnics perquè Port Control i Salvament Marítim puguin traslladar-se a la cinquena planta de l'edifici. A l'exterior, ja s'han finalitzat els treballs d'urbanització de l'entorn d'aquest edifici singular, obra de Josep Maria Garreta, i ara es treballa en la restauració del conjunt escultòric La Nao.

Una al·legoria portuària

Erigit el 1984, pocs anys després de la construcció de la seu institucional de l'APT, La Nao està format per onze peces de ciment armat alineades paral·lelament simulant les veles d'un vaixell. És una obra de Jose Maria Jané i Juan Carlos García i és una

al·legoria de l'activitat portuària. Els treballs ja han reparat diverses patologies d'oxidació de l'armat interior de la peça de formigó i del mateix formigó exterior. Les tasques de millora del monument continuen amb la instal·lació d'un sistema de filtració d'aigua i d'impulsió de borbolls decoratius. Les tasques de reparació al voltant de mitjans de juliol de 2021, coincidint amb la reobertura de l'edifici.

Sostenible i integrat

La sostenibilitat i l'eficiència energètica són els eixos vertebradors de la rehabilitació interior i exterior de l'emblemàtic edifici així com de la urbanització del seu entorn. De fet, un dels objectius del projecte era adaptar la construcció als nous requeriments constructius en matèria d'eficiència i seguretat per a comptar amb un espai recuperat totalment alineat amb l'estratègia sostenible inclosa en el Pla de Sostenibilitat del Port i que determina tota la seva manera de procedir.

Així doncs, en l'edifici s'han aplicat materials i tècniques característiques de les *passiv haus* per a ser al màxim d'eficient. Mostra d'això en són el sistema que aïlla tèrmicament la façana a la vegada que la impermeabilitza. També s'ha inclòs una fusteria amb trencament del pont tèrmic, que juntament amb altres



A dalt, zona de bosc mediterrani plantat al voltant de la seu institucional. A sota, el conjunt escultòric La Nao i detall de la façana.

■ S'estan preparant les instal·lacions per al trasllat de Port Control i Salvament Marítim

intervencions han aconseguit eliminar tots els ponts tèrmics de l'edifici i fer-lo totalment eficient pel que fa a la climatització. A més s'han utilitzat tancaments amb vidre càmera i control solar.

Pel que fa a la urbanització de l'entorn de l'edifici, l'obra

■ L'interior de l'edifici segueix tècniques de les 'passiv haus' i l'exterior té vegetació mediterrània

ha anat a càrrec de l'empresa Transmaber. S'han eliminat tots els elements constructius no utilitzables o deteriorats i s'ha creat una zona enjardinada que segueix criteris d'integració paisatgística i té en compte els tipus de plantes que trobem de

forma natural al litoral del mediterrani. Així doncs, s'han creat espais molt diferenciats paisatgísticament parlant amb gairebé 2.500 unitats de vegetació, que inclouen una zona per atraure insectes pol·linitzadors, protagonista per una olivera, passant per zones de prat amb espècies de gespa adaptades al nostre clima, i una gran zona de bosc mediterrani.

Igual com ja es va fer en el Pas-seig Marítim, la vegetació esco-

llida per l'entorn de la seu institucional requereix un sistema de reg amb baixos consums d'aigua, que es va reduint amb el temps perquè les plantes sobrevisquin amb el règim de pluges local, cosa que garanteix la sostenibilitat i l'eficiència pel que fa a l'ús de l'aigua. Aquests criteris també s'apliquen a la il·luminació exterior que s'ha instal·lat i tot amb la idea d'integrar per complet aquesta zona recuperada en la façana litoral de la ciutat.



Experiencia, Calidad y Compromiso.

trans MABER

Nos avalan más de 50 años al servicio de la obra pública y privada. Contamos con la más alta clasificación estatal y autonómica en movimiento de tierras, demoliciones, escolleras, obras hidráulicas, marítimas y viales. Amplia experiencia en proyectos de urbanización.



"Adjudicatarios de las obras de Urbanización del entorno del antiguo edificio de la Autoridad Portuaria de Tarragona"

PORT-CIUTAT

El Museu del Port tornarà a compartir el món de la mar a partir de les festes del Carme

S'està finalitzant la remodelació i un cop tanqui l'exposició provisional al Tinglado 2, a principis de juny, es farà el trasllat de les peces

Anna Ferran

El compte enrere perquè la ciutadania pugui retrobar-se i endinsar-se en el món de la mar i el seu patrimoni ha començat. Després d'un any d'intensos treballs de rehabilitació i de creació d'un nou discurs museístic, el Museu del Port ja té data d'obertura. Serà a mitjans de juliol, pels volts de la Mare de Déu del Carme, coincidint així amb les festes de la patrona del Serrallo i evidenciant una vegada més els estrets vincles entre aquest equipament cultural del Moll de Costa i el barri mariner.

La directora del Museu del Port, Mercè Toldrà, explica que queden menys de dues setmanes perquè finalitzin els darrers treballs de la remodelació de l'edifici. Un cop acabats, es farà entrega de l'obra i es començarà la instal·lació de tots els elements discursius de la nova pro-

posta que oferirà l'equipament. «A principis de juny tancarem la seu provisional del Tinglado 2 i a partir d'aquest moment començarem a fer el trasllat», comenta Toldrà, qui detalla que treballen amb un calendari totalment definit per a garantir que el nou Museu pugui obrir les seves portes per la Mare de Déu del Carme.

Rehabilitació total

El Refugi 2, l'edifici que des de fa 20 anys acull el Museu, s'ha sotmès a una «rehabilitació total», en paraules de la directora. «No queda ni una engruna de l'antic concepte», assegura. Si bé la intervenció ha estat notable, sempre s'ha treballat per a «mantenir l'essència arquitectònica d'un edifici industrial de principis dels anys 30». I és que el caràcter de l'edifici també forma part de la història que relata i comparteix el Museu del Port.

Entre els treballs que s'hi han fet en destaca especialment la substitució de la coberta, que ara comptarà amb una part de vidre per a aportar més llum natural a l'interior; la climatització de tot l'edifici, fins ara inexistent; la substitució de les portes metàl·liques per unes de vidre per a obrir més l'equipament a la ciutadania; una nova pavimentació; la reordenació de les oficines del Museu, la creació de més espai d'emmagatzematge i de sales per a fer activitats i tallers en la zona de l'altell.

Fotovoltaica a la coberta

Una de les novetats més importants que arriba junt amb la remodelació és la instal·lació de plaques fotovoltaïques a la coberta del Museu del Port. L'Autoritat portuària ha licitat el projecte i un cop estiguin col·locades, generaran 389,44 Mwh l'any per



■ Malgrat la rehabilitació integral, l'edifici segueix mantenint la seva essència arquitectònica

■ La coberta del Museu acollirà una instal·lació fotovoltaica que donarà energia al Moll de Costa

■ Les noves tecnologies seran protagonistes per a oferir una experiència sensorial i interactiva

autoconsum instantani, cosa que suposa el 26% del consum elèctric del Moll de Costa. A més d'alimentar el renovat Museu, aquesta petita central de produc-

ció elèctrica alimentarà altres equipaments i edificis del Moll de Costa com els quatre Tinglados i l'altre Refugi. El projecte suposa una inversió de prop de

260.000 euros i comportarà un estalvi anual de més de 31.660 euros a l'any. Aquesta aposta permet que tant el Museu com la resta d'espais del Moll de Costa

SERVEI RECOMANAT

CityNet, un equip compromès per a un servei de neteja que marca la diferència

Des de l'empresa, agraeixen la professionalitat dels seus treballadors durant la pandèmia

A. Ferran

Comptar amb un servei integral de neteja i manteniment sempre ha estat molt important tant per a les empreses com per als particulars. Ara bé, l'escenari derivat de la pandèmia de la covid-19 ha evidenciat el rol crucial que juguen totes aquelles persones

que l'ofereixen. És per això que des de CityNet volen ressaltar la tasca clau que duen a terme els seus treballadors, que s'ha vist intensificada per la pandèmia.

«El nostre equip ha mantingut en tot moment la professionalitat i ha ajudat als nostres clients a mantenir les seves

instal·lacions desinfectades en tot moment, fins i tot durant el confinament més dur, garantint la seguretat del personal que era essencial i treballava *in situ*», expliquen des de la companyia. I afegeixen: «Els volem agrair l'esforç i la feina ben feta durant tots aquests mesos de pandè-

mia i la bona predisposició malgrat les incerteses del moment».

Cal destacar que la professionalitat, la personalització del servei i l'ús de productes amb segell *ecofriendly* són els pilars que millor defineixen CityNet. Treballen per a oficines, comunitats de veïns, centres educatius, restaurants, centres mèdics i assistencials, comerços, tallers, càmpings i indústries. Respecte a aquestes últimes, són especialistes en la neteja de maquinària, conductes i sitges. De fet, alguns dels seus principals clients són concessionàries del Port de Tarragona.



El seu equip ha garantit la seguretat del personal essencial.

CEDIDA

Personal qualificat | Solucions personalitzades | Productes de primeres marques | Experiència | Professionalitat | Qualitat

Gràcies per la feina ben feta.

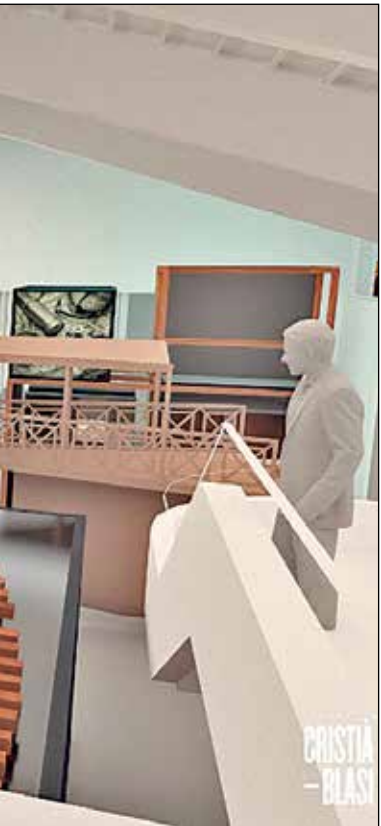
El nostre equip és el pilar que ens fa seguir endavant.

City Net

SERVEIS INTEGRALS DE NETEJA, S.L.

C/San Sebastián, nº 35 bxs. 1er 110, La Canonja. Tarragona 977 556 769 / 610 414 813. citynet@citynet.cat

CEDIDA



A l'esquerra, imatge virtual de la planta del Museu vista des de l'altell, des de la qual es poden observar els diferents blocs expositius que conformaran el nou discurs. A la dreta, fotografia de l'interior de l'edifici del Museu vist des de les escales que van a l'altell, on es pot veure el nou paviment i les tasques de fusteria al fons.



quedin totalment alineats amb els objectius del Pla de Sostenibilitat.

Un relat immersiu

Però la profunda actualització a la qual s'està sotmetent el Museu no és només de l'edifici, sinó que s'ha dissenyat un nou relat que actualitza el Museu i «el deixa preparat pels pròxims 15 anys».

El nou discurs presentarà quatre grans blocs i un epíleg i permetran que cada cop el visitant es vagi endinsant més en el món de la mar. Així doncs, es podrà descobrir el paper del Port com a nexa d'unió entre la terra i el mar, l'evolució del transport marítim, els oficis, les activitats i els tràfics que passen per les infraestructures portuàries. El nou Museu

també posarà el focus en la mar i l'oci.

El nou discurs anirà acompanyat amb un important ús de les noves tecnologies per a crear experiències sensorials 100% immersives i interactives que submergiran el visitant. La producció del disseny expositiu va començar-se a executar a finals de març, perquè estigui llesta un

cop es comenci a fer el trasllat de peces del Tinglado 2 al Refugi 2.

Cal destacar que tota la informació estarà disponible en català, castellà, anglès i francès. Així mateix, l'experiència de visitar el renovat Museu es farà accessible per aquelles persones que tinguin alguna discapacitat visual o auditiva, subtitulant els audiovisuals i adaptant les visites guiades.

Recuperació patrimonial

Més enllà de la divulgació del patrimoni marítim, entès des d'una perspectiva àmplia, el Museu del Port du a terme una important tasca de recuperació patrimonial. Quan va obrir les seves portes l'any 2000 ho va fer amb el fons que conservava l'Autoritat Portuària —explica Mercè Toldrà—, però al llarg dels anys ha rebut nombroses donacions que l'han ampliat amb peces d'alt valor. Algunes d'elles es veuran ara en la col·lecció permanent del Museu, com per exemple el mallot d'un remer del Club Nàutic dels anys 40 o indumentària dels pescadors. «La ciutadania valora la feina de recuperació que fem i ens fa donacions d'objectes que han tingut una importància en la seva vida personal o professional», apunta la directora de l'equipament. I conclou: «els ho agraïm, perquè ens permet seguir compartint la mar amb tothom».

Un nou projecte didàctic per al curs 2022-23

El públic escolar és un dels principals visitants al Museu del Port. De fet, durant aquest curs més de 2.300 escolars hauran participat en les propostes didàctiques presencials i virtuals que ofereixen a les escoles i instituts del territori. L'equipament compta amb tot un projecte didàctic amb activitats i recursos pensats per als infants i joves que els visiten. Per a adaptar-lo al nou relat i materials que presentarà l'equipament un cop es torni a inaugurar, el Museu renovarà el projecte didàctic. La directora, Mercè Toldrà, apunta que la nova proposta per als escolars estarà llesta per al curs 2022-2023. El curs que començarà el setembre serà un impàs en el qual tant l'equip com els visitants es familiaritzaran amb el nou espai i el nou discurs. S'aprofitaran els mesos posteriors a la reobertura per a preparar la convocatòria, obrir el concurs per a rebre les propostes, seleccionar-la i començar a implantar-la perquè ja es pugui posar en marxa a partir del 2022.

EMPRESA DESTACADA

FCC Construcción, compromesos amb el Port de Tarragona

Han participat en la primera fase de construcció del nou moll de Balears

Redacció
FCC Construcción ha participat en la construcció del nou moll de Balears del Port de Tarragona, concretament en la primera fase dels treballs per a materialitzar aquesta infraestructura. Aquest moll serà el suport d'una terminal de creuers turístics

amb capacitat per a l'atraca de dos bucs de gran calatge. El moll té una extensió de 461,4 metres en el seu costat exterior i de 267,4 metres, en el seu costat interior.

L'estructura del moll està formada per un conjunt alineat d'onze caixons prefabricats de

formigó armat, construïts amb el dic flotant Mar del Aneto, propietat d'FCC Construcción. Aquesta nova infraestructura del Port de Tarragona permetrà un augment del turisme en la regió així com la dinamització de l'economia i l'ocupació de la demarcació.



El dic flotant Mar del Aneto ha fabricat els 11 caixons de l'estructura del moll.

CEDIDA


www.fcc.es
www.fccco.com



Pla de sostenibilitat - Agenda 2030

REDUCCIÓ DEL 99% DE LA PETJADA DE CO₂ L'ANY 2030



SOSTENIBILITAT AMBIENTAL

LLUITA CONTRA EL CANVI CLIMÀTIC I PRESERVACIÓ DE LA BIODIVERSITAT

- AIRE**
- AIGUA**
- BIODIVERSITAT**
- GESTIÓ DE RESIDUS I ECONOMIA CIRCULAR**

PRINCIPALS OBJECTIUS:

- Millora de la qualitat de l'aire a l'entorn portuari. Recuperació de l'ecosistema marí.
- Ús sostenible de l'aigua de reg de les zones verdes o enjardinades. Recollida d'aigües pluvials.
- Restauració ambiental de la zona Xarxa Natura 2000.
- Recuperació de la biodiversitat autòctona i mitigació d'emissions.
- Millora de la gestió d'animals domèstics i fauna salvatge.

ODS ONU:



CREIXEMENT SOSTENIBLE

TRANSICIÓ ENERGÈTICA, DIGITALITZACIÓ I EFICIÈNCIA

- ENERGIA**
- INFRASTRUCTURES**
- DIGITALITZACIÓ**

PRINCIPALS OBJECTIUS:

- Compra i generació d'energia verda.
- Fomentar el vehicle elèctric a l'organització i a la comunitat portuària.
- Augmentar el transport de mercaderies per ferrocarril en un 100%
- Esdevenir un port 4.0: Intel·ligència artificial i BigData.
- Construcció contradic d'Els Prats per tancar la bocana del port i facilitar el seu confinament.

ODS ONU:



COMPROMÍS SOCIAL

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

- VIDA SALUDABLE**
- RESPONSABILITAT SOCIAL**
- ALIANCES**

PRINCIPALS OBJECTIUS:

- Esdevenir port "COVID19 FREE"
- Aconseguir la certificació d'empresa saludable
- Desplegament de noves polítiques d'igualtat de gènere.
- Foment del suport a col·lectius en risc.
- Nous canals de comunicació amb l'entorn.

ODS ONU:

