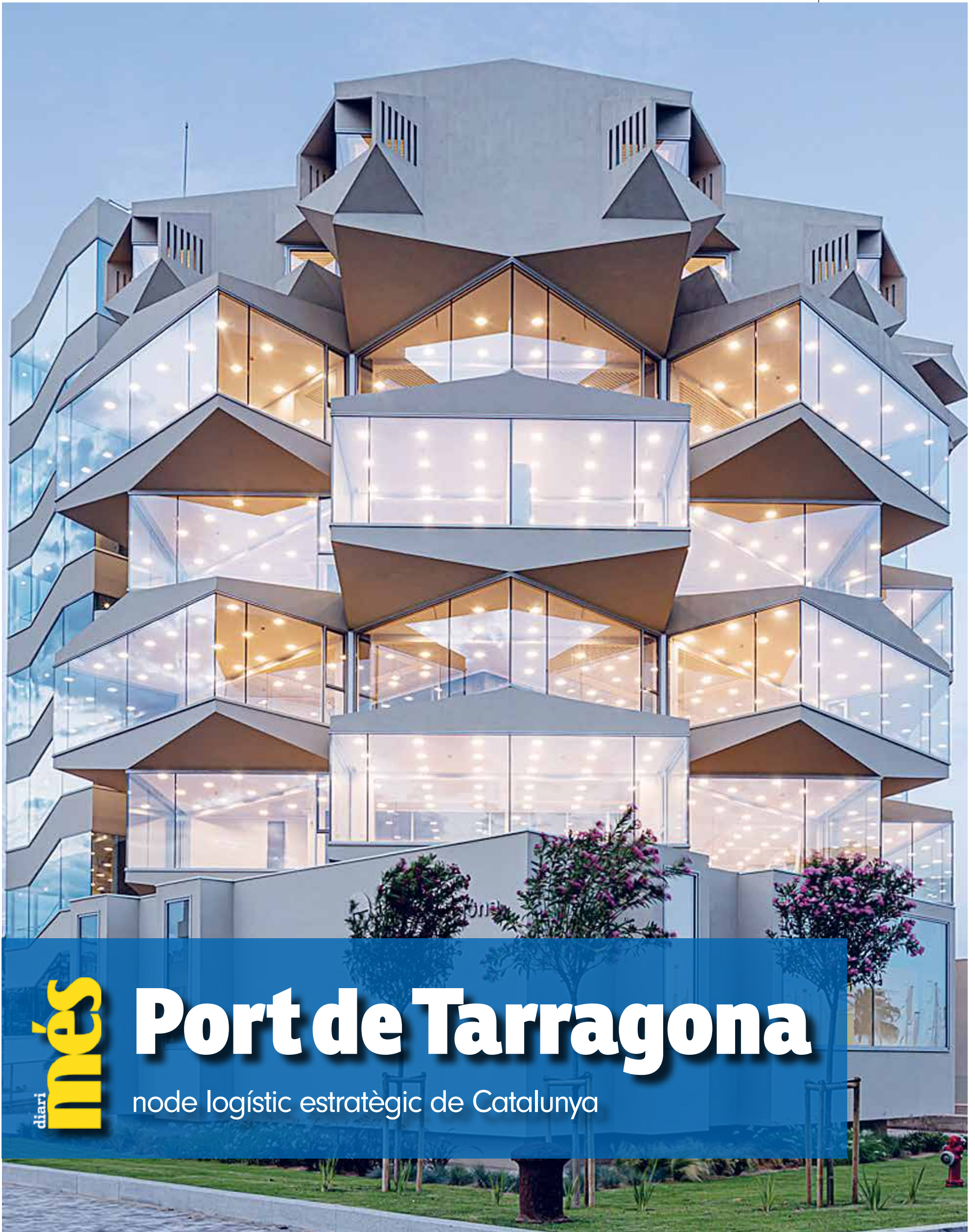




diari
més

Port de Tarragona

node logístic estratègic de Catalunya

DADES

CEDIDA



La càrrega conteneritzada creix un 144,7% el primer quadrimestre gràcies, en part, a l'alta congestió d'altres ports pròxims, cosa que obliga les navilieres a derivar els seus vaixells cap a Tarragona.

Port Tarragona manté la tendència a l'alça i creix un 23% l'últim mes

Després d'un 2021 marcat per la recuperació postpandèmia, l'inici de 2022 registra increments en els líquids i sòlids a granel i la càrrega general

Anna Ferran

Un port en creixement. I no només pels projectes i infraestructures que s'estan impulsant amb la vista clavada en l'anomenat Horitzó 2023, sinó també pel bon comportament dels tràfics portuaris. 2021 va ser l'any de la recuperació i el creixement dels tràfics al Port de Tarragona. Després de la recessió experimentada a escala global el 2020 a causa de l'impacte inicial de la pandèmia, l'any passat la tornada progressiva a la normalitat i la gran capacitat de resiliència de la infraestructura tarragonina i tots els actors que la conformen permetia un increment en el moviment de mercaderies sense precedents, cosa que el convertia en el port espanyol del top 10 que experimentava un major augment del volum de tones mogudes. Enguany, les bones dades continuen evidenciant bons comportaments tant en alguns dels tràfics històrics del port tarragoní com també en d'altres que s'han introduït o reforçat més recentment, dins de la seva estratègia de diversificació.

Les dades del passat mes d'abril indiquen que el Port va moure 3 milions de tones, cosa que comporta un creixement del 23% respecte al mateix mes de l'any anterior. Aquest important creixement converteix l'abril de 2022 en el segon de la

sèrie històrica, només pel darrer de l'abril de 2018, quan es van moure 3,04 milions de tones. Les xifres d'abril s'han de sumar a les ja registrades en els tres primers mesos, de manera que en el primer quadrimestre de l'any es van moure 10,37 milions de tones, cosa que suposa un increment del 3,9%, impulsat pels excel·lents resultats d'abril i per un augment del 10% dels moviments de mercaderies al gener i al febrer.

La bona arrencada d'any es deu a un comportament excel·lent de dos dels tràfics històrics a les instal·lacions tarragonines com són els líquids a doll i els agroalimentaris, així com al creixement experimentat en tràfics que formen part de l'estratègia de diversificació planificada per l'Autoritat Portuària, com per exemple els vehicles, el Ro-Ro o els contenidors. Pel que fa als líquids a doll, lideren les xifres absolutes en els primers quatre mesos amb 6,52 milions de tones mogudes. Dins d'aquest grup, cal destacar que els productes químics van registrar de gener a març un creixement del 5,1%, sent el millor resultat de la sèrie històrica en l'apartat de químics al Port.

Els cereals es desapareixen

Els productes agroalimentaris són l'altre principal tràfic de la



La importació de cereals va créixer un 49% el primer trimestre.

infraestructura tarragonina, ja que el Port de Tarragona és la porta d'entrada a la Península del gra que es consumeix en les principals zones ramaderes de l'Estat (Lleida, Aragó i Castella). Si posem el focus en els tres primers mesos de l'any, les importacions de cereals a través del Port van créixer un 49%. El motiu que hi ha al darrere d'aquesta espectacular dada són les incerteses en el sector a causa de l'esclat de la guerra a Ucraïna. El país és el principal exportador de cereals a escala mundial, de fet, se'l coneix com el graner del món. Els dubtes que l'ocupació russa han

aixecat respecte a la continuïtat en el seu subministrament han obligat a augmentar les reserves de cereals, d'una banda, i a buscar gra provinent d'altres països per a garantir el seu subministrament. La conjunció d'ambdós fets explica el creixement d'aquest tràfic.

Així doncs, durant el primer trimestre, el moresc va experimentar un creixement del 28%, de procedència principalment ucraïnesa. El blat procedent de Bulgària, França, Letònia, Lituània, Polònia i, en menor mesura, d'Ucraïna, va pujar un 140,2%. Pel que fa als derivats de la soja,

■ En els primers quatre mesos de l'any s'ha mogut un total de 10,37 milions de tones

van créixer un 73,3%, i van arribar a Tarragona procedents de l'Argentina i Brasil, mentre que el Sègol ho va fer un 89%, procedent d'Ucraïna, Rússia i Letònia.

Aquesta diversificació de procedències mostra la capacitat d'adaptació a l'hora de canviar els orígens de les operatives d'agroalimentari davant d'un context internacional complex derivat del conflicte a Ucraïna i els dubtes sobre l'abastiment.

Impuls a la càrrega general

El comportament positiu dels tràfics del Port de Tarragona, però, no només respon a les bones dades de les mercaderies principals que es mouen a la infraestructura, sinó que també reflecteixen l'encert per l'estratègia de diversificació que d'un temps ençà està impulsant el Port. L'objectiu de l'Autoritat Portuària és créixer en aquells àmbits on hi ha més recorregut i un d'aquests és, sens dubte, la càrrega general que continua amb la seva tendència a l'alça amb un creixement acumulat del 24% fins al mes d'abril.

Són diverses els tràfics que s'engloben dins la càrrega ge-

neral. Dins d'ells, en destaca la càrrega conteneritzada, que ha registrat un creixement sense precedents del 144,7%, amb 37.029 unitats mogudes en el primer quadrimestre de l'any. Al febrer, per exemple, experimentava un creixement del 36,5% i el passat 27 d'abril atracava al moll d'Andalusia l'MSC Sindy, el vaixell portacontenidors més gran que ha visitat mai els molls tarragonins. El cas de l'MSC Sindy no ha estat únic. I és que en tot el que portem d'any Tarragona ha acollit diverses operatives d'aquesta naviliera que estaven previstes en ports propers, però que no s'han pogut portar a terme per l'alta taxa de congestió.

Als contenidors, cal sumar-hi l'impacte positiu que està tenint la línia Ro-Ro entre Tarragona i Izmir. El moviment d'UTIs (Unitats de Transport Intermodal com per exemple camions o semiremolcs amb càrrega a sobre) s'ha incrementat un 181,3%, si es comparen les dades de les primeres operatives amb les actuals, cosa que evidencia el bon funcionament d'aquest nou tràfic. A tot això, cal sumar-hi el moviment de vehicles, que en els primers quatre mesos de l'any ha crescut un 11,3%, amb un total de 57.801 unitats mogudes. Només al febrer es van moure 15.969 vehicles, assolint la xifra rècord dels últims 14 mesos.

EMPRESA DESTACADA

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

Aposten per la millora contínua, ampliant la seva flota, fomentant la formació i minimitzant els riscos laborals, a la vegada que consoliden el compromís amb la logística portuària

Anna Ferran

Máquinas 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 als molls marítims i als 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 ampli-

at la cobertura i també realitzen el servei de descàrregues de tots els vaixells que arriben al Port d'Alcanar.

Després dels desequilibris que l'escat de la pandèmia de la covid-19 ha causat en tots els rams d'activitat a escala mundial, Máquinas Tudela continua apostant per a donar cobertura al sector portuari dins de les seves capacitats, garantint així el bon funcionament de la logística de tràfics essencials, com l'agroalimentari. En aquest sentit, des de la companyia ressalten que la seva missió és ajudar

a totes les empreses implicades en el sector de l'operativa portuària a Tarragona. Per aconseguir-ho, tenen una política de millora contínua que els permet adaptar i renovar el seu servei gràcies a l'ampliació de la seva flota, però també gràcies a un compromís amb la formació. «La feina ben feta és la nostra filosofia. Hi estem totalment compromesos», afirmen els responsables de Máquinas Tudela. Un clar exemple d'aquesta aposta el trobem en la prevenció dels riscos laborals. «Estem minimitzant els riscos augmentant

els cursos formatius relatius a la seguretat laboral, conjuntament amb Prevenport», expliquen.

A tot això, cal sumar-hi que el grup al qual pertany Máquinas Tudela es troba immers en un pla d'expansió, l'estratègia del qual busca la diversificació de l'activitat per a donar cobertura a altres sectors. I tot sense oblidar el compromís que té amb Tarragona i l'àmbit portuari: «Hem incrementat la plantilla, cosa que ens ajuda a consolidar encara més la cobertura dels nostres serveis en les operatives al Port de Tarragona».



CEDIDES



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

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

«Hem refermat la 5a posició i marquem distàncies amb els següents ports»

Cruset destaca que l'orientació cap a la diversificació que desenvolupen el Port i els seus operadors és la clau per a atreure nous tràfics

Anna Ferran

—L'any passat, el Port de Tarragona va tancar resultats sent el port que més creixia del top 10 del sistema estatal. S'està mantenint aquesta tendència a l'alça en aquests primers mesos de 2022?

—L'evolució de les dades segueix en la línia de l'any passat pel que fa a volums i el primer quadrimestre ha donat uns bons resultats. Aquesta setmana hem vist les dades del sistema portuari general, on refermem la cinquena posició i marquem una certa diferència amb la sisena i setena posició, per tant, es corrobora la tendència no només a créixer sinó a consolidar l'increment de 2021.

—La guerra d'Ucraïna està marcant no només l'actualitat sinó també l'economia. Quins efectes està tenint el conflicte en els tràfics portuaris tarraconins?

—Des del punt de vista dels tràfics portuaris, no hem notat cap canvi respecte a un any normal. Treballem sobre la demanda d'importació, per tant, si el mercat no ho troba en un país, ho busca en un altre. En els primers dies, hi havia determinats sectors que es mostraven preocupats. Nosaltres ja vam avisar que enguany teníem més estoc que en altres anys i que el cereal d'Ucraïna ja havia arribat i ara s'ha confirmat que en l'àmbit dels agroalimentaris hi ha normalitat. Ara bé, ens preocupa la qüestió humanitària d'aquest conflicte i també una derivada que no té a veure amb nosaltres directament, però que, en conjunt, com a planeta, ens hauria d'amoïnar que és la possibilitat que en algunes zones del planeta hi hagi falta d'aliments fruit del conflicte i de la redistribució dels cereals, així com el fet que determinats països destinin la seva producció a fer biodièsel. Per tant, la preocupació no és tant en l'àmbit local, com en el global.

—Quin impacte tindrà pel Port si finalment els països de la Unió tiren endavant el veto al petroli rus?

—Aquí tampoc notaríem un impacte pel que fa a volum de tràfic. Si ens mirem els percentatges del que representa l'arribada de cru de petroli provinent de Rússia a Tarragona respecte a la producció mundial de petroli, és absolutament irrisori. El que hem de demanar és que les administracions competents estiguin atentes



GERARD MARTÍ

El president de l'Autoritat Portuària comenta que les obres de la ZAL i de la terminal intermodal a Guadalajara avancen a bon ritme.

perquè poden arribar els mateixos volums de cru, però amb un preu significativament més alt i que el ciutadà pateixi un procés d'inflació significatiu.

—El gas està també en el punt de mira i s'ha parlat molt del rol que pot jugar Espanya i el seu sistema portuari com a futur hub gasístic per a la resta del continent. Quin rol podria tenir Tarragona en aquest escenari futur?

—Tenim una comunitat portuària molt activa cercant noves oportunitats. En el nostre cas no estarien relacionades amb l'entrada de gas, perquè a Tarragona no hi tenim regasificadora, sinó que estarien vinculades amb la possibilitat d'atreure líquids que entren per ports que podrien patir una situació de saturació a causa de l'augment de l'arribada del gas líquid. Els concessionaris ens estan preguntant sobre canvis en el dia a dia per a poder aprofitar aquesta necessitat. Així que estem molt proactius pendent de si, d'aquesta realitat, en poden sortir oportunitats pel Port i pels operadors.

—Més enllà dels efectes de la conjuntura actual, el Port està registrant un important creixement en la càrrega general. Es podria dir que l'estratègia per a créixer cap aquest tràfic està donant resultats abans, fins i tot, de la posada en marxa d'infraestructures clau de l'Horitzó 2023?

—S'hi sumen dues qüestions diferents, però que tenen molt a veure. La primera és la perspectiva que genera en el mercat un Port on, quan acabin totes aquestes inversions, serà molt més competitiu i tindrà més capacitat d'atreure oportunitats. Això ja està començant a influir, perquè no estem parlant de projectes, sinó que les obres a Guadalajara i a la ZAL s'estan executant i la terminal de la Boella s'està concessionant. No són declaracions d'intencions, sinó que els actors constaten que són realitats amb horitzons de finalització. Però, a més, s'hi suma una qüestió que és molt important que és el canvi de paradigma en el sector logístic del Port de Tarragona. Hem aconseguit

transmetre que aquest és un port amb una mentalitat molt proactiva, on ens interessa estudiar noves mercaderies i oportunitats pel territori, on no ens conformem amb allò que històricament s'havia mogut pels nostres molls, sinó que estem orientats cap a la diversificació. La suma d'ambdós aspectes és el que comença a donar resultats. En aquest sentit, no som només nosaltres els que comercialitzem, sinó que també estem atenent moltes consultes sobre la viabilitat logística i econòmica de diferents tràfics.

—S'han estat derivant operatius de contenidors d'MSC que havien d'anar a altres ports pròxims cap a Tarragona a causa de l'alta congestió. És un fet puntual o una tendència?

—Hi ha una coincidència en el temps de diversos factors. D'una banda, alguns dels vaixells van atracar a Tarragona per males condicions meteorològiques en altres ports i també per congestió. De l'altra, aquest és el resultat de la feina de comercialitzar el Port i de fer entendre que, qui es posicioni en aquests pròxims

temps a Tarragona, tindrà una posició de sortida privilegiada en el nou horitzó de competitivitat que el Port té marcat a partir de 2023.

—En aquest àmbit, DP World ha sol·licitat una ampliació d'uns 10.000 m² per a la seva terminal de recepció de contenidors. En quin punt es troba?

—S'ha aprovat aquesta setmana en el Consell d'Administració de l'Autoritat Portuària i respon justament a la necessitat de cobrir aquestes noves demandes pel que fa al moviment de contenidors per Tarragona.

—Un altre dels espais on hi havia pendent una concessió era el moll de la Química. S'han adjudicat ja els 13.000 m² que quedaven lliures?

—Ja està resolt pel Consell d'Administració. Teníem tres propostes diferents, les vam analitzar i finalment s'ha endut la concessió Tepsa. Ha incorporat aquests 13.000 m² a la seva concessió, cosa que li permet agafar un dimensionament significatiu i consolidar-se com un dels operadors forts del Port de Tarrago-

“ No hem notat canvis en els tràfics per la guerra a Ucraïna, però ens preocupen les conseqüències globals

“ Tarragona podria atreure altres líquids a causa de l'arribada de més gas líquid a altres ports de l'Estat

“ Aquest és un port amb una mentalitat proactiva i ens interessa estudiar noves mercaderies i oportunitats

“ La Comissió d'Urbanisme ha aprovat el Pla d'Actuació Especial de la Xarxa Natura 2000 i aviat licitem

na, la qual cosa és una bona notícia per a la competència entre els operadors i per a la capacitat d'atracció d'operatives.

—Com avancen les obres del vial d'accés de la ZAL?

—Estan sota calendari. Acabarem entre setembre i octubre, tal com teníem previst. Simultàniament, estem preparant tot el necessari perquè, quan finalitzin, ja puguem engegar les següents, que són el pas soterrat per l'autovia de Salou, que estem a punt de treure la licitació les obres, i la tramitació del conveni amb la Generalitat per a la rotonda de davant del complex de Dow, ja que l'ha d'executar la Generalitat en trobar-se fora dels terrenys del Port, si bé som nosaltres qui la financem. Dimecres la Comissió d'Urbanisme va aprovar el Pla d'Actuació Especial que inclou el desviament del canal d'evacuació d'aigües de l'A-7, que creua la zona de la Xarxa Natura 2000, de la restauració d'aquest espai natural i d'uns primers treballs en el jaciment arqueològic de Cal·lípolis. Estem preparant la licitació per aquestes tres actuacions i intentariem començar les obres a finals d'any i executar durant 2023.

—Pel que fa a la comercialització de l'espai, com està avançant? S'ha fet ja el concurs per a licitar la comercialització a una

empresa privada?

—El concurs està adjudicat i estem satisfets perquè hem utilitzat un model poc habitual que és una contractació que es retribueix en funció de l'èxit. Per a nosaltres, és important que, qui guanyés la comercialització de la ZAL, no tingués la certesa que cobraria el total del contacte si no hi ha resultats. Ho fem per a incentivar la millor comercialització possible. És un contracte d'un any i mig per 126.000 euros, però més de la meitat de l'import va vinculat no es retribuirà si no hi ha concessió. Entenem que aquesta és la manera de garantir la màxima dedicació per part de qui guanyés el concurs i el màxim retorn a la despesa del diner públic.

—Treballa únicament aquesta empresa en la comercialització o l'APT també segueix?

—Hi treballem tots. L'empresa actua com un caçatalents, busca propostes i el nostre departament comercial les analitza. Si no estan alineades amb l'estratègia del Port, es descarten. Si estan alineades, es comença desenvolupar material específic i a respondre consultes per anar superant etapes. En aquest moment, estem treballant en diverses possibles implantacions. Algunes d'elles ni tan sols sabem qui és el destinatari final, perquè estem en una fase inicial on ens demanen informació. A mesura que es va avançant, s'acaba comunicant el nom de l'empresa interessada i llavors l'Autoritat Portuària tenim la possibilitat de fer-nos enrere si el projecte no ens interessa perquè no encaixa en el nostre territori.

—Han descartat algunes propostes?

—N'hem descartat algunes que plantejaven ocupar més espais amb tràfics que ja existeixen i que, per tant, no aporten valor afegit. Eren propostes vinculades l'emmagatzematge d'agroalimentaris. Hem de tenir present que en aquests moments és la Zona d'Activitats Logístiques tocant a un port més gran de tot el Mediterrani. No volem consumir-la posant més magatzems de cereals o més dipòsits de productes petroquímics. La ZAL ha de ser un instrument que ens permeti obrir-nos cap a altres sectors logístics que poc o res tinguin a veure amb el que està passant i s'està movent avui en dia pel Port de Tarragona. I el valor afegit que han d'aportar aquests projectes ha de ser per al Port i per al territori.

—Quants projectes d'implantació a la ZAL tenen ara mateix a sobre la taula?

—En tenim tres de molt definits i són molt interessants. Dos d'ells els coneixem i l'encaix és positiu i en el tercer encara desconeixem qui hi ha al darrere.

—Aquestes tres propostes serien per ocupar grans espais o

“Tenim a sobre de la taula tres possibles grans implantacions a la ZAL, que serien molt interessants per al Port i el territori

“Hem format un grup de treball amb Adif, Puertos i Ministeri per a definir com haurien de sortir les mercaderies del Port cap a l'interior

“Global Ports Holding entén que el projecte de creuers no és només seu o del Port, sinó que inclou tot el territori

superfícies més petites?

—En aquests tres casos, parlem de grans implantacions.

—Port Tarragona Terminal Guadalajara Marchamalo està ultimant la primera fase del projecte. Quan es preveu que comenci la segona?

—A principis de juny donarem per acabada la primera fase. En aquest moment, ja estem validant el projecte de la segona fase, de manera que abans d'acabar l'any puguem estar havent adjudicat i començant obres, per a acabar-les a finals del 2023.

—Un altre dels eixos que conformen aquest Horitzó 2023 és la Terminal de la Boella. Al novembre es va publicar al BOE la petició formal de concessió. Com ha anat avançant des d'aleshores i fins avui?

—En aquest cas, no hi va haver peticions de tercers i, per tant, es va quedar la petició inicial que hi havia. Ara s'està tramitant la concessió. Això ha permès que ja s'hagin obtingut uns primers fons europeus, d'1,5 milions d'euros pels treballs i estudis tècnics. A més, s'han demanat uns altres fons europeus per a les obres de construcció de la terminal. Es tracta d'una inversió important d'uns 30 milions d'euros i és susceptible de tenir finançament europeu. Paral·lelament, s'estan treballant en reunions tècniques gairebé setmanals, definint la terminal, la mobilitat dels vehicles, etc. Aquesta és una concessió sobre una terminal pública. El concessionari treballarà per a ell i per a qualsevol altre operador que vulgui moure ferrocarrils per la terminal. Això implica que el disseny intern de la terminal ha de ser compatible amb el que necessita el concessionari, però també amb el que nosaltres entenem que ha de tenir una terminal ferroviària pública.

—Anunciaven fa dues setmanes que treballarien conjuntament amb la Paeria per a estudiar la possibilitat d'instal·lar un port sec al polígon Torreblanca Quatre Pilans. Com sor-



«El Tercer Fil és una bona solució a curt termini, però si s'allarga serà pessim», assegura Cruset.

geix aquesta proposta?

—La Cambra de Comerç de Lleida i la Paeria ens van plantejar que tenien un possible polígon industrial a Lleida basat en el sector agroalimentari que contempla la possibilitat de construir una terminal intermodal ferroviària. Lleida és un dels nostres mercats i està en límit de la viabilitat de moure mercaderies per ferrocarril. Arran d'aquesta col·laboració conjunta, estem començant a estudiar si és viable pujar càrrega de cereals de Tarragona a Lleida amb tren. Si ho és i hi apostéssim, caldria fer infraestructura ferroviària en les dues capçaleres d'aquest destí, és a dir al Port i a Lleida, cosa que obriria el debat de qui assumiria els costos d'aquesta inversió. Per tant, és una col·laboració inicial i tot està molt obert.

—El que ja tenen en funcionament és la connexió amb la terminal de TIM Monzón. Quina valoració en fan d'aquesta aliança? S'ha començat a veure ja un augment en els tràfics?

—Estem arrancant. Les bones notícies són que TIM Monzón ha guanyat la concessió d'una terminal intermodal a Tamarit de Llitera. Per tant, a través de la nostra participació en la societat, també tenim participació i decisió sobre Tamarit, de manera que estenem més el nostre *hinterland*. Pel que fa al moviment d'agroalimentaris en ferrocarril, el sector ara està començant a aprofundir-hi.

—Els principals actors econòmics del territori van oficialitzar la seva adhesió a la Plataforma Mercaderies per l'Interior a principis d'abril. El fet d'estar tots units facilitarà que les reivindicacions territorials siguin escoltades amb voluntat de canvi?

—Hem tingut un paper actiu

en facilitar l'acord i hem ajudat a apropar posicions entre altres sectors que estaven més allunyades, perquè no podem escanyar el territori fixant una data a partir de la qual no puguin circular les mercaderies per la costa, però el sector econòmic ha d'entendre el canvi que demana la ciutadania. El Port és membre de la Plataforma des de l'inici i ho és per convicció. Entenem que l'ordre lògic és que les mercaderies vagin per l'interior i per la costa hi vagin els passatgers. A curt termini, el Tercer Fil és una bona solució, però, si s'allarga en el temps, serà una pessima solució que provocarà una saturació ferroviària al Camp de Tarragona i després d'anys reivindicant el Corredor del Mediterrani, ens trobarem que el tindrem saturat amb un coll d'ampolla.

—Què n'han extret de les trobades que han tingut amb Adif?

—Primer ens vam reunir amb Adif per a mostrar-los la necessitat de fer obres dins del recinte portuari per a poder treure les mercaderies per l'interior. D'aquestes reunions en va sorgir un grup de treball que ja tenim constituït i en funcionament, en el qual participen Adif, Puertos del Estado, Ministeri i Port de Tarragona. El grup ha definit de totes les solucions tècniques possibles a l'hora de plantejar la sortida de les mercaderies des del Port cap a l'interior en quines cal aprofundir-hi i ja hem encarregat a una enginyeria que ens faci aquest estudi. Per tant, en els pròxims mesos tinguem ja solucions concretes a sobre la taula. L'important és que el que fem dins del Port estigui alineat amb la infraestructura en general, però a la vegada aquest grup serveix per a pressionar a Adif i que entengui que la reivindicació

és seriosa.

—Parlem ara de creuers, què aportarà Global Ports al projecte, més enllà de la nova terminal i la seva gestió?

—Global té dues característiques fonamentals. La primera és que és el primer operador de ports de creuers del món. Per tant, té capacitat d'interlocució amb totes les companyies i quan parla amb elles pot comercialitzar el Camp de Tarragona. Però, per a mi, tan important com això és el plantejament que fan que entén que aquest és un projecte que ni serà només de Global en el futur ni fins ara era només del Port de Tarragona, sinó que era del Camp de Tarragona, amb els ajuntaments, les cambres de comerç, els patronats de turisme, la Universitat, etc. Quan va venir el CEO de Global des dels Estats Units al Port de Tarragona per primera vegada, ens va dir que volia veure l'alcalde de Tarragona. Es van reunir i li va expressar el compromís de Global de pensar en la curta distància del territori, des del punt de vista de comercialització i de posar en valor els actius de la destinació, però entenen que aquest és un projecte compartit del territori. Aquest posicionament, per mi, és tan bona notícia com la seva capacitat d'interlocució amb totes les navilieres. Com a territori, volem estendre i diversificar la temporada turística, però no ho farem a qualsevol preu. Ho farem amb encaix i segons les possibilitats de creixement que tinguem, però sense anar més enllà.

—Van presentar Tarragona i el projecte comú de futur amb GPH a la fira SeaTrade a Miami, quines impressions se'n va endur? Es van fer passes per a tancar nous acords?

—Les percepcions de la fira van ser molt positives. Aquesta és

la primera gran cita del sector de l'any i la gran notícia que va portar-hi Global va ser la presentació de la seva operativa a Tarragona. Es va fer un acte especial, que va reunir a la gent del sector i també a mitjans de comunicació. Pel que fa a la comercialització, la concessió ens allibera. Creuers ara passa a ser com contenidors, cereals o líquids. Nosaltres comercialitzem el Port i la destinació, però els contractes concrets ja els fa Global. La nostra funció és promocionar la marca i equilibrar el destí, perquè tan important és per nosaltres Tarragona, Reus o Vila-seca, que estan a la Taula de Creuers, com ho és el Priorat o la Conca de Barberà amb Poblet.

—Enguany, hi haurà l'arribada de quatre noves companyies. Es comencen a veure els resultats del nou moll i de la unió amb GPH?

—Són el resultat de tenir el nou moll i també, d'aconseguir un canvi de posicionament en el sector. Abans hi havia companyies amb qui era complicat parlar-hi i ara aquestes mateixes ens contacten, tenen Tarragona en el seu radar i han obert una escala per veure com funcionarà pel que fa a operativa i a satisfacció dels creueristes i la tripulació.

—Han dut a terme una important intervenció a la zona de Cap Salou, què suposa per aquest espai els treballs que s'hi ha fet?

—L'Ajuntament de Salou ens va fer notar que el camí de Ronda, que és un projecte important pel municipi, quedava interromput en el pas que aquest tenia per la zona de propietat del Port, així que ens vam posar d'acord per fer un recorregut que li donés continuïtat. El Port ha adequat l'espai i ha fet uns miradors que ofereixen un al·licient visual molt interessant. Aquests treballs, però, no són definitius. L'Ajuntament està treballant en un projecte a sobre del mateix recorregut, que impulsaran ells amb finançament dels pressupostos generals de l'estat.

—Per últim, han impulsat un pla de millora de la façana marítima del Serrallo. Quin serà el calendari d'execució?

—La primera actuació és al pantalà, on ja s'estan fent obres. S'ha retirat tota la coberta i estan avançant en el ritme previst. És un element clau per a la promoció del barri, ja que et permet oferir una vista panoràmica del Serrallo des de terra. Al juny començarem les zones d'ombres a sobre del parc infantil. També està força avançat el reforç de la il·luminació de determinats carrers que són de domini públic portuari. I el que ens durà una mica més de temps és la zona d'ombreig del passeig. Estem treballant el disseny amb els veïns, perquè la solució final sigui la volguda per ells.

GERARD MARTÍ

INFRAESTRUCTURES

La ZAL comença a materialitzar-se amb la construcció del vial perimetral

Aquesta infraestructura estratègica per al creixement del Port està executant la primera fase dels treballs i quan s'acabi s'urbanitzarà el terreny

Anna Ferran

Un motor per al creixement econòmic del territori i per a l'impuls dels tràfics portuaris. L'activació de la Zona d'Activitats Logístiques (ZAL) del Port de Tarragona suposarà un abans i un després en el potencial logístic i industrial de tota la Catalunya sud. Les més de 90 hectàrees situades al terme municipal de Vila-seca, entre el recinte portuari, el polígon químic i la Pineda, esdevindran una de les plataformes d'operacions i serveis més innovadores de la zona. El projecte, que es va plantejar fa més de 25 anys, però que només fa dos que va obtenir l'aprovació definitiva, ara comença a prendre forma, amb la construcció dels vials d'accés.

A finals d'octubre, es va donar el tret de sortida als treballs previs, que van desbrossar el terreny i preparar-lo per a l'inici de les obres. A principis de març es va oficialitzar l'inici de la construcció del vial perimetral de la ZAL, que constitueix la primera fase d'aquest projecte i que suposa una inversió de quatre milions d'euros amb fons de l'Autoritat Portuària de Tarragona. Aquesta primera fase, incloent-hi els treballs previs, es preveu que tingui una durada de 10 mesos, de manera que a finals d'estiu ja estarà enllestida.

Espai connectat

El vial que s'està executant té una llargada d'1,3 quilòmetres i envolta bona part del perímetre de la futura ZAL formant una L. La seva funció principal és connectar l'àrea logística amb les vies de comunicació més properes. El vial compte amb quatre carrils, dos per sentit, i dues rotondes intermèdies per a facilitar l'accés als carrers de la ZAL. L'obra es va adjudicar a l'UTE Eiffage-GICSA-Morell i inclou també la reposició i desviament de diferents serveis afectats. Cal destacar que el disseny de vial s'ha fet tenint en compte que haurà de suportar el pas de vehicles de gran tonatge, motiu pel qual es col·locaran diverses capes de terra en el traçat per a dotar a la plataforma de la resistència necessària perquè perduri en el temps malgrat la intensa activitat que es preveu que hi hagi a sobre.

La clau d'aquest vial és la seva connectivitat amb les carreteres més properes per a permetre l'entrada i sortida de mercaderies. D'una banda, es construirà una rotonda a l'Autovia de Tar-



CEDIDES



ragona - Salou (C-31B), a l'alçada del complex industrial sud de Dow. Aquesta obra compta amb una inversió de 2,8 milions d'euros, que també finançarà l'Autoritat Portuària, si bé l'execució anirà a càrrec de la Generalitat, ja que es tracta de terrenys que estan fora del domini públic del Port. La previsió és que els treballs comencin en la segona meitat d'aquest any.

A l'extrem sud del vial perimetral, en la part més propera

a la Pineda, s'executarà un pas soterrat per sota de la C-31B amb la intersecció de la TV-3148, a l'alçada de la rotonda de la Piconadora, que permetrà connectar la ZAL amb el vial de vehicles pesants de l'A7, cosa que facilitarà la connexió de tota la zona amb una de les principals carreteres del territori. Aquest pas soterrat comptarà amb una inversió de 6 milions d'euros, que també estarà finançada pel Port.

A aquests dos punts d'acces-

sos, cal sumar-n'hi un altre de vital: la connexió de la ZAL amb el recinte portuari. Així doncs, en la part més propera al mar del vial perimetral es crearà una plataforma més ampla que permetrà, un cop es posi en funcionament la ZAL, crear un nou control d'accés des d'aquesta àrea cap a l'interior del Port.

Una àrea de dinamització

Un cop s'estigui enllestida la construcció del vial perimetral es

passarà a la segona fase: la urbanització dels terrenys de la ZAL. Aquesta etapa suposarà una inversió d'uns 24 milions d'euros i deixarà les 91 hectàrees de terreny a punt per a la instal·lació de les empreses, gràcies a la creació dels carrers, la delimitació de les parcel·les i la instal·lació dels principals subministraments. Tot plegat s'espera que estigui finalitzat durant l'any 2023, coincidint així amb l'entrada en funcionament d'altres projectes estratègics del Port de Tarragona, com l'ampliació de la Terminal de la Boella, terminal intermodal situada a Guadalajara, la finalització del túnel de Lilla o

■ Es construiran dos punts d'accés: una rotonda a la C-31B i un pas soterrat que connectarà amb l'A-7

■ L'alta demanda de sòl logístic a Catalunya converteix la ZAL en una oportunitat pel territori

La Zona d'Activitats Logístiques, en xifres

30 milions d'euros d'inversió en aquesta fase i **72,8 milions d'euros d'inversió total.**

Més de **91 hectàrees** de superfície (915.000 m²).

Increment dels tràfics portuaris entre 2,7 i 4,6 milions de tones a l'any.

Creació de **4.200 nous llocs de treball**, entre directes i indirectes.

Impacte econòmic anual al territori de 154 milions d'euros.

Pensat per a activitats logístiques, serveis postindustrials i precomercials d'alt valor afegit.

la posada en marxa del Corredor Mediterrani.

La ZAL està pensada per a acollir activitats estretament vinculades al tràfic marítim així com activitats que aportin valor afegit als productes d'aquest tràfic (manipulació de matèries primeres o serveis postindustrials i precomercials com embalatge, etiquetatge i paletització, entre molts altres). La seva ubicació estratègica, amb accés directe al Port, a tocar dels molls, però també de la terminal intermodal de la Boella, així com de vies terrestres com l'A-7, l'A-27 o l'AP-7 la converteixen en un enclavament únic al conjunt de l'Estat i de gran rellevància en el conjunt de la mediterrània. A les seves característiques pròpies, cal sumar-hi que l'escassetat de sòl logístic que té actualment Catalunya, però l'alta demanda, erigeixen la ZAL com una oportunitat per al territori per a captar inversions que generin riquesa i ocupació al territori. Els càlculs fets per l'Autoritat Portuària indiquen que, quan la ZAL estigui en ple rendiment, tindrà un impacte econòmic de 154 milions d'euros anuals. Es preveu que generi uns 4.200 nous llocs de treball, entre directes i indirectes. A més, permetrà que els tràfics portuaris creixin entre 2,7 i 4,6 milions de tones més a l'any.

SOSTENIBILITAT

CEDIDES

S'inicien les primeres intervencions per a restaurar l'espai natural dels Prats d'Albinyana

Dimecres es va aprovar el projecte que inclou el desviament d'un canal de drenatge, la restauració de l'espai i una intervenció a la vil·la de Cal·lípolis

Anna Ferran

Just a tocar de la ZAL, entre el recinte portuari i la Pineda, hi ha dos espais integrats a la Xarxa Natura 2000 que són clau per a protegir la biodiversitat de la línia de costa: la Séquia Major i els Prats d'Albinyana. Els terrenys d'aquest últim, que són propietat de l'Autoritat Portuària de Tarragona, estan a punt d'experimentar una transformació que afavorirà la reintroducció d'espècies animals i vegetals i la conservació de l'ecosistema costaner humit protegit més gran entre el delta de l'Ebre i el del Llobregat. La Comissió d'Urbanisme del Camp de Tarragona aprovava dimecres el projecte de restauració d'aquest espai de 37 hectàrees que suposarà una inversió de 4,5 milions d'euros. La primera de les accions a realitzar, el desviament d'un canal de drenatge, es licitarà en unes setmanes.

Aquests treballs seran la primera intervenció que es fa als Prats d'Albinyana i la seva execució és clau per a tot l'espai protegit. Fins ara, el canal de drenatge de l'A-7, C-31b i TV-3146 va a parar dins d'aquests terrenys, cosa que comporta l'entrada de grans quantitats d'aigua d'aquests vials quan plou. Fer el desviament garantirà que l'aigua quedi correctament canalitzada i que no malmeti tots els treballs de restauració de l'ecosistema que es faran posteriorment. L'Autoritat Portuària invertirà 1,6 milions

d'euros i el termini d'execució és de vuit mesos.

Recuperar l'ecosistema

Un cop el canal de drenatge estigui desviat del seu curs actual, es podrà començar la recuperació com a tal de l'espai natural dels Prats d'Albinyana. L'objectiu de la intervenció és recuperar l'ecosistema d'aiguamolls costaners, creant una llacuna d'aigua

■ Es crearà una gran llacuna de més de 10 hectàrees que tindrà una illa de 27.000 m² al mig

■ La intervenció permetrà fomentar la presència de tortugues, peixos d'aigua dolça i aus

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. Cal destacar que el projecte presentat per l'Autoritat Portuària per a l'espai ha estat consensuat amb el departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya i és una l'acció més ambiciosa en matèria mediambiental del Pla de Sostenibilitat presentat el juliol de 2020 per l'APT.

La intervenció als Prats d'Al-

binyana té tres grans actuacions. La primera d'elles inclou totes les accions de recuperació de l'ecosistema, amb el desviament del drenatge, la creació de la llacuna, el bosc de ribera i un nou tram de platja que donarà continuïtat a la ja existent a la Pineda. La segona actuació comportarà la recuperació del jaciment arqueològic de la vil·la romana de Cal·lípolis, que està situada just a la línia de costa, a l'extrem més pròxim al recinte portuari. L'última acció contempla la creació de serveis viaris interns com, per exemple, la projecció de camins, miradors faunístics i passarel·les, per a facilitar una visita respectuosa amb l'entorn.

Reintroducció d'espècies

La creació d'una llacuna de més de 10 hectàrees al centre d'aquest espai protegit serà una de les actuacions de recuperació més destacades. L'existència de la llacuna permetrà reintroduir a l'espai espècies diverses com la tortuga de rierol, la tortuga d'estany o el fartet, un petit peix d'aigua dolça que viu a les zones humides del litoral. Dins de la llacuna, es formarà una illa de gairebé 27.000 metres quadrats que permetrà que aus com la gavina corsa, puguin nidificar-hi, ja que reunirà les condicions òptimes per a atreure la seva presència. Al voltant de la gran llacuna es crearà un bosc de ribera gràcies als més de 13.000 arbres que s'hi



El projecte també preveu la creació de camins, miradors faunístics i passarel·les.

plantaran i que inclouran espècies com els àlbers, salzes, oms o pins. Aquest bosc, a la vegada, afavorirà la presència d'altres aus que actualment ja són presents en aquesta zona, com els ratpenats, millorant el seu hàbitat. Així mateix, es plantaran més de 45.000 plantes i arbusts petits, com joncs i herbassars gramínoides característics d'aquesta mena d'ecosistemes.

A tot això, cal sumar-hi que s'establiran els mecanismes perquè es puguin formar altres llacunes de manera natural en l'àmbit de platja, cosa que afavorirà la recuperació natural de les característiques típiques d'aquesta mena d'espai. S'espera també que gràcies al nou tram de platja i al desviament de 500 metres del contradic dels Prats s'afavoreixi la presència de la tortuga

babaua.

Tota la intervenció de recuperació en aquest espai protegit servirà per a crear un espai de transició entre una zona poblada i turística com és la Pineda i un entorn industrial i logístic, com són el Port i la ZAL, que no només es convertirà en un nou punt d'interès per a la població sinó que esdevindrà un veritable pulmó verd per al territori.

S'obre la licitació per a fer una actuació arqueològica a Cal·lípolis

S'invertiran 161.000 euros i el projecte s'ha consensuat amb la Generalitat

A. Ferran

La recuperació de l'espai natural dels Prats d'Albinyana també comporta una important actuació arqueològica a la vil·la romana de Cal·lípolis, situada a l'extrem nord del frontal marítim d'aquesta zona, gairebé tocant als terrenys portuaris. El Port està a punt d'obrir la licitació per a realitzar una actuació arqueològica clau per a la conservació d'aquest jaciment, que

suposarà una inversió de més de 161.000 euros. Cal destacar que aquests treballs, que són una de les tres grans actuacions que es contemplen dins del projecte de recuperació dels Prats, han estat consensuats amb els serveis territorials de la Generalitat.

Entre les tasques que es duran a terme en destaca la neteja i l'eliminació superficial dels camins que creuen el jaciment, així com altres actuacions que per-

metran la consolidació d'aquest conjunt patrimonial.

La vil·la de Cal·lípolis era un centre agrícola i pesquer que va tenir el seu gran moment d'activitat el segle II dC. Les investigacions fetes per l'Autoritat Portuària d'ençà de l'adquisició dels terrenys han permès descobrir l'existència d'un petit port romà per al trànsit de mercaderies, la base d'un magatzem o l'ancoratge d'una grua.



Encerclat en vermell l'espai que ocupa la vil·la romana de Cal·lípolis i en verd la zona dels Prats.

CEDIDA



En la primera fase s'ha preparat el terreny per a poder acollir-hi un centre de recepció i distribució de mercaderies via ferrocarril i transport rodat.

Un salt cap al centre de la Península per a guanyar competitivitat logística

La Port Tarragona Terminal Guadalajara Marchamalo finalitzarà la primera fase constructiva a principis de juny

Anna Ferran

Ampliar el radi d'acció del Port, promoure la intermodalitat i fer créixer els tràfics portuaris, especialment pel que fa a la càrrega general i la càrrega conteneritzada. Amb aquest triple objectiu, el Port de Tarragona posava la vista cap a una de les zones logístiques amb més potencial del centre de la Península per a establir-hi una terminal intermodal de primer nivell. Ara la Port Tarragona Terminal Guadalajara Marchamalo encara la recta final de la primera fase d'obres i última la redacció del projecte per a engegar la segona fase dels treballs.

En aquesta primera fase, que ha comptat amb una inversió de

5 milions d'euros, s'ha desbrossat el terreny de 157.000 metres quadrats i s'ha anivellat perquè estigui a la mateixa cota que el vial rodat i la via fèrria. Un cop realitzats aquests treballs s'han dut a terme els moviments de terres necessaris per a crear una esplanada compactada i eficient per a l'activitat logística que s'hi durà a terme a sobre.

L'equip tècnic de l'Autoritat Portuària de Tarragona està ara ultimant la redacció de la segona fase del projecte, referent a la urbanització de la terminal, que haurà de ser aprovat pels ajuntaments de Guadalajara i Marchamalo, localitats on està situada aquesta nova infraes-

tructura logística. Amb un pressupost d'uns 15 milions d'euros, els treballs tindran una durada d'un any i s'espera que estigui en funcionament al llarg del 2023, coincidint amb la posada en marxa de la ZAL, el Corredor del Mediterrani i l'ampliació de la Boella, cosa que suposarà un punt d'inflexió determinant en el futur de la infraestructura tarragonina i el creixement dels seus tràfics. En aquesta etapa, es formigonarà l'esplanada, s'instal·larà l'enllumenat i es realitzaran les connexions ferroviàries, tant internes com externes, amb els dos punts de connexió amb la xarxa d'Adif, un amb direcció a Saragossa i l'altre, cap a Madrid.

També es construïran les edificacions (edifici tècnic i les naus per a la càrrega) i faran els vials, rotondes i l'aparcament de més de 18.500 m² per a camions.

Ampliar l'àrea d'influència

El paper estratègic que tindrà Port Tarragona Terminal radica en la millora 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 i, en sis

hores, ja es trobarà a Guadalajara. 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.

A tot això, cal sumar-hi que aquesta nova terminal s'ubica en el corredor d'Henares, sent 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 europeu 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.

Millorar el posicionament

Més enllà de guanyar presència al centre de la Península, l'objectiu que persegueix Port Tarragona Terminal és fer créixer els tràfics de càrrega conteneritzada a la infraestructura marítima tarragonina. Ara mateix, el Port es posiciona en el mercat internacional del transport de contenidors per l'eficiència marítima, és a dir, per l'existència de connexió entre el lloc d'origen i/o destí i Tarragona. La combinació del Port, la terminal de la Boella i aquesta nova infraestructura obre noves possibilitats als operadors, que veuen en el tàndem Tarragona - Guadalajara una de les vies d'accés o de sortida de mercaderies més eficients del conjunt de l'Estat. L'impacte positiu de la terminal, però, traspasarà els límits de l'activitat portuària, ja que es convertirà en un nou estímul econòmic per a ambdós territoris. En aquest sentit, cal destacar que s'estima la creació de més de 3.000 nous llocs de treball gràcies a aquesta nova infraestructura.

Cuidem el medi amb tu, innovant constantment per millorar el nostre compromís amb la sostenibilitat, l'entorn i les persones

aeqtonline.com

La teva Química

DIVERSIFICACIÓ

CEDIDA

La línia ro-ro amb Turquia impulsa el creixement de la càrrega general

En els primers quinze mesos de funcionament s'han mogut 21.000 Unitats de Transport Intermodal, assolint l'equilibri entre els dos sentits de la marxa

Anna Ferran

Prop de 21.500 unitats de transport intermodal (UTI) mogudes en un any. Aquesta és la dada que evidencia la bona acollida de la ruta comercial ro-ro entre els ports de Tarragona i Izmir (Turquia). La línia es va estrenar el febrer de 2021 amb la previsió d'aconseguir uns bons registres i ara, 15 mesos després de la seva posada en marxa, les xifres no més fan que confirmar les altes expectatives que tant el seu operador (Ekol Logístics), com l'Autoritat Portuària com empreses d'ambdós extrems del Mediterrani tenien posades en aquest projecte, eren del tot encertades.

La posada en funcionament de la ruta va implicar l'arribada d'un nou tipus de tràfic als molls tarragonins: el ro-ro, és a dir, el moviment de camions o semiremolcs amb càrrega. Comptabilitzat com a càrrega general, la línia

és un dels elements que explica per què aquesta està experimentant un creixement tan notable en els darrers mesos al conjunt del Port de Tarragona. En aquest sentit, si es comparen les dades del primer trimestre de 2021, quan es va posar en marxa el servei setmanal, amb els primers tres mesos de 2022, s'observa un creixement de més del 180%.

Equilibri import-export

L'objectiu de les línies ro-ro és oferir una logística més eficient. D'una banda, redueix el temps de trajecte respecte a si un camió creués el continent europeu d'extrem a extrem per a entregar una mercaderia. En aquest sentit, cal tenir en compte que la connexió Tarragona-Izmir és la més ràpida entre la Península i Turquia, amb un temps de 60 hores entre ambdós ports i de 90 hores, des d'origen i fins a la des-

tinació final. I és que dur la càrrega en camions o semiremolcs permet aconseguir uns temps porta a porta extremadament competitius i àgils. De l'altra banda, el fet de treure els camions de les carreteres i pujar-los als vaixells permet una reducció de 10.800 tones anuals de CO₂ i 7,32 milions de litres de combustible, cosa que converteix el Ro-Ro en una alternativa sostenible.

En un primer moment, la connexió es va establir respondent a una demanda per part d'empreses espanyoles i europees d'importar mercaderies de Turquia, principalment tèxtils i de productes per a les indústries automobilística i química. Ara bé, ben aviat el trànsit en el moviment invers va agafar importància i actualment estan forçats equilibrats. Així doncs, en el balanç d'aquests primers 15 mesos, veiem que s'han mogut un



Aquest servei és la ruta marítima més curta que actualment existeix entre Turquia i la Península.

La línia s'ha allargat cap a Madrid, Alemanya i Bèlgica gràcies a tres connexions ferroviàries

total d'11.148 UTIs d'importació i 10.320 d'exportació. En aquest sentit, cal destacar que Turquia és un dels principals mercats exteriors de Catalunya, de manera que comptar amb un servei de

sortida de les exportacions ràpid, eficient i directe és clau per a continuar explorant les oportunitats que ofereix el país.

Potenciant la intermodalitat

Una altra de les claus de l'èxit de la línia Ro-Ro és l'impuls a la intermodalitat. Aquesta mena de servei és intermodal *per se*, ja que combina el transport marítim i el transport per carretera. Ara bé,

Ekol ha fet un pas més i ha sumat el tren en l'equació. Així doncs, ha establert connexions ferroviàries entre el Port de Tarragona i el port sec d'Azuqueca de Henares, a Madrid, Anvers (Bèlgica) i Ludwigshafen (Alemanya), cosa que multiplica la seva competitivitat i el seu abast, englobant el conjunt de la península i dos pols logístics i industrials de primer nivell al conjunt d'Europa.

SERVEI RECOMANAT

CEDIDA

Qualitat, persones i medi ambient, els pilars de l'excel·lència de City Net

Han obtingut recentment les acreditacions ISO 9001, 14001 i 45011 pel seu sistema intern

A. Ferran

Qualitat, seguretat i protecció del medi ambient. Aquests són els tres elements que defineixen l'ADN de City Net. Aquesta empresa ofereix un servei integral de neteja i manteniment per a empreses i particulars. La professionalitat del seu equip a

mà, la cerca de solucions personalitzades per a cada client i l'ús de productes amb segell *ecofriendly* són els pilars que millor defineixen el seu servei. Bona mostra d'això són les certificacions i els segells que han obtingut recentment per part d'organismes independents.

Així doncs, els serveis de City Net compten amb tres segells ISO. D'una banda, han aconseguit l'ISO 9001, que acredita la qualitat del seu servei. Així mateix, l'Organització Internacional per a l'Estandardització també els ha distingit amb l'ISO 14001, que valida pel compro-

mís amb la protecció del medi ambient. Per últim, cal destacar que han obtingut també l'ISO 45011, referent a la seguretat i a la salut dels treballadors. I és que per a City Net el seu equip humà és la base del seu servei.

Les certificacions que han rebut evidencien el compromís amb la feina ben feta en tots els àmbits on treballen: oficines, comunitats de veïns, centres educatius, restauració i hotel·laria, centres mèdics i assistencials, comerços i indústries. De fet, alguns dels seus principals clients són concessionàries del Port de Tarragona.



El seu equip humà és la base de tot el servei que ofereixen.

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





Global Ports Holding invertirà 5,5 milions d'euros en construir una terminal modular, amb un disseny avantguardista i sostenible, que utilitzarà únicament energia solar.

Tarragona espera rebre uns 50.000 creueristes en una trentena d'escales

Els projecte de creuers recupera la normalitat dos anys després i desperta un alt interès entre les principals empreses del sector

Anna Ferran

L'activitat creuerística torna al Port de Tarragona. Després de dos anys d'aturada obligada a causa de les restriccions imposades per la pandèmia, 2022 es presenta com l'any de la tornada al mar dels creuers. El Quest donava el tret de sortida a la temporada el passat 15 d'abril i sis bucs més han atracat a l'acabat d'estrenar moll de Balears, i el Riviera, on hi poden viatjar fins a 1.260 turistes.

Si bé el sector en general encara no està assolint alts nivells d'ocupació en els itineraris que presentava el 2019, la programació de les escales, no només per a enguany sinó ja per a 2023, i la recuperació de l'activitat als molls i terminals evidencia que el món dels creuers està totalment centrat a reprendre el seu camí de creixement. En el cas de Tarragona això es fa palès en les previsions d'escales que hi ha per aquesta temporada. L'última actualització de les previsions oferta per l'Autoritat Portuària a

principis de maig mostra com ara per ara s'espera l'arribada de 31 creuers a la ciutat i d'uns 50.000 passatgers. Cal tenir en compte que aquestes previsions no estan tancades i poden incrementar-se amb noves sol·licituds d'atraca per part de navilieres que fan ajustaments d'última hora en els seus itineraris pel Mediterrani i acaben apostant per Tarragona i la Costa Daurada.

El moll de Balears, operatiu

La principal novetat d'aquesta nova temporada de creuers a Tarragona és el moll de Balears. Aquesta infraestructura canvia substancialment l'experiència d'atraca respecte a la que es feia abans al dic de Llevant, gràcies als 700 metres de línia d'atraca i a l'esplanada de 40.000 metres quadrats, que facilita el moviment dels passatgers, busos i taxis. El moll es va inaugurar a finals d'octubre i ja va acollir en la recta final de la curta temporada 2021 alguns bucs, però serà enguany quan realment entri en funcionament.

Cal destacar que l'Autoritat Portuària ha fet una inversió de 30 milions d'euros per a la construcció del nou moll que suposa



Interior de la futura terminal de creuers de Tarragona.

una abans i un després en l'operativa de creuers, aportant més seguretat, més sostenibilitat, ja que està electrificat, i sobretot capacitat de creixement del projecte de creuers. La suma del nou moll, que pot acollir els creuers més grans de món, i l'espai dedi-

cat als creuers del dic de Llevant permetran acollir alhora fins a quatre vaixells.

L'arribada de l'operador líder

La represa de l'activitat i el funcionament del moll de Balears, però, no són les úniques novetats

Quatre noves navilieres arriben enguany al Port

La represa de l'activitat creuerística suposa també l'arribada de quatre noves companyies que atracaran per primera vegada a la ciutat. Una d'elles és Royal Caribbean. A finals de 2019, s'anunciaven la seva aposta per Tarragona. La pandèmia ha ajornat dos anys la seva arribada, si bé l'interès de la companyia s'ha mantingut i farà tres escales amb el Jewel of the Seas. Les altres tres companyies que arriben són CroisiEurope, Tradewind Voyage i MSC Cruises, amb el MSC Magnifica, que es preveu que serà l'últim buc de la temporada.

d'enguany pel que fa als creuers a Tarragona. A principis d'any, el Consell d'Administració de l'Autoritat Portuària anunciava que adjudicava la construcció i gestió de la nova terminal de creuers, així com la comercialització de la destinació, a Global Ports

Holding (GPH). La companyia és l'operador de terminals de creuers independent més gran del món. Gestiona 25 ports al Mediterrani, el Carib i l'Àsia. La concessió s'ha fet a 12 anys, amb la possibilitat de prorrogar-la sis més.

GPH invertirà 5,5 milions d'euros per a erigir a sobre del moll de Balears una avantguardista terminal, que oferirà tota mena de serveis als passatgers. L'edifici, que serà modular, cosa que li permetria créixer si en un futur el volum de creueristes així ho requereix, estarà construït amb alts paràmetres d'eficiència i sostenibilitat. Una mostra d'això és que utilitzarà únicament energia solar per a cobrir les seves necessitats energètiques. La previsió és que estigui en ple rendiment a partir de la temporada 2024.

Alt interès entre les navilieres

Les inversions fetes al moll de Balears i l'entrada en l'equació de GPH han augmentat encara més l'interès de les navilieres per a Tarragona. Així es va veure durant la SeaTrade Cruise, la fira més important a escala global del sector dels creuers, que es va celebrar a finals d'abril a Miami. El Port i GPH van fer una presentació conjunta que va aplegar un elevat nombre d'assistents que van mostrar un gran interès en allò que ofereix Tarragona. De fet, la companyia ja té converses obertes amb diferents companyies per a impulsar Tarragona, no només com a escala, sinó com a port base. La seva previsió és assolir els 150.000 passatgers anuals en el 6è any de concessió.

Javier Rodríguez

Director regional per al Mediterrani Occidental de Global Ports Holding

«Tarragona té un potencial important i volem que creixi com a port base»

Rodríguez explica que el moll de Balears i el projecte de la futura terminal de creuers estan generant molt d'interès entre les navilieres

Anna Ferran

—Acaben de fer-se amb la gestió de la terminal de creuers de Tarragona. Què suposa per a Global Ports Holding sumar aquest port a la seva cartera?

—És un èxit. Feia temps que estàvem molt pendents d'aquest projecte. Creiem que Tarragona té un potencial important en aquest sector, i per a nosaltres, que també operem al Port de Barcelona, té tot el sentit apostar-hi fort. Amb el moll de Balears i la futura terminal, el Port tindrà unes instal·lacions excel·lents que permetran que la destinació creixi.

—Quins són els objectius que es plantegen per a Tarragona?

—Tarragona és principalment un port de trànsit. La nostra aposta, i cap aquí també hem enfocat la nostra futura terminal, és atreure més tràfic d'em-

barcament i desembarcament. La proximitat amb l'aeroport de Barcelona, com a gran hub aeri, i el fet de comptar amb l'aeroport de Reus, des d'on es poden programar vols xàrter des de destinacions europees és clau per a l'estratègia. Per exemple, els armadors britànics tenen a Tarragona força ben posicionada en els seus itineraris i són un mercat amb un pes important a la Costa Daurada. Així doncs, el nostre objectiu és comercialitzar el Port de Tarragona com a port base, un cop tingui la terminal. Les instal·lacions actuals no faciliten tant aquesta mena d'operatives, si bé en el passat ja ha estat port base i actualment tenim diverses escales d'embarcaments i desembarcaments parcials.

—Compten amb terminals en diversos ports del Mediterrani Occidental, què aporta de nou

o singular Tarragona i el seu entorn?

—De la nostra xarxa de ports, en distingim entre dos tipus. D'una banda, els *key ports*, on realment no cal comercialitzar, sinó que totes les companyies de creuers hi aposten, com Barcelona, Singapur o Nassau. D'altra banda, tenim els *boutique ports*. Són ports més petits, més enfocats a un públic diferenciat. Situem a Tarragona en aquest segon grup.

—Per tant, seguiran apostant pels creuers de nivell prèmium.

—Sí. El creuerista busca una experiència. Molts dels passatgers que embarquen a Barcelona ja coneixen la ciutat. En canvi, si se'ls ofereix una alternativa amb un destí que és més desconegut, és on tenim un potencial de creixement important.

—Van presentar el projecte per a Tarragona a la fira SeaTrade



CEDIDA

El director assegura que la terminal estarà operativa el 2024.

Cruise de Miami. Quines impressions es van endur?

—Ens vam quedar gratament sorpresos, perquè no esperàvem que en una fira d'aquest nivell, on hi ha totes les destinacions a escala global, s'apropés tanta gent a la presentació. Estem molt contents i això ens fa apostar encara més per la destinació. Hem fet el correcte apostant per Tarragona i, un cop la terminal estigui construïda, hi haurà molt

d'interès en aquest port.

—S'han tancat ja novetats per aquesta temporada o la següent que es puguin avançar?

—L'únic que podem dir és que hi ha molt d'interès. De fet, abans de la SeaTrade ja vam mantenir reunions amb diversos armadors. Cal ser conscients del funcionament del sector i actuar amb cautela. El procés de comercialització necessita més temps. Els armadors planegen els seus

itineraris amb dos, o fins i tot tres, anys d'antelació. Alguns ja estan venent itineraris tancats de la temporada 2024. Però és cert que estem tenint moltes converses perquè incloguin Tarragona en els seus itineraris.

—Com avança el projecte de construcció de la terminal i quin serà el seu calendari?

—Un dels punts forts de la terminal és que està construïda en mòduls, que es fabricaran i transportaran a Tarragona per a fer el muntatge. L'avantatge d'aquesta mena de construcció és que ens permet donar resposta a necessitats futures i ampliar la seva capacitat, afegint-hi nous mòduls si, l'estratègia de fer de Tarragona un port base dona els seus fruits, cosa que esperem. Això juntament amb el disseny avantguardista i la possibilitat d'obrir l'edifici a la ciutadania durant la temporada baixa amb esdeveniments són els trets que la defineixen. Pel que fa al calendari, la idea és que estigui en funcionament per a la temporada 2024.

—La pandèmia ha canviat el mercat de creuers o ha suposat només una aturada?

—Depèn de cada armador. N'hi ha que busquen noves destinacions, menys massificades per a evitar grans aglomeracions i d'altres que tornen a les operatives que feien el 2019.

EMPRESA DESTACADA

FCC Construcción, avançant amb el Port de Tarragona i el territori

Van participar en la construcció del nou moll de Balears, amb el dic flotant Mar del Aneto

Redacció

FCC Construcción està fent compromesa amb el Port de Tarragona i el territori. Mostra d'això, és la seva participació en la construcció del nou moll de Balears. L'empresa va prendre part en la primera fase dels treballs per a materialitzar

aquesta infraestructura. El dic flotant Mar del Aneto, d'FCC, va ser l'encarregat de fabricar els onze caixons de formigó armat, que conformen l'estructura del moll i que han permès que aquest després es reomplís fins a presentar l'aspecte actual.

El moll de Balears té una ex-

tensió de 461,4 metres en el seu costat exterior i de 267,4 metres, en el seu costat interior. 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.



CEDIDA

FCC Construcción va elaborar els 11 caixons de formigó, que formen l'estructura del moll.



OBJETIVOS
DE DESARROLLO
SOSTENIBLE



WE SUPPORT

FCC
Construcción

Más de 120 años
UNIDOS A TI

PORT-CIUTAT

Les actuacions que es duran a terme són la renovació del pantalà i del pont de la Petxina i la creació de zones d'ombra al moll de Pescadors (a la imatge) i als parcs infantils.

La façana marítima del Serrallo guanya atractiu i comoditat per als vianants

El Port està tirant endavant un pla de millora del frontal marítim del barri, que renovarà elements i farà que sigui un indret més agradable per a passejar

Anna Ferran

El Serrallo i l'entorn portuari formen una unió indissoluble a Tarragona. Porta d'entrada històrica als molls, avui és un dels principals atractius de la façana marítima de la ciutat i queda totalment integrat a la proposta lúdica i cultural que aquesta ofereix, gràcies a equipaments com el Museu del Port i els Tinglados, a la zona del Moll de Costa, i el Teatret del Serrallo, situat al carrer Trafalgar, al bell mig del barri mariner. De fet, aquest últim equipament és un dels exemples més clars dels vincles entre el Serrallo i l'Autoritat Portuària, ja que aquesta última va adquirir l'edifici de l'antic Pòsit de Pescadors i el va rehabilitar de dalt a baix per a oferir al barri un espai cultural amb caràcter i una programació d'allò més variada, que el dinamitza. Ara, aquest vincle i aquest compromís fa un pas més amb el pla de millora de la façana marítima que han planificat de manera conjunta l'APT i l'Associació de Veïns del Serrallo.

Amb un pressupost d'1,15 milions d'euros, el pla contempla quatre actuacions que donaran un nou impuls a la zona i n'impulsaran l'atractiu. Els projectes que s'han consensuat entre l'Autoritat Portuària i els veïns són la restauració del pantalà, la instal·lació de mobiliari urbà



El moll de Pescadors està molt exposat al sol i la ciutadania feia temps que demanava actuacions.

per a generar ombra al passeig, la instal·lació de tendals per a generar ombra als parcs infantils i la restauració de l'entorn del pont de la Petxina. L'objectiu d'aquestes quatre intervencions, que s'executaran al llarg de 2022, és restaurar elements malmesos i millorar la seguretat, la comoditat i la imatge d'aquest entorn urbà per a fer créixer encara més

l'atractiu del barri mariner tarragoní.

Ombra i comoditat

L'actuació que s'enduu el paquet d'inversió més gran és la creació de diverses zones d'ombra al moll de Pescadors del Serrallo, amb un pressupost de mig milió d'euros. Aquest emblemàtic espai comptarà amb pèrgoles i

arbrat que projectaran ombra i facilitaran el passeig dels vianants, especialment en els mesos de més calor de l'any. Concretament, es crearan cinc zones d'ombra al llarg del passeig mitjançant la col·locació d'unes pèrgoles d'un material amb acabat de fusta. Cada pèrgola comptarà amb un espai per a seure i descansar així com d'unes jardine-

■ El pla de millora ha estat consensuat entre l'Autoritat Portuària i l'Associació de Veïns

■ Es destinarà 1,15 MEUR al conjunt d'actuacions, que es duran a terme durant el 2022

res, on es plantarà vegetació per a generar més ombra, de manera natural. Cal destacar que tot el moll de Pescadors és una zona molt exposada al sol, cosa que fa molt feixuc el passeig durant l'estiu. La ciutadania feia temps que demanava alguna actuació en aquest espai per a fer-lo més còmode i el Port ha recollit aquestes peticions amb aquest projecte que té una dotació presupostària de mig milió d'euros.

Seguint amb aquest mateix propòsit, s'instal·larà una altra zona d'ombra als parcs infantils que hi ha davant del Tinglado 4 del Moll de Costa. El Port els va construir l'any 2013 i el 2017 van ser ampliat. Enguany, experimentaran una nova intervenció que els cobrirà parcialment, de manera que els infants puguin jugar-hi hivern i estiu, sense dificultats. Així doncs, s'instal·laran 217 m² de material flexible que projectarà l'ombra que se subjec-

tarà mitjançant una estructura d'acer galvanitzat col·locada en els extrems dels mateixos parcs infantils, que cobrirà entre el 40 i el 50% del total de la superfície de cadascun dels dos parcs infantils.

La renovació del pantalà

El segon projecte, pel que fa al volum de la inversió, és la intervenció que es farà al pantalà del Serrallo. Es destinaran 415.000 euros per a renovar tota l'estructura del pantalà, així com la reposició dels punts de suport entre els elements de l'estructura. Entre les millores que s'hi faran en aquesta reparació s'hi destaquen la nova fusta sintètica que substituirà l'anterior natural, reduint així costos de manteniment, i la col·locació de punts de llum i baranes per fer guanyar en seguretat.

El pont de la Petxina

L'última intervenció que contempla el pla de millora és una renovació d'un dels principals accessos al barri, el pont de la Petxina. D'una banda, es rehabilitarà una de les parets del pont per a permetre que nous artistes puguin deixar la seva empremta creativa, seguint la iniciativa iniciada fa uns anys. De l'altra, es faran petites actuacions i reparacions per a posar-lo al dia.

PORT-CIUTAT

CEDIDA

El camí de ronda de Salou allarga el traçat per zona portuària i inclou sis nous miradors

El Port ha invertit més de 86.000 euros en aquest projecte reivindicat per la localitat

Anna Ferran

Connectar el territori amb els entorns marítims i portuaris és una de les vocacions que té el Port de Tarragona, més enllà de la seva funció com a node logístic i motor econòmic del territori. Aquests vincles s'han enllaçat una vegada més amb la intervenció que ha dut a terme l'APT per allargar el camí de ronda de Salou dins dels terrenys de domini públic portuari de la zona de Cap Salou. A finals d'any, es donava el tret de sortida als treballs d'adequació i a principis d'abril quedava obert aquest nou tram d'1,250 quilòmetres de llarg que voreja la costa i ofereix unes imponents

vistes al Mediterrani.

El projecte ha suposat una inversió per part de l'Autoritat Portuària de més de 86.000 euros. Es van condicionar els camins ja existents i se'n van obrir de nous, instal·lant tanques de seguretat i col·locant nova senyalització informativa perquè els usuaris del Camí de Ronda puguin gaudir del paisatge, de la natura i del patrimoni natura que ofereix aquest itinerari costaner en zona del Port de Tarragona. Així mateix, s'han instal·lat sis nous miradors al llarg del traçat que permeten observar el paisatge i gaudir de l'entorn.

Les obres s'han dividit en tres



Un dels espais on s'han instal·lat dos dels miradors és l'antic front de voladura de la Pedrera.

■ El nou tram que s'ha condicionat té una llargada d'1,250 quilòmetres

zones. A la primera zona, la més propera a l'interior de Cap Salou i on la cota és més elevada i la vegetació és prou espessa per delimitar el pas dels vianants, s'hi ha col·locat a manera de mirador un tram de barana de

fusta i cartelleria d'avertència de perill de caiguda en punts concrets del recorregut propers al penya-segat. La segona zona es correspon al pas per la zona alta de l'antic front de voladura de la Pedrera. Aquest tram ja estava protegit davant de caigudes fortuïtes, no obstant s'hi han reforçat diversos punts que puguin representar perill. I, a més, s'hi han instal·lat diferents trams de barana de fusta a mode de mira-

dor en dos punts del recorregut que transcorre per la part alta de la pedrera. A l'últim tram, entre la pedrera i la platgeta del Racó de Salou, s'ha condicionat un nou camí esbrossant el terreny en forma d'un traçat sinuós, imitant els camins naturals, procurant minimitzar l'impacte en la vegetació ja existent.

Recuperant espais d'història

Els camins de ronda són espais

on la història i la natura s'hi donen la mà. Cal destacar que aquesta no és la primera intervenció que fa el Port de Tarragona en el seu traçat. El 2014, l'APT va obrir i adequar l'accés al Far de Salou, també de domini portuari. Amb la intervenció que ha fet enguany, ha permès que el camí de ronda salouenc tingui continuïtat d'extrem a extrem del municipi, responant a una demanda clau de la localitat.

CREUERS

La trobada dels ports de creuers del Mediterrani, a Tarragona

Tarragona acollirà la Medcruise 2023, la pròxima assemblea general de l'associació de ports de creuers del Mediterrani. Així ho han anunciat representants de l'Autoritat Portuària durant la seva participació en la trobada d'enguany, que s'està duent a terme aquesta setmana a S'Agaró i que, ha estat organitzada pels ports de Palamós i Roses. Aquest és un dels esdeveniments més rellevants de la indústria europea

de creuers en què participen importants companyies de creuers i un centenar de ports de la costa mediterrània amb tràfic de creuers, operadors turístics i patronats de turisme.

En la seva participació d'enguany, el Port ha explicat els principals atractius del territori com a destinació turística, el potencial de les instal·lacions portuàries, entre ells el nou moll de Balears, i la seva unió amb Global Ports Holding.

SERVEI RECOMANAT

Controladores de Accesos Delon, solucions a mida i de total confiança

Un bon control d'accessos garanteix tranquil·litat i seguretat. Controladores de Accesos Delon 1961 són proveïdors a nivell nacional de controladors titulats, així com d'auxiliars de servei per a hotels, comunitats, indústries, finques, esdeveniments, establiments comercials, proves esportives, etc. La professionalitat, la serietat i l'eficàcia els ha convertit en una referència.



Analitzen totes les possibilitats per oferir una solució ajustada a les necessitats concretes. I és que per a Delon cada servei és únic i per això assigna sempre el personal que millor s'hi adapta.

CONTROLADORES
DE ACCESOS
DELON 1961 S.L



CONTROLADORES DE ACCESOS DELON 1961 S.L.

Es una empresa dedicada exclusivamente a auxiliares de servicios y controladores de accesos.

Prestamos servicio a nivel nacional.

Nos amoldamos a las necesidades de nuestros clientes y a los servicios.

Para más información y solicitar presupuesto sin compromiso:

877 600 008



INVERTIR EN LA SALUT DE LES PERSONES EN EL SEU TREBALL TE MOLTS BENEFICIS PER A TOTHOM

www.spactiva.es



Trobar el punt d'equilibri. A sp|activa sabem trobar el punt d'equilibri entre la formació de les persones per afrontar l'imprevist en el seu treball de forma adient i l'aportació dels nostres experimentats professionals de prevenció aplicant regles de provada eficàcia en situacions de risc conegut. Només així, junts, tornarem a reduir de forma significativa i sostinguda la incidència dels riscos del treball en la vida de les persones. Perquè invertir en la salut de les persones en el seu lloc de treball té molts beneficis per a tothom.

La cultura, l'oci i el mar es donen la mà als espais del Moll de Costa

L'indret s'ha convertit en un dels principals epicentres culturals de Tarragona amb una programació que aposta per la qualitat i també el talent local

Anna Ferran

Una rambla cultural on disciplines i propostes molt diverses s'hi donen cita. El Moll de Costa és un dels epicentres de la cultura i l'oci a Tarragona. Una programació variada, que uneix el talent del territori, els artistes emergents i noms amb ressò internacional, juntament amb uns equipaments de primer nivell i un entorn magnífic a tocar del Mediterrani han fet que aquesta zona s'hagi convertit en un imprescindible per a la ciutadania. Des dels concerts musicals a les exposicions, passant pels tallers infantils, les xerrades o les visites teatralitzades, propostes ben diferenciades s'hi donen cita i evidencien que aquest indret viu una eferescència que només fa que créixer.

Escenari del talent Km0

La diversitat d'activitats i disciplines programades quedarà palesa novament aquest cap de setmana. Música, arts escèniques, exposicions i visites al Museu del Port conformen un programa, que lluny de ser excepcional és un reflex del dinamisme que l'Autoritat Portuària vol aportar a l'espai per a fer que els tarragonins i tarragonines se'l sentin seu i generin vincles emocionals amb la façana marítima i l'entorn portuari. Una de les propostes que es podrà gaudir, a partir d'avui a la tarda, és la tercera edició de la mostra d'arts escèniques Expressa't.

Un total d'onze escoles de dansa, teatre i música del territori mostraran el talent dels seus alumnes a la plaça que hi ha al davant del Tinglado 1. Aquesta iniciativa va sorgir l'any passat



En sentit horari, participants de l'Expressa't; l'exposició 'Between the Lines'; el comerciant romà Tiberius i un concert del Voramar.

com a resposta a una petició que feien nombroses entitats i escoles de trobar un espai a l'aire lliure on poder actuar i ensenyar el seu treball al llarg del curs. El Port va escoltar aquesta petició i d'aquí en va sortir el primer Expressa't. La bona acollida entre les entitats participants i el públic va impulsar l'organització d'una segona edició la passada tardor i ara aquesta edició que es converteix en un festival on la dansa, els balls urbans, la música, el cant coral, el flamenc i el teatre es donen la mà. Les actuacions començaran avui a la tarda, continuaran durant tota la

jornada de demà i acabaran diumenge al matí.

Les onze entitats artístiques participants actuaran a la plaça situada davant del Tinglado 1 del Moll de Costa, en dos escenaris diferents per a dos tipus d'actuacions: un per a actuacions musicals, teatre i ball espanyol i l'altre, per a la dansa clàssica. Els participants són Adele Acadèmia de dansa, Yamaha Music School Tarragona i Agrupació Coral del Serrallo el divendres; Urban Style. Escola de ball Mireia Samper, Ballet Amaia Dorronsoro, Escuela de Danza África Aguilar, El Taller. Centre de Dansa i Art i



Flamenc el dissabte; i diumenge, per a finalitzar serà el torn de Nova Escola de la Banda Unió Musical de Tarragona, Escola de Dansa Dansartt Pilar Merle i Tot-Teatre: Som.

Música a la terrassa del Teatret

Els amants dels concerts de petit format tenen avui una cita amb el Teatret del Serrallo. Aquest emblemàtic espai del barri mariner de Tarragona ha acollit novament el cicle de concerts Voramar, que proposa actuacions musicals intimistes en un entorn únic com és la terrassa que mira al moll de Pescadors i al

mar. La cantautora Marina Freixas va donar el tret de sortida al cicle el divendres 13 de maig. La setmana passada va ser el torn d'Inspira i avui actuarà Valdivia per a posar el punt final al cicle que dona per inaugurada la temporada de concerts i actuacions a l'aire lliure a l'entorn del Serrallo i del Moll de Costa.

La cantant i compositora madrilenya Valdivia presentarà aquesta nit els temes del seu primer EP, *Cero*, on es fusionen els sons pop més suaus amb un folk renovat. El concert, igual com els altres dos que l'han precedit, anirà acompanyat d'un tast de

vins d'una de les DO del territori per a convertir un concert en una experiència sensorial gràcies a la degustació i al teló de fons que ofereix la terrassa del Teatret del Serrallo.

Un comerciant de fa 2000 anys

El Museu del Port és, sens dubte, el buc insígnia de la proposta cultural del Moll de Costa. Aquest mes està celebrant el seu 22è aniversari, motiu pel qual durant tot el maig ha comptat amb un programa especial d'activitats per a petits i grans. Aquest cap de setmana arriba l'última: la visita teatralitzada *Tiberius, comerciant pel Mare Nostrum*. La proposta, que s'emmarca també dins dels actes del festival Tarraco Viva, planteja un viatge de 2000 anys per a conèixer com era el comerç del vi i quins eren els perills de la navegació pel Mediterrani d'aquell temps de la mà de Tiberius Claudius Amiantus, un comerciant de l'antiga Tarraco. Avui a la tarda es fa una d'aquestes visites teatralitzades i demà a les 12 del migdia l'altra.

Exposicions singulars

A totes aquestes propostes cal sumar-hi les exposicions programades als Tinglados del Moll de Costa. El Tinglado 1 acull fins al 3 de juliol *Límits* de Roser Oduber, una mostra que camina entre allò que ens uneix i allò que ens separa a partir de l'ús de dos colors, el blanc i el vermell. D'altra banda, el Tinglado 2 exposa *Between the line*, la proposta del nord-americà establert a Tarragona, J.J. White, que explora els límits de la creació a partir de la destrucció. Aquesta exposició es podrà veure fins al 19 de juny.



DS AUTOMOBILES

DS 9

EL PODER DE L'ELEGÀNCIA

DSautomobiles.es

DS — TOTAL — Emissions CO₂ (g/km) WLTP (mín - max): 34 - 101,9. Consum Mixt (l/100km) WLTP (cicl - max): 14 - 2,2

DS STORE

TARRAGONA

Carrer Caràbia, 10,
43006 Tarragona
Telèfon: 977 44 85 51

EMPRESA DESTACADA

CEDIDA



Impulsar el talent jove del territori per fer avançar la logística, l'aposta d'Euroports

L'operador participa en diversos programes d'FP dual i té un conveni amb la URV per a fomentar vocacions logístiques

Anna Ferran

L'impuls del talent i el compromís amb el seu entorn més pròxim són dos dels trets distintius d'Euroports. La companyia, que és un dels operadors portuaris més grans d'Europa amb 34 terminals al continent i a la Xina i més de 60 milions de tones mogudes a l'any, és una referència dins de l'ecosistema portuari tarragoní. I no ho és només per comptar amb una concessió de més de 21 hectàrees ni pel seu compromís amb l'eficiència i el medi ambient, sinó que ho és per apostar per identificar el talent més jove i ajudar-lo a créixer dins de l'àmbit logístic.

«En la nostra voluntat per crear vincles i un impacte positiu a la societat estem molt bolcats amb la contractació juvenil, donant l'oportunitat a joves estudiants de tenir la seva primera experiència professional amb nosaltres, a més de participar activament amb centres d'ensenyament en la seva formació», expliquen des d'Euroports. Així doncs, l'empresa té convenis de col·laboració amb diversos centres de formació professional: INS Vidal i Barraquer (CFGs de Transport i Logística, i CFGS d'Administració i Finances), INS Pere Martell (CFGs en Prevenció de Riscos Laborals) i l'escola Joan XXIII (CFGs de manteniment electromecànic, comerç internacional i administració i finances). A més, també compten amb un conveni amb la Universitat Rovira i Virgili.

En el cas dels cicles formatius, duen a terme FP Dual, de manera que els alumnes que escullen Euroports es formen a l'empresa durant tot un any, cosa que els permet adquirir

un aprenentatge molt específic que els facilita el seu posterior accés al mercat laboral. En aquest sentit, des de la companyia puntualitzen que molts d'aquests estudiants d'FP dual acaben quedant-se a l'empresa i integrant-se en la seva plantilla. De fet, alguns dels seus actuals empleats en posicions de lideratge van tenir el seu primer contacte a l'empresa gràcies als períodes de pràctiques de l'FP. Pel que fa als convenis amb la URV, als estudiants de grau se'ls hi ofereix fer pràctiques extra-curriculars, mentre que als dels màsters de Direcció de Recursos Humans i de Prevenció de Riscos Laborals, són pràctiques curriculars.

A tot això, cal sumar-hi que l'operador portuari col·labora activament amb els centres educatius i amb esdeveniments diversos com fires d'ocupació, i tot amb l'objectiu de facilitar la transferència de coneixements entre empresa i ensenyament a la vegada que es fomenta l'ocupació dels joves. «Els ports són indrets plens de dinamisme i volem apropar-lo a la ciutadania, donant a conèixer a les noves generacions un sector amb futur i que a més tindrà un paper clau en els reptes de sostenibilitat que haurem d'enfrontar com a societat», apunten des d'Euroports. En aquest sentit, asseguren que és vital atreure el talent jove com a garantia que aquesta transformació verda i sostenible es dugui a terme amb èxit. I conclouen: «És per això que creiem essencial fomentar vocacions logístiques entre els joves en un sector que és clau per la competitivitat de la nostra economia».

ESDEVENIMENTS DESTACATS

L'estratègia de futur del sistema portuari es debat a Tarragona

Experts de tot l'Estat participaran en les dues jornades sobre ciberseguretat i gestió d'emergències

Anna Ferran

Tarragona es converteix aquest mes de juny en l'epicentre del debat i l'estratègia sobre dos aspectes clau dins del món portuari: les TIC i la seguretat i la gestió d'emergències. L'Autoritat Portuària és l'organitzadora de dues cites de primer nivell dins del sector que portaran a la ciutat especialistes del sector de les operatives logístiques marítimes vinguts d'arreu de l'Estat. La primera d'elles és Enjoy IT, la cinquena edició de les Jornades TIC i de Ciberseguretat, que se celebrarà de l'1 al 3 de juny. Els dies 16 i 17 del mateix mes serà el torn de la segona edició de les Jornades Tècniques de Seguretat i Gestió d'emergències a l'àmbit portuari.

TIC, ciberseguretat i ports

La setmana vinent se celebrarà la 5a edició de les Jornades TIC i de Ciberseguretat. Aquesta cita agrupa a professionals de tota la xarxa de ports de l'Estat i cada edició es duu a terme en una localització diferent. Després de quedar ajornada durant dos anys a causa de la pandèmia, enguany finalment s'ha pogut recuperar. L'APT va assumir el repte de ser l'organització d'aquestes cinc jornades, que porten com a lema Enjoy IT.

El congrés serveix de punt de trobada entre els directius i els responsables de sistemes d'informació de les autoritats portuàries del sistema estatal i on



CEDIDA

L'Autoritat Portuària és l'organitzadora d'ambdues cites.

Els reptes i oportunitats de la digitalització es tractaran en ponències i taules de debat

els diversos actors i empreses que treballen en l'àmbit de les TIC i de la ciberseguretat poden intercanviar coneixement i experiències amb l'objectiu comú de potenciar i analitzar els nous

reptes que ofereix l'actual panorama d'infraestructures TIC, seguretat de la informació, compliment normatiu, solucions de mercat, noves tecnologies, etc. El Port de Tarragona presentarà com a cas d'èxit el SEA (Sistema d'Entregues Alimentàries), que ha suposat una millora de l'eficiència en les entregues en l'àmbit dels tràfics agroalimentaris. Així mateix, es parlarà de qüestions

com la implantació del 5G als entorns portuaris, la protecció en entorn d'atacs informàtics i ciberseguretat o la digitalització de l'administració pública.

Gestió d'emergències

La ciberseguretat és un aspecte fonamental en l'àmbit portuari, però també ho és la seguretat física i la gestió de les emergències. Per això, el Port de Tarragona durà a terme les Jornades Tècniques de Seguretat i Gestió d'emergències a l'àmbit portuari. Aquesta cita no només evidencia el compromís amb la seguretat i la resposta eficient davant de possibles emergències de l'Autoritat Portuària, sinó que permet aprofundir-hi per a reforçar-la i millorar-la. L'any 2019 es van celebrar per primera vegada i després de l'aturada obligada per la covid, enguany tornen amb la presència de professionals de tot el sistema portuari que tindran l'oportunitat de conèixer tendències en aquest àmbit i casos d'èxit aplicats en diverses infraestructures portuàries.

El programa d'enguany posarà el focus en les estratègies de gestió i en el pes que estan adquirint els centres de control i comandament, com a espai essencial per a la gestió d'emergències. Més enllà de les presentacions, es duran a terme diverses taules rodones on els participants podran compartir les seves reflexions per a fer més enriquidora la cita.

EUROPORTS

Uno de los mayores operadores portuarios de Europa

34

Terminales marítimas

3.000

Empleados dedicados

700k

m³ almacenaje para graneles líquidos

4,8

Millones de toneladas en capacidad de almacenaje

5

Terminales fluviales y plataformas logísticas

62

Millones de toneladas anuales manipuladas

Encuétranos en Euroports Spain

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



PortTarragona Terminal
GUADALAJARA - MARCHAMALO

La logística al servei de les empreses

La terminal intermodal de Port Tarragona, situada en la principal plataforma logística i de serveis en l'àrea d'influència de Madrid, entre Guadalajara i Marchamalo

Enclavament estratègic en el centre de la península

CONNEXIÓ AMB EUROPA

- Situada en el corredor de l'Henares
- Connexió amb la façana mediterrània i cantàbrica
- Grans connexions viàries



R-2

CM-101

UBICACIÓ PRIVILEGIADA

- A 70 km de Madrid
- 150.000 m², 5 vies i capacitat per a combois de més de 750 m
- Inversió de 20 milions d'euros
- Entrada en funcionament prevista en 2023



Port Tarragona



porttarragona.cat