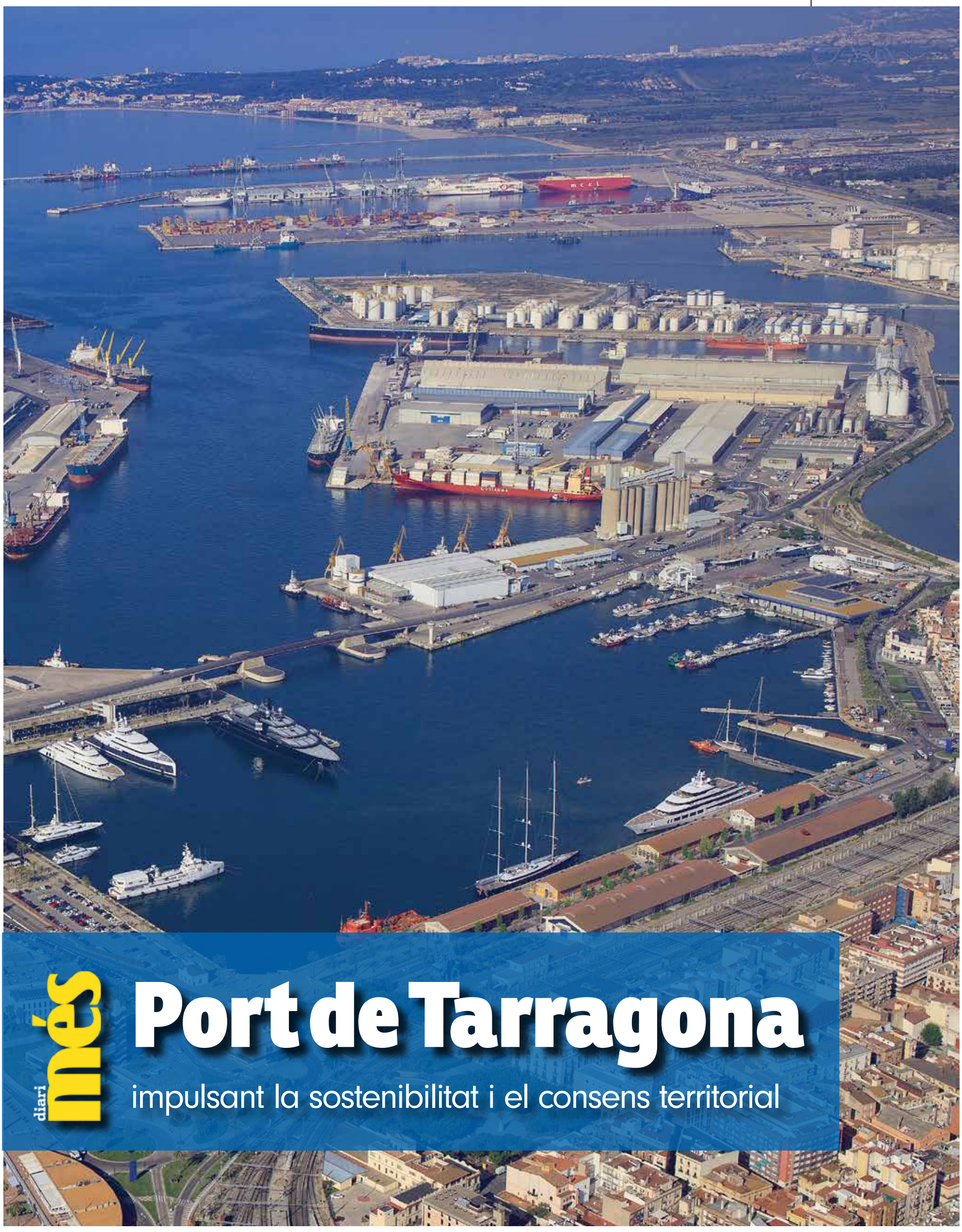


Port de Tarragona

impulsant la sostenibilitat i el consens territorial

diari més

Saül Garreta
President de l'Autoritat Portuària de Tarragona

«Hem de descarbonitzar-nos com a port i incentivar la cadena logística a fer-ho»

Garreta vol incidir en aspectes com l'electrificació dels molls, la creació de les comunitats energètiques i les renovables per a guanyar competitivitat

Anna Ferran

—Quins seran els eixos estratègics que definiran la seva presidència?

—En primer lloc, atendrem els reptes principals que hi ha a la casa. I com a línia de mandat i estratègia de futur, treballarem fermament i amb criteri la descarbonització del Port de Tarragona. Volem potenciar les energies renovables al màxim, no només per principis sinó perquè aquesta és la forma de ser un Port més competitiu i adaptat al context d'emergència climàtica. Volem ser competitius i diversificar tràfics, però m'interessa molt parlar de la sostenibilitat econòmica, ambiental i social. L'aposta per la sostenibilitat també té un caràcter economicista. A ningú se li escapa que els impostos per les emissions seran cada vegada més alts. Estem molt acostumats a viure en un estat i, fins i tot també a nivell europeu, on primer es legisla i després es fa l'adaptació. I això pot fer que en un moment donat, hi hagi uns impostos tan alts que hi hagi empreses que ja no s'hi puguin adaptar, igual com ha passat ara amb el context energètic. Des d'aquesta identificació del que pot passar, ens hem d'adaptar. Hem de descarbonitzar-nos com a Port i hem d'incentivar que ho pugui fer la cadena logística. En aquest sentit, projectes com la Vall de l'Hidrogen seran claus i nosaltres, com un dels actors importants del territori, volem tenir un paper actiu.

—Com pot ajudar el Port a promoure la Vall de l'Hidrogen?

—El primer que cal tenir clar és que aquest procés de transició energètica no serà a curt termini, no deixarem de dependre dels combustibles fòssils en tres anys. Ara bé, podem ajudar a promoure l'hidrogen verd i altres tecnologies produint energia renovable aprofitant la immensitat de superfícies que tenim. Mitjançant acords territorials, podem ser productors d'aquesta energia verda per a produir hidrogen verd. Aquesta estratègia entra dins d'una lògica de cooperació amb el teixit productiu i amb el territori.

—Parla de cooperació territorial, més enllà de l'exemple de la Vall de l'Hidrogen, quin rol pot jugar el Port?

—Ens hem de creure que som la segona àrea metropolitana de Catalunya. I això vol dir anar molt més enllà d'identificar la realitat, sinó que es tracta d'exercir lideratge. Una entitat metropolitana acorda estratègies per sumar, per mancomunar serveis, per ser més eficient, més competitius i això implica posar-nos d'acord. Aquestes són les mateixes dinàmiques que té el Port. Un altre aspecte on podem jugar un paper de lideratge d'aquesta àrea metropolitana és el ferrocarril. Podem influir i pressionar al ministeri perquè el Corredor del Mediterrani sigui una realitat i no una entelèquia com ha estat fins ara, on les inversions no es corresponen a les que pertoquen. L'Estat espanyol ja no pot obviar que el Corredor del Mediterrani ha estat sempre una necessitat i que s'ha de potenciar per a fer front als compromisos europeus. Aquests incompliments flagrants ja no es poden perpetrar. La UE diu que Espanya ha de quintuplicar la xifra actual de transport de mercaderies, passant del 4% actual al 20%. Per fer-ho, hem d'adaptar tota una sèrie d'infraestructures perquè siguin eficients i puguin conviure amb altres usos turístics, residencials, etc. I això només pot ser si les mercaderies passen per l'interior. Som un actor important per pressionar a qui toqui que faci les coses ben fetes.

—El Port, doncs, lluitarà perquè les mercaderies passin per l'interior?

—Evidentment. Si fallem en el nostre rol de node logístic, podem aturar l'economia. El Port vol que el transport sigui al més eficient possible, a la vegada que conviu amb altres usos. I només serà així si les mercaderies passen per l'interior. Això no significa que pel litoral no en puguin passar, però, aquesta via no està preparada per assumir mercaderies, passatgers de llarg recorregut i rodalies. És impossible.

—De fet, fa uns dies es publicava un informe de Ferrmed que indicava que el tram Barcelona - Tarragona és el tercer més transitat d'Europa, després de la conca del Ruhr i Milà.

—Exacte. De Tarragona i fins a la frontera, la línia està sobresaturada. El 2024, quan el Corredor estigui en marxa, es farà un coll d'ampolla encara més gran que farà ineficient la convivència del tràfic de mercaderies i els passatgers. A mesura que el Corredor s'obri cap al sud, major serà el trànsit de mercaderies que han de passar per aquest frontal litoral, per tant, s'agreujarà més. Per tant, l'interès perquè les mercaderies passin per l'interior és del Port, però és de tothom. Ho és del conjunt de l'Estat.

—I l'Estat ho té clar?

—Ara ho té clar, però hem de continuar pressionant i el Port serà un actor més en aquest sentit. Utilitzarem la nostra via de comunicació directa amb el ministeri que n'és responsable, perquè és el mateix del qual depenem, per aconseguir que el projecte avanci, les solucions es trobin, es faci projecte, es liciti. Si no es millora l'actual xarxa ferroviària, és un desastre per a tothom. Però, com a Autoritat Portuària, tenim una altra responsabilitat, amb l'àrea metropolitana a la qual pertanyem, de tenir en compte i defensar allò que és bo pel nostre entorn. Per tant, no podem ser part del problema, sinó de la solució.

—Què pot fer l'Autoritat Portuària per a promoure la sortida via ferrocarril de les mercaderies?

—El tren és atractiu per a distàncies a partir de 100 quilòmetres. En un radi menor, el camió és més competitiu. Com a Port, estem impulsant tot un seguit d'infraestructures que van en aquesta línia. Una d'elles és el creixement de la terminal de la Boella. Fa un any i mig que negociem amb Combi Terminal Catalonia, una *joint venture* liderada per BASF, una possible concessió. Quan arribi a la seva màxima operativitat, hi haurà vuit trens d'entrada i vuit més de sortida cada dia, trens de composició europea de 750 metres. Ara mateix, no tenim aquest volum. Tenim molts trens de cereals, de siderúrgic i de vehicles, però el creixement vindrà per CTC i per promoure la càrrega general. Aquí, la ZAL i PortTarragona Terminal Guadalajara - Marchamalo hi jugaran un paper determinant, perquè faran que Tarragona sigui el punt més atractiu per on entrin les mercaderies per arribar al centre de la Península. Tots aquests factors contribuiran que el ferrocarril sigui una alternativa eficaç i rendible respecte altres mitjans de transport.

—Parla del port sec de Guadalajara, com avança?

—La fase A, de preparació de l'esplanada, ja està finalitzada. El període de licitació de la fase B, que es correspon a la construcció de la plataforma de la terminal intermodal i les vies, s'ha allargat per qüestions tècniques. Esperem tenir licitades les obres durant el primer trimestre de 2023 i començar les obres a principis d'estiu, que s'allargaran uns 12 mesos de treballs.

—Brussel·les vol canviar el traçat final del Corredor Mediterrani i fer que aquest acabi a Croàcia en lloc d'arribar fins a Ucraïna i connectar amb Àsia Central. Aquest canvi tindrà cap impacte en el Port?

—El nostre negoci està molt orientat a l'Europa occidental. Part del negoci de CTC va orientat a Ludwigshafen (Alemanya), on BASF té el seu principal centre de producció. Moltes de les companyies que ens sondegen, estan interessades en què els seus productes entrin a Tarragona perquè en un parell de dies arribin al centre d'Europa. I després hi ha l'accés a la Península, que és molt interessant perquè som a la

OLÍVIA MOLET

El nou president explica que la seva voluntat és fomentar la cooperació territorial en grans temes com la Vall de l'Hidrogen.

> Ens hem de creure que som la segona àrea metropolitana de Catalunya i com a actors que som, exercir lideratge

> Les mercaderies han d'anar per l'interior, si no el coll d'ampolla de la línia de costa serà encara més gran

> La nostra estratègia passa per ser un punt de *bunkering* i que els vaixells carreguin aquí el combustible sostenible

> L'electrificació dels molls és la clau de la descarbonització. Ho estem estudiant per a implementar-ho des del minut zero

confluència dels corredors Mediterrani i Ebre-Henares. Oferim una alternativa molt més competitiva en preus, més sostenible i amb menys emissions, que si un vaixell ha de fer el tomb per l'Estret de Gibraltar i l'Atlàntic per arribar a Rotterdam. Aquesta és la gran aposta de posicionament del Port de Tarragona respecte a altres ports i respecte a altres mitjans de transport.

—Any rere any, plantegen aquesta estratègia en la trobada Med Hub Day, que enguany ha estat centrada en els combustibles alternatius. Quin posicionament i quines possibilitats de futur té Tarragona per a atreure aquests nous tràfics?

—Com a port, hem d'anar acompanyant aquesta reconversió per a esdevenir una vall de l'hidrogen. En el nostre cas, a banda de la possibilitat de produir energia renovable amb la qual després es pugui generar l'hidrogen verd, hem de preparar les nostres instal·lacions perquè es pugui fer la càrrega, descàrrega i emmagatzematge de l'hidrogen, en format d'amoníac o metanol. També ens podem preparar per a poder moure CO_2, en el cas que l'hidrogen que es produeix és blau i es faci amb gas i capturant les emissions. En aquest escenari, també hem d'estar preparats per a carregar aquest diòxid de carboni en vaixells per a poder ser emmagatzemat en pous geològics del Mar del Nord. Tot plegat són oportunitats que sorgeixen en aquest procés de transició. Ara ens trobem en l'inici d'aquest procés, però ja estem analitzant com va evolucionant per a estar preparats un cop avanci la tecnologia.

—Fa unes setmanes la naviliera Maersk anunciava que convertiria l'estat espanyol, segurament els ports de Huelva i Ferrol, en un dels seus principals hubs per a la creació de combustible verd, amb el qual alimentarà la seva flota. Com a Autoritat Portuària, s'han plantejat atreure projectes similars?

—Justament en el Med Hub Day, tant les concessionàries, com els prestadors de serveis com el Port vam coincidir que una de les estratègies a seguir a Tarragona passa per ser un nou punt de *bunkering*, és a dir, de càrrega de combustible per als vaixells. Aprofitant la nostra capacitat d'emmagatzematge i de creixement i la diversitat de combustibles alternatius que sorgiran, volem apostar per a poder-los subministrar a través d'un servei de *bunkering* que ara no tenim, cosa que augmentaria els tràfics i ens permetria oferir un servei que atrauria altres tipus de vaixells.

—Ha parlat d'hidrogen verd, de combustibles alternatius i ha avançat en alguna de les seves primeres intervencions que vol apostar per l'electrificació dels molls. Què ens pot avançar d'aquest aspecte?

> El nostre projecte de creuers és un model territorial i no es pot comparar 130.000 creueristes amb 3 milions

> El vial perimetral de la ZAL s'enllestirà a finals d'any i ja ens trobem en la fase d'aprovació inicial del projecte d'urbanització

> Estem estudiant una actuació de millora al pas soterrat de la plaça dels Carros. Volem sumar a la ciutat i el territori

—Electrificar els molls significa que qualsevol vaixell que estigui atracat als nostres molls no funcioni amb fuel sinó amb electricitat. Si aquesta electricitat és d'origen renovable, ja reduïm un gran volum d'emissions. Aquesta és la peça clau per descarbonitzar el Port. Ja s'han fet proves pilot i tenim la capacitat de subministrar electricitat a vaixells de poc tonatge. El moll de Balears és el més avançat perquè la infraestructura ja està preparada per a poder fer la instal·lació definitiva un cop s'avanci en aquesta tecnologia. L'actitud del Port és la d'estar preparats. Ja ho vam demostrar quan es va dir que el Tercer Fil entraria en funcionament el 2015 i el Port va adaptar les seves vies interiors, afegint un carril. En aquest cas, volem seguir la mateixa filosofia, disposar de la tecnologia i la infraestructura perquè, des del minut zero es pugui implementar i així no perdre oportunitats. De fet, tenim previstos sis milions d'euros al pla d'inversions per a l'electrificació dels molls de Balears, de Galícia, on es fa l'operativa ro-ro, i de Cantàbria, el moll de contenidors, de cara a 2025. Aquesta aposta ens farà més competitius per una qüestió fiscal, ja que els impostos vinculats a les emissions de CO_2 seran cada vegada més elevats.

—També ha mencionat la possibilitat de crear comunitats energètiques.

—És una idea que està molt relacionada amb l'electrificació dels molls. Aquestes comunitats energètiques poder ser internament en el recinte portuari o en confluència amb altres equipaments de la ciutat. Es tracta d'un consum compartit. Si un dels membres no utilitza tota l'electricitat que genera, la pot utilitzar un altre membre de la comunitat. Això beneficiarà a les empreses implantades al Port, que podran tenir accés a una energia molt més barata, cosa que també ens farà ser més competitius respecte a altres indrets. Ara mateix, estem estudiant aquest tema a nivell jurídic i tècnic.

OLÍVIA MOLET

Garreta assegura que el que ofereix la ZAL «és imbatible» i que no acceptaran qualsevol oferta.

—Què n'opina la comunitat portuària?

—Encara no he disposat de temps per a reunir-me amb elles, però el clima és positiu. De fet, algunes concessionàries ja ens han manifestat el seu interès per plantejar un projecte com aquest i diverses empreses ja tenen projectes d'instal·lació de plantes fotovoltaiques. Si aquestes plantes formen part d'una comunitat energètica, és molt més viable, perquè les amortitzacions són més curtes i no hi ha pèrdues d'energia. És molt més eficient. A més, el Port fa bonificacions econòmiques sobre les taxes a canvi d'implementació de projectes sostenibles, per tant, com a Autoritat Portuària podem liderar el projecte, ser-ne els gestors i uns incentivadors gràcies a les bonificacions.

—Quan es parla de sostenibilitat i de Port sovint apareix el cas dels creuers. Quin és el seu posicionament i cap on s'ha d'encarar Tarragona?

—Es tracta d'un projecte de territori, liderat per la Taula de Creuers, on hi són presents les principals institucions del territori. Aleshores, li correspon al Port dir si volem o si no volem creuers? Seria una manca de respecte envers la resta d'actors implicats respondre aquesta pregunta. Les inquietuds que tinc sobre la sostenibilitat del sector, el valor afegit que aporta al territori, l'equilibri territorial en el repartiment de la riquesa, el fet de minimitzar les molèsties i la petjada ecològica són compartides per la resta de membres de la Taula. Ara bé, hem de tenir en compte que no és el mateix un creuer de 8.000 passatgers que un de 2.000. No és el mateix un volum de 3 milions de creueristes que un màxim de 130.000 que és el que ha tingut Tarragona. La pressió que fa aquest màxim que hem tingut de 130.000 passatgers i 63 escales repartides en 8 mesos és baixa, perquè es reparteixen en una desena de destinacions: Tarragona, Reus, l'Ebre, Poblet, Priorat, Cambrils, Port Aventura, Salou, etc. Malgrat que es digui el contrari, són una minoria molt petita els que se'n van a Barcelona. La destinació genera molt d'atractiu i el territori ha apostat de manera conjunta per aquest turisme com una ajuda a la desestacionalització de la temporada turística. És un model territorial.

—També vol potenciar que és la protecció de la biodiversitat. Fa unes setmanes es feien públics els primers resultats sobre el projecte dels biòtops. Ampliaran aquest projecte?

—Quan parlem de medi ambient, no es tracta només de les emissions, sinó també pèrdua de biodiversitat. Aquest paràmetre no s'ha tingut prou en compte. En el cas dels biòtops, els resultats han estat positius i estem estudiant donar-hi continuïtat. Ho estem parlant amb la URV i les empreses que hi col·laboren. La clau d'aquest projecte no és només la fauna que s'ha guanyat, sinó les algues i plantes marines, ja que ajuden a capturar el carboni.

—En quin punt es troba el projecte de restauració dels Prats d'Albinyana a l'àrea de la Xarxa Natura 2000?

—Ens trobem en la fase final de l'expropiació dels últims terrenys. La licitació està preparada, per a treure-la tan aviat es puguin ocupar les propietats. És probable que ja es pugui licitar durant el primer trimestre de 2023 i llavors ja començarem a fer els treballs de restauració, que són condició sine qua non per a impulsar la ZAL.

—Com avancen els treballs de la ZAL?

—Estem en la fase d'aprovació inicial del projecte d'urbanització i iniciant el tràmit ambiental amb el Ministeri. En paral·lel, s'ha adjudicat el pas soterrat de la C-31B i s'ha formalitzat l'acord amb la Generalitat per a la construcció de la rotonda, perquè la Generalitat licita, però el Port costeja l'obra. A més, estem enllestint el vial perimetral i és probable que a finals d'any ja estigui acabat.

—I la seva comercialització?

—Estem treballant-hi amb nombroses reunions, facilitant informació, etc. La implantació o implantacions que vingui han d'aportar valor afegit, han de permetre augmentar els tràfics del Port, però han de poder conviure amb els usos turístics i residencials que té a prop, amb la Pineda i Port Aventura i també amb el pol químic, que té a tocar. No ens serveix qualsevol empresa ni qualsevol activitat.

—A l'hora d'acceptar les implantacions de la ZAL, tindran encara més en compte qüestions vinculades amb la sostenibilitat?

—La sensibilitat serà màxima. Tindrem en consideració aspectes que vagin més enllà del que la legislació ens obligui. Cobertes enjardinades, plantes fotovoltaiques, arbrat, reaprofitament d'aigües pluvials, drenatges intel·ligents, etc. Volem que sigui un espai exemplar, que busqui l'excel·lència d'una activitat econòmica respectuosa amb el medi ambient. S'ha de tenir en compte que no hi ha un emplaçament més bo que aquest per a fer una gran implantació. Som la zona logística més gran a tocar d'un Port de tot el Mediterrani. Oferim connectivitat cap a Europa i cap a l'interior de la Península i flexibilitat a l'hora d'urbanitzar. A més comptem amb un teixit empresarial a tocar que no es troba a tot arreu. Però a tot això cal sumar-hi aspectes com els serveis que ofereix el territori, el clima, la qualitat de vida, que són capaços d'atreure inversions i talent. Per tot això, el que ofereix la ZAL és imbatible. Aquesta oportunitat no s'ha de cremar amb la primera oferta que hi hagi a sobre la taula. Un error podria suposar una pèrdua molt gran per al territori. La decisió sobre la implantació a la ZAL no la prendrem sols, serà una decisió de consens amb el territori.

—Quin impacte ha tingut el conflicte de l'estiba?

—La manca d'acord ens perjudica. Les mercaderies no flueixen com haurien, això genera retards, col·lapses i unes pressions de diversos actors econòmics. No ens posicionem ni a favor ni en contra de ningú, però demanem que arribin a acords.

—Quin impacte tindran en el balanç de tràfics el conflicte de l'estiba i també l'aturada de Repsol?

—Serà un any de transició. Del procés de l'estiba, en sortirà una modernització i un nou sistema que serà més eficient. I en el cas de l'aturada de Repsol, hem de tenir en compte que ha suposat una inversió de 100 milions d'euros al territori, una modernització d'unes instal·lacions que seran més segures, més respectuoses amb el medi ambient i més eficients, cosa que és altament positiva per al territori perquè el compromís de Repsol amb Tarragona es reforça i això també és positiu pel Port.

—Per últim, què vol fer per a continuar reforçant i estrenyent els vincles entre el Port i la ciutadania de Tarragona?

—Hem fet una inversió d'1,15 milions d'euros al Serrallo. Acabem de treure la licitació de les cinc zones d'ombra, que se sumen a la resta d'actuacions que ja hem fet, com el pantalà o les ombres a les zones de joc, que milloraran la imatge del Serrallo. La nostra intenció és anar més enllà. Volem ser uns actors que sumin a la ciutat i al territori. Volem prendre part en una taula estratègica per a revitalitzar la Part Baixa, una zona que històricament ha estat molt lligada al Port. En aquesta línia, estem estudiant una futura actuació per a crear espais verds i millorar el pas soterrani de la plaça dels Carros. Volem contribuir positivament a la ciutat. Exemples com el de la passarel·la i el passeig Marítim han funcionat. Volem seguir aquesta línia i donar continuïtat a les actuacions que formen part de l'acord social entre una activitat productiva i una ciutat que s'acullen mútuament.

MEDI AMBIENT

CEDIDA

Imatge virtual del projecte de restauració dels Prats d'Albinyana, amb la llacuna, el bosc de ribera i una passarel·la i un mirador faunístic per a facilitar-ne la visita.

En marxa els treballs previs per a la recuperació dels Prats d'Albinyana

El desviament del canal de drenatge d'aigües pluvials és indispensable per a restauració de la Xarxa Natura 2000

Anna Ferran

Avancen a bon ritme els treballs per a desviar el canal de drenatge de la Zona d'Activitats Logístiques; una obra prèvia necessària per a poder impulsar tota la recuperació de la zona dels Prats d'Albinyana, pertanyent a la Xarxa Natura 2000 i situada a la confluència de la Pineda, amb la futura ZAL i el recinte portuari. A principis d'octubre es va donar el tret de sortida a les obres que desviaran la trajectòria d'un canal que recull les aigües pluvials de Vila-seca i de les carreteres A-7, C-31b i TV-3146. El projecte s'ha d'executar en un termini de vuit mesos i suposa una inversió de gairebé 940.000 euros.

Fins ara, tota l'aigua recollida de Vila-seca i els tres vials mencionats passava pels terrenys que ocuparà la futura ZAL i travessava completament la zona dels Prats d'Albinyana fins a desembocar al mar, cosa que impediria la restauració natural d'aquest hàbitat que el Port està impulsant, motiu pel qual aquestes obres prèvies són un requisit sine qua non per a poder avançar en el projecte de recuperació de la Xarxa Natura 2000.

Les primeres tasques han estat l'esbrossada de la zona i a continuació ja s'hi estan fent els moviments de terres. Seguidament, es construirà un nou canal de terres, amb una secció de 6 metres d'amplada a la base i 2 metres d'alçada, per un nou traçat que rodejarà la futura zona natural. La longitud del canal serà d'aproximadament 1.750 metres. Un cop estigui finalitzat el Port de Tarragona ja podrà començar els tràmits per licitar l'execució de les obres per a la recuperació ambiental del Prats d'Albinyana.

Més biodiversitat al litoral

L'espai natural que es recuperarà té una superfície de 37,78 hectàrees. Es tracta d'un dels dos sectors que conformen l'àrea protegida de la Séquia Major, que està inclosa dins dels espais de la Xarxa Natura 2000 i també en el Pla d'Espais d'Interès Natural (PEIN). Cal destacar que aquest és el sistema costaner humit protegit més gran entre el delta de l'Ebre i el del Llobregat.

L'objectiu d'aquest projecte, inclòs dins del Pla de Sostenibilitat Agenda 2030 del Port, és protegir la biodiversitat de la línia de costa i recuperar l'ecosistema d'aiguamolls. Tot el procés de restauració, que suposa una inversió de 4,5 milions d'euros per part de l'Autoritat Portuària i que ha estat consensuat amb la Generalitat, tindrà tres fases. En la primera, es recuperarà l'ecosistema, es crearà la llacuna, es plantarà un bosc de ribera i un nou tram de platja. La segona està centrada en la recuperació del jaciment arqueològic de la vil·la romana de Cal·lípolis. I la tercera i última fase es crearan 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 serà una de les actuacions de recuperació més destacades. La llacuna permetrà reintroduir espècies com la tortuga de rierol, la tortuga d'estany o el fartet. Dins de la llacuna, es formarà una illa de gairebé 27.000 m² que permetrà que aus com la gavina corsa, puguin nidificar-hi. Al voltant de la gran llacuna es crearà un bosc de ribera amb més de 13.000 arbres i 45.000 plantes i arbusts. Aquest bosc afavorirà la presència d'altres aus com els ratpenats, millorant el seu hàbitat. A més, s'establiran els mecanismes perquè es puguin formar altres llacunes de manera natural a platja. El nou tram de platja i el desviament de 500 metres del contradic dels Prats afavorirà la presència de la tortuga babaua.

MEDI AMBIENT

El projecte d'immersió de biòtops de la URV i el Port incrementa la biodiversitat del litoral tarragoní

Els bons resultats obren la porta a la continuïtat amb més immersions

Redacció

Un increment de la biodiversitat marina. Aquests són els primers resultats obtinguts del projecte d'immersió de biòtops al davant de la costa tarragonina impulsat per la Universitat Rovira i Virgili i el Port de Tarragona. Entre setembre i desembre de 2021 es van fer tres immersions en tres ubicacions diferents: Punta de la Platja del Miracle, en l'espai anomenat Illa davant de l'Escullera o dic de Llevant i en un altre indret conegut com a Corba. Gairebé un any després, l'equip investigador que lidera el projecte afirma que ha augmentat la diversitat d'espècies marines a la zona gràcies a la presència dels biòtops.

Algues, pops i peixos

Els resultats mostren que tots els biòtops tenen un dens recobriment per algues i fauna invertebrada macroscòpica, amb diversitat d'espècies. Es pot destacar la presència de pops, peixos diversos i postes d'ous de calamar. Cal destacar que durant aquest període d'immersió, es van fixar exemplars d'ostra plana a les estructures submergides per millorar la qualitat de l'aigua. Després d'un any, s'ha vist que no s'han aconseguit bons resultats amb la supervivència de *Posidonia oceanica*. No obstant això, en el cas de la *Cymodocea nodosa*, la segona planta més important del fons marí mediterrani, els resultats són esperançadors, ja que s'ha produït una proliferació espontània de rizomes al voltant dels biòtops gràcies a la fixació del fons sorrenc que causen les estructures.

Les persones responsables de l'acció mediambiental asseguren que, tenint en compte el nombre de biòtops submergits i l'impacte que han ocasionat, es podria plantejar la continuïtat del projecte amb noves immersions.

CEDIDES

S'han observat pops, peixos diversos, algues, invertebrats i postes d'ous de calamars, entre altres.

Adaptació de les ubicacions

Els biòtops es van submergir a profunditats d'entre 13 i 18 metres. Els tres punts van ser escollits per l'equip investigador de la URV tenint en compte diversos factors com les condicions òptimes de l'indret per acollir els biòtops o el fet que fossin àrees on comunitats marines no estiguessin plenament desenvolupades o haguessin sofert problemes de degradació ambiental. Després d'un any, s'ha vist com les estructures submergides a la Punta del Miracle són les que millor han resistit els embats dels corrents i les tempestes. En canvi, les ubicades a prop de l'escullera han estat parcialment soterrades.

SOSTENIBILITAT

El Refugi 1 del Moll de Costa tindrà una planta fotovoltaica d'autoconsum

L'Autoritat Portuària també està estudiant la possibilitat d'instal·lar-ne als tinglados, però primer caldria reforçar l'estructura de les cobertes

Anna Ferran

L'impuls a les renovables i l'autosuficiència energètica és un dels compromisos que té l'Autoritat Portuària de Tarragona en el seu procés de transformació i creixement sostenible. Actualment, l'APT compta amb quatre plantes de producció d'autoconsum. Però, l'aposta del Port és ampliar la seva capacitat d'autoabastiment energètic i ja està treballant en el projecte d'instal·lació d'una cinquena planta fotovoltaica d'autoconsum, que se situarà a la coberta del Refugi 1 del Moll de Costa. La nova instal·lació comptarà amb 600 panells i una potència generada de 200 kWn.

La planta del Refugi 1 seguirà el model de la col·locada al Refugi 2, a sobre de la coberta del Museu del Port. Aquesta instal·lació, la quarta impulsada per l'Autoritat Portuària i la més gran fins al moment, es va posar en marxa encara no fa un any, al desembre de 2021. Disposa de 588 panells i genera una potència de 267 kWp. A l'any, el Refugi 2 produeix 420 MWh, cosa que representa el 26% del total de l'energia necessària al Moll de Costa, una reducció anual d'emissions de 125 tones de CO_2 i un estalvi econòmic anual de 32.000 euros.

Projectes futurs

Al projecte de la planta fotovoltaica d'autoconsum del Refugi 1, que ja està en marxa, cal sumar-hi altres opcions que s'estan estudiant en l'actualitat. Així doncs, l'Autoritat Portuària està comprovant la viabilitat d'instal·lar noves plantes als tinglados del Moll de Costa un cop en aquests s'hagin reforçat les cobertes, per a garantir el ple rendiment i seguretat de la futura instal·lació. Així doncs, si finalment aquesta aposta tira endavant, primer s'arranjaran les teulades i posteriorment, es col·locarien les plaques fotovoltaiques, que permetrien un salt quantitatiu important en la producció d'energia neta per a l'autoconsum.

Injecció zero

Les quatre plantes que té l'APT funcionen seguint el mode d'injecció zero a la xarxa. Això suposa que tota l'energia que produeix la planta és per ser autoconsumida, no generant-se excedents. Per això, es regula de forma automàtica la producció als inversors perquè, en cap cas, l'energia produïda sigui superior a l'energia consumida a l'excedent. En cas de ser necessària més energia de la generada per la planta fotovoltaica, aquesta s'obté directament de la xarxa elèctrica.

Les altres tres plantes d'autoconsum fotovoltaic estan situades a l'edifici de l'APT, a l'edifici del Punt d'Inspecció Fronteres i a l'edifici de l'Agència Tributària (AEAT). De fet, aquest va ser el primer que va disposar de plaques. La instal·lació es va posar en marxa l'abril de 2014, compta amb 82 panells i una potència de 20 kWp. Uns mesos més tard, al setembre, es van col·locar 84 panells, amb una potència també de 20kWp a Punt d'Inspecció Fronterer i l'any següent, el juliol del 2015, va entrar en funcionament la planta de l'edifici administratiu de l'Autoritat Portuària. En aquest cas són 240 panells i una potència de 60 kWp.

CEDIDA

Amb la del Refugi 2, són quatres les plantes que té l'APT.

■ La planta fotovoltaica del Refugi 2 suposa un estalvi de 125 tones de CO_2 i 32.000 euros anuals

Objectiu 2030

La instal·lació de plantes fotovoltaiques per a l'autoconsum és una de les accions destacades que s'inclouen dins del Pla de Sostenibilitat - Agenda 2030 de l'Autoritat Portuària. Aquest full de ruta estableix les bases per a un creixement del Port, sempre des del respecte al medi ambient. Entre altres objectius, es marca reduir un 99% les emissions de CO2 generades per l'APT pel 2030; una fita que cada dia és més aprop.

EMPRESA RECOMANADA

Inspectia & Control Services, drons professionals al Port de Tarragona

L'ús de drons minimitza els riscos per a les persones i ofereix immediatesa a l'hora de prendre decisions, avaluar operatives i resultats

Redacció

La sostenibilitat i la màxima eficiència són la nova prioritat per un sector de la logística que vol donar resposta a les necessitats de la societat moderna. Per poder fer-ho, s'estan fent avenços en àmbits com les emissions, noves tecnologies, actualització d'operatives i transformació digital. Entre les noves tècniques i tecnologies que s'estan aplicant, els drons i sistemes d'aeronaus tripulats remotament permeten, entre d'altres, executar tasques de manera remota o amb una distància suficient per assegurar la seguretat dels operadors.

Inspectia & Control Services és una de les empreses pioneres en l'aplicació de les tecnologies dron en inspeccions. Especialitzats en el desenvolupament de serveis a l'àmbit portuari, els pilots d'Inspectia realitzen tasques com fotogrametria, volumetria, dispositius de seguretat, seguiment d'operatives de càrrega i descàrrega de mercaderies i altres aplicacions.

Aquestes eines, que tenen aplicacions potencials il·limitades, aporten beneficis com la minimització de riscos per a les instal·lacions i les persones, la immediatesa en l'execució d'inspeccions sense necessitat de l'ús d'estructures temporals, línies de vida, bastides, grues, etc. En resum, l'ús de drons professionals minimitza riscos i disminueix costos i temps d'operació.

Els serveis d'Inspectia estan degudament homologats per l'AESA, l'EASA, l'Agència Estatal de Seguretat Aèria i l'Agència Europea de Seguretat de l'Aviació.

CEDIDA

Plataforma aèria tripulada remotament o dron d'Inspectia & Control Services.

SOSTENIBILITAT

La intermodalitat ferroviària creix i ja supera els registres de 2021 amb 1.500 trens

De gener a octubre, s'han mogut pels molls tarragonins més de 787.000 tones

CEDIDA

Principalment, s'hi han transportat productes siderúrgics, fosfat i agroalimentaris.

- L'aposta del Port pel desenvolupament ferroviari es veu en les inversions que està fent
- Hi ha un alt interès a llençar serveis des de Tarragona quan funcioni el Corredor

Redacció

La intermodalitat marítima-ferroviària al Port de Tarragona continua creixent. De gener a octubre, s'han mogut 1.474 trens, 19.782 vagons i un total 787.255 tones. Aquestes dades superen ja el total registrat el 2021, cosa que evidencia que els esforços que s'estan fent per aconseguir un transport de mercaderies més sostenible estan començant a donar ja els seus fruits, si bé hi ha un ampli marge per a créixer i aconseguir una logística descarbonitzada o de baixes emissions.

La major part dels moviments que s'han registrat enguany han estat combois de sortida de les instal·lacions portuàries tarragonines. Així doncs, han entrat 499 combois a les instal·lacions portuàries tarragonines i n'han sortit 975. Els productes siderúrgics han estat la mercaderia més destacada, però també s'hi ha registrat bones dades dels tràfics clàssics com el fosfat, els agroalimentaris, l'automoció, el paper i els contenidors en combinació amb el transport marítim.

Durant els deu primers mesos de l'any, s'han mogut 159 trens més i 259.959 tones més que l'any passat. L'any passat, de fet, ja es va marcar una xifra destacable, amb 1.315 trens i 17.504 vagons i un moviment total de 530.296 tones, gràcies a la posada en funcionament d'alguns serveis cap al centre i sud de la península i Europa, com és el cas de la connexió via ferrocarril cap a Azuqueca de Henares (Madrid), Anvers (Bèlgica) i Ludwigshafen (Alemanya) que la companyia turca Ekol va engegar per a allargar la seva línia Ro-Ro –transport de camions o semiremolcs carregats de mercaderies– entre el port d'Izmir i el de Tarragona.

Treballant pel futur

Aquest creixement és el resultat de dos aspectes que confluïeixen. D'una banda, el sector logístic està posant de manera generalitzada el focus en el ferrocarril i les oportunitats que aquest pot oferir pel que fa a la descarbonització del transport. En aquest sentit, des de l'Autoritat Portuària de Tarragona expliquen que han detectat un creixent interès d'operadors ferroviaris i de transport per llançar serveis amb Tarragona un cop l'ample europeu estigui en funcionament. Alguns operadors ferroviaris i transportistes d'àmbit europeu han mostrat interès a treballar amb el node logístic que suposa el Port de Tarragona.

Cal tenir en compte que l'adaptació a l'ample europeu fora de les instal·lacions portuàries convertirà el Port de Tarragona en el port més al sud de la península connectat al Corredor del Mediterrani quan aquest entri en funcionament. Aquest procés ha modificat les xifres en alguns tràfics, si bé s'han registrat dades molt positives.

Així mateix, donant resposta a aquest interès creixent i amb una clara orientació cap a la millora contínua, des de fa uns mesos, el Port compta amb la possibilitat de transportar caixes mòbils a banda de contenidors donant més versatilitat als serveis ja existents a la infraestructura tarragonina.

Aposta pel ferrocarril

A l'interès creixent del sector logístic pel ferrocarril i per les operatives des de Tarragona, cal sumar-hi un segon aspecte que està propiciant l'increment de mercaderies mogudes amb ferrocarril: l'aposta ferma del Port pel desenvolupament ferroviari, amb les inversions de La Boella i la PortTarragona Terminal Guadalajara - Marchamalo. Es tracta d'un dels objectius més ambiciosos i estratègics dins del Pla de Sostenibilitat Agenda 2030.

El Port de Tarragona té accés ferroviari d'ample ibèric a tot el recinte portuari i ample mixt (UIC+ibèric) en més de 10 km. A més, disposa d'accés electrificat a la majoria dels molls i terminals. La infraestructura disposa d'accessos ferroviaris que connecten amb la línia direcció Saragossa-Madrid, la línia direcció València i la línia direcció Barcelona, per tant, està connectat amb tot Europa.

La xarxa ferroviària interna del Port dona servei a tots els molls operatius. D'est a oest, hi ha tres ramals que connecten la xarxa interna del Port amb la xarxa d'ADIF. En sentit est, el primer ramal recorre el moll d'Aragó fins a arribar al moll de Catalunya, desdoblant-se per dos itineraris possibles. El segon ramal discorre en paral·lel a la riba esquerra del riu Francolí (en sentit oest). Aquest segon ramal dona accés als molls de Castella (amb tres punts d'entrada) i de la Química, arribant a l'estació ferroviària de la Química.

El tercer ramal, connectat a la línia de València, passa pel moll d'Hidrocarburs fins a arribar als molls d'Andalusia, Cantàbria i Galícia. Concretament al moll de Galícia és on està ubicada la Terminal intermodal la Boella, contigua a la terminal de contenidors. Aquest ramal també dona servei a les àrees del Port on s'ubiquen gran part de les instal·lacions destinades a càrrega general com la terminal de vehicles, una terminal multipropòsit i la futura Zona d'Activitats Logístiques (ZAL), clau pel creixement de tràfics.

La línia Ro-Ro entre Tarragona i Turquia, paradigma d'intermodalitat entre transport marítim i terrestre

La línia Ro-Ro que connecta, des de febrer de 2021, els ports d'Izmir (Turquia) i Tarragona és una de les apostes més fermes per la intermodalitat. El propòsit d'aquesta ruta, que transporta camions i remolcs carregats a sobre d'un vaixell, és reduir el temps de la ruta respecte a l'alternativa de fer el recorregut per carretera – el trajecte és de 60 hores per mar i 90 porta a porta– i a la vegada disminuir les emissions de la cadena logística. Els càlculs indiquen que el fet de treure els camions de la carretera i moure'ls per vaixell suposa una reducció de 10.800 tones anuals de CO_2 i un estalvi de 7,32 milions de litres de combustible, cosa que la converteix en una opció més sostenible.

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

CEDIDES

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

Després dels desequilibris que l'esclat 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».

INFRAESTRUCTURES

Les infraestructures estratègiques pel creixement del Port agafen forma

Els accessos a la ZAL avancen a bon ritme, s'ha acabat la fase A de la terrminal Guadalajara-Marchamalo i s'han adquirit terrenys per a l'ampliació de la Boella

Anna Ferran

Créixer en càrrega general, per a augmentar la diversificació dels tràfics i ser un port més competitiu. Aquest és un dels objectius que té marcat el Port de Tarragona. Per a fer-ho possible, està duent a terme una important aposta inversora en infraestructures que li permetran posicionar-se com un dels nodes logístics més interessants del Mediterrani per al moviment de mercaderies. Aquesta estratègia, a curt i mitjà termini, s'està materialitzant en tres grans projectes: la Zona d'Activitats Logístiques (ZAL), la PortTarragona Terminal Guadalajara-Marchamalo i l'ampliació de la terminal intermodal de la Boella.

Tots tres projectes no només facilitaran l'increment dels tràfics i la competitivitat del Port, sinó que seran claus per a promoure la intermodalitat marítima-ferroviària. I és que el desenvolupament d'aquestes tres infraestructures està plenament enfocada a promoure el transport de mercaderies via tren. S'espera que tots aquests projectes, alguns dels quals ja estan en fase d'obres, es finalitzin durant el 2023 i que de cara al 2024 ja estiguin en funcionament.

CEDIDES

En la imatge superior, vista àeria de la terminal intermodal de la Boella, que triplicarà les seves dimensions. A sota a l'esquerra, l'esplanada de PortTarragona Termina Guadalajara - Marchamalo un cop finalitzada la fase A. A la dreta, els treballs del vial perimetral de la ZAL.

La ZAL agafa forma

La primera fase de la Zona d'Activitats Logístiques està avançant a bon ritme. L'Autoritat Portuària de Tarragona es troba en ple procés d'obres i adjudicacions vinculades a la ZAL. Actualment, està en construcció el vial perimetral que envoltarà aquest recinte logístic i facilitarà el moviment de les mercaderies i el seu enllaç amb algunes de les principals carreteres del territori per a oferir una connectivitat total per carretera, que se sumarà a la qual tindrà per ferrocarril, gràcies a la seva proximitat amb l'Estació Intermodal de la Boella.

Justament en les darreres setmanes s'han fet avenços importants en la connectivitat del vial perimetral i les vies més pròximes. En les últimes setmanes s'ha adjudicat el pas inferior d'accés a la ZAL sota la carretera Salou-Tarragona C-31B. Es tracta de donar continuïtat al vial d'accés a la ZAL, fins a connectar amb la C-31 en la rotonda de la Piconadora. L'obra té un termini d'execució de 12 mesos i un import final d'adjudicació de 5.258.338,78 € (abans d'IVA).

A més, a finals d'octubre també es va donar llum verda a la nova rotonda d'accés a la ZAL, amb un diàmetre exterior de 96 metres, i que se situarà en l'encreuament entre la C-31B, la TV-3146 i el nou accés a la ZAL. El conveni estableix que la Generalitat de Catalunya serà l'encarregada de licitar, adjudicar i executar les obres, amb una inversió prevista de 3,4 milions d'euros que finançarà íntegrament el Port de Tarragona. Aquestes dues inversions, cal sumar-hi els més de 4 milions d'euros que està invertint l'APT per a la construcció del vial perimetral.

Amb gairebé un milió de metres quadrats, la ZAL serà l'àrea més gran de sòl logístic disponible a tocar d'un port a tot el Mediterrani. La inversió total de més 30 milions d'euros entre 2021 i 2023 marcarà un abans i un després pel Port de Tarragona, però també pel conjunt del territori. Es calcula que la seva posada en marxa suposarà la creació de més de 4.200 llocs de treball directes i indirectes, gràcies a la implantació d'activitats estretament vinculades al tràfic marítim i a productes amb valor afegit, com productes manipulats, postindustrials i precomercials o serveis com l'embalatge, l'etiquetatge o la paletització de les càrregues, entre moltes altres activitats. Així mateix, s'estima que els tràfics del Port de Tarragona creixeran entre 2,7 i 4,6 milions de tones més per any, gràcies a la ZAL.

Ampliar el hinterland

Així com la ZAL es troba immersa en la primera fase d'obres, la PortTarragona Terminal Guadalajara-Marchamalo ja té finalitzada la primera fase. Aquesta va consistir en l'esbrossada del terreny de més 157.000 m² en el qual s'ubicarà la terminal intermodal i les excavacions per a anivellar l'esplanada i deixar-la a punt per a la construcció de la plataforma i de les vies de càrrega i descàrrega. Actualment, l'APT ja està avaluant les ofertes presentades per a l'execució de la segona fase, que es preveu que s'allargui un any a partir del seu inici.

Amb una inversió de 17 milions d'euros, la segona fase consistirà en la urbanització de la terminal, on 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 Saragossa i l'altre, direcció Madrid.

El rol estratègic de PortTarragona Terminal radica en la seva ubicació. Està situada a escassos 70 quilòmetres de Madrid, on es concentra el principal consum de mercaderies de tot l'Estat, però no està dins de la primera corona logística madrilenya, de manera que esquiva la congestió que aquesta té. La terminal s'ubica dins del corredor d'Henares i serà l'única plataforma logística multimodal d'aquest corredor que podrà operar trens de 750 metres. Gràcies a la seva connexió amb la terminal intermodal bessona de la Boella, qualsevol mercaderia podrà arribar des del centre de la península als molls tarragonins, o viceversa, en sis hores, convertint el Port de Tarragona com a nova porta de sortida al mar altament competitiva per a qualsevol empresa ubicada a l'interior d'Espanya.

La Boella, la terminal clau

Ara bé, les inversions a la ZAL i a PortTarragona Terminal necessiten una tercera pota que permeti absorbir i donar sortida a totes les mercaderies: la terminal intermodal de la Boella. Aquesta estació ferroviària ja

- El vial perimetral de la ZAL està en construcció i s'estan adjudicant les rotondes d'accés
- La terminal Guadalajara - Marchamalo permetrà posicionar-se al centre de la Península
- La inversió de 50 MEUR del Port i CTC a la Boella modernitzarà i ampliarà l'estació intermodal

està en funcionament però ara experimentarà un important creixement gràcies a l'acord signat entre el Port i CTC - Combi Terminal Catalonia (la *joint venture* entre BASF Espanyola, Contank, Hoyer, Schmidt, Pañalón i Kombiverkehr). CTC invertirà 30 milions d'euros i l'APT 20 més per a multiplicar per tres les dimensions de la terminal, passant del 45.000 m² als 130.000. La inversió que farà el Port també suposarà la modernització de la terminal amb grues pòrtic, nous edificis, desviament de vials, entre d'altres. Quan estigui a ple rendiment, la infraestructura podrà operar 8 trens d'entrada i 8 de sortida cada dia, amb destinació al centre de la península i a cap al nord d'Europa.

Creixement del recinte portuari

Per a facilitar el desenvolupament d'algunes d'aquestes actuacions, l'APT ha adquirit uns terrenys del Complex Educatiu de Tarragona límitrofs amb el recinte portuari. Es tracta d'una franja perimetral d'unes 17 hectàrees, que en la part oest, allotjarà la superfície actualment autoritzada al tràfic de vehicles que es troba a la ZAL i, en la part sud, adjacent a la Boella, es destinarà a l'ampliació de la terminal intermodal.

EMPRESA DESTACADA

Llaberia Group participa en la instal·lació del nou emissari submarí de la ria gallega d'Os Praceres

Es tracta d'un projecte amb una gran complexitat tècnica per les característiques de la zona

CEDIDA - JOSEP M. GÓMEZ

Van instal·lar una carpa al port de Combarro per a poder treballar malgrat el clima gallec.

Redacció

Llaberia Group ha tingut un gran paper durant la segona fase de la instal·lació d'un nou emissari submarí de grans diàmetres que conduirà l'aigua de la planta de tractament d'aigües residuals d'Os Praceres, Galícia. I és que l'empresa de Montbrió del Camp ha estat l'encarregada de soldar els més de tres quilòmetres d'aquesta segona canalització de polietilè que anirà connectada directament a la planta. Aquesta nova canalització servirà per conduir els abocaments urbans, mentre que l'emissari originari es destinarà a aigües industrials.

Prèviament a aquesta segona fase, des d'Os Praceres es va perforar un tram muntanyós amb una tuneladora especialment dissenyada per aquesta finalitat a Alemanya. Aquesta maniobra ha servit per després muntar i instal·lar la canonada dins l'aigua des del Port de Combarro fins a Os Praceres.

Aquesta segona fase s'ha executat al Port de Combarro i

> **Llaberia Group ha treballat durant nou setmanes, soldant els més de 3 km de canalització**

Llaberia hi ha tingut un paper fonamental. Es va iniciar a principis del mes de setembre i ha tingut una durada de nou setmanes. La primera d'aquestes es va destinar a preparar i instal·lar una carpa de 42m² perquè les incidències meteorològiques característiques del clima gallec no influenciessin el ritme de producció. A més a més, també es va preparar el material i la maquinària per començar a treballar a l'obra.

Amb l'ajuda de grues i maquinària pesant es van soldar nou trams de canonada de 357 m de llargada cadascun de grans diàmetres fins a Ø1400. En cadascun d'aquests trams, el sistema de soldadura utilitzat ha estat el de soldadura a tope amb una màquina lineal de Ø1600 per a canonada de Ø1400 amb registre de soldadura LDU, que és un sistema que enregistra la soldadura i si aquesta s'ha fet seguint els paràmetres establerts. Abans de submergir la canonada, s'ha fet una prova pneumàtica per garantir l'estanquitat de la conducció. Un cop feta la soldadura, les canonades es van remolcar amb barca cap dins al mar i amb l'ajuda de lastres es van enfonsar. Finalment, els trams queden units amb les juntes mecàniques.

Aquesta és una obra peculiar, atesa la seva complexitat tècnica i el compromís de fer la feina sense interferir als rendiments de la indústria marisquera pròpia de la zona. També cal mencionar l'objectiu d'aquest projecte i és que la instal·lació d'aquest nou emissari sorgeix per una problemàtica inicial. En un inici, l'emissari existent de l'Estació Depuradora d'Aigües Residuals (EDAR) de Praceres no tenia la capacitat suficient per transportar tot el cabal necessari i el punt d'abocament de l'emissari existent estava arribant a un polígon de batees (zona marisquera). Aquests dos fets convertien la situació en incòmode i tot i que recentment a l'EDAR se li havien fet unes modificacions, no van ser suficients per solucionar el problema. Per aquest motiu, es va decidir dur a terme la construcció d'aquest nou emissari, preveient a més a més, una ampliació futura de l'EDAR.

CREUERS

Prop de 65.000 passatgers i 35 vaixells tanquen la temporada de creuers 2022

La temporada ha estat marcada per la reactivació del sector i s'espera recuperar els volums de 2019, l'any vinent

CEDIDA

El 7 d'octubre, per primera vegada, van fer escala tres creuers simultàniament, van ser el Costa Favolosa, el Jewel of the Seas i l'Artania.

Anna Ferran

64.470 passatgers i 35 creuers. Aquest és el balanç de tancament de la temporada de creuers 2022 al Port de Tarragona. Aquesta ha estat la primera temporada completa que viu Tarragona d'ençà de l'esclat de la pandèmia, ja que l'any passat va rebre creueristes només en el tram final de la temporada. La principal novetat d'enguany ha estat el moll de Balears que, si bé ja es va estrenar el 2021, realment ha entrat en funcionament enguany. Tant és així que fins i tot s'han pogut veure fins a tres creuers atracats simultàniament als molls tarragonins –Balears i dic de Llevant–, fet inèdit, ja que abans la infraestructura podia acollir, com a màxim, dos bucs de passatgers.

Les dades registrades a Tarragona evidencien la tendència general d'inici de la recuperació dels viatgers que ha experimentat a escala internacional el sector dels creuers. Si es fa la retrospectiva de les últimes temporades, veiem que durant l'any 2019 es van rebre en aigües tarragonines 128.100 turistes corresponents a 64 escales, l'any 2018 un total de 98.126 passatgers corresponents a 57 escales i el 2017 gairebé 51.400 turistes corresponents 37 escales. La voluntat de l'Autoritat Portuària és que l'any que ve es recuperin els nivells del 2019. Amb tot, 2022 ha assolit registres similars als del 2017 i molt per sobre de les últimes dues temporades, condicionades per la covid-19.

Turisme responsable

El vaixell Quest de la companyia Azamara Club Cruises va inaugurar la temporada el passat 15 d'abril. I el SeaDream I va ser l'últim vaixell que va atracat al moll de Balears el passat 9 de novembre. En els vuit mesos que s'ha allargat la presència de creuers a la ciutat, hi han passat les empreses més destacades internacionalment del sector. A part de les dues ja mencionades, Royal Caribbean, MSC, Costa Cruceros, Wind Star, Marella, Sea Cloud, Hapag Lloyd o Viking Cruises, entre altres, han apostat pel Port, Tarragona i la Costa Daurada com a destinació.

Així mateix, és important mencionar que els i les visitants han presentat *targets* diferents –prèmium, *contemporary*, luxe, etc.– cosa que mostra la diversitat de visitants que han passat pel territori. Si bé encara no es tenen dades definitives de les enquestes de valoració fetes als creueristes, les valoracions a peu de moll fetes als passatgers han estat força bona, cosa que fa que que tots els integrants de la Taula de Creuers continuïn treballant per oferir noves activitats, noves iniciatives amb operatives especialitzades d'entrada i sortida, que posicionin a Tarragona com a destinació d'excel·lència.

De fet, tant el Port com el conjunt de la Taula Estratègica de Creuers treballa per posicionar i consolidar Tarragona i la marca Costa Daurada i, el territori com una opció de destinació amb una àmplia oferta per satisfer les expectatives exigents de les persones visitants a qualsevol època de l'any, sempre amb la responsabilitat per crear un turisme basat en la cura i el respecte per l'entorn, que permeti allargar la temporada turística i que generi valor afegit per al territori.

Nova terminal

Més enllà dels grans atractius que el territori ha ofert als prop de 65.000 creueristes que ens han visitat en aquesta temporada, el turisme s'han trobat una infraestructura portuària nova que ha facilitat les operatives. Parlem del moll de Balears. El moll, que ha augmentat fins a 700 metres la línia d'atracada, ofereix un espai més còmode, cosa que es tradueix en una operativa més segura i pràctica per a tots els implicats. A sobre del moll, hi anirà la nova terminal de creuers que construirà l'empresa concessionària de tota l'operativa d'aquest tràfic, Global Ports Holding. GPH, que és l'operador més gran del món en la gestió de creuers, construirà una innovadora, sostenible i eficient terminal, que estarà operativa a l'estiu de 2023 i que marcarà un punt d'inflexió a Tarragona.

MSC tornarà el 2023

La nova terminal no és l'únic que s'espera per a la temporada 2023. I és que la naviliera MSC ja ha anunciat que el seu buc MSC Magnifica farà 24 escales d'embarcament a la ciutat per a un itinerari de set nits pel Mediterrani Occidental que visitarà els ports de Toulon, Gènova, Civitavvechia i Livorno. Es calcula que uns 75.000 creueristes passaran pel moll tarragoní gràcies a MSC Magnífica, cosa que tindrà un impacte econòmic significatiu per al territori.

Bona acollida per part de la ciutadania i «baixíssim» impacte ambiental, segons dos estudis

Amb la voluntat de promoure un projecte de creuers responsable per al conjunt del territori, l'Autoritat Portuària de Tarragona ha encarregat dos estudis, un que analitza la percepció de l'opinió pública sobre l'afectació de l'activitat creuerística a la demarcació i l'altre que avalua el seu impacte ambiental. Els resultats preliminars d'ambdós estudis es van presentar a la primera *Jornada de sostenibilitat i cura mediambiental en creuers i nàutica esportiva*, que va acollir el Teatret del Serrallo el passat 20 d'octubre. L'enquesta ciutadana, feta a una mostra de 500 persones de Tarragona, Reus, Cambrils, Vila-seca i Salou, en el qual es reflecteix l'estat d'opinió favorable a l'activitat de creuers a Tarragona. El 62% de les persones enquestades declara no sentir-se afectat en el dia a dia per l'arribada de creuers a Tarragona. Del 38% restant, més de la meitat (53%) declara que l'afectació és positiva (per raons econòmiques, principalment) i només el 22% diu que l'afecta negativament i la resta (25%) assenyala afectacions positives i negatives al mateix temps. L'enquesta reflecteix que la majoria dels entrevistats considera que l'arribada de creuers té impacte econòmic positiu en el territori de l'activitat de creuers (94%) i també que només el 17% s'oposa a l'arribada de més creuers a Tarragona. Pel que fa a l'estudi sobre l'impacte ambiental, l'avenç indica que és gairebé nul. El pas de 130.000 creueristes en 63 escales (dades del 2019) van tenir el mateix impacte que un poble de 2.500 habitants. A més, l'estudi indica que un passatger genera menys emissions en una estada de 7 dies que en el seu dia a dia.

Un vaixell connectarà Palma amb Tarragona pel pont del desembre

És un trajecte únic impulsat per Trasmed, LogiTravel i Port Aventura per apropar els atractius del territori especialment al públic familiar

Redacció

Un vaixell de Trasmed connectarà Palma de Mallorca amb el Port de Tarragona el pròxim 3 de desembre. Aquest trajecte ha sorgit fruit de la col·laboració entre la naviliera, l'agència *online* de viatges LogiTravel i Port Aventura i té com a objectiu apropar al públic balear, especialment al familiar, els atractius del territori coincidint amb el pont del desembre. Així doncs, s'ofereix la possibilitat de visitar Port Aventura i altres ofertes de cultura i oci.

Tot i que de moment només està prevista una única sortida per al 3 de desembre, els organitzadors d'aquest paquet turístic no descarten la possibilitat de repetir el trajecte en funció de l'acceptació i èxit per part del públic. El vaixell salparà a les 9 del matí des de Palma de Mallorca i atracarà en aigües del port tarragoní al voltant de les 3 de la tarda. Durant la travessia, de sis hores, el vaixell estarà tematitzat i, els i les turistes estaran acompanyats pels personatges més populars de Port Aventura a més de gaudir d'un ambient nadalenc a bord i degustar una important oferta gastronòmica. El trajecte marítim té un cost de 150 euros i ofereix la possibilitat de viatjar a dos adults, dos infants i un vehicle. La tornada es farà des del Port de Barcelona.

Aquesta proposta promou la desestacionalització del turisme de la Costa Daurada i exemplifica no només les sinergies entre tres grans companyies dels sectors turístic i de transport, sinó també els vincles entre el Port de Tarragona i un dels agents destacats del territori com és Port Aventura.

CEDIDA

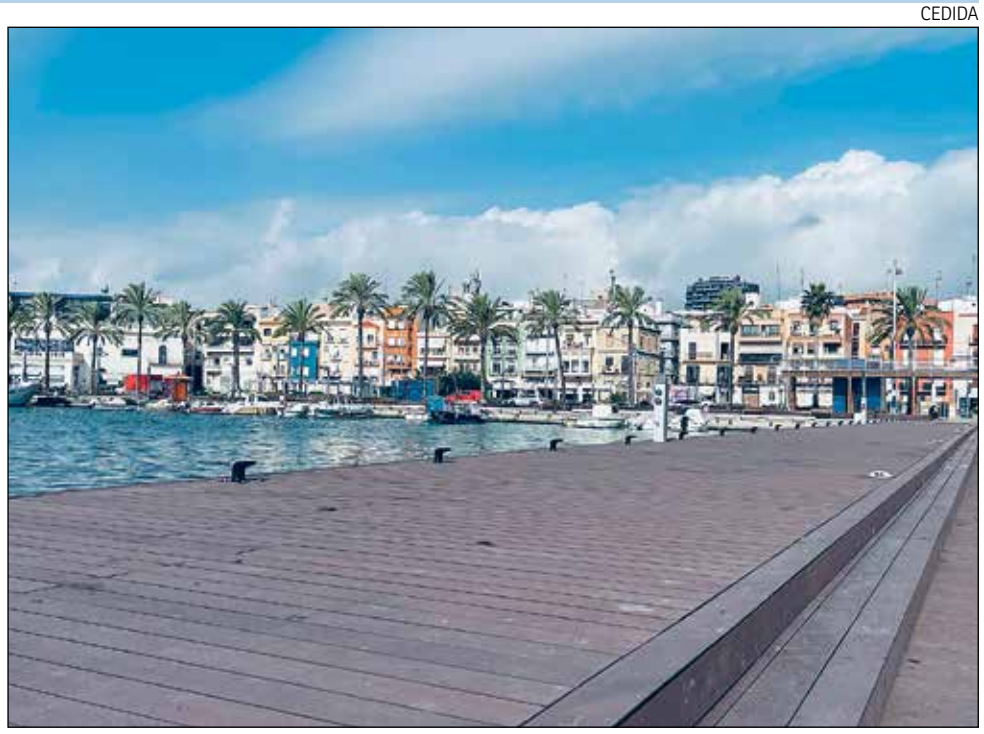
La capitana del ferry amb els personatges de Port Aventura.

PORT-CIUTAT

Les millores a la façana marítima del Serrallo avancen amb l'adjudicació de les zones d'ombres

Els treballs, que començaran el 2023, consistiran en la instal·lació de sis espais amb pèrgoles i vegetació per fer més agradable el passeig

CEDIDA



Vista panoràmica de la façana del Serrallo, des del pantalà reformat.

Anna Ferran

La façana marítima del Serrallo està experimentant, des de la passada primavera, un conjunt d'actuacions per a millorar-ne l'aspecte i aportar més comoditat i atractiu tant per a la gent del barri mariner com per a la resta de ciutadans de Tarragona i pel turisme. Tots els treballs duts a terme s'engloben dins del Pla de Millora de la Façana Marítima del Serrallo, un projecte integral impulsat de manera conjunta per l'Autoritat Portuària de Tarragona i el veïnat del Serrallo. Ara, la consecució d'aquest pla suma una nova fita: l'adjudicació dels treballs per a la creació de cinc zones d'ombra al carrer Trafalgar. L'empresa Izer Ingeniería y Economía SL serà l'encarregada de materialitzar i instal·lar aquests espais de descans, que compten amb un pressupost de 426.782,95 € (IVA inclòs), sent una de les intervencions més destacades que s'han inclòs dins del pla de millora. El termini d'execució del projecte és de tres mesos des de l'inici de les obres, que està previst a començament de l'any vinent.

Cadascuna de les cinc zones d'ombra comptarà amb unes pèrgoles dissenyades per al descans i construïdes amb material resistent amb acabat tipus fusta. A més, aniran acompanyades d'unes jardineres on es plantarà vegetació per generar un ambient natural i confortable amb més ombra. Els mòduls sumaran 192 m² d'espai amb ombra en una zona molt exposada al sol, especialment a l'estiu, on el veïnat i les persones visitants passegen a totes hores del dia. Al mateix temps, també reforçaran l'atractiu turístic i lúdic del barri i millorarà l'estada de les persones visitants en un dels punts icònics de la ciutat, el moll de Pescadors del Serrallo.

El pantalà, obert de nou

Un altre dels treballs destacats del pla de millora ha estat la reforma del pantalà del Serrallo, que, després de diversos mesos en obres, es va obrir de nou a la ciutadania el passat 14 d'octubre. Els treballs fets en aquest emblemàtic indret han suposat una inversió de més 415.000 euros. Aquests han consistit en la reposició de les lloses superiors i dels suports sobre les piles existents, renovant tota l'estructura d'aquest element. També s'ha renovat el paviment, que ara és de fusta sintètica reduint així costos de manteniment, s'ha canviat l'enllumenat per lluminàries LED amb la col·locació de dues torretes de subministrament elèctric i d'aigua per embarcacions, i s'ha renovat les defenses i els elements d'atracament (norais).

> En total, el Pla de Millora de la Façana del Serrallo compta amb una inversió d' 1,15 MEUR

Ombres als parcs infantils

Al juny, coincidint amb l'inici de l'estiu, es va finalitzar la instal·lació d'unes zones d'ombra als parcs infantils del moll de Costa. Aquestes zones de joc no estaven cobertes i això complicava molt el seu ús a causa de les altes temperatures. Per aquest motiu, es va decidir instal·lar-hi una zona d'ombres feta amb un material flexible que cobreix el 50% d'aquest espai. L'actuació va suposar un cost de més de 136.000 euros.

Art al pont de la Petxina

El pont de la Petxina té una nova paret preparada perquè artistes puguin representar plàsticament la identitat i la història del Serrallo. La rehabilitació d'aquest tram i altres petites actuacions al barri sumen 100.000 euros.

EMPRESA DESTACADA

FCC Construcción, infraestructures que potencien el territori

Acumulen 120 anys d'experiència en obres portuàries i projectes clau com el moll de Balears

CEDIDA

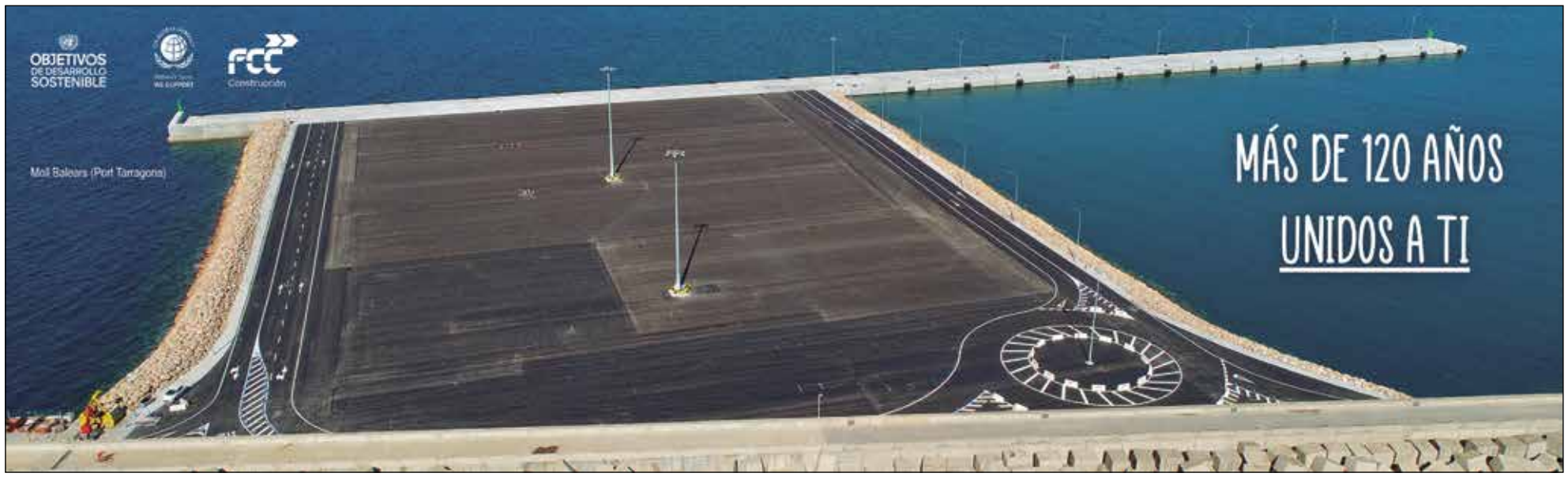
FCC Construcción ha executat infraestructures portuàries similars a Balears en 25 països.

Redacció

FCC Construcción ha participat en l'execució del moll de Balears del Port de Tarragona. El nou moll no només ha permès recuperar les xifres de 128.000 passatgers prèvies a la pandèmia, sinó que permetrà el desenvolupament de la nova terminal de creuers, de més de 5.000 m².

El moll de Balears ha augmentat la línia d'atracada de creuers en 700 metres i ofereix un funcionament molt més còmode i àgil. Amb aquesta inversió impulsada, s'han ampliat en 4 hectàrees, (40.000 m²) l'espai per a operacions de creuers.

FCC Construcción, companyia amb més de 120 anys d'experiència en obres portuàries, ha executat aquesta mena d'infraestructures en més de 25 països, potenciant l'economia i la mobilitat de totes les comunitats locals en les quals ha desenvolupat la seva activitat.



PORT-CIUTAT

L'Observatori Blau, una immersió al fons marí a tocar de la Llotja de Pescadors

Aquest espai, que s'inclou dins de l'àmplia oferta cultural del Moll de Costa, permet submergir-se de forma sensorial en la mar i la pesca tarragonines

Redacció

El Port de Tarragona mostra la seva passió per la mar combinant l'aroma de sal del Moll de Costa amb les activitats organitzades en els espais culturals a tocar del barri mariner del Serrallo. Els vells refugis i tinglados, i les antigues seus de la Junta d'Obres i de la Confraria de Pescadors acullen actualment el nou Museu del Port, l'Arxiu del Port i el Teatret del Serrallo, respectivament, en un espai que es coneix com la Rambla de la Cultura, on es concentren exposicions, música, teatre, activitats culturals i accions educatives durant tot l'any. Un d'aquests espais educatius, possiblement el més desconegut, és l'Observatori Blau, un indret immersiu que sembla tret directament de la mar, per a posar-lo al cor del Serrallo, a la Llotja de Pescadors. Avui ens hi submergim.

L'espai, sorgit de l'acord entre la Confraria de Pescadors i el Port de Tarragona, té com a objectiu posar a l'abast del món educatiu l'activitat de la pesca en el mateix espai on es fa la subhasta. Es tracta d'una activitat orientada a tots els nivells educatius des de l'Educació Infantil fins a Batxillerat i cursos de formació, però sense oblidar que l'activitat també es realitza amb grups de famílies i públic en general. Ara bé, què fa tan especial l'Observatori Blau?

La responsable del Museu del Port, Mercè Toldrà, explica que visitar aquest indret és una experiència multisensorial del Museu del Port de Tarragona, que permet crear en la persona visitant la il·lusió que es troba caminant pel fons de la mar. Petits, però també grans, es capbussen al fons del mar i, amb els ulls ben oberts i envoltats de sonoritat i de recursos audiovisuals, comencen a recórrer un seguit de vivències i conceptes impossibles d'apropar-los-hi d'altra manera d'una forma tan real. A banda d'aquests efectes visuals i sonors, un altre dels elements que destaquen de l'Observatori Blau és la reproducció a escala (1:1) de les trenta espècies marines més comercialitzades a la Llotja del Peix de Tarragona (tonyines, emperadors, pops, sípies, calamars, crancs, escamarlans, gambes...). Ubicades en la reproducció del fons marí, conformen un mural interactiu que permet conèixer les seves característiques i el seu hàbitat de manera visual i pedagògica.

Justament la descoberta del món marí tarragoní dona el tret de sortida a l'experiència educativa i sensorial que ofereix l'Observatori Blau. Els infants i joves, que compten amb el guiatge d'un equip de monitors especialitzat en aquesta temàtica, es van endinsant progressivament en el món de la mar. L'activitat també els permet descobrir els principals sistemes de pesca emprats a la nostra costa (l'arrossegament, l'encerclament o anar al llum, el tresmall i el palangre), les característiques del plàncton o la història del barri del Serrallo. Tipologies de pesca que ens permeten gaudir, a taula, d'una gastronomia típica mediterrània. Finalment, i part importantíssima de l'activitat, és poder accedir a la Llotja del Peix i experimentar en primera persona la subhasta, des per la mar.

CEDIDA

L'ambientació crea la sensació de trobar-se al fons de la mar.

S'ofereixen visites a escolars de tots els nivells, però també a famílies i públic general

«És màgic, quan podem tornar?»

«L'Observatori Blau és un tresor palpable. Les reproduccions els materials, la il·luminació, tota la part més interactiva... és magnífica!», assegura l'Agnès Oliver, una de les monitores d'aquest equipament. El realisme de l'experiència és un dels fets que més sorprèn els infants i joves. «Primer es pensen que són espècies vives», comenta. I afegeix que «veure els ulls que brillen dels nens i nenes és màgic». I amb aquest mateix adjectiu defineix l'alumnat visitant l'experiència. Aquest és el cas de la Joana i el Biel, del Col·legi Escolà Espiga de Lleida. En Biel explica que en la visita ha après «com es pesquen les sardines i els seitons i he vist què fan els peixos a la mar». La Joana, emocionada afirma que li «ha encantat. Ha estat màgic». I pregunta: «Quan podem tornar?»

L'Observatori Blau ofereix l'opció de fer la visita en català, castellà, anglès i francès. En els quatre anys que porta en funcionament, més de 5.300 persones l'han visitat i han quedat fascinades per la mar.