

Port Tarragona desafía el futuro de la logística



P

PORT Y LOGÍSTICA

Diari
de Tarragona

31 de mayo de 2022

Port Tarragona desafía el futuro de la logística



La ZAL se ubica en terrenos de Vila-seca.

FOTO: CEDIDA/PORT TARRAGONA

Obras

Respetuosas con el medioambiente

● Para la construcción de la ZAL se incluirán tecnologías innovadoras con el objetivo de aumentar la eficiencia energética portuaria y la sostenibilidad, incluyendo un diseño urbanístico sostenible, elementos para la mitigación del cambio climático, así como criterios de eficiencia energética.

pensado para convertirse en un centro de transferencia de carga de mercancías, *cross docking*, que aportará valor añadido a los tráficos del Port gracias a su situación estratégica y a sus conexiones, que mejorarán los servicios actuales. El desarrollo de esta Zona d'Activitats Logístiques beneficiará, asimismo, a las empresas, ya que les permitirá reducir costes y riesgos, al mismo tiempo que acelerará la cadena logística.

Las obras

En esta primera fase que se está ejecutando, está en marcha la construcción del vial perimetral, trabajos a cargo de la UTE formada por Eiffage-GICSA-Morell, que tienen una duración prevista de diez meses, por lo que deberían estar listos a finales de este 2022. Este vial conectará la ZAL con la red de carreteras del territorio. En total serán 1.300 metros de carretera, de cuatro carriles, con dos rotondas intermedias. Una construcción diseñada para soportar el paso de vehículos de gran tonelada.

Posteriormente, en una segunda fase, el vial se completará con dos nuevos ramales. Por una parte, enlazará con la C-31B -la autovía de Tarragona a Salou- y pondrá la habilitación de una nueva rotonda. Por otra, se construirá un paso subterráneo en esta autovía, lo que permitirá conectar la ZAL con la A-7 a la altura de la rotonda de 'La Piconadora'.

En esta fase de acondicionamiento de los nuevos accesos interviene tanto la Generalitat como la Diputació de Tarragona. De igual manera, se trabaja conjuntamente con el Ayuntamiento de Vila-seca.

Horizonte 2023: presente y futuro del Port de Tarragona

El desarrollo de la nueva Zona d'Activitats Logístiques (ZAL), la Terminal Intermodal de La Boella, la Guadalajara-Marchamalo o el contradique de Ponent son las grandes apuestas

REDACCIÓN

Los puertos se transforman. Se han convertido en enclaves estratégicos para el comercio mundial, conectando con los principales nodos logísticos e incrementando su papel como *hubs*, para el movimiento de mercancías. En este contexto, el Port de Tarragona trabaja para ser un referente en el futuro de la logística y el transporte. Para ello, ha posicionado todos sus productos bajo el lema 'Horizonte 2023' con la PortTarragona Terminal Guada-

lajara-Marchamalo; con la Terminal Intermodal Boella o el desarrollo urbanístico de la Zona d'Activitats Logístiques (ZAL).

La nueva plataforma ZAL ocupará una superficie de 915.000 metros cuadrados, en terrenos del municipio de Vila-seca, lo que supondrá un incremento del 20% del espacio para actividades logísticas del Port. Se calcula que el impulso de este proyecto generará un impacto positivo en el tráfico marítimo, de entre 2,7 y 4,6 millones de toneladas al año, lo que se estima que supondrá la

creación de unos 4.200 puestos de trabajo directos e indirectos.

La plataforma se encuentra a escasos metros de la terminal intermodal ferroviaria, del muelle de contenedores y estará conectada con el futuro Corredor del Mediterráneo. «Será la ZAL más grande disponible en toda la fachada mediterránea», según afirmó el presidente de la Autoritat Portuària de Tarragona, Josep Maria Cruset, el día del acto de colocación de la primera piedra, el pasado marzo, cuando se iniciaron las obras.

La ZAL es un espacio logístico diseñado expresamente para la realización de actividades estrechamente vinculadas al tráfico marítimo, así como a las que aporten valor añadido a los productos de este tráfico e incluso, a las relacionadas con la producción industrial. Ejemplo de ello es la manipulación de las materias primas, servicios postindustriales y precomerciales u otros como el embalaje, el etiquetaje o la paletización de las cargas, entre muchas otras actividades. Este nuevo espacio también está

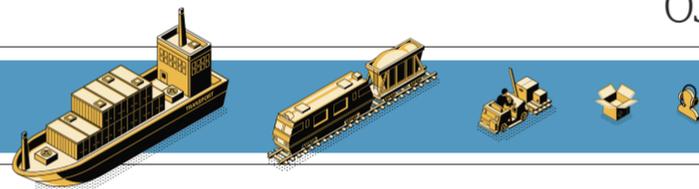


CAMPAÑA
TRANSPORTES LIQUIDOS

TRANSPORTES LIQUIDOS CAMPAÑA S.L.
Transporte nacional e internacional en cisternas
Lavadero interior de cisternas
Taller de reparación

C/ de Dinamarca
Pol. ind. Constantí, 12
43120 Constantí
Tarragona (España)
www.ttescampa.com





La Boella, la gran apuesta por la conexión ferroviaria

La Terminal Intermodal es clave en el crecimiento portuario. Entre sus objetivos, ofrecer un mejor servicio, tanto desde el punto de vista económico como de la sostenibilidad

REDACCIÓN

La intermodalidad o el transporte multimodal es esencial en el futuro del Port, una apuesta que tiene como objetivo optimizar la cadena logística, así como ofrecer un mejor servicio a sus clientes, ya sea desde el punto de vista económico como en sostenibilidad. En este sentido, la red ferroviaria interna de la infraestructura tarraconense da servicio a todos los muelles operativos actualmente. Y de Este a Oeste, tres ramales conectan la red interna del Port con la de Adif.

En este contexto y dentro del paraguas Horizonte 2023, la Terminal Intermodal La Boella es una pieza estratégica clave. Con el objetivo de tejer la red ferroviaria del enclave tarraconense, el Port realizó un gran paso con la firma de un acuerdo que supondrá que Combi Terminal Catalonia (CTC) opere la terminal, una alianza que ayudará a potenciar y extender la red ferroviaria desde Tarragona hasta la Península y el corazón de Europa.

En un primer paso, La Boella ofrecerá diariamente ocho trenes de entrada y salida, lo que supondrá mover 500 contenedores diarios y 120.000 unidades de transporte (UTI's) anuales. Una de las ventajas de esta terminal es que ya se encuentra en funcionamiento y que en un corto plazo de tiempo se pueden hacer las



Terminal Intermodal La Boella. FOTO: CEDIDA/PORT TARRAGONA

adaptaciones necesarias para la incorporación de las necesidades de CTC. Se trata, en definitiva, de realizar una inversión en términos de adaptación y no de un proceso desde cero, con los costes económicos y temporales que ello conllevará.

Por otra parte, en relación con el cambio climático, esta terminal intermodal contribuirá a la reducción de la huella de carbono, ya que cada tren que opere en la

terminal la reducirá en cerca del 50%. Los trenes emitirán 45 gramos de CO₂ por tonelada y kilómetro, en comparación con los 80 gramos de CO₂ que supone el transporte por camión.

En la misma línea, el Port ha creado un equipo conjunto con Adif para la planificación y gestión del tráfico de mercancías en el complejo ferroportuario tarraconense. El protocolo, el primero de estas características del Es-

tado, tiene por objeto coordinar los procesos de planificación y gestión de los tráficos de mercancías con origen y destino en el Port, de manera conjunta entre Adif y la Autoritat Portuària. Con esta alianza se pretende dar coherencia a los Planes de Transporte de las empresas ferroviarias, teniendo en cuenta las necesidades de todas las compañías y los recursos disponibles para la prestación de servicios.

Y es que cada vez más empresas que operan en el Port utilizan los servicios ferroviarios. De hecho, 2021 destacó por el aumento del uso del ferrocarril para el transporte de mercancías. El año pasado operaron 1.315 trenes, lo que representa un incremento del 15,3%. Una cifra en la que han tenido una participación importante los 51 trenes de contenedores, así como el aumento del tráfico de productos siderúrgicos.

Convenio CTC, el socio principal

Combi Terminal Catalonia (CTC), formada por nueve socios, con BASF a la cabeza, ha unido sus fuerzas con el Port para concentrar los servicios intermodales en La Boella. CTC se creó en 2014 con la finalidad de construir una terminal en terrenos del site de BASF. Sin embargo, como explica el general manager de Combi Terminal Catalonia, Antoni Torà, «finalmente, decidimos que la mejor opción era La Boella en concesión», un acuerdo que actualmente se encuentra en trámites ya que se espera firmarla antes de que acabe este año. La finalidad es «dotarla de unas instalaciones que ahora no tiene, para hacerla competitiva», trabajos de ingeniería que se iniciarán en el momento en que se les conceda la concesión. Por lo que respecta a los plazos, estos van relacionados con el Corredor del Mediterráneo. «Según las últimas noticias, este estará operativo en 2024. Entonces, como lo necesitamos para operar, planeamos tener acabada la terminal a finales del 2024 o principios del 2025», informa Torà. La inversión prevista es de unos 30 millones de euros.



JOAQUIN OLIVA

TOP RENTING PROFESIONAL

EMPRESAS Y AUTÓNOMOS

Gama Boxer: Consumo medio (L/100Km): 8,1 a 14,8. Emisiones de CO₂ WLTP (g/Km): 212 a 387. Gama Expert Furgón: Consumo medio (L/100Km): 7,4 a 8. Emisiones de CO₂ mixto WLTP (g/Km): 159 a 177. Gama Partner: Consumo mixto (L/100Km): 5,1 a 7,7. Emisiones de CO₂ mixto WLTP (g/Km): 133 a 174.

*Consulta todos nuestros modelos en <https://www.grupolivamotor.com>



JOAQUIN OLIVA

TARRAGONA Les Gavarres REUS Ctra. Salou, km1 TORTOSA Ctra. Tortosa a l'Aldea, km2.

www.grupolivamotor.com



Port Tarragona Terminal Guadalajara-Marchamalo, en el centro peninsular

La plataforma multimodal contará con cinco vías y será capaz de operar con trenes de 750 metros

REDACCIÓN

Ubicada en medio del corredor de Henares, uno de los nodos logísticos de más actividad de la Península Ibérica, el Port de Tarragona está construyendo la nueva terminal intermodal de Guadalajara-Marchamalo. Un proyecto del que empezó a hablarse hace unas dos décadas y que será una realidad en 2023.

Situada entre los municipios de Guadalajara y Marchamalo, ocupará una superficie de 15 hectáreas en el flanco sur del polígono Puerto Centro-Ciudad del Transporte. Está a tan solo 70 kilómetros de la capital del Estado, con una gran demanda de servicios logísticos de entrada y salida de mercancías, pero a la vez situada fuera de la zona de mayor congestión logística, actualmente muy saturada.

Constituida por cinco vías, la terminal está a escasos metros del corredor ferroviario de Henares, de forma que se habilitarán los accesos ferroviarios necesarios para que los trenes de hasta 750 metros puedan importar o exportar sus mercancías a través del Port de Tarragona, a la vez que la entrada en funcionamiento del ancho estándar del Corredor Mediterráneo debe abrir una nueva ventana de oportunidades.

Por lo que respecta a las obras, estas se encuentran en la recta final de la primera fase, que debe finalizar antes de que se inicie el verano. Hasta el momento, la empresa encargada de los trabajos, Vías y Construcciones S. A.,



La terminal, entre Guadalajara y Marchamalo.

FOTO: CEDIDA/PORT TARRAGONA

ha llevado a cabo, principalmente, movimientos de tierras, para poder pasar a las siguientes fases constructivas. El ámbito de actuación total ha sido de 157.000 m². Seguidamente, se han realizado las excavaciones para nivelar las diferentes zonas de explanada, donde posteriormente irán la plataforma y las vías de carga y descarga. Durante estas excavaciones se han movido un total de 166.000 metros cúbicos de tierras.

Actualmente, la empresa constructora se encuentra acabando la compactación de las 12 hectáreas de explanada, la instalación de 900 metros lineales de cierre perimetral, una plataforma con



Final de la primera fase

Antes del verano se prevé finalizar la primera intervención. En ella se han llevado a cabo, principalmente, trabajos de movimiento de tierras

muro de hormigón y red metálica en la zona paralela a las vías de Adif y la colocación de 600 metros de colectores para la recogida de aguas.

Segunda fase en marcha

Para evitar los tiempos muertos entre las diferentes intervenciones, el proyecto de la segunda parte de las actuaciones ya está prácticamente finalizado. Esta consistirá en la urbanización de la terminal, donde se hormigonará la explanada, se instalará la iluminación y se llevarán a cabo las conexiones ferroviarias, tanto internas como externas con los dos puntos de conexión con la red de Adif, uno en dirección Zaragoza

y el otro, en dirección a Madrid. Está previsto que esta fase tenga un plazo de obras de 12 meses desde su inicio, que se estima que sea antes de final de este año. Su conexión con la Terminal Intermodal de La Boella, en Tarragona, permitirá ofrecer, asimismo, la plataforma como nodo de cambio de ancho cuando se conecte con el ancho UIC del Corredor Mediterráneo, aumentando de este modo los tráficos marítimos y terrestres con su *hinterland* y expandiéndolo hacia Madrid y el Este del Estado.

12

meses es el tiempo previsto para esta segunda fase que se inicia ahora. Se espera que finalicen antes de acabar el año

120.000

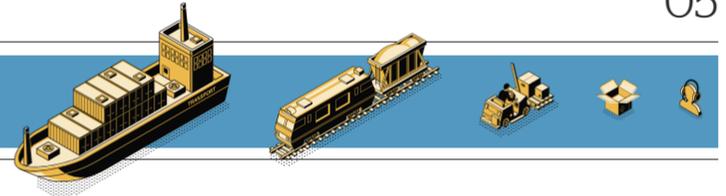
metros cuadrados es la superficie donde se establecerán la plataforma y las vías de la futura terminal

Desde 1973 somos **Construcción**



**CARBONELL
FIGUERAS**

www.carbonellfigueras.com



Ciberseguridad, sistema jurídico y emergencias, a debate en TGN

El Tinglado número 1 del Moll de Costa acoge tres jornadas este mes de junio

REDACCIÓN

Ciberseguridad, sistema jurídico y gestión de emergencias. Estos son los tres ámbitos que centrarán las jornadas que acoge Tarragona este mes de junio en el Tinglado 1 del Moll de Costa, convirtiendo de este modo la ciudad en el epicentro del debate sobre el futuro del sistema portuario.

Ciberseguridad

El primero de los encuentros, desde mañana hasta el viernes,

será el *Enjoy IT*. Se trata de la quinta edición de las Jornadas TIC y de Ciberseguridad que se organizan conjuntamente entre las autoridades portuarias y el organismo público Puertos del Estado. Para la ocasión se ha elaborado un programa que estará centrado en cuatro grandes bloques como son Transformación digital en las Autoridades Portuarias, Transporte y Logística, Ciberseguridad y Smart Ports (sensorización, inteligencia artificial, etcétera).



La seguridad, una de los puntos de las jornadas. FOTO: CEDIDA/PORT TARRAGONA

Jornadas jurídicas

El 9 y 10 de junio se celebrarán las novenas jornadas jurídicas internas del sistema portuario de interés general. Este encuentro contará con siete ponencias a cargo de diferentes expertos en la materia, que se dividirán entre las mañanas del jueves 9 de junio y el viernes 10. Además, el jueves por la tarde se realizará un programa de actividades com-

plementarias para conocer de primera mano el patrimonio cultural de la ciudad de Tarragona para los asistentes que lo deseen.

Gestión de emergencias

Finalmente, el último encuentro serán las II Jornadas Técnicas de Seguridad y Gestión de emergencias en el ámbito portuario, el 16 y 17 de junio. En ellas se tratarán aspectos relacionados con la

La agenda

● 'Enjoy IT', quinta edición de las Jornadas TIC y de Ciberseguridad.

Desde mañana día 1 de junio, al viernes día 3.

● IX Jornadas Jurídicas Internas del Sistema Portuario de Interés General.

9 y 10 de junio.

● II Jornadas Técnicas de Seguridad y Gestión de emergencias en el ámbito portuario.

16 y 17 de junio.

gestión de emergencias que tienen su origen en entornos portuarios. Igualmente, se expondrán y analizarán distintos modelos de gestión existentes en estos entornos y se llevarán a cabo mesas redondas al final de cada sesión para una puesta en común de diferentes experiencias y metodologías de actuación, así como de los actuales retos de seguridad portuaria.

Empresas Nacida en 1982 como una compañía familiar, Maddel ha crecido hasta contar con varias bases

Transportes Maddel, calidad y servicio en el transporte de mercancías líquidas alimentarias a granel

Si está buscando una empresa que le facilite el transporte de mercancías líquidas alimentarias a granel desde Reus, cuente con nosotros: somos Maddel, le esperamos. Somos una empresa familiar que cuenta con la tecnología necesaria para ofrecer los mejores servicios de transporte de líquidos alimentarios.

Nuestra historia empieza el 2 de mayo de 1982, cuando cinco transportis-

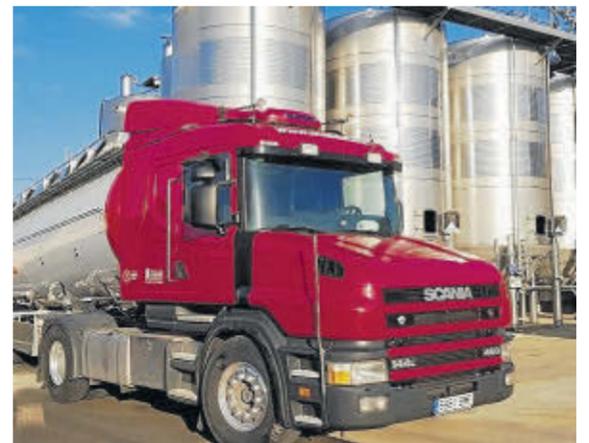
tas autónomos decidieron agruparse para así poder ofrecer un mejor servicio. Por aquel entonces, la práctica totalidad de los servicios eran el transporte de vino entre las cooperativas y los almacenes exportadores de nuestra zona.

Actualmente disponemos de bases en Reus (Tarragona) y en Pedro Muñoz (Ciudad Real).

Gracias a la confianza que nos profesan nuestros clientes, fruto de la

gran labor que realizan nuestros empleados y colaboradores que añaden a su experiencia una actitud de servicio profesional y de gran responsabilidad, contamos en la actualidad con una flota de más de cincuenta cisternas, totalmente equipadas para el transporte de mercancías líquidas alimentarias a granel.

Más información en: www.maddel.biz



La empresa está especializada en transporte de líquidos alimentarios. FOTO: CEDIDA

EUROPORTS
Uno de los mayores operadores portuarios de Europa



62
Millones de toneladas anuales manipuladas



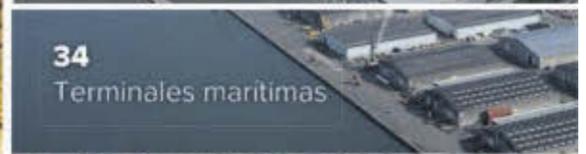
3.000
Empleados dedicados



4,8
Millones de toneladas en capacidad de almacenaje



5
Terminales fluviales y plataformas logísticas



34
Terminales marítimas



700k
m³ almacenaje para graneles líquidos

Encuétranos en
Euroports Spain

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



Port Tarragona desafía el futuro de la logística



Este mes atracó en el Moll de Balears el crucero más grande.
FOTO: PORT DE TARRAGONA

2022, el año que los cruceros volvieron a surcar el Mediterráneo

El Port de Tarragona y la Taula Institucional de Creuers creen que ésta será una temporada de recuperación de cruceros y turistas

ANA RIVERA MAGAÑA

Tras dos años sin cruceros, Port de Tarragona y la Taula Institucional de Creuers inician el retorno a la normalidad de la actividad crucerística. Tras una larga temporada de parón obligatorio y con las restricciones por la pandemia de la Covid-19, el pasado 15 de abril atracó en el Port de Tarragona el Quest, una embarcación con capacidad para unas 686 personas, en un anhe-

lo por retomar la normalidad lo más pronto posible. Algo que ya está sucediendo y es palpable en muchas zonas de la ciudad: el primer barco de grandes dimensiones llegó el pasado martes 17 de mayo: el Costa Diadema. Con una capacidad para 4.947 personas, su destino final tras 13 días de ruta, era Kiel (Alemania).

Ya el pasado marzo, el presidente del Port, Josep M Cruset, expresó su deseo de recuperar en «dos años los niveles de esca-

las y de pasajeros de 2019». Las previsiones para esta temporada 2022 es que lleguen 38 escalas que sumarán unos 58.200 cruceristas en total, para conseguir situarse en niveles similares al 2017.

La presente temporada, que arrancaba el 15 de abril y se alargará hasta el 11 de noviembre, con los meses de abril, mayo y octubre donde se concentran más escalas, tiene guardadas varias novedades. Una de

ellas es la constatación de la participación de la mayoría de las compañías que ya operaban en 2019, pero también la entrada de nuevas navieras importantes como Royal Caribbean, MSC Cruises, CorisiEurope y Tradewind Voyage. El presidente Josep Maria Cruset, destacó de forma positiva este hecho: «estar en el mercado de las grandes navieras, así como también de las premium, que mueven otro tipo de perfil que también nos interesa mucho». La llegada de estas escalas confirmadas de cruceros Premium aumenta la calidad del turismo en nuestra provincia, ya que suelen ser viajeros con mayor poder adquisitivo que buscan la exclusividad, repercutiendo positivamente en el territorio.

La entrada de GPH

La otra novedad destacable es que este será el primer año en el que el que la Autoritat Portuària de Tarragona no se hará cargo de la operativa de cruceros: este servicio lo ha asumido la empresa Global Ports Holding Plc (GPH), tras hacerse con la concesión de la futura terminal del nuevo Moll

de Balears para los próximos doce años.

GPH invertirá 5,5 millones de euros en la habilitación de las instalaciones, cuyas obras está previsto que empiecen en otoño, justo a finales de la temporada de cruceros. Durante estos meses la operativa se hará con una infraestructura provisional, mientras empiezan a construirse los módulos que configurarán las dependencias definitivas. La futura terminal utilizará energía solar para garantizar una provisión sostenible de las necesidades energéticas de las instalaciones.

Además, contará con un nuevo edificio de 5.000m2 para la prestación de servicios de todo tipo para los cruceristas y una área intermodal para el estacionamiento de autocares y vehículos, mejorando así la movilidad de la zona.

Global Ports Holding opera en 25 puertos de 14 países del mundo. Su cuota de mercado de cruceros en el Mediterráneo es ya del 30% y el 2019 llegó al récord de 15 millones de pasajeros.

Continúa en la página 8

Compromís amb les persones, el territori i el medi ambient



asesa
asfaltos españoles s.a.



Sabemos lo que necesita tu empresa.
Por eso, hemos concedido en este último año miles de créditos a empresas y contamos con un equipo de especialistas para **facilitar el día a día, impulsar el crecimiento, gestionar los recursos y asegurar la tranquilidad de tu empresa.**

Port Tarragona desafía el futuro de la logística



Moll de Balears, el impulso para un nuevo crecimiento

Viene de la página 6

Para Tarragona, GHP tiene prevista la llegada de 100.000 cruceristas iniciales hasta llegar a los 150.000 pasajeros en el sexto año de concesión. Su compromiso con el Port de Tarragona y el nuevo Moll de Balears es tal que el CEO de GHP, Emre Sayin, pidió que se considere a la compañía «un miembro más de la familia», ya que están en Tarragona «para implicarse en la promoción de la ciudad y el territorio, no sólo como puerto de cruceros, sino también como destinación turística».

Cabe recordar que la Taula Institucional de Creuers se reúne cada 4 meses desde su creación en 2012. Encabezada por el Port de Tarragona, está formada por representantes institucionales y empresariales del turismo de la marca Costa Daurada, para consensuar el plan de acciones e im-

pulsar actividades de promoción y otras iniciativas que refuercen la ciudad de Tarragona, así como el Camp de Tarragona y las Terres de l'Ebre como destinos emblemáticos del sector turístico de cruceros.

«Un paso adelante»

Desde el pasado 2021 el Port de Tarragona cuenta con una nueva infraestructura que significa «un paso adelante», en palabras de su presidente, Josep M. Cruset. Se trata del Moll de Balears, un espacio que permite aumentar la línea de atraque de cruceros de 7000 metros y ofrecer una nueva operativa mucho más cómoda y ágil. Esta infraestructura presenta una mejora cualitativa para la actividad crucerística, ya que abre la posibilidad a acoger cruceros mucho más grandes y permitir el atraque de más barcos de forma simultánea (inclusive, 4 cruceros a la vez).



38

ESCALAS

La nueva temporada 2022 prevé acoger casi 40 escalas en el nuevo Moll de Balears

58.000

CRUCERISTAS

El Port de Tarragona y la Taula Institucional de Creuers calculan esos visitantes

5,5

MILLONES DE EUROS

invertirá la empresa multinacional Global Ports Group en el nuevo Moll de Balears



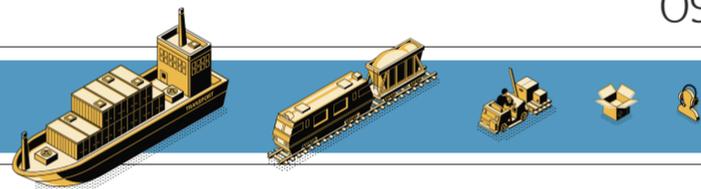

Vopak Terquimsa

Conscious Storage

Sumando a la transformación del sector químico y energético a través del conocimiento, la innovación, digitalización y capacidad de adaptación.

Descúbrelo en nuestra web
vopakterquimsa.com

Storing vital products with care



La estimación de cruceros para este 2022 es optimista.
FOTO: PORT DE TARRAGONA

La inauguración del nuevo Moll de Balears fue el 29 de octubre de 2021, cuando la terminal acogió una de las ocho escalas que se registraron el pasado año. Pese a ello, el arranque de la actividad de cruceros tras la pandemia fue algo lento en Tarragona, que registró la llegada de 1.342 pasajeros.

«Este nuevo muelle nos permitirá recuperar en dos años las cifras de récord que conseguimos en 2019, con un total de 128.000 pasajeros», indicó Josep M. Cruset durante su discurso en la inauguración. «La construcción de la nueva terminal de cruceros significará tener un nuevo espacio de más de 5.000 m², cómodo y funcional, para dar un mejor servicio a los pasajeros de cruceros de las próximas temporadas», añadió.

Josep M. Cruset incide en se trata de un nuevo punto de bienvenida para los pasajeros que llegan a la ciudad, «un paso más que permitirá un mejor servicio al turismo que llegue a Tarragona y que conseguirá ofrecer más comodidad a todos los actores implicados en la operativa de cruceros».

De esta forma, el Moll de Balears permitirá reforzar y mejorar la estrategia de diversificación y desestacionalización del turismo de la Costa Daurada, ya que se trata de una actividad con oportunidad de crecimiento en los próximos años, que genera movimiento en los meses previos y posteriores a la temporada de verano.

Gracias al buen hacer de todas las instituciones implicadas, entre el periodo de 2013 y 2019 el proyecto de cruceros ha sumado un total de 196 escalas y más de 300.000 cruceristas. La actividad de cruceros del Port de Tarragona atrae a una gran diversidad de turistas, que califican la destinación como «excelente». Las nacionalidades más numerosas son la italiana, seguido de los turistas británicos, los franceses en tercer lugar, los norteamericanos en el cuarto y, finalmente, los alemanes.

Turismo Premium

La inversión del Moll de Balears supuso un desembolso de más de 30 millones de euros para ampliar con 4 hectáreas el espacio destinado a la operativa de cruceros. Además, el nuevo muelle está preparado para implantar el suministro de energía eléctrica a los cruceros que atraquen, lo que reduciría considerablemente las emisiones de CO₂ y un menor consumo de combustibles fósiles.

5.000

METROS CUADRADOS

Ocupará el nuevo edificio de servicios para cruceros y cruceristas previsto para 2023

700

METROS

Ha aumentado la línea de atraque de cruceros en el Moll de Balears, mucho más ágil y cómodo

128.000

PASAJEROS EN 2019

Es el récord que pretende batir el Port de Tarragona en dos años de funcionamiento del Moll de Balears

Empresas Altech, empresa de ingeniería especializada en el diseño, desarrollo e integración de soluciones TIC

Altech amplía su oferta de soluciones para el control de acceso y videovigilancia en infraestructuras críticas

A principios de año, Altech lanzó la nueva generación de su plataforma Hermes de gestión y control de accesos. Entre las novedades destacan un potente motor de reconocimiento facial y un módulo específico de analítica de vídeo.

Además de las funcionalidades incorporadas, el departamento de

ingeniería de Altech ya está trabajando en una innovadora generación de muebles de control de acceso. La inversión de la compañía en la continua evolución de su oferta de soluciones en materia de seguridad, demuestra la apuesta clara de Altech por esta línea de negocio.

Las mejoras incorporadas a la plataforma Hermes refuerzan su

posición como solución de referencia en lo que a seguridad y control de acceso se refiere.

Entre los casos de éxito de esta plataforma en la provincia de Tarragona, podemos destacar las implantaciones realizadas en la terminal de Vopak Terquimsa y en los diferentes accesos del Puerto de Tarragona.



Los accesos del Port de Tarragona, controlados de forma segura por Altech. FOTO: CEDIDA

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

altech
www.altech.es



Defensa y Seguridad

Transporte y Logística

Emergencias

Servicios Urbanos

Port Tarragona desafía el futuro de la logística



Josep Maria Cruset Presidente de la Autoritat Portuària de Tarragona (APT)

«Es la oportunidad de consolidar el puerto en la cuarta posición»

Entrevista

La futura ZAL ya se encuentra «en la pista de despegue», por lo que se espera que a finales del año que viene empiece la construcción de las primeras naves. Hay un «gran interés» en la comercialización

NÚRIA RIU
TARRAGONA

La empresa surcoreana de componentes de baterías ILJIN Materials anunció recientemente una inversión de 600 millones para su instalación en Mont-roig del Camp. El día del anuncio, el CEO de la compañía ponía en valor la proximidad con el puerto. ¿Qué sinergias pueden establecerse?

La implantación de una empresa de estas características en el territorio, junto con las que ya hay del sector de la automoción en Valls, Teixidó en Riudecols o el centro de investigación de Idiada en el Baix Penedès crea claramente el discurso que veníamos haciendo, que este es un territorio que puede apostar por economías diferentes de las habituales y, por tanto, nos refuerza mucho. A los que nos dedicamos a comercializarlo nos va muy bien que en la corta distancia temporal haya una decisión de estas características, porque demuestra que hay alguien que ha decidido invertir 600 millones en este territorio porque cree en las sinergias que puedan crearse.

¿El Port de Tarragona ha sido uno de los actores que ha decantado la decisión?

En este caso quien lo impulsaba era el Departament d'Empresa, a través de la sede de Acció en Corea, y seguro que el territorio iba pasando exámenes sobre las condiciones ambientales, de formación y servicios básicos, y entre ellos, las conexiones marítimas y ferroviarias. Este ha sido el rol que ha jugado el Port de Tarragona. Nosotros aportamos la capacidad de tener una conexión marítima, porque al final se trata de una fábrica muy especializada en componentes y estos no tan solo son utilizados en la corta distancia, sino que al final miran hacia el Mediterráneo.

¿Será un polo de atracción de cara a otras empresas?



Josep Maria Cruset, en su despacho de la Autoritat Portuària. FOTO: PERE FERRÉ

Estoy convencido de que sí. Que alguien antes haya decidido implantarse y venir siempre representa un elemento diferenciador y un activo.

¿Indirectamente se ha revalorizado la ZAL?

Sí, a pesar de que con la ZAL estamos en procesos de comercialización bastante avanzados y pasando este proceso de superar etapas y exámenes, por lo que está en la pista de despegue. Pero evidentemente nos va bien.

Puede concretar algo más respecto estos procesos de comercialización «avanzados».

No, porque en algunos casos incluso no los conocemos ni nosotros. En el mundo de la logística funciona que muchas inversiones, la implantación urbanística y la nave que debe acoger la actividad en el interior no la hace el usuario final sino una empresa inmologística, que se dedica a buscar los mejores terrenos, las mejores condiciones logísticas y de servicios,

y después una segunda empresa es la que se implanta. Por lo que muy a menudo estamos ofreciendo información y pasando exámenes de cara a empresas y no nos dicen cual será la implantación final.

Hace seis meses se oficializa el inicio de las obras. ¿Cómo avanzan los trabajos?

La urbanización está avanzando a un ritmo muy alto, según el calendario. Alrededor del verano licitaremos el segundo paquete de obras, que corresponde al desvío del canal que cruza la Xarxa Natura 2.000. En cuanto a la rotonda de delante de Dow, que debe hacer la conexión, tenemos el convenio aprobado con Puertos del Estado, porque al situarse fuera del dominio público portuario la ejecución es a cargo del titular de la infraestructura, que es la Generalitat. Y este año estaremos ejecutando y estamos acabando las últimas expropiaciones para hacer el paso soterrado de la rotonda de la Piconadora, para conectarnos

hacia Vila-seca. Por tanto, está todo en marcha y con el calendario de ejecutar obras importantes en la segunda parte del año.

¿Cuándo se implantarán las primeras empresas

En el horizonte de 2023. Algunos de los procesos de comercialización que estamos haciendo apuntan que en el caso de ser exitosos a finales del 2023 inicios del 2024 podemos tener obras en marcha de las naves.

¿De qué actividad estamos hablando?

Vinculadas de una forma u otra al ámbito portuario o a la logística. No habrá actividad que no tenga ninguna relación con la logística, el movimiento de mercancías o la distribución. La ZAL no pretende ser un polígono industrial clásico de los que hay en el territorio, con empresas muy finalistas.

Será el crecimiento más importante del Port de Tarragona hasta el momento.

Sí, representa un crecimiento del 20% de la superficie portuaria, lo que nos permite diversificarnos. La ZAL no está orientada a los cereales ni a los productos petroquímicos o a alguno de los tráficos que ya tenemos en el Port de Tarragona, sino que está pensada para extendernos hacia sectores en los que habitualmente trabaja el Port, diversificando y buscando que genere valor añadido hacia el territorio.

Hace más de veinte años que se iniciaba la tramitación. ¿Por qué es tan importante la ZAL para el Port de Tarragona?

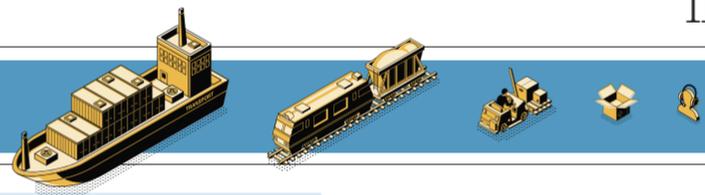
Es un proyecto que ha trascendido muchas presidencias y al respecto yo siempre digo que fue Antoni Pujol, quien tuvo la habilidad de ver hace treinta años como esta tendría una importancia para el futuro, como estamos viendo. Fue un acierto en su momento, ya que nos permite diversificarnos hacia otros sectores y, sobre todo, dar sentido a todo lo que estamos haciendo: una terminal en Guadalajara que tiene sentido porque tenemos una terminal ferroviaria en el puerto y esta tiene sentido porque nos da posibilidad de crecimiento en la ZAL. La ausencia de cualquier de estas piezas haría que la estrategia perdiera todo el sentido.

Una larga tramitación que ha permitido encajar las diferentes piezas del puzzle de forma simultánea.

Sí, de hecho la planificación de estas tres piezas se había hecho para que coincidieran en el horizonte 2023, porque hay un cuarto elemento que no controlamos nosotros pero que también está en este horizonte, que es el Corredor del Mediterráneo y que debe permitir dejar preparado el puerto para que pueda hacer el siguiente salto y adaptación a los nuevos tiempos.

Ya no es el puerto del futuro sino el del presente.

De hecho lo estamos viendo y lo estamos comercializando. Se ha



«La ZAL está pensada para extendernos hacia sectores que generen valor añadido hacia el territorio»

«Este 2022 podríamos tener una definición técnica para la salida en tren de las mercancías del puerto por el interior»

notado un cambio muy importante en este sentido. Hace un par de años éramos nosotros los que debíamos hacer el trabajo de ir a ver a quién pensábamos que podía estar interesado en operar desde el Port de Tarragona, empezando a explicar de cero estas virtudes. Estamos atendiendo mucha demanda de información y hemos conseguido que el Port de Tarragona se posiciona, no tan solo como un puerto que se dedica a los graneles, líquidos y cereales, sino que puede hacerse cualquier cosa logística y esto se nota.

¿Deja entrever un salto importante?

Sí, y del territorio. Al final, somos una ventana, pero cuando nos examinan también se mira qué universidad tenemos, cómo se vive y todo esto es mérito de que lo que hay en el *rerepaís* también está alineado y es un activo.

¿En que posición debe situarse el Port de Tarragona con este nuevo escenario?

Es la oportunidad de consolidar el puerto en la cuarta posición. La tercera y segunda son inabarcables, Barcelona y Valencia están en el orden del 70 millones de toneladas, y después está que los puertos damos servicio a nuestros territorios. Es evidente que el Camp de Tarragona no demandará en las próximas décadas 70 millones de toneladas de movimiento logístico, pero sí que generará este movimiento que nos situará en la cuarta posición.

¿Cuándo lo veremos?

En este horizonte de 2023 cuando empiecen a producirse las im-

plantaciones y, a partir de ahí, en 2024 ó 2025. En algunos meses del año pasado estuvimos en esta cuarta posición. Acabamos quintos. Se está notando la atracción de tráfico.

¿Es la apuesta definitiva de cara a esta carga general, que es una de las asignaturas pendientes?

Correcto y, de hecho, estamos creciendo en carga general. Este año creo que superaremos los 2,5 millones de toneladas del año pasado, aunque tiene una singularidad, ya que es más difícil crecer.

Significa más trenes. Hace unos días el puerto, junto con las cámaras de comercio, la química, las patronales y la plataforma Mercaderies per l'Interior, reivindicaban una solución definitiva. ¿El tercer carril no será suficiente por la demanda que se generará?

Es así. No es una reivindicación tan solo lógica del territorio, que lo es, sino que es una necesidad, porque llevará al colapso del sistema ferroviario del Corredor del Mediterrani. El Port de Tarragona hemos tenido un papel activo en todo esto y hemos ayudado para llegar a este consenso, y que todo el mundo viera que hace falta hacer el movimiento de las mercancías por el interior. El futuro pasa por ahí. Europa marca que en 2030 el 30% de las mercancías debe moverse en tren. Hoy estamos al 4%, lo que significa que habrá un crecimiento muy espectacular que no puede pasar por la fachada de la ciudad ni por los campings, y que coincida con los pasajeros, porque no habrá capacidad suficiente.

Mientras tanto, el Port está avanzando en la parte que le corresponde.

Tenemos un grupo de trabajo con Puertos del Estado, Adif, el ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma) y Port de Tarragona en el que ya hemos decidido el alcance del estudio en el ámbito del puerto para la girar las mercancías hacia Vila-seca. Con la voluntad de hacer de zana-horia que tire de las otras administraciones estamos haciendo los estudios técnicos para que salgan los trenes no salgan no hacia Tarragona, sino en dirección sur.

Lo que serán los accesos definitivos.

«Que Repsol pare para invertir 100 M€ es una muy buena noticia»



Cruset en un momento de la entrevista.

FOTO: PERE FERRÉ

¿Por qué es tan importante crecer en carga general?

La diversificación es clave porque tienes más capacidad de reacción respecto a lo que pase en el mundo. En los últimos meses hemos visto que después del Covid aún puede haber más sorpresas. Estamos en un mundo cambiante y lo que el Port de Tarragona puede ofrecer a las empresas del territorio es ser super ágiles en adaptarnos a lo que haga falta.

¿Qué previsiones hay de cara a este 2022 en cuanto a los tráficos?

Marzo fue más flojo porque hubo varios días de mar removido, pero en abril se creció un 23% respecto al año pasado ¿A dónde iremos a finales de año? Hay alguna incertidumbre. Repsol tiene prevista una parada y si paran un mes y medio su actividad, y es un 40% del tráfico del puerto, los movimientos serán significativamente más bajos. Al final es una muy buena noticia. Una parada en la que se invierten 100 millones en mejora de procesos y de instalaciones es una excelente noticia. Estamos contentos de que pare, a pesar de que tenga consecuencias en el tráfico.

¿Cómo están las reservas de cereales, teniendo en cuenta que es uno de los tráficos afectados por la guerra de Ucrania?

Seguimos con unas reservas por encima de lo habitual en estas fechas, porque el sector muestra una actitud prudente y, por tanto, están importando por encima de lo habitual.

¿Y si la situación se alarga?

Desde el punto de vista de los cereales el efecto Ucrania no debe preocuparnos, porque hay un amplio recorrido. Debería preocuparnos más la cantidad de cereal que se dedica a biodiésel, porque podríamos encontrarnos con una parte de África con problemas de hambre y la otra parte del planeta está cogiendo alimento y la transforma en biodiésel. Desde el punto de vista ético debería hacernos reflexionar.

Global Ports Holding ha empezado a operar en la nueva terminal de cruceros. ¿Será un antes y un después en esta actividad?

Sí, a pesar de que no se pierde lo que es importante en la actividad de cruceros del Port de Tarragona. Ellos tienen muy claro el modelo Tarragona. Global se sentará en la Taula de Creuers y participará en el diseño de la estrategia de crecimiento. Conocen la realidad y se la hacen suya y, por otro lado, es el segundo operador más importante a nivel mundial, lo que nos pone en el mapa de negociación con las navieras de todo el mundo.

Así es. La terminal de La Boella, de la manera que está conectada con el Corredor del Mediterráneo ya permite este giro sin entrar a la ciudad, pero hay salidas ferroviarias del puerto que no lo permiten. Con el volumen de trenes que movemos hoy no es ningún problema, pero dentro de ocho años sí, por esto nos estamos preparando.

¿Cuándo se dará a conocer el proyecto?

Creo que en cuatro o cinco meses nos harán la primera propuesta técnica y después será chequeada por Adif y el ministerio, porque debe encajar con su red. Seguramente este 2022 podríamos tener una definición técnica de qué debe hacerse, para abordar luego la parte definitiva, que son los estudios, temas ambientales y la compatibilidad con el Francolí.

¿Hasta que no haya un trazado definitivo por el interior no se ejecutarán las obras?

No, porque la obra ferroviaria es muy cara y debe acreditarse que este dinero público se invierte para que a partir del día siguiente tenga un sentido.

Otra pieza es el túnel del Coll de Lilla, que también encaja en este horizonte 2023. Una conexión muy importante de cara al sector agroalimentario.

Es un proyecto con una importancia caudal para retener el tráfico de cereales porque aquí lo importante es qué dice el resultado final de la cadena logística. El túnel del Coll de Lilla nos permite distanciarnos mucho de otros nodos logísticos portuarios, que podrían haber tenido la capacidad de quitarnos tráfico y llevárselo. Con el túnel se reduce en 16 minutos el viaje hacia Lleida y Aragón, lo que genera una mayor capacidad de hacer viajes. Además, con el sistema de entrega de agroalimentarios, que ha reducido el tiempo de espera de los camiones, somos más competitivos que Castellón.

¿Se gana mucha eficiencia?

Sí, porque esta reducción de tiempo comporta que incluso puedan hacerse tres viajes cumpliendo los horarios, lo que significa que con el mismo coste de camión y laboral la empresa de transporte puede ofrecer un mejor precio, porque puede hacer tres viajes. Al final, estamos hablando un ahorro de unos 50 millones para el sector del transporte.

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

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

El món està canviant i nosaltres també.

Ens agrada compartir!

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



Port Tarragona desafía el futuro de la logística

El Port ha reforzado su compromiso con el medio ambiente. FOTO: PERE FERRÉ



La ruta verde hacia un futuro más ecológico, sostenible y comprometido

El 'Pla de Sostenibilitat-Agenda 2030' recoge un total de 23 objetivos que se despliegan en 82 acciones concretas en tres grandes bloques

ANA RIVERA MAGAÑA

La necesidad de crear políticas y estrategias mundiales para cuidar del medio ambiente es una tendencia vital para tratar de reducir las emisiones de gases contaminantes y el temido calentamiento global, cuyas repercusiones ya estamos empezando a notar de forma palpable.

Con esta premisa y en previsión de los terribles datos que ya se oteaban, en el año 2015, la ONU aprobó la Agenda 2030 sobre el Desarrollo Sostenible, un marco internacional con 17 objetivos, conocidos por el nombre de ODS, con un fin común: acabar con la pobreza, proteger el planeta y asegurar la prosperidad para toda la humanidad.

El Port mantiene una firme apuesta por las energías renovables, la eficiencia energética

En su compromiso con el medio ambiente, el Port de Tarragona presentó su llamado 'Pla de Sostenibilitat-Agenda 2030', una potente hoja de ruta a cumplir en menos de una década para reducir su impacto ambiental en el territorio. Un ambicioso plan de 23 objetivos que se despliegan en 82 acciones muy concretas reunidas en tres grandes bloques: sostenibilidad ambiental, crecimiento sostenible y compromiso social. Además, el plan también busca reducir a cero la huella de carbono de l'Autoritat Portuària de Tarragona (APT) en el horizonte del año 2030.

Hacia la huella de carbono cero

Presentado en julio de 2020, ya se han llevado a cabo algunas acciones para luchar contra el cambio climático, iniciando así una ruta verde hacia una mayor sostenibilidad y eficiencia logística.

Algunas de estas acciones que ya están desplegadas son la creación de nuevos espacios verdes, el aumento de la eficiencia ener-

gética con la nueva zona de luces LED en todo el recinto portuario, la monitorización de la red de agua y luz para controlar el consumo, la descarbonización gradual de la flota de vehículos, la creación de sinergias para el desarrollo de hidrógeno verde, la electrificación del Moll de Balears, la reutilización de agua de la lluvia en la Zona de Actividades Logísticas (ZAL), el control de la calidad del aire o la inmersión de biotopos para la regeneración de la vida marina en determinadas zonas de la Costa Daurada.

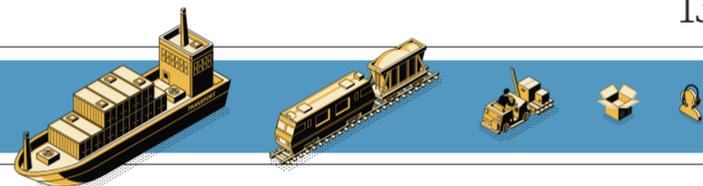
Ejemplos de la firme transición energética a la que se ha comprometido el Port de Tarragona, con la que quiere lograr la huella de carbono cero para el año 2030. Un honesto desafío para la que también quieren incrementar significativamente el transporte de mercancías por ferrocarril, las alianzas multisectoriales hacia un desarrollo sostenible y la apuesta por las energías renovables y la eficiencia energética.

LEGAL
dades & serveis

Neix Dades i Serveis Legal, una marca que complementa i reforça les àrees estratègiques en assessorament Laboral, Fiscal, Jurídic, Comptable i Mercantil del Grup Dades i Serveis.



www.dadesiserveis.com 977238112 in



Xarxa Natura 2000, un espacio sostenible y verde en La Pineda

ANA RIVERA

La recuperación de más de 37 hectáreas de humedales cerca del mar es el proyecto más destacado y alentador dentro de los planes de mejora del entorno natural que plantea el Port de Tarragona.

Xarxa Natura 2000 (XN2000) está formada por unos 370.000 m² en terrenos de la Autoritat Portuària de Tarragona (APT) adyacentes a La Pineda. En ellos se pretende plantar multitud de especies vegetales autóctonas, como pinos, olmos, juncos y peque-

ñas plantas mediterráneas con la intención de recuperar el espacio natural, el sistema de dunas costeras y reintroducir diferentes tipos de aves y otros animales habituales en este tipo de ecosistema.

Transición urbana

Se trata de un proyecto consensuado con el departamento de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya que, además, contará con una laguna interior de 100.000m² y una isla interior de 27.000m².



Imagen virtual del aspecto que lucirá el espacio Xarxa Natura 2000, recuperando terrenos. FOTO: CEDIDA

Para la entidad portuaria se trata del proyecto más destacado dentro del su Plan de Sostenibilidad-Agenda 2030, ya que se pretende dotar la actuación tecnológica de un carácter medioambiental y sostenible que

consiga recuperar un espacio natural que actuará de transición entre una zona poblada y turística como La Pineda y un recinto logístico-industrial como es la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) de la localidad.

Entre las especies vegetales destacan 45.500 de plantas pequeñas tipo arbustos, 13.250 árboles como pinos y olmos. Y entre los animales, diferentes especies de tortugas, murciélagos o la gaviota corsa.



Bases de columna y ánfora elaboradas con material reciclado para recuperar el fondo. FOTO: CEDIDA

ANA RIVERA

A lo largo de 2021 el Port, con la colaboración de la URV y las empresas TecnaTox y DeeepSea Numerical, llevaron a cabo tres inmersiones donde instalar dece-

nas de biotopos biodegradables a una profundidad de entre 10 y 14 metros con tal de ayudar en la regeneración de especies de forma limpia y sostenible donde las comunidades marinas no están plenamente desarrolladas o han

sufrido problemas de degradación medioambiental.

Elaborados con materiales naturales que provienen de elementos reciclados como bambú, el vidrio, la paja o el maíz, entre otros, su vida útil será de un má-

Regeneración de la vida marina de forma natural con biotopos

ximo de cinco años, cuando se desintegrarán para mezclarse con la arena de la playa. Ánforas, mosaicos, bases de columnas... son algunos de los diseños escogidos a modo de conectar con el legado romano de la ciudad y homenajear el rico patrimonio histórico que nos rodea.

Restauración del fondo del mar

El objetivo de ese proyecto, cuyo coste total era de 15.000 €, se centraba en la Punta del Miracle y 'Illa' y 'Corba', dos espacios situados delante del Passeig de

l'Escullera, con la idea de recuperar poblaciones de cefalópodos de interés pesquero como el pulpo, el calamar o la sepia, además de fanerogamas marinas como la posidonia oceánica u otras algas, necesarias para una vida marina protegida, limpia y bien gestionada.

Los resultados arrojados fueron muy alentadores, ya que a las pocas semanas de la instalación de los biotopos, estos se integraron fácilmente en el entorno y las diferentes especies se instalaron en ellos sin dudarlo.

ChemMed,
the largest chemical cluster
located in the South of Europe

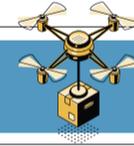
ChemMedTarragona
MEDITERRANEAN
CHEMICAL
CLUSTER

- First Class facilities
- Cost-Efficient logistics with shared infrastructures
- Intermodal rail terminal, strategic node of the TEN-T core network

● CHEMICAL CLUSTER
● STORAGE TERMINALS
● INTERMODAL RAIL TERMINAL

Contact us at liquidbulk@porttarragona.cat

Port Tarragona desafía el futuro de la logística



La pequeña central de energía eléctrica sin excedentes del Port



Las placas solares que están instaladas en el edificio del Museu del Port. FOTO: PORT DE TARRAGONA

ANA RIVERA

La energía verde y renovable también es la gran apuesta de la institución. Desde este año, la cubierta del Museu del Port cuenta con 588 paneles fotovoltaicos que genera un autoservicio eléctrico para Tinglados, Refugis de Moll de Costa, las sedes de la APT y el propio Museu. Se trata de una instalación de las denominadas sin excedentes (para autoconsumo) que inyectando la energía producida a uno de los transformadores puede ser utilizada en cualquiera de los suministros que están conectados.

Otra de las bondades destacadas es que si la producción es superior al consumo de un suministro, pasaría de forma automática al siguiente transformador, para

no generar excedente, algo que también modularía la propia instalación de forma automática en caso de que la energía fuese superior a la consumida, evitando así energía no aprovechable.

Estos paneles tienen una potencia nominal resultante de 200KWn y una potencia pico de 267,54Kwp y desde el Port se estima que la producción anual sería de unos 420 MWh, representando una reducción de emisiones de 125t CO₂ y un ahorro de 32.000 €.

Esta nueva planta fotovoltaica, que generará el 26% del total de la energía necesaria en el Moll de Costa, se suma a las similares que desde un tiempo se encuentran en funcionamiento como las del edificio administrativo, las dependencias de Aduanas, la Cofradía

de Pescadores o el Punto de Inspección Fronterizo (PIF).

Proyecto de luces LED

Otra de las apuestas del Port para mejorar su eficiencia energética es una actuación planteada a 3 años vista que implicará una inversión total de 1.500.000 €. Se trata de sustituir un total de 906 proyectores de las 116 torres de iluminación, en función de las necesidades operativas de cada muelle, consiguiendo así un ahorro de energía y consumo muy elevados.

Estos cambios implicarán incrementar la eficiencia de sus instalaciones y una mejora económica: los expertos han calculado que este cambio podría reducir en un 44,5% el consumo energético y el gasto económico anual conforme al actual.

Euroports, el buen ejemplo de empresa eficiente y ambiental

ANA RIVERA

Con más de 60 millones de toneladas manipuladas al año en productos a granel, convencional, rodado, líquidos y contenedores, Euroports es una de las empresas de infraestructuras portuarias más grandes de Europa. En Tarragona es uno de los operadores de referencia en soluciones logísticas y la central de Euroports Mediterranean.

Para el Grupo Euroports, la sostenibilidad es un eje fundamental: «los principios de responsabilidad y desarrollo sostenible están presentes en nuestro día a día», explica Pablo García, director general Euroports Mediterranean. Concienciados en reducir el impacto ambiental de sus actividades, han puesto en marcha numerosas iniciativas y mejoras enfocadas a reducir su huella de carbono. «Además buscamos fortalecer nuestra rela-

ción en términos de sostenibilidad con todas las partes interesadas, por ejemplo contratando a proveedores comprometidos con el respeto ambiental», cuenta García.

Muestra de ello son algunas de las múltiples iniciativas que han llevado a cabo en el Port: en 2021 firmaron un acuerdo para asegurar que la totalidad del suministro eléctrico para el 70% de las terminales se realice con energías con acreditación de garantía renovable, «una medida muy importante, ya que evitamos la emisión a la atmósfera de 400.000 kilos de CO₂ anuales», detalla García. También consiguen un consumo más eficiente con la instalación de paneles solares en la terminal de Productos Forestales o la sustitución de alumbrado en las oficinas por tecnología LED y más sostenibles tornando sus tolvas móviles en un modo *ecofriendly*.



Euroports cuenta con más de 21 hectáreas en diferentes concesiones en el Port de Tarragona. FOTO: CEDIDA



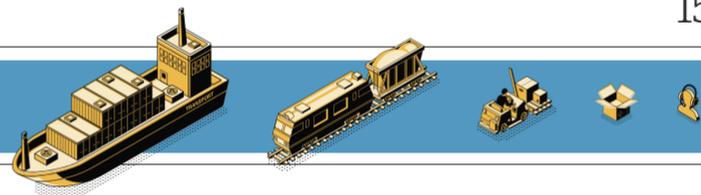
nextoneworld

Shipping Agency

Logistics & Customs

Maritime Services

NEXT MARITIME, S.L.U.
 Business Pier - Port Tarraco - Moll de Lleida, B4 - 43004 Tarragona - Spain
 Tel. 24 hrs: +34 977 234 777 - agency@nextmaritime.com
www.nextmaritime.com



Tras los pasos de pescadores y marineros en Cap Salou



El Camí de Ronda de Salou, un espacio espectacular.

FOTO: CEDIDA/PORT

ANA RIVERA

Los caminos de ronda se popularizaron durante el siglo XIX, aunque no fue hasta el siglo XX que se empezaron a considerar espacios turísticos. Hoy en día, los caminos de ronda se han convertido en espacios muy valorados por los visitantes por su gran valor paisajístico, la aproximación a la fauna y vegetación, los paseos tranquilos con cómodos caminos, la contemplación del litoral...

Recientemente, en una acción conjunta entre el Port de Tarragona y el Ayuntamiento de Salou para reforzar la riqueza natural de la localidad, se llevó a cabo una intervención al bello y renovado Camí de Ronda de Salou.

Desde su reapertura, es un tramo que se llena de gente dispuesta a disfrutar de un paseo muy cómodo en un paraje natural increíble. Y con la intención de mejorar aún más el espacio, se abrió un nuevo tramo de 1,250km, que equivale al acceso

des del Racó de Salou hasta la zona de la Talaia del Cap Salou, «un paseo que coincide con el que pescadores y marineros hacían servir en el pasado», en palabras del presidente del Port, Josep M Cruset.

Además de acondicionar los caminos ya existentes, que antes se encontraban cerrados al público, abrir otros nuevos y mejorar zonas para establecer seis miradores panorámicos sobre el mar desde donde gozar del paisaje litoral, también han aprovechado para

instalar cierres de seguridad y colocar la nueva señalización informativa para que los usuarios del Camí de Ronda, en lo que antiguamente era un camino de control de las actividades ilegales cercanas a la costa. Un proyecto que se ha ejecutado con una inversión de 86.080 euros.

Un trabajo complejo

Las obras de adecuación de este tramo dentro del Camí de Ronda del Cap Salou se han dividido, principalmente, en tres zonas: la

primera, más cercana al interior del Cap Salou, una zona boscosa donde el desnivel es más elevado; en segundo lugar, el paso por la zona alta del antiguo frente de voladura de la Pedrera y, en tercer lugar, el tramo entre la pedrera y la playa del Racó de Salou, tocando ya con La Pineda.

Para la primera zona, donde la cota es más prominente y la vegetación era suficientemente espesa para delimitar el paso de los visitantes, se colocó un tramo de barandilla de madera y un cartel de advertencia de peligro de caída en distintos puntos concretos del recorrido, a modo de seguridad.

El tramo alto de la Pedrera, que ya estaba protegido de las caídas fortuítas, se han reforzado estos puntos y además, se han instalado diferentes tramos de barandilla a modo de mirador en dos puntos del recorrido para disfrutar de los caminantes.

Se ha abierto un nuevo tramo del Camí de Ronda de Salou de 1,250 km

Como la siguiente zona presenta un vial pavimentado, se ha condicionado un nuevo camino entre este vial y el límite de la propiedad de la Autoritat Portuària. Este nuevo acceso se ha conseguido desbrozando el terreno en forma de trazado sinuoso, imitando los caminos naturales. De esta forma, se procura minimizar el impacto en la vegetación autóctona ya existente. Como este paso cuenta con una pasarela que marca el vial destinado al paso de vehículos de servicio del Port, también se ha querido abrir un acceso público a la valla ya existente en el inicio del camino (calle Vaporet) protegido con pilonas para que los vehículos no puedan acceder, permitiendo así el libre acceso al Camí de Ronda.



BERGÉ
Moved by Logistics

#tuoperadordereferencia

Somos logística

bergelogistics.com

Port Tarragona desafía el futuro de la logística



Los buques también deben reconvertirse.

FOTO: PERE FERRÉ



Objetivo: **electrificar el mar**

Green Ports es un proyecto de Endesa, con el Grupo Enel a la cabeza, para descarbonizar puertos y buques

REDACCIÓN

Puertos verdes. El camino de la descarbonización y de la sostenibilidad medioambiental es uno de los grandes retos del transporte marítimo, una transición energética que pasa por la electrificación, tanto de los puertos como de los buques y que ya cuenta con algunos proyectos. Uno de ellos es Green Ports, de Endesa, con el Grupo Enel a la cabeza. «Los puertos están muy integrados en las ciudades. Entonces, Green Ports persigue minimizar las emisiones de CO₂ y los ruidos de los grandes barcos, ya sean cruceros, portacontenedores o ferrys, conseguir que sean mucho más respetuosos con la sociedad en la que viven», explica Miquel Àngel Verd Manresa, director de Producció Nord B2B Endesa X.

Para ello se debe electrificar el mar. «Electricidad y agua nunca han sido muy amigas y la electricidad nunca ha llegado a los puertos. Nos falta llevarla y esta es la primera barrera», sostiene Verd. Un obstáculo relativamente fácil de salvar, con la tecnología adecuada. Actualmente, cuando los

Conflicto de Ucrania Aceleración de las renovables

La transformación de los puertos todavía es muy tímida en nuestro país. No obstante, el Gobierno fijó 2030 como fecha tope para que el 100% de los muelles se encuentren electrificados, al menos en lo que respecta a sus operaciones más relevantes, con origen en energías renovables, un horizonte que la invasión ucraniana por parte de Rusia puede adelantar.

buques están atracados utilizan sus motores auxiliares alimentados con combustible MGO para la calefacción, la iluminación y la gestión de la carga, entre otras cosas, lo que genera emisiones de CO₂ y partículas, así como ruido y vibraciones. En este contexto, la solución de Green Ports es eliminar la contaminación atmosférica producida por los generadores. Es decir, una vez en puerto, el barco apaga sus motores y se enchufa a una fuente de energía en tierra

En Endesa destacan que «la guerra pone encima de la mesa la evidencia de que hay que reducir la dependencia que tenemos de todo tipo de material e ir hacia una energía verde, limpia». El compromiso de la empresa es acelerar la reconversión de todo su parque de producción para que sea 100% renovable. Su propósito es dejar de trabajar en el sector del carbón en 2027 y en el del gas, en 2040. «No hay vuelta atrás», concluyen.

conectada a la red eléctrica nacional, que recibe el nombre de OPS (Onshore Power Supply), un sistema que puede llegar a ser más rentable en términos económicos, aunque actualmente no es así. Sin embargo, para que esto sea una realidad, en primer lugar se debe dotar a los muelles de la estructura necesaria para llevar esa potencia, que variará de un puerto a otro, dependiendo de sus actividades. Es decir, como ilustra el director de Producció Nord B2B En-

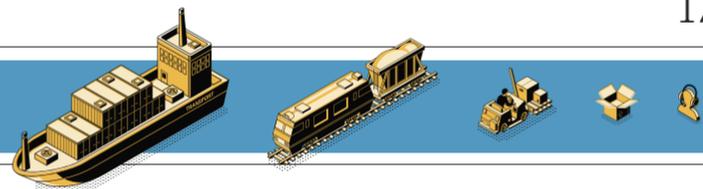


desa X, «imaginémos un crucero en el que puedan vivir 10.000 personas. La potencia en este caso sería de unos 16 megavatios. Pero si confluyen cuatro o cinco cruceros al mismo tiempo, hablamos de más de 50 megavatios».

Un segundo escollo es la adaptación de los barcos al OPS. «Aunque no es una inversión muy costosa, algunos son reticentes, y tienen razón, porque los muelles no están preparados. Si bien en la costa oeste de Estados Unidos y

en el norte de Europa es obligatoria la conexión a la red, no así en el sur».

En este punto, «quién debe dar el primer paso», se pregunta Verd. Y es aquí donde entra Endesa. «Creemos firmemente en la electrificación del mar y no solo por lo que respecta al atraque de los barcos, sino que hay que ir más allá, a electrificarlos, a medio plazo, 100% durante la navegación, aunque en una primera fase sea híbrida. También existen proyectos para cargar las baterías en tierra de fuentes renovables, con las que luego alimentar la embarcación en alta mar». La reconversión es la punta de lanza de Endesa. «Desde el punto de vista empresarial sustituimos un combustible fósil por otro limpio y generamos nueva demanda, un consumo de electricidad que ahora no existe. Endesa, ya sea desarrollando las infraestructuras y operándolas bajo un concesión o bien presentándose a las licitaciones que lancen los puertos, espera ser un actor importante en este nuevo negocio. Es nuestra forma de empujar una transición clave para el sector naval».



Pere Segura Alcalde de Vila-seca

«La ZAL debe ayudar a diversificar la economía de todo el Camp de Tarragona»

Entrevista

Desde Vila-seca ven la ampliación del Port como una oportunidad para la innovación y la creación de empleo de calidad y al mismo tiempo reivindican «un crecimiento en equilibrio con el entorno»

IVÁN ALCALÁ RUBIO
VILA-SECA

Vila-seca siempre ha sabido aprovechar su ubicación estratégica y sus buenas comunicaciones, algo que veremos también ahora con la ZAL.

El futuro del Port pasa por Vila-seca. Esa es una cuestión que hasta ahora no era tan visible y todo el mundo asociaba el Port de Tarragona a la propia ciudad. Toda la ZAL, que es 1 millón de metros cuadrados, más las ampliaciones que prevén de crecimiento, pasan por Vila-seca. Esa es una realidad que ya se está visibilizando.

¿Qué tipo de actividades se deberían incorporar?

La ZAL es uno de los pocos reservorios de terrenos de alta calidad que quedan en todo el arco Mediterráneo, con una conectividad incomparable. Es una oportunidad para la innovación, para crecer en sectores en los que hasta ahora no estábamos y acoger actividad de gran valor añadido que repercuta en diversificar la economía de todo el Camp de Tarragona.

Al complejo equilibrio entre sectores económicos, como el tu-



El alcalde de Vila-seca, Pere Segura, en el espacio natural de la Sèquia Major. FOTO: CEDIDA

rismo y la industria, ahora se suma la logística portuaria.

Es un reto que nos interpela directamente a todos. La búsqueda de ese equilibrio hace que seas el poli malo para todos, pero a veces los beneficios no se ven hasta que pasa el tiempo. El Raval de la Mar nos costó varios pleitos y conten-

ciosos y ahora todos dan por hecho que es lo mejor. Todo debe tener un justo equilibrio que favorezca a nuestros vecinos y vecinas.

Una forma de favorecerles es con empleos de calidad.

El reto es justamente pasar de economías de monocultivo a econo-

mías diversificadas y entonces buscar que aporte buenos puestos de trabajo, que estén bien remunerados y huir de la estacionalidad.

El Ayuntamiento de Vila-seca siempre ha estado muy encima del proyecto defendiendo un equilibrio con el entorno.

Estoy contento de que nuestra visión se haya hecho una visión compartida por todos. La sostenibilidad no es sólo económica, también ambiental y social. Hay que hacer cosas que creen riqueza económica pero que también generen un bienestar social.

Hace un año que se presentó el proyecto de Cal·lípolis New Generation. ¿Cómo avanza?

Este proyecto nos ayuda porque hemos dado una visión estratégica de todo el ámbito. Independientemente de que tenga más o menos fondos, el Port se ha comprometido a llevarlo a cabo. La velocidad dependerá de la capacidad de financiación y ahí los fondos europeos son un acelerador. De entrada, el proyecto del paseo de La Pineda será uno, pero estamos trabajando para captar algo más.

El proyecto ha servido también para evidenciar la buena relación con el Port.

Es una relación compleja. Difícilmente ellos podrán compartir al 100% nuestra visión y nosotros, al 100% la suya. Aquí juega mucho la voluntad de buscar equilibrios, tanto por nuestra parte como por la suya. Tenemos una relación con voluntad de entendimiento.

CAL·LÍPOLIS
NEXT GENERATION

*Horitzons compartits
en benefici de tots*



Ajuntament de Vila-seca



Port Tarragona desafía el futuro de la logística



Port Tarragona, el quinto en tráfico marítimo del ranking estatal

Los buenos resultados obedecen, principalmente, a los líquidos y sólidos a granel y a la carga general

REDACCIÓN

Líquidos a granel, productos siderúrgicos, animales vivos, grandes cargas... El Port de Tarragona se confirma como la infraestructura que más creció el año pasado del TOP10 de puertos del Estado, con un 18,3% más de tráfico, lo que lo sitúa en quinto en tráfico marítimo del ranking estatal.

Estos resultados fueron de la mano, asimismo, de unas buenas cifras económicas, ya que el Port cerró el ejercicio de 2021 con unos ingresos de 53,23 millones de euros, un resultado de explo-

tación de 4,2 millones y *cash flow* de 226 millones.

«Las cifras de 2021 han superado de largo las previsiones de la Autoritat Portuària, sobrepasando los 30 millones de toneladas inicialmente previstas, llegando a niveles prepandémicos en el primer año post-Covid», manifiesta el presidente de la Autoritat Portuària, Josep Maria Cruset, quien atribuye los buenos resultados al «excelente comportamiento de los tres grandes grupos de mercancías: los líquidos a granel, que superaron los resultados de 2020 con un incremento del 15,4%; los sólidos a gra-

nel, con un 19,5% y la carga general, con un 48,2%».

Principios de 2022

Por otra parte, los datos registrados en abril fueron los segundos mejores de la serie histórica para este mes en la infraestructura tarraconense. Las 2,98 millones de toneladas movidas en abril solo fueron superadas en el mismo mes de 2018 cuando se movieron 3,04 millones de toneladas. En el acumulado del cuatrimestre, las cifras también marcaron una tendencia positiva con un crecimiento del 3,9% respecto a 2021 y 10,37 millones de toneladas movidas.

Mientras, en el primer trimestre de este año, el Port movió 7,4 millones de toneladas, de las que 1.955.738 correspondieron al mes de marzo. Una cifra muy similar a la del año pasado, cuando se cerró el trimestre con 7,5 millones de toneladas. Es decir, únicamente un 2,4% por debajo de la cifra de 2021.

En el cierre a 31 de marzo de 2022, por lo que respecta a la carga general es relevante el buen momento que atraviesa la ruta Ro-Ro con Turquía, con un crecimiento del 181,3% respecto del primer trimestre de 2021. Es de destacar que se trata de una línea que lleva únicamente un año en funcionamiento. Mientras, el movimiento de automóviles también atraviesa un gran momento, registrando un au-



Es un puerto de grandes volúmenes. FOTO: CEDIDA/PORT TARRAGONA

mento del 7,2% con un total de 43.068 unidades.

Graneles sólidos

Los graneles sólidos lograron su récord de movimiento durante el mes de abril de este año, convirtiéndose en el grupo que más creció, registrando un incremento del 102,8% respecto al 2021 y con 984.331 toneladas movidas. Dentro de este grupo destacan los récords de los productos químicos y los cereales y harinas, que lograron las mejores cifras de su serie histórica.

De hecho, el tráfico de cereales y harinas fue la segunda mercancía que más generó en el Port en 2021, con 3,7 millones de tone-

ladas, seguida por el carbón, con 2,2 millones, los productos químicos y abonos, con 421.000 toneladas, los materiales de construcción, con 200.000 y finalmente, la fruta, con 167.000 toneladas.

Importación de agroalimentarios

Port Tarragona cerró el primer trimestre de este año con un aumento del 49% en lo que se refiere a las importaciones de cereales, unas cifras en productos agroalimentarios que demuestran una mayor diversificación de los países de origen ante situaciones complejas como la actual, con la invasión rusa de Ucrania de tras-



Los agroalimentarios son clave. FOTO: CEDIDA/PORT TARRAGONA

Conoce nuestras **soluciones** para digitalizar y hacer más eficientes los **procesos logísticos**



Digitalización de Procesos Logísticos...



Digitalización de Operaciones & Producción...



Cartelería Digital...

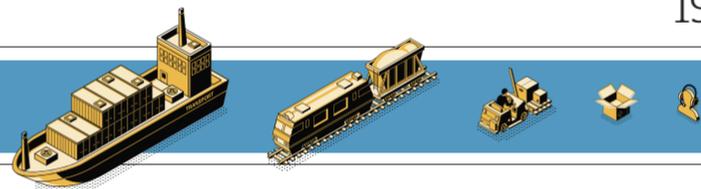


Mantenimiento de Infraestructuras Logísticas...

Visítanos en el stand G708
Del 31 Mayo al 2 Junio

SIL
Barcelona

DOMINION



fondo. Justamente el maíz, procedente principalmente de Ucrania, ha tenido un crecimiento del 28%; el trigo, que llega de Bulgaria, Francia, Letonia, Lituania, Polonia y, en menor medida, también de Ucrania, ha subido un 140,2%; los derivados de la soja aumentan un 73,3%, procedentes de Argentina y Brasil, mientras que el centeno lo hace en un 89%, procedente de Ucrania, Rusia y Letonia.

Graneles líquidos

Los líquidos a granel siguen liderando las cifras absolutas con 6,52 millones de toneladas movidas en el primer cuatrimestre de 2022. Durante el mes de abril crecieron los tráficos de este grupo en 1,5% con los químicos y derivados del petróleo como mercancías líderes.

El Port se ha caracterizado históricamente por ser eminente de cargas y descargas a granel. Por importar y exportar mercancías del polo petroquímico de Tarragona, uno de los más grandes del sur de Europa. Entre ellos, crudo de petróleo, fuel, butano o propano. Un tráfico que refleja la apuesta de la infraestructura por las empresas que operan en el Moll de la Química, así como el interés que ha suscitado la concesión de los últimos 15.000 metros cuadrados en esta zona.



Terminal de contenedores. FOTO: PORT

Carga general

La carga general sigue con su tendencia al alza con un crecimiento acumulado del 24% hasta abril. En este grupo existe un claro aumento en el movimiento de TEU (contenedores) que en el primer cuatrimestre del año fue de un 144,7% con 37.029 unidades movidas. El tráfico de vehículos también ha logrado registrar datos positivos con 57.801 unidades movidas en los muelles de Galicia y Cantàbria durante los primeros cuatro meses de 2022, que han supuesto un crecimiento 11,3%.

En 2021 la principal causa de los buenos datos registrados fue el movimiento de productos side-

rúrgicos, con 815.000 toneladas operadas.

Línea Ro-Ro con Turquía

El 10 de febrero de 2021 se ponía en marcha el primer servicio de la ruta Ro-Ro entre el Port de Tarragona y el de Izmir, en Turquía. En un año y dos meses desde la entrada en funcionamiento se han movido un total de 21.468 UTIs (Unidades de Transporte Intermodal). Las cifras de importación son las más elevadas con un total de 11.148 UTIs movidas y un empleo en torno al 90%. Mientras, en cuanto a exportación, se trabaja para atraer más carga. En total, entre Tarragona y Turquía viajaron 10.320 UTIs, entre el 80 y el 90% de la capacidad de la línea. Este servicio hace que Tarragona sea el puerto peninsular con la conexión más rápida con Turquía, en tan sólo 2,5 días, y dado que se trata de una conexión ro-ro, permite conseguir unos tiempos puerta a puerta extremadamente competitivos y ágiles.

La empresa EKOL Logistics lidera esta ruta con la participación de la naviera DFDS, Grup Arola y la terminal Euroports del Port. Este nuevo servicio ha registrado una tendencia netamente al alza desde su puesta en funcionamiento. El aumento de la ocupación total del servicio ha

mejorado la eficiencia por unidad de transporte intermodal.

Project Cargo

El tráfico de Project Cargo o cargas voluminosas es una apuesta del Port dentro de su estrategia de crecimiento y diversificación. En este sentido, está consolidando su posicionamiento como uno de los puertos de referencia en el Mediterráneo por lo que a exportación de cargas especiales se refiere, ya que cuenta con especialistas en todo tipo de transportes, así como con personal cualificado que coordina y organiza las operativas desde el origen hasta el destino final.

La construcción y ensamblaje de un proyecto de 'Project Cargo' requiere de una alta especialización, grandes calados y rampas para el proceso de carga. Características, todas ellas, que cumple el Port de Tarragona. En 2021 se ejecutaron tres nuevos proyectos, que requerían construcción directa en el muelle. Y para este 2022 están programados otros cuatro de este estilo, dos de los cuales ya han arrancado.

La gran mayoría de proyectos están relacionados con el sector energético, especialmente con los procesos de LPG, Gases Licuados del Petróleo. En cuanto a los destinos y orígenes, estos son variados, siendo los principales destinos Bélgica y Estados Unidos,

aunque también México, China o territorios dentro del Estado español. Por lo que respecta a los orígenes de las piezas que se utilizan para el ensamblaje, llegan principalmente la India, China y Corea del Sur.

Animales vivos

Finalmente, Tarragona es puerta de entrada del alimento para la industria que se encuentra repartida entre Catalunya, Aragón y parte de Castilla, con la importación de productos agroalimentarios y salida de cabezas de ganado para la exportación a países de la cuenta mediterránea.

De hecho, es uno de los dos puertos españoles autorizados por el Ministerio de Agricultura, Pesca, Alimentación y Medio ambiente para la carga de ganado vivo, un servicio que se inició hace ahora una década. Esto ha permitido exportar directamente desde Tarragona ganado de las principales zonas productivas, tanto de Catalunya como del noreste de España, reduciendo y optimizando los trayectos. Esto, asimismo, ha convertido la zona de influencia del Port en un referente para el sector ganadero.

En cifras, el Port movió 130.424 cabezas de ganado durante el año pasado. De ellas, 56.616 correspondían al sector bovino; 73.625 al ovino y 183 a otros diversos.



Ganado, embarcando en un buque. FOTO: CEDIDA/PORT TARRAGONA



Descarga de productos hortofrutícolas. FOTO: DT



TRANSPORTS CISTERNA
MADDEL
www.maddel.biz

Pol. Ind. Agro-Reus
C/ Marçà, 14 · REUS
Tel. 977 321 707
Fax 977 328 593



Port Tarragona desafía el futuro de la logística



La Terminal Intermodal de Monzón en pleno funcionamiento.

FOTO: PORT DE TARRAGONA

El gran avance hacia el interior

La entrada en el accionariado de la Terminal Intermodal de Monzón (Huesca) supone una mejora en el tráfico agroalimentario

ANA RIVERA MAGAÑA

La Autoritat Portuaria de Tarragona se encuentra en un periodo de avances en lo referente a las plataformas intermodales, donde tienen lugar las actividades relativas al transporte, a la logística y a la distribución de mercancías. Y es que además del memorándum para la gestión de la Terminal Intermodal de La Boella y el inicio de las obras de la PortTarragona Terminal Guadalajara-Marchamalo, el Port de Tarragona ha entrado en el accionariado de la Terminal Intermodal de

Monzón (TIM Monzón), en Huesca.

El grupo Sanca, que es el fundador de la terminal, sigue siendo el accionista mayoritario con un 75% de las acciones, mientras que el 10% restante está en manos de LogiRAIL, cuyo accionista mayoritario es Renfe. El pasado mes de octubre, el Port de Tarragona formalizó su entrada en la accionarial de la TIM Monzón, con un 5%. La firma fue la primera inversión que la entidad realizó de forma conjunta con el Port de Barcelona (10%). Los promotores de la TIM celebraron la entra-

da de ambos puertos y destacaron la gran especialización en graneles agroalimentarios por parte del Port de Tarragona, con una media de movimientos anuales de 5 millones de toneladas de productos.

El objetivo de esta operación por parte de la Autoritat Portuaria de Tarragona es mejorar los servicios que da a los clientes de su zona de influencia. La de Monzón (Huesca) es una infraestructura fundamental en el desarrollo de negocio del Port, principalmente para su estrategia centrada en potenciar la carga

82.750 TEU

de agroalimentarios fue lo que consiguió mover la Terminal Intermodal de Huesca en el pasado 2021

1.100 Trenes

que la TIM Monzón consiguió mover en 2020, un año complicado a nivel mundial en todos los niveles

general. Además, esta operación permite aumentar la capacidad y el volumen de tráficos clave como los agroalimentarios, esencialmente, cereales para la fabricación de pienso, mercancía donde el Port de Tarragona es líder. En el año 2019 superó su propio récord de toneladas, después de cuatro años de un incremento significativo del 21%.

Una apuesta segura

El propio presidente del Port de Tarragona, Josep Maria Cruset, definió el 'hinterland' aragonés como un punto estratégico para el tráfico de productos agroalimentarios, subrayando que el puerto tarraconense es la puerta de entrada para los productos destinados a alimentar 140 millones de animales de las empresas ganaderas aragonesas y catalanas.

La diversificación es otra de las estrategias en las que trabaja el Port de Tarragona, en ese sentido la decisión de entrar a formar parte de la infraestructura aragonesa sirve para potenciar también la carga general. La directora del departamento comercial y desarrollo de negocio del Port, Genoveva Climent, así lo confirmaba: «Como puerto que tiene una terminal de contenedores, también nos interesa este aspecto y de hecho, por eso hemos terminado apostando por TIM Monzón. No buscamos exclusivamente puertos secos de productos agroalimentarios, queremos también que sean versátiles».

La TIM Monzón inició su actividad justo hace diez años. Desde su creación, ha sumado una inversión de 20 millones de euros. Sus instalaciones cuentan con una zona acondicionada para el almacenamiento de contenedores estándar de 20' y 40', cuya capacidad máxima supera las 30.000 toneladas de almacenamiento con movimientos de 400.000 toneladas de mercancías al año.

Las empresas ganaderas aragonesas son las grandes consumidoras de los productos agroalimentarios que llegan a España por el Port, con quien les une una estrecha relación. A su vez,

Se trata de una nueva estrategia orientada a potenciar los cereales a granel y la carga general

estas mismas empresas vuelven a usar la puerta al Mediterráneo para la exportación de productos siderúrgicos, animales vivos, fruta en contenedor y mercadería general.

El potencial de la planta oscense no genera dudas y sus números son claros: durante el complicado año 2020 a nivel mundial, la Terminal Intermodal de Monzón consiguió mover un total de 67.705 TEU (contenedores de medida estandarizada de 20 pies), además de 1.100 trenes.

Empresas

Consolidados fuertemente en el sector, también están comprometidos con el medio ambiente

Bergé, referencia en logística

El operador Bergé se ha consolidado como una de las empresas de referencia para la gestión logística de productos agroalimentarios (trigo, salvado, harina o maíz, entre otros) en la región. Cuenta con más de 110.000m² en sus instalaciones con varios centros de operaciones, almacenes, grúas y personal especializado, en este tipo de operativas. Asimismo, cuenta con capacidad para la gestión del transporte de productos agroalimentarios por ferrocarril

como una solución más sostenible y competitiva desde el propio puerto. Este servicio ferroviario supone un refuerzo de la oferta en la logística de los productos agroalimentarios en esta zona impulsada por la Autoridad Portuaria de Tarragona, consolidando destinos de gran importancia para el enclave portuario como son Huesca y Zaragoza.

Logística de vehículos

Por otra parte, Bergé Gefco, empresa

líder en la gestión logística de vehículos en la Península Ibérica, ha llevado a cabo un ambicioso proceso de despliegue de estaciones de carga con la instalación de 47 terminales eléctricas en sus centros logísticos de Tarragona, Santander y Ciempozuelos.

Esta iniciativa demuestra el compromiso de la compañía con el medio ambiente que le llevó a recibir la Estrella Lean & Green a la sostenibilidad en el pasado año 2021.



Bergé Gefco cuenta con estaciones de carga eléctrica en su centro de Tarragona. FOTO: CEDIDA

Opini3n

Buena Qu3mica con el Port



EDUARDO SAÑUDO
Director general de Vopak
Terquimsa

La log3stica es una actividad clave para el sistema econ3mico y productivo de cualquier pa3s, especialmente para el nuestro, estrat3gicamente situado para participar en el tr3nsito de mercanc3as tanto Este-Oeste como Norte-Sur. Cuando adem3s hablamos de la actividad log3stica de un Port como el de Tarragona, uno de los principa-

les de la pen3nsula ib3rica, el impacto en la industria y en conjunto del territorio es especialmente relevante.

La situaci3n geopol3tica actual viene marcada sin duda por la guerra en Ucrania y el impacto que 3sta ha tenido en materia energ3tica, pero tambi3n en otros 3mbitos, como el normativo, el arancelario, los mercados de capitales, la necesidad de buscar fuentes o rutas alternativas para los productos, entre otros. M3s all3 de este conflicto, venimos de una situaci3n de colapso log3stico a nivel global, motivado por el final de la pandemia y la concentraci3n de la actividad productiva en determinadas zonas geogr3ficas, que ha motivado un encarecimiento de los fletes sin precedentes. Estar preparados para los posibles cambios geopol3ticos y regulatorios, construyendo alternativas log3sticas, fuentes alternativas, e incluso explorando la relocalizaci3n

de determinadas actividades productivas son los principales retos en este 3mbito que debemos afrontar.

La sostenibilidad es un concepto que ha pasado a formar parte de nuestra cotidianidad. Como sociedad tenemos clara la necesidad de preservar nuestro entorno, y las empresas que formamos parte de las cadenas log3sticas trabajamos con el prop3sito de alcanzar la neutralidad en carbono. Somos conscientes de que debemos poner en el centro a las personas y el cuidado por nuestro entorno, de que debemos generar valor para todos los actores, y de que la licencia para operar que nos otorga la sociedad es nuestro bien m3s preciado. Los nuevos combustibles menos contaminantes en el sector naviero, un transporte terrestre menos contaminante, el impulso del ferrocarril, la electrificaci3n de los puertos para reducir emisiones, son algu-

nos de los desarrollos que estamos viviendo. Sin duda el gran reto va a ser el desarrollo de nuevas cadenas log3sticas ligadas a los proyectos de econom3a circular, que jugar3n un papel clave para la viabilidad de todos esos proyectos de la econom3a verde.

Por 3ltimo la digitalizaci3n, un concepto transversal, que debe ir dirigida principalmente a mejorar la eficiencia de nuestras cadenas log3sticas. Disponer de informaci3n en tiempo real, la utilizaci3n de plataformas colaborativas, como por ejemplo las basadas en tecnolog3a blockchain, la agilizaci3n y digitalizaci3n de todos los tr3mites administrativos, la inteligencia artificial, el 5G, la robotizaci3n y automatizaci3n de las plataformas log3sticas, etc., son conceptos clave al hablar de digitalizaci3n. El gran reto en este 3mbito es, por un lado, la creciente importancia de la ciberseguridad de estos

procesos cada vez m3s digitales, y por otro, la necesidad de atraer nuevo talento y de retener y capacitar a las personas que trabajan en el sector.

Todos estos retos y oportunidades est3n muy presentes en la estrategia del Port de Tarragona: con un enclave geogr3fico privilegiado, que refuerza con unas infraestructuras de primer nivel, y que le confiere un papel relevante en el tr3nsito internacional de mercanc3as y tambi3n en las log3sticas de entrada y salida de mercanc3as en la pen3nsula ib3rica. Es un puerto que ha desarrollado una agenda de sostenibilidad, consciente de su contribuci3n necesaria, y que favorece la digitalizaci3n y la innovaci3n, siendo pionero en el 3mbito de la innovaci3n colaborativa. Un Port en definitiva consciente de su papel clave para la industria y tambi3n para la ciudad que le acoge.



On et veus en 10 anys?

NOU LEXUS NX

FINS A 10 ANYS DE GARANTIA

Amb Lexus Relax, per cada revisi3n peri3dica que realitzis en els nostres tallers oficials, gaudir3s d'un any m3s de Garantia, fins a 10 anys. Un plus de tranquil·litat que sentir3s al conduir el teu Lexus.

LEXUS TARRAGONA

C/ Carab3a, parcela, 11
Urb. L'Albada
Tel. 977 245 569
www.lexusauto.es/tarragona

 LEXUS
EXPERIENCE AMAZING

Port Tarragona desafía el futuro de la logística



Implicados en la seguridad y en una mejor gestión de emergencias

El Port se adhiere a la Xarxa Rescat de radiocomunicaciones de Catalunya

REDACCIÓN

El Conseller de Interior, Joan Ignasi Elena, y el presidente de la Autoritat Portuària, Josep M. Cruset, firmaron el pasado mes de febrero la entrada del Port en el sistema de comunicaciones de emergencias de la Generalitat de Catalunya, la Xarxa Rescat. La firma tuvo lugar en la sede de la Policía Portuaria del Port, situada cerca del Barrio Marinero del Serrallo.

La formalización del convenio representa una mejora en la conectividad en casos de emergencias con los equipos de la Generalitat. El Port de Tarragona invertirá 250.000 euros y se integrará así en el sistema de comunicaciones de emergencias empleado por las administraciones de toda Catalunya y mejora de esta forma la interlocución y coordinación con los cuerpos de seguridad y emergencias dependientes del Departamento de Interior de la Generalitat.

El Conseller de Interior, Joan Ignasi Elena, explicó que «la xarxa Rescat es imprescindible en la gestión de la seguridad y las emergencias en Catalunya, porque proporciona cobertura a núcleos de población, entornos rurales o infraestructuras clave, y

el Port es un buen ejemplo de ello».

Por su parte, Josep M Cruset, declaró que «con la adhesión a la xarxa Rescat logramos un nuevo objetivo de alto interés público que contribuirá a una mayor coordinación para la resolución de las situaciones de emergencias que se puedan producir en el Port». La xarxa Rescat es la red de radiotelecomunicaciones de emergencia y seguridad, propiedad de la Generalitat, que reúne

La institución tarraconense entrega un camión de salvamento al parque de Bombers

a los cuerpos de seguridad, los servicios de emergencias y varios gestores de infraestructuras como son Mossos d'Esquadra, Policías locales, Bomberos de la Generalitat, Bomberos y Guardia Urbana de Tarragona, Protección Civil, Servicio de Emergencias Médicas, Agentes Rurales, Departamento de Territorio y Sostenibilidad, Agencia Catalana del Agua y Servicio Catalán de Tráfico, entre otros. Por otra parte, el Port aprovechó la visita del



Foto de familia en la entrega del camión de salvamento al parque de Bombers. FOTO: CEDIDA/PORT TARRAGONA



Nueva Sala de Gestión de Emergencias de la sede institucional del Port de Tarragona. FOTO: PORT TARRAGONA

Conseller Elena para realizar la entrega oficial de un Furgón de Salvamentos Varios (FSV), que estará ubicado en el Parque de Bombers de Tarragona.

La entrega del camión de bomberos es una acción prevista en el convenio de colaboración para la prestación de los servicios de prevención y extinción de incendios y salvamentos en el Port de Tarragona, firmado en agosto de 2019, por valor de 1,6 millo-

nes de euros por un período de cuatro años.

Este camión actuará en casos de rescate, salvamento y apoyo técnico en intervenciones en incendios y operaciones de salvamento en entornos urbanos, industriales y portuarios, según explicó Carmel Expósito, jefe del Área de Operaciones de la Región de Emergencias de Tarragona, durante la presentación del vehículo. Del camión destacan

especialmente los compartimentos destinados a material específico como por ejemplo, herramientas generales, elementos para elevación y movimiento de cargas, herramientas de excarcelación, equipos ligeros de extinción, sistema de iluminación, material sanitario, equipos de protección respiratoria, ropa y material de protección o equipos especializados para el riesgo eléctrico.

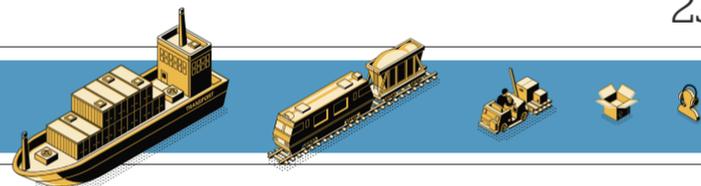
Família Comerç i Màrqueting

CFGS Transport i logística

Generalitat de Catalunya
Departament d'Educació
Institut Francesc Vidal i Barraquer

Institut Francesc Vidal i Barraquer
FORMANT PERSONES, CONSTRUÏNT FUTUR

FP dual
Empreses col·laboradores



El barrio del Serrallo reluce con los nuevos proyectos de Port Tarragona

Las obras, que implican diferentes mejoras a petición de los vecinos y que finalizarán este mismo año, mejorarán la fachada marítima

ANA RIVERA MAGAÑA

La relación entre el Serrallo y el Port de Tarragona es de unos buenos vecinos. Marinero por excelencia, el barrio ha luchado siempre por mantener su esencia vinculada a la pesca y al mar, algo en lo que también coincide con la Autoritat Portuària. Por ello, es habitual que se implique de forma activa en las propuestas de mejora de esta zona de la ciudad.

Este año, el Port de Tarragona invertirá más de 1.150.000 euros en la mejora de la fachada marítima del barrio. El proyecto, que se inició en primavera, implica cuatro actuaciones con el objetivo común de mejorar el entorno del Serrallo con nuevos elementos del mobiliario urbano. La intención es que acaben a finales de año, aunque en palabras del presidente del Port, Josep Maria Cruset, «algunas de ellas las queremos acabadas para verano».

Consensuado con l'Associació de Veïns del Serrallo e íntegramente financiado por el Port de Tarragona, el plan consiste en cuatro actuaciones principales: la instalación de toldos en los parques infantiles y pérgolas en la zona del paseo marítimo para generar sombra en estos espacios, la restauración del pantalán que actualmente está cerrado al público a causa de los daños por

el paso del tiempo y el contacto directo con el agua del mar y, finalmente, el perfeccionamiento del entorno del transitado puente de la Petxina, que también presentará nuevos murales de arte urbano tras la precedente exitosa iniciativa artística.

En referencia a los murales, que llenaron de las caras más reconocidas del barrio las paredes de una de las entradas más transitadas al Serrallo, gracias a la propuesta conjunta entre l'Associació de Veïns i el Port de Tarragona, ahora el muro que se restaurará es el que hay justo al lado del puente. Cruset explicaba que la intención con esta nueva actuación era «dar la bienvenida a los vecinos», y añadió que «se hará un mantenimiento del entorno y una sustitución y mejora del alumbrado». El coste de rehabilitación es de aproximadamente 100.000 euros y la previsión es terminar antes de acabar el año.

Calidad de vida

Otra de las propuestas incluye mejorar la comodidad, así como la calidad de vida y nace a propia petición de los vecinos, quienes sufrían las inclemencias del tiempo a diario. Por eso se instalarán ocho pérgolas de madera y arbolado para generar espacios con sombra en el Moll de Pescadors, la zona destinada al paseo. Se planifican cinco espacios, que también

contarán con bancos y jardinerías. Las pérgolas estarán hechas de material transpirable y con la inclinación concreta para que hagan su función. En ese caso, la actuación tiene un presupuesto de 500.000 euros.

La demanda de zonas con sombra se amplía también a los parques infantiles. El objetivo es que entre el 40 y el 50% del total de superficie de cada uno de los parques infantiles, construidos en 2013 por el propio Port de Tarragona, queden bajo sombra. En total se instalarán unos 217 metros cuadrados de material flexible, con una estructura de acero y el coste ascenderá a 136.000 euros.

Pero sin duda, la obra más compleja de todo el proyecto es la reforma completa del Pantalán. Construido hace más de 40 años, la inversión incluye la renovación de toda su estructura, así como la reposición de los puntos de apoyo entre los elementos de la estructura. Con 82 metros de largo y seis de ancho, tendrá dos niveles, nuevas luces y una barandilla para facilitar el paso a la gente mayor, así como a las personas de movilidad reducida. Los 415.000 euros de coste de proyecto incluyen un nuevo acabado de un material sintético, que recordará a la madera, pero mejorará su durabilidad y mantenimiento.



Habrà més zones de sombra en el Moll de Pescadors. FOTO: PORT



Imagen virtual de cómo quedará el Moll de Pescadors. FOTO: DT



Las obras también mejorarán la zona de parques infantiles. FOTO: AU/DT



El arte urbano invadirá de nuevo la entrada al barrio marítimo. FOTO: PF/DT

Formem professionals del transport

Organitzem cursos de **formació continuada, de preparació i de reciclatge professional** a les nostres instal·lacions del polígon Riuclar, on també hi tenim un **simulador de conducció** que ens permet fer cursos de capacitat i perfeccionament. T'oferim cursos de mercaderies perilloses, formació contínua en CAP, competència professional, consells de seguretat, tacògraf digital, simulació de conducció, estiba, normativa, i molts d'altres.

INFORMACIÓ I MATRÍCULA:
Federació Empresarial
d'Autotransport de Tarragona
C. Jaume I, 29, entl. 2-3
Telf. 977 21 21 54 / 609 14 99 74
formació@feat.es
www.feat.cat



Ens movem **per tu**

Port Tarragona desafía el futuro de la logística



El Camp de Tarragona envía 21 palés de material humanitario a Ucrania

La campaña, coordinada por el Govern, en la que ha participado el Port, ha recogido productos de primera necesidad, alimentos y ropa



Ultimando uno de los envíos para Ucrania.

FOTO: CEDIDA/PORT TARRAGONA

REDACCIÓN

Port Tarragona envió a Barcelona 21 palés de material humanitario con dirección a Ucrania, país que libra una guerra con Rusia, tras la invasión iniciada el pasado 24 de febrero. Concretamente, se enviaron 14 palés de

ropa de segunda mano, tres de mantas, otros tres de medicinas e higiene personal y uno de ropa de cama.

La campaña *Recollida Solidària Ucraïna*, que se llevó a cabo durante el pasado marzo, nació gracias a la iniciativa de PortSolidari de Port Tarragona, quien se co-

ordinó con la asociación de ucranianos en Tarragona, con el Barri del Port y la Associació Veïnat Serrallo. Todo el material recibido, recogido en el Tinglado número 1 del Moll de Costa y en el Museu del Port, fue clasificado por voluntarios de origen ucraniano, que también se encar-

garon, de forma desinteresada, en el embalaje para poder trasladarlo hacia el país eslavo con garantías.

Solidaridad del territorio

En la campaña participaron entidades, instituciones y ONG del territorio para llevar a cabo una intensa recogida de productos necesarios. Entre ellos, alimentación infantil como leche en polvo, cereales, papillas en polvo o bien pañales, medicamentos básicos como ibuprofenos, paracetamol, analgésicos, alcohol 96°, agua oxigenada, vendas, sacos de dormir, mantas, edredones o todo lo que les pudiera ser de utilidad.

Los envíos -hasta cuatro desde Tarragona- llegaron directamente a la ciudad de Lviv y, desde allí se distribuyeron a distintas ciudades de Ucrania, con uno o más transbordos según la distancia y dificultades de entrada. La empresa encargada de realizar los envíos, Ukraine Express, que los gestionó de forma altruista, confirmó que el material fue llegando a ciudades del Este, las zonas más castigadas del país, como Poltava, Sumy y Járkov.

Desde la organización de PortSolidari se mostraron muy agradecidos por la gran participación recibida, en una campaña que estuvo activa sólo 17 días y que recibió un alud de material humanitario por parte de diversas colaboraciones de particulares y empresariales de la ciudad. Asimismo, los materiales recogidos que no se ajustaban a las necesidades del pueblo ucraniano se entregaron a Cáritas. Se trata de siete palés de ropa usada que quedaron descartados, pero que permitirán a Cáritas realizar otras acciones.

Esta campaña solidaria tenía distintos puntos de recogida repartidos por todo el territorio catalán. Se trataba de una acción, anunciada por el Govern, tras reunirse con el cónsul ucraniano y varios diplomáticos de países de la Unión Europea.

El material



Infantil

● Se pedía, especialmente, alimentación infantil como leche en polvo, cereales, papillas en polvo o pañales para los más pequeños.



Medicinas

● Se enviaron tres palés de medicamentos básicos como ibuprofenos, paracetamol, analgésicos, alcohol 96°, agua oxigenada o vendas.



Ropa

● Desde Tarragona también se enviaron 14 palés de ropa usada, uno de ropa de cama y tres de mantas para los damnificados.

CIMALSA

Innovació en Logística i Mobilitat
al servei de les empreses i les persones

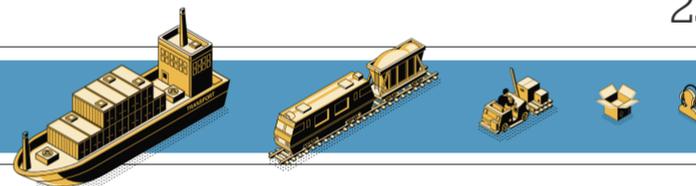
Impulsem i gestionem plataformes logístiques multimodals, amb un model de gestió propi i en col·laboració públicoprivada.



CIMALSA
Logística i mobilitat



Generalitat de Catalunya
Departament de la Vicepresidència
i de Polítiques Digitals i Territori



La logística ha crecido en los últimos años.

FOTO: GETTY IMAGES

El sector logístico, en alza empujado por el comercio electrónico

Representa el 2,93% del PIB español y ha llegado a emplear a 675.000 personas

REDACCIÓN

La logística es una industria principal para la economía. Según el último Informe Anual del Observatorio del Transporte y la Logística en España, representa el 2,93% del PIB español. En los últimos años, este sector ha experimentado un crecimiento debido, entre otras cosas, al auge del comercio electrónico, que ha mantenido un ascenso continuado. Esto ha provocado que se requiera contratar cada vez a más personas para dar respuesta a las necesidades de esta actividad. En concreto, la actividad lo-

gística ha llegado a emplear en torno a 675.000 personas.

El transporte de mercancías por carretera y servicios de mudanza son las actividades donde se concentra mayor número de trabajadores, seguidos por actividades anexas al transporte y actividades postales y de correos. Es por esto que una de las áreas donde se requiere contratar a más personal es en la de conducción y en la de almacén, según un informe de Synergie, multinacional especializada en soluciones de recursos humanos.

El crecimiento exponencial que está experimentando el e-

commerce ha obligado a reconfigurar el sector de la logística. Las empresas que quieran ser competitivas en este ámbito tendrán que encontrar métodos de entrega rápidos y eficientes. «Así pues, las soluciones que se dan desde la logística han de responder a una demanda fundamental: que tanto el remitente como el destinatario tengan que moverse lo menos posible a la hora de entregar o recoger mercancía», apuntan desde Synergie. Es lo que se denomina micrologística.

Otro aspecto que cambia el panorama del sector en la actuali-

dad es la movilidad como servicio, también conocida como MaaS (por sus siglas en inglés). Se trata de integrar varios tipos de transporte en una misma plataforma de movilidad. De esta forma, se pueden ofrecer paquetes de servicios multimodales con tarifas cerradas o negociables.

«Se está procediendo a una migración hacia vehículos eléctricos. Se crean sistemas automatizados y se aportan soluciones para la entrega de mercancía con drones y robots. Cada vez se automatizan más las terminales de mercancías y almacenes logísticos», sostiene el informe.

El apunte El perfil de los trabajadores

¿Cómo es el perfil de las personas que quieren trabajar en el sector logístico? Uno de los requisitos es el conocimiento de idiomas. No es imprescindible en los puestos menos cualificados, pero siempre es deseable. Para vacantes con un mínimo de responsabilidad este requisito sí será esencial, pues las compañías suelen coordinarse con actores extranjeros y esta habilidad puede ser determinante. Otro conocimiento deseable es el de e-commerce, sobre todo, entender su filosofía.

Por último, se buscan candidaturas polivalentes. Los avances tecnológicos están transformando el sector y es previsible que algunas profesiones optimicen una parte de sus tareas mediante tecnologías como robots, drones, geolocalización o aplicaciones.

Un agente que está desestabilizando la logística es la expansión del coronavirus. La alarma social que se generó en torno a este fenómeno de salud y el cierre de numerosas actividades provoca picos y descensos de consumo poco predecibles que afectan al curso normal de entrega de mercancía, especialmente si tiene que traspasar aduanas.

Otro de los factores que mantienen en suspenso el crecimiento del sector es el conflicto entre Ucrania y Rusia que involucra especialmente a Europa. Con subidas históricas de hasta el 36% en el precio de la gasolina, que ha roto la barrera de 2 euros el litro, se encarecen los costes derivados del transporte, lo que implica un notorio incremento de los gastos para las empresas del sector logístico.

 **TRANSPORTES PRATS, S.A.**

 **S.A.T.D. TARRACO TRANS, S.L.**



Pol. Ind. RIUCLAR · C/ Granit, 24 · 43006 TARRAGONA

Tel. 977 54 69 82

CORRESPONDENCIA: Ap. Correos 166 43006 TARRAGONA

tp@transportesprats.com

OPERADOR LOGÍSTICO
TRANSPORTE, ALMACENAJE Y DISTRIBUCIÓN

Port Tarragona desafía el futuro de la logística



Pere Navarro Delegado especial del Estado en el Consorci de la Zona Franca de Barcelona

«Si hay algo que ha funcionado muy bien, es la logística»

Entrevista

El SIL 2022, la feria líder de Logística, Transporte, Intralogística y Supply Chain del Sur de Europa, encara su 22 edición, entre el 31 de mayo y el 2 de junio, volviendo a la presencialidad

RAFAEL SERVENT
TARRAGONA

Pere Navarro i Morera es delegado especial del Estado en el Consorci de la Zona Franca de Barcelona (CZFB), organizador del SIL 2022, que entre el 31 de mayo y el 2 de junio vuelve a su formato presencial, en su 22 edición, como la feria líder de Logística, Transporte, Intralogística y Supply Chain del sur de Europa.

Casi tres años sin celebrar un SIL presencial por la Covid-19, pero en los que la logística ha sido fundamental. ¿Cómo ha cambiado el sector en este tiempo?

Lo primero que habría que destacar es que, si hay una cosa que ha funcionado muy bien, ha sido la logística. En situaciones complicadas de confinamiento como las que vivimos, las cosas han llegado a su sitio. ¿Qué ha cambiado? Pues el tema del comercio electrónico, que ya teníamos entre nosotros y la pandemia ha multiplicado por mucho, y que pone en evidencia la digitalización y las nuevas tecnologías.

¿Cómo se presenta esta edición del SIL?

Esta edición es la primera presencial después de tres años, porque la última fue en 2019. Se presenta con muchas ganas de recuperar la relación, porque las personas en este sector forman una comunidad, y hay muchas ganas de recuperar la presencialidad y de expresar que la logística ha funcionado y es mucho más que llevar cosas de un lugar a otro. Por eso centraremos el SIL, en su dimensión de congreso, en el tema fundamental del talento, la innovación y la sostenibilidad.

¿Qué papel ha de tener la logística de 'última milla' en el futuro inmediato?

La logística está muy relacionada con la construcción de los espacios metropolitanos, y aquí es donde llega la 'última milla'. Es algo relacionado con el Real Estate, con plataformas para que pueda lle-



Pere Navarro, delegado especial del Estado en el Consorci de la Zona Franca de Barcelona. FOTO: ACN

gar. Pero también hay un tema de movilidad y sostenibilidad con vehículos eléctricos, con el comercio y sobre cómo el comercio electrónico establece puntos de conexión con lo tradicional.

¿Es posible innovar en este sector?

Desde luego. Tenemos más de cien startups interesadas en exponer su experiencia en esta edición del SIL, que han inventado cosas tan nuevas como los contenedores plegables. Hay tratamiento de datos, Inteligencia Artificial y algoritmos... la logística no es solo apilar y llevar paquetes de un lu-

gar a otro. Hay muchísimos ejemplos, y es algo que se pondrá muy de relieve en esta edición.

¿Tenemos un ecosistema emprendedor en logística? ¿Por qué es bueno fomentarlo?

Ese ecosistema emprendedor existe, y el centenar de startups inscritas es una agradable sorpresa, con innovación que abarca toda la cadena de suministro. Sí que existe un ecosistema de startups, y alimenta la innovación en las grandes empresas que todos conocemos. Por eso es importante apoyarlo. Unas empresas alimentan a otras.

Se habla mucho de relocalización y reindustrialización en Europa. ¿Cómo afecta esto a la logística?

Es muy interesante que haya esta reindustrialización, y la pandemia nos ha demostrado que hemos de fabricar en mejores condiciones. Todo esto, evidentemente, afecta a la logística, que tiene que ver con el mercado global, pero le afecta relativamente. Si fabricamos más cerca, esa logística será de proximidad, es cierto, y el trayecto será más corto, pero quizás las materias primas seguirán viniendo de más lejos.



«Hay tratamiento de datos, Inteligencia Artificial y algoritmos... la logística no es solo apilar y llevar paquetes de un lugar a otro»

«El ecosistema de 'startups' en logística alimenta la innovación en las grandes empresas que todos conocemos»

En esta coyuntura de cambios globales en las cadenas de suministro, ¿qué oportunidades ofrece el Mediterráneo y, en concreto, los puertos de Barcelona y Tarragona, con sus hinterlands?

Eso es algo que abordaremos en la MedaLogistics Week, que tiene que ver con el Mediterráneo y con cuál es el papel que ha de tener África. Queremos que este debate esté presente. En relación a los puertos que me comenta, a diferencia de otros, que son puramente logísticos, los puertos de Barcelona y Tarragona también tienen una fuerte relación con su entorno, hay una relación muy intensa con el territorio. Esta es la diferencia.

¿Y qué implica eso?

Pues que, por ejemplo, el puerto de Rotterdam es impresionante, pero alrededor de él no hay la actividad industrial que tenemos aquí. En el caso de Tarragona, por ejemplo, tiene un papel fundamental una actividad industrial muy importante, en un cruce por el cual pasa el Corredor del Mediterráneo, y veo muy clara la conexión del ámbito metropolitano de Tarragona y Barcelona.

Opini3n

Crisis global y transportes



JOSEP LLUÍS AYMAT
Director de la Federaci3n
Empresarial d'Autotransport
de Tarragona (FEAT)

La creciente dificultad para garantizar el suministro de energa y otras materias primas, con su correspondiente incremento de precio, sumado a otros factores que comentaremos en este artculo, estn incubando un escenario muy peligroso.

No nos hagamos trampas, el precio de la energa ya estaba subiendo meses antes de la guerra en Ucrania. La guerra es un elemento m3s, no el 3nico, de una crisis global. La pandemia ha provocado un bandazo econ3mico brutal, y hemos pasado, en un breve perodo de tiempo, de padecer una crisis de demanda a una de oferta. El intento de recuperar la actividad econ3mica pre-pand3mica r3pidamente, nos ha puesto en evidencia. Ha evidenciado nuestra insolidaridad y ha magnificado y puesto de manifiesto los desequilibrios y riesgos de una globalizaci3n que no era sino depredaci3n.

Nuestros pol3ticos, horrorizados por los costes de la pandemia y su impacto en una deuda p3blica que para muchos pa3ses "avanzados" es ya impagable, hicieron de la recuperaci3n de los niveles econ3micos anteriores a la crisis sanitaria, una aut3ntica competici3n entre pa3ses, olvidando que ampl3simas zonas del mundo no haban recibido vacunas ni superado la pandemia. Por

ello, el s3bito repunte de la demanda de energa y materiales esenciales, no s3lo despert3 la inflaci3n desaparecida desde la crisis del 2008, sino que revel3 que las capacidades para producir y distribuir productos b3sicos no pod3a cubrir la demanda. De pronto nos encontramos que los fletes mar3timos para llevar contenedores de los puertos de Asia a Europa y Norteam3rica multiplican ipor ocho! su coste. Fabricas de todo tipo paran su producci3n al no disponer de chips, de materiales semiconductores, de cobre para fabricar piezas electr3nicas, de madera para hacer palets, ie incluso de cart3n para embalar! La cadena log3stica global est3 sometida a una gran

presi3n porque pa3ses, como China, estn adoptando medidas de Control de Covid que tienen paralizados en estos momentos grandes 3reas industriales y algunos de los Puertos m3s importantes del mundo.

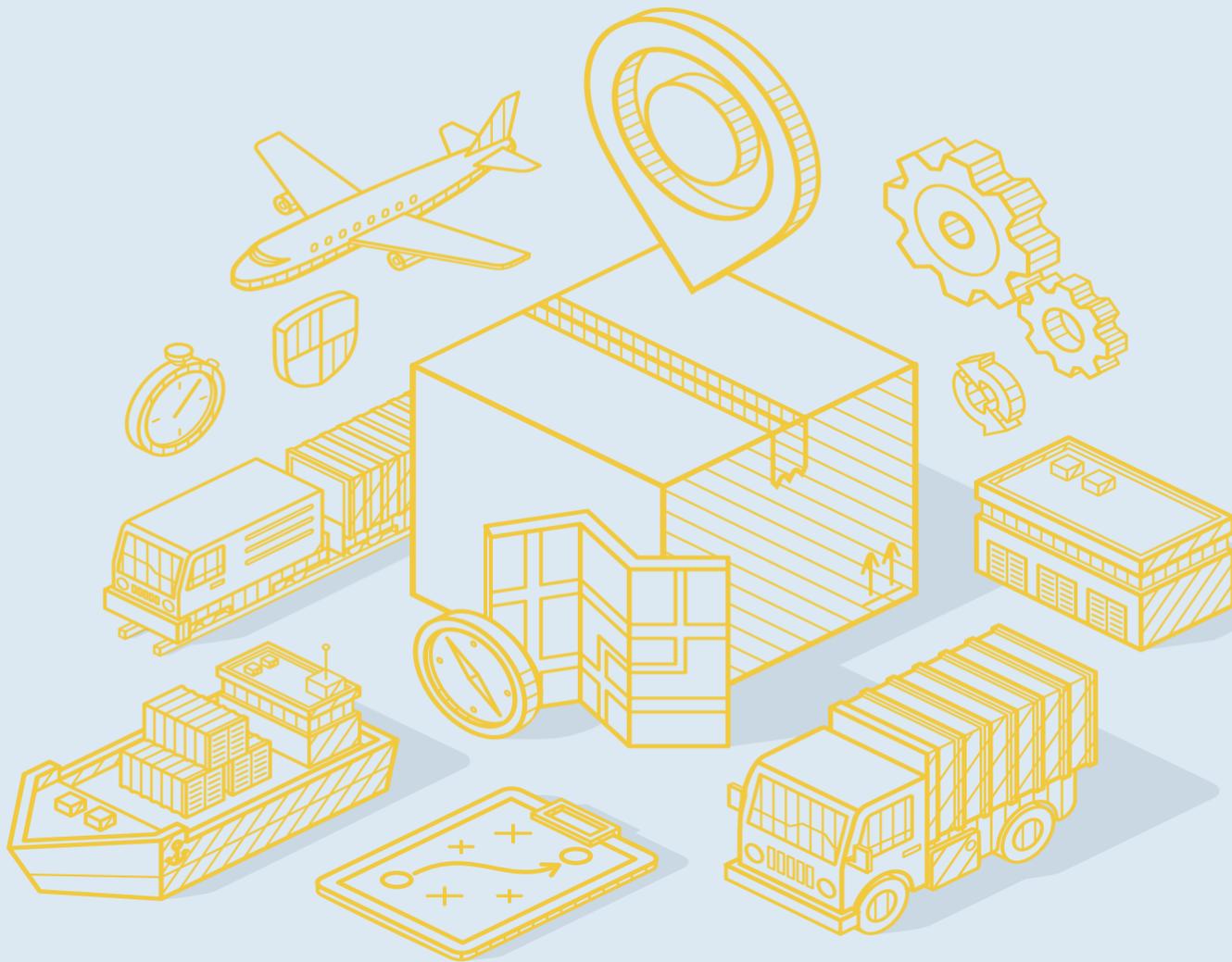
Si a todo esto le sumamos que las pol3ticas «verdes» han desincentivado la b3squeda de nuevos yacimientos de gas y petr3leo, que las sanciones a Rusia tensan a3n m3s los mercados de metales y productos estrat3gicos y que est3 a punto de producirse una crisis alimentaria al ser Ucrania el mayor exportador mundial de grano, nos encontramos ante un escenario tan inestable que agrava extraordinariamente los riesgos de conflictos armados para

procurarse el acceso y el control de territorios con recursos considerados estrat3gicos.

Ante este panorama creo necesario que nos preguntemos hasta que punto seremos solidarios y compartiremos los recursos de que disponemos, que ser3n mucho menores de los que dispon3amos hasta hace bien poco. En este punto cabe recordar que, a pesar de todo, la cadena log3stica no se ha roto. Que contin3a suministrando los productos b3sicos y que, con las limitaciones apuntadas, mantiene la actividad del comercio y la industria.

Sin un sector del transporte como el que tenemos, que no tuvo miedo ni en los momentos m3s duros de la pande-

mia, la econom3a productiva ya habr3a colapsado. Por eso tengo la esperanza de que si se nos proporcionan los elementos que precisamos, nuestro papel ser3 clave para minimizar las dificultades y proporcionar a la econom3a el tiempo que har3 falta para recomponer los mecanismos de ajuste oferta-demanda. No obstante no hay vuelta al pasado y la globalizaci3n no puede seguir como hasta ahora. La producci3n no puede sustentarse explotando mano de obra, contaminando regiones y derrochando energa transportando baratijas sin valor a3naddido desde una a otra esquina del planeta. Ser3a bueno no equivocarnos por una avaricia insensata.



GORGORI

Servicio Intermodal Completo

- Transporte de contenedores
- Estocaje, reparaci3n y limpieza de contenedores
- Montaje de flexis y linnners

www.gorgori.com



Port Tarragona

ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS
VILA-SECA

Nuevo espacio logístico

Port Tarragona invierte más de 30 millones de euros para crear un espacio logístico, con más de 900.000 metros cuadrados dentro del recinto portuario, para impulsar los tráficos marítimos y la actividad económica del territorio.

La logística al servicio de las personas



920.000 M2 DE SUELO

- Parcelas desde 4.370 m²
- Naves desde 2.289 m²
- Accesos por carretera y ferrocarril
- Conexiones marítimas
- Operativas con gran valor añadido

URBANISMO SOSTENIBLE

- Reaprovechamiento de hasta un 50 % del agua
- Implantación de energías renovables
- Urbanización con zonas arboladas y ajardinamiento
- Restauración de la Red Natura 2000
- Consolidación de la villa romana de Cal·lípols