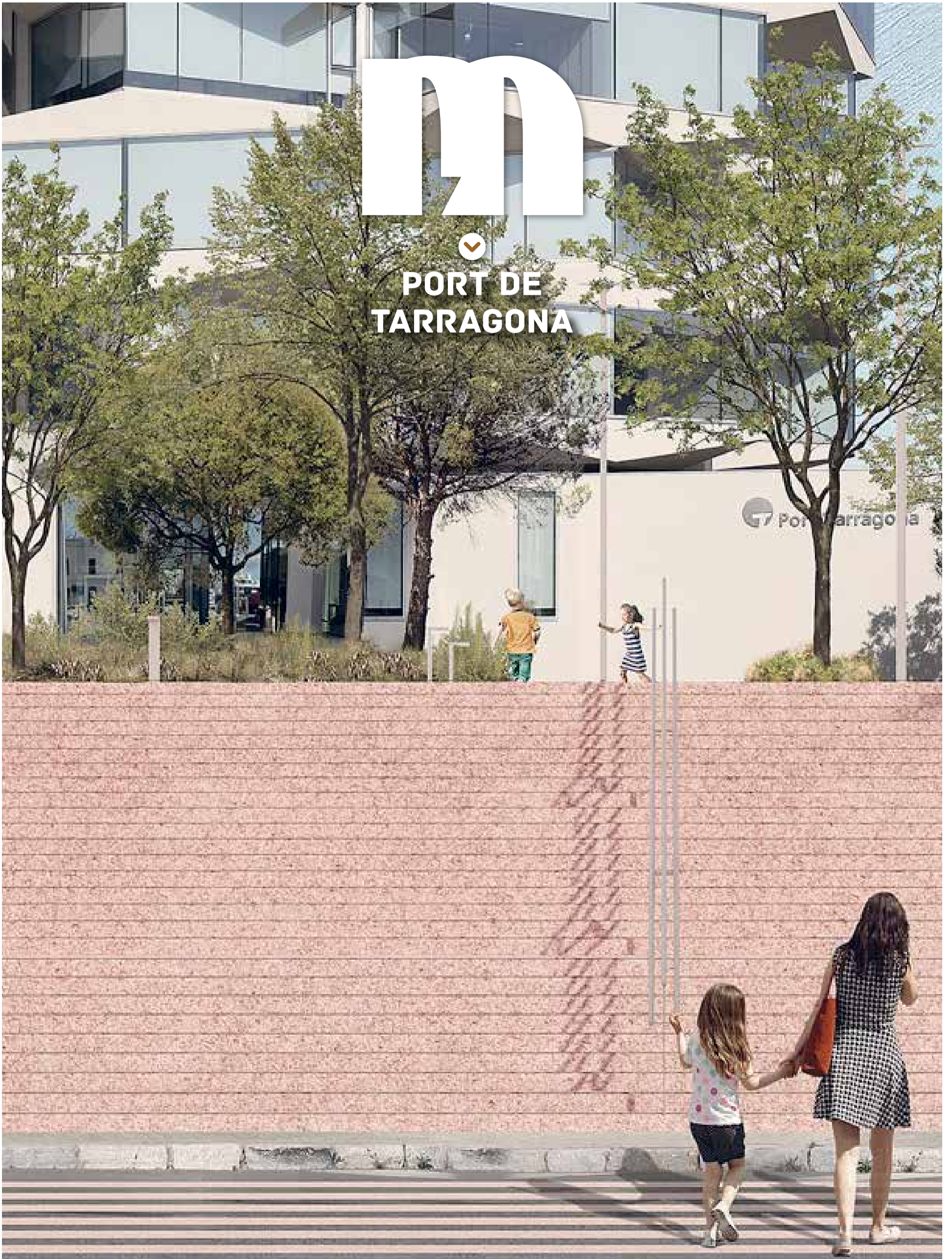




PORT DE TARRAGONA



Port de Tarragona

MEDI AMBIENT

El Port de Tarragona engega una transformació verda com a estratègia per a un futur competitiu

La descarbonització i la protecció del medi ambient és un dels eixos vertebradors de la seva activitat

Anna Ferran

Ser un port sostenible, descarbonitzat i respectuós amb el medi ambient, per assegurar la seva competitivitat. Aquesta és l'estratègia de l'Autoritat Portuària de Tarragona en aquesta etapa liderada pel president Saül Garreta. Amb la seva arribada al càrec, la sostenibilitat es convertia en l'eix vertebrador de tota l'activitat portuària. Ara, un any i mig després, són múltiples els projectes que el Port de Tarragona està promovent per a transformar-se cap a un nou model de port, on el creixement dels tràfics va de bracet de la protecció del medi ambient. Els resultats de 2023, el segon millor any de la seva història, avalen aquesta aposta.

La nova estratègia, anomenada #RumbEcoPort2027, està treballant àmbits diversos. L'electrificació dels molls, l'aposta per les renovables, l'autosuficiència energètica, l'impuls del ferrocarril com a mitjà de transport de mercaderies de baixes o zero emissions o el posicionament com a port de referència en la logística de combustibles alternatius i sostenibles i en la construcció de plataformes eòliques marines són només algunes de les accions en les quals s'han fet importants passos en els darrers mesos. Ara bé, si hi ha un aspecte en el qual s'ha dut a terme un salt quantitatiu i qualitatiu és en l'impuls dels projectes per a la protecció de la biodiversitat dels espais d'influència portuària.

Alguns dels projectes ja fa temps que estaven en marxa, en les fases inicials, i ara comencen a materialitzar-se. Aquest és el cas de la restauració dels Prats d'Albinyana, un espai protegit inclòs dins de la Xarxa Natura 2000 que s'ubica entre la ZAL i la plat-

ja de la Pineda, que suposarà la restauració ambiental més important d'una zona humida a Catalunya des de la recuperació de l'estany d'Ivars. La primera fase de la restauració, que durarà un any, començarà els pròxims dies i un cop enllestida omplirà de flora i fauna aquesta zona humida.

Altres iniciatives van iniciar-se com a proves pilot anys enrere i els bons resultats obtinguts han fet que tirin endavant i s'ampliïn progressivament. Així està succeint amb els projectes de regeneració marina. El 2021, la URV i el Port, amb la col·laboració de dues empreses, van promoure un primer projecte de col·locació de biòtops. Els bons resultats obtinguts han fet que d'aleshores ençà se n'hagin instal·lat d'altres i ara l'Autoritat Portu-

Amb la protecció d'espais naturals es busca preservar la biodiversitat i capturar més CO₂

ària estigui licitant un projecte per a regenerar el fons marí del Parc Subaquàtic de Tarragona, amb l'objectiu no només d'augmentar la fauna,

sinó també la flora, convertint aquest indret en un gran captador de CO₂.

I és que en el camí cap a la descarbonització, és tan important l'impuls a noves tecnologies zero emissions, com la capacitat de capturar el CO₂ existent mitjançant grans espais verds. En aquest sentit, la reordenació de l'entorn de les seus de l'APT es convertirà en un nou pulmó verd a tocar del mar. Així mateix, la recuperació de les zones humides de les desembocadures del Francolí i el Gaià ajudaran a mantenir la seva biodiversitat.

I ara, amb una clara visió de futur, l'Autoritat Portuària treballa per a configurar solucions a problemes derivats de l'emergència climàtica, com l'estrès hídric amb el projecte per a construir una dessaladora, per a avançar cap a un territori més resilient.



Els Prats d'Albinyana recobren la seva esplendor

La restauració dels Prats d'Albinyana marcarà un abans i un després. La primera fase dels treballs, que començarà els pròxims dies i s'allargarà un any, restauraran els ecosistemes propis d'aquest espai protegit. S'eliminaran els impactes i pressions més directes i es potenciaran els elements d'interès ecològic, naturalístic i sociocultural. La segona actuació consistirà en la construcció d'una llacuna de 10 hectàrees, on es reintroduiran diversos tipus de tortugues i també peixos d'aigua dolça com el fartet. Dins de la llacuna, s'hi crearà una illa de 26.990 m², que facilitarà la nidificació d'aus com la gavina corsa, i al voltant de la llacuna, s'hi plantarà bosc de ribera. La darrera fase del projecte inclou la creació de camins, miradors faunístics i passarel·les.



Fer del fons marí tarragoní un pulmó de vida

Omplir de vida el fons marí del litoral tarragoní més pròxim al Port. Des de fa tres anys, aquesta ha estat una de les apostes destacades de l'Autoritat Portuària en matèria de promoció de la biodiversitat. Entre 2021 i 2023, s'ha dut a terme diverses immersions de biòtops en localitzacions estratègiques que, segons els resultats avaluats per als científics de diverses universitats, han propiciat un augment de determinades espècies. Enguany, però, el Port fa un pas més amb la licitació d'un projecte de regeneració del fons marí del Parc Subaquàtic de Tarragona. L'APT farà una inversió d'uns 50.000 euros per una actuació que comportarà un augment de les espècies tant de fauna com de flora marina, millorant la qualitat de l'aigua i ajudant a la captura de CO₂.



Recuperar les zones humides pròximes als rius

Les zones humides són un dels espais naturals més fràgils i amenaçats. La zona d'influència del Port compta amb diversos d'aquests espais i ara l'APT està impulsant projectes per a recuperar-los. Un és la renaturalització de la dreta de la desembocadura del Francolí. Aquesta zona ha patit un descens de la biodiversitat per la sequera i la proliferació d'espècies invasores. L'APT està enllestint el projecte que definirà les accions a fer per recuperar espècies autòctones i garantir la seva funcionalitat ecològica. Una altra acció és la recuperació de la Plana del Vinyet, a l'esquerra de la desembocadura del Gaià. És un espai natural d'interès paisatgístic, cultural i social pel seu aïllament respecte a infraestructures ferroviàries i viàries. Ara se n'incrementarà la seva protecció.



Dessaladores per alliberar cabal d'aigua de boca

Reduir l'ús dels recursos naturals, especialment quan són escassos com l'aigua, és clau per a preservar el medi ambient. Amb l'objectiu de ser autosuficient, l'APT està impulsant la construcció de dues dessaladores. La primera, petita de 8 m³ al dia, s'inaugurarà al juny. Està finançada amb recursos propis i cobrirà les necessitats de reg de zones verdes i neteja del Port. La segona, que s'ubicaria a la pedrera del Cap Salou, es troba en una fase molt inicial. Suposaria una inversió d'uns 100 milions d'euros, utilitzaria energia elèctrica verda i tindria capacitat per tractar 50.000 m³ d'aigua al dia, cobrint tota la demanda del Port i també la de la indústria química. Aniria soterrada i a sobre, a l'exterior, es crearia un espai natural i cultural, convertint-se en un nou atractiu turístic.

Port de Tarragona

URBANISME



A banda de la creació del Parc del Port, en la primera fase dels treballs també s'intervindrà al passeig del Relotge (a la imatge), al vial del Mar, al pinar de la marina i al passeig del Miracle. © CEDIDA

Les zones verdes de l'entorn portuari creixeran un 64% gràcies al Parc del Port

La setmana vinent sortirà la licitació de la primera fase de la transformació urbanística de l'entorn de l'APT per 4,7 MEUR

Anna Ferran

Ara fa un any, es presentava públicament quina era la proposta guanyadora per a la renaturalització i la creació d'una zona de baixes emissions i mobilitat sostenible de l'entorn de les seus de l'Autoritat Portuària de Tarragona. L'estudi d'arquitectura MasMaristany i el projecte Parc del Port - Ciutat verda al Mar eren els escollits. D'aleshores ençà, la renovació d'aquest espai ha anat fent els passos previs -amb la redacció del projecte executiu i una ampliació del pressupost previst- i ara ja està tot a punt per a començar la intervenció. De fet, aquest dimarts el BOE publicava l'anunci previ a l'inici de la licitació de les obres, que s'obrirà la setmana vinent. La primera fase d'aquest projecte urbanístic transformador, que es correspon a la creació del Parc del Port, suposarà una inversió de 4,7 milions d'euros. Es preveu que les obres comencin el pròxim setembre i que, un any després, estiguin finalitzades.

Amb el Parc del Port, les zones verdes en els entorns portuaris tarragonins creixeran un 64%, passant dels 7.000 m2 actuals als 11.500m2 un cop acabades les obres. De fet, un dels objectius d'aquesta inter-



L'objectiu de la intervenció és promoure els usos socials d'aquest espai i generar una connexió més fluida entre el Port i la ciutat. © CEDIDA

venció és el de crear un refugi climàtic. Per aconseguir-ho, es preveu la col·locació de la màxima quantitat d'arbres possible, buscant una major densitat per configurar un bosc a la zona on actualment es troba la plaça del rellotge de sol. Es planteja estendre la vegetació, bé en agrupacions o en alineacions al llarg de passejos i places, proporcionant ombra en els espais per als vianants i recorreguts ciclables, millorant el confort climàtic en un escenari d'escalfament global.

Un sistema de tres places

El canvi urbanístic que està engenant l'Autoritat Portuària, però, no s'acaba amb la creació

d'una gran zona verda. De fet, el projecte planteja l'articulació dels usos socials d'aquesta àrea en tres places: la plaça de l'APT, la plaça de l'Escala Reial i la plaça dels Carros. I tot amb el propòsit de millorar la unió física entre la ciutat de Tarragona i el Port; però també entre diversos espais portuaris, com són la zona de les seus institucional i administrativa de l'APT i el Moll de Costa.

Actualment, el mur del dic de Llevant suposa una barrera entre ambdós espais. És per això que ja en aquesta prime-

ra fase del projecte, s'obrirà el mur i es construirà una gran escalinata que permetrà una

En aquesta primera fase s'obrirà el mur del dic de Llevant per construir-hi una gran escalinata

circulació molt més fluida dels vianants.

Així mateix, la intervenció que començarà la pròxima tardor també actuarà sobre els espais adjacents a la plaça de l'APT, com són el passeig del Relotge, el vial del Mar, el

pinar de la marina i el passeig del Miracle. En tots ells, s'hi col·locarà vegetació i mobiliari urbà per a convertir-ho en un indret amable per a la ciutadania.

Cal destacar que la transformació urbanística de l'entorn de l'APT vol ser una peça complementària del Pla Integral de la Part Baixa. Així mateix, s'integra dins de l'Anella Verda formada pel passeig del Miracle, el Moll de la Costa, el moll dels Pescadors, el Francolí, l'avinguda Roma i la Rambla Nova, actuant com una ròtula entre aquests espais verds urbans.

El Parc del Port actuarà com un refugi climàtic gràcies a la seva configuració de bosc

EN DETALL

La proposta per la plaça dels Carros: una porta oberta al port

La segona fase de la intervenció urbanística posa el focus en la remodelació de la plaça de l'Escala Reial i de la plaça dels Carros. La idea de l'Autoritat Portuària és que la plaça dels Carros recuperi la seva antiga funció de porta oberta al port i a la ciutat. El projecte planteja una àmplia reforma dels accessos sota la línia del ferrocarril i una profunda remodelació urbanística de la plaça, d'acord amb els principis que guien la renaturalització del Parc del Port. També s'inclou una millora del funcionament dels ascensors i la possibilitat d'utilitzar la bicicleta sense afectar els vianants. A més, el nou disseny suma zones d'estada i descans, jocs infantils, serveis, una escultura emblemàtica i la implementació d'una plataforma única amb accés restringit als vehicles.

Port de Tarragona

DESCARBONITZACIÓ

L'electrificació dels molls i les energies verdes agafen embranzida per assolir un Port zero emissions

Enguany començarà l'electrificació del moll de Balears i es faran cinc noves implantacions fotovoltaïques

Anna Ferran

La competitivitat dels ports passa per la seva descarbonització. En un context d'emergència climàtica, reduir al màxim les emissions de CO₂ i altres gasos contaminants és l'única alternativa per a frenar els efectes del canvi climàtic. Però no només això. I és que tot apunta que les activitats amb una alta petjada de carboni tindran règims fiscals més durs que impactaran en la seva eficiència i competitivitat econòmica. Aquest panorama fa que descarbonitzar-se sigui més que mai una obligació. I és per això, que tant per convicció com per pragmatisme, el Port de Tarragona està impulsant nombroses iniciatives que l'ajudaran a esdevenir un port zero emissions netes.

Des de la restauració de la biodiversitat del seu entorn fins a l'impuls del ferrocarril com a mitjà de transport de mercaderies més sostenible, són múltiples les actuacions que està duent a terme l'Autoritat Portuària de Tarragona per a convertir-se en un port amb una baixa petjada de carboni. Unes de les més destacades fan referència a l'electrificació, i l'ús d'energies renovables.

Electrificació dels molls

L'electrificació és una de les grans apostes de l'APT en matèria de descarbonització. Des d'ara i fins al 2027, farà una inversió de 50,7 milions d'euros per a electrificar els molls i les grues. Ara bé, què comporta l'electrificació dels molls? Actualment, els vaixells, per a disposar d'energia a bord quan han atracat a port, han de continuar amb els motors engegats. L'electrificació dels molls suposarà la creació d'una instal·lació elèctrica que permetrà que els vaixells s'endollin al moll i s'abasteixin de l'electricitat que aquest els proveeixi durant la seva estada al port, cosa que reduirà dràsti-



Un dels objectius de l'Autoritat Portuària és aconseguir l'autosuficiència energètica de tots els seus equipaments. © CEDIDA

cament les emissions dins del recinte portuari.

Els primers molls que s'electrificaran seran els de Balears, Andalusia i Cantàbria. El moll de Balears amb una inversió de 10.250.000 euros i un termini d'execució de dos anys, del 2024 al 2026. Quan finalitzi aquest projecte, es començarà amb l'electrificació del moll d'Andalusia, que disposa d'una inversió de 4.125.000 euros i un termini d'execució de dos anys (2027-2028). Paral·lelament, s'electrificaran el moll d'Andalusia, a la qual es destinarà 1,25 milions d'euros.

Tan important com electrificar els molls perquè els vaixells no generin emissions quan estiguin atracats a moll, ho és que les activitats de càrrega i descàrrega no generin noves emissions. En l'actualitat, les grues van propulsades per dièsel, però el Port està treballant per a adaptar les grues actuals dels molls de Castella i Aragó i que puguin funcionar mitjançant un sistema elèctric. Aquesta actuació suposa una inversió de 7,7 milions d'euros,

dels quals 3,3 es destinen a les grues del moll de Castella i 4,4 a les del moll d'Aragó.

Més fotovoltaïca

Ara bé, no servirà de res la inversió per a electrificar els molls i les grues si no es pot subministrar una energia neta. En aquest sentit, fa temps que l'APT està fent passes per avançar cap a l'autosuficiència energètica amb fonts renovables, concretament, gràcies a la col·locació d'instal·lacions fotovoltaïques a la coberta de diversos edificis. Enguany, intensificarà aquesta aposta amb noves instal·lacions en cinc edificis portuaris més. Dues d'elles ja estan en marxa.

La primera és la instal·lació a sobre de la coberta del Refugi 1, donant continuïtat a la instal·lació que ja hi ha a sobre del Refugi 2, seu del Museu del Port. Aquest projecte té un pressupost de 630.000 euros i quan les plaques es trobin en funcionament s'estima una reducció anual d'emissions de 90 tones de CO₂ i un estalvi econòmic anual de 56.450 euros.

La segona nova instal·lació que ja està completada és la ubicada a la coberta del Club de Rem de Tarragona. Es tracta aproximadament de 110 panells solars que generen una potència nominal de 60KW. En aquest cas, l'Autoritat Portuària ha fet una inversió de prop de 80.000 euros, que permet cobrir la totalitat de les necessitats energètiques del Club de Rem i disposar d'excés elèctric, que s'injectarà a l'estació transformadora 12.2 del Port de Tarragona i des d'allà es distribuirà a diferents punts de dins del recinte portuari com el varador, l'edifici de la policia portuària, part del moll de Rioja, etc.

Des d'ara i fins al 2027 es farà una inversió de 50,7 MEUR per a electrificar els molls i les grues

Els altres tres edificis en els quals al llarg de l'any s'hi ubicaran instal·lacions fotovoltaïques seran la marquesina de l'edifici d'entitats (inversió de 50.000 euros), l'edifici de la policia portuària (inversió de 245.000 euros) i les naus

del moll de Castella (inversió d'1,25 milions d'euros).

Implicar la comunitat portuària

Més enllà de la descarbonització i l'impuls a les renovables que s'està produint dins de la mateixa Autoritat Portuària, la clau per a una notòria reducció d'emissions de CO₂ en l'entorn portuari passa per les empreses concessionàries que conformen l'entramat de la comunitat portuària. Per a incentivar-les a avançar en matèria de descarbonització, l'APT ha impulsat bonificacions de taxes portuàries per valor d'un milió d'euros dirigides a empreses que operen al Port que duguin a terme bones pràctiques ambientals.

Les bonificacions són una eina que vol incentivar a la comunitat portuària a fer el canvi de paradigma, però no són l'objectiu final. La meta que persegueix l'APT i el conjunt

de la comunitat portuària és la creació d'una comunitat energètica que gestioni la creació i distribució d'electricitat verda i faciliti la transició energètica del conjunt d'actors portuaris.

L'Agrupació per a la Promoció del Port de Tarragona (AP-PORTT) coordinarà aquesta iniciativa, que ja està fent les primeres passes, tant en un nivell administratiu, amb la modificació d'estatuts, com tecnològic. I és que fa uns mesos l'APT va fer amb èxit una prova pilot d'Smart Grid al Moll de Costa. L'Smart Grid -una xarxa intel·ligent que donarà suport a la futura Comunitat Energètica- permet monitorar produccions i consums energètics i fer simulacions, cosa que la convertirà en una eina clau.

Promoure sinergies

El repte de la descarbonització, però, és compartit per al conjunt de la societat. I per això, cal treballar de manera conjunta per a aconseguir avenços que ens encaminin cap a un futur sostenible i net d'emissions. En aquest sentit, l'Autoritat Portuària arriba a un acord amb la Vall de l'Hidrogen de Catalunya -ens que està promovent el desenvolupament de l'hidrogen verd en terres catalanes i, molt especialment tarragonines- perquè aquesta última establis la seva Oficina Tècnica a la seu institucional de l'APT i així crear un entorn col·laboratiu per a impulsar innovacions tecnològiques sobre hidrogen verd relacionades a activitats portuàries. Estan treballant per a dur a terme dues proves pilot de reconversió de fuel a hidrogen d'una locomotora i dues embarcacions, una de pesca i l'altra de la policia portuària. En aquest moment, s'estan determinant les necessitats tecnològiques del projecte i s'estan buscant empreses capacitades per a emprendre aquesta innovació.

D'altra banda, APPORTT i l'empresa pública d'energia de Catalunya (L'Energètica) signaven el novembre un conveni de col·laboració per impulsar la transició energètica i fomentar la innovació al Port de Tarragona. Entre els acords destaca l'ús d'una part de les instal·lacions del Port de Tarragona per part de L'Energètica, que es compromet a organitzar esdeveniments anuals i proporcionar assessorament en matèria d'energies renovables a APPORTT i a tots els seus associats, amb l'objectiu d'avançar cap a la creació de la comunitat energètica portuària.

Port de Tarragona

L'atrill

DESCARBONITZACIÓ

APPORTT amb energia

Des del juliol de l'any 1992, ja fa uns quants anys, els camins recorreguts per l'agrupació han anat en paral·lel a la direcció o l'estratègia que hagi pogut traçar el Port de Tarragona al llarg d'aquests anys, mirant sempre conjuntament de potenciar i assegurar la viabilitat econòmica del mateix Port i per contagi dels seus concessionaris, la gran majoria dels quals formen part de la nostra agrupació. De fet, ens considerem (i, de fet, som), un apèndix del Port i compartim un vincle 'familiar' amb l'Autoritat Portuària de Tarragona (APT), que és casa nostra.

Per tant, no és cap casualitat que quan es parla d'APPORTT o des d'APPORTT, les paraules, energia, verda, renovable o de proximitat siguin part de la conversa. I és que, des de fa prop d'un any, aquesta és la nostra dèria, compartida amb l'APT, i ens ho hem pres seriosament.

Sabem quina és la raó fundacional de l'agrupació i no la perdem de vista. És per això que mirem d'adaptar-nos i trobar maneres de treballar vectors estratègics com la transició energètica, dins del concepte de l'energia, que puguin afavorir els nostres associats. Tot i això, ens sentim còmodes sabent que alhora que afavorim i treballem pels nostres socis, també estem intentant ser part de la solució des d'un punt de vista més global, potenciant mesures contra el canvi climàtic, colze a colze amb el Port de Tarragona, a través de la gestió de l'energia que ha de ser sempre renovable, i sempre que es pugui de proximitat.

Estem segurs que gràcies a les bases i al full de ruta que s'han fermat aquests últims mesos des de l'APT i la seva oficina de transició energètica (de recent creació), i en les quals APPORTT ha col·laborat i treballat activament, en els pròxims anys assistirem a un canvi molt significatiu pel que fa a la transició energètica a Tarragona, i d'aquí a molt poques setmanes ja podrem començar donar notícies en aquest sentit, estigueu atents.

Quan es parla d'APPORTT, les paraules energia, verda, renovable o de proximitat són part de la conversa. Aquesta és la nostra dèria i en ho hem pres seriosament

Marc Roca
Gerent d'APPORTT



L'impuls al ferrocarril, la clau per a reduir la petjada de carboni i sumar més mercaderies

El 2023 es va registrar un creixement del 10% de les operatives amb tren al Port

Anna Ferran

Els ports són, sense cap mena de dubte, els espais intermodals per excel·lència. La confluència de diferents tipus de transports en un mateix espai fa que, al parlar de descarbonització, calgui una visió de conjunt. I és que no es tracta només de fer els vaixells menys contaminants. La resta d'activitat portuària també ha de reduir la seva petjada de carboni. I en això hi juga un paper molt important el transport terrestre. En aquest sentit, fa temps que el Port de Tarragona aposta pel ferrocarril com l'alternativa per a reduir les emissions de CO₂ del transport terrestre, especialment en les mitges i llargues distàncies. Els fruits d'aquesta aposta ja s'estan començant a veure.

El passat 2023, el Port tancava amb un creixement del 10% del moviment de ferrocarrils. En total, van entrar i sortir del recinte portuari un total de 1.955 combois, xifra que es converteix en la segona millor de tota la sèrie històrica. Els tràfics que van impulsar aquest augment de la intermodalitat ferroportuària van ser els cereals, que amb 652 combois van representar el 33% del total; els automòbils, que van englobar 505 trens i una quota del 26%, i els productes siderúrgics amb 466 moviments



Un tren carregant cereals al moll de Castellà del Port. © CEDIDA

via ferrocarril, que suposen un 24% del total.

Si bé la tendència és positiva, encara queda molt per fer. La Unió Europea vol que, de cara al 2030, un 30% del transport que actualment es fa per carretera s'hagi transferit cap a altres modalitats menys contaminants, com el ferrocarril o el transport fluvial. Així mateix, ADIF ha fixat que el transport de mercaderies per ferrocarril assolixi una quota del 10% el 2030, respecte al 4% actual. Tenint en compte aquestes metes, el Port de Tarragona treballa en múltiples àmbits per a promoure el ferrocarril.

Noves infraestructures

Una de les apostes que ha fet l'Autoritat Portuària de Tarragona en els darrers anys és la creació de noves infraestructures orientades cap a la intermodalitat ferroportuària i la millora de les existents.

Concretament, són tres els projectes claus: la Zona d'Activitats Logístiques (ZAL), que està integrada dins del Corredor del Mediterrani; la Terminal Intermodal de la Boella; i la PortTarragona Terminal Guadalajara-Marchamalo, una nova plataforma logística que el Port està promovent al centre de la Península per a ampliar la seva zona d'influència i que permetrà el transport de mercaderies amb tren des de peu de moll fins a Guadalajara en tren en sis hores, guanyant en eficiència i reducció d'emissions.

Liderar el canvi

Ara bé, per promoure un canvi profund com aquest no calen

Liderar el canvi

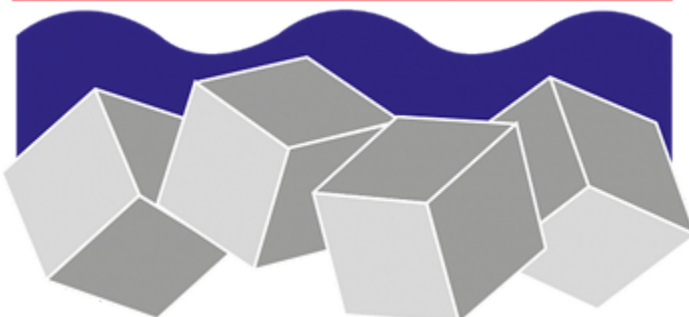
Ara bé, per promoure un canvi profund com aquest no calen

només infraestructures, sinó també un canvi de mentalitat, primer, i de procediments, després, en tota la cadena logística. És per això que l'Autoritat Portuària ha assumit un rol de lideratge promovent iniciatives diverses encaminades a impulsar el ferrocarril.

Des de la participació en fòrums econòmics fins a trobades bilaterals amb altres administracions i ens de l'àrea d'influència del Port interessats a fer créixer el transport per tren, passant per l'organització de jornades d'experts com el Rail Day, són diverses les accions que està duent a terme l'APT per a crear un clima propici que permeti l'avenç del ferrocarril.

Fa un mes, el Tinglado 1 del Moll de Costa acollia a més de 200 experts en la cinquena edició del Rail Day. En la jornada es van identificar els principals reptes a superar, tant en matèria d'infraestructures com de serveis, si es volen assolir els objectius marcats. Entre aquests, en destaca l'impuls a les autopistes ferroviàries -serveis en les quals es carreguen els camions o els semiremolcs a dalt d'un tren llançadora-com la que s'està promovent entre Tarragona i Saragossa, com una de les claus per a fer enlairar el transport ferroviari en general, i estimular el creixement dels tràfics portuaris tarragonins, en particular.

APPORTT



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

Des de 1992 treballant per la promoció i la competitivitat de les empreses i les entitats del Port de Tarragona

Passeig de l'Escullera, s/n, 43004 Tarragona

apportt@apportt.com

https://apportt.com

https://twitter.com/APPORTT_AIE

977 259 400 - EXT 1322

Port de Tarragona

SAÛL GARRETA

President de l'Autoritat Portuària de Tarragona

«Invertirem 70 MEUR en l'ampliació del moll de Balears per a acollir la construcció d'aerogeneradors marins»

L'Autoritat Portuària vol atreure nous tràfics relacionats amb les renovables i l'economia verda i comença a planificar un nou cicle inversor amb el contradic de Ponent i la segona fase de Balears com a projectes estratègics

Anna Ferran

Guanyar en competitivitat i resiliència i promoure un model econòmic al territori basat en la sostenibilitat, la innovació i la descarbonització. Aquestes són les fites que es marca l'Autoritat Portuària de Tarragona. El seu president, Saül Garreta, ha fet de la descarbonització la seva bandera i són múltiples els projectes que s'estan impulsant per a reduir la petjada de carboni. Però el Port de Tarragona no només vol deixar de generar emissions, sinó que busca atreure tràfics vinculats a la transició energètica. Tant és així que ja està planificant un nou cicle inversor, que suposarà la creació de noves infraestructures, com ara una ampliació de 19,5 hectàrees del moll de Balears o els tres molls adossats al futur contradic de Ponent, perquè a mig termini puguin acollir la construcció dels aerogeneradors marins que s'instal·laran en diversos parcs *offshore* a la Mediterrània occidental, i a la llarga consolidin el tràfic de cereals i càrrega general.

–Tancaven el 2023 com el segon millor any de la història del Port pel que fa als tràfics i han començat aquest 2024 amb molt bones xifres en alguns tràfics com els cereals o el cru de petroli. Quins són els motius que expliquen l'augment d'aquests tràfics?

–En el cas dels hidrocarburs, depèn del polígon petroquímic, i de si es fan o no aturades a les plantes, i del context global. I en el cas dels cereals, la sequera i l'impacte que aquesta té en la collita nacional condiciona les nostres xifres. Enguany, ja es veu que les collites seran millors que les de l'any passat i és pràcticament segur que tindrem alguna reducció respecte al tràfic rècord

que vam batre l'any passat. Malgrat això, el cert és que estem impulsant millores per a donar resposta a les demandes d'aquest sector.

–Quines millores?

–D'una banda, hem impulsat un grup amb les empreses més importants del sector i aviat començaran les reunions periòdiques en les quals escoltarem quines són les seves necessitats per a poder fer millores constants. Hem donat un missatge de compromís amb el sector cerealístic i sé que estan satisfets. Però no només això. Estem iniciant l'adquisició d'unes parcel·les a tocar del marge dret del Francoí i de l'A-27, que ja incloses en la Delimitació d'Espais Portuaris, per augmentar la superfície destinada a l'emmagatzematge d'agroalimentari, fer front a les peticions del mercat i evitar possibles ruptures d'estoc. En aquest espai, hi haurà un bon aparcament de camions, amb totes les condicions necessàries i a la llarga s'hi podrà instal·lar una hidrogena. A tot això, cal sumar-hi l'impuls al ferrocarril, que ens permet una major rotació de l'estoc que hi ha als magatzems.

–Menciona el ferrocarril, estudiant la viabilitat de terminals ferroviàries a Lleida, les Terres de l'Ebre o el Penedès. És per donar resposta a aquesta demanda del sector cerealístic?

–Va molt més enllà. Es tracta de descarbonitzar la cadena logística. Com a administració pública, tenim una visió a llarg termini on l'aposta pel ferrocarril és bàsica per a augmentar la nostra competitivitat. Per això, juntament amb el Port de Barcelona i CIMALSA, hem establert una col·laboració estreta per a impulsar aquelles terminals ferroviàries més enllà del que avui és negoci.



Garreta defensa que cal consens territorial per aconseguir que les mercaderies passin per l'interior. © GERARD MARTÍ

«Estem iniciant l'adquisició d'unes parcel·les a tocar del Francoí per a augmentar la superfície destinada a l'agroalimentari»

”

«Treballem amb la Generalitat per fer un Pla Director d'accessos ferroviaris al Port per fer sortir les mercaderies per l'interior»

”

Tenim el cas de la terminal de Quatre Pilans Torrelblanca, a Lleida, on hi ha la demanda, però falta la capacitat de les vies. L'Estat ha fet un estudi informatiu sobre el desdoblament de 10 quilòmetres i ara estem treballant perquè s'ampliï 10 quilòmetres més aquest desdoblament. Aquesta és la terminal que més ens interessa des del Port de Tarragona, perquè és dins del nostre hinterland.

–I la de les Terres de l'Ebre?

–Aquesta estaria molt vincu-

lada a un projecte tractor com és Kronospan. Ara, la demanda no està tan clara com ho està al Corredor de l'Ebre, associada a l'agroalimentari, però estem convençudíssims que ho estarà. Hi ha infraestructures, com

la ferroviària, que creem demanda. Totes les empreses que s'interessen pel Port ens pregunten pel ferrocarril i això evidencia cap a on va el món del transport de mercaderies. El ferrocarril és el mitjà que s'electrifica més fàcilment. Nosaltres hi apostem clarament, i projectes com la Port Tarragona Terminal Guadalajara-Marchamalo així ho evidencien. I ho fem entenent que el sector logístic és una xarxa, en el qual les autopistes ferroviàries i marítimes seran clau.

–Han fet càlculs de l'impacte que tindrà en els tràfics portuaris la futura autopista ferroviària entre Tarragona i Saragossa?

–Encara no estem en aquesta fase. A Tarragona estem en una situació prèvia que és consensuar amb tot el territori un transport de mercaderies que no vagi per la costa. Les mercaderies han de passar per l'interior, per llocs que generin la mínima afectació, encara que tinguin un traçat una mica més llarg, perquè el transport de mercaderies va en combois de 750 metres, que no demanen unes altes velocitats, però sí que no hi hagi interferències per a tenir regularitat. Per això, cal consens territorial. Si no ho fem i continuen passant per la costa, el tram de línia entre Tarragona i Barcelona quedarà absolutament col·lapsat.

–El Port ja ha estat treballant amb Adif per veure quines són les opcions per fer sortir les mercaderies per l'interior.

–Exacte, això ens permet tenir una base per a després poder acabar de consensuar. Comptem amb una enginyeria, Ineco, que juntament amb els nostres recursos estan estudiant les diferents opcions, que inclourien el disseny d'un pont paral·lel al pont mòbil i un pont que travessarà el Francoí. El que està clar és que hem de treure els trens de mercaderies del mig de la ciutat. No hi pot haver màquines de dièsel que entrin fins al Serrallo, fent soroll i molestant. Ara bé, trobar solucions de consens és un tema conflictiu, perquè tot-hom hi diu la seva. Nosaltres hem treballat en dues línies. Amb l'Estat, a través d'estudis informatius i amb el grup de treball amb Adif. I amb la Generalitat, amb la idea de generar un Pla Director d'accessos ferroviaris al Port de Tarragona. Després de vuit mesos,

Port de Tarragona

tenim diverses propostes i ara ens toca fer reunions amb els ajuntaments pertinents. Amb Vila-seca la tindrem en les properes setmanes i també ens reunirem amb Tarragona i la Canonja. L'urbanisme és fruit del consens, del diàleg. No hi ha situacions ideals, i segurament molts dels dibuixos que hem fet s'hauran d'ajustar per a trobar un encaix entre tots els actors. Nosaltres som uns catalitzadors excel·lents perquè tot lligui. No pretenem imposar-nos ni perjudicar a ningú, el que volem és que les coses passin. Fora guerres de campanar. Creguem-nos que som una àrea metropolitana.

—Abans mencionava la terminal de Guadalajara com un dels projectes clau per avançar en l'àmbit del ferrocarril. En quin punt es troben els treballs i els acords per a operar-hi?

—Estem avançant en les obres de la segona fase i alhora estem negociant l'operativa perquè, quan les obrin acabin, l'operativa estigui acordada. Es tracta d'una terminal de 16 hectàrees que s'ha d'omplir no només amb càrrega nostra, sinó de molts altres llocs. És una terminal pública i hi podrà operar qui vulgui. Nosaltres hi tenim un gran interès per la seva ubicació, però creiem que beneficiarà a tot el nostre hinterland. I aquí tornem a parlar d'àrea metropolitana i de tot el potencial logístic de Valls. No mirem només el *business case* del Port. Som una administració pública i anem més enllà.

—Ara fa un mes, va formar part de la delegació catalana que va viatjar a la Xina per a atreure noves inversions del gegant asiàtic. Quina valoració en fa?

—Cal ser prudents. L'únic que puc dir és que aquest durant aquest viatge es va tancar l'acord amb Chery i Ebro per a la seva implantació a la Zona Franca de Barcelona. El que està clar és que el Port de Tarragona té uns interessos totalment alineats amb els de la Generalitat per apostar per una reindustrialització basada en les energies netes, en la circularitat i en reduir la petjada de carboni. Hem de posar tot el que estigui al nostre abast per a facilitar aquesta reindustrialització, que atregui una indústria neta que afavoreixi la transició energètica.

—Alguns mitjans han publicat que la ZAL podria acollir instal·lacions vinculades a

Chery. És així?

—No té res a veure. Possibilitats d'empreses interessades en la ZAL n'hi ha hagut moltes i d'àmbits diversos, des de la nanotecnologia a les bateries, passant per la nova mobilitat o les renovables. Hem de tenir clar que la ZAL fa de frontissa entre un port industrial i una zona turística de referència, i això ja et diu què pot anar-hi i què no.

—Per tant, han descartat projectes.

—Sí. Per exemple, ens va arribar la possibilitat d'instal·lar-hi una fàbrica d'envans lleugers ecològics. Era una implantació industrial amb un baix consum d'aigua, però ho vam refusar perquè estèticament creava molèsties, concretament perquè durant el procés de producció s'emeten uns fums, que de fet són vapor d'aigua, però ens van fer rebutjar-ho. A la ZAL no s'hi pot implantar qualsevol cosa. És un espai emblemàtic del territori i on estem fent una inversió sense precedents.

—Conflixen molts projectes en aquesta zona.

—La restauració de la Xarxa Natura 2000, que està a punt de començar. El Centre d'Interpretació de l'espai restaurat dels Prats d'Albinyana i la vil·la romana de Cal·lípolis, que són 12 milions d'euros. La restauració de la Torre d'en Virgili, a la qual s'hi han presentat 20 empreses. El contradic de Ponent, que són 97 milions sense comptar la inversió dels molls. La dessaladora del Cap Salou, amb els usos culturals a l'auditori superior. A mi no em correspon posicionar-me a favor o en contra del Hard Rock, però estem plantejant una proposta basada en la mà d'obra i el turisme de qualitat i la innovació. Això és una economia de futur, molt més interessant que l'economia de baixa productivitat basada en el turisme *low cost* i el totxo. És un model econòmic a llarg termini, que no es fa en dos dies i que s'ha de promoure de manera conjunta. Per això, parlem sempre d'aquest col·lectiu metropolità, perquè creiem fermament què hem de dissenyar què volem ser el dia de demà i anar fent els passos que ens hi apropin.

—El contradic de Ponent és un dels últims espais de creixement de Port. Quina mena de tràfic s'hi ubicaria?

—Exacte, adossats al contradic



Recreació de com es veuria la construcció dels aerogeneradors marins des dels molls tarragonins. © CEDIDA

tenim projectada la construcció de tres molls adossats, que suposen una inversió de 30 milions d'euros cadascun, que anirem fent. La idea és que aquests molls acullin operatives de creuers i, sobretot, projectes de construcció d'aerogeneradors *offshore*. És un tràfic de *project cargo* a gran escala i de futur, perquè estan previstos la construcció de nou parcs eòlics en aquesta part de la Mediterrània, al golf de Lleó i en zones properes a les illes de Sardenya i Menorca. Ara s'estan buscant diversos ports a la Mediterrània on hi hagi el calat, l'espai i el *know-how* per poder fer aquests muntatges. Són bases flotants de gairebé una hectàrea, pals de fins a 250

metres d'alçada -dos terços de la Torre Eiffel- i a dalt una aspa. Totes aquestes peces es construeixen al moll i després es transporten fins a alta mar.

—Quin posicionament té Tarragona per acabar acollint

«Amb la ZAL i els projectes de Cap Salou plantejem un model econòmic basat en la innovació i la mà d'obra i el turisme de qualitat»

”

«Aprofitarem l'ampliació del moll de Balears per guanyar dos metres de calat i ser, amb Gijón, el port amb més calat de la península»

”

«Posposem l'ampliació de la terminal de la Boella, que ara traurem a concurs juntament amb la terminal multipropòsit del moll d'Andalusia»

”

hectàrees a la construcció dels aerogeneradors *offshore*.

—Poden assumir els 70 milions de l'ampliació del moll de Balears?

—Hem decidit posposar l'ampliació de la terminal ferrovià-

aquesta mena d'operatives?

—Molt bo. De fet, 19 empreses relacionades amb el sector *offshore* ens han donat suport al nostre projecte de construcció dels molls adossats al contradic del Ponent. Ara bé, estem pendents de rebre 27 milions d'euros dels fons europeus CEF. Al juny sabrem si els obtenim. En cas de no aconseguir-los, no podríem assumir la inversió de 97 milions del contradic més els 30 del moll, per això ja hem plantejat una alternativa d'un projecte que ja teníem madur, com és l'ampliació del moll de Balears, que suposaria una inversió de 70 milions d'euros, amb la idea de dedicar aquesta ampliació de 19,5

milions d'euros que anàvem a invertir-hi a Balears. Hem d'apostar per projectes vinculats a les renovables i, per això, estem promovent una aliança amb el port francès de Port-la-Nouvelle i amb Ports de la Generalitat per plantejar una proposta guanyadora. A més, aprofitarem l'ampliació del moll de Balears per augmentar dos metres més el calat, fins als 22. Ara ja érem un dels ports de la Mediterrània amb més calat i així ens igualarem amb el port de la Península que té el calat més profund que és el de Gijón.

—Què passarà un cop es finalitzi la construcció d'aquests grans aerogeneradors?

—Tindrem un moll excel·lent per al tràfic de cereals, minerals i altres sòlids a lloure. Som un port graneler i no volem deixar de ser-ho i aquesta infraestructura ens farà més resilients i més forts a la Mediterrània.

—El fet de no ampliar la Boella dificultarà l'aposta pel ferrocarril?

—La terminal actual, amb les quatre vies que té, no està ni molt menys exhaurida. Tenim temps per a plantejar aquest projecte. De fet, la nostra idea és treure el concurs de la Boella, tal com està ara, amb quatre vies, juntament amb el concurs de la terminal de contenidors del moll d'Andalusia, però replantejada com a terminal multipropòsit, ja que és

més competitiu que ho gestioni tot una mateixa concessionària i l'ampliació de les quatre vies addicionals ja es farà.

—Mentre no surt a concurs la terminal del moll d'Andalusia, quina mena d'activitats s'hi estan fent?

—La tenim plena. Hi tenim cotxes, càrrega general, siderúrgia. Hem donat autoritzacions provisionals a diversos operadors. De fet, tenim problemes perquè no podem donar tots els espais que ens estan demanant. Ara bé, el que no hi ha són contenidors i això és una anomalia durant aquest impàs fins que es faci el concurs de terminal multipropòsit. Quan s'adjudiqui la concessió recuperarem els contenidors, hem de tenir-ne per a donar resposta a les empreses que ens ho demanen, però tenim clar que no podem competir amb València o Barcelona per aquest tràfic, perquè no és el nostre punt fort.

—Paral·lelament a la inversió en infraestructures, tiraran endavant projectes transformadors com el Parc del Port. En quin punt es troba?

—Ja hem obtingut l'informe favorable de Puertos del Estado, que era un pas previ al tractar-se d'una inversió de 3,9 milions d'euros. Aquesta setmana, de fet, ja hem fet l'anunci al BOE i en pocs dies licitem les obres. La previsió és començar les obres al setembre i un cop acabada aquesta intervenció, que es correspon a la primera fase de tot el projecte de transformació dels entorns de les seues institucional i administrativa de l'APT, encarriem la segona fase del projecte, que inclou la zona de l'Escala Reial, la plaça dels Carros i el cobriment de l'aparcament dels tendals.

—Se n'ha parlat força de la remodelació de la plaça dels Carros darrerament. Hi haurà entesa amb l'ajuntament?

—Vam haver de cancel·lar la comissió bilateral sobre aquest tema per una causa sobrevinuda i ara hem de trobar una nova data, però estem alineats. Aquí cal una mutació demanial, arribar a acords amb els projectes i planificar-ho des del punt de vista financer, perquè es tracta d'una inversió de 5 milions d'euros, que ens ha d'aprovar Puertos del Estado. Els renders que vam mostrar fa uns dies el que pretenen és explicar la importància que tindria aquesta permeabilitat volem entre Tarragona i el mar.

Port de Tarragona

TRÀFICS

El Port registra el tercer millor inici de l'any gràcies als líquids i als agroalimentaris

Les bones dades en cru de petroli i cereals fan que els tràfics superin els 8 milions de tones el primer trimestre de l'any

Anna Ferran

El primer trimestre de 2024 s'ha convertit el tercer millor de tota la sèrie històrica del Port de Tarragona. Amb uns tràfics que superen els 8 milions de tones durant els tres primers mesos de l'any, la infraestructura tarragonina referma i amplia el creixement registrat l'any passat. Els líquids i els agroalimentaris, els dos tràfics estructurals del Port, han estat clau per a mantenir la tendència a l'alça, gràcies a un augment de l'1,8% i del 2,5% respectivament respecte a les dades del mateix període del 2023.

L'increment dels líquids és un dels factors determinants per aquest bon inici d'any, pel que fa a moviment de mercaderies al Port de Tarragona. Aquesta pujada es deu, principalment, al bon comportament de dues mercaderies: el cru de petroli i els químics. Pel que fa al cru de petroli, en el primer trimestre es registrava un augment del 6,3%, arribant a les 5.137.816 tones. De fet, aquesta és la segona millor dada històrica del cru de petroli, després de les registrades el 2019, que va ser l'any amb el rècord històric no només d'aquesta mercaderia, sinó del total de tràfics del Port.



Una operativa de descàrrega d'agroalimentaris al moll d'Aragó. © CEDIDA

Pel que fa als productes químics, han experimentat un augment del 80,4%, consolidant-se com una de les mercaderies amb major creixement en aquest primer trimestre. En aquest sentit, cal destacar

que gener i març s'han convertit en el primer i el tercer millor pel que fa al moviment de tones de químics pels molls tarragonins. Així doncs, gener, amb 346 mil tones desbanca va el desembre de 2023 (299

mil tones) com el més activat d'aquest tràfic. Pel darrere del desembre, se situa el març d'enguany, amb 273 mil tones.

Rècord en cereals

L'altre motor del creixement

dels tràfics portuaris en el primer trimestre de l'any han estat els productes agroalimentaris, que han registrat un increment del 2,5%. Dins d'aquest grup, és especialment destacable el creixement dels



cereals que, amb 1,87 milions de tones mogudes i una pujada del 4,3%, van aconseguir marcar dues fites històriques: la de millor mes de març i la de millor inici d'exercici, superant les dades de l'any anterior.

El port que més va créixer

Aquesta bona arrancada de l'any arriba després d'un 2023 en el qual es van moure 33 milions de tones de mercaderies pels molls tarragonins. Aquesta xifra, la segona millor de la sèrie històrica i només per darrere de 2019 quan es van registrar 33,3 milions de tones, suposava un creixement del 9,9% respecte al 2022 i situava a Tarragona com el port, dins del top 10 de principals ports de l'Estat, que més creixia.



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

aeqtonline.com

Port de Tarragona



resultats obtinguts en els tràfics estructurals del port tarragoní confirmen la tendència a l'alça iniciada l'any passat. © CEDIDA

Les bones dades del passat exercici venien propiciades pels mateixos tràfics que han marcat una bona arrancada aquest 2024, el cru del petroli i els cereals, pinsos i farines, que l'any passat batien rècords de moviments al Port de Tarragona amb 9,8 milions de tones, en el cas del primer, i de 7,6 milions de tones en el cas del segon tràfic.

Solidesa dels tràfics estructurals

Històricament, els líquids a doll -principalment el petroli i els seus derivats- i els sòlids a lloure -especialment els agroalimentaris- han estat els dos principals tràfics del port tarragoní. L'any passat es va poder veure com reforçaven

encara més el seu lideratge en el conjunt de la infraestructura tarragonina.

De fet, el seu bon comportament permetia compensar el descens d'altres tràfics, com el carbó o el coc de petroli -que van retrocedir un 53,6% seguint l'aposta per la sostenibilitat marcada pel Port- o els contenidors, en aquest cas, a causa de la recuperació per part de l'APT de la concessió de la terminal de contenidors per a

multipropòsit que pugui acollir tant contenidors com càrrega general no conteneritzada, explotant així al màxim les capacitats que ofereix el Moll d'Andalusia.

Així mateix, cal destacar les dades positives dels tràfics vinculats a l'estratègia de diversificació, com són els productes siderúrgics, que van augmentar un 12,9% el 2023, convertint-lo en el segon amb més activitat. El moviment de vehicles també

va mantenir la seva tendència a l'alça amb un creixement del 27,2%, cosa que li va permetre superar la barrera de les 200 mil unitats (218.322 vehicles) i arribar a les dades prepanidèmia, malgrat ser encara lluny dels rècords històrics registrats.

Altres mercaderies vinculades a l'aposta per diversificar els moviments als molls tarragonins, com les exportacions d'animals vius també van registrar una evolució positiva amb un creixement del 4,3% respecte al 2022. Un cas a banda és el del material de construcció elaborat, que va veure's multiplicat per sis a casa de l'exportació de material de pedrera amb destinació, principalment, a Mèxic.

El moviment de cereals ha marcat dues fites, la de millor mes de març i la de millor inici d'exercici

Amb 33 milions de tones mogudes, 2023 va ser el segon millor any de la sèrie històrica del Port

L'atrill

Una qüestió de justícia

La saturació i les obres que s'estan fent a la línia ferroviària amb Barcelona, i la seva manca de fiabilitat per l'elevat nombre d'avaries i incidents, està provocant una situació insostenible. Els viatgers, davant la situació caòtica del servei, no tenen més remei que organitzar-se per reivindicar un tracte correcte i una qualitat mínima!

Les conseqüències per als usuaris són prou greus, doncs la mobilitat de la gran majoria ve obligada per motius de treball, assistència mèdica, formació i estudis, etc., i aquesta escassa o nul·la fiabilitat implica, en els casos més greus, la pèrdua de feines i altres afectacions notables.

Davant aquesta situació creiem necessari que es busquin solucions immediates i urgents, entre les quals té un paper destacat la potenciació dels serveis d'autobusos. L'autobús té la possibilitat de donar una resposta a aquestes necessitats insatisfetes, i de fet, a Catalunya, altres corredors ferroviaris com els de Mataró o Vilanova amb Barcelona, així ho estan fent, possibilitant un servei públic de qualitat amb autobusos 'express i directes', amb seient garantit i total fiabilitat.

El Corredor Reus-Tarragona amb Barcelona és l'únic gran vector de mobilitat a Catalunya que no disposa d'una alternativa d'aquest tipus, que hauria de bastir-se amb la targeta multi viatge T-10/120, que incorporaria la bonificació que permetria als usuaris de l'autobús un cost semblant al del tren, i sense el qual aquesta solució no reeixiria i no milloraria la situació, com si s'ha fet en els altres corredors.

Ara mateix aquesta és l'alternativa més viable, fent que l'autobús ajudi a fer que aquest corredor continuï sent un exemple en l'ús de serveis públics, en compte de retrocedir i obligar a tornar a utilitzar transport privat davant l'impossibilitat de gaudir del servei que es mereixen els ciutadans.

Josep Lluís Aymat

Director de FEAT - Federació Empresarial d'Autotransport de Tarragona

El Corredor Reus-Tarragona amb Barcelona és l'únic gran vector de mobilitat a Catalunya que no disposa d'una alternativa amb autobusos express i directes que garanteixen la fiabilitat del servei

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 capacitació i perfeccionament. T'oferim cursos de mercaderies perilloses, formació continua en CAP, competència professional, consellers 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 de Tarragona

INFRAESTRUCTURES

Créixer terra endins per a promoure la intermodalitat ferroportuària i atreure nous tràfics

Projectes estratègics com la ZAL o la terminal de Guadalajara avancen a bon ritme

Anna Ferran

El creixement futur del Port de Tarragona no es troba a peu de moll, sinó terra endins. Pot semblar rar que una infraestructura vinculada al transport marítim posi el focus en allò que passa darrere dels seus límits. Ara bé, els ports són nodes logístics intermodals per excel·lència, i com a tals, el seu objectiu és facilitar al màxim el moviment de mercaderies. D'això depèn la seva competitivitat present i el seu creixement futur.

Partint d'aquesta premissa, el Port de Tarragona va fixar-se una estratègia per a promoure un creixement en els tràfics, que permetin, alhora, impulsar un transport més sostenible, mitjançant diverses infraestructures més enllà dels molls que facilitaran el moviment de les mercaderies. Aquestes infraestructures són la Zona d'Activitats Logístiques, la PortTarragona Terminal Guadalajara-Marchamalo, l'ampliació de la Terminal Intermodal de la Boella i el contradic de Ponent. Un cop entrin en funcionament, totes elles permetran fer un salt quantitatiu i qualitatiu, que consolidarà la seva posició com a port de referència al Mediterrani.

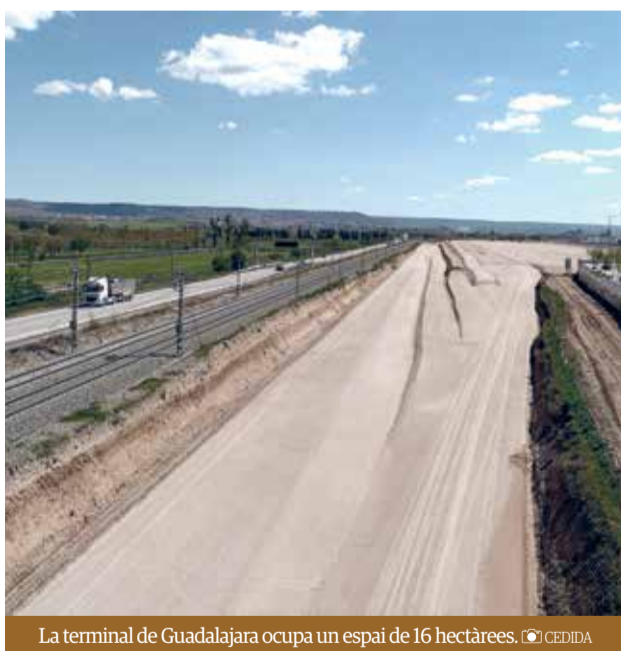
La ZAL avança

Amb prop d'un milió de metres quadrats de sòl logístic i connectivitat directa amb els molls, el ferrocarril i les principals vies de trànsit rodat, la Zona d'Activitats Logístiques (ZAL) del Port de Tarragona és un dels espais logístics més atractius de tot l'arc mediterrani. Aquest projecte, que va trigar més de vint-i-cinc anys en aprovar-se, en els dos darrers anys s'ha convertit en una realitat, que està a punt de finalitzar.

L'Autoritat Portuària, com a propietària dels terrenys, està duent a terme tots els treballs necessaris per a deixar el recinte de la ZAL preparat per



Vista aèria dels treballs del pas soterrat que connectarà la ZAL amb la rotonda de la Piconadora i l'accés directe a l'A-7 i l'AP-7. © CEDIDA



La terminal de Guadalajara ocupa un espai de 16 hectàrees. © CEDIDA

a les futures implantacions. Aquests treballs consisteixen en la creació dels accessos al nou recinte.

Una de les principals actuacions realitzades, que va quedar finalitzada l'any passat,

va ser la construcció del vial perimetral que articularà tota la mobilitat rodada dins del recinte. Es tracta d'una carretera d'1,3 quilòmetres amb quatre carrils (dos per sentit) i dues rotondes intermèdies que envol-

ta la ZAL, que va suposar una inversió de 3,3 milions d'euros. Paral·lelament, també es va dur a terme el desviament del canal de drenatge aigües pluvials de Vila-seca i de les carreteres A-7, C-31b i TV-3146, que passava pel mig de la ZAL i dels Prats d'Abinyana. Els treballs, finalitzats el juny passat, van tenir un cost d'1,2 milions d'euros.

La segona gran actuació en matèria d'accessos a la ZAL és el pas soterrat de la carretera C-31B, un vial exclusiu per a vehicles pesants, amb el qual la ZAL quedarà connectada amb la coneguda com a rotonda de la Piconadora i, per extensió, amb l'A7 i l'AP7. El pas soterrat ha comptat amb un pressupost de més de 5,25 milions d'euros i, després de 12 mesos de treballs, va quedar enllestida el passat gener.

La ZAL podria acollir un centre de producció relacionat amb la nova mobilitat elèctrica

Pocs dies abans de la finalització del pas soterrat, s'adjudicava la construcció de la rotonda d'accés a la ZAL, que estarà ubicada a la intersecció de les carreteres TV-3146 i C-31B, a l'alçada de les instal·lacions que Dow Chemical té al Polígon Sud. L'obra també inclourà la construcció dels ramals de connexió i tasques complementàries i compta amb una inversió prevista

de 3,1 milions d'euros. Mentre els treballs d'adequació i connexió de la ZAL avancen, l'Autoritat Portuària està buscant les futures implantacions en aquest espai. Just ara fa un mes, el president del Port, Saül Garreta, viatjava a la Xina amb una delegació de representants de Catalunya, per a presentar la ZAL com un dels punts més atractius per a ubicar un centre de producció



Imatge virtual del contradic de Ponent, amb el mar i les muntanyes.

relacionat amb la nova mobilitat elèctrica. Cal tenir en compte que la ZAL està pensada per a acollir activitats estretament vinculades al tràfic marítim així com activitats que aportin valor afegit als productes d'aquest tràfic (manipulació de matèries primeres o serveis postindustrials i precomercials com embalatge, etiquetatge i paletització, entre molts altres). Així mateix, el nou espai també està dissenyat per convertir-se en un centre de transferència de càrrega de mercaderies, que aportarà valor afegit als tràfics del Port gràcies a la seva situació estratègica amb connexions que milloraran els serveis actuals.

Els càlculs fets per l'Autoritat Portuària indiquen que, quan la ZAL estigui en ple rendiment, tindrà un impacte econòmic de 154 milions d'euros anuals. Es preveu que generi uns 4.200 nous llocs de treball, entre directes i indirectes. A més, permetrà que els tràfics portuaris creixin entre 2,7 i 4,6 milions de tones més a l'any.

Posicionar-se al centre de la Península

Una de les fórmules escollides pel Port per a impulsar el creixement dels seus tràfics és ampliar la seva zona d'influència i estendre-la cap al centre de la Península. Per aconseguir aquest posicionament, l'APT està construint una nova terminal intermodal, la PortTarragona Terminal Guadalajara-Marchamalo, situada a 60 quilòmetres de Madrid, però fora de l'anella més pròxima

Port de Tarragona



moll interior adossat, que obrirà les portes a acollir noves operatives dins de les instal·lacions portuàries tarragonines. © CEDIDA

a la capital que està altament congestionada.

La nova terminal permetrà plantar qualsevol càrrega que arribi als molls tarragonins al centre de la Península en poc més de sis hores; un temps altament competitiu que perme-

trà atreure més i nous tràfics, tant de càrrega general com de càrrega conteneritzada, dos dels àmbits on el Port de Tarragona té més capacitat de creixement. PortTarragona Terminal tindrà tres vies de càrrega i descàrrega i tres vies

més d'expedició i recepció, que li permetran operar trens de fins a 750 metres.

Actualment, la construcció de la terminal es troba en la segona fase destinada a la seva urbanització. S'estan duent a terme l'execució dels serveis

de la terminal (enllumenat, connexions d'aigua potable i baixa tensió, així com les connexions dels embornals a la xarxa de drenatge feta en la primera fase del treball -que va consistir en la preparació del terreny-. La segona fase, que té un pressupost de 17 milions d'euros que s'afegeix als més de 5 milions de la primera fase, també inclou la pavimentació de 100.000 m² de la zona operativa d'emmagatzematge de mercaderies i la construcció d'un edifici de serveis de 100 m², així com la construcció de 7.750 metres de via d'ample ibèric.

Es preveu que a l'inici de 2025 els treballs estiguin acabats i la seva posada en marxa dependrà de l'autorització de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària (AESF). Cal destacar que el projecte ha rebut finançament dels fons europeus Next Generation inclosos en el Pla de Transformació i Resiliència de l'Estat espanyol.

Un contradic de futur

Els tres projectes anteriors - ZAL, PortTarragona Terminal Guadalajara-Marchamalo i ampliació de l'estació de la Boella- tenen en comú que impulsen

el creixement dels tràfics portuaris des de la plataforma continental. Ara bé, el Port està treballant en un quart projecte estratègic, que es durà a terme a mig termini, i que permetrà «finalitzar» definitivament el recinte portuari: el contradic de Ponent.

El Pla Director d'Infraestructures del Port inclou la construcció d'un contradic d'1,6 quilòmetres a la zona sud, la més pròxima a la Pineda, amb un moll adossat d'un quilòmetre de llarg. Una de les principals funcions d'aquesta nova infraestructura serà la de tancar el Port, cosa que comportarà nombrosos avantatges. D'una banda, es millorarà la seguretat, ja que protegirà el port dels temporals marítims pel costat sud. A més, es reduirà la bocana del port a 450 metres d'amplada, entre els punts més extrems del dic de Llevant i del futur contradic, cosa que permet tancar més fàcilment el port en cas de vessaments. A tot això, cal sumar-hi que millorarà l'operativa d'atractat del pantalà i es preveu que també pugui permetre la supressió de la monoboia situada a una milla de la costa, de manera que en un futur totes les ope-

racions de descàrrega de cru es puguin fer al pantalà.

D'altra banda, el futur contradic de Ponent també ajudarà a protegir el seu entorn natural més pròxim: la platja de la Pineda. Així doncs, el contradic ajudarà a l'estabilització de la platja de la Pineda a la vegada que es convertirà en una infraestructura pont on conviuran usos logístics en la seva part interna, gràcies al moll adossat que s'hi construirà, usos turístics, gràcies a l'adequació de la part externa del contradic, amb zones verdes, un passeig i una plaça mirador; i usos naturals, ja que es preveu que el contradic esdevingui la porta d'entrada als Prats d'Albinyana.

El projecte del contradic suposarà una inversió d'uns 160 milions d'euros, per a crear una infraestructura única al món, capaç de fer confluïr activitats aparentment oposades en un mateix espai i fer-ho sempre des de la sostenibilitat. A finals de 2023, es va sotmetre a exposició pública l'Estudi d'Impacte Ambiental de l'equipament i ara ja s'està treballant en la redacció dels projectes constructius definitius de les diferents actuacions.



ESPECIALISTES EN CANALITZACIONS HIDRÀULIQUES



www.ilaberigroup.com

Ctra. Reus, Km 8
43340 Montbrió del Camp (Tgn)
Tel. 977 814 009

P.I Agro-Reus
C/ Recasens i Mercadé, 71
43206, Reus (Tgn)
Tel. 977 106 222

info@ilaberigroup.com

Port de Tarragona

CREUERS

Compte enrere per a l'estrena de la nova terminal de creuers del moll de Balears

La nova infraestructura, que ha suposat una inversió privada de 5,5 milions d'euros, s'inaugurarà l'11 de juny

Anna Ferran

L'11 de juny. Aquesta és la data escollida per a la inauguració de la nova terminal de creuers del Port de Tarragona. Ubicada al moll de Balears, aquest projecte, caracteritzat sempre per la innovació i la sostenibilitat, suposarà un pas endavant, no només per al port tarragoní, sinó per al conjunt de la Costa Daurada i el sector turístic associat. La terminal, que ocupa una superfície de 2.200 m², ha suposat una inversió privada de 5,5 milions d'euros feta per Global Port Holding, la concessionària de la gestió dels creuers als molls tarragonins.

Actualment, s'estan enllestint els últims treballs i l'entrega de l'obra es farà durant el mes de maig, expliquen des de GPH. La construcció de la nova terminal de creuers suposa tenir un nou espai còmode i funcional, per a donar un millor servei als passatgers, que fins ara havien de dur a terme l'operativa en una carpa provisional que abans s'instal·lava al dic de Llevant i, un cop construït el moll de Balears, al nou moll. Amb la nova terminal, doncs, es fa un salt qualitatiu que permetrà agilitzar tant les operatives d'embarcament com les de desembarcament. A aquesta millora substancial, cal sumar-hi que la nova instal·lació oferirà tota mena de serveis als passatgers, com punts de control i duanes, una zona d'espera amb bancs i serveis, un punt d'informació turística, una cafeteria i una botiga de regals que arrodoniran l'experiència dels creueristes que passin pel Port.

Present i futur

La nova terminal destaca per un disseny interior ampli i diàfan, fet a a partir d'una estructura modular que permet gestionar els espais en funció de les necessitats que sorgeixin i així gestionar millor el flux de passatgers. Per aconseguir aquesta adaptabilitat, Global Ports Holding ha optat per un sistema constructiu amb un enfocament industrialitzat



Vista aèria del passat mes d'abril de la nova terminal de creuers, els treballs de la qual quedaran enllestits en les properes setmanes. © CEDIDA

LES XIFRES

Temporada 2024: 122.000 passatgers en 60 escales

Amb l'arribada del creuer Clio, el passat 7 d'abril, es donava el tret de sortida a la temporada de creuers 2024 a Tarragona. Les previsions amb les quals treballa Global Ports Holding i el Port indiquen que enguany una seixantena de vaixells atracaran al moll de Balears, siguin en operatives d'embarcament i desembarcament o en escales. Això es tradueix en uns 122.000 passatgers, xifra que s'aproxima als 128.000 creueristes registrats el 2019, quan es va establir el rècord. Entre abril i aquestes dues primeres setmanes de maig, ja han passat pel Port 14 creuers. Avui, de fet, atraca l'MSC Fantasia, que té capacitat per a 3.270 viatgers i que atracarà tots els divendres fins a l'octubre.

EN DETALL

Tarragona acull la 64a assemblea del MedCruise, coincidint amb la inauguració de la terminal

Una posada de llarg amb tots els honors. Així es viurà la inauguració de la terminal de creuers del moll de Balears. I és que l'estrena d'aquest equipament coincidirà amb la celebració a Tarragona de la 64a assemblea de MedCruise, l'Associació de Ports de Creuers del Mediterrani. Aquesta organització, que té per objectiu promoure la indústria de creuers i unir els ports del Mare Nostrum, agruparà a la ciutat tots els agents del sector: navilieres, agents turístics, patronats, etc.

La inauguració del

MedCruise es farà de manera conjunta amb la inauguració de la terminal, de manera que es podrà mostrar als actors més destacats del sector creuerístic l'aposta que està fent Global Ports, el Port i el territori per a promoure un turisme de creuers de qualitat i basat en la sostenibilitat. Així mateix, serà una oportunitat per a donar a conèixer la destinació. De fet, més enllà de les conferències i presentacions, s'ha programat un extens programa d'excursions perquè els assistents puguin descobrir els atractius del territori.

off-site ideat per l'estudi d'arquitectura Hombre de Piedra Arquitectos. Així doncs, bona part del treball de construcció no s'ha dut a terme a peu de moll, sinó en una factoria d'Almeria. En aquesta planta s'ha fabricat l'edifici gairebé en la seva totalitat amb mòduls de formigó que posteriorment s'han transportat fins a Tarragona, on s'han ensamblat.

La construcció industrialitzada *offshore* ha permès reduir en un 50% la generació de residus i en un 60% les emissions de CO₂ durant la fase de construcció, amb una expectativa de reducció del 30% de les operacions futura en la

terminal. A més, s'observa una significativa disminució en el consum d'aigua en les etapes de fabricació i manteniment,

La nova terminal suposa un salt qualitatiu, gràcies a la comoditat de l'espai i als serveis que s'ofereixen

El procés de construcció industrialitzat ha reduït en un 60% les emissions de CO₂

conjunt amb una reducció del 40% en l'ús energètic destinat a la climatització, demostrant un compromís amb la sostenibilitat ambiental. A tot això, cal sumar-hi que les noves instal·lacions compten amb plaques solars que permetran que les instal·lacions siguin autosuficients a nivell energètic.

La terminal ha estat meticulosament dissenyada, posant el focus en la funcionalitat, l'ecoeficiència i la comoditat dels passatgers, gràcies a un

disseny ergonòmic i d'avantguarda i a uns serveis d'alta qualitat. Cal destacar que la seguretat i l'accessibilitat han estat també pilars fonamentals del projecte. S'han implementat mesures de seguretat avançades i s'han creat espais accessibles per a garantir que tots els passatgers, incloses les persones amb mobilitat reduïda, puguin gaudir d'una experiència còmoda i segura.

Ara bé, no només s'ha pensat en l'avui, sinó també en les necessitats futures de la indústria dels creuers, aportant solucions flexibles, econòmiques i senzilles per a afrontar una potencial ampliació en cas que la demanda del mercat ho fes necessari. L'espai interior també permet acollir altres tipus d'activitats, de manera que tercers podran disposar d'ell, especialment en temporada baixa, per a la celebració d'esdeveniments culturals i socials.

Port de Tarragona

PATRIMONI

Mantenir vius els vestigis que mil·lennis d'història han deixat entre Tarragona i Cap Salou

L'APT està promovent diversos projectes de conservació de jaciments ubicats en terrenys portuaris

Anna Ferran

En l'actualitat són terrenys del Port de Tarragona, però segles enrere, les zones més pròximes a la costa havien estat esplendoroses vil·les romanes o importants punts de defensa d'atacs piràtics en època medieval. El pas del temps ha canviat radicalment l'aspecte de tota l'àrea compresa entre Tarragona i el Cap Salou, però alguns vestigis d'èpoques passades encara es mantenen dempeus, per a recordar-nos una història compartida. Amb l'objectiu de preservar aquest llegat, l'Autoritat Portuària de Tarragona (APT), juntament amb altres institucions públiques, està promovent diverses actuacions de conservació.



Els treballs de restauració de la Torre d'en Virgili de la Pineda seran finançats de manera íntegra amb una subvenció del programa 2% cultural. © CEDIDA

En marxa la restauració de la Torre d'en Virgili

A principis d'abril, l'APT licitava el projecte de restauració de la Torre d'en Virgili de la Pineda. Aquesta torre, datada del segle XIII i declarada BCIN, presenta greus lesions, per la qual cosa cal fer-hi una intervenció important. El projecte inclou la restauració de les façanes i l'adequació de l'interior per a un ús públic futur que permeti el seu accés de forma regulada. Així mateix, també s'intervindrà en l'entorn de la

torre, adequant els accessos per a integrar-la a la ruta patrimonial de Vila-seca i facilitar-ne la visita.

Tots aquests treballs s'han licitat per un import de 577.786,48 euros, provinent de forma íntegra de la subvenció que ha aconseguit l'APT través del programa '2% cultural', finançat des del Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana, que estableix l'obligació de destinar en els contractes d'obres públiques una partida d'almenys el 2% per

a treballs de conservació del Patrimoni Cultural o per al foment de la creativitat artística.

Si bé la Torre d'en Virgili és medieval, va tenir el seu paper durant la Guerra Civil, com a torre de vigilància del camp d'aviació de la Pineda, motiu pel qual s'hi va construir un refugi antiaeri, l'adequació del qual serà objecte d'una altra rehabilitació que encara no té data.

Jaciment de la Cella

El projecte de restauració de la

Torre d'en Virgili no és l'únic que l'Autoritat Portuària ha presentat per a rebre una subvenció del 2% cultural. Un altre dels que també ha proposat i que, en aquest cas, està pendent de rebre fons del Ministeri són els treballs d'excavació, consolidació i museïtzació del jaciment protohistòric de La Cella, situat a l'extrem Est del Cap Salou, en terrenys que són, en una part propietat municipal i, en l'altra, propietat portuària.

Es calcula que les restes

arqueològiques són d'entre el 450 i el 250 aC, quan el poblat va ser abandonat, abans de l'arribada dels romans. Les excavacions fetes en la part del jaciment que és propietat de l'Ajuntament de Salou indiquen que es tractava d'una ciutat internacional, amb vincles comercials arreu del Mediterrani i en la qual hi haurien pogut conviure grecs, cartaginesos i ibers, aquests últims els pobladors autòctons. L'excavació de la part del jaciment que pertany al Port serà deter-

minant per a conèixer-ne més sobre aquesta antiga ciutat.

Avançant en la recuperació de la vil·la de Cal·lípolis

El de la Cella, però, no és l'únic jaciment històric que es troba en terrenys de propietat portuària. Entre els terrenys de la ZAL i de la zona protegida de la Xarxa Natura 2000 dels Prats d'Albinyana s'hi troben les restes de la vil·la romana de Cal·lípolis. En el marc dels treballs que està fent l'APT en aquesta àrea ja s'han dut a terme uns primers treballs. La Fase 1 del Projecte constructiu de la restauració i ordenació de la zona dels Prats d'Albinyana es va dur a terme la primavera de l'any passat i va consistir en la neteja i la reexcavació del jaciment.

Actualment, els serveis territorials de Cultura i Patrimoni de la Generalitat, amb la col·laboració de l'APT, està definint les diferents fases de recuperació i valorització del jaciment, per continuar amb l'excavació, consolidació i museïtzació de l'espai arqueològic. Un cop acordats els treballs que resten per fer es podrà disposar d'un calendari.

Cal destacar que en aquest entorn s'hi aixecarà el futur Centre Experiencial i d'Interpretació, que permetrà mostrar el procés de recuperació dels espais naturals protegits com el dels Prats d'Albinyana, les espècies protegides i la vida de la fauna i la flora, així com, el naixement i desenvolupament de la Vil·la de Cal·lípolis i la forma de vida i els costums dels seus pobladors, a través dels mitjans audiovisuals i virtuals punters. L'Ajuntament de Vila-seca ha rebut un ajut de 5 milions d'euros del Programa Extraordinari de Plans de Sostenibilitat Turística a les Destinacions 2023 per a l'execució d'aquest centre.



A sp|activa pensem que la prevenció no és cosa de sort, és cosa de constant entrenament i preparació.

Per això hem posat en marxa unes instal·lacions de primer nivell, úniques en el nostre entorn on practicar i viure situacions de forma controlada i supervisada: treballs en alçada, treballs en zones confinades, carretons elevadors, plataformes elevadores, incendis, primers auxilis,...

Prevenció a la feina? Que la sort ens agafi sempre preparats.

www.spactiva.es



Constantí
Centre de formació

Polígon industrial de Constantí,
C. Itàlia, 8, parcel·la 2, nau 4

Reus

Av. Sant Bernat Calbó, 33

☎ 977 12 75 87

✉ formacio_reus@spactiva.es

Tarragona:

C/ Salvador Espriu, 28

☎ 977 24 99 88

✉ formacio_tarragona@spactiva.es

Port de Tarragona

PORT-CIUTAT

El Port es converteix en un dels principals escenaris de Tarraco Viva

Enguany, el Mediterrani serà el protagonista d'un festival que explorarà el món del mar i la navegació en l'antiguitat

Anna Ferran

El Mare Nostrum va ser, sense cap mena de dubte, el motor i l'essència de l'Antiga Roma. La identitat de tota una civilització, els vestigis de la qual han perdurat mil·lennis fins a arribar als nostres temps, ha estat articulada gràcies al Mediterrani. Però no només això, i és que el nostre ADN actual, eminentment mediterrani, no s'entendria sense la petjada tan profunda que aquest mar va causar en mons antics, com el grec o el romà.

És per això que enguany el Mediterrani serà el gran protagonista de Tarraco Viva. El festival romà arriba a la 26a edició sota el lema *El Mediterrani en l'antiguitat, un mar de cultures, trobades i conflictes*. El món del mar i de la navegació agafaran una rellevància especial, motiu pel qual els equipaments culturals del Moll de Costa es convertiran en un dels escenaris destacats del festival.

Si bé la col·laboració entre el Port i Tarraco Viva ve des dels inicis del festival, fa més de 25 anys, el cert és que pro-

gressivament s'ha anat reforçant. L'any passat, ja es feia una aposta per a incrementar el nombre d'actes organitzats en els espais del Moll de Costa. Enguany, es continua amb aquesta línia i s'ha ampliat el nombre de propostes programades en els entorns portuaris, convertint el Port en un dels escenaris principals del festival, que es durà a terme entre el 13 i el 26 de maig.

Un programa divers

El Tinglado 2 del Moll de Costa acollirà l'exposició *Tutanka-*



Un espectacle de recreació als espais exteriors del Moll de Costa. © CEDIDA

mon i Carter, una mostra sobre la descoberta de l'única tomba amb una mòmia reial completament intacta de l'antic Egipte, la de Tutankamon, i sobre el fet de rescatar un nom oblidat sota la sorra del desert.

Santiago Posteguillo presentarà el seu nou llibre, 'Maleïda Roma', al Refugi 1

A més, en aquest espai s'oferiran visites comentades i monòlegs històrics relacionats amb l'exposició.

El Tinglado 1 serà l'escenari de conferències, visites comentades i monòlegs històrics, re-

lacionades amb el mar: *Entre onades i Vaixells* a càrrec de Patrícia Terrado, doctora en Arqueologia; *La Batalla de Salamina* a càrrec de Julio Villar, historiador; i *Mel Melkart*, amb Cales Alcoy, filòleg i narrador.

El Refugi 1 també acollirà experiències en diversos espais escènics, un d'ells amb un aforament per a centenars d'espectadors, en els quals es recrearan històries portuàries romanes, *Portuenses*, o històries quotidianes, *Emilius Severianus*. I també experiències relacionades amb l'antiga Grècia, *Karameikos*, sobre la ceràmica grega. En aquest espai, també es durà a terme la presentació del llibre *Maleïda Roma* de Santiago Posteguillo.

El Museu del Port de Tarragona també acollirà activitats. A les seves instal·lacions es representaran els monòlegs històrics *El Naufragi*, *Asellina* i *Posidoni* i, a més, se celebrarà la conferència *Cap al Jardí de les Hespèrides i més enllà* a càrrec de Joaquín Ruiz de Arbulo, catedràtic d'arqueologia de la URV. A tot això, cal sumar-hi les activitats que es faran a l'exterior i a la seu provisional del MNAT.

Programa d'actes

Museu del Port

Monòlegs històrics: *Asellina. La tavernera del port de Tarraco.*

Dissabte 18, 11 h. **Diumenge 19**, 11 h. **Dissabte 25**, 11 i 18.30 h. **Diumenge 26**, 11 h.

A càrrec d'Assumpta Mercader, actriu.

Monòlegs històrics: *Posidoni*. *Magister Navis.*

Dissabte 18, 13 h. **Diumenge 19**, 13 h. **Dissabte 25**, 13 i 19.30 h. **Diumenge 26**, 13 h.

A càrrec de Jaume Martell, antropòleg i actor de teatre històric.

Conferència: *Cap al jardí de les Hespèrides i més enllà. Viatges mítics del Mediterrani a l'Atlàntic en l'antiguitat.*

Dissabte 18, 19 h.

A càrrec de Joaquín Ruiz de Arbulo, catedràtic d'Arqueologia (URV).

Refugi 1

Recreacions històriques: *Portuenses. Treballs i negocis en la vida d'un barri portuari romà.*

Divendres 17, 22 h. **Dissabte 18**, 22 h. **Divendres 24**, 22 h. **Dissabte 25**, 11 i 18.30 h.

A càrrec de Projecte Phoenix.

Monòlegs històrics: *El*

naufragi. Naufragi de Sant Pau en la seva anada a Roma.

Dissabte 18, 10 h. **Diumenge 19**, 10 h. **Dissabte 25**, 10 i 16.30 h.

A càrrec de Agustí Farré, narrador.

Monòlegs històrics: *Emilius Severianus. Un minògraf a Tarraco.*

Dissabte 18, 11 i 17 h. **Diumenge 19**, 11 h.

A càrrec de Marcel Ferré, actor.

Recreacions històriques: *Kerameikos. Els maldecaps del ceramista grec Eutyches.*

Dissabte 18, 12.30 h.

A càrrec d'EUTYCHES, grup de reconstrucció històrica.

Presentació del llibre *Maldita Roma. La conquesta del poder de Julio César.*

Dissabte 18, 12.30 h.

A càrrec de Santiago Posteguillo, escriptor / Editorial Rosa dels Vents.

Tinglado 1

Conferència: *Entre onades i vaixells. Claus de la navegació al Mediterrani romà.*

Divendres 17, 19 h.

A càrrec de Patrícia Terrado Ortuño, doctora en Arqueologia Clàssica.

Visita comentada: *La Batalla de Salamina. Orient contra Occident o la construcció de*

notícies falses?

Dissabte 18, 10 h. **Diumenge 19**, 10 h. **Dissabte 25**, 10 h. **Diumenge 26**, 10 h.

A càrrec de Julio Villar Robles, historiador i intèrpret de patrimoni.

Monòleg històric: *Mel Melkart. El vostre amic perfumista.*

Dissabte 18, 11 i 17 h. **Diumenge 19**, 11 h.

A càrrec de Cales Alcoy, filòleg i narrador.

Monòlegs històrics: *Artemisia d'Halicarnàs. Una reina almirall a la batalla naval de Salamina.*

Dissabte 18, 12 i 18 h. **Diumenge 19**, 12 h. **Dissabte 25**, 12 i 18 h. **Diumenge 26**, 12 h.

A càrrec de Karme González, narradora.

Tinglado 2

Recreacions històriques: *Tutankamon i Carter. El descobriment que enlluernà el món.*

Dies 17, 18, 24 i 25, 20.30 h.

A càrrec de Kemet Grup de Recreació de l'Antic Egipte / Argos Serveis Culturals.

Descobrint Tutankamon. Visita guiada a l'exposició *Coses meravelloses.*

Dies 18, 19, 25 i 26, 11.30 h.

A càrrec de Julio Villar Robles, historiador i intèrpret de patrimoni.

Monòlegs històrics: *Hussein Abdel Rasul. Veig coses meravelloses!*

Dissabte 18, 12.30 i 18 h. **Diumenge 19**, 12.30 h. **Dissabte 25**, 12.30 i 18 h. **Diumenge 26**, 12.30 h.

A càrrec d'Agustí Farré, narrador.

Monòlegs històrics: *Eve, cara a cara amb Tutankamon. La primera dona a la tomba del faraó.*

Dissabte 18, 13.30 i 17 h. **Diumenge 19**, 13.30 h. **Dissabte 25**, 13.30 i 17 h. **Diumenge 26**, 13.30 h.

A càrrec d'Encarna Lainez, actriu.

MNAT - Tinglado 4

Jocs de taula: *Nostrum Mare. Jugant a ser comerciants romans.*

Dies 18 i 19, de 10 a 13 h.

A càrrec de MNAT.

Visita teatralitzada: *Tiberius. Un comerciant pel Mare Nostrum.*

Dies 18, 19 i 26, 12 h. **Dia 25**, 17.30 h.

A càrrec de MNAT / Museu del Port.

Moll de Costa - Placeta 1

Xerrada amb recreació: *Gent de portus. Personatges del barri portuari de l'antiga Tarraco.*

Dissabte 18, 11.30 i 17.30 h. **Diumenge 19**, 11.30 h.

A càrrec de Projecte Phoenix.

Recreacions històriques: *Un dia al portus. Personatges de mar i de vora mar a l'antiguitat romana.*

Dissabte 18, 12.30 i 18.30 h. **Diumenge 19**, 12.30 h.

A càrrec de Genovesa, narratives teatrals.

Recreacions històriques: *Navigium isidis. El culte a Isis, protectora dels mars.*

Dissabte 18, 13.30 i 19.30 h. **Diumenge 19**, 13.30 h.

A càrrec de NEMESIS, Arqueologia i Difusió Cultural.

Moll de Costa - Placeta 2

Jocs: *Si vis pacem, para ludum. Jocs d'estratègia i simulació sobre l'antiguitat.*

Dissabte 18, de 10 a 13.30 i de 16 a 20 h. **Diumenge 19**, de 10 a 13.30 h.

A càrrec d'Associació TGN Joga.

Fira: *Taberna Libraria. Llibreria. Dissabte 18*, de 10.30 a 14 i de 17.30 a 20 h. **Diumenge 19**, de 10.30 a 14 h.

A càrrec de llibreries de Tarragona: Adeserà, Abacus, La Capona i La Quimera.

Moll de Costa - Placeta 3

Taller infantil: *La flota romana.*

Dissabte 18, 10 i 12 h. **Diumenge 19**, 12 h.

A càrrec de Sexto Mario, Patrimoni y Educació.

Taller infantil: *Les rutes comercials del Mediterrani.*

Dissabte 18, 10 i 12 h. **Diumenge 19**, 12 h.

A càrrec de Sexto Mario, Patrimoni y Educació.

Taller infantil: *Els jocs romans a Tarraco.*

Dissabte 18, d'11 a 13.30 i de 17 a 19.30 h. **Diumenge 19**, d'11 a 13.30 h.

A càrrec d'A Priori Cultural.

Taller infantil: *Arqueòlegs per un dia. Aprendre jugant l'essència de l'arqueologia com a ciència.*

Dissabte 18, 11 i 17 h. **Diumenge 19**, 11 h.

A càrrec d'ITINERE, Turisme i Cultura.

Port de Tarragona

PORT-CIUTAT

El Moll de Costa esdevé en un espai de debat i consciència sobre la sostenibilitat i el futur

En els últims mesos ha acollit la Cúpula de la SOStenibilitat i ha estat l'escenari de les primeres Setmanes de l'Aigua

Anna Ferran

El Moll de Costa del Port de Tarragona ha esdevingut en aquests primers mesos de l'any l'epicentre del debat sobre la sostenibilitat i el futur en un món amenaçat per l'emergència climàtica. I és que, a la programació d'exposicions dels diferents espais que conformen aquesta rambla de la cultura, enguany s'han sumat noves propostes que han aprofitat a la ciutadania alguns dels reptes més cabdals que afrontem, convertint el Port en un gran espai de reflexió.

Des del mes de febrer i fins al 23 de juny, el Refugi 1 acull la Cúpula de la SOStenibilitat. Aquest projecte de consciència ecosocial promogut per Còdol Educació és itinerant i després de ser Falset i a Móra d'Ebre està fent parada i fonda al Port de Tarragona. L'objectiu d'aquesta iniciativa pionera és convidar-nos a capgirar la nostra relació amb el planeta, la comunitat i nosaltres mateixos.

Per aconseguir-ho, compta amb una posada en escena impressionant, gràcies a la cúpula geodèsica, construïda

per un equip d'arquitectes experts en bioconstrucció, i a un ús de tecnologia de projecció full-dome360 que permet projectar imatges sobre la superfície d'una mitja esfera embolcallant les persones amb impressionants paisatges i efectes visuals. Aquesta tecnologia, juntament amb disseny artístic, la música i la narració d'una guia fa que el públic visqui una immersió total, que emociona, genera reflexió i convida a l'acció.

La Cúpula de la SOStenibilitat ha acollit públic de totes les edats. De fet, s'han programat



La Cúpula de la SOStenibilitat utilitza una posada en escena impressionant per generar consciència i convidar a passar a l'acció. © CEDIDA

diferents experiències. L'alumnat de primària està prenent part d'una experiència corpòria i sensorial per connectar amb la natura. Els joves de secundària viuen una experiència immersiva per a prendre consciència de les conseqüències de la crisi climàtica. I als caps de setmana s'organitzen activitats diverses per al públic familiar. Fins al dia d'avui, més de 1.800 persones s'han endinsat en aquesta proposta d'eco-alfabetització. I comp-

tant els grups que ja tenen reserva, fins al 23 de juny, seran 2.055 persones les hauran passat pel Refugi 1.

L'aigua del futur

Seguint l'aposta engegada amb la Cúpula de la SOStenibilitat, des del Moll de Costa s'ha organitzat una iniciativa innovadora al territori i al conjunt de Catalunya: les Setmanes de l'Aigua. Sota el lema L'aigua del futur, aquesta primera edició, celebrada de l'11 d'abril al 5 de

maig, ha comptat amb jornades tècniques, debats, exposicions, i propostes educatives i artístiques adreçades a diferents públics per sensibilitzar i conscienciar dels canvis futurs que la nostra societat haurà d'adoptar davant de l'emergència climàtica actual i, concretament, davant de la crisi de l'aigua que estem vivint.

El cap de la unitat Port-Ciutat, Rafael López-Monné, explica que la programació, tant de la Cúpula de la SOStenibilitat com de les Setmanes de l'Aigua, «respon al compromís del Port de Tarragona amb la societat i el territori per encarar els reptes de sostenibilitat que com a societat i com a humans tenim plantejats». En aquest sentit, conclou: «Des de l'APT, i conscients del nostre rol institucional, del nostre pes econòmic i de la nostra vocació facilitadora, volem contribuir a la reflexió sobre els reptes que té plantejat el Camp de Tarragona i les Terres de l'Ebre amb una visió metropolitana i de país que ajudi a establir les línies mestres del canvi que la nostra societat ha de fer per aconseguir una economia verda i una societat resilient davant del canvi climàtic».

SERVEI RECOMANAT

City Net: qualitat, persones i medi ambient

Aquesta empresa de neteges i manteniments compta amb tres segells ISO que l'acrediten

Qualitat, seguretat i protecció del medi ambient. Aquests són els tres elements que defineixen l'ADN de City Net. Aquesta empresa ofereix un servei integral de neteja i manteniment per a empreses i particulars. La professionalitat del seu equip, la cerca de solucions personalitzades per a cada client i l'ús de productes amb segell ecofriendly són els pilars que millor defineixen el seu servei. Bona mostra d'això són les certificacions i els segells que han obtingut recentment per part d'organismes independents.

Així doncs, els serveis de City Net compten amb tres segells ISO. D'una

banda, han aconseguit l'ISO 9001, que acredita la qualitat del seu servei. Així mateix, l'Organització Internacional per a l'Estandardització també els ha dis-

tingit amb l'ISO 14001, que valida pel compromís amb la protecció del medi ambient. Per últim, cal destacar que han obtingut també l'ISO 45011, referent a la seguretat i a la salut dels treballadors. I és que per a City Net el seu equip humà és la base del seu servei.

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



El seu equip humà és la base del servei que ofereixen. © CEDIDA

~ CONTINGUT ESPECIAL ~

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

*Gràcies per la feina ben feta.
El nostre equip és el pilar que ens fa seguir endavant.*

City Net

SERVIS INTEGRALS DE NETEJA, S.L.

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



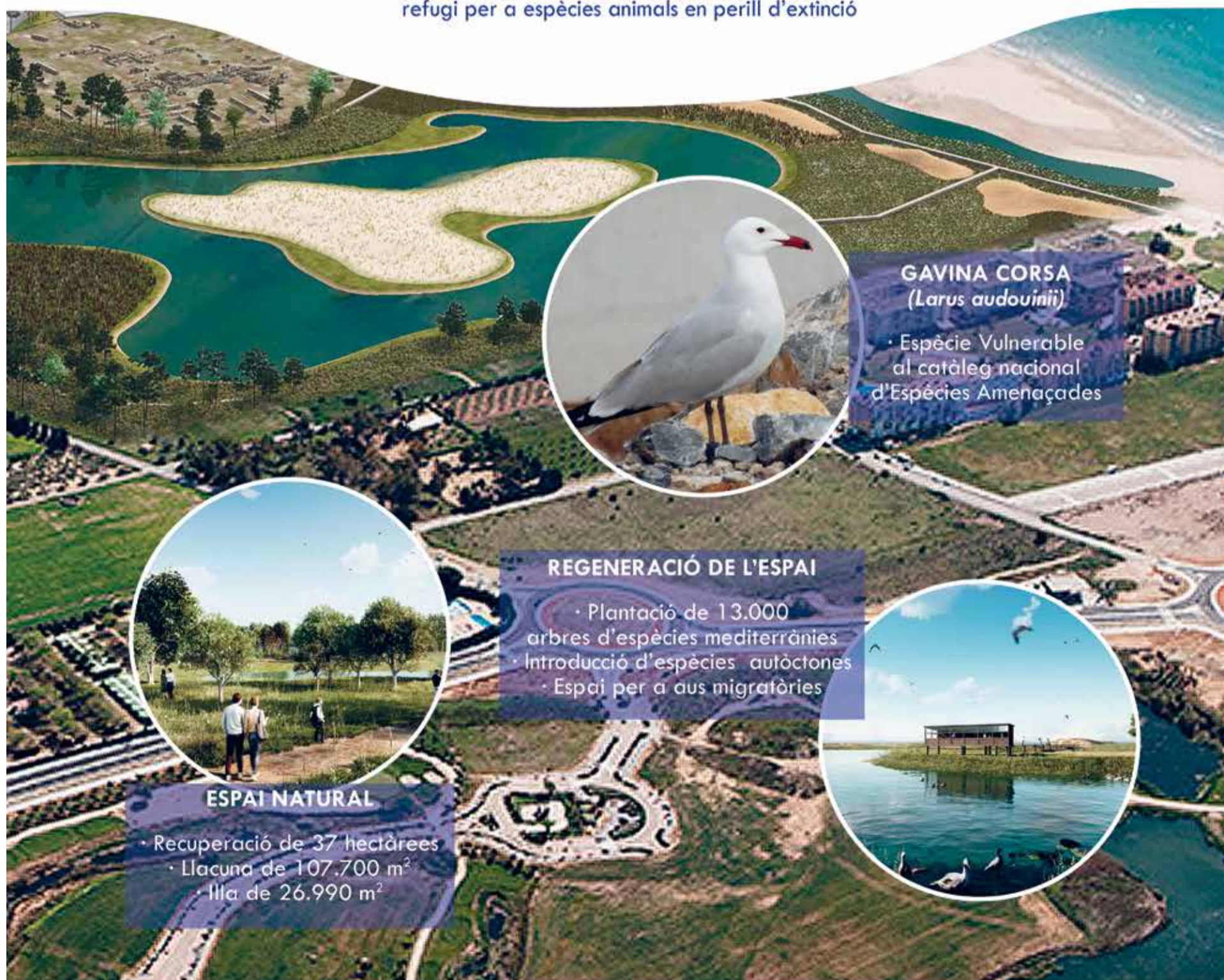


Port Tarragona

#RumbEcoPort2027

Recuperació dels Prats d'Albinyana

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



GAVINA CORSA
(*Larus audouinii*)

- Espècie Vulnerable al catàleg nacional d'Espècies Amenaçades



ESPAI NATURAL

- Recuperació de 37 hectàrees
- Llacuna de 107.700 m²
- Illa de 26.990 m²

REGENERACIÓ DE L'ESPAI

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

