



PORT DE TARRAGONA



Port de Tarragona

SANTIAGO J. CASTELLÀ
President de l'Autoritat Portuària de Tarragona

«La ZAL és el terreny industrial més interessant que hi ha a Catalunya»

El president del Port admet negociacions d'alt nivell amb el sector del cotxe xinès, però creu que és aviat per donar noms

David Prats

Justament quan compleix el seu primer any com a president de l'Autoritat Portuària de Tarragona (APT) Santiago J. Castellà parla amb passió d'estratègies de territori, espais logístics, trens i o nous molls mentre es prepara per posar en marxa alguns dels projectes més importants per al Port de Tarragona i el territori de les darreres dècades, com ara la terminal de Guadalajara-Marchamalo, la nova ZAL o ampliacions i obres per valor de més de 350 milions d'euros.

-Fa un any que és al capdavant de l'APT i el Port ha accelerat diversos projectes en aquest temps, com ara la terminal de Marchamalo o de la ZAL, tots dos vitals per al Port, però també per al Camp de Tarragona.

-Sí, hem accelerat algunes coses i crec que en el que més hem accelerat és en el moll d'Andalusia, per a la seva sortida com a moll multipropòsit. En el consell d'administració de desembre aprovarem la seva sortida a concurs per tal que una sola naviliera generalista es faci càrrec, com a mínim, del 50% del moll amb l'exigència de portar containers. Estem convençuts que més d'una naviliera optarà per quedar-se tot el moll. Això és una bona manera d'explicar que estem en un moment excel·lent. El corredor del Mediterrani ens dona moltes possibilitats i ja tenim cinc trens setmanals que surten cap a Anvers i ara podem tenir més trens; però la connexió del corredor del Mediterrani amb el corredor d'Henares, a través del port sec de Guadalajara-Marchamalo, ens dona moltes més possibilitats. De fet, hem accelerat la licitació perquè veiem que el mercat ens ho demana i ho necessita, per tant, espero que l'any que ve comencem a recuperar el tràfic de containers d'una manera intensiva.

-El moll d'Andalusia és una de les apostes més noves i ben equipades del Port.

-Ara mateix el moll es dedica sobretot a cotxes, amb les grans empreses d'estiba, els cotxes i el ferro i alguna cosa més. Podran continuar segurament, però és important que ho gestioni una naviliera que porti línies noves i sobretot que porti més de 100.000 TEUs de contenidors. És un moll molt atractiu, amb bastant calat i punts d'amaratge, però el principal atractiu és l'estació



Santiago J. Castellà compleix un any al capdavant de l'Autoritat Portuària de Tarragona. GERARD MARTÍ

intermodal de la Boella que queda a tocar, amb espai per emmagatzemar i també per treure ràpidament en container en ferrocarril cap al centre de la península o el centre d'Europa.

-Aquest moll queda aprop de la ZAL, de la qual se n'ha parlat molt darrerament per l'interès del gegant xinès de l'automoció BYD per posar-hi una factoria.

-La ZAL és l'altre gran projecte i certament hi ha molt d'interès, principalment des del món asiàtic, per instal·lar-hi alguna indústria, i això, per qui tingui un moll, és un gran negoci. Si ve una indústria de l'automòbil portaran les peces en vaixell, que serà el més rendible. Per tant, qui agafi la terminal sap que tindrà un bon negoci. Segur que s'hi acabarà instal·lant alguna indústria potent a la ZAL, perquè és el terreny industrial més interessant que

hi ha actualment a Catalunya.

-Parlàvem de BYD...

-Nosaltres tenim protocols de confidencialitat i no podem dir noms d'empreses, però hi ha altres noms del sector de l'automòbil sobre la taula, de manera que l'interès és ampli, però també altres empreses que són d'altres sectors. Nosaltres creiem que hi ha algunes condicions, i en això coincidim amb la Generalitat, que són imprescindibles; una és la mà d'obra del territori,

l'altra, que doni valor afegit també al territori i als seus centres de coneixement, i també que pugui interactuar amb la indústria del territori i puguin reforçar-se mútuament, i l'última,

que tingui una logística marítima.

-S'havia dit que si es destinava les més de 92 hectàrees de la ZAL a un sol inversor -com podria ser el cas- es podria accelerar el trasllat de la Laboral i destinar els seus terrenys a zona logística.

-Nosaltres entenem que els terrenys de la Laboral, per lògica, han de ser del Port. Col·laborarem al màxim en la solució del trasllat de la Laboral que proposi l'Ajuntament. Tindria molt de sentit que l'antiga CLH, ara Exo-

lum, vingués a aquests terrenys. Nosaltres col·laborarem, però, de totes les maneres, entenem que per lògica és un terreny adequat per a activitats logístiques, amb les limitacions que

pugui tenir.

-El problema és trobar on ha d'anar la nova Laboral i, fins i tot, valorar si podria deixar de ser a Tarragona.

-Sobre això hi ha un grup de treball que ho està estudiant i treballa en diverses possibilitats, però és una decisió que depèn de la Generalitat i l'Ajuntament i nosaltres no hi entrem. Diria que l'Ajuntament ja té bastant clar on voldria el complex, que és a Campclar.

-Tornem a Marchamalo, perquè el port sec de Guadalajara és una realitat i ja el teniu a punt.

-Marchamalo ha rebut l'acta de final d'obres a principi de novembre, de manera que es confirma que les obres s'han finalitzat dintre dels terminis i rebrem els ajuts dels fons Next Generation de la Unió Europea. Després hi ha altres actuacions que fa ADIF a les vies generals, però que ja no pertanyen al nostre projecte, per tal d'adaptar-les al tràfic que rebran. Mentrestant, el que hem fet és començar a treballar en els detalls de la licitació de la terminal per poder treure el concurs d'explotació en el primer trimestre de 2026, que s'hauria d'adjudicar a operadors de terminals.

-El model deu estar clar, deuen faltar només les bases...

-Només en certa manera, perquè ens agradaria que hi prenguéss part d'alguna manera també el Port de Barcelona, i ens agradarà potser que també algun altre port, com el de Bilbao, o actors logístics d'Aragó puguin tenir-hi un paper. Per tant, definir el model de gestió serà important per garantir totes les necessitats i oportunitats del Port de Tarragona, però també aprofitar totes les sinergies de tots els actors propers, especialment de la línia de l'Ebre.

-La clau de l'èxit de tot plegat és el tren i la conversió de tota la línia de Guadalajara a Tarragona en autopista ferroviària.

-Sí. Nosaltres estem a 100 km de Barcelona i ara estarem també a 60 km de Madrid. Prou allunyats del nus ferroviari de les dues ciutats, però amb moltes possibilitats d'aprofitar la seva força. Serà molt atractiu per a qualsevol producte que arribi a Tarragona estar immediatament en el corredor d'Henares i des d'empreses

«Les obres de la terminal de Marchamalo estan llestes. Cal definir el model de gestió i l'any vinent podrà començar a operar»

»

Port de Tarragona

papereres a empreses de cereals o de càrregues generals, totes podran tenir una oportunitat d'aprofitar-ho i beneficiar-se'n. És una gran necessitat i una oportunitat per a Catalunya i per a Espanya. Fins al punt que, en fer nosaltres la terminal, hem generat al voltant un moviment d'un espai logístic que ara es declara Zona Franca i que compta amb més d'un centenar d'empreses de logística molt importants.

-Quan es podran carregar els camions carregats als trens i que tot plegat cobri el seu màxim sentit?

-Això ho veurem en cinc anys i serà una gran oportunitat per a tots els actors econòmics. Si alguna línia té sentit ara de convertir en autopista ferroviària és aquesta entre Tarragona, Saragossa i Guadalajara. El ministeri va adjudicar l'estudi i ja s'ha passat de voler fer només alguns aparcadors de trens per cedir el pas de trens més ràpids a què ara ja hi hagi el convenciment de tothom que cal desdoblar tota la via. Per tant, s'ha entès que és una via principal, perquè és la via que mou més productes a tota Espanya.

-I aquí també hi entra Lleida...

-A Lleida es treballa en el polígon i la intermodal de Quatre Pilans, que és molt important per la zona i ja hem dit a la Generalitat que ajudarem tot el que es pugui a activar Quatre Pilans. Entenem que el Port de Tarragona ha de ser actiu en generar riquesa al territori i això implica ser un actor actiu de la logística del país.

-Continuant amb el tren, haurem d'esperar encara dos anys per saber per quina opció es decanten els tècnics del ministeri per a la sortida de les mercaderies del Port.

-Ho tenim ben encarrilat. S'han fet els estudis interns amb molta qualitat, treballant amb l'enginyeria Ineco, vinculada al govern, i el seu criteri té molt de pes, i ara hi ha l'estudi informatiu. Estem convençuts que trobarem solucions per ordenar la sortida de forma satisfactòria.

-Solucions màgiques sabem que no n'hi haurà i afectarà segur a Vila-seca o a Tarragona

-Els dos alcaldes tenen una altíssima predisposició a trobar solucions i a entendre's i estan convençuts que resoldre el transport de mercaderies per a la indústria és sinònim a donar riquesa al territori. Les solucions no són fàcils, però per això hi ha els enginyers del ministeri buscant totes les opcions, i segur que trobarem la millor. La predisposició és bona, de manera que com més discreció tinguem, millor. Els alcaldes tenen raó en demanar que com menys els limiti urbanísticament el pas de mercaderies, millor, i les seves pretensions són totalment raonables. No serà bona cap solució, per molt que es recomani tècnicament, si no té el consens dels municipis afec-



Castellà defensa que el muntatge d'aerogeneradors marins a Tarragona és una opció estratègica per a la indústria catalana. GERARD MARTÍ

tats. Com menys parlem públicament del tema, millor. Cal esperar.

-Els darrers mesos s'ha fet molta feina per acollir el hub català d'eòlica marina. Tot el sector està d'acord a apostar per Tarragona.

-L'eòlica marina flotant és una bona opció per a Catalunya. Tarragona és l'únic port català que tindrà espais disponibles, fondària necessària i la distància correcta respecte als espais de França i d'Itàlia on es projecten els principals parcs eòlics marins de la Mediterrània. Per tant, és molt bona candidata. No parlem de posar aerogeneradors aquí, sinó de construir-los pels projectes que ja estan consensuats a França i Itàlia. No és el millor negoci pel Port que els molls estiguin dedicats a la construcció, però sí que és una bona aposta per tal que Catalunya estigui present en una sector bàsic per al futur. És el que ha de generar la part més important de la nostra electricitat sostenible i ajudarà a descarbonitzar Europa. Al mateix temps és el sector on actualment hi ha més coneixement i més transferència de coneixement i interessa tenir-hi present la indústria catalana.

-Això va associat a la creació de nous espais portuaris i a noves grans inversions, com ampliar el moll de Balears.

-Està tot molt ben planificat i està aprovat el pla d'inversions per part de Puertos del Estado. De fet, ja ho tenim tot preparat per començar les obres de la segona fase del moll de Balears. Són processos lents, amb molts informes i molta cura per a qüestions mediambientals, però està a punt de començar; com també està previst, posteriorment, l'inici del contradic. Aquesta és una obra profundament complexa, amb moltes qüestions a estudiar per part de diferents autoritats, de manera que ens caldran dos anys per poder tirar endavant el projecte.

-De quin calendari podríem parlar?

-Si tot va bé, podríem parlar d'enllestir la segona fase de Balears a finals de 2028 i de començar el contradic de cara a 2029, però és molt fàcil agafar-se els dits fent previsions d'obres i més amb obres d'enginyeria marina tan complexes com aquestes, però hem accelerat l'execució dels nostres plans d'inversió i la musculatura dels equips del Port per tirar-ho endavant està en ple funcionament.

-I lligat al contradic i a la ZAL hi ha els Prats d'Albinyana...

-És una aposta importantíssima per nosaltres, davant del contradic, on hi ha d'haver permeabilitat entre l'aigua dolça i marina, i amb una riquesa de fauna i flora molt important. De fet, segurament és un dels espais més importants pel que fa a biodiversitat de tot Catalunya. Hem fet una gran inversió en la seva recuperació i en garantir el seu futur i és un orgull per al Port tenir un espai de Xarxa Natura 2000 com aquest. Quan expliquem que volem ser un port verd aquest espai ens explica moltes coses. La voluntat de regenerar espais que en èpoques d'industrialització han estat maltractats i d'incorporar-los al discurs i a la narrativa del Port, és importantíssim. Per tant, forma part d'aquest compromís del Port amb el territori. Volem liderar la transició ecològica i ser un agent actiu per ajudar al conjunt del territori en sostenibilitat i aquesta transició descarbonitzadora.

-Serà accessible i es podrà visitar?

-És un espai que estarà molt protegit. De fet, té el nivell més alt de protecció que té un territori, per tant, totes

les visites seran guiades i es faran des d'un pla pedagògic, de recerca o d'investigació. A més, hi ha les restes arqueològiques de Cal·lípolis, de manera que hi haurà una part del parc amb una concepció eco-arqueològica per facilitar les activitats de recerca i de divulgació.

-Anem a la descarbonització, perquè aquestes setmanes seguiu apostant per posar plaques en més naus portuàries.

-Tots els magatzems del Port haurien de tenir plaques fotovoltaïques. Són espais amb poc consum i molt capacitat de generació i hem d'acabar de trobar el model per tal d'aprofitar-ho. Per a nosaltres i per a la indústria del voltant és un gran actiu saber que hi ha una generació d'energia que pot ser competitiva. De moment el que estem fent és que, quan alguna empresa ens demana ampliar les seves concessions, se li inclou la necessitat de col·locar plaques fotovoltaïques. Tot i això, el projecte que tirem endavant ara mateix és un pas més per cobrir els sostres de tots els espais de l'APT.

-Més enllà de la generació d'energia fotovoltaica, era vital per a l'electrificació dels molls garantir el subministrament elèctric a tota la zona portuària i Red Eléctrica acaba d'anunciar una inversió per construir una nova estació de subministrament a la vora del Port.

-L'anunci de Red Eléctrica és una molt bona notícia, molt més important del que pot semblar, perquè ens garantirà poder tenir cobertes totes les necessitats d'energia que té el Port, la de la zona de la química i també tota la nova activitat que arribi a la zona de la ZAL. Era imprescindible per poder garantir el subministrament industrial de tot el nostre sector de cara al futur i així s'assegura també el futur de les inversions que estem pendants de realitzar i de rebre en aquest entorn.

-Un dels seus reptes com a president de l'APT és acostar més la ciutat al Port i fer del Moll de Costa un espai cultural. Com es troben els dos projectes?

-Les obres del Parc de Port es troben en la seva fase final i estem en el moment de reconstruir el projecte Port Ciutat per al Moll de Costa. Volem aconseguir que hi hagi una primera façana marítima a Tarragona que sigui dels tarragonins i de la ciutat, i que estigui caracteritzada per les activitats culturals. Hem de generar activitats de primer ordre, bones exposicions i generar activitat de pes, a més de l'activitat popular que ja tenim. Volem tenir un espai amb una oferta d'impacte i estem centrats en aconseguir-ho.

«La sortida de les mercaderies des del Port no tindrà cap bona solució si no té el consens de tots els municipis afectats»

”

«Hem destinat molts esforços a recuperar els Prats d'Albinyana i és un orgull tenir un espai de Xarxa Natura 2000 com aquest»

”

Port de Tarragona

NOVES INFRAESTRUCTURES

La terminal de Marchamalo es converteix en el nou 'moll' del Port al centre peninsular

Permetrà gestionar fins a 100.000 contenidors anuals, ocupa 152.500 m² i ha costat 28 milions d'euros

Redacció

Quan a principi d'aquest mes de novembre Port Tarragona oferiria la primera visita comercial a operadors logístics a les instal·lacions de la PortTarragona Terminal Guadalajara-Marchamalo finalitzava un llarg trajecte per a un dels projectes més importants d'expansió que els darrers anys ha protagonitzat la institució tarragonina, però també l'inici d'una aventura econòmicament cabdal per al futur del port tarragoní.

Després de finalitzar-se les obres de construcció el passat mes d'octubre, desenes d'operadors ferroviaris i carregadors han conegut ja les oportunitats intermodals i de connectivitat entre el centre peninsular, la Mediterrània i Europa que ofereix aquesta nova plataforma logística, així com els principals avantatges competitius que ofereix la nova terminal ferroviària en matèria d'intermodalitat, connectivitat i superfície logística disponible.

La PortTarragona Terminal Guadalajara-Marchamalo és un projecte clau dins de l'estratègia de Port Tarragona per consolidar-se com a 'hub' logístic de referència a la Mediterrània. Amb la seva posada en marxa, es preveu un increment significatiu en el volum de mercaderies gestionades, principalment pel que fa a càrrega general i càrrega conteneritzada, així com una millora en la connectivitat entre la zona centre, la façana mediterrània i el continent europeu i un important impuls al ferrocarril que contribuirà a la progressiva descarbonització del transport i la logística.

Plataforma de 152.500 m²

La nova terminal està concebuda com una plataforma ferroviària moderna, flexible i eficient. Ocupa una superfície de 152.500 m² dins del complex logístic de Puerta Centro-Ciudad del Transporte, un pol logístic de 4 milions de metres quadrats en el qual ja hi ha establertes empreses líders de sectors com la logísti-



La plataforma principal i les vies de càrrega i descàrrega de la terminal de Marchamalo-Guadalajara, al costat de la zona logística. CEDIDA



Detall dels nous vials d'accés a la terminal i de la nova plataforma de vies que hi dona connexió als trens. CEDIDA

ca, l'automoció, la química o la distribució.

La terminal té capacitat per a gestionar 100.000 UTIs (contenidors de tren) anuals. Compta amb un total de sis vies, tres d'elles operatives de 750 metres i tres vies més per a recepció i expedició, així com doble

accés ferroviari, des de Madrid i des de Saragossa.

La terminal de Guadalajara-Marchamalo es troba ubicada al Corredor d'Henares, una de les zones més dinàmiques de tot l'Estat, amb una població de més de 6 milions d'habitants en un radi de 60 quilòme-

tres. La terminal està dins de l'àrea d'influència de Madrid, però fora de la seva conurbació (de la xarxa de rodalies), que està altament congestionada, cosa que facilita una logística eficient.

Les mercaderies es podran transportar des de la nova ter-

minal i fins al Port tarragoní en només 6 hores, un temps altament competitiu. A més, la via que connecta ambdós enclavaments logístics s'utilitza gairebé en exclusiva per a mercaderies, cosa que facilita l'operativa. Així mateix, cal destacar que Port Tarragona és el port mediterrani més pròxim per a una vintena de províncies de l'interior de tot el terç nord peninsular, entre elles Guadalajara i la zona nord de Madrid.

Un dels grans atractius de la nova plataforma logística són les sinergies que propiciarà entre el Corredor d'Henares, el Corredor de l'Ebre i el Corredor Mediterrani, que facilitaran el trànsit de mercaderies entre la península i la resta d'Europa, gràcies a la coordinació de Port Tarragona.

En les primeres visites comercials fetes a Marchamalo per part dels agents logístics, es va fer un incís especial a la connexió de Port Tarragona amb el tercer fil, prevista pel 2026 i les oportunitats que aquesta ofereix no només pel Port sinó per a tota la logística que s'articuli des de la terminal Guadalajara-Marchamalo. En aquest sentit, es va posar en relleu el fet que el Port serà el node ferroviari més al sud de la península amb doble ample europeu i ibèric, cosa que el posiciona com a nus estratègic de la xarxa TEN-T.

Tot plegat, situa el port tarragoní com un enclavament amb un posicionament clau a l'hora de gestionar els tràfics d'origen marítim i d'origen ferroviari europeu, que vagin cap al centre peninsular, però també a l'hora de gestionar els tràfics d'exportació del centre de la península cap a la resta d'Europa, via tren, i del món, en vaixell.

Inversió de 28 MEUR

La PortTarragona Terminal Guadalajara-Marchamalo ha suposat una inversió de més de 28 milions d'euros i el projecte ha comptat amb el suport de la Unió Europea a través dels fons Next Generation, inclosos en el Pla de Transformació i Resiliència (PERTE). En concret, l'Autoritat Portuària de Tarragona ha rebut 14.273.000 euros per dur a terme aquesta iniciativa. Aquests fons, dissenyats per impulsar la recuperació econòmica dels estats membres de la UE, tenen com a objectiu promoure projectes que afavoreixin la transició ecològica, la transformació di-

gital i la resiliència econòmica, alineant-se amb les prioritats estratègiques de la Unió Europea per a una recuperació sostenible.

Les mercaderies es podran transportar des de la nova terminal i fins al Port en només 6 hores

La terminal és un projecte clau per consolidar Tarragona com a 'hub' logístic de referència

Port de Tarragona

XARXA NATURA 2000

El projecte de restauració ambiental dels Prats d'Albinyana entra en la seva recta final

La zona humida entre la ZAL i la Pineda recuperarà la seva flora aquest desembre per a la seva total renaturalització

Redacció

El Port de Tarragona continua avançant en el seu projecte de restauració ambiental i recuperació de la biodiversitat de la zona humida dels Prats d'Albinyana, un espai natural portegit inclòs dins de la Xarxa Natura 2000 situada entre la ZAL portuària i la Pineda.

Després que durant l'estiu finalitzés l'execució de la llacuna principal i el moviment de terres corresponent, el projecte encara la recta final i aquest mes de desembre està previst que es realitzin les tasques de plantació de les espècies vegetals que es volen recuperar. Aquest serà un dels moments clau per a la renaturalització de l'espai, donat que es preveuen plantar al voltant de 14.000 plantes de 24 espècies vegetals autòctones. Aquestes tasques, que s'allargaran durant diverses setmanes i començaran per l'illa central de la llacuna, per continuar posteriorment per la mota nord i la resta de zones delimitades.

La fase final de la renaturalització arriba després de mesos de complexos moviments de terres, donat que, a mida que s'anava completant l'excavació, calia ser escrupulós per tal de permetre l'assentament de cada fase i esperar que les condicions del terreny fossin òptimes.

Seguiment d'especialistes

Des que es va iniciar el projecte fa un any, les obres han comptat amb la presència diària d'un equip ambiental d'especialistes. Aquesta supervisió exhaustiva ha estat clau no només per minimitzar l'impacte de les obres, sinó per redescobrir i potenciar la riquesa natural de l'entorn.

Gràcies a l'inventari faunístic s'ha constatat la presència d'espècies d'alt valor ecològic com la papallona monarca, la bívua, l'anguila o l'escarbat blau. La tasca de l'equip ambiental ha permès la recuperació i trasllat segur de més de 800 exemplars de fauna, així com la preservació 'in situ' de



Vista general de la zona humida durant els treballs de recuperació, amb la Pineda al fons i les restes de Cal·lípolis en primer terme, a tocar de la ZAL del Port. CEDIDA



Un exemplar de Daurada grossa (Plubialis apricaria) a la llacuna dels Prats d'Albinyana. CEDIDA-FERRAN AGUILAR

zones amb alt valor botànic, com fenassars humits i àrees de salicorniars. Aquest seguiment continuat ha permès adaptar el projecte original a

la realitat de l'ecosistema existent. S'han redimensionat les motes i ajustat les partides de plantació per ser més eficients, però, sobretot, s'han fet noves

propostes per a la millora de la biodiversitat. Entre aquestes propostes destaquen la creació d'un nou estanyol per afavorir espècies protegides com el far-

tet, la construcció d'una bassa específica per a la reproducció d'amfibis i l'habilitació d'un canal dissenyat expressament per al pas d'anguiles.

Els Prats d'Albinyana formen part de la Xarxa Natura 2000 dins la Sèquia Major de Vila-seca. El projecte inclou gairebé 38 hectàrees amb l'objectiu de retornar-los el seu caràcter de zona humida de gran valor ecològic. L'actuació més destacada és la construcció de la llacuna central de

més de 107.000 m2, al mig de la qual es forma una illa de 2,7 ha. L'illa servirà de refugi per a aus aquàtiques, afavorint la seva nidificació i oferint protecció

davant depredadors. El projecte també inclou la creació d'un bosc de ribera amb àlbers, freixes, aladerns, oms i pins, que millorarà l'hàbitat per a les aus o ratpenats.

La capacitat de regeneració natural s'ha evidenciat amb la translocació de més de 700 exemplars d'animals en poc més de mig any, inclouent 18 espècies d'especial interès. Per altra banda, a mesura que s'ha anat obrint llacuna, han anat apareixent espècies d'avifauna que a

dia d'avui es poden observar de forma habitual a l'entorn de l'obra com el camallarg, la Daurada grossa, el Bernat pescaire o el capó reial.

La llacuna té una extensió de 107.700 m2 i inclou una illa de refugi de gairebé 27.000 m2

Es preveuen plantar al voltant de 14.000 plantes de 24 espècies vegetals autòctones

Port de Tarragona

DESCARBONITZACIÓ PORTUÀRIA

El Port prepara les naus on crearà el seu principal parc fotovoltaic al moll de Castella

La preparació dels espais costarà 280.000 euros i la inversió en el parc fotovoltaic serà de prop d'1 milió d'euros

Redacció

Port Tarragona avança en la instal·lació de la nova planta de generació d'energia solar del moll de Castella, la més gran que ha impulsat fins al moment l'Autoritat Portuària. L'APT té oberta la licitació per a adjudicar els treballs de millora de les cobertes de les naus que acolliran aquesta instal·lació fotovoltaica. L'actuació que es durà a terme deixarà preparades les tres edificacions per a la posterior col·locació de les plaques solars.

Els treballs tindran un cost de prop de 280.000 euros i es preveu que tinguin una durada de 2 mesos. Tant aquesta actuació prèvia com la creació de la futura planta fotovoltaica reben finançament del Programa Operatiu del Fons Europeu de Desenvolupament Regional (FEDER).

Els treballs que ara s'estan licitant inclouen la millora de l'envolupant de la coberta, la substitució de la xapa superior de la coberta, la substitució dels policarbonats de les clara-boies i la preparació general de tota la superfície de la coberta per a acollir la futura planta fotovoltaica. La intervenció s'ha pressupostat per un import de 279.830,06 euros (IVA exclòs). Es preveu que el temps d'execució de les obres sigui de dos mesos.

La major superfície de coberta

Les edificacions on s'intervindrà són els sostres de les naus A, B i C del moll de Castella, ubicades entre el vial nord del moll, que toca al riu Franco-lí, i el Centre d'Accreditacions. Actualment aquests espais acullen els tallers i magatzems de l'Autoritat Portuària i del Centre d'Estudis Marítims i d'Activitats del Port de Tarragona (CEMAPT). Aquestes naus disposen de la major superfície de coberta del conjunt d'edificis de titularitat de l'APT, motiu pel qual es convertiran en la planta fotovoltaica més gran promoguda per l'Autoritat Portuària.

La nova instal·lació foto-



Imatge zenital d'un dels edificis portuaris on ja s'han instal·lat plaques fotovoltaïques per a l'autoconsum. CEDIDA

voltaica, que suposarà una inversió de prop d'1 milió euros, ocuparà una superfície total de 4.500 m² i aportarà 600 nous kW de potència nominal; 200 kW per cada nau. La planta funcionarà en règim d'autoconsum amb excedents. L'energia generada cobrirà part de la demanda elèctrica derivada de l'activitat diària del Port i ajudarà a reduir la dependència de fonts convencionals.

Tant la intervenció per a la millora de les cobertes com la futura planta fotovoltaica del moll de Castella reben finançament europeu per part del Programa Operatiu del Fons Europeu de Desenvolupament Regional (FEDER). Concretament, el fons cobreix el 40% de la inversió d'ambdues actuacions, mentre que el 60% restant va a càrrec de l'APT.

El suport dels fons FEDER reforça la importància d'aquesta inversió com a exemple de

transició energètica en l'àmbit portuari. Cal destacar que el projecte, tant per inversió com per capacitat productiva,

suposa un avenç important dins de l'estratègia de sostenibilitat i descarbonització de Port Tarragona. Aquesta s'articula al voltant de quatre àmbits: energies renovables i combustibles alternatius, electrificació, biodiversitat i coneixement. Així mateix, amb aquesta actuació el Port contribuirà al compliment dels objectius del Pacte Verd Europeu i del Pla Nacional d'Energia i Clima.

Els esforços del Port per a promoure un mix energètic

verd es complementen amb l'aposta que està duent a terme la resta de la comunitat portuària per a implementar

instal·lacions fotovoltaïques. A hores d'ara, les empreses concessionàries tenen instal·lada una potència de fotovoltaica de 2,7 MW. Així mateix, estan projectades noves instal·lacions que sumarien 4,1 MW més.

L'aposta de l'APT per a la descarbonització de les instal·lacions es completen amb la seva tasca per a la reducció dels consums d'energies d'origen no renovable, tant en els seus edificis com en els seus serveis.

La nova planta fotovoltaica costarà prop d'1 milió d'euros i ocuparà un espai de 4.500 m²

El projecte suposa un avenç important en l'estratègia de sostenibilitat i descarbonització

EN DETALL

Un intens treball previ de producció en edificis de serveis

L'Autoritat Portuària fa temps que aposta en matèria d'autosuficiència energètica. Tant és així que les cobertes de diversos edificis administratius, culturals i de serveis de l'Autoritat Portuària han esdevingut un petit pol de generació d'energia neta. Concretament, hi ha instal·lacions fotovoltaïques al Refugi 1 i 2 del Moll de Costa, a l'edifici administratiu de l'APT, a l'edifici del Club de Rem, al Punt de Control Fronterer, a la seu de l'Agència Tributària, al Centre d'Accreditacions, a les pèrgoles de l'aparcament de la terminal de creuers i a l'edifici de la Policia Portu-

ària. Totes aquestes instal·lacions produeixen 0,7 MW d'energia renovable.

Ara bé, l'Autoritat Portuària no s'atura aquí i es treballa en les instal·lacions fotovoltaïques per a les cobertes dels Tinglados 1, 2, 3 i 4 (320 kWh) i de l'Edifici d'Entitats del Moll de Costa (15kWh). A més, també es vol instal·lar plaques a l'aparcament de vehicles adjunt a l'edifici administratiu (200 kWh). Totes aquestes instal·lacions, a més de les de les naus del Moll de Castella, sumarien 1,2 MW més, de manera que la producció total d'energia neta de l'Autoritat Portuària s'aproparia als 2 MW.

Port de Tarragona

PROJECTES HIDRÀULICS

Llaberia Group reforça la seguretat i la sostenibilitat al Port de Tarragona

L'empresa amplia la xarxa contra incendis i implanta un nou sistema de reg ambiental a la zona de carbó

Redacció

Les instal·lacions del Port de Tarragona és actualment escenari d'unes actuacions tècniques de gran abast que exemplifiquen la capacitat de Llaberia Group per desenvolupar solucions integrals en entorns industrials i logístics d'alta exigència.

Les actuacions que es porten a terme i que estan liderades per la companyia amb seu a Montbrió del Camp, inclouen una ampliació de la xarxa contra incendis i la implantació d'un nou sistema de reg ambiental a la zona de manipulació de carbó, amb l'objectiu d'incrementar la seguretat i reduir l'impacte ambiental de les operacions portuàries.

En el marc d'aquest projecte, s'estan instal·lant prop de dos quilòmetres de noves canonades de 125 mm i 250 mm de diàmetre, dissenyades per garantir una major capacitat i pressió en el subministrament d'aigua en tota aquesta zona portuària. Aquesta millora permetrà una resposta més eficient en situacions d'emergència i, alhora, donar suport a usos complementaris dins de tot el recinte.

La instal·lació d'hidrants i boques d'incendi equipades (BIEs) reforçarà significativament la seguretat de la infraestructura i la protecció dels treballadors i instal·lacions.

Un dels punts més innovadors d'aquest projecte que desenvolupa Llaberia Group és la integració d'un



L'empresa treballa en la millora de la seguretat però també en la sostenibilitat, amb sistemes per evitar la pols en la manipulació. CEDIDA

sistema de reg automatitzat dins la mateixa xarxa contra incendis. Aquest sistema ha estat dissenyat específicament per mantenir humides les piles de carbó emmagatzemades, amb la finalitat de controlar l'emissió de pols en suspensió i reduir l'impacte ambiental.

D'aquesta manera, s'aconsegueix millorar la qualitat de l'aire i les condicions laborals de les persones que treballen a la terminal, alhora que

es prevé la combustió espontània del material, un risc freqüent en aquest tipus d'instal·lacions.

Aquest projecte que s'executa al Port de Tarragona és un exemple perfecte del tipus d'actuacions que Llaberia Group pot oferir en altres ports i zones industrials, combinant seguretat, eficiència i

El reg automatitzat millora la qualitat de l'aire i evita la combustió espontània del material

sostenibilitat.

Amb més de 40 anys d'experiència en el disseny i execució de xarxes hidràuliques, l'empresa del Baix Camp reafirma el seu compromís amb la innovació i el desenvolupament d'infraestructures que contribueixen a un futur més segur i respectuós amb el medi ambient.

~ CONTINGUT PATROCINAT ~

ESPECIALISTES EN CANALITZACIONS HIDRÀULIQUES

Llaberia
Hydraulic Solutions

www.llaberiagroup.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@llaberiagroup.com

Port de Tarragona

ALBERT RODA
CEO d'Inspectia & Control Services

«La tecnologia dron ens permet obrir noves oportunitats per als serveis en el sector portuari»

Inspectia ofereix un servei de control volumètric d'estocs i documentació visual d'operatives

Redacció

Inspectia continua ampliant la seva activitat al Port de Tarragona amb serveis de control d'estocs i producció audiovisual, i treballa en noves solucions tecnològiques que podrien transformar la gestió d'actius en l'àmbit marítim i logístic. El seu CEO, Albert Roda, parla sobre el present i el futur de l'ús de drons en un entorn portuari.

-Quins serveis esteu desenvolupant actualment al Port de Tarragona?

-El nostre treball al port se centra, sobretot, en el control volumètric d'estocs i en la documentació audiovisual d'operatives. Són serveis que ja estan plenament integrats i que aporten regularitat, precisió i una informació molt valuosa a les empreses que hi operen. La digitalització de dades és cada vegada més rellevant i el dron ens permet aconseguir-la amb rapidesa i seguretat.

-Com està evolucionant el control d'estocs amb drons?

És un procés que ha madurat molt. Els models 3D i la fotogrametria ens permeten aportar dades fiables en molt poc temps i reduir riscos per al personal operatiu. Les empreses valoren que la informació arribi de manera objectiva i repetible. En un entorn tan actiu com el port, on els moviments són constants, tenir una



Albert Roda, responsable d'Inspectia, està convençut que la digitalització permetrà multiplicar l'oferta de la tecnologia dron. CEDIDA

visió actualitzada dels estocs és clau per gestionar recursos i planificar operatives.

-Hi ha altres solucions que ja utilitzeu en entorns industrials i que serien aplicables al Port de Tarragona?

-Sí, estem treballant amb tecnologies que han funcionat molt bé en altres sectors i que encaixen perfectament en una infraestructura portuària. Un exemple són les inspeccions en alçada i les lectures de marques calats amb dron, que permeten re-

visar punts de difícil accés sense necessitat de baixar per escales provisionals, muntar estructures o aturar una activitat. També treballem amb bessons digitals, que faciliten el monitoratge continuat d'instal·lacions i ofereixen una eina de planificació molt potent. Són solucions que encara no hem implementat al Port de Tarragona però que

«En un entorn tan actiu com el port, tenir una visió actualitzada dels estocs és clau per planificar i gestionar recursos»

”

estem segurs que aportaran un alt valor afegit als usuaris potencials.

-Heu començat un projecte relacionat amb el transport de mercaderies amb dron. En quin punt es troba?

«SOS»
-És un projecte molt ambiciós i que requereix temps, estudis tècnics i una inversió considerable. Actualment estem en fase de proves.

analitzant recorreguts, pesos, procediments i protocols de seguretat que permetin fer-lo viable en un entorn com el port. L'objectiu és avançar cap a un sistema que a curt termini, pugui optimitzar moviments interns de manera segura i eficient.

-Aquest any heu presentat tres marques noves vinculades als vostres serveis. Quin és el motiu d'aquesta reorganització?

-Inspectia ha crescut notablement en els darrers anys i ens adrecem a sectors amb necessitats molt diferents. Per això hem decidit crear marques especialitzades que permetin identificar clarament cada línia de treball. Això ens dona més coherència, més capacitat d'expertesa i una comunicació molt més clara amb el client. Cada sector té les seves particularitats i segmentar-nos ens ha permès reforçar-les.

-Com pot beneficiar aquesta especialització als clients del Port de Tarragona?

-El port és un ecosistema molt complex i tenir una marca orientada específicament als serveis industrials i de dades permet una atenció més precisa i adaptada. Facilita la gestió, millora els processos de comunicació i reforça la qualitat. Els clients saben exactament qui som, què fem i quin equip tècnic hi ha darrere de cada projecte.

-Quins reptes tecnològics creieu que marcaran els propers anys en l'àmbit portuari?

La digitalització continuarà sent la línia principal. Tot el que ajudi a obtenir informació de manera ràpida, segura i verificable acabarà tenint un paper fonamental. Les eines basades en dron permeten automatitzar processos i reduir costos, però sobretot aporten dades que abans eren difícils d'aconseguir. El Port de Tarragona té una oportunitat molt gran d'incorporar tecnologies que ja estan transformant altres sectors industrials, logístics i altres.

~ CONTINGUT PATROCINAT ~





inspectia
& control
services

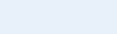
la nostra marca **CREIX**
sense perdre l'essència.



inspectia
broadcast
services

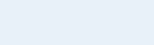
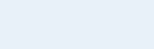
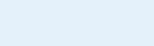
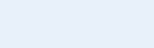
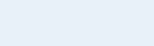
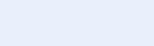
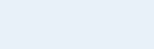
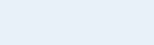
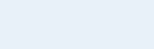


inspectia
engineering
services



inspectia
security
services

WWW.INSPECTIA.EU

Port de Tarragona

NOVES TECNOLOGIES

Puertos del Estado organitza a Tarragona la primera jornada sobre l'ús de drons al sistema portuari

Tarragona, la Corunya, Barcelona o València van exposar les seves experiències

Redacció

Puertos del Estado ha organitzat a l'Autoritat Portuària de Tarragona la primera jornada sobre l'ús de drons en el sistema portuari de titularitat estatal amb l'objectiu d'oferir orientació als ports sobre el procés d'implantació i ús de drons. La jornada va fomentar l'intercanvi d'experiències i bones pràctiques i va permetre identificar reptes de futur. Dinou Autoritats Portuàries van participar en l'esdeveniment, que també va comptar amb representants de SENASA, INECO i de l'Instituto Tecnológico de Galicia.

La jornada sobre l'ús de drons en el sistema portuari s'emmarca en el grup de tre-

ball impulsat per la Direcció d'Explotació de Puertos del Estado per a elaborar la Guia sobre l'Ús i Regulació d'Aeronaus No Tripulades (UAS) per les Autoritats Portuàries, amb l'assistència tècnica de INECO. El document permetrà impulsar l'ús segur i coordinat de drons en els entorns portuaris.

Actualment, deu Autoritats Portuàries utilitzen dispositius no tripulats de manera operativa, aplicant-los a àmbits tan diversos com la vigilància i seguretat, la inspecció d'infraestructures, el control ambiental o el monitoratge d'operacions portuàries. D'aquestes, les autoritats portuàries de Tarragona, Corunya, Barcelona, Gijón, Vilagarcía i València van compartir en el marc d'aquesta

jornada les seves experiències i projectes més destacats.

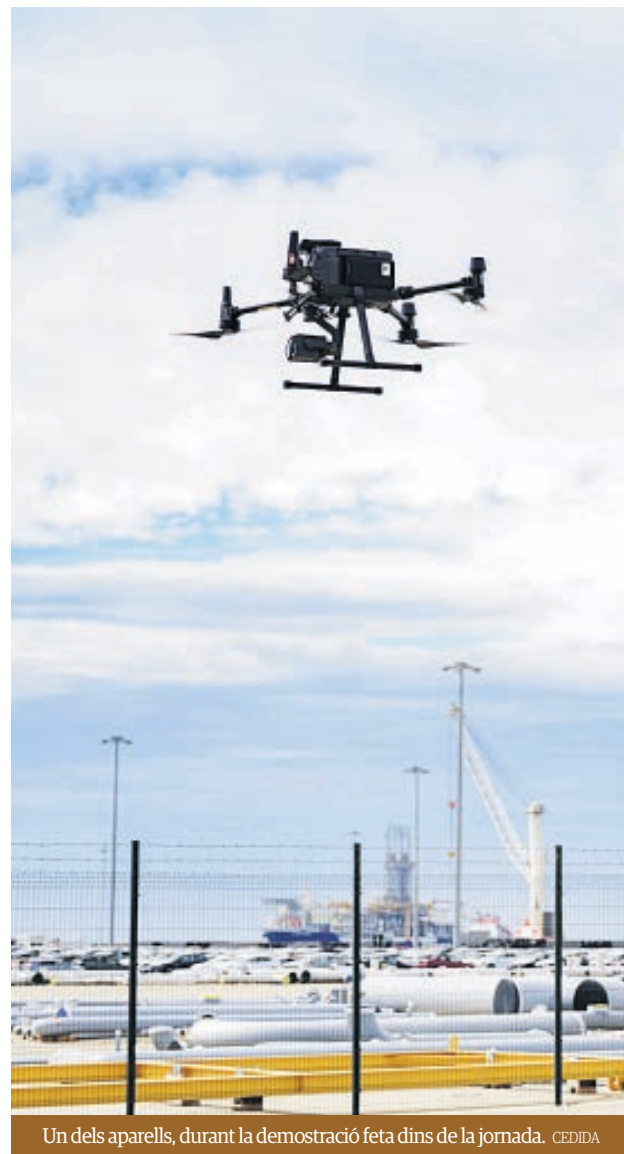
L'Autoritat Portuària de Tarragona, com a amfitriona de la trobada, va ser l'encarregada d'obrir les exposicions de casos d'èxit. El port tarragoní és pioner en l'ús de drons. En aquest sentit, cal destacar que ha estat el primer port estatal habilitat amb una unitat de drons. Aquesta unitat va començar el seu recorregut el 2021, amb la formació dels pilots i, des de setembre de 2023, es realitzen operatives de vol recurrents. Actualment, l'APT compta amb 20 pilots formats per a operar en categoria

El port tarragoní és pioner en l'ús de drons i va ser el primer port habilitat amb una unitat específica

oberta i específica i amb una flota de 8 drons equipats amb l'última tecnologia en càmeres de visió normal i tèrmica. Així mateix, disposa d'un sistema d'enviament d'imatges de dron a temps real al Centre de Control Portuari (CCP), a la sala

d'emergències i a dispositius mòbils, que està integrat en el sistema de videovigilància del recinte portuari. A més, Port Tarragona s'ha convertit en un

banc de proves de projectes d'innovació finançats pels fons Ports 4.0 relacionats amb l'ús avançat de drons en entorns portuaris.



Un dels aparells, durant la demostració feta dins de la jornada. CEDIDA

Tribuna



José Luis Aymat
Director de FEAT (Federació d'Empreses d'Autotransport de Tarragona)

Maleïda autopista i maleïts camions

Un cop més, els camions són els dolents de la pel·lícula de por, en que s'ha convertit la circulació per les autopistes catalanes. Ningú reconeix que no s'ha invertit durant molts anys pràcticament res en la xarxa principal, mentre que el nombre de vehicles, de particulars i de transport, han augmentat molt.

Si la situació és complicada arreu, a les Terres de l'Ebre és dramàtica. Una autopista de dos carrils ha de canalitzar l'immens flux de vehicles

que fan servir el corredor Mediterrani. Aquest corredor és un eix estratègic de nivell europeu, i la AP7 ha de suportar-ho sense cap alternativa doncs la N-340, en comptes de ser convertida en autovia A-7, va ser desfeta i prohibida al trànsit de camions, fins i tot per serveis locals.

Algú s'atreveix a dir que sense peatges circulem gratis, quant només en impostos per compra de vehicles i carburant, els usuaris varem aportar més de 19.000 milions d'euros l'any passat a unes arquitectures públiques que semblen in-

saciables.

Els transportistes diem prou! Nosaltres estem treballant quan circulem, i portem arreu tot el necessari perquè la gent pugui viure dignament. No podem acceptar ser culpabilitzats i criminalitzats per una situació de la que som víctimes, com la resta d'usuaris, que paguem una fortuna en impostos específics per circular, i que hem de suportar discursos de moltes autoritats i polítics, que haurien d'avergonyar-se de la seva incompetència!



Federació Empresarial d'Autotransport de Tarragona
C. de Jaume I, 29, entresòl 2-3
43005 Tarragona
Telf. 977 21 21 54 - 609 14 99 74
feat@feat.es
www.feat.cat

Et proporcionem la formació que necessites

La Federació Empresarial d'Autotransport de la província de Tarragona (FEAT) t'oferim cursos de:

- Conductors ADR
- Conducció en simulador
- Tacògraf digital
- Formació contínua CAP
- Documentació del transport de mercaderies
- Conseller de Seguretat

i molts d'altres, a les nostres instal·lacions del polígon Riuciar, on també hi tenim un simulador de conducció que ens permet fer tota mena de cursos de capacitat i perfeccionament.

Fes-te soci i descobreix tot allò que et podem oferir.
#EnsMovemPerTu

Actuació subvencionada per la
Generalitat de Catalunya
Departament de Territori



Port de Tarragona

CAMPANYA NADALENCA

El Port dona la benvinguda al Nadal amb l'encesa de llums i un 'mapping' al Serrallo

Aquest dissabte 29 de novembre es donarà el tret de sortida al cicle 'Nadal de Somni-La màgia de la llum'

Redacció

El Port de Tarragona encendrà oficialment la seva il·luminació nadalenca aquest mateix cap de setmana. Concretament, serà el dissabte, dia 29, quan arrenqui la temporada de Nadal amb una celebració al cor del barri mariner del Serrallo. L'acte, que començarà a les 18.30 h a la plaça de l'església de Sant Pere, marcarà l'inici de la campanya 'Nadal de Somni-La màgia de la llum', el programa d'activitats que dinamitzarà el Moll de Costa i l'entorn portuà-

ri durant les festes.

L'esdeveniment d'aquest dissabte estarà presidit per Santiago J. Castellà, president de l'Autoritat Portuària de Tarragona (APT), acompanyat per representants de l'Associació de Veïns del Serrallo, entitat coorganitzadora de la festa tradicional de l'encesa. La periodista Paula Jansà serà l'encarregada de conduir l'acte.

Música, dansa i projeccions audiovisuals

La programació de la tarda arrencarà amb el protagonisme de les entitats del barri: els Ge-

gants i la Coral del Serrallo seran els primers a posar la nota festiva i tradicional abans del moment culminant de l'encesa.

Enguany, la llum pren un protagonisme especial amb l'espectacle 'La llum omple de màgia el Nadal', a càrrec de la companyia Scènic Dansa-Vedruna Dansa. L'actuació narra la història d'un mag que retorna l'esperit nadalenc a una família, combinant coreografia i narrativa visual.

Acte seguit, es procedirà a l'encesa oficial de l'Arbre de Nadal i de l'enllumenat dels



Encesa de l'arbre de Nadal de l'any passat davant l'església de Sant Pere del Serrallo. CEDIDA

espais portuaris. Com a novetat visual, la façana de l'església de Sant Pere es transformarà gràcies a un espectacle de mapping titulat 'La màgia de la llum-Nadal de Somni', que promet ser una de les grans atraccions visuals de la nit.

La vetllada inclourà un espectacle de dansa, la Coral del Serrallo i una xocolatada

Per tancar la celebració i reforçar el vincle amb el barri mariner tot el seu veïnat, l'Associació de Veïns oferirà un berenar amb coca i xocolata calenta per a tots els assistents a la zona de la Pèrgola del Serrallo, el qual estarà amenitzat amb

música en directe.

Tot i que l'encesa de llums marca l'inici visual de les festes, el Port de Tarragona ha preparat un programa més complet que desgranarà al detall, amb totes les activitats culturals, familiars i d'oci previstes per a les pròximes dates nadalenques en una roda de premsa el pròxim dimecres 4 de desembre.

COMUNITAT PORTUÀRIA

APPORTT, la projecció i la dinamització que reforcen cada dia l'activitat del port

Redacció

L'Agrupació per a la Promoció del Port de Tarragona (APPORTT) s'ha consolidat com un motor clau en l'impuls econòmic i logístic del territori. Integrada per gairebé 100 socis entre empreses, institucions i actors vinculats a l'activitat portuària i al territori, l'entitat

treballa per a enfortir la competitivitat del Port de Tarragona i potenciar la seva projecció nacional i internacional.

APPORTT actua com un espai de col·laboració públic-privada, promovent sinergies, fomentant la innovació i donant suport a iniciatives que afavoreixen el creixement sostenible de l'activitat i tant en el Port com al

llarg de tot el territori tarragoní. La seva labor contínua contribueix a situar al Port de Tarragona com un referent estratègic del Mediterrani, tant en l'àmbit industrial com en el comercial. Des de la seva creació, l'any 1992, ha treballat per posar el seu granet de sorra en visualitzar el port com un actor d'activitat econòmica atractiu.



APPORTT no promou només el port, sinó també tot el seu territori. CEDIDA

~ CONTINGUT PATROCINAT ~

APPORTT

Agrupació
Per la Promoció del
Port de Tarragona



Des del 1992, al
servei del territori.

Port de Tarragona

NOUS ESPAIS PÚBLICS



Vista aèria de l'espai del parc durant la segona fase d'obres, amb el vial del Mar -esquerra- en obres i el vial del Relotge -centre- a punt de fer-se passeig. Manca encara l'escalinata entre el parc i l'Escala Reial, al costat d'Stella Maris. CEDIDA

El Parc del Port passa a la fase final i farà de l'entrada portuària una gran zona verda

El vial del Relotge s'ha tancat a la mobilitat rodada per convertir-lo en un passeig i el trànsit s'unifica pel vial del Mar

Redacció

Des de final del mes de setembre es troba en marxa la tercera i última fase del Parc del Port, centrada en la transformació de l'entorn de les seus de l'Autoritat Portuària en una gran zona verda pensada per al gaudi de les persones.

Els treballs han fet que es tanqués definitivament el pas dels vehicles rodats pel vial del Relotge i per la plaça del davant de l'APT per convertir-ho en un passeig. Així mateix, aquesta fase ha comportat la supressió definitiva de totes les places d'aparcament existents tant al vial com al davant de les seus de l'APT per a poder crear una gran plaça.

Un altre dels canvis urbanístics destacats que es durà a terme en aquesta tercera fase és l'obertura d'una gran escalinata al mur del dic de Llevant,

que permetrà connectar el Parc del Port i la nova plaça de l'APT amb l'Escala Reial i el Moll de Costa.

Així mateix, en aquesta darrera fase es plantaran totes les espècies vegetals que conformaran el Parc del Port. Està previst que es plantin més de 200 arbres i 14.500 herbàcies i arbustives. Totes plantes i arbres seran autòctones, resistent al clima mediterrani i a la proximitat amb el mar. Així mateix, es crearan sistemes de drenatge sostenible per a gestionar l'aigua de pluja ajudaran a mitigar els efectes del canvi climàtic.

Un nou pulmó verd

Gràcies a tot això, el Parc del Port es convertirà en un nou pulmó verd per Tarragona. L'espai permetrà donar continuïtat a l'Anella Verda per la costa i esdevindrà un refugi climàtic únic per les seves di-

mensions i característiques a la façana litoral de la ciutat. A més, la reforma d'aquest espai, que afecta a una àrea de 30.000 m2, augmentarà les zones verdes al voltant de les seus del Port, passant dels 7.000 m2 actuals als 11.500 m2 un cop finalitzades les obres. Aquesta transformació permetrà fomentar la biodiversitat urbana i crear un paisatge més verd i agradable per a la ciutadania.

El nou parc s'ha pensat com un espai obert a tota la ciutadania. Així doncs, s'ha buscat que els seus usos siguin intergeneracionals, de manera que tothom, des d'infants fins a gent gran, passant per joves i adults, pugui fer-ne ús i s'hi senti còmode. Així mateix, cal destacar també que l'urbanisme del Parc del Port s'ha projectat tenint en compte una perspectiva de gènere, eliminant les zones fosques i els espais que puguin generar

sensació d'inseguretat.

El Parc del Port es convertirà en un nou espai on realitzar activitats culturals, lúdiques i esportives a l'aire lliure i a tocar del mar. Amb aquest projecte, que suposa una inversió de 3,25 milions d'euros (IVA inclòs), Port Tarragona contribueix a la millora del benestar i la salut de la ciutadania, oferint un espai verd i saludable on gaudir del temps lliure.

El final de la segona fase i l'inici de les obres d'aquesta tercera fase del parc han suposat un notable canvi circulatori per tota l'àrea compresa al voltant de l'APT, sobretot en l'accés al vial del Mar, que ara realitza mitjançant una nova intersecció d'entrada i sortida en forma de T amb al vial de circumval·lació de la costa. Així doncs, les

antigues rotondes s'han suprimit per a guanyar superfície per a la creació de la zona verda i reduir la presència de vehicles a la zona.

Més vianants i ciclistes

Amb l'objectiu de pacificar el trànsit i donar preferència als vianants i ciclistes, el vial ara

al límit entre la vorera i el vial per a vehicles per a marcar la transició.

En la part central del vial del Mar, s'hi troben els dos carrils per a vehicles a motor. Aquests espais permetran l'accés a les instal·lacions de l'Autoritat Portuària i al dic de Llevant als vehicles autoritzats.

En la part més interior de la calçada, hi ha el carril bici, que ara s'enllaça amb el carril bici del Km0. Fins ara, el carril bici en el tram del vial de Mar transcorria a continuació de la vorera i això obligava als ciclistes a creuar el vial per a poder-se incorporar al carril bici del Km0. Amb la reordenació de la mobilitat, es dona continuïtat a tot el carril bici de la façana marítima de la ciutat, sense necessitat de fer creuaments.

El nou espai a l'aire lliure vol ser un centre lúdic i esportiu i s'hi destinen 3,25 milions d'euros

Una escalinata connectarà el parc i la plaça de l'APT amb el Moll de Costa i l'Escala Reial

és de plataforma única. La vorera de vianants es troba en la part més pròxima al mar, cosa que facilita l'accés a la zona comercial del Port Esportiu i a les instal·lacions del Reial Club Nàutic de Tarragona. S'ha col·locat un paviment amb relleu

Port de Tarragona

TRANSICIÓ VERDA

Port Tarragona lidera l'estratègia per fer de Catalunya un hub d'eòlica marina flotant

El primer Fòrum CATFLOWE va fer palès el potencial del sector a Catalunya i el rol del port tarragoní per ser l'epicentre

Redacció

La transició verda i el salt cap a una Europa descarbonitzada passa per la creació de grans parcs eòlics al mar capaços de produir grans quantitats d'energia neta. El Green Deal de la UE preveu multiplicar la capacitat de l'eòlica marina dels 12 GW existents el 2020 fins als 300 GW de cara a 2050.

Fins al moment, el mar del Nord i el Bàltic són les principals localitzacions per a situar aquests parcs i, de fet, ja compten amb centenars de turbines marines fixes en funcionament. Però per a poder complir els objectius europeus, el Mediterrani ha de convertir-se en un nou epicentre per a la generació d'eòlica marina.

Ara bé, les característiques orogràfiques i meteorològiques que presenta el Mediterrani són un hàndicap per al desenvolupament de parcs eòlics amb turbines fixes. I és que la seva profunditat i el seu règim de vents impedeixen que els aerogeneradors fixos siguin una opció viable. Aquest context ha implicat el sorgiment d'un nou sector: el de l'eòlica marina flotant. Es tracta d'un sector emergent i innovador, que engloba àmbits distints que van des de l'aeronàutica, ciència dels materials o energia, fins a la construcció o la logística.

Tarragona, aposta de país

Catalunya aspira a ser un dels principals actors en el desenvolupament de l'eòlica marina flotant en el Mediterrani Occidental. En aquest sentit, Port Tarragona està jugant un rol clau, liderant aquesta aposta. L'enclavament portuari tarragoní s'està posicionant per a convertir-se en un hub per a la construcció, muntatge i logística de l'eòlica marina flotant en aquesta àrea del Mediterrani. La seva estratègia va fer un important pas el mes de juny passat, quan la Generalitat de Catalunya va oficialitzar el seu suport a aquest projecte, convertint-lo en una aposta de país. Però ha estat en aquest



Recreació d'un parc eòlic marí amb aerogeneradors flotants, els quals podrien construir-se a Tarragona. CEDIDA



El CATFLOWE va comptar amb la presència d'alts càrrecs de la Generalitat i de lobbies del sector. CEDIDA

mes d'octubre quan s'ha pogut veure la capacitat de lideratge del port amb la celebració del primer Fòrum CATFLOWE-Catalan Floating Offshore Wind Energy.

El Tinglado 1 del Moll de Costa va ser l'escenari d'aquest esdeveniment, que va comptar amb més de 200 assistents

i la participació de 15 conferencians, tots ells vinculats directament amb el desenvolupament de l'eòlica marina flotant. Des d'alts càrrecs de la Generalitat, com la directora general d'Energia, Marta Moreda, o la directora del ICAEN, Anna Camp, passant per representants d'associacions i llobbi-

es europeus com WindEurope, fins a directius d'empreses relacionades amb tota la cadena de valor d'aquesta nova activitat, entre les quals destaquen companyies com Navantia Seaenergies, BASF, X1Wind, Sener, Molins o RocBenergy, entre altres.

L'esdeveniment va perme-

tre exposar les fortaleces de Tarragona com a futur hub d'aquest sector i mostrar com l'estratègia de Port Tarragona s'ha dimensionat fins a ser un projecte de país. El president de l'Autoritat Portuària de Tarragona, Santiago J. Castellà va indicar que «oferim proximitat respecte als futurs parcs eòlics, tenim uns molls amb el calat necessari, experiència en operatives d'alta complexitat amb grans estructures, unes condicions climàtiques òptimes i nous espais, com l'ampliació del Moll de Ba-

lears, que ja teníem previst construir, però que ara posem a la disposició del sector eòlic». En aquest sentit, el màxim responsable del port tarragoní va incidir en el fet que «com a port tenim capacitat per a jugar en totes les lligues possibles: com a port constructor, en el muntatge i la integració d'elements, com a port logístic i també com a port per al futur man-

teniment dels aerogeneradors flotants».

Aliances per a avançar

El CATFLOWE va evidenciar l'existència d'unes cinquanta empreses a Catalunya vinculades amb el desenvolupament d'aquest sector emergent. Així mateix, es va remarcar la necessitat de comptar amb un ca-

Tarragona ofereix proximitat als futurs parcs, molls amb calat, bon clima i espais per al muntatge

lendarí clar sobre el desplegament dels parcs eòlics marins a Espanya, perquè les empreses puguin avançar en les seves inversions i el port pugui accelerar les seves

inversions en nous espais. Al mateix temps, la celebració del fòrum va posar l'accent en la importància de promoure aliances per a aconseguir arribar als objectius fixats més ràpid. En aquest sentit, els conferencians van assegurar que jornades com aquesta han fet pública la il·lusió que desperta d'un sector que té ben demostrades les seves capacitats.

Port de Tarragona

BALANÇ D'ACTIVITAT



Vista general del port, amb el pantalà de Repsol, a la dreta, el moll de Cantàbria dedicat als vehicles, el moll de Galícia i el d'Andalusia i el moll de la Química a l'esquerra de la imatge. CEDIDA

El tràfic portuari creix un 10,5% al setembre i trenca la tendència dels darrers mesos

Els líquids a doll són el grup tractor, amb 1,56 milions de tones mogudes, mentre que el que més creix són els sòlids a lloure

Redacció

El Port de Tarragona ha registrat un creixement del tràfic portuari total del 10,5% amb 2,67 milions de tones mogudes durant el passat mes de setembre. Els líquids a doll són el grup tractor d'aquest setembre amb 1,56 milions de tones mogudes, mentre el que més creix són els sòlids a lloure amb un increment del 29,1% gràcies a mercaderies com els cereals, pinsos i farines.

Aquest increment general ha estat impulsat pel bon comportament dels sòlids a lloure i de la càrrega general, així com també per la recuperació del turisme de creuers, que ha crescut un 19,4% en nombre de passatgers.

Analitzant els tres grans grups de tràfics, tots mostren signes de recuperació, destacant especialment el dinamisme dels sòlids i la càrrega general.

El creixement més gran es registra en el grup de sòlids a lloure, amb un increment del 29,1%. Aquest augment es deu principalment a l'extraordinari comportament del tràfic de cereals, pinsos i farines, que ha crescut un 85,1% al setembre, reforçant el paper del Port de Tarragona com a porta d'entrada agroalimentària de referència al Mediterrani.

Els líquids a doll, el de major volum al Port, ha experimentat un creixement del 5,0%, impulsat per un notable augment del 20,5% en productes químics i biocombustibles.

També s'han registrat increments en els altres productes petrolífers (+3,1%) i en el cru (+0,1%), consolidant la tendència positiva del sector energètic i petroquímic.

Per la seva part, la càrrega general tot i que registra un decrement respecte al setembre de 2024 mostra alguns punts positius. En les dades acumulades de gener a setembre de 2025 la càrrega general creix un 15% respecte a l'any anterior.

Agroalimentaris i siderúrgics lideren

En l'anàlisi detallada del mes per grups de mercaderies, el setembre ha estat excepcional per a diversos productes, registrant creixements que han contribuït al resultat d'aquest

període. En comparació amb el mes de setembre de l'any 2024, durant el mateix període d'aquest any destaquen els materials per a la construcció, amb un increment del 126,8%, liderats pel ciment i el clínquer, amb un augment de 30.485 tones.

També en dades acumulades, els productes siderometal·lúrgics registren un creixement que arriba al 63,2%, amb 581.144 tones mogudes, impulsat pel mineral de ferro amb un augment de 519.027 tones i els productes siderúrgics (+13,3%). Altres tràfics amb un comportament molt favorable en l'acumulat de l'any són les fustes i el suro (+104,8%), el

paper i la pasta (+23,4%) i els automòbils (+3,8%).

L'increment de l'activitat portuària també es reflecteix en les entrades i sortides del recinte portuari, amb un augment del 6,6% en el moviment total de vehicles als accessos del Port durant el mes de setembre.

Aquestes xifres arriben a falta de comptabilitzar les dades del darrer trimestre de l'any i després que l'any passat Port

Tarragona tanqués l'exercici amb un moviment de 32,33 milions de mercaderies. Els bons resultats en els seus tràfics estructurals, com són el cru de petroli, que va registrar màxim històric, i els cereals, que van assolir el seu segon millor any, així com el creixement de més del 80% dels productes químics, van consolidar uns volums per sobre dels 31 milions de tones i van permetre que 2024 entrés al rànquing dels deu millors anys pel que fa als tràfics del port tarragoní. Les dades van refermar Tarragona com el sisè port, per volum de mercaderies mogudes, del conjunt del sistema estatal.

Els resultats de setembre han estat impulsats pels sòlids a lloure, la càrrega general i els creuers

El creixement més gran es registra en el grup de sòlids a lloure, amb un increment del 29,1%

Port de Tarragona

CIUTAT CREUERISTA

Els creuers i Tarragona: cap a la descarbonització i la frontera intel·ligent

El Port vol tenir electrificat el moll de Balears abans de 2030 per tal que els creuers estiguin amarrats sense contaminar

Redacció

L'activitat creuerística a Port Tarragona està experimentant una transformació fonamental impulsada per dos pilars estratègics: la sostenibilitat ambiental i la modernització de la seguretat i la gestió de passatgers. Aquestes inversions, cofinançades per la Unió Europea, no només asseguren el compliment de les normatives internacionals, sinó que també posicionen el port tarragoní com un recinte avançat, preparat per liderar la transició cap a un turisme de creuers més ecològic i eficient per a les pròximes dècades.

Port Tarragona ha adoptat una ambiciosa estratègia de descarbonització, emmarcada en el full de ruta anomenat #EcoPort2030, amb l'objectiu clar d'assolir la neutralitat climàtica. Aquesta visió holística inclou quatre grans àmbits d'actuació: l'electrificació, les energies renovables i els combustibles alternatius, la biodiversitat i protecció del medi ambient, i la sensibilització i el coneixement.

La peça central d'aquesta estratègia d'electrificació és la instal·lació d'un sistema OPS (Onshore Power Supply) al Moll de Balears. Aquest projecte ha rebut un important impuls econòmic de la Unió Europea a través del mecanisme CEF-T (Connecting Europe Facility for Transport), amb l'Agència Europea de Clima, Infraestructures i Medi Ambient (CINEA) que aportarà prop de 6,6 milions d'euros (exactament 6.594.600 euros).

El sistema OPS

La inversió total per a la implementació de l'OPS s'estima en prop de 22 milions d'euros, dels quals el 30% serà finançat per la UE, i el 70% restant a càrrec de l'Autoritat Portuària de Tarragona (APT). Aquest projecte, que ha rebut una alta puntuació en la convocatòria CEF-T, evidencia la seva maduresa i alineament amb les prioritats del Pacte Verd Europeu i els objectius de reducció d'emissions del programa Fit for 55.



Vistes de Tarragona i del port des d'un dels vaixells d'MSC Cruceros amarrats al moll de Balears. GERARD MARTÍ

BALANÇ DE TEMPORADA

Complint amb les estimacions

El Port de Tarragona ha tancat la temporada de creuers 2025 complint amb les previsions establertes a l'inici de l'any i confirmant la maduresa de la destinació. Durant aquests vuit mesos, el Moll de Balears i la terminal de Tarragona Cruise Port han acollit creuers de diferents tipus, destacant el fet que 16 d'ells han atracat a les nostres instal·lacions per primera vegada, una dada que referma

l'atractiu creixent de la Costa Daurada dins els itineraris internacionals. Aquesta temporada ha estat marcada també per la consolidació de les aliances estratègiques, especialment amb MSC Cruceros, que per quart any consecutiu ha apostat per Tarragona com a port base. L'operativa de la companyia, principalment amb l'MSC Splendida i els seus itineraris setmanals de diven-

dres, ha funcionat amb la regularitat esperada, aportant el gruix principal del volum de passatgers. Aquest balanç final avala l'estratègia de creixement sostenible amb unes xifres que mantenen una línia ascendent però controlada, lluny de la massificació d'altres grans ports de la Mediterrània, i que prioritzen la qualitat de l'experiència turística i l'impacte positiu al territori.

nificativament a la disminució dels sorolls i les vibracions en els espais socials propers al Port, com el Km0.

Tècnicament, l'OPS del Moll de Balears estarà preparat per oferir 20 MW de potència disponible, permetent la connexió simultània de fins a dos creuers (un de gran i un de mitjà, o dos de mitjans, o un de molt gran). L'execució de les sis grans actuacions que componen el projecte, des del subministrament d'energia des de

la subestació elèctrica externa fins a la connexió final, es preveu que tingui una durada de 20 mesos. Entre aquestes actuacions complexes es troben la instal·lació d'una línia subterrània de 3,1 km, la construcció d'una nova estació transformadora, i una connexió submarina de 640 metres mitjançant perforació horitzontal dirigida (HDD) per creuar la bocana.

Amb aquest calendari, Port Tarragona preveu tenir el sistema OPS plenament operatiu

abans de l'any 2030, avançant-se als terminis establerts pel reglament FuelEU Marítim de la UE.

Seguretat i agilitat fronterera
Paral·lelament a l'esforç ambiental, Port Tarragona està invertint en la modernització i optimització de la seguretat i la gestió de fluxos de passatgers a la terminal de creuers. Recentment, l'Autoritat Portuària de Tarragona ha adjudicat a Inetum España S.A. la instal·lació i manteniment dels nous equips automatitzats per al control fronterer.

Aquesta actuació és fonamental per implementar el nou Sistema Europeu d'Entrades i Sortides (Entry Exit System / EES) i el Sistema Europeu d'Informació i Autorització de Viatges (ETIAS). L'entrada en vigor de l'EES obliga a totes les fronteres exteriors dels Estats membres

de la UE, inclosa la terminal de creuers de Port Tarragona, a adoptar sistemes automatitzats de control per a les persones de tercers països.

El nou sistema suposa una modernització substancial, ja que substituirà el segellat manual dels passaports per registres automatitzats basats en dades biomètriques. Aquests equips recopilaran empremtes dactilars i realitzaran la identificació de trets biomètrics facials, a més d'altres dades com nom, cognoms, passaport i data i lloc d'entrada o sortida. La inversió total per a l'adquisició, instal·lació i manteniment dels nous equips, que inclouen sis quioscos de registre, tauletes de verificació i una cabina doble amb punts de control manual, és de 337.960,34 euros (IVA inclòs). Aquesta despesa està cofinançada per la Unió Europea mitjançant l'Instrument per a la Gestió de Fronteres i Visats (IGFV).

A banda d'adequar-se a la nova normativa i modernitzar la vigilància, la implementació de l'EES a Port Tarragona té un benefici directe per als viatgers: s'evitaran les congestions en els fluxos de passatgers i es reduiran els temps d'espera excessius tant per als viatgers d'embarcament com per als de desembarcament. Aquesta modernització s'emmarca en una estratègia comuna i homogeneïtzada amb la resta de ports d'interès general de l'Estat espanyol. Les accions simultànies en sostenibilitat, a través de l'electrificació del Moll de Balears, i en seguretat i eficiència, mitjançant la implantació de sistemes de control fronterer biomètric, reforcen la posició de Port

Tarragona com una 'Ciutat de creuers' moderna, compromesa amb el medi ambient i amb l'objectiu d'oferir un servei portuari capdavanter.

La inversió total per alimentar d'electricitat els creuers des de terra s'estima en prop de 22 MEUR

El nou control de passaports substituirà el segellat manual per registres biomètrics

Port de Tarragona

LOBBY LOGÍSTIC

Santiago Castellà, nou president del Barcelona Catalunya Centre Logístic

El BCL aprova que els ports de Barcelona i Tarragona comparteixin liderat per beneficiar el sistema logístic català

Redacció

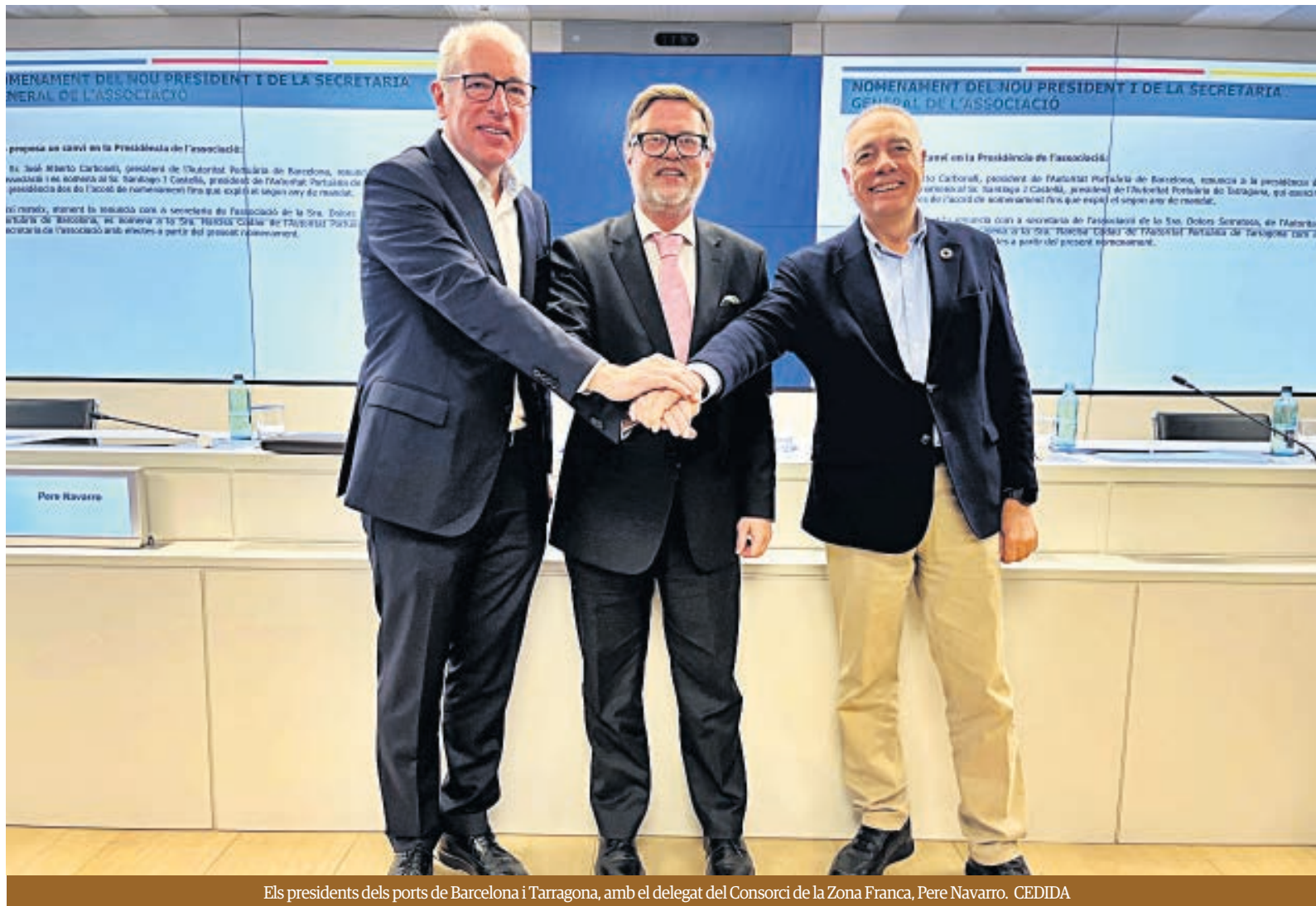
El president de Port Tarragona, Santiago J. Castellà, assumeix la presidència de l'associació Barcelona Catalunya Centre Logístic (BCL). Fins al moment, BCL havia estat presidida, en alternança, pel Port de Barcelona o pel Consorci de la Zona Franca. Ara, fruit d'una nova etapa de relacions estratègiques entre els ports de Barcelona i de Tarragona, ambdues Autoritats Portuàries han acordat compartir el període de presidència de l'organització, de manera que, Port Tarragona se suma com a tercer organisme en poder ostentar la presidència d'aquesta associació dedicada a promoure la competitivitat logística de Catalunya.

El canvi de presidència es va aprovar el passat 14 de novembre, en l'assemblea general de BCL. Els representants dels ports de Barcelona i Tarragona van presentar la proposta al Comitè Executiu de l'associació, que va donar-ne suport. Posteriorment, la decisió ja ha estat ratificada pel conjunt de socis. D'aquesta forma, el president del Port de Barcelona José Alberto Carbonell, cedeix la presidència a Santiago J. Castellà, que ja havia estat escollit membre del Comitè Executiu en la darrera assemblea celebrada el passat mes de març. L'Assemblea de BCL ha acordat modificar els seus estatuts per a afegir una quarta vicepresidència, que assumirà Carbonell.

La nova presidència marca un canvi de tendència que evidencia el pes que està guanyant Port Tarragona dins del panorama logístic, amb projectes com la ZAL o la terminal de Guadalajara-Marchamalo, així com la necessitat de promoure aliances i sinergies per a consolidar el lideratge de Catalunya com a regió de referència en el mapa de la logística d'Europa i de la Mediterrània.

Treball conjunt

«El Port de Barcelona i el Port de Tarragona obrim una nova etapa amb la voluntat compartida de promoure una visió de



Els presidents dels ports de Barcelona i Tarragona, amb el delegat del Consorci de la Zona Franca, Pere Navarro. CEDIDA

col·laboració més àmplia i que inclogui altres infraestructures logístiques cabdals per al país», explica el president del Port de Barcelona, José Alberto Carbonell. En aquesta línia, Carbonell ha afegit que «entre els ports de Barcelona i Tarragona ens separen només 54 milles nàutiques, però ens uneix una voluntat ferma de treballar conjuntament com si fóssim una sola infraestructura al servei del sistema logístic català i mediterrani».

Per la seva part, el president de Port Tarragona i nou president de BCL, Santiago J. Castellà, ha agraït «al Port de Barcelona, al Consorci de la Zona Franca i a la resta de socis per facilitar aquesta nova etapa de major col·laboració que situarà Catalunya a l'avantguarda de la logística». Castellà ha assegurat que «Barcelona és la ciutat que ens projecta al món com a regió mediterrània, mo-



Reproducció del projecte de la ZAL tarragonina, amb la zona dels Prats d'Albinyana. CEDIDA

dena i competitiva. El seu potencial, i el de tota Catalunya, serà encara més gran si es promouen sinergies amb la resta de territoris. En aquest sentit, la col·laboració entre els ports de Barcelona i Tarragona per a alternar la presidència de BCL

ens permetrà impulsar una estratègia conjunta que beneficiï el conjunt del sistema logístic català i mediterrani».

Així mateix, Santiago Castellà ha posat en valor l'oportunitat que suposa per al sector logístic i empresarial tarragoní

que Port Tarragona ostenti la presidència d'una associació de referència en l'àmbit logístic com BCL.

A més, ha ressaltat la coincidència en el temps d'aquesta nova etapa de BCL amb el moment de canvi que està ex-

perimentant el port tarragoní: «Tarragona és la segona àrea metropolitana de Catalunya i és l'àrea que aportarà més oportunitats de creixement a l'economia catalana. Moltes d'aquestes oportunitats estan relacionades amb el sector logístic i amb el desenvolupament d'infraestructures i projectes estratègics del Port de Tarragona. L'arribada de l'ample europeu al Port, la posada en funcionament de la nostra terminal intermodal de Guadalajara-Marchamalo, l'impuls a la terminal ferroviària de la Boella, la pròxima licitació de la terminal multipropòsit per a contenidors i càrrega general del Moll d'Andalusia i la ZAL obriran un nou escenari que canviarà moltes lògiques de la logística actual, fent que Tarragona guanyi més pes i esdevingui un veritable hub logístic de referència al nord-est peninsular».

Port de Tarragona

