

## EIC examina la complexitat del transport de mercaderies al Camp de Tarragona i el Corredor del Mediterrani

Les obres del corredor del Mediterrani són essencials perquè les mercaderies arribin al centre d'Europa de manera sostenible, ecològicament responsable i econòmicament rendible i necessiten un impuls important sobretot per convertir el Camp de Tarragona en un node logístic estratègic. La jornada tècnica "La logística a la indústria química", celebrada aquest dimarts 29 d'octubre a la seu d'Enginyers Industrials de Catalunya Demarcació de Tarragona, ha abordat tots els factors i agents vinculats a la complexitat del transport per carretera i ferrocarril, així com els projectes que donen solució a la situació logística del Camp de Tarragona.

**Fernando Torres**, president dels EIC Demarcació de Tarragona, i **Maria Mas**, directora general de l'AEQT van encetar la jornada donant la benvinguda als participants i a la setantena d'assistents entre públic presencial i en línia. Mas, ha encetat la jornada recordant que la indústria química és un sector clau per l'economia espanyola i que significa el 20% del PIB. La directora general de l'AEQT ha apuntat que "la logística dels productes químics cobra la màxima importància en l'emmagatzematge i transport segur per les persones i el medi ambient". Segons el mapa logístic de l'AEQT de 2022, a Tarragona transiten prop de 18 milions de tones per any de productes químics. De les quals un 60% surt per transport marítim, un 36% ho fa per carretera i un 4% per ferrocarril.

### **El Port de Tarragona mou 33 milions de tones en tràfic de mercaderies l'any 2023**

**Carles Segura**, subdirector general del Port de Tarragona ha exposat que el transport terrestre se situa a l'ordre de 2.000 a 3.000 camions de mitjana diària i a escala de tràfic ferroviari en més d'un milió de tones. **Avui en dia les inversions en general del sistema portuari es basen en l'accessibilitat terrestre, per carretera i ferrocarril**, entre les quals trobem les obres de la ZAL i els vials d'accés; les obres del pas inferior i rotonda de la C-31 i C-31B; la millora dels accessos a l'A-27 augmentant la capacitat de la via i, per últim, la digitalització del control d'accés des de l'Eix transversal (A-27) a través d'una aplicació (o sistema SEA) que permet a transportistes i usuaris del Port accedir amb més facilitat a les instal·lacions rebaixant el temps d'espera de 130 minuts a 80 minuts. L'actual pla director del Port de Tarragona **planteja treure el ferrocarril de la ciutat construint un pont ferroviari**, millorant l'eficiència de la logística ferroviària, la seguretat i reduint les molèsties de soroll.

Per la seva banda, el director general d'Infraestructures de Mobilitat de la Generalitat, **David Prat**, ha apuntat que hi ha una mala organització en general de les estructures logístiques del Camp de Tarragona. Prat, ha afirmat que "fa molts anys que parlem del corredor del Mediterrani i no està acabant d'arrancar. Hem de posar ordre a les infraestructures de Tarragona perquè no ajuden a que el corredor funcioni perquè no connecta bé i no dona accessibilitat". Pel que fa a la quota modal a Catalunya del transport ferroviari segueix a l'ordre del 2,5% des de l'any 2000. Entre les actuacions ferroviàries, Prat ha assenyalat les que estan en curs actualment que són: el tercer fil i la implantació de l'ample europeu, iniciat el 2013 i amb previsió de finalitzar el 2025, i la substitució de l'ample ibèric per l'ample estàndard de l'estació del Camp de Tarragona fins a Castelló, que preveu finalitzar el 2026. A mitjà termini hi ha previstos nous corredors ferroviaris per a mercaderies que es troben en fase d'estudi. En definitiva, **l'objectiu és que les mercaderies circulin per l'interior en unes infraestructures que són competència del Ministeri i molt complexes de construir.**

El president de la Comissió de Logística dels EIC, **Joan Josep Vallvé**, ha ressaltat que *“el sistema de connexions del Camp de Tarragona és un tema greu, sobretot per l’evacuació i arribada de mercaderies del Port, per la complexitat de les connexions viàries com ferroviàries. Cal treballar amb profunditat perquè les mercaderies circulin per vies segregades dels combois de passatgers i, de moment, va per llarg.”*

### **Sostenibilitat i descarbonització del transport**

De les emissions de CO<sub>2</sub> per transport a la Unió Europea, que representen el 30% del total d’emissions, el transport per carretera en suposa un 72%, les emissions de navegació suposen un 14% i les de l’aviació un 13,4%. La coordinadora de transformació C.I. Tarragona, **Montserrat Vallverdú**, ha detallat les alternatives per a la descarbonització del transport diferenciant els combustibles renovables i l’electricitat. Vallverdú ha manifestat que el vehicle elèctric encara no és una alternativa aplicable al transport marítim, aeri o de vehicles pesants ja que requereix un desplegament d’infraestructura complex de càrrega que permeti trajectes de llarga distància. Respecte als combustibles renovables, el 10% del combustible de les gasolineres ja és d’origen biològic; els E-fuels, combustibles sintètics, però falta inversió per fer un desplegament de producció. Per últim, l’hidrogen renovable que pot ser una alternativa per a tots els sectors, però és molt més complex. Segons Vallverdú *“l’èxit de descarbonitzar i baixar les emissions del transport dependrà de l’evolució de les quatre tecnologies i que siguin competents entre elles”*.

### **L’impacte ambiental, el transport i l’emmagatzematge dels pèl·lets**

Un exemple que manca de regulació específica i genera polèmica són els pèl·lets de plàstic. El director de DOW i president de l’AEQT, **Ignasi Cañagueral**, ha exposat quin és l’impacte ambiental del transport de pèl·lets de plàstic posant especial èmfasi en la diferència entre la presència i la toxicitat. El Ministeri de transició ecològica reclama la reducció i la producció de plàstics d’un sol ús mentrestant l’ONU assenjala l’evolució dels microplàstics com un dels problemes mediambientals existents més importants, tot i que els pèl·lets de plàstic no compleixen els seus criteris per ser classificats com a mercaderies perilloses. De fet, el World Shipping Council va determinar que l’any 2023 es van perdre al mar un total de 221 contenidors que contenien més de 250 milions de pèl·lets, sent un dels anys amb menys pèrdues del producte. Per tal de regular-ne el transport, l’Organització Internacional de Transport Marítim i Europa estan treballant en un marc legal per al transport dels pèl·lets per evitar-ne la presència i analitzar-ne la toxicitat, la qual depèn del tipus d’additiu que portin els pèl·lets. Cañagueral ha exposat que és la forma més eficient de transportar un element tan essencial com és el plàstic i assenjala que *“admetem que és un problema que hem de solucionar, però no hem trobat alternatives amb les propietats físico-mecàniques amb materials bio”*. Per acabar, Cañagueral ha anunciat l’adhesió voluntària al programa Operation Clean Sweep (OCS) que té la prioritat d’aconseguir tenir pèrdues zero durant la cadena de valor dels pèl·lets.

### **El marc legal del transport de mercaderies**

Un punt neuràlgic de la logística és la normativa que regula el transport de les mercaderies perilloses per carretera (ADR), l’emmagatzematge de productes químics (APQ) i la prevenció d’accidents greus (AAGG) i que ha exposat **Jordi Espinar**, conseller de Seguretat pel Transport de TÜV-SÜD. El marc legal de l’acord europeu sobre el transport internacional de mercaderies perilloses per carretera, ADR, va ser aprovat el 2023 i s’actualitza cada dos anys quedant integrada amb la resta de reglaments existents. En l’àmbit ADR la normativa deriva de l’ONU i està adaptada al transport dins l’àmbit europeu, per tots els països que han subscrit la normativa tret d’alguns estats membre que l’han complementat com el cas d’Espanya. La normativa d’AAGG deriva d’una directiva europea de l’any 2012 i adaptada al marc normatiu estatal l’any 2015. En canvi, l’APQ no té la seva translació respecte a directiva europea i és la que més difereix en tots els països.

El president de la Comissió d'Indústria Química EIC, **Jeroni Farnós**, ha moderat el col·loqui posterior a la jornada i el president de la Comissió de Logística EIC, **Joan Josep Vallvé**, ha posat punt final a la jornada conclouent que el marc legal continua tenint un cert problema perquè hi ha operadors logístics que tenen dificultats a l'hora de complir totes les normatives de transport de mercaderies perilloses i emmagatzematge. Vallvé, ha incidit sobretot en el fet que la logística del trànsit ferroviari al Camp de Tarragona es troba en una situació força complicada. El president de l'Associació EIC Demarcació de Tarragona, **Sergi Ramon**, ha agraït la participació de tots els ponents i públic assistent.

La jornada ha estat organitzada per la Comissió de Logística d'Enginyers Industrials de Catalunya, el Col·legi d'Enginyers Industrials de Catalunya Demarcació de Tarragona amb la col·laboració de la Comissió d'Indústria Química d'Enginyers Industrials de Catalunya.