



Port Tarragona

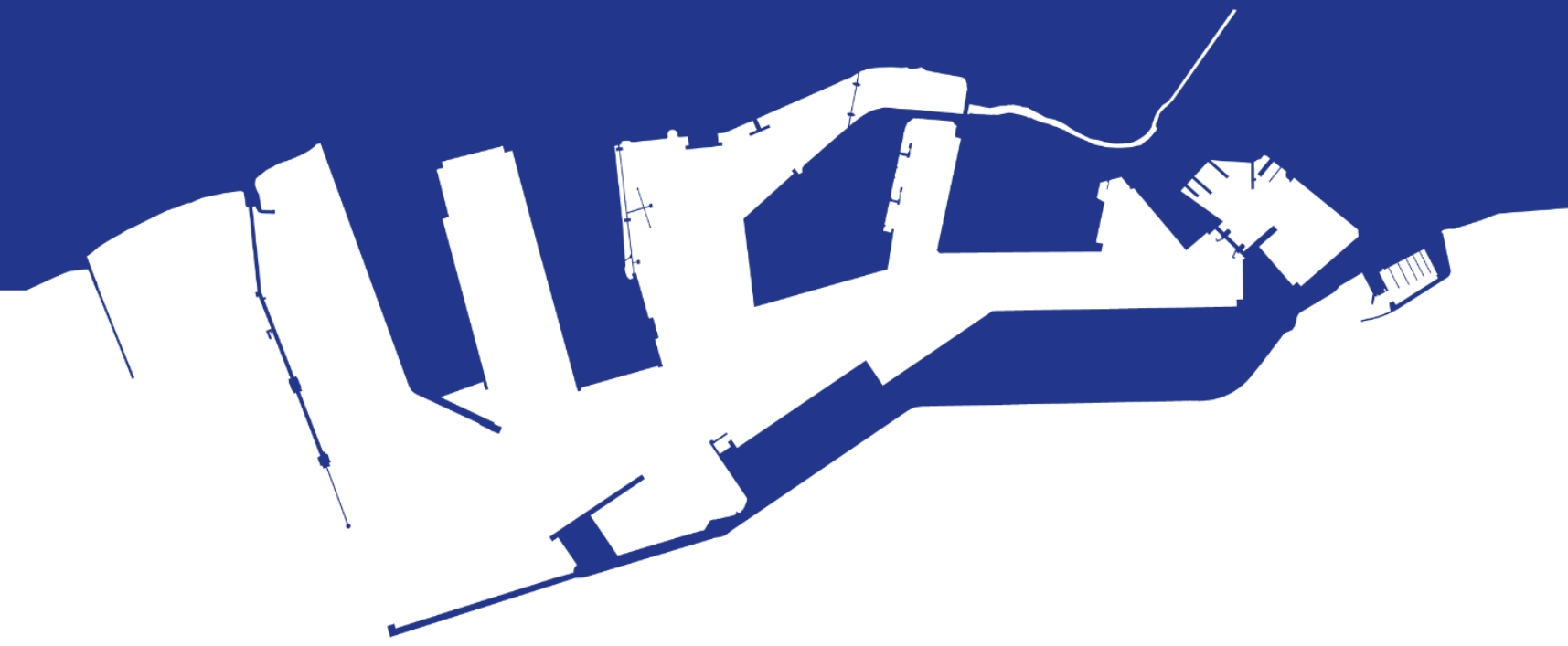
4a. Sessió

Espai d'Opinió
PORT TARRAGONA

20 d'abril 2022

 Espai d'opinió
PORT TARRAGONA

ceres 
investigació sociològica
i de mercats



Ordre del dia

1. Recepció i benvinguda als membres de l'Espai d'Opinió Port Tarragona
2. Ronda auto-presentació dels components de l'EOPT: actuals i nous membres
3. Punt de partida del panel sobre el tema: formulació de 5 preguntes
4. Presentació del tema: La Seguretat Integral al Port de Tarragona
5. Visita a la Nova Sala de Gestió d'Emergències
6. Debat: torn de paraules: preguntes, dubtes
7. Tancament de la sessió



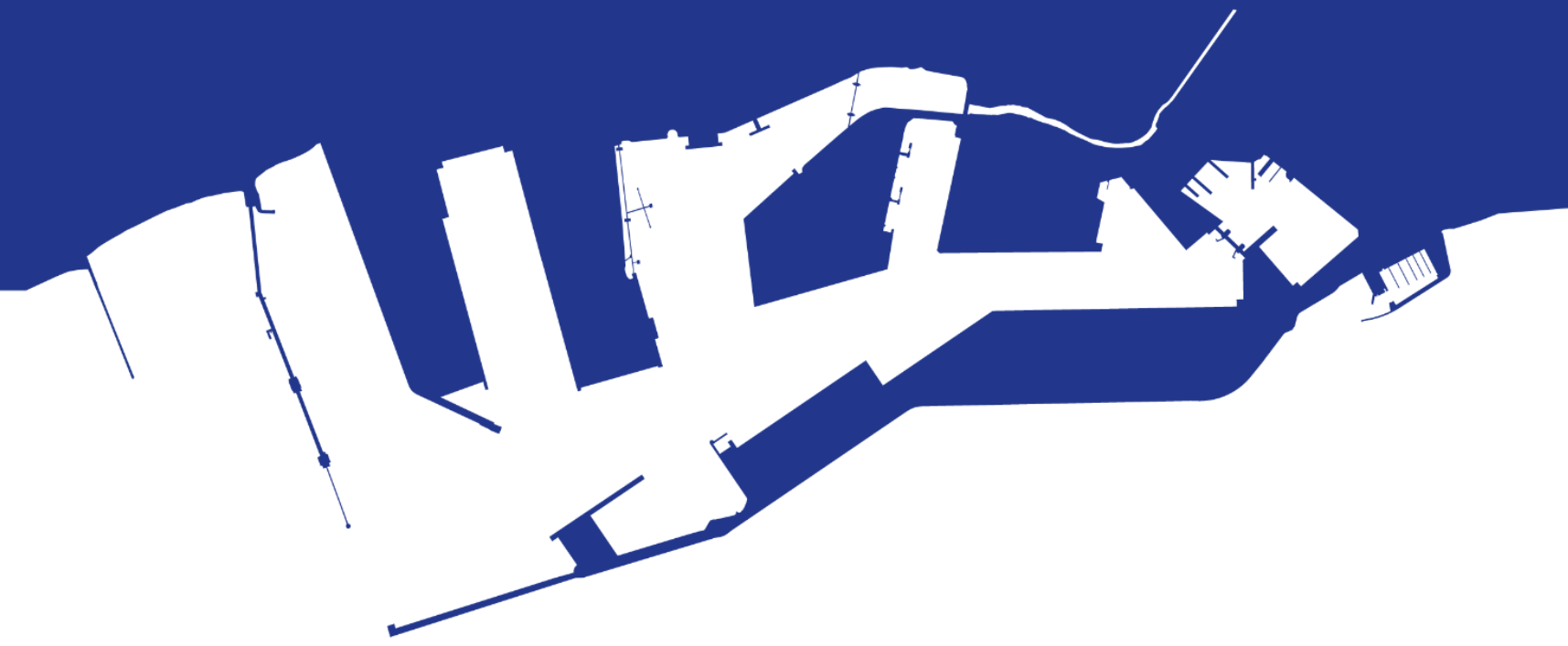
Port Tarragona

RECALL ASSISTÈNCIA I
RONDA DE
PRESENTACIONS



Espai d'opinió
PORT TARRAGONA

ceres
investigació sociològica
i de mercats



Assistents

Per part del Port:

- Josep Maria Cruset
- Marta Virgili
- Xavier Fährndrich
- Montse Adán

Per part de Ceres:

- Mercè Chiapella
- Nil Pesquera
- Raül Arnau

Panelistes del Port:

- Jordi Martí
- Josep Lluís Torres
- Javier Escribano
- Gemma Segarra
- Marta Schuhmacher
- Ramon Grau
- Albert Torres
- Agustí Rillo
- Carme Pedrol

Nous panelistes del Port:

- Arantxa Sagardoy
- Francesc Gassó
- Agustí López
- Amelia Rico
- Ton Aymemí
- Francesc Marsal

Excusen la seva presència:

- Joan Tous
- Jordi Bertran
- Rafael Gracia
- Salva Minguella
- Ricard Virgili
- Aaron Gutiérrez
- Josep Vallverdú



Port Tarragona

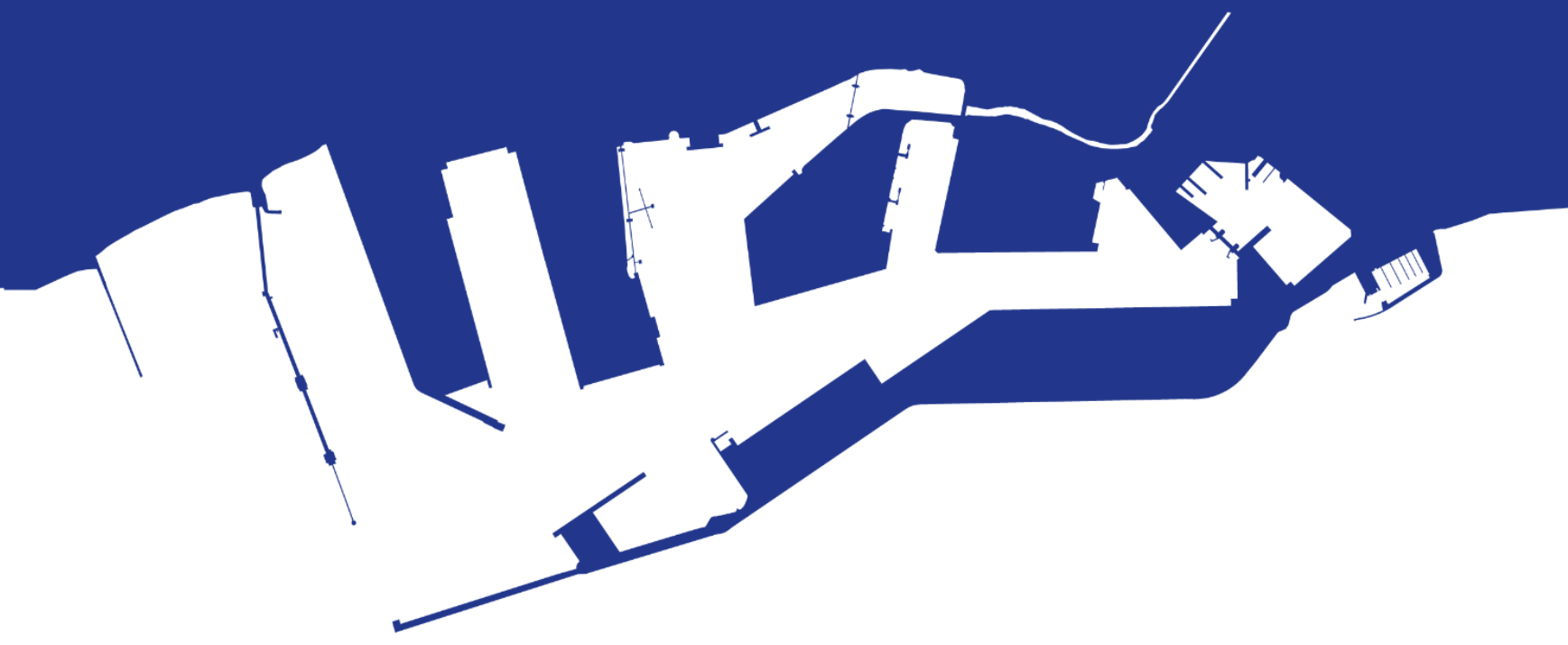


ACTIVITAT
INTRODUCTÒRIA:
Percepcions sobre la
seguretat al Port de
Tarragona



Espai d'opinió
PORT TARRAGONA

ceres
investigació sociològica
i de mercats

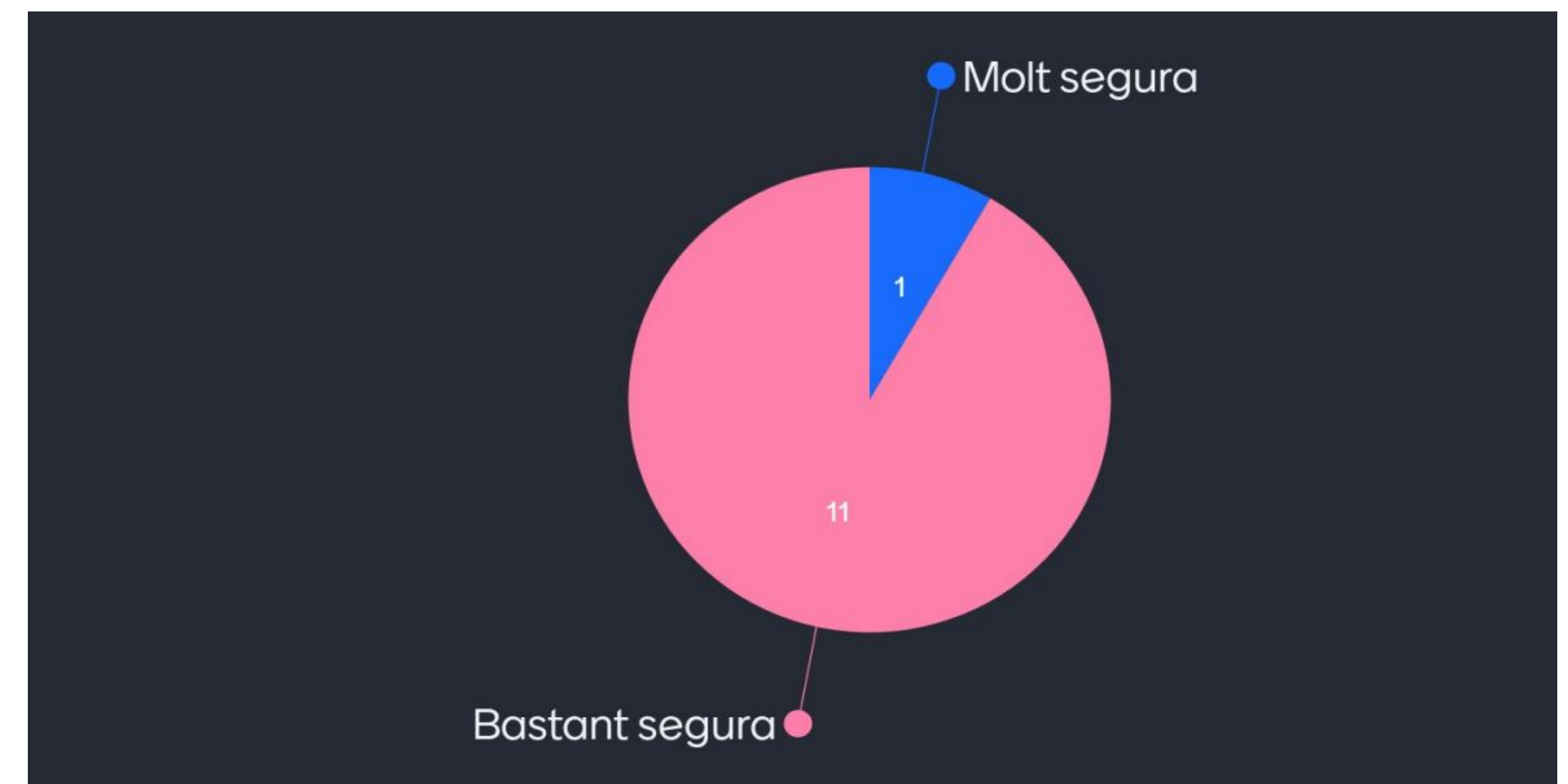


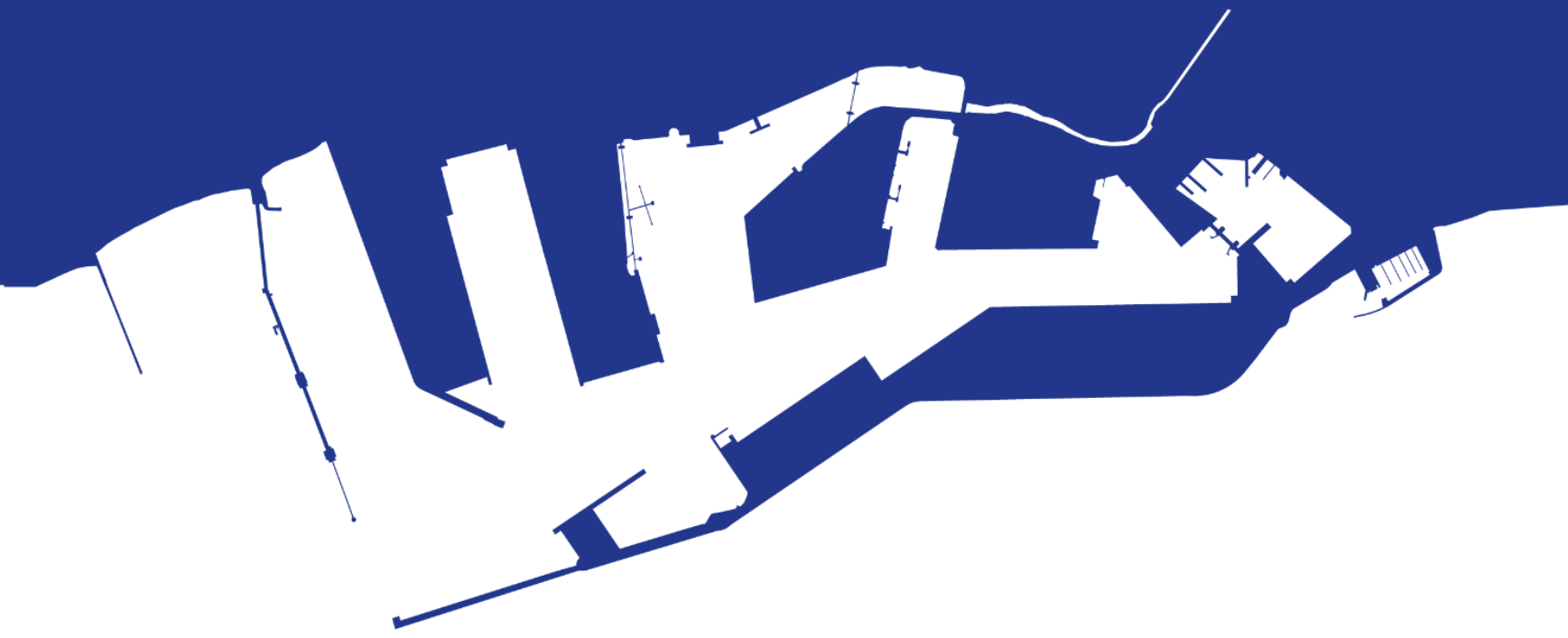
Amb l'objectiu de conèixer quin és el punt de partida sobre el coneixement del panel vers diferents aspectes de la seguretat del Port, es proposa una activitat que consisteix en la formulació de 5 preguntes, prèvies a la exposició del tema. Els resultats pretenen brindar centrar l'exposició posterior en aquells aspectes que hagin presentat més dissonància en les respostes.

Pregunta 1.-

Fins a quin punt considereu que el Port de Tarragona és una instal·lació segura?

- Molt segura
- Bastant segura
- Poc segura
- Gens segura

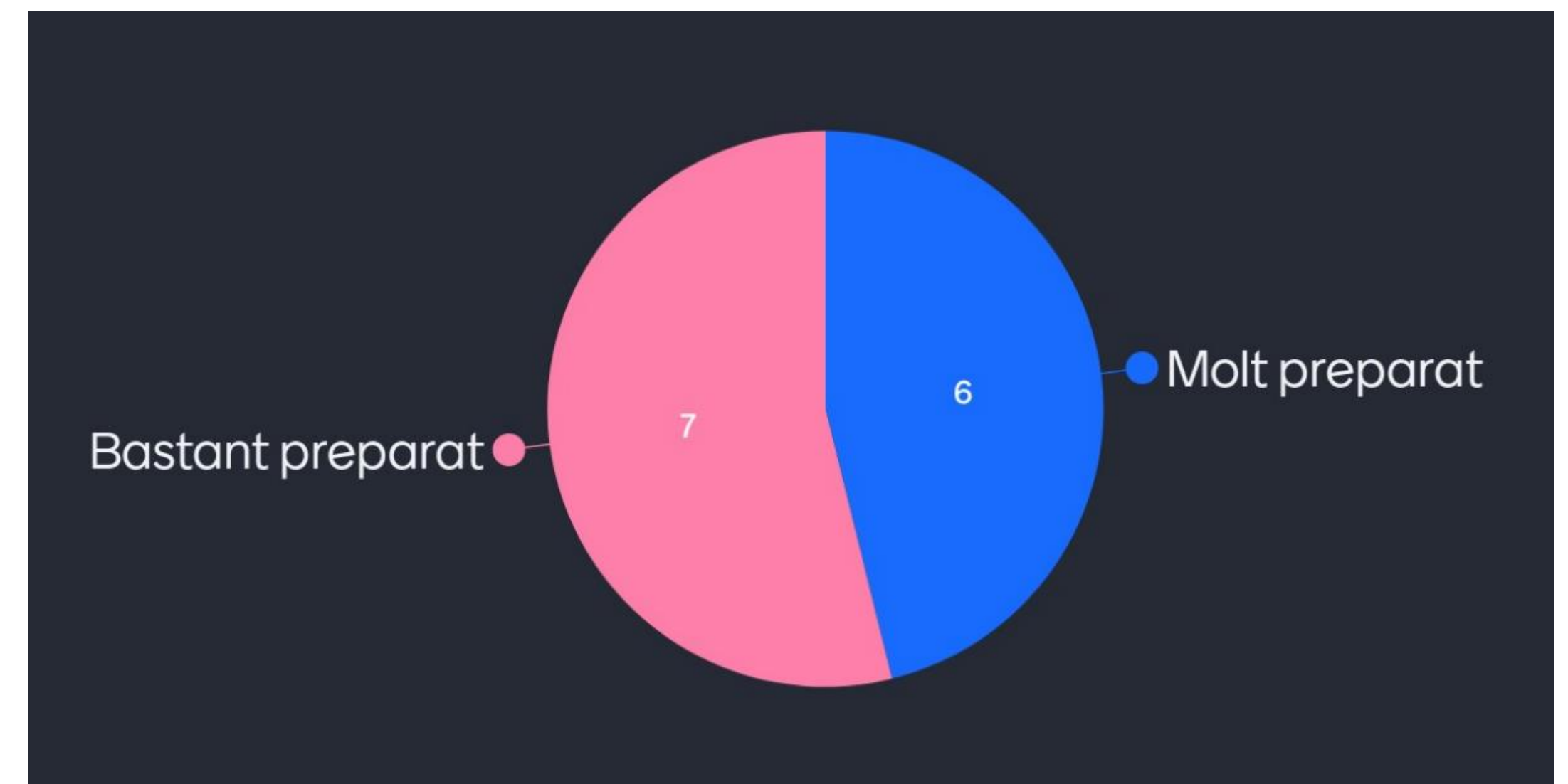


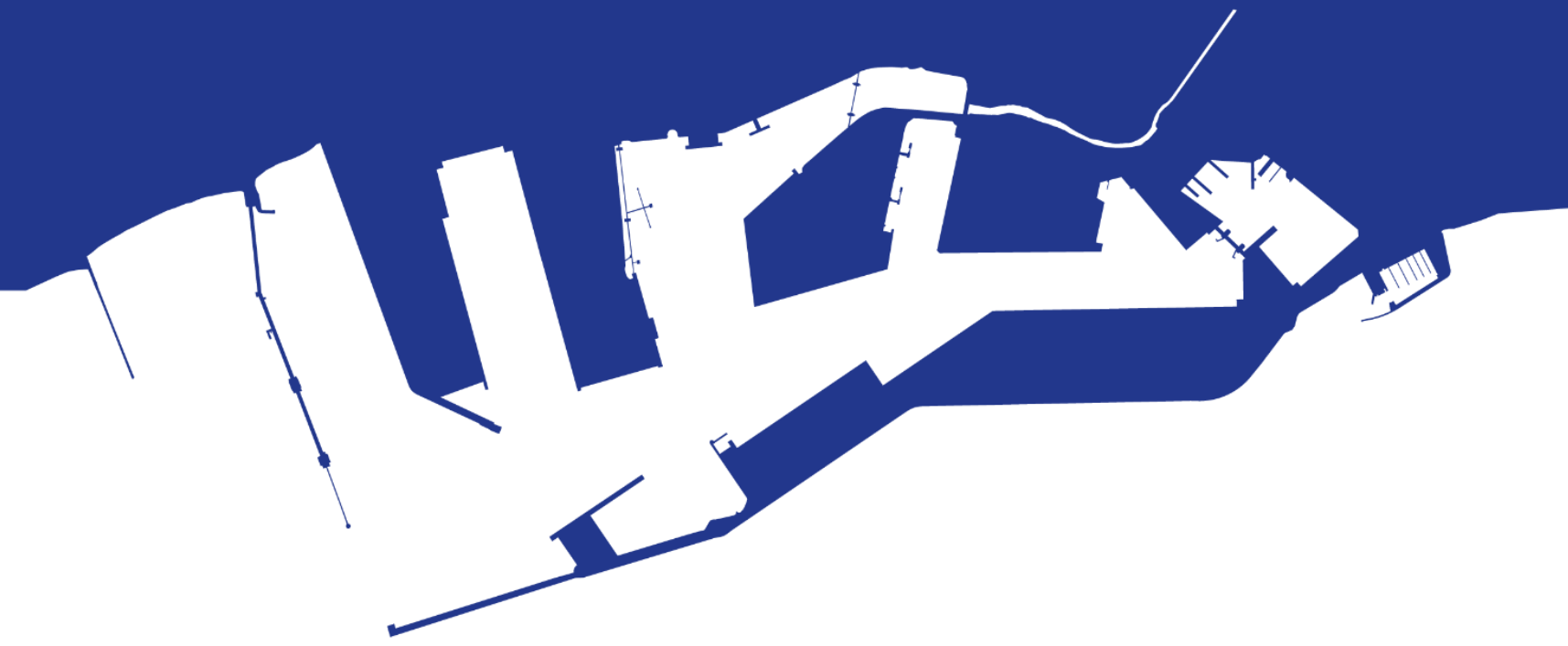


Pregunta 2.-

Fins a quin punt creieu que el Port de Tarragona està preparat per fer front a les emergències?

- Molt preparat
- Bastant preparat
- Poc preparat
- Gens preparat



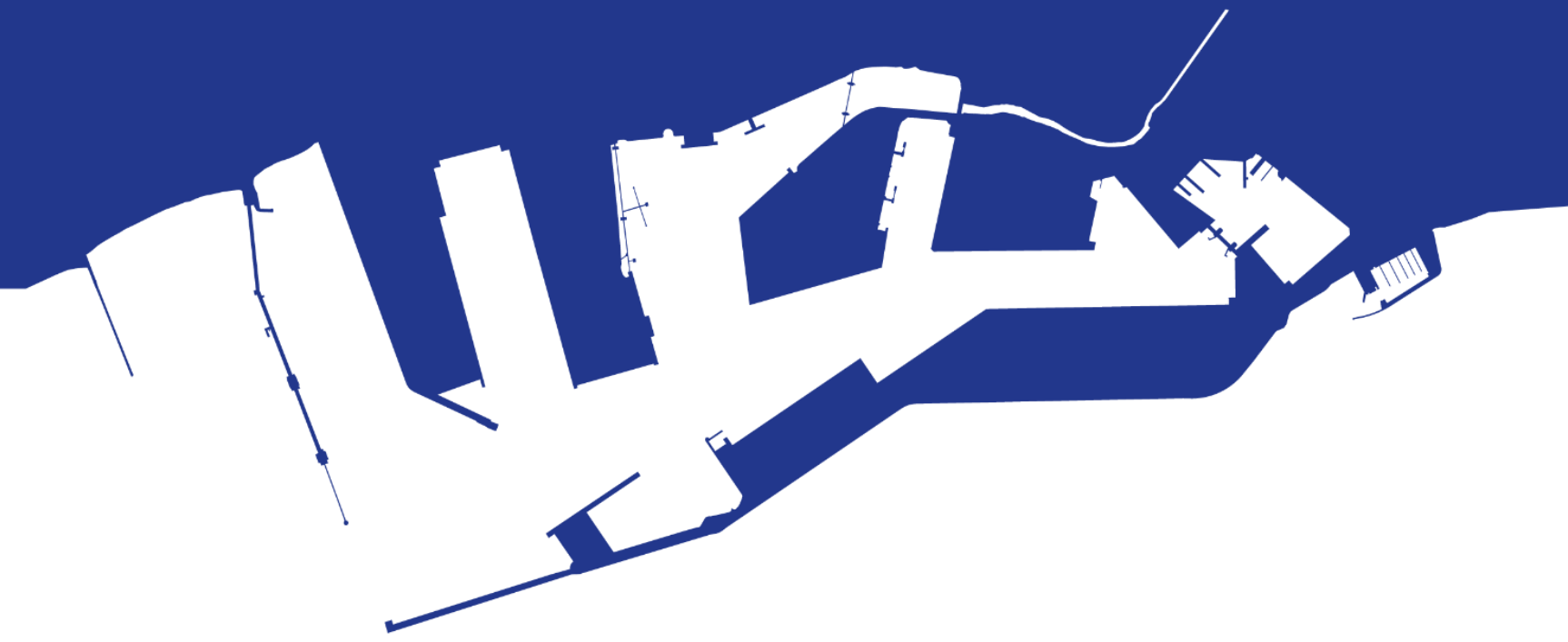


Pregunta 3.-

Sabeu si el Port té plans de seguretat per fer front a les emergències?

- Sí, en té
- No, no en té
- No ho sé

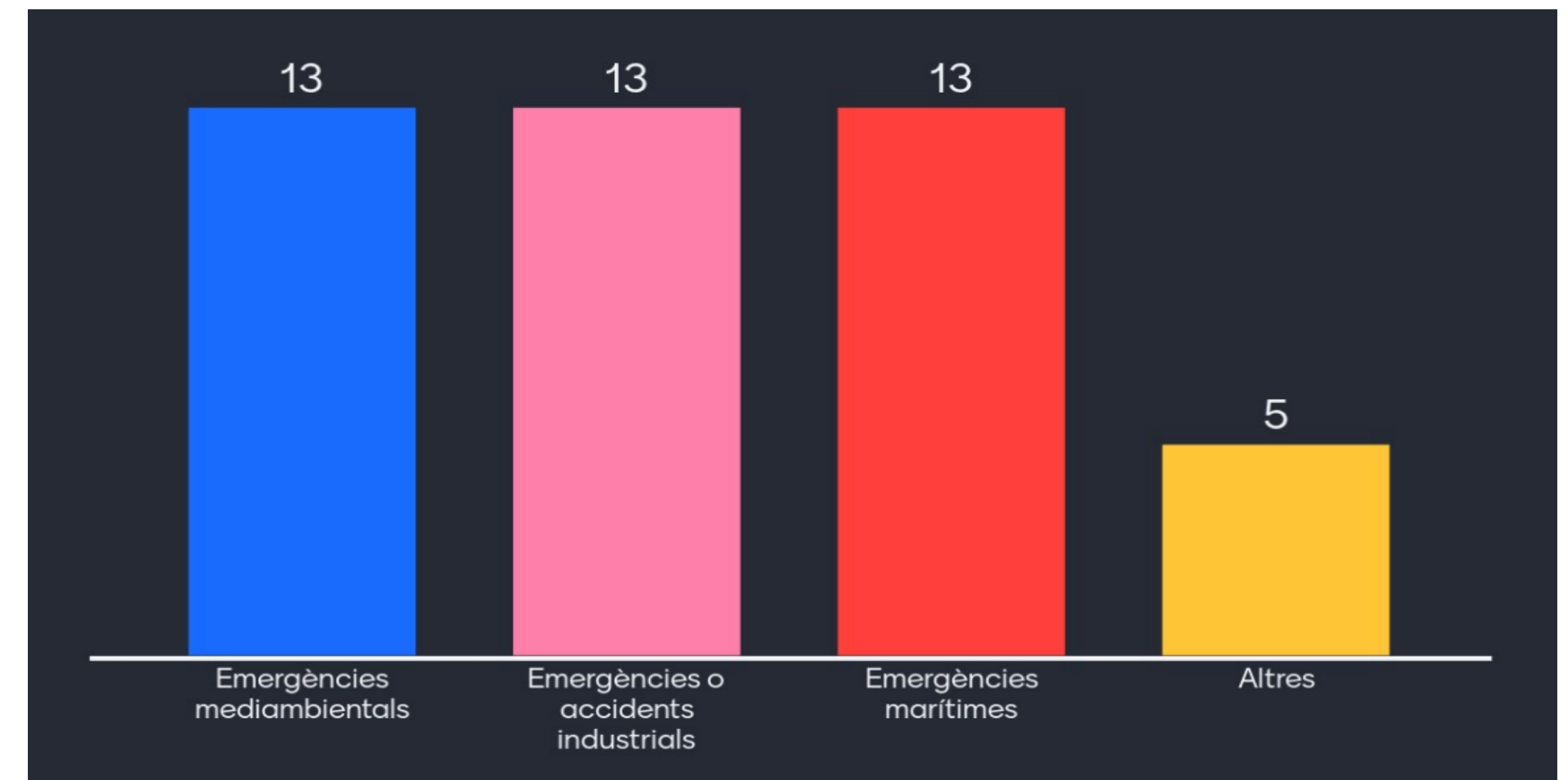


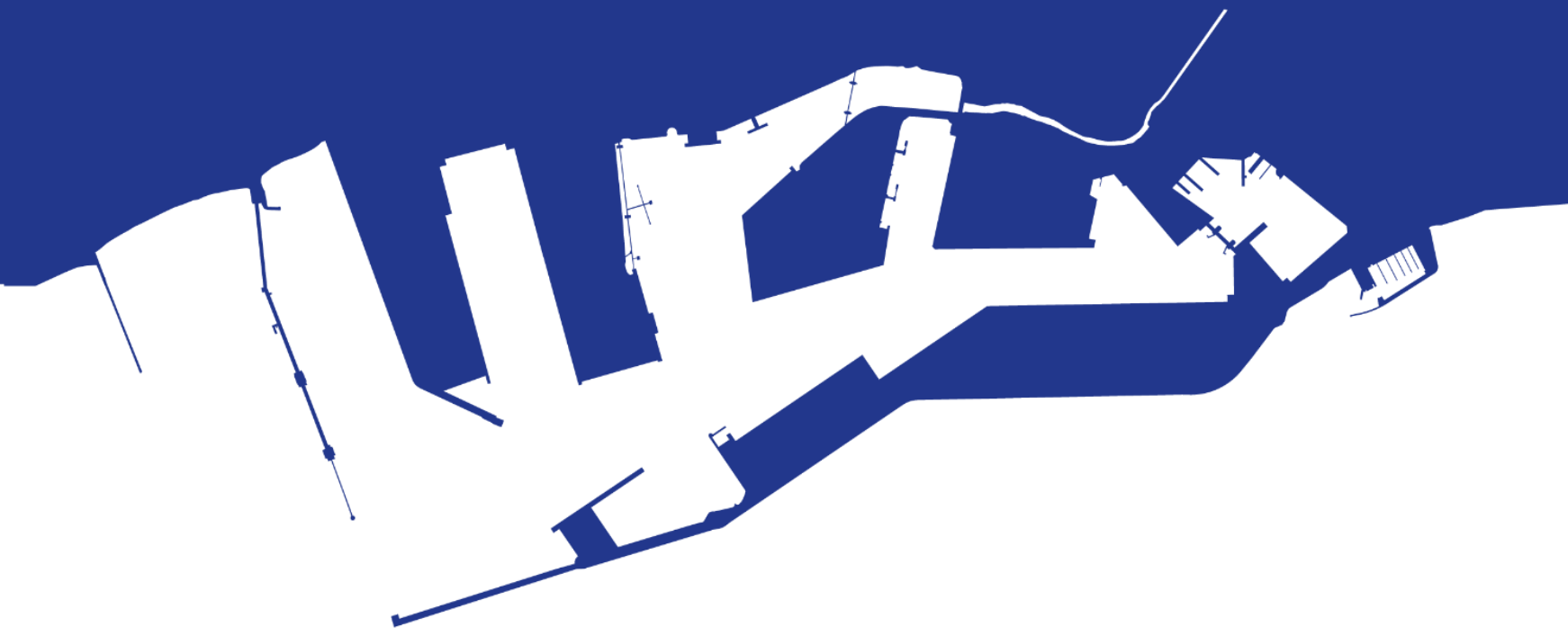


Pregunta 4.-

Per quin tipus d'emergències creieu que el Port de Tarragona té un pla de seguretat?

- Emergències mediambientals
- Emergències o accidents industrials
- Emergències marítimes
- Altres



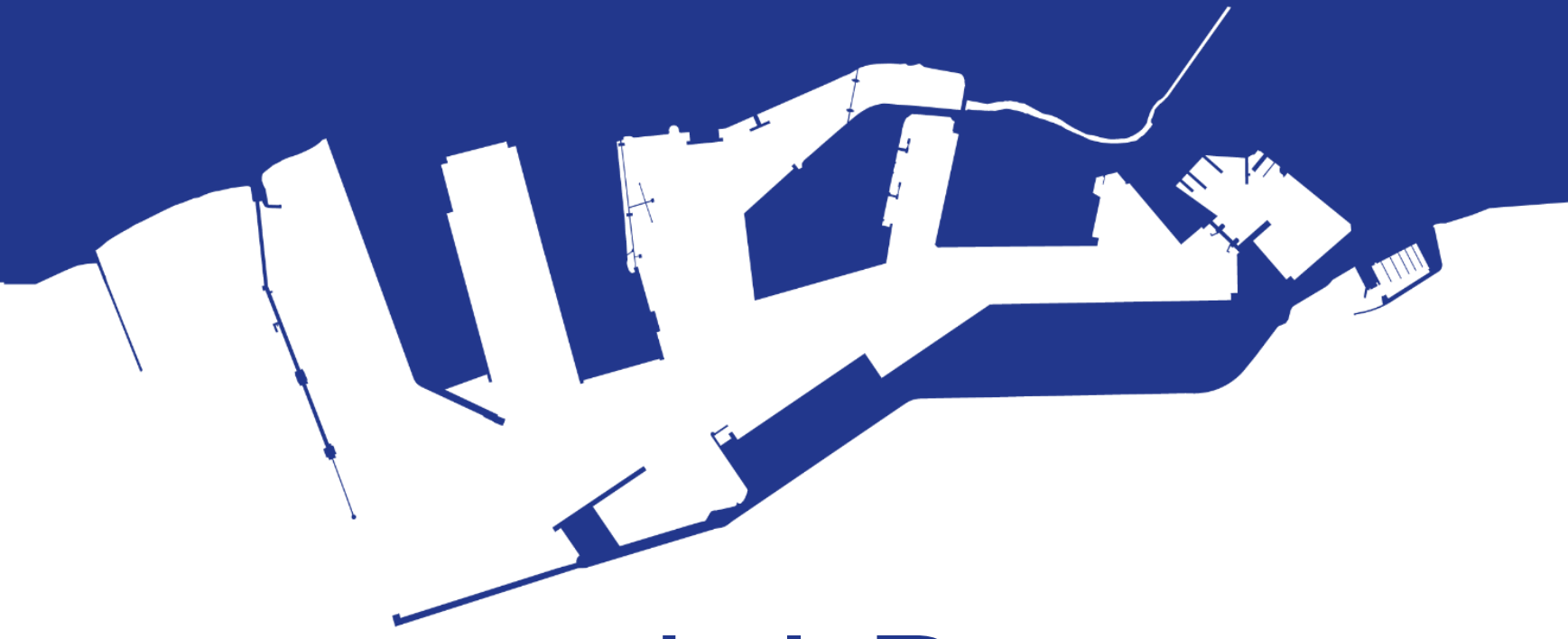


Pregunta 5.-

Quant cops en un any creieu que s'ha activat el Pla d'Emergències del Port de Tarragona en els darrers 5 anys?

- Més de 25 cops l'any
- Entre 15 i 24 cops l'any
- Entre 6 i 14 cops l'any
- Fins a 5 cops l'any





Percepcions del panel sobre la seguretat del Port

El Port de Tarragona és una instal·lació...

- *Bastant segura*
- *Entre bastant i molt preparada per fer front a les emergències*
- *Amb el total convenciment de l'existència de plans d'emergència...*
- *...Per combatre principalment: emergències mediambientals, accidents industrials i emergències marítimes*
- *I que acostuma a activar aquests plans fins a 5 vegades l'any*

Els resultats mostren que es compta amb un panel bastant informat i confiat vers la seguretat d'aquesta infraestructura. El punt de partida, per tant, és prou positiu, fet que predisposa a una major capacitat i flexibilitat cognitiva per ampliar i comprendre els continguts que es donaran a la presentació.



Port Tarragona

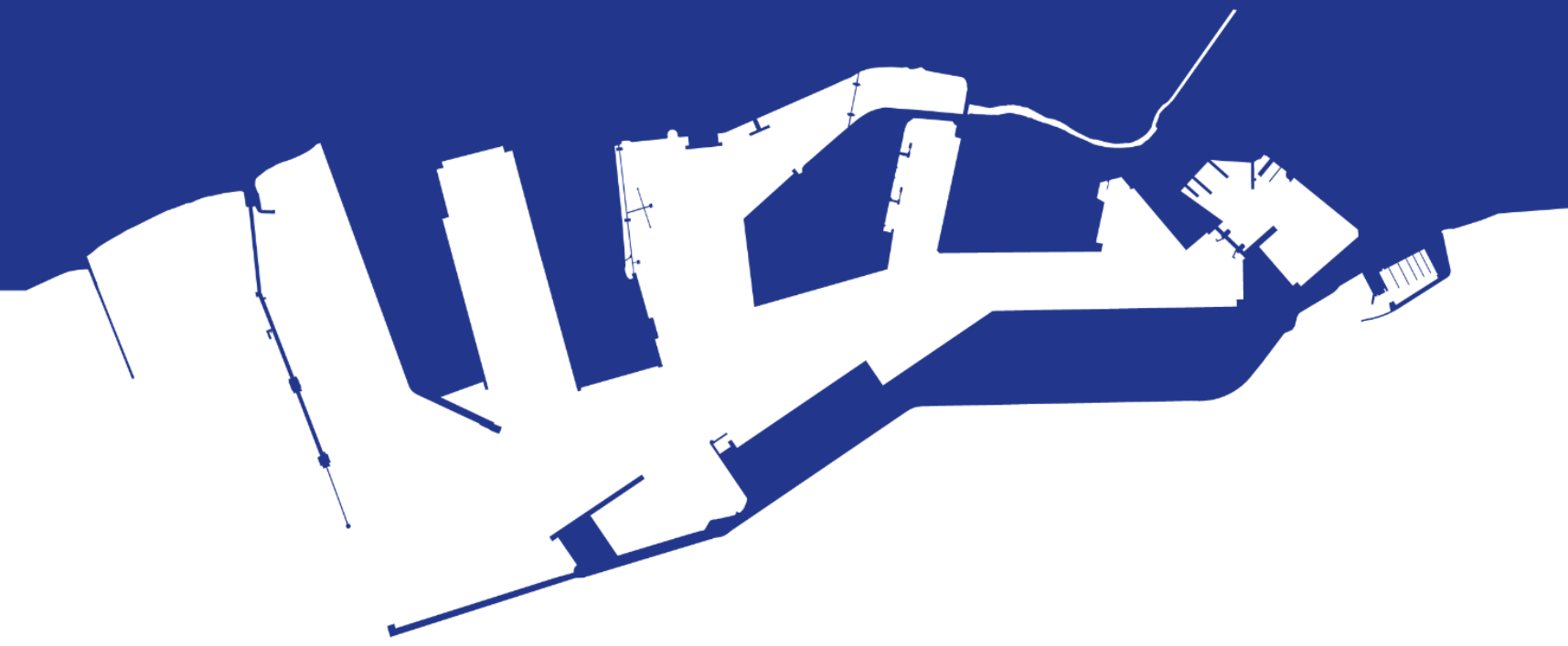
EXPOSICIÓ:

La seguretat al Port de
Tarragona



Espai d'opinió
PORT TARRAGONA

ceres 
investigació sociològica
i de mercats

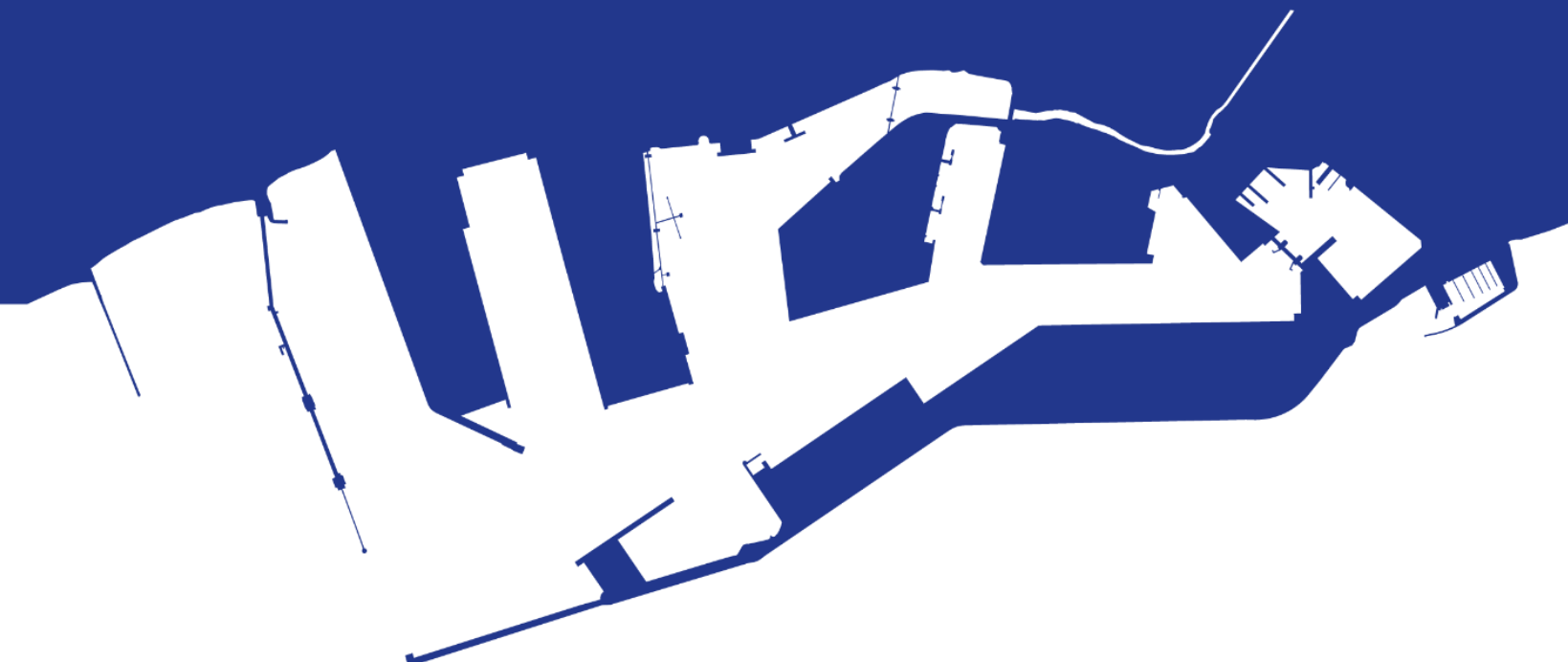


La seguretat al Port de Tarragona

El President del Port, en Sr. Josep Maria Cruset pren la paraula i fa un agraïment als nous membres que s'incorporen al panel. Al començar la seva intervenció comenta els resultats que s'han obtingut a l'activitat introductòria i presta especial atenció a la correlació que es dona entre l'opinió molt majoritària del port com una infraestructura segura, tot i que alguns panelistes pensen que els plans d'emergència poden activar-se més de 5 vegades l'any. La realitat és que els plans d'emergència s'activen de mitjana entre 2 i 3 l'any, i tenint en compte, que la majoria de vegades que s'activen, ho fan en la seva franja baixa.

Abans d'entrar en matèria, presenta una visió general sobre el volum de la infraestructura per veure com d'important és la seguretat. En aquest moment, el Port de Tarragona és el cinquè port del sistema portuari estatal. L'any 2021 hi havia fixat un objectiu de moure 30 milions de tones i, finalment, se'n **van moure 31,2 milions**. Això és important perquè el volum de tràfic d'un port és l'indicador que s'utilitza per referenciar-ne la seva magnitud. Aquestes dades van representar un **creixement del 18% respecte l'any 2020**.

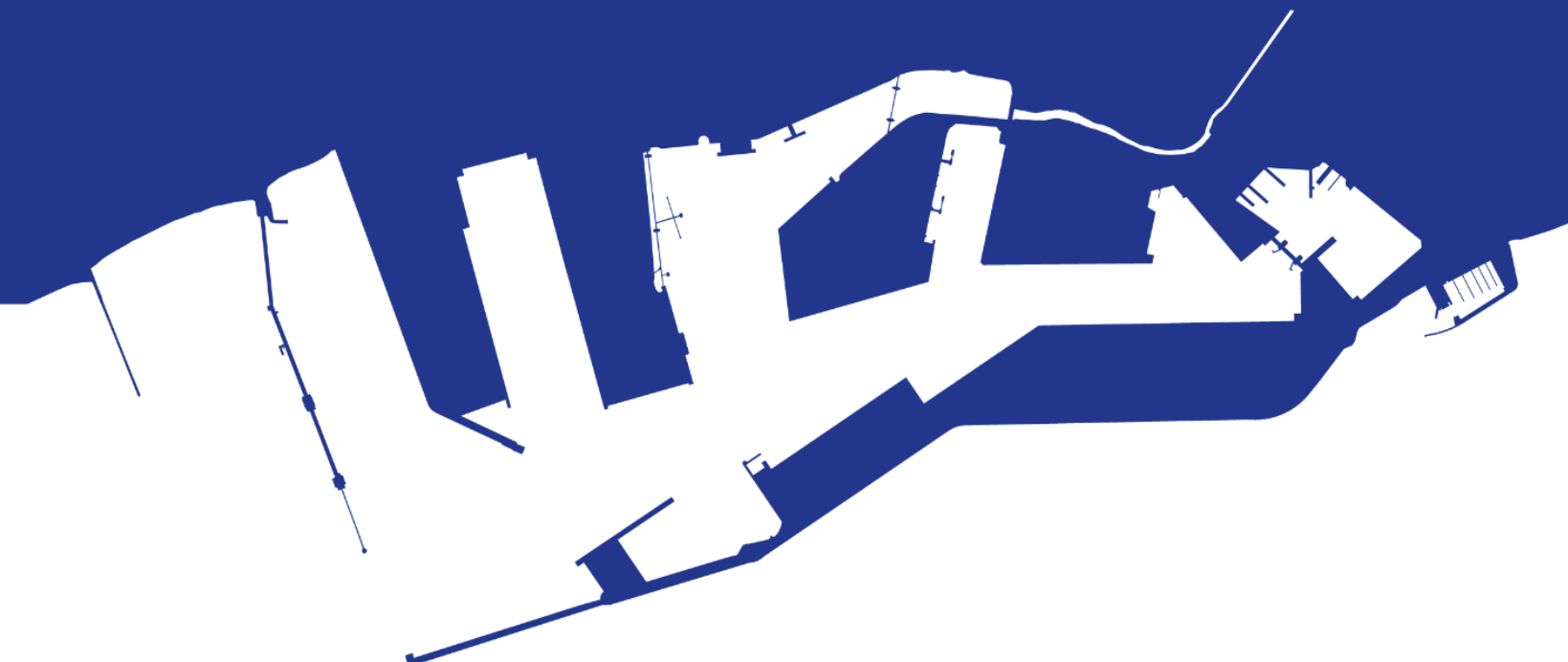
Aquests 31,2 milions de tones es desglossen de la següent manera: **21,2 milions de tones van ser de granel líquids**, per tant, productes relacionats majoritàriament amb el sector petroquímic, **7,7 milions de tones de granel sòlid** i després **2,3 milions de tones de càrrega general**, que serien aquelles que no encaixen en cap de les dues anteriors categories.



La seguretat al Port de Tarragona

31, 2 milions de tones és molt o poc? En aquest punt, el president del Port, utilitza com exemple un dels tràfics per intentar agafar ordre de magnituds. El Port de Tarragona un dels granel sòlids que mou són els cereals. Es mouen entre 4 i 5 milions de tones, en funció de l'any. Si agafem 4,5 milions de tones de cereals i els posem al costat d'una bàscula, i a l'altre costat hi comencen a pujar persones, per equilibrar els dos plats necessitaríem posar tots els ciutadans de la Unió Europea. Per tant, el total de tones que mou el Port se situaria entre 7-8 vegades el pes de tots els ciutadans de la Unió Europea. En resum, **el Port de Tarragona és el port que més creix i ocupa la cinquena posició a nivell estatal.**

Dels líquids a granel (21,2 milions de tones) una part important (gairebé 10 milions de tones) són el cru de petroli que entra al Port de Tarragona a través del pantalà de Repsol. El cru de petroli és l'element base que serveix perquè després tot el polígon petroquímic faci tots els processos per obtenir els diferents productes. L'altre grup gran de mercaderies són els líquids energètics: fuel oil, gasoil i benzina (4,8 milions de tones), butà i propà (gairebé 1 milió de tones) i després altres productes petrolífers (3,14 milions de tones) i productes químics (gairebé 2 milions de tones). El conjunt d'aquests líquids a granel representen dues terceres parts del moviment del Port de Tarragona.

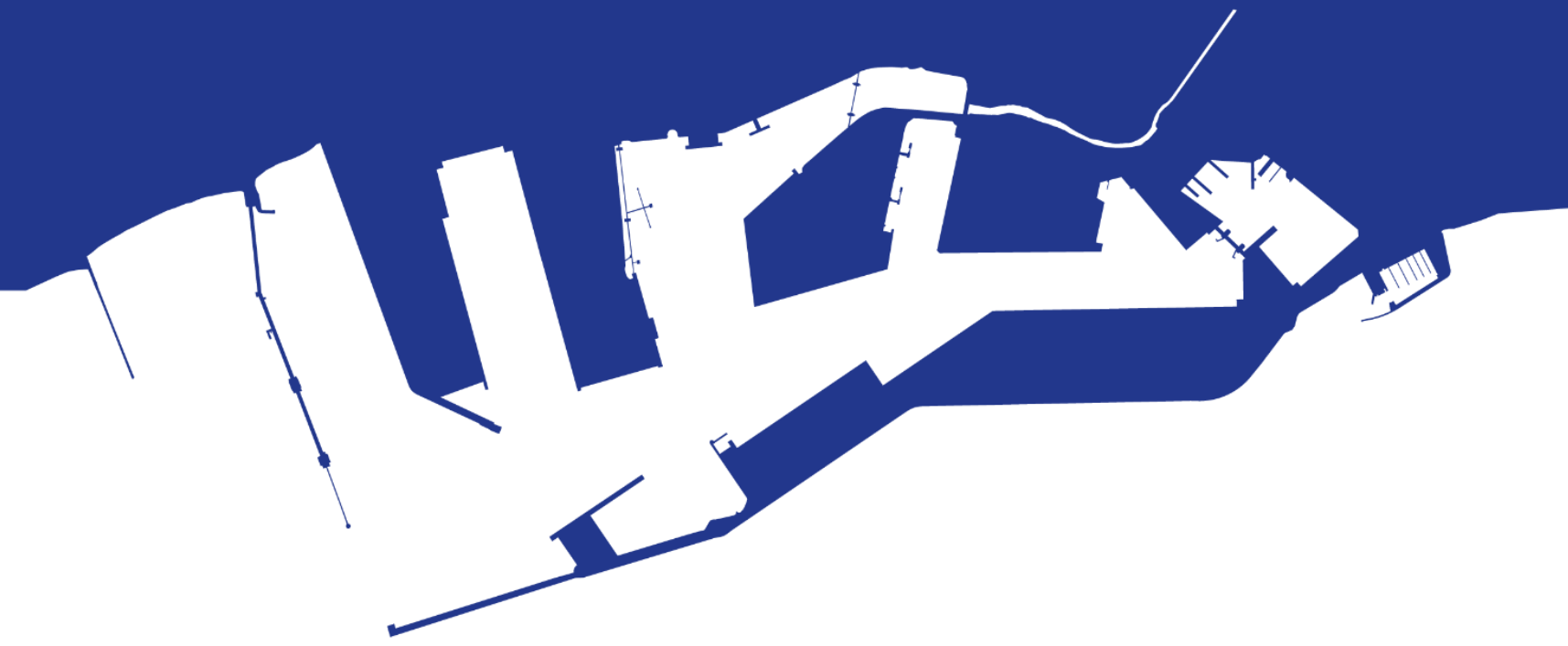


La seguretat al Port de Tarragona

Si considerem els sòlids a granel en l'àmbit portuari es defineixen com allò que arriba dintre la bodega d'un vaixell i que s'extreu a partir de grans grues. El tràfic de granel líquid és de 7,7 milions de tones i representa un creixement del 20% respecte l'any anterior.

La majoria són cereals (4,7 milions de tones) i carbó (2,2 milions de tones). Un petit incís, recordar que històricament, el Port havia arribat a moure gairebé 8 milions de tones de carbó, però amb el procés de descarbonització que s'està duent a terme a Europa, s'estan tancant les plantes de producció d'energia que cremen **carbó** i per tant s'està **reduint significativament** el seu tràfic. Aquest carbó no es consumeix a l'Estat Espanyol sinó que majoritàriament va a Itàlia, ja que el país transalpí no té ports amb prou calat per albergar els vaixells que venen plens de Sud-àfrica i el venen a buscar amb vaixells més petits a aquí.

També, arriba fruita (167.000 tones) que és molt poquet, però que per la seva singularitat sempre es fa constar. És important fer notar que arriba fruita que no competeix amb la fruita autòctona. Bàsicament, és **fruita tropical** (kiwi, banana i pinya). I després **adobs i productes químics** (420.000 tones) i **material de la construcció** (200.000 tones).



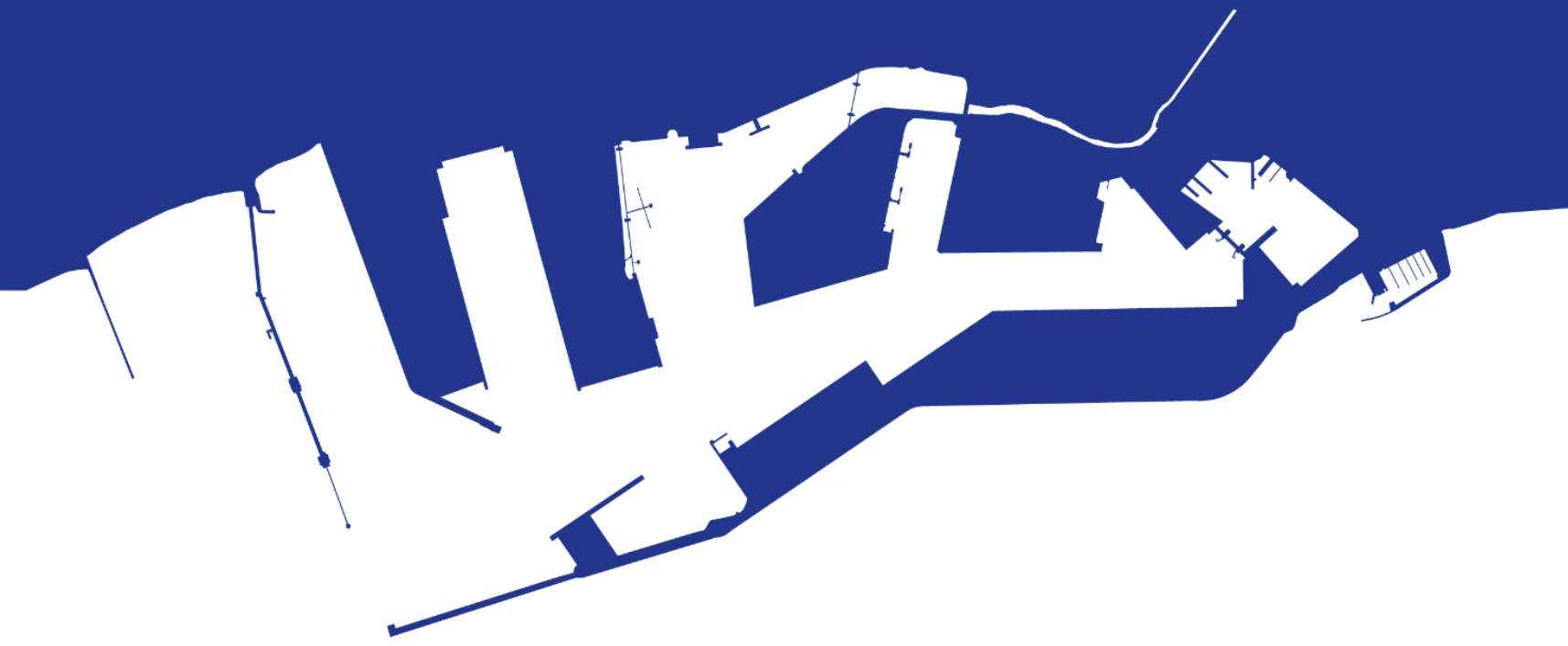
La seguretat al Port de Tarragona

En el seu conjunt, el Port de Tarragona és una infraestructura que desenvolupa un **rol molt crític** en el seu entorn.

Per què és tan crític?

- ✓ Si el port tanqués una setmana, el polígon petroquímic del costat automàticament hauria de parar producció i d'aquí tota la cadena que hi ha al darrere seu.
- ✓ Si avui deixessin de descarregar cereal als molls, 3 dies després les fàbriques de pinso haurien de parar producció, ja que no tindrien matèria prima, i 3 dies més tard d'aquesta parada de producció les granges començarien a tenir problemes per alimentar els animals (gallines, pollastres, porcs, etc.) de tot Catalunya i l'Aragó. Del Port de Tarragona en mengen 140 milions d'animals vius.

Resumint, en 6 dies de tancament del port hi començaria a haver problemes de subministrament de tot aquest conjunt de productes bàsics (els relacionats amb el sector petroquímic i també els de l'alimentació), i això fa que, estigui classificat com a infraestructura crítica. Conseqüentment, la **seguretat** té un **nivell d'exigència molt elevada** per les catastròfiques conseqüències que una interrupció sobtada i perllongada podria tenir.



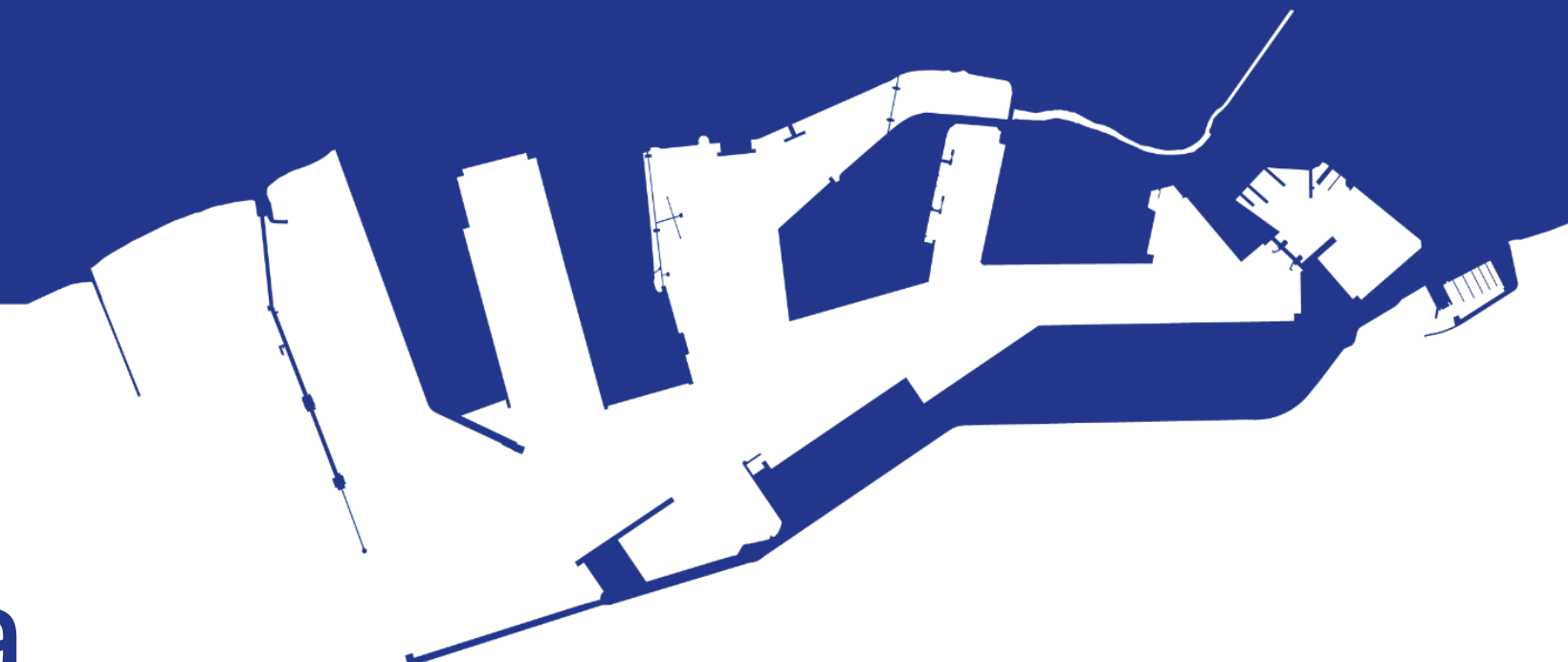
La seguretat al Port de Tarragona

Per tant, la protecció passa a ser un element clau de la gestió en el dia a dia, i per tant, s'hi dediquen esforços econòmics i de recursos de l'organització.

Quins són els riscos que té una infraestructura com el Port de Tarragona?

- ✓ **Riscos externs:** inundacions, ventades i tempestes, tecnològics i geopolítics, socials i terroristes, accidents en empreses del territori, nuclear/radioactiu i aeronàutic (aeroport de Reus).
- ✓ **Riscos interns:** incendis, explosions, fugues (aire) o vessaments (terra i aigua), accidents als vaixells.
- ✓ **Riscos laborals:** pròpiament associats a l'activitat professional.

Per poder reaccionar davant d'aquestes emergències hi ha un **pla d'autoprotecció** de cadascuna de les terminals del port (molls especialitzats en un determinat tràfic de producte).

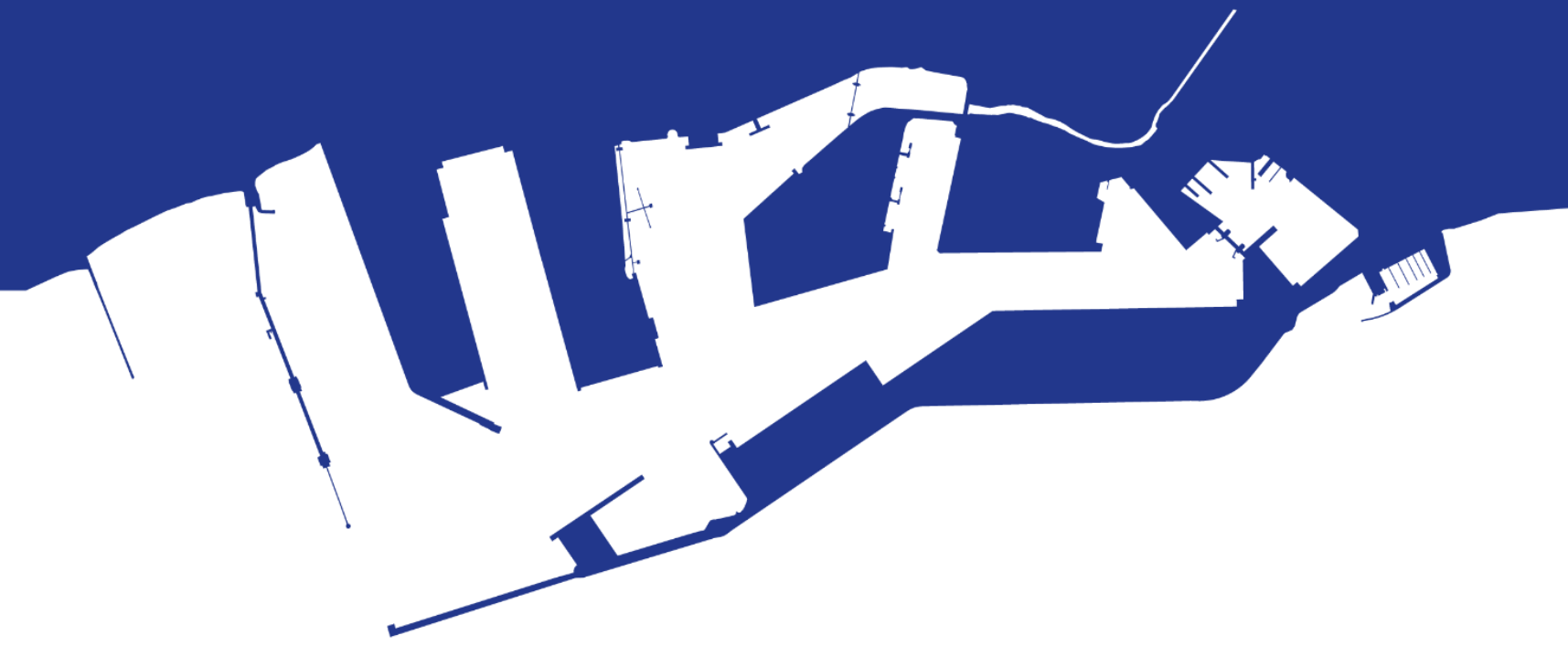


La seguretat al Port de Tarragona

S'ha de considerar que la seguretat sempre funciona com una cel·la en la que s'hi van afegint capes a sobre. Després, hi ha el pla d'autoprotecció del propi port de Tarragona, en que l'anàlisi de riscos i l'aprovació final depèn del Ministeri de l'Interior. Per sobre d'això, ja hi hauria els plans de seguretat municipals, de tot Catalunya (els que surten per les notícies quan hi ha nevades, incendis, sequera o inundacions, entre d'altres) i per sobre tot, els plans de seguretat estatals (quan afecta a d'altres comunitats).

El **Pla de Seguretat** té diferents nivells que es van activant en funció del que pugui passar:

- ✓ **Nivell 0 (normal):** no està actiu en cap dels nivells. Aquesta és la major part dels dies.
- ✓ **Fase de pre-alerta:** Quan es pot preveure o anticipar una situació que pot esdevenir un risc (previsió de temporal marítim, per exemple). Consisteix en una notificació a tots els actors interiors del port perquè estiguin amatents.
- ✓ **Fase d'alerta:** Hi ha un risc. Es recull d'informació i seguiment de la situació. El gabinet de crisi es reuneix per seguir-ne l'evolució.
- ✓ **Nivell 1:** Hi ha un accident en marxa amb una afectació a una concessió concreta (empresa) i sense alteracions significatives en el funcionament ordinari del conjunt del port.
- ✓ **Nivell 2:** Afecta a més d'una concessió (empresa) i que ocasiona distorsions al funcionament normal del port.
- ✓ **Nivell 3:** Afecta a una gran zona del port (sector) o, fins i tot, a l'exterior del mateix. Es produeix una alteració greu en relació a la normalitat del port. A més, també implica l'activació de plans superiors. El comandament i les decisions passen a ser externes (Generalitat, entre d'altres).



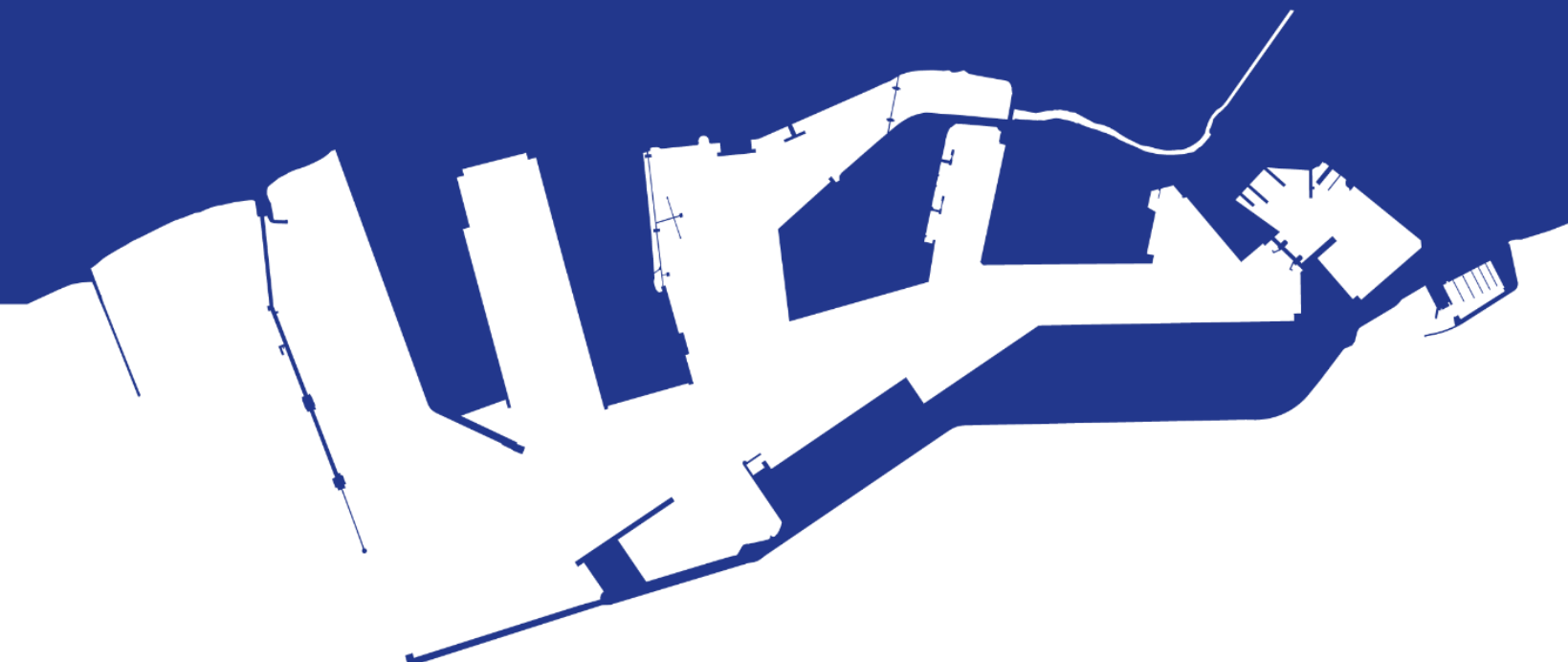
La seguretat al Port de Tarragona

Per on s'inicia sempre el pla d'autoprotecció i la seva entrada en funcionament?

El President del Port explica que s'inicia des del **Centre de Control i Vigilància de la Policia Portuària**. En aquesta sala sempre hi ha una dotació de la policia portuària a on tenen accés a 300 càmeres de videovigilància que permeten visualitzar tota l'activitat a l'interior del port, a gairebé 300 sensors d'incendi i a més de 200 sensors d'intrusió.

L'any 2019 es va decidir anar més enllà en quant a la gestió d'emergències i es va desplegar un **nou model de gestió** que en aquest moment ja es coneix com el **model Port de Tarragona**, ja que s'està exportant a d'altres ports del sistema portuari. Aquest model estableix l'activació de **3 nivells de recursos**.

- ✓ **Nivell 1 i 2:** És la resposta més immediata i implica els bombers del parc químic que estan situats a l'interior del propi port. Aquest parc es comparteix amb el polígon petroquímic sud. També en aquest nivell, se situen els recursos que ofereixen els remolcadors del port que porten sistemes d'extinció d'incendis (canons d'aigua).
- ✓ **Nivell 3:** Incorporació dels bombers de la Generalitat de Catalunya.

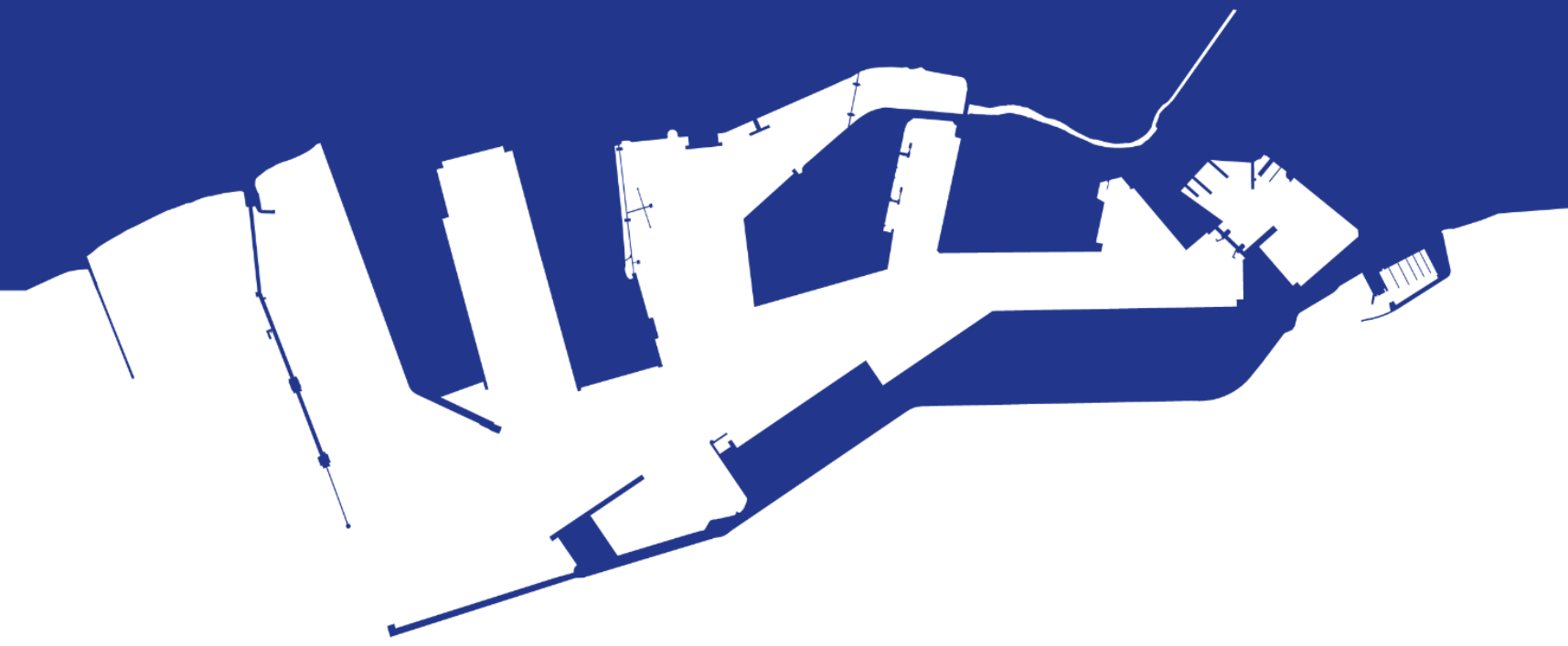


La seguretat al Port de Tarragona

A més, se li suma una **assignació de recursos** molt important, com ara, vehicles de bombers específics per treballar en l'àmbit portuari. També, s'han desplegat centres de recursos avançats, de tal manera que si es produeix una emergència a la zona més llunyana del port es pugui desplegar el vehicle. El centre de recursos avançat pot fer el mateix que el Centre de Control i Vigilància (té accés a les càmeres, pot activar recursos, etc.). Així mateix, en l'àmbit marítim s'ha desplegat el patrullatge, ja que s'ha de tenir en compte que la visió del port des de terra és diferent que des del mar.

Paral·lelament, s'ha apostat decididament per la **formació pràctica** (gestió en una sala de crisis, exercicis pràctics, exercicis conjunts entre dispositius d'emergència, perfeccionament de tècniques a bord d'un vaixell, etc., coordinació de tots els cossos d'emergència (Salvament Marítim, Creu Roja, Bombers Generalitat, Bombers Parc Químic i remolcadors).

D'altra banda, s'ha fet una aposta molt ferma per la **xarxa d'extinció d'incendis**, que disposa d'una canonada d'entre el mig metre i el metre de diàmetre, i que per tant, possibilita tenir molta capacitat de transport d'aigua amb alta capacitat a tot el port. També, una qüestió tan bàsica com il·luminar els punts de connexió d'aigua de la xarxa antiincendis, per tal de facilitar que sigui el bomber que arribi, qui ho localitzi de forma fàcil i ràpida.



La seguretat al Port de Tarragona

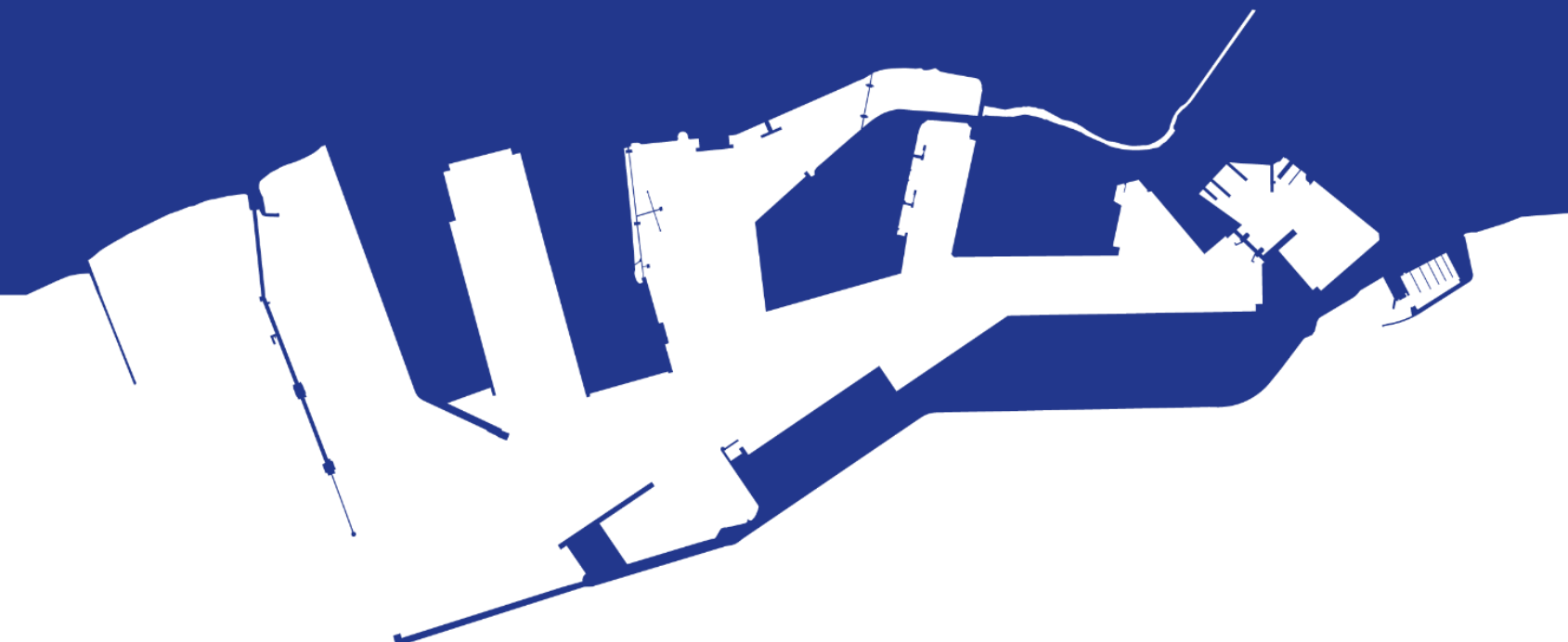
En els últims mesos, i el que ha permès fer un salt qualitatiu molt important, és **la integració dels sistemes de comunicació**, de tal manera que tots els cossos d'emergència quan estan dintre del port ja fan servir la mateixa xarxa de comunicació i es pot saber on és tothom en cada moment i parlar pels mateixos canals.

Per acabar, s'han activat les següents instal·lacions:

- ✓ **Port Control i Salvament Marítim:** Instal·lats a la part més elevada de l'edifici amb l'objectiu que tinguin la millor vista sobre el Port per gestionar les emergències.
- ✓ **Sala de Gestió d'Emergències de l'Autoritat Portuària:** El Port de Tarragona es va fixar com una obsessió el fet de disposar d'una sala on poder tenir tota informació del sistema per tal de prendre les millors decisions.

Tots aquests esforços, han permès al Port de Tarragona esdevenir **el primer port** de tot el sistema portuari en tenir una **certificació ISO en gestió d'emergències**.

Tenir una infraestructura molt potent per, tant de bo, mai haver-la de fer servir.

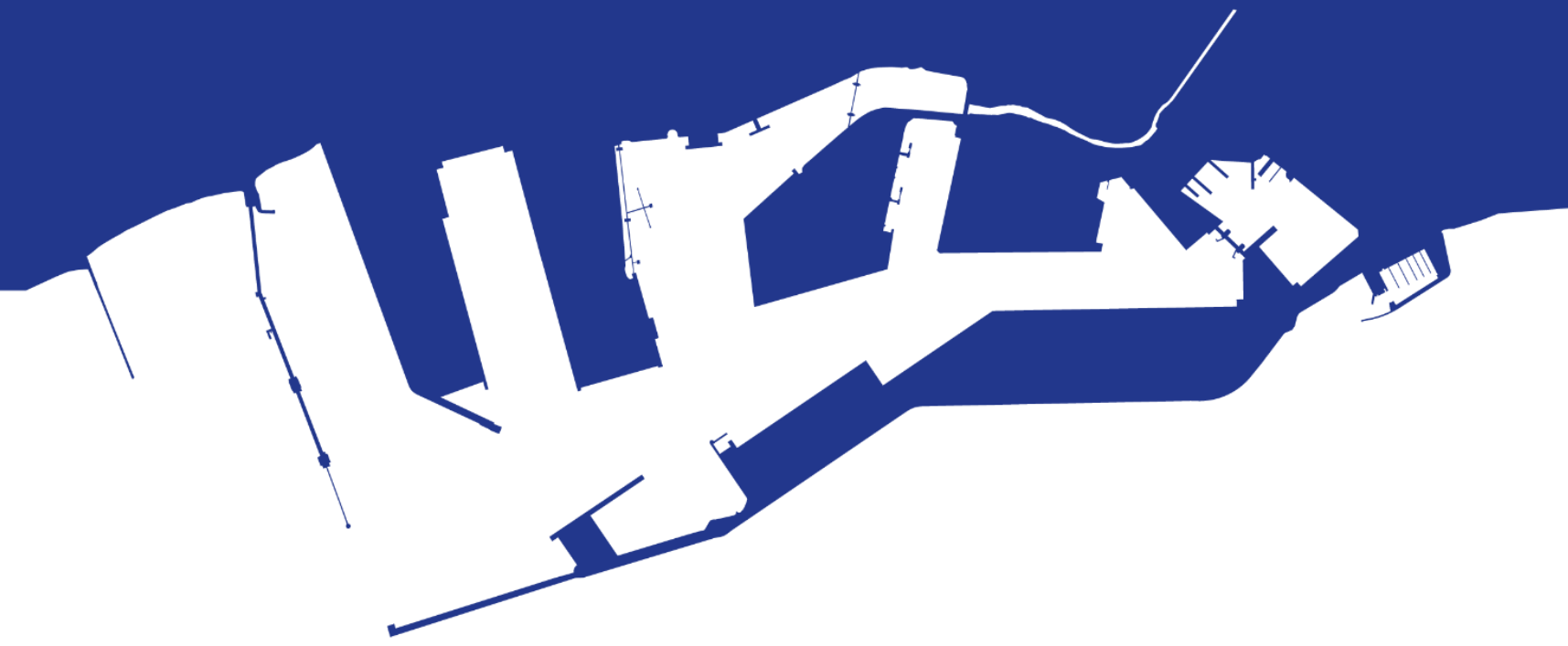


La seguretat al Port de Tarragona

En què s'està treballant actualment de cara al **futur**?

S'està treballant en un últim pas que es pensa que pot donar **valor afegit: els drons**. El Port de Tarragona ha aconseguit que com a infraestructura crítica autoritzin volar drons sense haver de gestionar el permís davant de l'Aeroport de Reus i de l'Agència Nacional cada vegada que n'ha de volar un. Solucionat aquest punt, ja s'està gestionant l'adquisició dels aparells per poder fer-los volar quan es produeixi una emergència.

Així doncs, des de la Sala de Gestió d'Emergències es podrà autoritzar el llançament d'un dron que ha de permetre obtenir **visió zenital** sobre l'emergència en qüestió. A més, s'està acabant de negociar per tal de poder **posar sensors** als drons que possibilitin tenir una lectura sobre el què (substàncies) hi ha a l'aire.





Port Tarragona

VISITA:

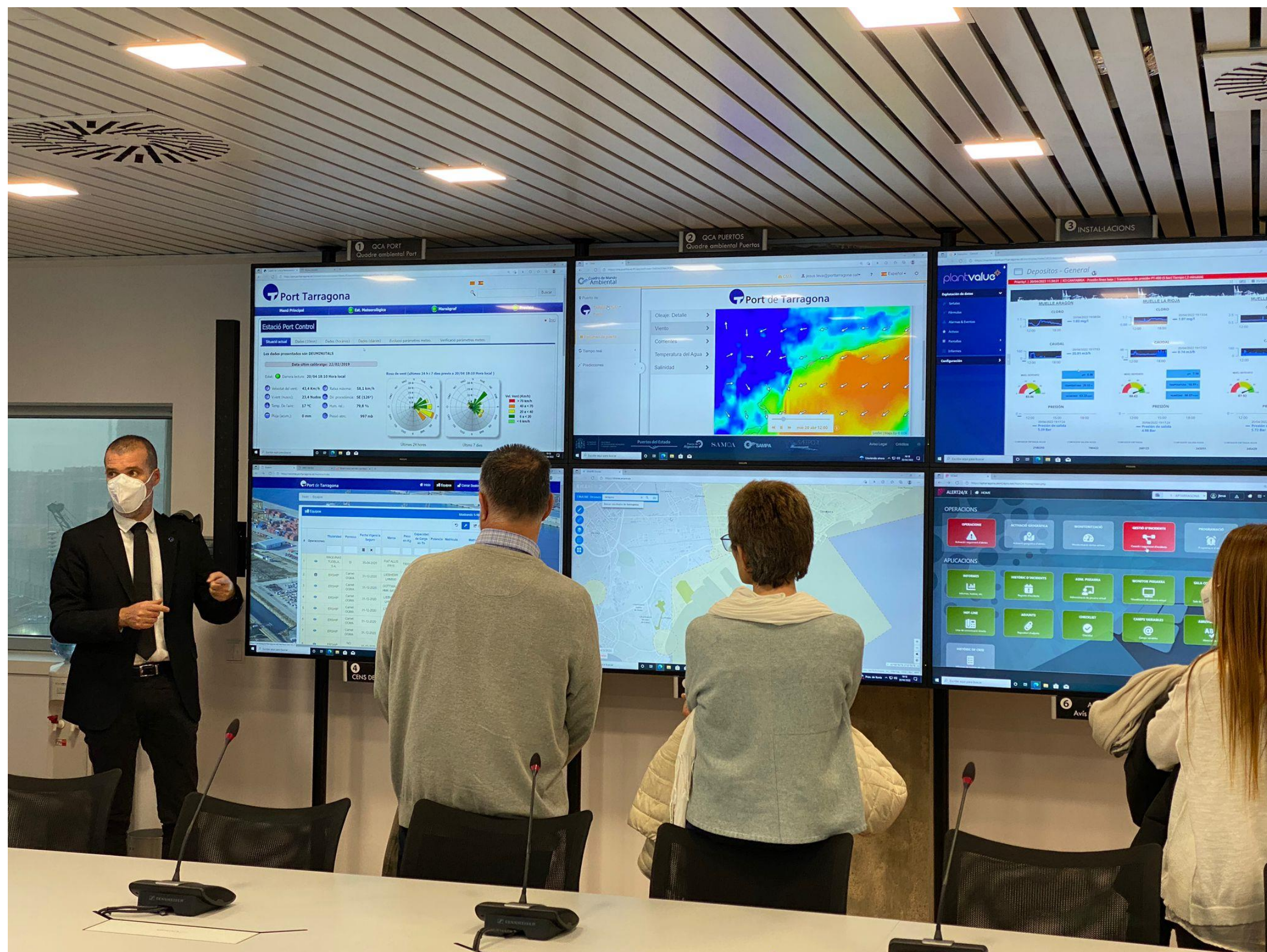
Sala de Gestió d'Emergències
de l'Autoritat Portuària

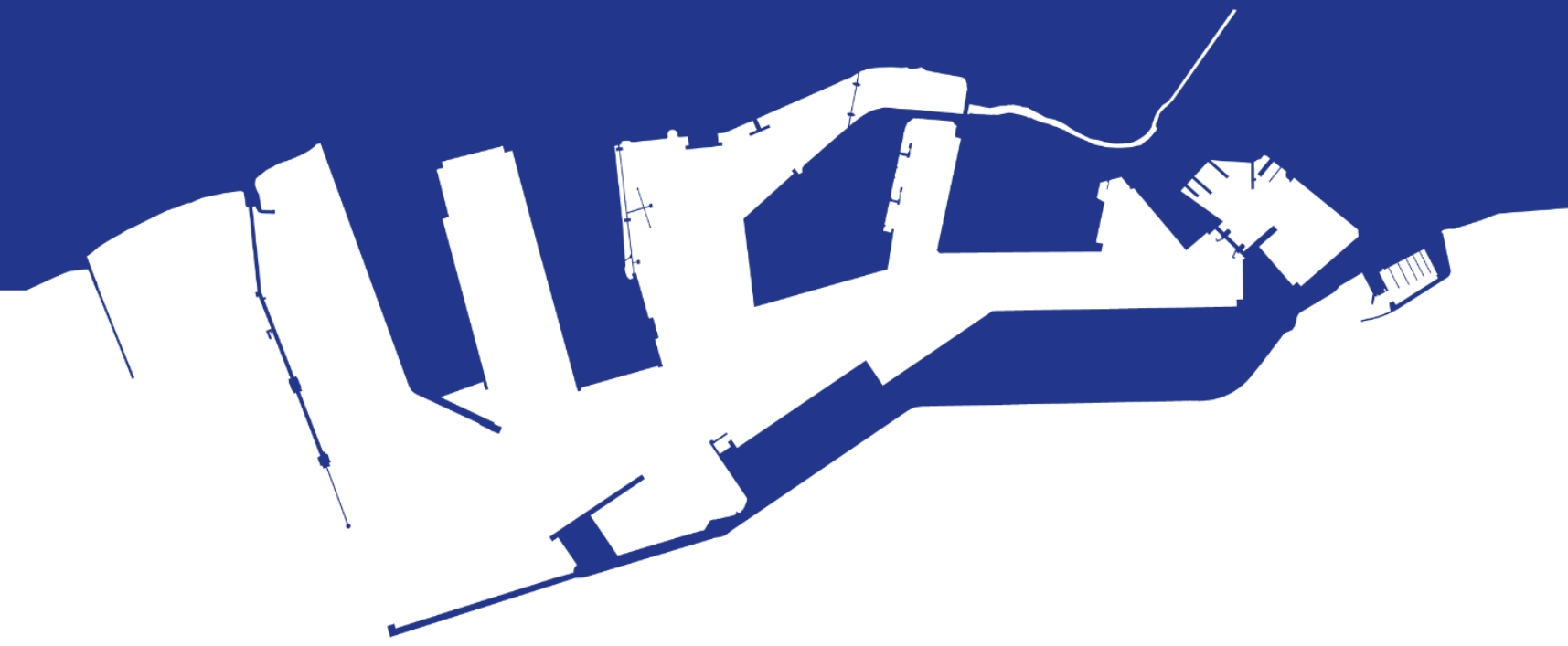
Port Control i
Salvament Marítim

 Espai d'opinió
PORT TARRAGONA

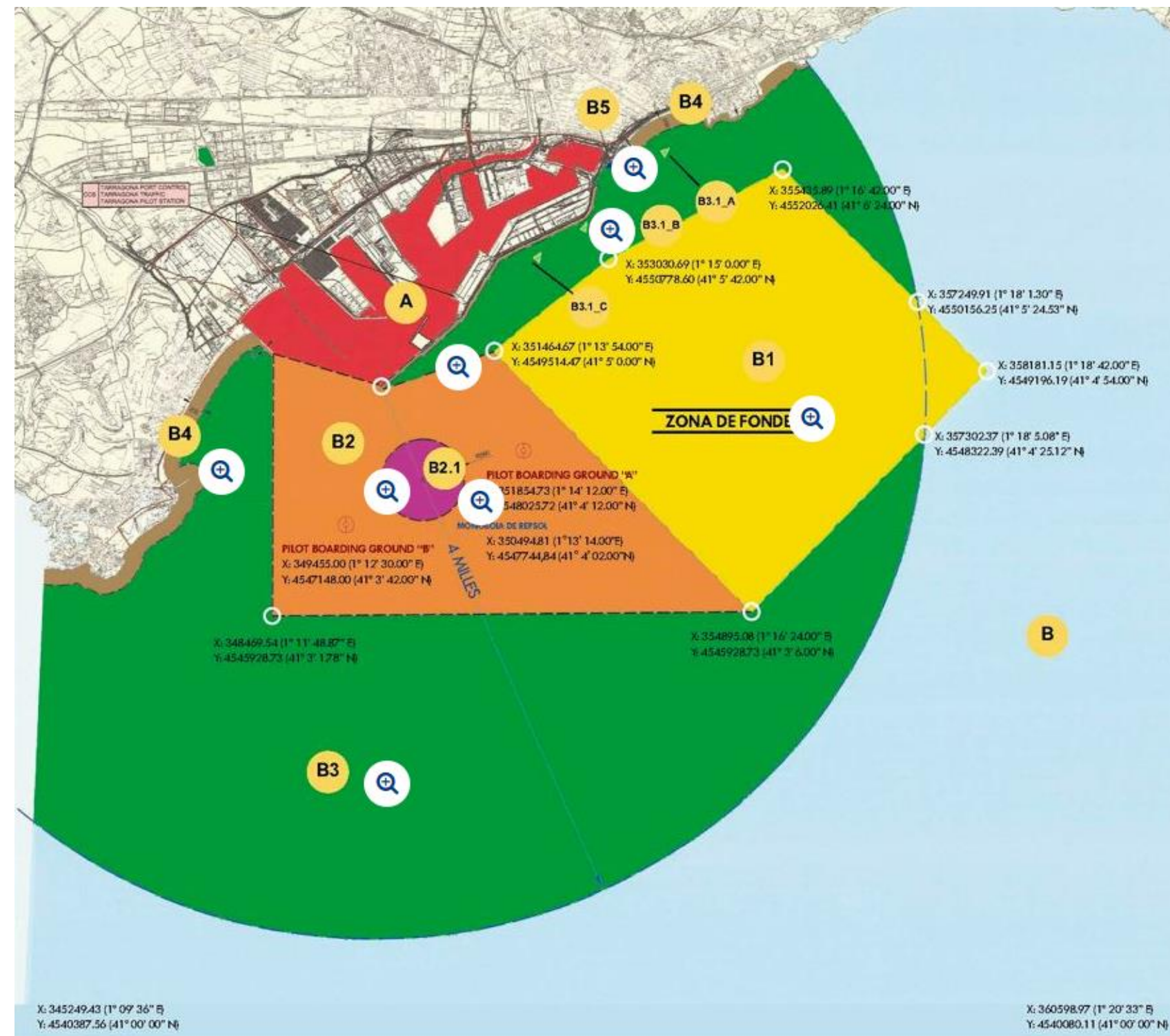
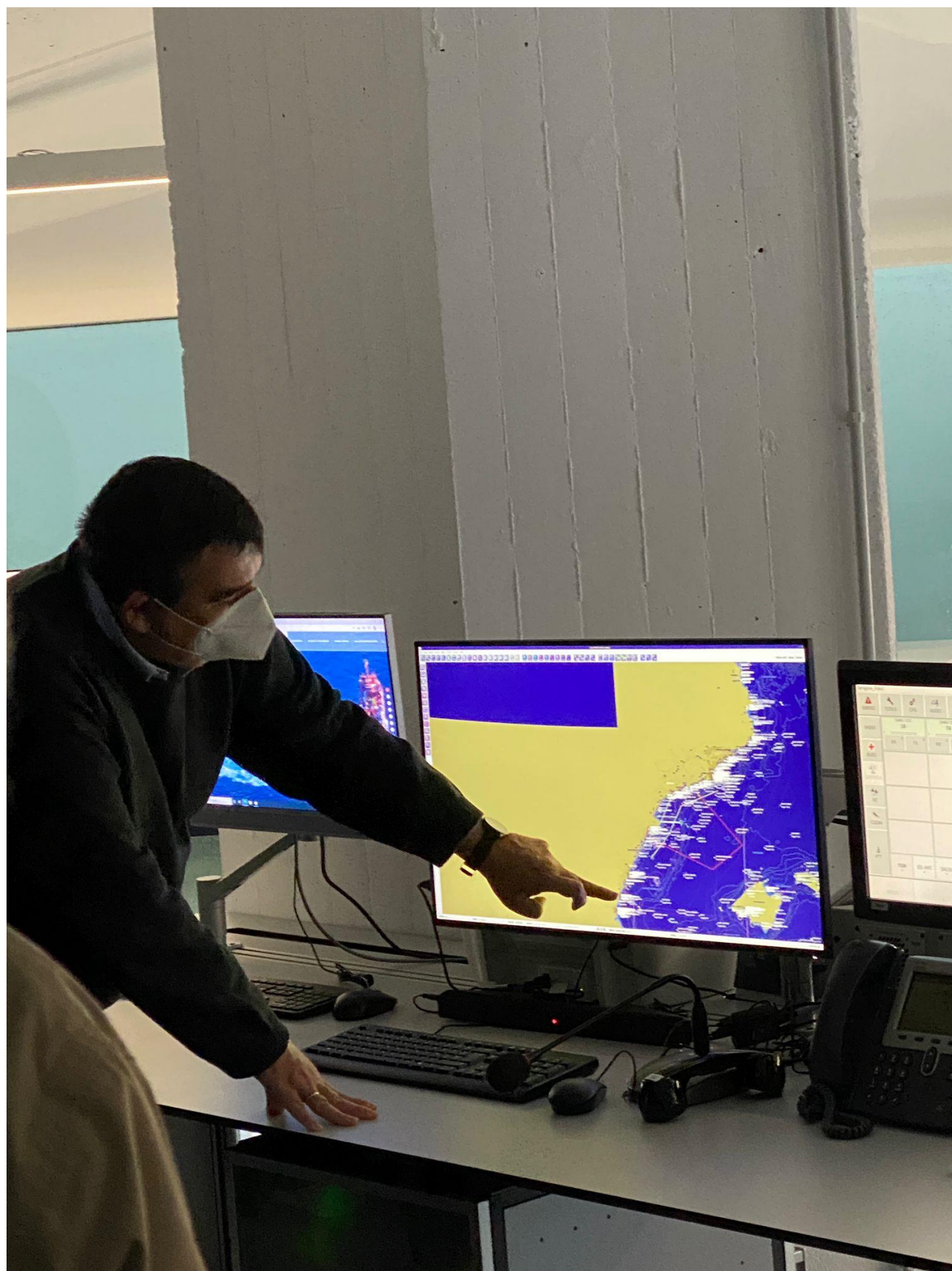

investigació sociològica
i de mercats

Sala de gestió d'emergències de l'APT





Port Control i Salvament Marítim



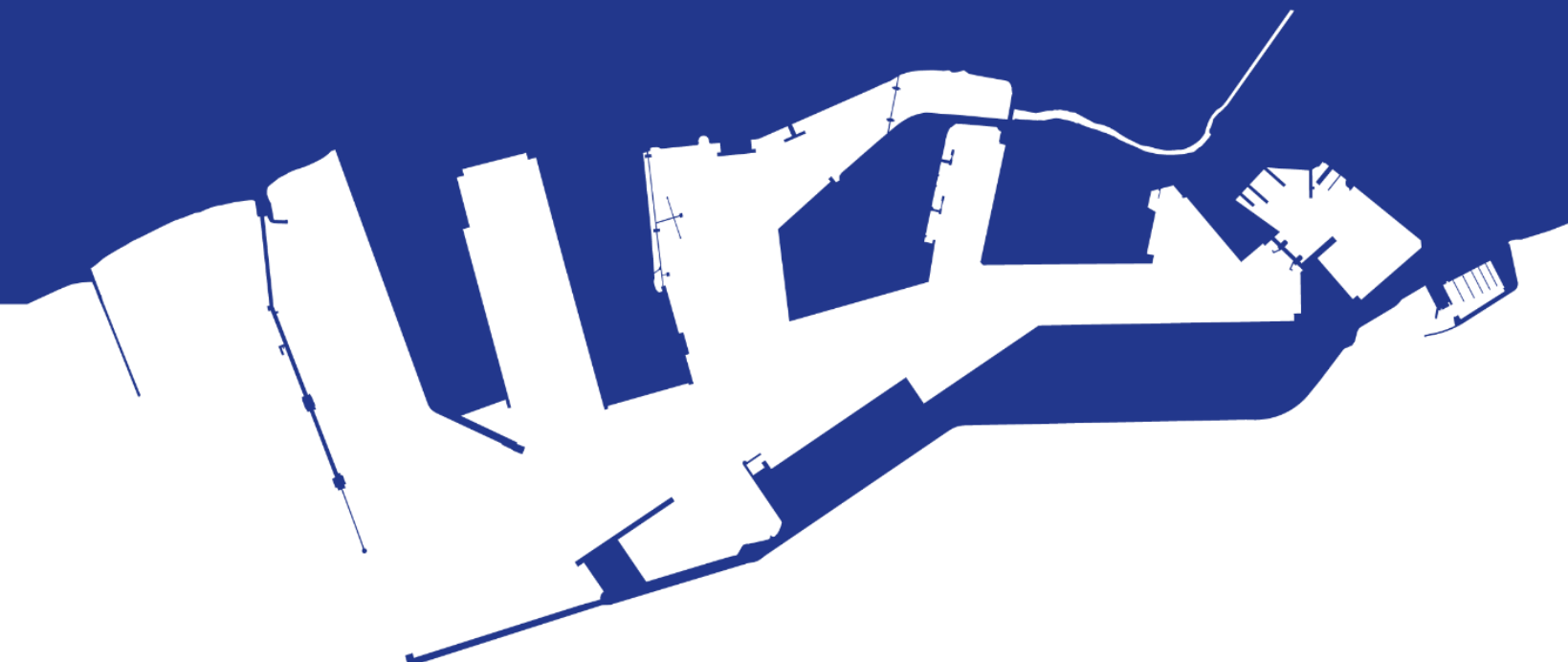


Port Tarragona

DEBAT: DUTBES,
PREGUNTES, ACLARIMENTS

 Espai d'opinió
PORT TARRAGONA

 ceres
investigació sociològica
i de mercats



Preguntes i dubtes

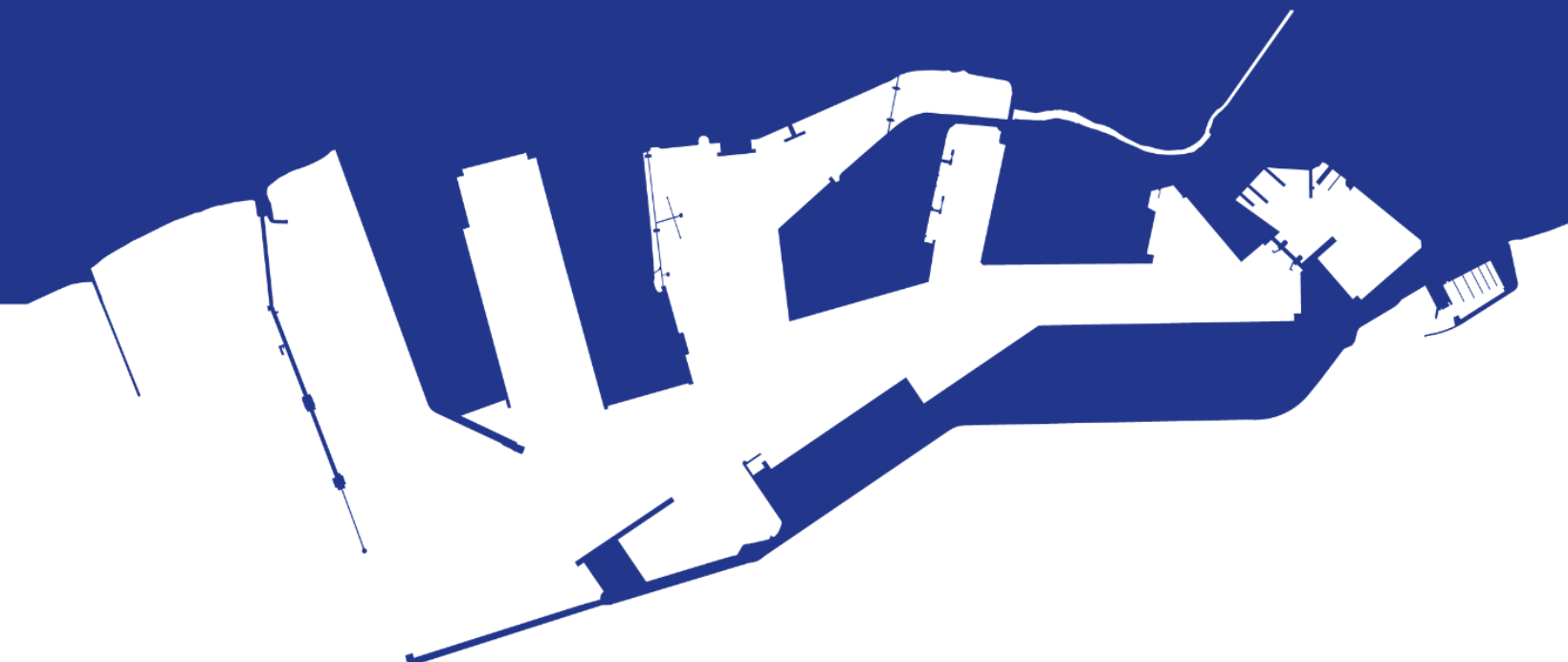
- **Fins a quin punt o en quin moment és quan s'avisat a la ciutadania? Es té la percepció que sempre que ha passat alguna cosa la població civil s'ha queixat que no els han avisat i se'ls ha avisat tard.**

L'obligació d'avisar a la ciutadania recau en el pla d'emergències superior, per tant, és el 112 qui decideix activar sirenes o enviar missatges a través dels mitjans de comunicació. Per què és així? Perquè és quan l'afectació surt de l'àmbit portuari (nivell 3) i com s'ha explicat abans, la gestió de l'emergència passa a ser externa. Què fem nosaltres tot i així? Entenem que és millor explicar més del que t'obliguen a explicar, així doncs moltes vegades veureu a Twitter que entrem en fase d'alerta i ja es comunica.

- **Els que vivim per aquesta zona (El Serrallo), sobre tot a l'estiu sentim olors, que s'associen a productes químics.**

Dintre d'aquests plans teniu més capacitat per detectar d'on provenen?

S'han realitzat estudis que acrediten tècnicament que aquestes olors no provenen del port, la qual cosa també ens porta a intuir d'on pot venir, però és fora de l'àmbit portuari. Per què ho hem fet? Bàsicament, perquè els primers interessats en conèixer si realment provenen del port som nosaltres. La política d'amagar les coses, que no passa res, avui en dia no és tolerada per la societat, sortosament. Vam utilitzar un sistema informàtic que permet modelitzar l'evolució de les partícules a partir de l'orientació i la velocitat de l'aire un cop has establert una temporal i una zona geogràfica d'on se senten les olors. Doncs bé, en tots els escenaris estudiats, la ploma no trepitja el Port.



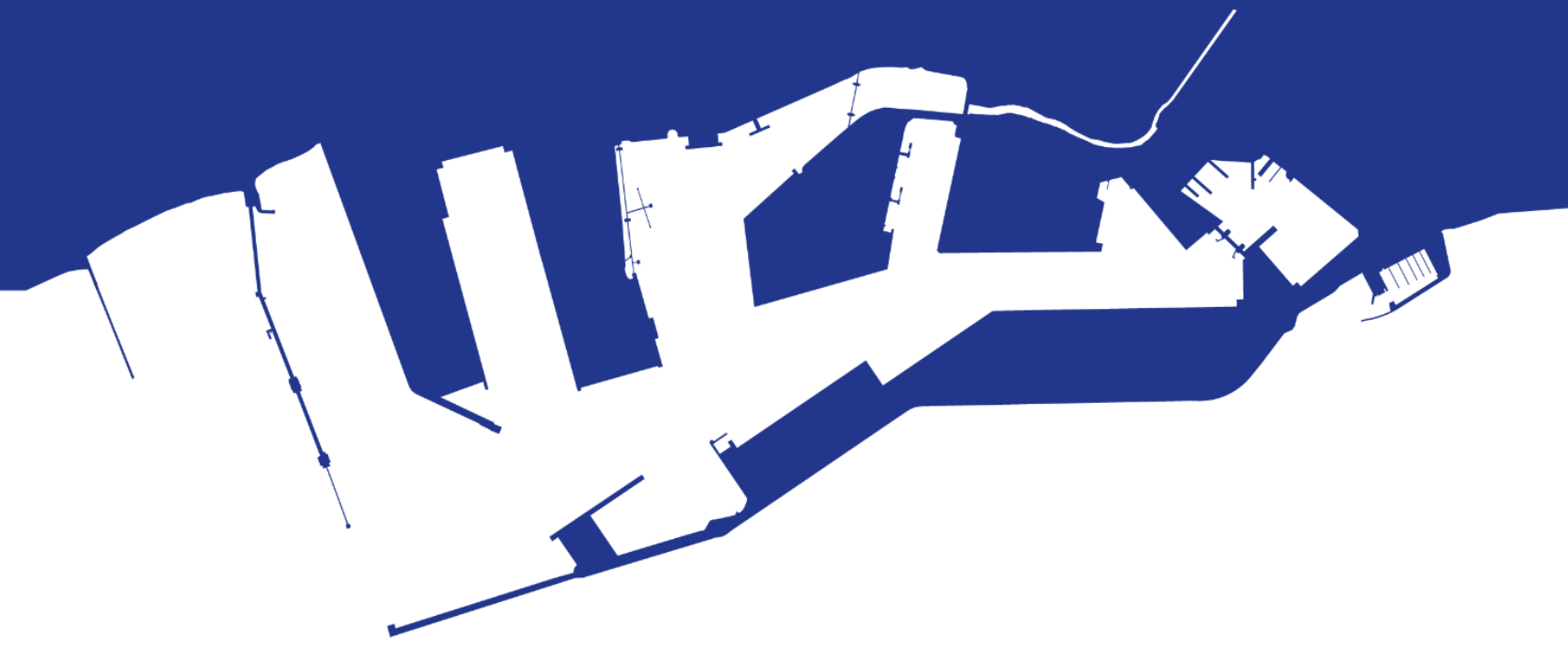
Preguntes i dubtes

- **El que passa és que aquesta situació acaba perjudicant la imatge del port, ja que el més normal és pensar que prové del port.**

Sí, però fixem-nos que en els últims temps... Ara per Setmana Santa vam tenir un episodi, el divendres sant, dintre de Tarragona, a la processó se sentia una olor a gas extrema. Nosaltres vam activar el seguiment i la comprovació, ja que tot i no haver-ho estat mai, no sigui cas, que ara ho sigui. I, a part de veure que no ho era, el seguiment per xarxes socials també ens va permetre comprovar que ningú etiquetava ni mencionava el Port de Tarragona. No hi ha res més fàcil que, si tu tens la informació tècnica/científica de poder donar explicacions, ho facis. Algú ens deia “i per què no provenen dels vaixells de la zona de fondeig?”, doncs perquè el gas emmagatzemat en els vaixells no porta l'additiu que després se'ls incorpora. Aquest additiu és el que després permet saber si tens una fuga de gas a casa teva. El gas natural de per si no fa l'olor que nosaltres li sentim a casa.

- **En relació al tema de la qualitat de l'aire i el projecte Nasapp que estan treballant des del sector químic, vosaltres també hi esteu implicats?**

Sí, el projecte és de l'AEQT a través de l'Eurecat (URV) per monitoritzar, analitzar i resoldre episodis de males olors a la ciutat. Consisteix en el desplegament d'una sèrie de ciutadans que s'han presentat voluntaris, i als que s'ha fet formació perquè quan truquin i donin informació sobre la molèstia que senten, no només diguin que senten olor a un producte determinat o gasolina, sinó que puguin donar una millor definició del que senten. El problema de les olors és que no les pots (...)



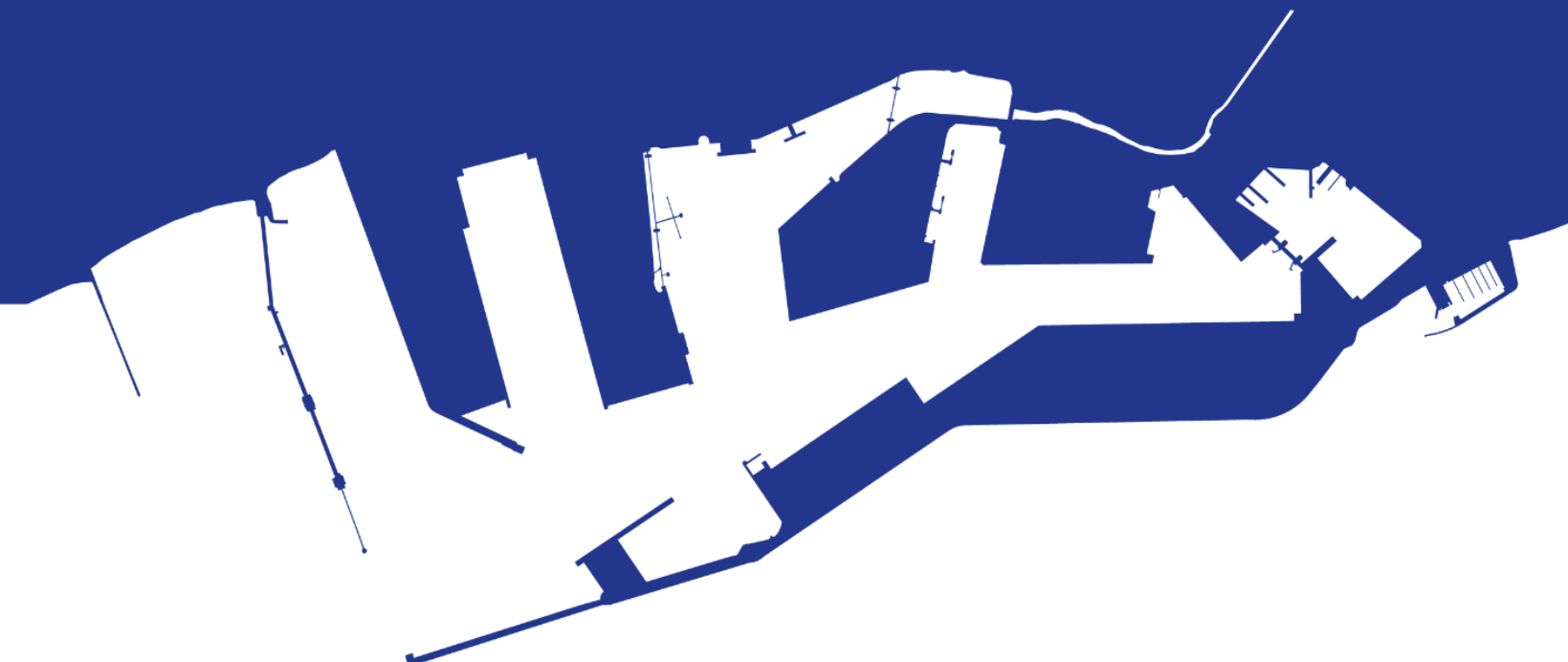
Preguntes i dubtes

- **En relació al tema de la qualitat de l'aire i el projecte Nasapp que estan treballant des del sector químic, vosaltres també hi esteu implicats?**

(...) fotografiar, no les pots guardar, no les pots enviar perquè et digui en aquell moment què és. Per tant, és primordial el que defineix el voluntari. Hi ha una xarxa de persones que quan senten olors ho poden notificar mitjançant una aplicació al mòbil on se'ls va desplegant una sèrie d'alternatives que caracteritzen l'olor que senten.

- **Podeu exigir a les empreses que operen dintre de les instal·lacions del port algun nivell de seguretat i el compliment dels protocols?**

Sí, rotundament. L'auditoria inicial sobre riscos la fem nosaltres, el pla de seguretat (autoprotecció) els hi aprovem nosaltres i si no l'aproven no tenen llicència d'activitat per poder operar, i per tant, hi tenen tot l'interès. Val a dir que el món, per sort, ha canviat molt en els últims anys en quant a percepció de tothom. Aquella mentalitat de 20 anys enrere que per fer una activitat econòmica tot s'hi valia i que allò important era fer diners ha canviat moltíssim, no només a l'àmbit portuari, sinó a tot arreu. Segurament, les xarxes socials han ajudat molt a aquest canvi de paradigma, ja que s'ha democratitzat molt l'opinió de la ciutadania.



Preguntes i dubtes

- **La Sala de Control d'Emergències té autonomia per funcionar quan es puguin produir alteracions en el subministrament elèctric, per exemple?**

Sí, es podria seguir treballant de manera autònoma i sense alteracions significatives durant unes 48 hores. En aquest sentit, també destacar que la ubicació de la mateixa és important, suficientment a prop de l'emergència que es pugui produir, però a suficient distància per poder prendre les decisions sense haver de témer per altres factors (pròpia seguretat).

- **Quines són les principals actuacions que es realitzen des de Salvament Marítim?**

Les principals actuacions tenen a veure amb el control del tràfic de les embarcacions. En quant a les accions de salvament que es realitzen, la majoria, tenen a veure amb accidents a embarcacions d'esbarjo. No se solen fer actuacions més enllà de les zones que limita la nostra àrea d'actuació, però sí es cert que, si altres estacions de Salvament Marítim estan ocupades (Balears, Castelló o Barcelona), nosaltres podem respondre. S'ha de tenir en compte que a la persona que necessita ajuda, no li importa qui li presta, sinó que li prestin.



Port Tarragona



PROPERA DATA

19 d'Octubre 2022



Espai d'opinió
PORT TARRAGONA

ceres
investigació sociològica
i de mercats