

«L'entrada de Global impulsarà el territori i els creuers diversificaran el turisme»

El president del Port de Tarragona, Josep M. Cruset, pronostica una diversificació de tràfics portuaris, creuers i activitat logística gràcies al procés de transformació iniciat



El president del Port de Tarragona, Josep M. Cruset | Cedida

El **Port de Tarragona** viu un moment de transformació històrica sense precedents. La diversificació dels tràfics portuaris, la creació de la gran Zona d'Activitat Logística (ZAL) a Vila-seca, la terminal interior o 'port sec' de Guadalajara, l'entrada de Global Ports Holding al projecte de creuers o l'obertura del Port a la ciutadania, són alguns dels grans reptes que afronta la infraestructura portuària en la dècada dels anys 20 del segle XXI. El president del Port de Tarragona, **Josep M. Cruset**, ens convida a la nova Seu Institucional del Port per explicar-nos aquest procés de transformació.

- En quina posició es troba actualment el Port de Tarragona dins del rànquing estatal?

- En aquests moments formem part dels *top five*, els cinc grans ports del sistema portuari estatal, que marquen una diferència important respecte a la resta dels ports i que recull aquesta línia de creixement que en l'últim any i mig hem consolidat al Port de Tarragona.



- Malauradament, la guerra d'Ucraïna continua. Quins efectes està tenint en els tràfics portuaris del Port?

- Pel que fa pròpiament el cereal, que era aquella primera preocupació que va sortir durant els primers dies del conflicte entre Rússia i Ucraïna, ens trobem en allò que havíem previst que passaria. El mercat es regula i es busquen noves fonts on adquirir el cereal, més tenint en compte que el que feia referència a aquest any, havia arribat tot just abans de començar el conflicte.

Per tant, no hi havia el risc que es produís alguna incidència en els propers mesos. El que estem atents és a la mateixa afectació que està tenint el conflicte a tota la societat, amb l'increment de preus de diferents productes de manera transversal, de l'augment del preu de l'energia i de tota aquesta nova realitat. Són nous paradigmes que caldrà gestionar en els pròxims temps però que no són propis del Port de Tarragona.

- El Port de Tarragona tendeix a diversificar els tràfics i la seva activitat econòmica en general. Aquest és el futur?

- Sí, de fet és on estem dedicant tots els esforços. El Port de Tarragona té dues tipologies de tràfic molt consolidats històricament: els granel·ls líquids, que arriben en una bodega del vaixell i es connecten amb les canonades que ens uneixen amb el polígon petroquímic; i els granel·ls sòlids, que majoritàriament són cereals que entren pel port per alimentar els animals de les granges de Catalunya i Aragó. Per tant, estem dedicant més esforços en entrar productes nous en càrrega general, que ens permeti tindre la màxima diversificació possible de tràfics. Estem en un món molt canviant. Cada vegada tenim una realitat que és més líquida i, per tant, és important tindre diversificat el teu negoci, de manera que estigui en menys risc de que algun canvi mundial et pugui incidir i perjudicar.



El president del Port de Tarragona, Josep M. Cruset, a la seu institucional Foto: J.C.

- Les obres del vial d'accés de la ZAL i la recent aprovació del Pla d'Actuació Especial per part de la Comissió d'Urbanisme, suposen l'inici de la transformació de tota la zona, oi?

- Aquesta és una zona d'una gran superfície. Estem parlant d'un milió de m², que seria com posar 100 camps de futbol un al costat de l'altre. És una ubicació logística privilegiada perquè és la més gran que hi ha a tota la façana mediterrània i tocant a un port.

En aquests moments ens trobem en les obres de transformació d'un gran polígon industrial logístic, que a diferència d'altres naus dels polígons que són més petites, aquí es fan implantacions de molta superfície, amb naus que poden ser de 40.000, 50.000, i fins a 170.000 m² de sostre en una sola nau. El que es busca és una implantació molt potent orientada a un tipus d'activitat concreta, que representi un salt qualitatiu i un abans i un després en aquesta zona.

- Pel que fa a la comercialització de la ZAL, també es presenta una oportunitat per diversificar l'activitat logística del Port?

- L'estratègia del Port passa, per un costat, per potenciar el sistema logístic per ferrocarril perquè el transport ferroviari és considerat el sistema de transport de mercaderies del futur per via terrestre ja que és el que té menys impacte ambiental i és el més eficient, quant al cost de moure tones de mercaderies. Això fa que estiguem millorant la terminal ferroviària de l'interior del port i n'estem construint una a Guadalajara.

I aquesta estratègia també passa perquè, just tocant a aquesta terminal ferroviària a l'interior del port, és on hi ha ubicada la ZAL. Precisament aquesta zona d'activitats logístiques situada en

una posició privilegiada intermodal, s'ha d'aprofitar per la seva connexió amb el ferrocarril, amb els molls del port i amb les vies d'alta capacitat del Camp de Tarragona. I això és el que ha de permetre l'aposta per tràfics que no siguin els habituals.

- Una zona que també estarà envoltada d'espais naturals i de lleure per a la ciutadania, oi?

- Sí, de fet, un terç de zona verda correspon a la Xarxa Natura 2000, de 370.000 m2. El Port executa les obres però ha treballat el disseny de manera consensuada amb l'Ajuntament de Vilaseca per definir com encaixaria aquest espai amb l'entorn de la Pineda. I té el valor afegit que la zona il·lustra molt bé la manera que el Port entén que ha de ser el desenvolupament econòmic i empresarial, amb aquest equilibri entre creixement econòmic i protecció de l'entorn i amb millora i recuperació d'espais ambientals d'interès del nostre territori.

- Fem una mirada cap a l'interior. Com avança el port sec o terminal de Guadalajara?

- Estem a punt d'acabar la primera fase de les obres, que consisteix en tot el moviment de terres i de consolidació del ferm, de tal manera que quan iniciem l'obra civil, a finals d'aquest any, (vies de ferrocarril, grues, esplanades de contenidors...) tinguem la certesa que aquesta part de terra està ben consolidada i que no es produeixin moviments de terres amb el subsòl. Es preveu que la terminal pugui estar operativa durant el 2023. Una inversió de 15 milions d'euros que ens permetrà tindre al centre de la península ibèrica una de les terminals més modernes i avançades del sistema ferroviari.

- Sembla ser que la Cambra de Comerç de Lleida i la Paeria van proposar-los estudiar la possibilitat d'instal·lar un port sec al polígon Torreblanca Quatre Pilans. Estudiaran aquesta proposta?

- Sí, l'estem estudiant perquè aquí és molt important la part de "ciència", a l'hora de prendre aquesta decisió. Això és degut a que el punt on comença a ser eficient el ferrocarril és un radi que aniria, des del Port de Tarragona fins a Lleida ciutat. Tot el que quedaria a l'interior d'aquest radi seria millor moure'l amb camió i el que queda fora és millor moure-ho amb ferrocarril perquè és més eficient. Però aquesta terminal es troba just a la frontera i, per tant, hi hem de posar ciència per determinar si és més viable arribar allí amb ferrocarril o amb camió.

La veritat és que hi tenim interès, bàsicament perquè aquest radi es va empentint i cada vegada és més eficient portar mercaderies amb ferrocarril entre distàncies curtes. A més, Renfe Mercaderies ha deixat de tenir el monopoli i en aquest moment el mercat està obert a d'altres empreses, que generarà competència i millors ofertes.

- El Port està adherit a la Plataforma de Mercaderies per l'interior, que demana el transport de passatgers per la costa i les mercaderies per l'interior. Creuen que seran capaços de convèncer a ADIF d'aquesta necessitat?

- Jo n'estic absolutament convençut, bàsicament perquè si no ho fem nosaltres, ho acabarà fent el temps. En aquesta línia que passa per la costa, per on hi transiten els passatgers i el tràfic de mercaderies del territori, un cop entri en funcionament el Tercer fil, hi passaran totes les mercaderies del Corredor del Mediterrani, de Tarragona en avall... Per tant, apart de les mercaderies que ja s'hi mouen avui, aquí s'hi sumen les de Castelló, València, Múrcia que vulguin anar cap a Europa i utilitzin el Corredor.

El que defensa la Plataforma no és només una qüestió d'opinió del nostre territori, que volem tindre endreçat per on passa cada cosa -les mercaderies per l'interior i les persones per la costa-, sinó que si no es fa així, la línia de costa es saturarà al cap d'uns quants anys.

- Pel que fa el Tercer fil, si s'allarga massa la seva provisionalitat, és una solució que es podria convertir en un problema per demà?

[REDACTED]

- Serà una evidència que aquella solució que era ?provisional?, la del Tercer Fil, en el moment en què s'hagi convertit en definitiva, seria un problema perquè no tindria la capacitat d'absorbir la totalitat del tràfic. Per això deia que ens en sortirem perquè és el que tothom està demanant... Però si algú no ens vol escoltar i entendre, el temps ho acabarà forçant perquè és impossible passar-hi tota la càrrega de persones i mercaderies per la línia actual de la costa.



Josep M. Cruset, durant l'entrevista Foto: Cedida

- Parlem de creuers. Com valora l'entrada de Global Ports Holding i quins canvis està aportant al projecte de creuers?

- L'entrada de Global té dos actius. Un és propi del sector on som. Global Ports és el principal operador mundial del sector de creuers. Això vol dir que té capacitat d'interlocució directa amb totes les companyies navilieres que hi ha al món i, per tant, quan comercialitzi els ports preferents que gestiona, tindrà la capacitat de posar sobre la taula comercialització del Camp de Tarragona i de Tarragona ciutat com un dels ports on s'hi pugui fer escala. És el millor operador que pot negociar tant amb navilieres grans com amb companyies petites que treballen amb creueristes *premium*.

Però per a nosaltres té un altre valor afegit, ja que Global Ports té clara quina és la filosofia del negoci de creuers a Tarragona i al Camp de Tarragona, que defensa que nosaltres no volem ser com les grans ciutats receptores de creuers, on els vaixells, enlloc de ser una oportunitat s'han convertit en una molèstia, com Venècia o Mallorca. Li posaré un exemple d'aquesta filosofia que comparteix Global.

En la primera visita que va voler fer el seu CEO quan va arribar va ser amb l'alcalde de Tarragona per explicar-li que la manera que Global entén els creuers al territori era un actiu i expressar-li aquest compromís. Això és important perquè guanyem la potencia d'una companyia com Global Port per promocionar el nostre territori, però a la vegada mantenim aquesta visió de que nosaltres no volem un creixement a qualsevol preu ni que els creuers es converteixin en un problema, sinó una oportunitat per diversificar el tràfic i el turisme al llarg de l'any.

- Com es preveu, la temporada de creueristes?

- Amb l'arribada de dos creuers grans, el passat diumenge 29 de maig, acabàvem les escales de maig i, al mes de juny, només tindrem dues escales de creuers. Això explica la diversificació del tràfic perquè intentem moure les arribades de creueristes cap aquells mesos on la temporada turística ja va de baixa. Per tant, la següent arribada ja serà el mes de setembre. D'aquesta manera, aquests creueristes, quan arriben al nostre territori no se sumen als turistes de la temporada d'estiu, sinó que contribueixen a allargar la temporada.

- Quin ha de ser el futur del turisme de creuers, operadors que tinguin la base a Tarragona, que facin escala o les dues coses?

- Les dues coses perquè tan importants són aquelles línies que comencen i acaben amb destí a Tarragona, perquè el viatger pot haver pernoctat la nit anterior a la ciutat o al territori, però els que fan una escala també ens van molt bé perquè en una estona curta de temps visiten la ciutat o el territori i fan una despesa econòmica. I també va molt bé complementar-ho amb els creuers ?prèmium?, que són vaixells més petits que poden entrar fins a l'interior del port, amb 150 o 200 creueristes. Aquests busquen una visita més llarga en el temps, fent una despesa més singular com ara una visita al Priorat, on fan un adquisició de vi, o la Conca de Barberà.

- Una altra de les transformacions del Port des de la seva arribada com a president, ha estat l'obertura del Port a la ciutadania, el Port Ciutat. Creu que la gent s'està acostumant a baixar al Moll de Costa?

- Potser, induït per la meua anterior experiència com a alcalde d'un municipi, que em va demostrar que és molt important que el ciutadà et tingui a prop i siguis molt transparent, i aquesta proximitat també es treballa sent útil per al teu entorn. Per tant, si tenim un territori que, per sort, demanda cultura, un espai per on poder passejar o gaudir de l'entorn de la costa, també és voluntat del Port de fer-ho fàcil.

D'aquí ve que tot el Moll de Costa s'hagi convertit en una mena de *Rambla de la cultura*, on cada cap de setmana hi trobes activitats lúdiques i culturals al servei dels ciutadans. Amb un Museu del Port que s'ha remodelat per atraure visites i tota la remodelació del passeig marítim, que permet que quan baixes del Balcó del Mediterrani per la passarel·la puguis gaudir en família, des d'una punta de la costa tarragonina fins al Serrallo.

- El pla de millora de la façana marítima del Serrallo també ajudarà a que la ciutadania es passegi per la zona, oi?

- Efectivament. Amb l'AV del Serrallo vam detectar que en determinades èpoques de l'any hi faltava ombra. Per això es va determinar que s'instal·lés un sistema d'ombres, que les zones infantils també tinguin unes ombres i l'efecte del sol no molesti els més petits. I a la vegada, un altre dels projectes en execució és aquest pantalà de fusta que ara es posa de nou en servei perquè puguis entrar caminant cap a l'interior de l'aigua i gaudir d'aquesta excel·lent visió de la façana, gairebé des de les barques mirant cap a l'interior de la ciutat.