

«Els creuers són un model de turisme que a Tarragona no li aporta economia però sí contaminació»

Víctor Álvarez (Ecologistes en Acció) explica per què s'oposen al futur creixement de l'activitat creuerística al Port de Tarragona



Víctor Álvarez, d'Ecologistes en Acció, amb un iot al fons, a Tarragona. | Josep M. Llauredó

El debat sobre els creuers és cada cop més candent a Tarragona. L'anunci fet per **Global Ports Holding** d'ampliar fins a **250.000** els creueristes anuals en un període de 10 anys ha encès de nou els ànims d'aquells que es mostren contraris a aquest model. **Víctor Álvarez, d'Ecologistes en Acció**, lamenta la manca de transparència de l'Autoritat Portuària pel que fa a les estadístiques de la repercussió econòmica dels visitants, que han passat de ser uns pocs milers a més de 100.000.

Dels **63 vaixells que van amarrar al Port de Tarragona al 2019**, s'ha passat a una previsió de 30 aquest 2022, una xifra que es pot ampliar durant l'any, però en tot cas **10 ja han fet parada al nou Moll de Balears**. En la major part dels casos, els centenars o milers de viatgers tan sols tenen unes hores per visitar Tarragona o atractius turístics de l'entorn. La majoria, segons denuncia Víctor Álvarez, acaben decidint no sortir del creuer.

- El moviment ecologista a Tarragona fins fa poc se centrava en altres lluites, no en els creuers. Què va despertar l'interès per tot el que envolta el turisme de creuers?

- Tot va començar l'any passat, generant accions. En altres llocs com a Mallorca, Barcelona o Venècia és on ha agafat força aquest moviment. A Tarragona portem 10 anys amb aquest model, però és ara que està agafant embranzida. Els primers anys eren 11.000, però després van ser 50.000, 98.000, més de 100.000... Ara és on hem vist números molt grans, amb dades molt més elevades. A partir d'aquí, vam creure necessari coure l'opinió pública per si volem aquest model, perquè als llocs on ja el tenen estem veient que no el volen. Hem d'arribar al seu punt per posar-nos-hi en contra o ens podem avançar?

- Un dels perills que s'havia dit feia anys en relació als creuers era que si no ho feia Tarragona ho acabaria fent Vila-seca.

- La competència és estatal i vam valorar que el lloc on tindria impacte directe seria a Tarragona, on és el Port. Aquest turisme afecta a Vila-seca, Port Aventura, Priorat, etc. però al cap i a la fi, la pilota és a la teulada de l'Autoritat Portuària, els ajuntaments no hi tenen res a fer. L'APT ha impulsat la construcció del nou Moll de Balears, un moll de doble banda perquè hi pugui haver diversos creuers. Però no oblidem que tenen la idea de potenciar i ampliar el moll dels Prats, que agafa la zona de Vila-seca, i allà és on ha d'anar la terminal. Diuen que és una cosa temporal, però un cop fet tot aquell moll no és temporal. Probablement allò es quedarà i al 2025 quan es faci l'ampliació allà arribaran més creuers, per tant, tindrem una doble terminal de creuers.

- Quina capacitat tenen aquests molls?

- El creuer més famós, Wonder of the seas, va ser fa poc a Mallorca i transporta vora 7.000 turistes. El Moll de Balears està preparat per aquest creuer i per poder tindre diversos creuers alhora. Fins ara, amb el dic que ja hi havia, dificultava aquests moviments, i ara ho tenen més fàcil.

- Aquest 2022 podria repetir-se la xifra de més de 100.000 creueristes anuals a Tarragona. Si aquestes xifres es mantinguessin, seria una gestió sostenible o tampoc es veuria amb bons ulls?

- La hipòtesi que es pogués mantindre és gairebé inexistent perquè les previsions inicials eren que al 2025 es pogués arribar als 150.000. Som al 2022 i amb una pandèmia pel mig ja els tenim. Ens hem avançat tres anys a l'objectiu que teníem inicialment. Això segur que creixerà i més tenint en compte que a Barcelona i aquests llocs els estan traient perquè no els volen. Lògicament, Tarragona, a una horeta, fàcil d'arribar-hi, és una opció per aquells que Barcelona no vol. I el problema és el model en si, més que el volum. El creuer, vingui amb una persona o amb 10.000, contamina molt, és el model de transport.



Víctor Álvarez, d'Ecologistes en Acció, amb un iot al fons, a Tarragona. Foto: Josep M. Llauradó

- La quantitat de creuers.

- Lògicament, com més gent hi hagi hi haurà més creuers. També és cert que el creuer que porta 3.000, 5.000 o 6.000 persones contamina molt més que el creuer petit de luxe, que tampoc no el defenso.

- És una contaminació que es pot equiparar a 12.000 cotxes, més o menys?

- Aquestes dades són molt variables, són dades aproximades per fer-nos una idea. Siguin 12.000 o siguin 10.000, són uns números molt elevats. El problema del món dels creuers és l'hermetisme, la informació que no donen.

- Javier Rodríguez, de Global Ports Holding, assegura que no és cert que hi hagi aquests nivells de contaminació, a causa de les innovacions tecnològiques.

- És cert que antigament els vaixells feien servir molt carburants amb components de sofre i en termes generals això s'ha anat disminuint. Però igualment hi ha un consum de combustible constant, perquè per molt que el creuer estigui aturat ho té tot en funcionament. La llum, els restaurants, les piscines, l'aire condicionat... tot ha de funcionar. Sí que pot ser que contaminin menys, però continuen contaminant en grans quantitats i aquest és el problema principal.

- Quina seria la resposta a la gent que acusa el moviment ecologista de ser turismòfob? Al final, hi ha gent en contra dels creuers que agafa un avió per anar-se'n de vacances.

- És una comparació que fa molta gent, per això el que diem és que també estem en contra dels avions xàrter i de totes les ampliacions que s'estan fent. Són dos grans models de transport que són molt contaminants. Sempre ens centrem en què el que cal potenciar és el ferrocarril i si no

autocars, prioritzant el públic al privat. No estem en contra del turisme, estem a favor del turisme a la ciutat, perquè les dades que ens dona el Port de Tarragona són de la gent que va amb el creuer, no de la gent que visita Tarragona. És entre un 5 i un 10%, que baixa a veure la ciutat.

- Els que no baixen, què fan?

- Es queden al creuer. Aquests creuers ja van amb el tot inclòs, són molt grans: tenen restaurants, cinemes, espais recreatius... Hi ha gent que fa la vida al creuer i no moure's d'allà, el que volen és gaudir, el sol... Hi ha una petita part que sí que li pot interessar la ciutat, però siguem sincers, quan anem de viatge a una ciutat a nivell familiar ens hi passem 4 hores? Normalment ens hi passem uns dies. Aquí la gent baixa 4-6 hores, què veus en aquest temps? No et dona temps a consumir als bars o restaurants, la quantia econòmica que deixa a la ciutat és molt mínima.

- Al principi, el Port va habilitar senyalitzacions per guiar els turistes cap a l'estació de tren. Això va desaparèixer. L'associació de veïns del barri del Port assegura que no veu creueristes.

- Ells van amb tot programat, si no no veus res. Arriba el bus, els agafa, els pocs que van a Tarragona els deixen al Camp de Mart o a la Via Augusta, perquè visitin la Part Alta. Tot rapidet perquè el creuer torna a marxar. No es veu gent caminant pel barri del Port perquè van amb el temps tan just... Algú pot ser que consumeixi fora, però ho tenen tot pagat dins del creuer. Als primers anys que van arribar creuers a Tarragona un 40% aproximadament anava a Barcelona. Va ser quan Barcelona va començar a no acceptar-ne tants, era el pla B. Això ha durat pocs anys perquè els mateixos creueristes han deixat de demandar aquesta visita. S'han adonat que vindre a Tarragona, entre que esmorzes, baixes, una hora de tren, vas cap allà, veus el que pots, una hora de tren per tornar... S'han adonat que tenen tan poc temps ja no els surt a compte.

- Ja no ho demanden.

- Les últimes dades dels diaris parlen d'un 7-8%. Ha baixat dràsticament perquè no val la pena. Als primers anys jo crec que l'APT volia ensenyar com de bo era, però es van adonar que no hi havia suc per treure. No poden continuar amb tota aquesta farsa, han deixat d'invertir diners.

- Però per què Tarragona vol creuers, doncs?

- Si ens basem en dades macroeconòmiques, diuen que el turisme de creuers reporta 7,3 milions d'euros. Però, d'aquests, 6 i mig o 7 es queden en les grans empreses internacionals. I l'amarrament del Port no ho rep la ciutat de Tarragona. Sí que genera un volum econòmic, però no per la ciutat, que és del que ens estem queixant. És un model de turisme que a la ciutat no li aporta economia però sí que li aporta contaminació. Per a l'administració central, endavant, perquè a ells sí que els genera ingressos, però a nosaltres com a tarragonins ens aporta més contaminació de la que ja teníem de la química.

- I per què les empreses internacionals trien Tarragona? Podrien anar a qualsevol altre lloc, si a la majoria de creueristes no els interessa la ciutat.

- Ara Tarragona està agafant embranzida. És màrqueting, inicialment t'has de començar a vendre. És una cosa que no acabem d'entendre, l'única lògica que puc defensar és que Port de Barcelona i Port de Tarragona són dos ports estatals. Si en un hi ha molta posició, els ingressos els reparteixo a un altre. Com a Estat, els importa ben poc el que gastin a la ciutat, els importa el moviment econòmic de les empreses de dins de l'Autoritat Portuària, que és el que ells gestionen. Nosaltres no entenem per què ho potencien i qui hi està guanyant.

- I aquesta pregunta no té resposta, a nivell local?

- No ho sabem. Tampoc no hi ha estudis. I això és una cosa a favor nostre, si fas una activitat que

genera economia quan surt una veu en contra ràpidament fas un estudi per mostrar les dades. Si això no han fet és perquè no hi ha aquestes dades per treure-les. El Port de Tarragona té un control exacte de la gent que baixa, però són dades que no fan públiques. Al web del Port, no ho diu, tampoc el moviment de gent que puja com a port base. Dins del món dels creuers, aquesta és la part que més economia pot representar a nivell local. Quan la gent ve a pujar a un vaixell, normalment hi van temps abans, o al revés, quan baixen. Quan és un port base, dins del poc que es fa, és quan es genera més.

- En Comú Podem va demanar precisament que no es despleguessin comerços *duty free* a la nova terminal, que es fomentés el comerç local.

- Si ja costava generar moviment econòmic, estàs posant una botiga davant del creuer però sense pagar impostos. I en comptes d'esperar a la ciutat, amb el risc de perdre el creuer, m'apropro al davant. Són empreses del conglomerat de Global Ports Holding, no arriba a la ciutat de Tarragona. Diran que generen milions, però la ciutat quants en rep?

- Els creuers no deixen de ser una opció més econòmica de turisme. La gent pot interpretar que es vol limitar el turisme només a les persones que es poden pagar un iot.

- El problema és que com a ciutadans ho acabem pagant igual. En el cas dels avions, quantes subvencions públiques hi ha perquè aquestes aerolínies vinguin als nostres territoris? I això són diners públics, que venen dels impostos, que paguem nosaltres. Fem una cosa: sumem-li els costos externs de la contaminació, els danys a la salut.

- Aquí a Tarragona, el tema de la contaminació no és un tema que preocupi excessivament, de manera general. Els creuers serien "una cosa més".

- Però és que hem de fer que la gent obri els ulls. Això de la contaminació genera moltes més repercussions econòmiques a la societat que no aquells diners que ens puguin arribar al moment. Costa molt, fa 15 anys eren dos gats els que parlaven de la contaminació, però hem de ser conscients que tot això és molt important perquè els costos externs són molt grans i cada cop van a més. La gent de Tarragona potser treu llenya al foc, però no ho podem fer, ens estem enganyant a nosaltres mateixos.