



MOCIÓ QUE ASSUMEIX EL GRUP MUNICIPAL DE LA CUP DE TARRAGONA PRESENTADA PER

Moció presentada per *Stop Creuers Tarragona* — *Veïnat pel decreixement turístic* amb l'objectiu d'obrir una reflexió pública entorn de la indústria del creuers a la ciutat de Tarragona

El turisme de creuers és un dels sectors que més ha crescut en l'àmbit del turisme internacional dels darrers anys. L'any 2003 el nombre de passatgers totals era de 9,3 milions, el 2015 ja arrossegava a 23,2 milions de persones, i el 2026 es projecta que arribi als 33,5 milions (*Cruises news, 2016*). A la ciutat de Tarragona, el sector dels creuers comença a desenvolupar-se a partir del 2012, any en què es constitueix la Taula Institucional de Creuers. Aquesta organització agrupa òrgans públics i privats (ajuntaments, autoritat portuària, gremi hotelers, empreses creurístiques, etc.) amb l'objectiu de traçar un pla específic per a la incentivació del turisme de creuers a la Costa Daurada. El 2012 només va arribar un creuer a la ciutat; el 2019, any en què es va assolir el rècord de visitants, es va arribar a 127.495 creueristes. La pandèmia, que va interrompre aquest ascens vertiginós, va servir perquè el Port de Tarragona construís el moll de Balears, un annex al dic de Llevant en previsió de fer arribar els creuers més grans del món a la ciutat. Aquest 2022 s'ha anunciat la construcció d'una nova terminal de creuers al moll de Balears, així com la previsió d'assolir els 250.000 creueristes els pròxims 5-10 anys.

Des de *Stop Creuers Tarragona* — *Veïnat pel decreixement turístic* veiem amb preocupació l'acceleració irreflexiva de la indústria dels creuers a la nostra ciutat pels següents motius:

- **Perquè és una indústria molt contaminant i amb una regulació molt laxa des del punt de vista ecològic.**

Diversos estudis científics demostren els greus perjudicis per a l'atmosfera, el medi aquàtic i els habitants propers al port. Segons un estudi de la universitat de Girona —el més complet sobre la contaminació dels creuers fins avui dia— el 24% dels residus que hi ha al mar es poden atribuir als creuers; cada any 17.767.442.761 tonelades de residus són llançades al mar només per aquest tipus d'embarcacions (*Fernández Miranda, 2012*). Un creuer mitjà (de dos mil a tres mil passatgers) consumeix la mateixa energia que uns dotze-mil cotxes i utilitza un fueloil pesat que és 100 vegades més tòxic que el dièsel dels automòbils i camions (conté fins a 3.500 més vegades de sofre respecte als combustibles convencionals). És un combustible prohibit a terra ferma, on és considerat un material perillós. Se'n permet l'ús en el transport marítim per una dèbil regulació internacional sobre el sector que ben sovint es recolza en la legislació de paradisos fiscals o de països amb una regulació marítima molt laxa (*Garcia, 2016*).

Molts dels creuers incorporen filtres antipol·lució per reduir les emissions de sofre. Però els residus que generen aquests filtres, anomenats *scrubbers*, sovint acaben al mar, acidificant-lo i amarant-lo de metalls pesants que s'incorporen a la cadena alimentària i devasten el fons marí (*The Guardian, 2022*). No hi ha ni una sola dada que ens pugui acostar el turisme de creuers



com un turisme sostenible. La indústria dels creuers és una indústria absolutament innecessària per a la vida i altament perillosa en un context d'emergència climàtica i ecològica.

- **Perquè és una indústria que acapara beneficis i reparteix els costos.**

Les grans empreses de creuers acostumen a vincular els vaixells en paradisos fiscals o en països amb una legislació molt baixa en matèria d'impostos, benestar laboral, i compromisos ecològics. D'això se'n desprèn que els ports d'acollida no tenen competències per imposar la seva legislació. Ras i curt: en molts casos els creuers són fàbriques d'explotació laboral flotants sobre les quals ni l'ajuntament ni el Port de Tarragona no hi poden dir res.

D'altra banda —i sense deixar de tenir una perspectiva crítica amb el turisme de masses— el turisme de creuers deixa molt menys beneficis que la majoria de formes de turisme, s'estima que unes 8 vegades menys que el turisme hotelier. Les empreses de creuers tendeixen a controlar tots els beneficis del turista, tan al vaixell com a terra; aquest fet es demostra a la nostra ciutat en la construcció d'una nova terminal de creuers al moll de Balears. Aquesta terminal, en aquest cas pagada per l'empresa de creuers Global Holding Ports, “oferirà als passatgers tot tipus de serveis, Dutty free, F&B... “ (*Port de Tarragona, 2022*), fet que molt possiblement concentraria el consum dels creueristes en aquesta infraestructura, generant una competència deslleial vers el comerç local.

Tanmateix, si la major part dels beneficis els concentren les grans empreses de creuers, els costos, siguin de seguretat, d'inversions (el moll de Balears ha costat 30 milions del contribuent), de gestió de residus, ambientals, etc. van a càrrec de tothom.

- **Perquè és una forma de turisme de masses encara més virulent i insostenible que d'altres models que ja suporta el sud de Catalunya; que tendeix, de forma accelerada, a convertir Tarragona en un altre Port Aventura en perjudici dels seus habitants.**

Tarragona és Patrimoni de la Humanitat segons la UNESCO, i és això el que es ven, en general, als turistes que visiten la ciutat: una experiència cultural. Però la sensació dels habitants de Tarragona —dels que no volen vendre'ns la ciutat— és que aquest patrimoni és un recurs simbòlic que la indústria del turisme explota, així com s'extreu un recurs natural. Pensem en Palma, en Venècia, en Barcelona: espais que en un cert moment havien tingut una fort valor simbòlic minven fins a esdevenir caricatures mercantilistes. La Boqueria és un exemple ben clar d'això i una premonició del que pot acabar sent el mercat Central de Tarragona i del que ja és el Serrallo, un parc temàtic per a turistes on es ven, de fet, una cosa que amb la presència del turista tendeix a desaparèixer: la vitalitat d'un ecosistema social.

Perquè el cert és que el Mercat Central, el Serrallo, la Part Alta, etc. són espais bonics i, per tant, susceptibles de ser bons llocs per viure-hi. I ho són, però al seva bellesa és buida si no compta amb la gent que veritablement *hi viu*, que són les qui modifiquen i transfereixen el Patrimoni Real, el que es fa i refà amb l'ús diari: passant pels carrers per dur els fills a l'escola, aturant-se a parlar amb un veí o anant a comprar a la plaça.

Com passa en qualsevol ecosistema, però, les seves formes de vida accepten un cert grau d'invasió, a partir del qual la vida es fa més hostil o tendeix a desaparèixer: el fet que hi hagi ben poques botigues de barri, el fet que no hi hagi serveis per a la gent que hi viu, sinó només



per al turista —que podríem definir, a *grosso modo* com aquell que no habita la ciutat, sinó que la consumeix—, fa que la vida al barri desaparegui.

És possible que el que se'n diu la “capacitat de càrrega turística” de Tarragona doni per més, però això són dades que emeten uns economistes en un despatx; la percepció a peu de carrer és tota una altra. El turisme de creuers representa la forma més exacerbada del turisme de masses. Que els dies que aquests grans vaixells hi són, la Part Alta estigui tan plena de gent com si fos Santa Tecla n'és la prova més evident. El propi Javier Rodríguez, el president de Global Ports Holding, (empresa que controlarà la nova terminal de creuers del port), admet el “problema de fluxos” de gent a les ciutats que visiten els creueristes (*Diari de Tarragona*, 2022).

Per aquestes raons, proposem a l'ajuntament de Tarragona que adopti els següents acords:

1. Que l'Ajuntament de Tarragona informi de manera imparcial a la ciutadania sobre els avantatges i inconvenients del turisme de creuers. Que un cop s'hagi informat degudament, comenci un procés participatiu per decidir si la ciutat vol acollir o no el turisme de creuers, i sota quines formes. Al capdavall, és possible que l'ascens del turisme de creuers sigui el que més influeixi en com serà la ciutat a mitjà termini. Per tant, considerem just i necessari que la gent de Tarragona decideixi com viurà els propers anys.
2. Que l'Ajuntament de Tarragona insti el Port de Tarragona a una major transparència pel que fa a l'arribada i sortida de creueristes, pel que fa als creueristes de trànsit o de port base; al nombre real de creueristes que desembarquen del creuer per visitar la ciutat, de les destinacions d'aquests creueristes que desembarquen, i totes aquella informació que serveixi per obtenir dades objectives sobre el possible impacte que tenen en l'economia de la ciutat.
3. Que l'Ajuntament de Tarragona es posi a favor d'un turisme de proximitat, de qualitat i sostenible.
4. Que l'Ajuntament de Tarragona insti al Govern Espanyol a col·locar sensors al port i a tots els barris de la ciutat per tal de mesurar-ne la qualitat ambiental.
5. Que l'Ajuntament de Tarragona contempli en el futur estudi independent de la qualitat de l'aire la zona del port i a tots els barris de la ciutat per realitzar-hi mesuracions.
6. Comunicar aquests acords al Port de Tarragona, al govern de la Generalitat de Catalunya i al govern de l'Estat Espanyol.



Referències

Diari de Tarragona (2022)

<https://www.diaridetarragona.com/tarragona/javier-rodriguez-hay-otros-muchos-sectores-que-contaminan-mas-que-un-crucero-OA11221953>

The Guardian (2022)

[shippings-dirty-secret-how-scrubbers-clean-the-air-while-contaminating-the-sea](https://www.theguardian.com/environment/2022/09/08/shippings-dirty-secret-how-scrubbers-clean-the-air-while-contaminating-the-sea)

Port de Tarragona (2022) <https://www.porttarragona.cat/ca/autoritat-portuaria-tarragona/comunicacio-premsa/notes-premsa/item/2887-el-consell-d-administracio-de-port-tarragona-aprova-l-adjudicacio-de-la-nova-terminal-de-creuers>

Josep Lloret, Arnau Carreño, Hrvoje Carić, Joan San, Lora E. Fleming (2021)

Environmental and Human Health Impacts of Cruise Tourism: a Review", by <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0025326X21010134>

García, Maria (2016)

Cruceros: colosos del turismo masivo de alta contaminación <https://www.ecologiapolitica.info/cruceros-colosos-del-turismo-masivo-de-alta-contaminacion/>

Miranda Fernández, Rodrigo (2012) Lo que hunden mientras flotan. Auge y análisis crítico del turismo de cruceros en la globalización.

Inés Solé
Guillén -
DNI
47772076
H (TCAT)

Signat
digitalment per
Inés Solé Guillén
- DNI
47772076H
(TCAT)
Data: 2022.09.08
10:26:35 +02'00'