



FACULTAT D'ECONOMIA i EMPRESA
Universitat Rovira i Virgili

Neus Vendrell Briansó

RETORN A L'ENTORN

ESTUDI DE LA RESPONSABILITAT SOCIAL CORPORATIVA DEL
PORT DE TARRAGONA

Treball de Fi de Grau

Doble Grau d'Administració i Direcció d'Empreses i Dret.

Reus

Curs 2020-2021

Juny

INDEX

I. RESUM I PARAULES CLAU	3
II. PRESENTACIÓ	5
III. INTRODUCCIÓ	7
IV. DESENVOLUPAMENT	9
A. Marc teòric	9
1. El Port de Tarragona	9
2. La política de RSC del Port	15
<i>2.3.1 Integració Port – Ciutat</i>	21
<i>2.3.2 Port de Tarragona, port de creuers</i>	22
<i>2.3.3 Moll de costa, la nova rambla de la cultura</i>	23
<i>2.3.4 Port solidari</i>	24
3. Estudi comparatiu	25
4. Propostes de millora	36
B. APLICACIÓ PRÀCTICA I METODOLOGIA	42
1. Hipòtesis inicial	42
2. Metodologia	42
3. Investigació quantitativa – Resultat enquestes	44
4. Investigació qualitativa – Resultat entrevistes	53
V. CONCLUSIONS	56
VI. BIBLIOGRAFIA	59

I. RESUM I PARAULES CLAU

RETORN A L'ENTORN.

Estudi de la Responsabilitat Social Corporativa del Port de Tarragona.

Aquest treball és un estudi de la Responsabilitat Social Corporativa del Port de Tarragona i el grau de coneixement que tenen els ciutadans respecte a aquesta. A partir d'un anàlisi previ de la institució i en concret, de les polítiques es duen a terme envers a aquest àmbit es desenvolupa una comparació amb els ports nacionals més importants per tal de poder valorar de manera contextualitzada el model tarragoní. En base a totes aquestes dades es presenten una sèrie de propostes de millora encaminades a la projecció i implicació del port en la ciutat. Per últim, la part pràctica del treball es centra en donar resposta a una hipòtesis plantejada: els ciutadans de Tarragona no coneixen les accions que fa el port en l'àmbit de RSC. Per a fer-ho s'analitzen els resultats obtinguts en enquestes i entrevistes realitzades a ciutadans tarragonins, empresaris, membres del Port i una representant institucional.

Paraules clau: responsabilitat social corporativa, ciutadania, impacte.

RETORNO AL ENTORNO.

Estudio de la Responsabilidad Social Corporativa del Port de Tarragona.

Este trabajo es un estudio de la Responsabilidad Social Corporativa del Port de Tarragona y el grado de conocimiento que tienen los ciudadanos respecto a esta. A partir de un análisis previo de la institución y en concreto, de las políticas que se desarrollan en relación a este ámbito, se desarrolla una comparación con los puertos nacionales más importantes para poder valorar de manera contextualizada el modelo tarraconense. En base a todos estos datos se presentan una serie de propuestas de mejora encaminadas a la proyección e implicación del puerto en la ciudad. Por último, la parte práctica del trabajo se centra en dar una respuesta a una hipótesis planteada: los ciudadanos de Tarragona no conocen las acciones que hace el puerto en el ámbito de RSC. Para hacerlo se analizan los resultados obtenidos en encuestas y entrevistas realizadas a ciudadanos tarraconenses, empresarios, miembros del puerto y una representante institucional.

Palabras clave: responsabilidad Social Corporativa, ciudadanía, impacto.

RETURN TO THE SURROUNDINGS.

Study of Port de Tarragona's Corporate Social Responsibility.

This work is a study of the Port de Tarragona's Corporate Social Responsibility o and the grade of knowledge that citizens have about it. Based on a previous analysis of the institution and of the actions carried out in this area, we make a comparison with de most important national ports in order to be able to value Tarragona's model. Based on all these data, we indicate several proposals to improve and project Tarragona's Port to the city. Finally, the practical part of the work focuses on responding to a hypothesis raised: the citizens of Tarragona don't know the actions taken by the port in the field of CSR. To do this, the results obtained in surveys and interviews carried out with Tarragona citizens, business people, members of the Port and an institutional representative are analysed.

Keywords: Corporate Social Responsibility, citizens, impact.

II. PRESENTACIÓ

En aquest treball de fi de grau es vol fer un estudi sobre la Responsabilitat Social Corporativa del Port de Tarragona basant-lo en la seva implicació amb la ciutat, l'entorn i el teixit empresarial i productiu local.

La motivació que hi ha darrera d'aquest treball neix d'una vessant social i ètica implicada en el dia a dia de la societat i la ciutat de Tarragona. Com a ciutadana que viu i participa activament de la cultura de la ciutat, crec que és molt important viure en un entorn que proporcioni les eines educatives, socials i culturals que permetin un creixement i arrelament ferm i consegüentment et dotin d'uns valors de solidaritat des d'aquesta vessant local que, sota el meu punt de vista, al llarg dels darrers anys està perdent força enfront grans multinacionals i altres fenòmens com la globalització, deslocalització productiva, etc. i això no genera més que un empobriment del comerç local i les formes de negoci tradicionals¹.

En base a aquesta idea, considero que els grans canvis que ha d'assolir la societat han d'articular-se des dels poders públics de l'estat i han de desplegar-se a partir dos fonaments: lleis i educació. Per una banda, les lleis per a pressionar que les empreses evolucionin en línia amb les necessitats futures sobretot aquelles referents al medi ambient i també les socials i ètiques. Per altra banda, un bon sistema educatiu que no només actuï en edats de formació sinó que també impliqui un nivell transversal, que interpel·li a totes les edats i col·lectius per tal de vincular a tota la ciutadania en aquest camí cap a un desenvolupament sostenible i ètic.

Amb aquest ideal de rerefons, he volgut fer un treball que es centri en la part social, cultural i ètica de l'àmbit empresarial que ens ocupa en aquesta Facultat per tal de poder demostrar que les grans empreses i institucions tenen el poder i la capacitat per iniciar aquests canvis i no només el tenen, sinó que tenen l'obligació d'exercir-lo i incentivar i implicar a tota la ciutadania que per altra banda, se'n veurà beneficiada de retruc. Aquesta feina que, sota el meu punt de vista, ha de venir impulsada per institucions i empreses, ha d'involucrar de manera transversal a tots els ens, ciutadans, col·lectius i associacions per tal de crear una xarxa que construeixi sinergies amb un resultat que ens dugui a una evolució més justa i equitativa i ens guïï cap al benestar general.

¹ Vegis entrevista a Florenci Nieto (Annex I, VII, pàgina 56).

En aquest sentit doncs, tractarem la ètica i la societat des de la visió empresarial centrant-nos en les assignatures treballades al llarg del grau d'Administració i Direcció d'Empreses. El contingut de l'estudi es centrarà en l'assignatura de Ciutadania ja que és des de la única matèria on s'ha tractat directament la RSC. Tot i això i tal i com es veurà al llarg del treball, es tocaran temes de diversos àmbits com ara bé les decisions estratègiques per encaminar les polítiques de RSC en un sentit o un altre - àmbit tractat des de l'assignatura de Direcció estratègica -; la comunicació de les accions dutes a termes que es poden relacionar amb les diverses assignatures de màrqueting; o altres aspectes relatius a entrevistes i enquestes que s'han treballat a assignatures com Gestió de la Qualitat o a Direcció de Recursos Humans. Pel que fa a l'anàlisi de les dades estudiades també s'aprofiten els coneixements extrets de les assignatures d'estadística i Investigació de Mercats i Aplicacions.

Tot i ser aquestes les assignatures generals tractades, tots els coneixements i reflexions aportades al treball són fruit de 5 anys d'aprenentatges i coneixements que de manera general s'han anat adquirint i treballant des de totes les assignatures i que per tant, em doten d'un coneixement general aportat en cada un dels apartats del treball que serveixen de fil conductor i em permeten un anàlisi més profund i acurat amb la serietat i el rigor exigint per un treball de fi de grau on pretenc demostrar de manera transversal els coneixements i la maduresa educacional adquirida al llarg d'aquests anys a la Facultat d'Economia i Empresa de la Universitat Rovira i Virgili.

III. INTRODUCCIÓ

El Port de Tarragona és una institució de caràcter notable a la ciutat i al territori en general pel volum de negocis que genera de manera directa i també indirecta, per la quantitat de sortides laborals que genera i per la implicació que té en el desenvolupament del territori. Per tant, tot i que qualsevol autoritat portuària genera molts beneficis econòmics a la zona on opera i a la vegada genera facilitats pel teixit empresarial proper ja que els ofereix facilitats en connexions i transports; de la seva activitat també se'n desprenen efectes negatius com són l'impacte en l'aire, el medi ambient i la sostenibilitat o bé l'afectació en les aigües marines o la contaminació acústica.

Per tal de contrarestar aquests impactes negatius, les empreses tenen l'eina d'activar i aplicar polítiques de RSC que generin beneficis i aportin a l'entorn certes millores i desenvolupament. En aquest sentit, i tal i com es desenvoluparà al llarg del treball, el Port de Tarragona du a terme diverses accions per poder proporcionar a la ciutadania un major benestar. Al fil d'aquesta darrera idea, aquest treball és un anàlisi de les polítiques de Responsabilitat Social Corporativa que du a terme el Port de Tarragona com a institució aparentment compromesa amb la ciutat i el territori.

D'aquesta manera, l'objectiu general del treball és l'estudi de les accions que el Port de Tarragona desenvolupa en l'àmbit de responsabilitat social corporativa i de l'estructura d'aquesta estratègia per intentar contrarestar el possible impacte negatiu que es desprèn de la pròpia activitat econòmica. És important destacar que des del Port de Tarragona es treballa la Responsabilitat Social Corporativa en 3 línies: sostenibilitat, ajuts i finançament a entitats i per últim, tot el que fa referència a Port Ciutat. El treball es centrarà bàsicament en aquest darrer aspecte ja que és el que connecta directament amb la ciutat i permet desenvolupar l'objectiu principal i la hipòtesis que a continuació es planteja:

- Les polítiques de RSC del Port de Tarragona no són conegudes per bona part de la ciutadania ja que molts dels habitants de la ciutat no arriben a saber que moltes de les infraestructures són finançades pel Port.

Així doncs, aquesta afirmació ens serveix de guia a l'hora de concloure el treball i desenvolupa l'objectiu principal plantejat amb anterioritat. Per poder demostrar o contradir aquesta hipòtesi, es desenvolupa el treball de la següent manera.

En primer lloc i per tal de contextualitzar la institució dins del marc empresarial, es durà a terme un petit estudi de la institució a mode d'introducció teòrica. A continuació, s'entrarà a estudiar l'àmbit objecte d'estudi del treball i s'analitzaran les accions dutes a terme en relació a la responsabilitat social corporativa intentant detallar la quantitat d'accions, així com la tipologia i la importància i rellevància que prenen en la ciutat. Aquest estudi també situarà aquestes accions en un eix cronològic per poder apreciar si hi ha hagut una evolució positiva o negativa en aquest sentit. Per altra banda i per tal de poder valorar el grau de desenvolupament i importància d'aquestes polítiques, es compararà aquesta tasca amb la d'altres ports nacionals de gran importància. Un cop dut a terme tot aquest anàlisi es plantejaran propostes de millora i nous àmbits a explorar per poder desenvolupar més polítiques de RSC al Port. Per últim, s'estudiarà l'impacte que tenen dites pràctiques en el dia a dia de la ciutat i la societat intentant valorar la percepció que en té la ciutadania i el teixit empresarial al respecte a partir d'una investigació quantitativa – a base d'enquestes – i una altra qualitativa, amb entrevistes. Tal i com es desprèn de qualsevol estudi, es tancarà amb unes breus conclusions que donin resposta de manera global als objectius plantejats.

La metodologia seguida en aquest treball es basa en 3 eixos: recerca, entrevistes i enquestes. El primer d'ells, la recerca, es du a terme per realitzar la part teòrica i introductòria del treball. Les dades extretes es treuen bàsicament de la web corporativa de la institució i de les memòries anuals que presenten, tant les memòries generals com les que es centren només en l'àmbit de RSC. A continuació i per tal de demostrar o desmentir la hipòtesi plantejada es desenvolupen les enquestes i entrevistes. Pel que fa a les enquestes, es centren en la part del coneixement ciutadà i es preparen i distribueixen de manera online a partir dels contactes propers i gràcies a la distribució d'aquests. Les entrevistes es realitzen en el marc de la investigació qualitativa. Aquestes es duen a terme a membres del Port (presidència i RSC), a membres del teixit empresarial i comercial (PIMEC, PIMEC Comerç i Cambra de Comerç de Tarragona) i per últim, s'intenta entrevistar a diversos membres d'administracions i institucions públiques però només s'aconsegueix resposta del Departament de Tarragona de la Conselleria de Medi Ambient i Sostenibilitat de la Generalitat de Tarragona. En base a tota aquesta informació recopilada, es desenvolupa tot l'estudi que a continuació es presenta.

IV. DESENVOLUPAMENT

A. Marc teòric

1. El Port de Tarragona.

1.1 Institució i activitat.

El Port de Tarragona és una de les institucions de més pes a la ciutat i un dels grans motors econòmics de Catalunya. Es presenta com la Porta Intel·ligent del Mediterrani, mantenint serveis directes amb 46 països a través de línies marítimes regulars amb 60 ports de tot el món. Aquest port, situat en una zona geoestratègica única és un dels 5 més importants d'Espanya i un dels principals europeus cosa que li permet connectar-se amb la resta del món gràcies a l'accessibilitat i bona connexió amb tota Europa.

L'activitat del Port està molt diversificada i això els apropa a nous mercats i els converteix en un agent molt més competitiu. Aquesta estratègia fa que hi hagi una gran varietat d'instal·lacions especialitzades amb 11km de molls i un calat de fins a 20 metres de profunditat, magatzems frigorífics, tinglados, pantalans, sitges i una terminal de contenidors amb capacitat per 1,5 milions de Teus². Anualment mouen fins a 32 milions de tones i són considerats líders en productes agroalimentaris i trànsits energètics. A banda, també és el port químic de referència del sud d'Europa i compten amb instal·lacions específiques per importar i exportar fruita, animals vius, pasta de paper i vehicles. Entre tota aquesta varietat existent també duen a terme serveis siderúrgics i treballen per potenciar el turisme a partir de creuers pel Mediterrani. Totes aquestes activitats amb tipologies diverses els col·loca com a node logístic comú dels sectors de la indústria, el transport i la logística.

Com a Hub euromediterrani treballa sota el concepte de "Green Port" enfocant les seves actuacions en bones praxis sostenibles, segures i smart. Considerat un dels ports pioners a Espanya en eficiència energètica i reducció de residus també monitoritza permanentment els paràmetres de qualitat de l'aire, aigua i sòl. Així doncs, treballen per una millora de les activitats que resulti respectuosa amb l'entorn, el medi ambient i garanteixi la protecció de les persones, instal·lacions i mercaderies, tant en zona terrestre com marítima.

² Unitat de mesura de capacitat del transport marítim referida a contenidors de càrrega.

Un dels altres eixos del Port de Tarragona és treballar l'eficiència ja que a partir de l'estructura, la optimització en costos i tramitacions i la connectivitat, es presenten com a una alternativa intel·ligent que disposa de més de 100 hectàrees, accessos ferroviaris a tots els molls amb 52km de vies, una estació intermodal amb una capacitat de 250.000 Teu anuals i amb 4 vies per trens de 750 metres.

Queda clara doncs, la importància de la presència del Port de Tarragona sent un Hinterland³ de referència mediterrània en la ciutat de Tarragona que li aporta una connectivitat molt potent a nivell empresarial amb la resta del món a partir dels principals corredors ferroviaris i viaris europeus.

Amb resultats finals d'exercici milionaris, any rere any el port segueix una estratègia de creixement per convertir-se en el gran centre logístic de transport intermodal i reforçar així el seu posicionament en el conjunt de ports espanyols i del mediterrani. Aquesta estratègia s'articula amb el pla d'acció iniciat durant l'any 2012 que es desenvolupa amb 5 eixos estratègics: projecció internacional, diversificació dels tràfics, impuls d'infraestructures, aposta pels creuers i per la sostenibilitat.

1.2 Organització interna.

Tot aquest gegant empresarial es gestiona des dels diversos òrgans de govern: Consell d'administració, presidència i direcció general. El Consell de Govern, seguint el que s'estableix en el text refós de la Llei de ports de l'Estat i de la marina Mercant (Reial Decret legislatiu 2/2011, de 5 de setembre), està format per representants d'administracions i també de sectors econòmics que tenen relació amb l'activitat portuària. Així doncs, s'integra per la presidència, la representació de la generalitat de Catalunya i l'administració general de l'Estat, la representació dels municipis en els que es troba la zona de serveis del Port de Tarragona (Tarragona i Vila-seca) i per últim, representants de Cambres de comerç, organitzacions empresarials i sectors econòmics rellevants⁴.

Des de la presidència es representa a l'Autoritat Portuària (APT) i s'estableixen aquelles directius necessàries per a la gestió dels serveis i el compliment de les normes aplicables i els acords adoptats en el Consell d'administració. Aquests dos òrgans, Consell d'Administració i Presidència, nombren i proposen, respectivament, el/la director/a general, a qui se li atribueixen tasques de direcció i gestió de l'entitat. Per tal

³ Zona d'influència al voltant d'una ciutat o infraestructura logística (en aquest cas el port).

⁴ Vegis entrevista a Joaquim Sendra (Annex I, VI, pàgina 48, crítica de la composició).

de donar suport als òrgans directius es creen diversos comitès formats pel president, el director general i diversos directors de l'entitat. D'aquesta manera, treballen des de l'inici, definint bases, objectius i criteris d'actuació de manera més concreta per a cada àmbit específic de l'APT cosa que permet adaptar els objectius generals del port a cada departament. Així doncs, també aporten una visió més tècnica als òrgans de govern.

Des d'aquestes institucions governamentals es desplega l'organigrama de l'empresa des d'on es desenvolupen totes les àrees de manera horitzontal exceptuant la coordinació urbanística; l'estratègia, qualitat i innovació i; la planificació portuària. Així doncs, el Port de Tarragona té una estructura bastant plana amb els següents departaments: desenvolupament corporatiu i sostenibilitat; infraestructures i conservació; organització i recursos humans; administració i finances; domini públic i protecció portuària; operacions portuàries; comercial i desenvolupament de negoci; sistemes d'informació; comunicació i imatge i; port, ciutat⁵ i Servei d'Atenció al Client.



Il·lustració 1: Organigrama Port de Tarragona. Font: Web corporativa

Tota aquesta estructura s'integra per 250 professionals de qualitats i àmbits molt diferents que vetllen pel funcionament del port buscant empreses que vulguin importar i exportar els seus productes des del Port de Tarragona.

⁵ Vegis entrevista a Montse Adan (Annex I, III, pàgina 19).

1.3 Missió, visió i valors.

Per tal d'endinsar-nos més en l'estructura del Port de Tarragona és important fixar-nos també amb com es defineixen ells a través de la seva missió, visió i valors ja que això ens donarà una informació molt valuosa del que són (missió), volen ser (visió) i com volen arribar-hi (valors).

Així doncs, tal i com ens defineix Roberto Espinosa⁶, la missió empresarial defineix l'activitat que du a terme la companyia, com la du a terme i a quin públic va dirigit. És a dir, la raó de ser i l'objectiu principal. En aquest cas, la missió del Port de Tarragona consisteix en la prestació de serveis al vaixell, la mercaderia i al passatge vinculats a l'escala al Port de Tarragona, la gestió del domini públic portuari i la prestació de serveis de coordinació i control de les operacions associades als serveis portuaris, així com la coordinació de les activitats i serveis comercials directament relacionats amb l'activitat portuària⁷. Segons els documents presentats pel port en les seves memòries anuals, aquesta missió es desenvolupa amb un ferm compromís amb la qualitat de la gestió, el respecte pel medi ambient i la sostenibilitat, la contribució al desenvolupament econòmic i social de l'entorn i la identificació dels seus grups d'interès per tal de modernitzar i adequar les infraestructures, necessitats, requeriments i serveis d'aquests.

En aquest mateix document de 2019, es defineix també la visió de l'empresa on es contemplen les metes que es proposen aconseguir de cara al futur, la concepció del que volen arribar a ser⁸. Bàsicament es centra en un futur orientat al creixement de l'activitat i institució a partir de diverses branques per tal de consolidar-se com a port de referència. En primer lloc, pretenen que se'ls reconegui com a motor econòmic de les comarques de Tarragona, Catalunya i la vall de l'Ebre a la vegada que consoliden la projecció internacional com a port de referència del sud europeu. Per altra banda es vol impulsar la diversificació del trànsit i consolidar l'activitat turística de creuers amb la marca *Tarragona Cruise*. Per últim, enfoquen aquesta visió de creixement amb la dotació d'una terminal intermodal que permeti un transbord de materials i mercaderies més ràpid i eficaç.

⁶ Roberto Espinosa (2013). Cómo definir misión, visión y valores en la empresa. Recuperat 2 de febrer de 2021, de <https://robertoespinosa.es/2012/10/14/como-definir-mision-vision-y-valores-en-la-empresa>

⁷ Port de Tarragona (2019). Memòria de Sostenibilitat 2019 Port de Tarragona. Recuperat 2 de febrer de 2021, de https://www.porttarragona.cat/files/docs/Port/Memories/RSC/MEMORIA_RSC_2019.pdf, pàgina 11.

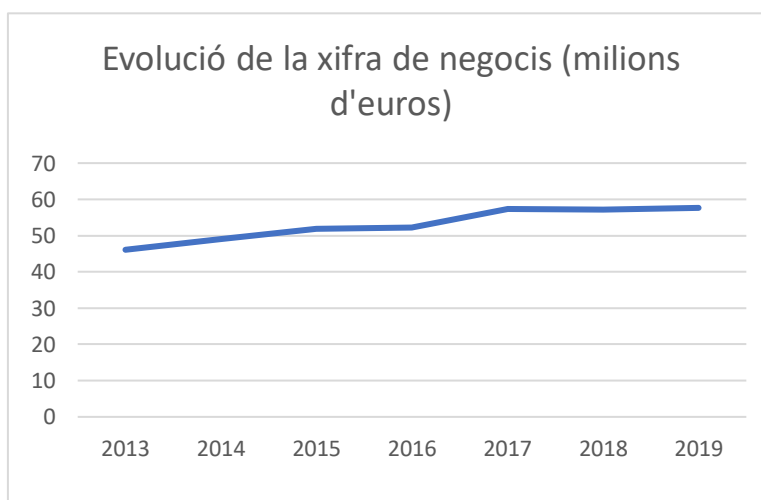
⁸ Roberto Espinosa (2013). Cómo definir misión, visión y valores en la empresa. Recuperat 2 de febrer de 2021, de <https://robertoespinosa.es/2012/10/14/como-definir-mision-vision-y-valores-en-la-empresa>

Pel que fa als valors d'una empresa són aquells principis ètics, creences o qualitats sobre els que s'assenta la cultura empresarial i permet crear pautes de comportament, configuren la personalitat de la institució⁹. L'activitat portuària es configura en una sèrie de valors i principis que defineixen el dia a dia de les seves accions i es relacionen i connecten a la perfecció amb la visió i missió prèviament detallades. Així doncs, basen el seu tarannà empresarial a partir de l'experiència i el coneixement; el compromís en la optimització de serveis de qualitat; la confiança, honestedat i seguretat, el lideratge i referència; la transparència i accessibilitat d'informació; l'orientació a la satisfacció de clients, la responsabilitat social corporativa, la innovació tecnològica i de gestió, el respecte al medi ambient i el compromís amb la sostenibilitat i; el compromís amb l'entorn social.

En definitiva, les bases de la filosofia de l'empresa es centren bàsicament amb la gestió de la qualitat, la millora continua, el respecte pel medi ambient, l'aposta per la sostenibilitat i el desenvolupament d'accions amb transparència i diligència.

1.4 El Port en números.

El Port de Tarragona és una de les principals infraestructures de transport i serveis del nord est de la península ibèrica i un port de referència euro mediterrània i per tant, esdevé un element socioeconòmic molt rellevant al territori tarragoní. Les dades així ho demostren.



Gràfic 1: Evolució de la xifra de negocis. Font: elaboració pròpia a partir de les memòries anuals.

El passat 2019 es tancava l'exercici amb els millors resultats econòmics dels últims 10 anys assolint uns ingressos quantificats amb 57,65 milions d'euros de xifra de negoci, dada que no ha parat de créixer progressivament des del 2013 com es mostra en el gràfic.

⁹ Roberto Espinosa (2013). Cómo definir misión, visión y valores en la empresa. Recuperat 2 de febrer de 2021, de <https://robertoespinosa.es/2012/10/14/como-definir-mision-vision-y-valores-en-la-empresa>

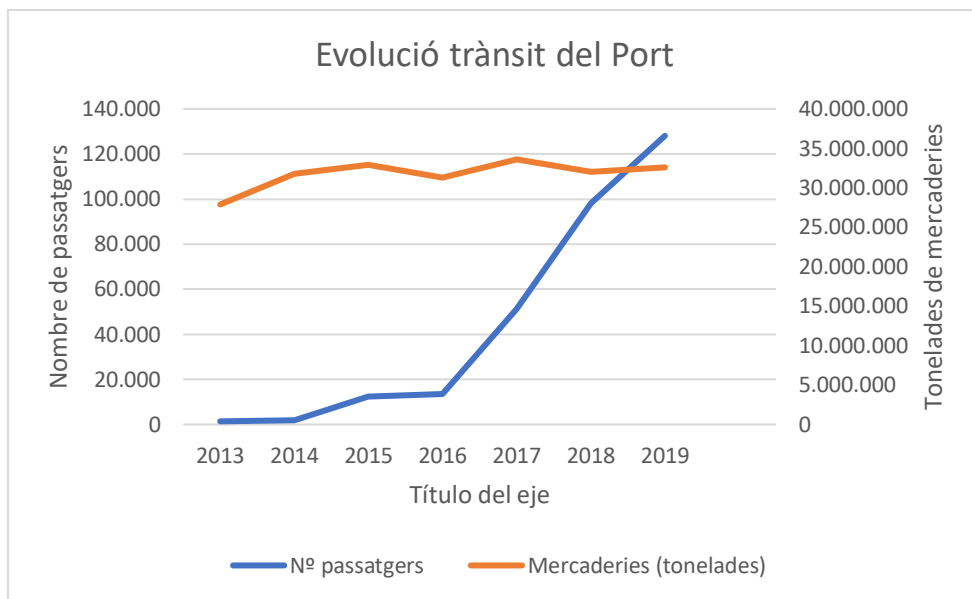
Per altra banda, en la següent taula podem observar l'evolució dels principals indicadors econòmics de la institució d'on se'n deriven diverses conclusions.

*Dades en milions d'€	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013
Rtat explotació	5,5	9,2	10,5	7,2	7,3	6,1	2,8
Rtat exercici	1,4	8,9	9,7	6,1	6,2	5,3	2,7
Cash Flow	25,5	30	31,28	26,1	25,2	23,8	20,7
Endeutament	48,7	52,6	55,3	58,4	61,3	61,2	41

Taula 1: Principals indicadors econòmics. Font: elaboració pròpia a partir de les memòries anuals.

En primer lloc, analitzant els resultats, s'observa que el resultat d'explotació i el resultat de l'exercici, tot i tenir una tendència creixent, en els darrers anys hi ha hagut una davallada deguda a l'augment de les despeses procedents d'inversions que fa el port per millorar les instal·lacions i equipaments. En són un bon exemple les inversions dutes a terme al passeig marítim de la ciutat, la urbanització del moll de la Química, les adquisicions de terrenys nous per fer una terminal intermodal i una nova terminal de creuers al Moll de Balears, entre d'altres. Per altra banda, i en el mateix sentit, observem moviments paral·lels pel que fa al flux de caixa. És a dir, des d'una tendència creixent, hi ha una disminució en els dos darrers anys que en aquest cas resulta d'una disminució dels beneficis - explicada anteriorment - que fa minvar el cashflow. Per últim, és important destacar la constant disminució de l'endeutament des del 2014 ja que evidencia la solidesa econòmica i financera del Port i a més, els dona seguretat per afrontar inversions futures.

Pel que fa a les xifres del trànsit del Port, podem veure també resultats creixents i altament significatius per demostrar l'activitat frenètica d'aquesta institució. Al gràfic que es mostra a continuació es pot apreciar la creixent importància que pren el sector dels creuers i l'aposta que s'està fent cap a aquest àmbit, que per altra banda, també repercuteix i té conseqüències positives en el teixit empresarial i comercial de la ciutat. El transport de mercaderies no ha tingut un creixement tant exponencial ja que al ser l'activitat principal del port ja tenia una bona base sobre la qual hi ha hagut un lleuger increment en termes absoluts (comparat el 2013 i 2019) tot i que puntualment hi ha hagut alguna disminució.



Gràfic 2: Evolució trànsit del Port. Font: Elaboració pròpia a partir de les memòries anuals.

Degut a la pandèmia originada pel Coronavirus, s'espera que al 2020 i 2021 hi haurà una davallada en aquests números exposats però encara no es poden introduir a l'estudi ja que les dades no estan publicades en el moment de realització d'aquest.

Després de situar l'activitat del port amb xifres podem afirmar que és una gran potencia a nivell empresarial tarragoní però també a nivell autonòmic i estatal. De tots els moviments i activitats del port se'n deriven molts d'altres de manera que es crea una xarxa de negocis al seu voltant i per tant, contribueix activament a la economia i el teixit productiu de l'entorn cosa que el situa en una posició d'elevada importància per a la ciutat de Tarragona¹⁰.

2. La política de RSC del Port

Per tal de dur a terme l'estudi de les Polítiques de Responsabilitat Social Corporativa del Port de Tarragona, primer és necessari definir el concepte Responsabilitat Social Corporativa (RSC). Tal i com ens indica l'Observatori de RSC, aquest concepte és una forma de dirigir les empreses basat en la gestió dels impactes que la seva activitat genera sobre els seus clients, treballadors, accionistes, comunitats locals, mediambient i sobre la societat en general. Aquest tipus de polítiques es regeixen sota 5 principis o característiques: el compliment de la legislació, el caràcter global i transversal que adquireix perquè afecta a totes les àrees del negoci, el compromís amb l'ètica i la coherència de les estratègies i decisions empresarials preses, la gestió dels impactes que genera la institució i, per últim, la orientació a la satisfacció d'expectatives i

¹⁰ Vegis entrevista a Marta Virgili (Annex I, II, pàgina 17) així com també entrevista a Joaquim Sendra (Annex I, VI, pàgina 43).

necessitats dels grups d'interès. Per tant, s'ha d'utilitzar la RSC com a eina per disminuir l'impacte negatiu que es pot desprendre de l'activitat habitual del port i necessàriament ha d'estar vinculada aquesta activitat bàsica amb una vocació de permanència i una implicació de l'alta direcció. Tot i ser un tema que incideix transversalment a tota la activitat, es centra sobretot en l'àmbit econòmic, social i mediambiental, com veurem que fa el Port de Tarragona¹¹.

2.1 Dimensió social

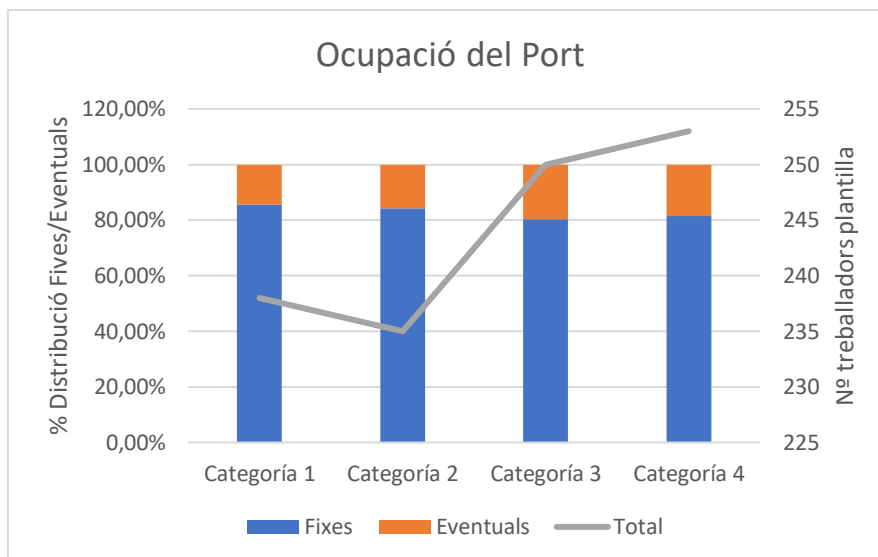
La dimensió social es centra en el capital humà, els treballadors, enfocant-los com a clau de la victòria ja que és la figura que hi ha darrera dels èxits i assoliments d'objectius de l'organització. Per tal de treballar a través d'aquesta dimensió social es plantegen diversos reptes com són el foment del desenvolupament laboral a través de formació i plantejament de nous reptes, l'establiment de canals de comunicació interna efectius i la recerca de l'equilibri entre la vida personal i professional a través d'eines de flexibilitat i ajudes i beneficis socials.

A través d'aquests pilars es pretén buscar l'evolució, el creixement professional i la fidelització del talent existent per part de tots els treballadors de la plantilla seguint el millor entorn de treball possible. Tot això s'ha de basar en un model equitatiu per tal d'oferir igualtat d'oportunitats entre tots els membres de la plantilla i per tant, abolir qualsevol indicatiu de discriminació per raó de gènere, raça o qualsevol altre aspecte.

Pel que fa a la ocupació, el nombre total de treballadors de l'APT ha anat creixent lleugerament al llarg dels últims anys com es mostra en el gràfic que hi ha a continuació. Tot i això, aquest creixement (que es valora com a positiu per donar més força laboral al territori) té la seva part negativa ja que tot i haver-hi més treballadors, també suposen un % superior els que tenen un contracte eventual encara que la immensa majoria són treballadors fixes. Un altre aspecte positiu a tenir en compte és que la majoria dels treballadors (un 86,95%) estan subjectes a conveni col·lectiu i per tant, això els garanteix més seguretat jurídica i laboral.

La plantilla es distribueix bàsicament en tres àrees d'activitat: policia portuària (un 25,6% dels treballadors), treballadors d'oficina (56,2% de la plantilla) i personal de manteniment (un 18,2% del total).

¹¹ Observatorio de responsabilidad social corporativa. (2019). Qué es RSC. Recuperat 12 de febrer de 2021, de <https://observatoriorsc.org/la-rsc-que-es/>



Gràfic 3: Ocupació del Port. Font: Elaboració pròpia a partir de les memòries anuals.

Un altre aspecte important és la comunicació interna i la participació. El Port de Tarragona impulsa iniciatives per millorar els canals de comunicació interna perseguint la voluntat de crear un entorn de treball idoni. Així doncs, hi ha propostes referents a comunicació transparent (trobades de treballadors i òrgans directius, actes protocol·laris de benvinguda als nous treballadors, millores a l'intranet per facilitar el flux d'informació empresa – treballador) i d'altres que permeten la participació dels treballadors en trobades esportives, socials, lúdiques i/o culturals per tal de fomentar la pertinença al col·lectiu i augmentar la motivació i els llaços entre treballadors.

Per tal de poder participar en la defensa dels drets laborals els treballadors disposen de varies eines canalitzades a través del Comitè d'Empresa i alguns exemples són: Comitès Directius i Operatius, reunions departamentals, Sistema de Gestió de Qualitat (SGQ), Sistema intern de Suggestions (SIS, eina creada pel Port per canalitzar les aportacions dels treballadors), Comissió de Control del Pla de Pensions, Comissió d'Igualtat i el Comitè de Seguretat i Salut.

Per altra banda, la formació és un element imprescindible per complir amb l'objectiu del Port de millora continua però també per mantenir al treballador motivat i posicionar-lo en aquells departaments i feines que més s'adeqüen als seus interessos i capacitats. Així doncs, seleccionant correctament la formació a oferir a cada treballador es pot aconseguir una reducció de la distància existent entre el perfil professional amb el perfil ocupacional del treballador. Al llarg dels darrers anys han ofert cada cop més cursos, passant dels 138 cursos de formació al 2016 fins a arribar als 161 que es van fer al 2019, això suposa un augment del 16%. A més, l'assistència a aquests cursos també ha augmentat exponencialment, passant dels 609 assistents que hi havia al 2016 fins

als 938 que es van apuntar al 2019. Els treballadors valoren molt positivament aquest tipus de formacions i situen l'índex de satisfacció en un 4,52/5.

En aquest sentit formatiu, el Port també col·labora amb la formació de persones externes a l'entitat a partir de programes de pràctiques externes de diverses formacions universitàries i formacions professionals de les quals se n'extreu una valoració molt positiva per part de l'alumnat aconseguint una mitjana de 5/5.

En un sector econòmic on la plantilla acostuma a ser masculina és imprescindible treballar l'equitat en la força laboral i per això al llarg dels darrers anys l'autoritat portuària tarragonina ha creat i s'ha adherit a diversos plans, convenis, protocols i formacions envers a la qüestió de gènere¹². Tot i això, si ens fixem en les xifres resulta evident que tot i els protocols i esforços que es destinen per aconseguir la paritat, encara són molt lluny de l'objectiu final. En tota la plantilla del 2019 només hi havia 59 treballadores cosa que suposa un 23,3% dels total d'empleats. A més, la majoria d'elles treballen a les oficines ja que només n'hi ha 4 que formin part de la policia portuària i cap que treballi a l'àmbit de manteniment. És important també assenyalar que els principals càrrecs de direcció estan ocupats per homes, així doncs, si revisem l'organigrama podrem comprovar ràpidament que dels 10 departaments existents només un, Port/Ciutat i Servei d'Atenció al Client, està dirigit per una dona, mentre que tots els altres i la direcció general i presidència estan sota el control d'homes. Per altra banda, dins d'aquest organigrama apareix una altra figura femenina, l'encarregada de la Secretaria General i els Serveis Jurídics. Així doncs, de 18 persones que apareixen a l'organigrama, només dues són dones. Per tant, cal seguir apostant per polítiques que permetin la inserció laboral en aquest sector a les dones i permetin realment trencar amb el sostre vidre.

Un altre tema que és important a tenir en compte en l'estructuració de la plantilla és la integració social de minusvàlids. Per donar treball a aquest col·lectiu desfavorit socialment el port col·labora amb la Fundació Onada, el Taller Baix Camp, l'Associació Aurora i el Consell Comarcal del Baix Camp a través d'un conveni de col·laboració que es materialitza amb el Projecte Heura i Maragda i que els ofereix tasques de manteniment de jardins, treballs de pintura i senyalització, tasques de neteja i pràctiques no laborals.

¹² Alguns exemples són: III Conveni col·lectiu de Ports de l'Estat i Autoritats Portuàries; Pla d'Igualtat de Ports de l'Estat i Autoritats Portuàries; Protocol per la prevenció i el tractament dels casos d'abús sexual i per raó de sexe dels Ports de l'Estat i Autoritats Portuàries; Protocols per abordar l'assetjament laboral i accions formatives de sensibilització a tota la plantilla.

Seguint aquest pilar fonamental que representen els treballadors és important, i sobre tot en aquest tipus d'activitat empresarial, tenir en compte la seguretat dels treballadors i els nivells de sinistralitat. Segons les Memòries de RSC del 2019, l'índex de freqüència d'accidents ha anat disminuint al llarg dels darrers anys (2016-2019) mentre que la gravetat d'aquests ha patit canvis que no segueixen cap dinàmica començant amb un 0,01 l'any 2016 per acabar amb un 0,49 el 2019 i passant per un 1,03 el 2018. Aquest índex es calcula a partir de les jornades de treball perdudes degut a l'accident i entenem, que aquesta xifra varia tant per la diversitat d'accidents i conseqüències colaterals que es poden produir.

Per oferir aquesta seguretat als treballadors es realitzen exàmens de salut, es manté la seguretat de les instal·lacions, es realitzen formacions de prevenció de riscos laborals, es creen institucions com el Servei Mancomanat de Prevenció del Port de Tarragona o manuals com el general de riscos i normes de seguretat i prevenció de la zona portuària. També es fan visites de seguretat que pretenen subsanar els actes no segurs i compten amb la presència d'equips DEA tota la zona portuària.

2.2 Dimensió ambiental – Port sostenible

El Port de Tarragona centra el desenvolupament de totes les seves activitats sota la visió verda amb l'objectiu d'atendre a la demanda social de protegir el medi ambient i fer un ús responsable dels recursos energètics. És per això, que amb el suport de la presidència i la direcció general, s'assumeixen diversos compromisos al respecte: controlar i minimitzar els impactes ambientals, cooperar amb les empreses del port i administracions per la prevenció i lluita contra la contaminació de l'entorn, fomentar la minimització, la reutilització, el reciclatge i la gestió eficaç dels residus; promoure la conscienciació ambiental i energètica; millorar el desenvolupament energètic de les instal·lacions i activitats; establir objectius i metes anuals de millora ambiental i eficiència energètica; assegurar el compliment legal dels requisits ambientals i energètics i; comunicar la política ambiental a tota la plantilla de treballadors a la vegada que es difon per tots els grups d'interès i es posa a la disposició del públic.

Aquests aspectes es desenvolupen en l'estratègia ambiental del Port amb el que han anomenat "Pla de Sostenibilitat 2030" que pretén reduir l'impacte ambiental en el territori a partir del 2020 i fins al 2030 a partir de 23 objectius i 82 accions que recullen 17 objectius de desenvolupament sostenible de la ONU i es reuneixen en tres blocs: sostenibilitat ambiental, creixement sostenible i compromís social. Algunes de les línies d'actuació que es treballen són: el control i gestió de residus, el control d'emissions a

l'atmosfera, el control de qualitat d'aigua marina, el control de la qualitat del sòl, la prevenció i el control de plagues, el seguiment ambiental a les empreses, la sensibilització ambiental i energètica, la conservació i foment de la biodiversitat i la gestió dels recursos naturals.

La importància de la biodiversitat és un element essencial a l'hora de mantenir l'entorn i vetllar per la sostenibilitat i el Medi Ambient i per tant, el Port ho té molt en compte ja que està integrat per zones d'alt interès ecològic com la Zona Xarxa Natura 2000, la desembocadura del riu Francolí, l'antiga cantera del cap de Salou i diferents zones verdes que es troben al llarg de tota la zona portuària.

Per mantenir i millorar tots aquests espais i les espècies que hi viuen es duen a terme accions de millora com l'eliminació d'espècies invasores i plantació d'autòctones, retirada d'escombraries i prohibicions d'accessos incontrolats, actuacions de recuperació ambiental, etc. També cal destacar la prohibició d'activitat temporal a la zona del moll de la Química per acollir la nidificació anual de la gavina Audouin i l'espai anomenat Zona d'Especial Protecció per a les Aus Marines (conegut com a ZEPA) per aquelles aus que utilitzen la zona del port com a punt de descans i alimentació. També es reforça la biodiversitat a partir d'un augment de zones verdes amb plantes autòctones i estudis de conservació mitjançant convenis diversos com l'existent amb l'Institut Català d'Ornitologia. Per altra banda, també es duen a terme controls de plagues i formació i sensibilització ambiental pel personal.

Un dels altres eixos que es treballen és l'eficiència dels recursos utilitzats per tal de fer-ne un consum més responsable i eficaç. En aquest àmbit es treballa per aconseguir dur a terme mesures d'estalvi de consum d'aigua (amb la renovació de la xarxa hidràulica, el control de fugues de la xarxa principal o les millores en el reg de zones verdes, per exemple), estalvi energètic (amb la millora de la climatització i la producció d'energia fotovoltaica en tres plantes, entre d'altres) i l'estalvi de combustible (l'adquisició de turismes híbrids i elèctrics o l'optimització de l'enllumenat en són mostres). Per altra banda, també es busca l'eficiència en el consum de gas natural, grups d'electrògens, combustibles de vehicles i consum de paper d'oficina.

Destaca també el canvi que es va produir al 2019 a partir de la Llei de Contractes del sector públic amb la que l'APT ha analitzat tots els contractes i ha establert clàusules mediambientals per aquells contractes que puguin afectar al medi ambient de manera que es compromet a la contractació d'empreses i serveis respectuosos amb el medi ambient i per això s'exigeix a tots els agents vinculats amb el port una sèrie de requisits

enfocats a la millora del medi ambient com poden ser, entre molts d'altres: exigències sobre gestió de residus, plans de contingència i mitjans necessaris o control de contaminació de sols i exigència d'ordre i neteja de les instal·lacions de treball. Posteriorment, l'autoritat portuària fa un seguiment per conèixer si les empreses compleixen aquests requisits i tenen les certificacions pertinents a partir de les rondes de vigilància que duen a terme des de la policia portuària i l'equip de medi ambient.

2.3 Port i ciutat, relacions amb l'entorn

La relació mantinguda del port amb l'entorn urbà és evident i resulta un factor molt important a tenir en compte que, si es coordina adequadament pot repercutir positivament per les dues bandes ja que per un costat, el port ofereix a la ciutat la promoció i el desenvolupament socioeconòmic de l'entorn, mentre que la ciutat ofereix al port la cobertura comercial necessària a la vegada que la força laboral i l'espai per desenvolupar les activitats. Amb aquesta perspectiva, des del Port s'intenta integrar aquests dos eixos per consolidar els llaços que l'uneixen a la ciutat i així tenir un resultat potent de cara als seus clients que el converteixi en port de referència a nivell nacional i internacional.

Amb aquesta idea es treballa en diversos eixos: la integració port i ciutat, l'aposta per fer del port de Tarragona un port de creuers, la inversió en el Moll de Costa per a que esdevingui "la nova Rambla de la Cultura" i per últim, el projecte PortSolidari.

2.3.1 Integració Port – Ciutat

La Integració Port – Ciutat es du a terme a partir d'obres en infraestructures i en accions que milloren la projecció de la imatge del Port a la ciutat. Per tant, amb aquesta inversió que es fa a l'entorn també es pretén obtenir un retorn en forma positiva pel Port a través d'una bona imatge i consideració per part dels conciutadans.

Les inversions en aquest sentit han sigut varies. En primer lloc, s'ha anat remodelant la zona del Moll de Costa habilitant una pista esportiva, remodelant i adequant els tinglados i refugis per adaptar-los a diversos usos, reformant l'antic edifici de la policia portuària per a fer-hi un espai d'entitats, millorant el parc infantil, creant el carril bici, creant instal·lacions de fonts d'aigua potable, entre d'altres apostes.

Per altra banda, s'ha fet una inversió al Museu del Port amb una reforma integral de l'edifici que comptarà amb un augment de la superfície expositiva d'uns 600m². És una mostra evident del seu posicionament a favor de la cultura i l'empoderament ciutadà ja

que aquest museu, és l'edifici amb més afluència de públic de l'APT. En aquest sentit cultural també cal destacar la presència de l'arxiu del port i del fons d'art del port de Tarragona.

Amb aquest enfocament a la ciutat i la seva integració, l'any 2016 es va impulsar l'espai esportiu KM0 que s'ha convertit en un punt de referència familiar i esportiu. En aquest sentit també es va remodelar el Passeig Marítim del Port amb la passarel·la peatonal que uneix aquesta zona amb la Rambla Nova de la ciutat i les obres de millora de tot el passeig, retirant espais d'aparcament per ampliar les ceres i construir-hi un carril bici. Actualment, és una de les zones més transitades per a passejar i fer-hi esport.

Tot i que tota aquesta feina es fa per a tota la ciutadania tarragonina, la proximitat del port amb el barri de Serrallo li proporciona una incidència major en aquest que es veu beneficiat per totes les accions dutes a terme. Bons exemples d'aquesta millora al barri, a banda dels que ja s'han explicat fins ara, són: l'habilitació del "Teatret del Serrallo", la construcció de fonts lluminoses al passeig de Trafalgar, l'adequació d'alguns espais de la Llotja, l'adequació de l'aparcament atenent a criteris de seguretat viària i la millora del mobiliari urbà del barri, entre d'altres.

Totes aquestes obres s'han fet accessibles a tot tipus de circumstàncies complint amb les condicions d'accessibilitat a la vegada que s'han adaptat altres infraestructures de la zona amb rampes d'accés amb baranes, pavimentació d'accés al parc i instal·lació de fonts accessibles, per exemple.

2.3.2 Port de Tarragona, port de creuers.

En els darrers anys s'ha impulsat l'activitat de creuers al Port amb la marca "Cruise Tarragona Port Costa Daurada. Una sèrie d'entitats treballen des de la col·laboració i coordinació per oferir serveis de qualitat als passatgers que arriben a la ciutat i d'aquesta manera poder promocionar turísticament la zona.

Des del 2012, quan va arribar el primer i únic creuer de l'any, el projecte s'ha anat desenvolupat fins a dia d'avui, en que només durant el 2019 van arribar fins a 63 creuers. Aquest creixement ha suposat un benefici al teixit empresarial connex a la ciutat que s'ha vist repercutit per aquest increment turístic. En aquest sentit, des del port i la RSC s'ha treballat en coordinació amb el sector comercial de la ciutat mitjançant la Zona d'Acollida per als Creueristes (ZAC) per poder aprofitar aquests inputs de manera que el territori es pugui veure beneficiat de l'arribada d'aquests passatgers i aquests, rebin una bona acollida.

2.3.3 Moll de costa, la nova rambla de la cultura.

El Moll de Costa, creat al 1986, és una gran zona amb espais que ofereixen diversos elements a la ciutadania. Amb els refugis i tinglados s'acullen exposicions de diversa temàtica i varies activitats no comercials de caràcter cultural, esportiu, lúdic i social. A partir d'aquests eixos, es vol dinamitzar la cultura de la ciutat i impulsar la marca cultural del port i així, mantenir el contacte i implicació permanent de la vida econòmica, social i en aquest cas, cultural de Tarragona. Alguns exemples d'aquestes activitats són la jornada solidaria de la Marató de TV3, activitats esportives com la carrera contra el càncer de Mama, la col·laboració a diversos actes solidaris, la cavalcada de reis, etc.

Per altra banda, també hi trobem l'arxiu del Port que s'ha convertit en un centre referent de la cultura portuària amb activitats específiques dedicades a la refotografia, la lectura de documents històrics, presentacions de llibres, taules rodones, visites d'alumnes d'escoles tarragonines, etc. Una infraestructura que juntament amb el Museu del Port dota de valor històric tot l'engranatge portuari. El museu és el centre de les actuacions culturals del Port de Tarragona ja que a partir de les seves visites guiades han pogut apropar l'activitat actual i històrica del Port a tota la ciutadania. Es fan activitats diverses dirigides a diferents col·lectius.

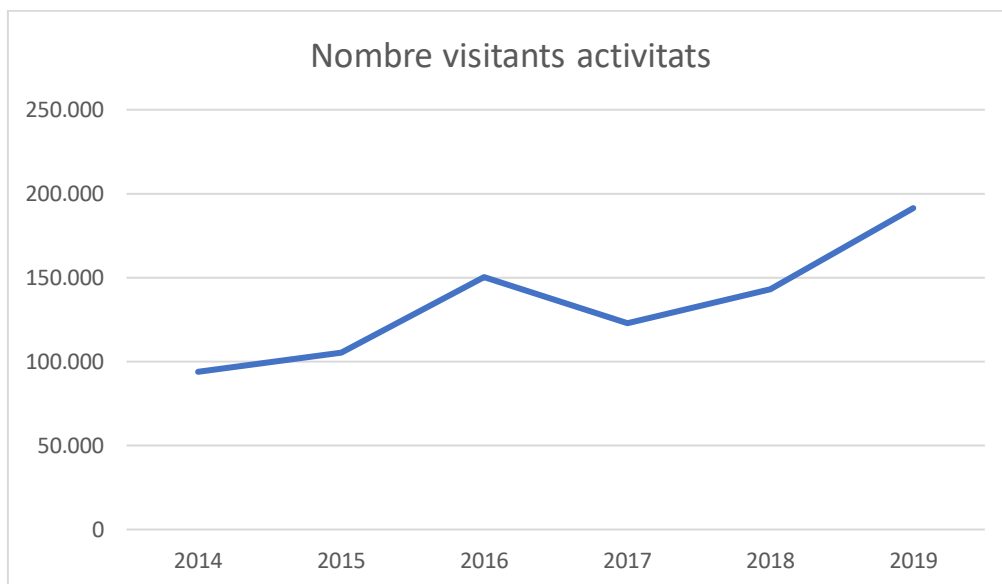
Des del 2017, el Moll de Costa, també compta amb el Teatret del Serrallo com a nou espai cultural on s'ofereix una programació pròpia que parteix de la coorganització d'entitats, agents culturals, empreses i moviments associatius. Cada any han anat creixent les activitats i la participació d'aquestes.

El Servei de Publicacions s'encarrega activament de publicar diverses obres relacionades amb el món Portuari tarragoní, gestiona coedicions variades i edicions de premis de narrativa i s'encarrega de la catalogació, la classificació i la conservació de totes les obres d'art.

A continuació es mostra un gràfic i una taula resum de totes les visites i assistents als actes organitzats pel Port de Tarragona on es pot veure clarament un augment en la quantitat d'assistents i per tant, es denota una major incidència i relació del Port amb la ciutat.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Exposicions	28.699	36.282	66.952	45.318	36.679	56.478
Activitats al Moll de costa i Serrallo	40.589	41.611	54.780	53.973	72.261	83.352
Museu del Port	22.101	22.086	22.068	22.744	23.071	30.126
Arxiu del Port	2.539	398	947	548	713	1.327
Golondrina	-	5.065	5.438	5.600		10.065
Teatret del Serrallo	-	-	-	3.151	10.415	10.045
Visitants activitats del Port	93.928	105.442	150.185	122.683	143.085	191.393

Taula 2: Assistents iniciatives del Port. Font: Elaboració pròpia a partir de les memòries anuals.



Gràfic 4: Nombre visitants activitats. Font: Elaboració pròpia a partir de les memòries anuals.

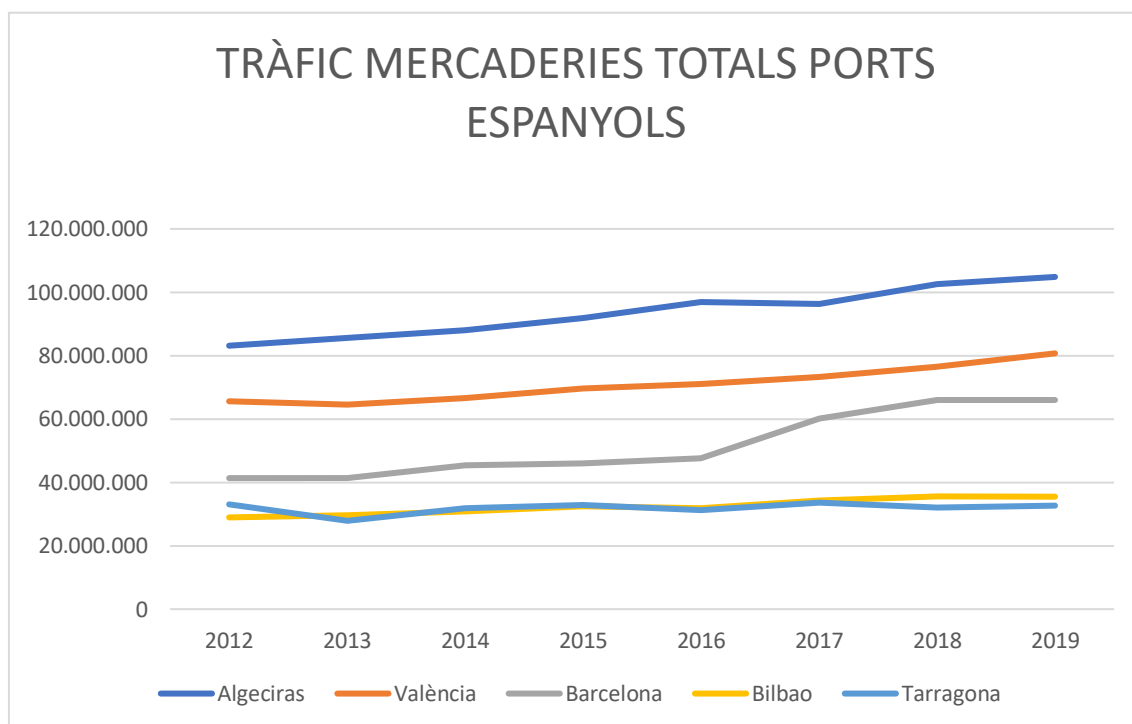
2.3.4 Port solidari.

Port Solidari és un projecte que persegueix l'objectiu de canalitzar les iniciatives solidàries de la plantilla. Des de la seva creació s'han fet diverses campanyes com per exemple de recollida d'aliments pel projecte tarragoní "Cafè i Caliu, recollida de diners per diverses associacions, convocatòries d'ajudes per a projectes socials sota el nom "Sílvia Cuesta" per a iniciatives solidàries dels treballadors de l'APT, campanyes de recollida de roba, tallers varis, la creació del lot solidari de Nadal, etc. Des de la vessant més solidària, s'aconsegueix un retorn pels més desfavorits i això aporta a la Institució una visió més humana i implicada amb aquells sectors que més ho necessiten convertint-los en un agent actiu pel que fa als canvis de la societat.

3. Estudi comparatiu.

En aquest apartat s'introduirà breument l'activitat dels ports més importants a nivell nacional i es farà un estudi de les seves polítiques de RSC centrant-nos posteriorment en un anàlisi de l'estructura Port Ciutat, objecte d'aquest treball, de cada port per poder fer un anàlisi complet del model tarragoní i així poder basar les conclusions del treball amb altres exemples de gestió semblants.

Els altres ports estudiats seran el d'Algeciras, Barcelona, València – com a ports líders de tràfic de mercaderies a nivell nacional – i el de Bilbao, per la seva similitud amb el Port de Tarragona a nivell de tràfic de mercaderies. A continuació es mostra una gràfica que ens ajudarà a contextualitzar i situar la importància relativa de cada port amb la mostra de l'evolució d'aquests ports al llarg dels darrers anys i la diferència entre uns i d'altres.



Gràfic 2: Tràfic mercaderies totals dels Ports Espanyols. Font: Elaboració pròpia.

3.1 Port de Barcelona

El Port de Barcelona és considerat el principal hub logístic del sud d'Europa i de la Mediterrània i per això és un dels ports més importants de Catalunya i Espanya. Les dades principals ho demostren¹³: la seva activitat representa el 80% del comerç marítim

¹³ Port de Barcelona (2019). Memòria anual 2019. Recuperat 3 de març de 2021, de https://contentv5.portdebarcelona.cat/cntmng/gd/d/workspace/SpacesStore/1c440b0c-313f-4e82-97e4-5a1ef3525bfa/2019_MEMORIA_ES.pdf

català i el 22% de l'estatal per valor de 3.531 milions d'€ de valor afegit brut. Arriben a comerciar amb 3.300.000 contenidors i amb un tràfic total de 67,7 milions de tones, al 2019 van generar un benefici net de 44,2 milions d'€ i 172,4 milions d'€ de xifra de negoci. A més, va fer unes inversions per valor de 59,8 milions i es calcula que l'aportació al sistema portuari espanyol va ser de 12,5 milions d'€. Tota aquesta activitat genera 41.200 llocs de treball (entre directes i indirectes) cosa que suposa un 1,1% de tota la ocupació catalana. És evident doncs, que de la seva activitat es generen moltes sinergies amb altres empreses i negocis que converteixen a aquest port amb un agent econòmic importantíssim.

El model d'integració port - ciutat de Barcelona es desenvolupa amb la figura del "Port Vell", el que al model tarragoní seria equiparable al Moll de Costa, passeig marítim i Km 0. El Port Vell es va inaugurar al 1995 i actualment comprèn gairebé 56 ha amb un projecte d'ampliació proper.

Tots aquests equipaments s'organitzen en diversos espais dedicats i orientats a finalitats diverses. Als diversos molls que integren el Port s'hi poden realitzar actes institucionals, empresarials, populars, presentacions, exposicions, actes de gran envergadura per afluència major de públic, actes de públic més reduït... gràcies a la gran quantitat d'espais. També compten amb els passejos de la Rambla de Mar, el passeig Joan de Borbó i la plaça del Mar.

Cada espai compta amb diferents equipaments que augmenten la oferta de serveis que fa el port cap a la ciutadania i el turisme. Clars exemples d'aquesta oferta són els recorreguts que es poden fer amb catamarà, golondrina o helicòpter; la presència de Club Nàutics; l'Aquarium de Barcelona; el centre lúdic i comercial Maremagnum, el Museu Marítim de Barcelona i el d'Història de Catalunya; entre d'altres. Així doncs, el port vell integra diversitat de negocis i comerços (fins a 200 empreses) combinats amb l'oferta de serveis lúdics, culturals i esportius que s'enllacen amb àmplies zones per passejar. Aquest equipament rep més de 16 milions de visitants anualment i per això és considerat un dels espais preferits per ciutadans i turistes. Només aquesta branca del port genera 7.000 llocs de treball directe i un volum de negoci que supera els 300 milions d'euros anuals.

A part d'aquests espais, des de Port Ciutat de l'autoritat portuària de Barcelona també es gestionen aspectes relacionats amb el coneixement del port i el patrimoni cultural i històric d'aquest. En primer lloc, s'ofereixen activitats per difondre l'aprenentatge de l'entorn portuari i la seva dinàmica a partir del Museu Marítim de Barcelona i l'Escola

Europea Intermodal transport. A partir de diverses propostes pedagògiques pensades per diversos col·lectius (estudiants, famílies, ciutadans, personal docent, etc.) es dona accés al patrimoni marítim, la logística i el comerç internacional. Per altra banda, i amb l'objectiu de completar aquesta tasca de posar en valor la cultura portuària i la seva història, Port Ciutat també integra l'arxiu de l'Autoritat Portuària de Barcelona on s'hi troba el fons documental amb arxius datats des del 1854 que serveixen per recuperar la història del port i de la ciutat. Des de l'arxiu s'impulsen projectes com el de "Gotes d'arxiu" i conferències per difondre tot el material que integra el Fons i fer-lo proper a la ciutadania. En aquest sentit, es crea el departament "Patrimoni Cultural" amb l'objectiu de vetllar per la conservació, divulgació i difusió del patrimoni integrat pel port després de molts anys de transformacions i modernitzacions. Així doncs, es complementa la feina de l'arxiu i del Museu amb activitats diverses, exposicions variades i col·leccions artístiques de fotografies, dibuixos o escultures que s'integren en algunes ocasions en el paisatge barceloní.

3.2 Port de València

El port de València sota la denominació comercial de Valenciaport està format per tres ports estatals del Mediterrani espanyol: València, Sagunt i Gandia; i ocupen vora 80 quilòmetres de litoral. Aquesta institució és un element clau en la projecció exterior de la Comunitat Valenciana i el seu lideratge es defineix gràcies a una ubicació privilegiada i per això representa una àrea d'influència directa i una xarxa de connexions interoceàniques i regionals amb els principals ports del món. Segons dades publicades al 2019¹⁴, Valenciaport genera 2 de cada 100 llocs de treball del total de la Comunitat Valenciana amb un total de 39.000 llocs de treball (directes i indirectes) que suposen un valor de salaris xifrat en més de 1.250 milions d'euros (2,61% de les rendes salarials de la comunitat). El valor afegit brut del efectes directes, indirectes i induïts dels ports ascendeix a 2.500 milions d'€ anuals, el 2,4% del total de la comunitat autònoma.

La missió d'aquest Port s'articula amb 4 conceptes: sostenibilitat econòmica, sostenibilitat social, sostenibilitat mediambiental i alineat amb les polítiques europees de transport. Amb l'objectiu de ser socialment sostenibles pretenen afavorir la integració territorial i la convivència dels diversos membres de la societat propers a la seva activitat i aquesta és la base de les seves polítiques de RSC. És a dir, amb aquestes polítiques busquen millors condicions en benefici a les persones implicades en l'àrea d'influència del Port (els seus treballadors i la ciutadania, bàsicament).

¹⁴Informació extreta de: <https://www.youtube.com/watch?v=9dWYMDAcEhU>

Amb les accions dutes a terme sota aquestes polítiques es responen a una sèrie d'objectius, tals com: combinar l'activitat portuària amb la protecció ambiental per garantir la sostenibilitat; potenciar el compromís amb l'entorn; assegurar la transparència de la informació; la promoció d'un clima constructiu, integrador i d'implicació, i; incentivar a la competitivitat i professionalitat dels seus treballadors.

Per a dur a terme una correcta implantació de tots els objectius marcats i gestionar les accions de manera coordinada i col·laborativa conjuntament amb 19 entitats del territori, es crea el Projecte "APORTEM-Port Solidari Valencia". Aquesta iniciativa promou dues línies de treball: orientació a la gestió, aprenentatge i el fòrum de debat i l'altre, orientada a la col·laboració per l'acció social compartida en benefici de l'entorn. Així doncs, sota aquesta denominació es duen a terme diverses accions que pretenen donar resposta a les necessitats de l'àrea d'influència del Port per poder generar un retorn positiu. Es poden destacar diverses accions d'entre les quals: donació de mobiliari d'oficines; campanyes de recollida d'aliment, productes d'higiene, joguines, béns de primera necessitat, parament per la llar, material escolar, etc.; campanyes de donació de sang; entre moltes d'altres.

Un altre aspecte clau en les seves polítiques de RSC és com no, la sostenibilitat mediambiental. En aquest cas les polítiques s'organitzen al voltant dels 17 ODS (Objectius de desenvolupament sostenible) i s'adapten al model portuari a partir dels 10 objectius marcats per l'Associació Internacional Villes et Ports (AIVP). Entre aquests objectius destaquen per la seva relació amb Port-Ciutat la aposta que es fa per inversió en capital humà; la implicació de la cultura portuària i identitat com a actiu clau; i la acció integrada per Port-Ciutat que de manera transversal pugui combinar diferents programes per oferir bones condicions de vida.

En definitiva, tal i com passa al port de Tarragona, les polítiques de RSC s'orienten a l'entorn social i cultural i al respecte pel medi ambient amb l'objectiu principal de generar un impacte positiu col·laborant amb les organitzacions pertinents.

La relació del port amb la ciutat es remunta a principis dels anys 80 quan es va iniciar l'harmonització de l'entorn portuari amb la intenció de ser més pròxim a la ciutat. Les primeres iniciatives van consistir en rehabilitacions d'antics coberts i altres edificis històrics i van seguir fins a la cessió a la ciutat de part de la drassana interior del port.

En aquests edificis històrics i instal·lacions s'hi fan exposicions de diferents tipus relacionades amb l'activitat portuària i el patrimoni i història que se'n deriva.

Més endavant, per tal de donar suport a l'àmbit esportiu es va apostar per les Marines esportives i instal·lacions que poguessin ser útils per aquestes entitats. L'espai portuari integra la Marina de València - on s'exerceixen activitats nàutiques esportives – i el Reial Club Nàutic de València. Per completar aquesta zona i donar una oferta de serveis més àmplia també hi ha espais per a la restauració, jocs infantils i esdeveniments de caire esportiu, social i cultural.

En tota aquesta tasca d'adaptació de zones obertes a la ciutadania també tenen en compte les necessitats d'accessibilitat de discapacitats i diuen a terme diverses accions per a la correcta integració d'aquest col·lectiu: accessos alternatius amb rampes, lavabos amb dimensions superiors, rebaixar voreres, reserva de places de pàrquing, entre d'altres¹⁵.

Actualment i junt amb la col·laboració d'associacions veïnals s'està treballant amb l'ajuntament per gestionar espais que serveixin de transició entre el barri i l'activitat portuària de manera que, pròximament s'obrirà a la ciutadania part del recinte portuari. Aquesta relació institucional s'articula a partir dels Comitès assessors dels ports que estan presidits pels alcaldes de les localitats per afavorir eficaçment la resolució de les qüestions que interpel·len a la ciutadania.

3.3 Port d'Algeciras

L'Autoritat Portuària de la Bahía d'Algeciras (APBA) està consolidada pels ports d'Algeciras i Tarifa. Es tracta també d'un dels ports més importants a nivell nacional del qual se'n desprèn una activitat comercial i passatgera molt important donada també per la seva situació geogràfica que uneix a Espanya i Europa amb el continent africà. L'any 2019 van arribar a superar els 109 milions de tones anuals de tràfic i els 6 milions de passatges amb gairebé 30.000 escales¹⁶. De totes aquestes transaccions van aconseguir un import net de la xifra de negocis de 82.912.626,43€ que es va acabar transformant amb 16.872.843,87€ de resultat al final de l'exercici. El total de treballadors – entre directes, indirectes i induïts - que fan possible aquest elevat ritme d'activitat ascendia a 28.170 l'any 2019¹⁷.

¹⁵Port de Valencia (2018). Anuari de Sostenibilitat 2018. Recuperat 3 de març de 2021, de https://www.valenciaport.com/wp-content/uploads/Anuario-Sostenibilidad-2018VAL_DEF.pdf

¹⁶ Port de la Bahía de Algeciras (2019). Memoria anual 2019. Recuperat 3 de març de 2021, de <https://www.apba.es/uploads/files/docs/Memorias-anuales/Memoria-Anual-2019.pdf>

¹⁷ Port de la Bahía de Algeciras (2019). Memoria de sostenibilitat 2019. Recuperat 3 de març de 2021, de https://www.apba.es/uploads/files/memoria_sostenibilidad/2019/memoria-de-sostenibilidad-2019.pdf

Les polítiques socials d'aquest port s'orienten cap a la relació amb l'entorn que consisteix en el manteniment i foment de les relacions del port amb els municipis, institucions i societat per tal de millorar la imatge percebuda per part dels ciutadans. Per altra banda, també treballen per poder contribuir al desenvolupament socioeconòmic, des del desenvolupament sostenible, creant el màxim nombre de llocs de treball i així, poder aportar riquesa al territori. Les seves actuacions es basen en 3 eixos principals: actuacions port-ciutat, actuacions port-comarca i actuacions mediambientals.

¹⁸Els objectius d'aquesta àrea de treball es centren bàsicament en 2 temàtiques: l'adaptació del territori amb infraestructures portuàries i millores d'instal·lacions existents i per altra banda, la presència del port en la cultura, educació i iniciatives de divulgació i comunicació de l'activitat del port.

Pel que fa al primer punt, aquest Port (com altres) també té cura de la recuperació per part de la ciutadania d'espais de transició entre el port i la ciutat de manera que poc a poc es transformi el límit litoral de manera conjunta amb les ciutats que hi tenen accés i per tant, amb la col·laboració d'ajuntaments i institucions territorials. Sota la denominació de "Lago Marítimo" es vol dur a terme aquesta integració que passa per accions diverses. Des de la recuperació ambiental i paisatgística d'alguna zona, fins a la rehabilitació d'algun edifici per a donar-li un ús social per la ciutadania o bé, amb la construcció d'un far que pretén ser un referent visual i simbòlic, a banda d'atendre a les necessitats pròpies d'un far. Aquestes obres i noves infraestructures no deixen de banda les necessitats d'accessibilitat de discapacitats i per això s'han eliminat barreres arquitectòniques i s'han afegit altres elements que faciliten l'accés a aquest col·lectiu com ara plataformes elevadores, ascensors, rampes, espais amples, pàrquings especials. Per altra banda, també disposen d'un servei que ofereix una empresa subcontractada per tal de facilitar el viatge en vaixell de passatgers amb mobilitat reduïda.

Per altra banda, centrant-nos en la segona línia de treball, identifiquem 3 matèries: coneixement i divulgació de l'activitat portuària, activitats d'àmbit cultural i per últim, també duen a terme accions des d'una vessant més solidària. Des del programa "Conoce tu Puerto" gestionen totes les activitats de comunicació i divulgació que es basen en donar a conèixer els instal·lacions i activitats portuàries a partir de sortides amb un vaixell per tal de que la ciutadania pugui conèixer les interioritats del port. Pel que fa a l'àmbit cultural, des de l'autoritat portuària es cedeix l'Auditori existent per a que

¹⁸ Port de la Bahía de Algeciras (2019). Memoria de sostenibilitat 2019. Recuperat 3 de març de 2021, de https://www.apba.es/uploads/files/memoria_sostenibilidad/2019/memoria-de-sostenibilidad-2019.pdf

es duguin a terme actes sense ànim de lucre on l'entrada sigui gratuïta com ara bé concerts musicals. Per últim, col·laboren amb diverses associacions sense ànim de lucre per a projectes benèfics, culturals i esportius a partir de les ajudes que concedeix la comissió Port Comarca en base al benefici de la societat.

3.4 Port de Bilbao

El Port de Bilbao és un dels centres de transport i logística més importants de l'Arc Atlàntic Europeu i un dels més importants a nivell nacional. Al 2019 el tràfic d'aquest port va situar-se al voltant dels 35 milions de tones que acabaven generant uns 69 milions d'€ en la seva xifra de negoci i amb resultat d'exercici final proper als 6 milions d'€. L'activitat que es desprèn del dia a dia del port contribueix en un 1,30% del total del treball del País Basc amb gairebé 11.500 treballadors. Segons un estudi encarregat per l'autoritat portuària a la consultora Deloitte, les empreses del territori estalvien fins a 318,5 milions d'€ anuals gràcies a l'existència del Port que els fa reduir costos de transport¹⁹.

Les polítiques de RSC l'Autoritat Portuària de Bilbao es basen amb processos de regeneració urbana, desenvolupament d'infraestructures i promoció del coneixement i l'esport. Tenen com a finalitat també la difusió de la història i el coneixement del mar i per això cedeixen al Museu Guggenheim l'espai on està situat. També és agent actiu en els esdeveniments nàutics, les activitats de coneixement del port i altres fòrums que impulsen aquesta difusió històrica i cultural de la comunitat marítima.

El seu compromís amb la divulgació històrica de l'activitat portuària, el coneixement de l'activitat del port i el valor patrimonial existent es desenvolupa a partir de visites didàctiques per estudiants i visites guiades per adults. Amb altres iniciatives com el concurs de contes del Port també pretenen apropar a la ciutadania la seva activitat. Aquesta labor es dota de més importància encara amb la creació de la "Fundación Puerto y ría de Bilbao" amb la qual es promouen i desenvolupen plans i actuacions amb projecció sociocultural i recreativa que permet un millor coneixement de la rellevància present del Port. A partir d'aquesta fundació es dona suport a la cultura, la difusió del llegat històric patrimonial, patrocinis d'actes esportius i socials així com la concessió de beques i ajudes per a la formació dins de l'àmbit portuari. Exemples d'aquestes activitats són: competicions esportives nàutiques, recorreguts guiats històrics i mediambientals pel coneixement del passat i present industrial de la ria, festes populars, etc. Lligat amb

¹⁹ Bilbao Port. Responsabilidad social corporativa, impacto económico. Recuperat 3 de març de 2021, de <https://www.bilbaoport.eus/responsabilidad-social-corporativa-rsc/impacto-economico/>

aquest aspecte més esportiu i cultural també es dona suport a la comunitat nàutica acollint en les seves instal·lacions el Museu Marítim i l'Escola Tècnica Superior de Nàutica i Màquines Navals.

Una altra de les branques que es treballen des del departament de Responsabilitat Social Corporativa és la de sostenibilitat i Medi Ambient amb el que ells anomenen “compromís verd”. En aquest sentit pretenen satisfer les necessitats actuals sense comprometre el desenvolupament futur i es per això que s'han adherit a diverses normatives i reglaments de rang europeu i nacional que prioritzen aquestes pràctiques respectuoses. A banda, també valoren el benestar físic, mental i sociocultural dels treballadors a partir del Projecte “Portu Osasuntsua” que ha de garantir la seguretat i salut dels treballadors a la vegada que gestiona iniciatives d'accions solidàries, accions de voluntariat, accions de donació de sang i accions d'informació de medul·la òssia.

Finalment, pel que fa a les infraestructures i la integració port ciutat, des del port de Bilbao no tenen un departament o similar que es correspongui directament sota la nomenclatura Port Ciutat (o semblant) com si que passa en tots els altres ports estudiats. Tot i això, si que duen a terme accions i iniciatives que corresponen al model que segueixen les altres autoritats portuàries sota aquesta denominació de Port Ciutat, o també Port Comarca en el cas de Algeciras. Aquests projectes els duen a terme des de la Fundació Puerto y Ría de Bilbao que desenvolupa diverses accions: investigació, conservació i difusió del llegat patrimonial del port amb formacions; convenis per activitats socials, culturals o esportives; organització de congressos i jornades i; concessió d'ajudes o beques per la formació en l'àmbit portuari. Amb aquesta intenció d'integració el port ha dut a terme la iniciativa en la remodelació urbana de la Ría de Bilbao per tal de promoure una ciutat turística, moderna, creativa i cultural. Aprofitant espais industrials abandonats, l'autoritat portuària ha anat cedint terrenys que ocupaven els molls i actualment s'hi troben edificis tant emblemàtics com el Guggenheim i el Palau Euskalduna. Així doncs, desplaçant l'activitat portuària cap a l'exterior han alliberat espais que s'han tornat a la ciutadania per a fer parcs, zones comercials i d'oci, infraestructures esportives, etc. També és important indicar que atenen a les necessitats d'accessibilitat dels discapacitats regint-se al que diu la normativa sense aportar cap valor afegit a allò que és estrictament obligatori.

3.5 Comparació

A continuació es resumeix tota aquesta informació de manera esquematitzada per poder comparar cada model.

	Port Ciutat	Serveis i Equipaments	Divulgació del coneixement	Accions sostenibilitat	Campanyes solidàries	Accions accessibilitat	Reconversió edificis
Barcelona	Sí	Serveis nàutics, zona comercial, restauració, exposicions, fires, museus, clubs esportius	Museu i arxiu	Sí	-	Sí	Sí
València	Sí	Exposicions, activitats nàutiques esportives, restauració, parcs, clubs esportius	Exposicions d'història portuària i patrimoni	Sí	Sí	Sí	Sí
Algeciras	Sí (+ Port Comarca)	Actes culturals, auditori	Activitats amb vaixell ("Conoce tu Puerto")	Sí	Sí	Sí	Sí
Bilbao	No com a tal. Equivalent: Fundación Puerto y Ría de Bilbao	Museus, activitats nàutiques i marítimes, activitats culturals	Visites guiades didàctiques i museu marítim	Sí	-	Sí	Sí
Tarragona	Sí	Activitats culturals, teatre, fires, exposicions, restauració, zona esportiva,	Museus, visites guiades, arxiu, Observatori Blau, exposicions	Sí	sí	Sí	Sí

Taula 3: Resum RSC ports espanyols. Font: Elaboració pròpia.

Com s'ha pogut veure, els ports estudiats enfoquen de maneres semblants les seves polítiques de Responsabilitat Social Corporativa basant-les sobre tot en 3 eixos: sostenibilitat, coneixement i divulgació del patrimoni portuari i polítiques d'integració d'infraestructures portuàries (el que coneixem sota el model de Port Ciutat). Així doncs, sota aquests tres pilars, cada port desenvolupa i enfoca de maneres diverses les seves actuacions donant una visió més turística, comercial o social segons les seves preferències.

El Port de Barcelona té un caire més comercial²⁰ amb una forta orientació i oferta al turisme que és degut a la importància d'afluència de creuers en aquest territori i a la rellevància institucional i geogràfica que té la ciutat dins del sector empresarial i administratiu. Les seves activitats de Port Ciutat aprofiten la presència d'aquest sector per treure'n rendiments i tot i ser un port obert a la seva ciutadania, és un espai molt més orientat al turisme encara que això, directa i indirectament, també acabi repercutint en la ciutadania ja que els dota d'una gran quantitat d'infraestructures que d'altra manera, potser no tindrien. En aquest sentit – i corroborant la idea de que té una orientació més comercial i no tan social o ciutadana- hi ha mancança d'una part més solidària que si que es troba en altres ports com el de Tarragona i correspon a accions com campanyes de recollida d'aliments o semblants.

En contraposició, a València si que hi ha feina en aquest àmbit solidari però pel que fa al model Port Ciutat, es troba una mica més endarrerit en comparació amb el de Tarragona – cosa que coincideix amb l'aspecte comentat a l'entrevista de Montse Adan on explicava que el model tarragoní ha sigut i és pioner. Tot i això, s'estan començant a engegar accions en aquest sentit per fomentar aquestes infraestructures obertes a la ciutadania amb un enfocament molt semblant al desenvolupat a Tarragona. Per altra banda, el sector nàutic té més importància en aquest Port i té més suport i presència que a Tarragona, on es podria començar a invertir en aquest aspecte²¹. Un darrer element diferenciador que serviria com a element de millora pel port de Tarragona és l'existència dels comitès assessors presidits pels alcaldes de les localitats ja que és una manera d'institucionalitzar les relacions amb les administracions de manera que es puguin atendre adequadament les necessitats dels ciutadans.

El model instaurat a Algeciras es centra molt en la gestió i cessió de les infraestructures i edificis però deixa més de banda l'àmbit sociocultural ja que no tenen ni museu, ni arxiu, ni acullen exposicions. Per tant, a nivell patrimonial, cultural i de divulgació del

²⁰ Vegis entrevista a Josep Maria Cruset (Annex I, I, pàgina 14).

²¹ Vegis entrevista a Joaquina Sendra (Annex I, VI, pàgina 44).

coneixement portuàri tenen encara molt marge de treball i de millora. Tot i això, és important destacar la presència d'un departament paral·lel al de Port ciutat anomenat Port comarca, on es duen a terme accions a nivell comarcal. És l'únic dels ports estudiats que compta amb aquesta figura tot i que això no signifiqui que els altres ports no facin accions al mateix nivell geogràfic, per bé que l'opció de crear una estructura que ho gestioni independentment denota la importància que atorguen a la generalitat del territori i no només al sector més proper.

Com s'ha vist al gràfic presentat a l'inici d'aquest apartat, els ports de Tarragona i Bilbao són molt semblants pel que fa al tràfic de mercaderies i per tant, no sorprèn que l'estructura implementada a Bilbao sota el nom de Fundación Puerto y ría de Bilbao s'assimili molt a la que es segueix a Tarragona des de Port Ciutat. Es centren i desenvolupen els mateixos eixos i compten amb moltes ISOS i plans d'execució que han de permetre les futures accions en quan a integració de ciutat i zona portuària. Destaquen per un major grau de desenvolupament d'accions nàutiques on, com ja s'ha comentat anteriorment, a Tarragona hi ha molt espai de millora.

Un aspecte que es troba explicat en tots els portals d'informació d'aquests ports és el relatiu a l'accessibilitat de les persones amb algun tipus de discapacitat. En tots ells es duen a terme accions i obres per acondicionar i adaptar les infraestructures per tal de que siguin accessibles a tots els col·lectius (instal·lació de rampes, accessos més amplis, elevadors, lavabos adaptats, etc.) però hem de tenir en compte que tot i que ho incorporen dins del marc d'actuacions de responsabilitat social corporativa, aquestes autoritats portuàries estan obligades per llei²² a dur a terme totes aquestes obres per poder rebre a les seves instal·lacions a persones amb diverses necessitats per tant, no estan aportant un valor afegit sinó que simplement estan complint amb la normativa vigent. L'única institució estudiada que sí que va més enllà és el port d'Algeciras que compta amb una empresa subcontractada que s'encarrega de gestionar els viatges dels passatgers minusvàlids per tal d'assegurar-se que tenen cobertes totes les seves necessitats en els viatges contractats. Iniciatives com aquestes, o d'altres, podrien ser adoptades per tots els ports i d'aquesta manera, incloure la integració i accessibilitat d'aquest col·lectiu a la seva llista d'objectius realment prioritaris o transcendents.

²² Espanya. Real Decreto 366/2007, de 16 de març, pel que s'estableixen les condicions d'accessibilitat i no discriminació de les persones amb discapacitat en les seves relacions amb l'Administració General de l'Estat. BOE, 24 de març de 2007, núm. 72, 12.852-12.856.
Espanya. Real Decreto 1276/2011, de 16 de setembre, d'adaptació normativa a la Convenció Internacional sobre els drets de les persones amb discapacitat. Boe, 17 de setembre de 2011, núm. 224, 98.872-98.879.

En definitiva, el model tarragoní està molt desenvolupat si ho comparem amb els grans ports nacionals i és pioner en alguns aspectes com ara el de programació cultural i oferta museística i divulgativa del patrimoni i coneixement portuari cosa que sorprèn perquè com ja hem pogut veure, els ports estudiats són molt més grans i per tant, tenen més recursos al seu abast. Cal destacar doncs la feina del port de Tarragona en aquest sentit i la importància i implicació que hi ha per a seguir treballant en aquest àmbit. No és un model de mínims sinó que hi ha diversitat d'accions i ofertes que reporten positivament a la ciutat i redueixen el cert impacte negatiu que pot generar el Port a la vida dels ciutadans.

4. Propostes de millora

Un cop comparats els diversos ports i dutes a termes vàries entrevistes adjuntades als annexos d'aquest treball, s'arriba a la conclusió que el Port de Tarragona té un model de política de Responsabilitat social Corporativa molt desenvolupat en el territori i molt centrat en el retorn a l'entorn per poder pal·liar d'alguna manera l'impacte negatiu que pot generar. Tot i tenir un bon pla d'acció i estar estructurat amb diverses vies d'ajuts, infraestructures i programació cultural i divulgativa, l'evolució i la millora continua són un element imprescindible per a qualsevol empresa i/o institució ja que adaptar-se als nous temps i les noves necessitats és indispensable per poder oferir el que realment es necessita, tant per part dels clients com per part de la ciutadania. És per això que tot i tenir molt bones polítiques de Responsabilitat social corporativa, després de tot la anàlisi i estudi prèviament mostrat, es desenvolupen algunes propostes de millores o ampliació d'aquestes polítiques que es podrien adoptar fàcilment en aquesta gestió.

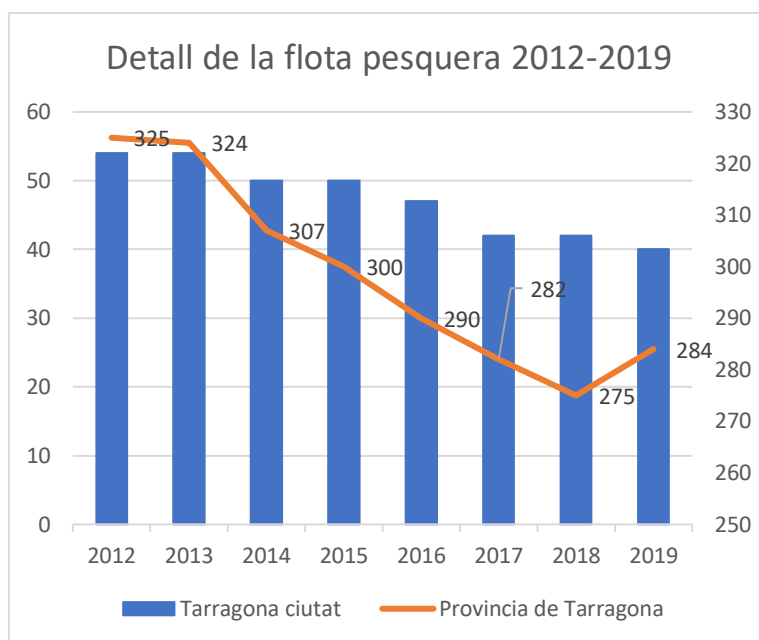
Aquestes propostes també suposarien una millora del coneixement per part de la ciutadania de les accions referides a aquest àmbit que du a terme el Port de Tarragona ja que com més presents estiguin i més accions es desenvolupin, més implicats estaran al dia a dia de la societat i involucran a més col·lectius cosa que suposa un retorn major. D'aquesta manera, són propostes que – per la seva naturalesa – aporten un valor afegit a la ciutadania i per altra banda, el Port veu ampliat el seu ventall d'actuacions cosa que permet arribar a més individus, incidir més en la societat i conseqüentment, estar més presents en el coneixement de la ciutadania a la vegada que aquests tenen unes millors percepcions respecte a aquesta institució. Per tant, aquestes millores s'estructuren en base a la hipòtesi plantejada a l'inici del treball i pretenen dotar de major coneixement a la ciutadania envers les accions de RSC del Port.

1 – Suport al desenvolupament de l'activitat nàutica esportiva. En primer lloc, una de les possibles millores que es podrien adoptar és el suport al desenvolupament de

l'activitat nàutica esportiva. A Tarragona és un sector poc desenvolupat en comparació a altres ports com el de Barcelona o a altres localitzacions del litoral costaner com Cambrils o Vilanova. A l'entrevista amb la Marta Virgili, cap de l'àrea de presidència i relacions institucionals del Port²³ des d'on es gestionen alguns dels àmbits de RSC, ens explica l'evolució negativa de la implicació del port en l'àmbit esportiu que s'ha acabat reduint a la participació en alguns campionats cedint trofeus i medalles ja que el panorama esportiu del territori és tan ampli que no es donava abast. Tot i això, crec que la part nàutica podria ser una excepció d'aquest declivi donat que es troba en la zona portuària i per tant, té una relació directa i especial amb el port de la qual no en gaudeixen els altres clubs i entitats esportives de la zona. Aquesta relació directa, podria treballar-se des de Port Ciutat per aquesta proximitat esmentada i seria una manera d'oferir equipaments i instal·lacions a tota la ciutadania mitjançant la pràctica nàutica esportiva. El Port Esportiu de la ciutat és una zona que no ha acabat d'engegar però a la vegada té moltes oportunitats ja que és una zona tranquil·la, familiar i de lleure i esport que consta de molts locals. Amb la participació del port es podria ampliar tota la oferta del Moll de Costa, cosa que beneficiaria tant al port com a la ciutadania, i es podrien obrir nous negocis en aquests espais que estan en desús de manera que es donaria més activitat econòmica a la ciutat i hi hauria una altra zona de restauració, lleure i esport. Per tal de potenciar aquesta zona es podrien posar més facilitats d'aparcament (a nivell de quantitats i preus d'aquests) i es podrien oferir descomptes als visitants de les instal·lacions i activitats del Port per a que gastessin en els restaurants i negocis de la zona per fomentar el passar tot un dia al Port. Aquesta implicació hauria de ser coordinada entre 3 membres: Port de Tarragona (per la seva implicació a la ciutat, proximitat a Port Esportiu i com a agent dinamitzador i amplificador de la zona portuària i del Moll de Costa), l'Ajuntament de Tarragona (com a institució administrativa implicada degut a les seves competències en urbanisme) i el Club Nàutic de Tarragona (com a membre afectat). Amb la col·laboració d'aquests tres elements es podria presentar un projecte atractiu que permetés relançar aquesta zona i dotar-la d'activitat.

2- Suport a la flota pesquera. Per altra banda, també seria interessant, que el Port, d'alguna manera o altra, donés suport a la flota pesquera tarragonina que en els últims anys s'ha vist afectada negativament per la seva reducció com es mostra en el gràfic que hi ha a continuació. Segons Agustí Rillo, president de l'Associació del Peix Blau de Tarragona, les captures i ingressos han caigut un 70% i la situació és greu ja que, per exemple, fa uns anys hi havia unes 42 barques del sector de la llum i actualment només

²³ Vegis entrevista (Annex I, II, pàgina 8).



Gràfic 3. Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del departament d'agricultura de la Generalitat.

n'hi ha 11²⁴. Tot i que les accions que es duen a terme en relació al medi ambient, neteja del mar i recuperació de l'entorn natural, els afecten positivament, es podria obrir una línia de treball conjunta per abordar les necessitats concretes que es tenen des d'aquest sector. Amb aquesta taula de diàleg es podrien encarar millor totes aquestes accions i

coordinar un pla de millora del sector pesquer per poder aconseguir un augment de les espècies pròpies tarragonines com són la sardina i el peix blau. D'aquesta manera, el Port no participaria només com a "soci capitalista" subvencionant ajuts sinó que també tindria veu, vot i acció en les decisions i plans adoptats. En aquesta ocasió, també seria interessant i convenient, la participació de l'ajuntament de Tarragona i fins i tot de la Diputació ja que podrien coordinar algun tipus de subvenció europea entorn al programa Green Deal²⁵.

3 – Inversions al riu Francolí. Una altra de les zones portuàries és la desembocadura del riu Francolí i el seu tram final, un espai poc conegut i freqüentat. Seguint la línia d'obrir els espais portuaris a la ciutadania pel seu ús i gaudi, el Port de Tarragona – en concret la seva àrea de Port Ciutat – podria invertir en la remodelació i adaptació d'aquest espai per tal de convertir-lo en una zona de lleure i esport tal i com va fer amb la zona del Km 0 i el far. En cas de no ser possible per necessitats tècniques pròpies de l'activitat productiva del Port, o de manera complementària a aquesta iniciativa, també podria col·laborar amb el finançament i suport dels projectes que sorgeixen de l'anomenada Taula del Francolí. Aquesta taula és una eina de treball impulsada per la

²⁴ Gosálbez, Carles. (2020, juliol 27). Les captures de peix baixen un 70% amb relació al 2019 a Tarragona. *Diari més DIGITAL*. Recuperat 22 de març de 2021, de https://www.diarimes.com/noticies/tarragona/2020/07/28/les_captures_peix_baixen_amb_relacio_2019_tarragona_86467_1091.html?

²⁵ Programa europeu que pretén dotar a la UE d'una economia sostenible de manera que es transformin els reptes climàtics en oportunitats per tal d'aconseguir una transició justa i integradora.

Diputació de Tarragona on, amb la col·laboració d'una vintena de municipis proper a l'eix principal del riu, agrupen esforços per treballar per la millora ambiental del riu, per l'impuls del Camí Blau i les rutes existents i també, per la posada en valor de la identitat d'aquests municipis.

4 – Col·laboració amb la URV. Una altra proposta de millora, en aquest cas en l'àmbit del coneixement i l'educació, és la col·laboració amb la Universitat Rovira i Virgili. Per tal de donar oportunitats laborals a la ciutadania del territori es podria fer un pla de formació conjunt amb la Universitat. D'aquesta manera, el Port guanya treballadors amb formació adaptada i personalitzada per als llocs que es necessitin cobrir i amb i els estudiants locals no tenen la necessitat de marxar lluny per a poder tenir oportunitats laborals. Amb aquesta acció doncs, hi ha un benefici global. La idea és que, tal i com es fa en el sector químic, la URV ofereixi carreres universitàries o algun tipus de formació (sent el nivell que es cregui convenient per ambdues institucions) que satisfaci les necessitats de coneixement per a certes professions específiques portuàries. En aquest sentit, també, la URV pot guanyar prestigi per especialitzar-se en aquest àmbit i, el Port, guanya qualitat laboral i professional. Seria una acció a llarg termini i laboriosa però que implicaria un benefici enorme a l'entorn. D'aquesta manera, també es potenciaria el talent local i la percepció de qualitat del Port. Tal i com passa amb la petroquímica, la zona Tarragonina, podria també ser coneguda com una zona universitària portuària d'importància a nivell nacional i això donaria prestigi a la ciutat i la institució, que es veurien doblement beneficiades pel talent i l'activitat que se'n desprendria i per altra banda, pel bon nom que podria guanyar en aquest aspecte.

5 – Suport al teixit empresarial local. Com ja s'ha explicat anteriorment i en diverses ocasions al llarg d'aquest estudi, les polítiques de RSC pretenen un retorn positiu a la ciutadania i a l'entorn, que compensi la possible petjada negativa que es desprèn de l'activitat de qualsevol sector empresarial. En aquest sentit, un aspecte rellevant, és la importància que es doni al talent local i al comerç de proximitat ja que aquest tipus de consum, afavorirà a l'economia circular del territori augmentat els beneficis i benestar general. És a dir, si es dona activitat i negoci a les empreses locals, s'entén que els seus treballadors en sortiran beneficiats i a la vegada, suposant que son ciutadans tarragonins o pròxims a la ciutat, aquests podran consumir més en altres negocis propers i d'aquesta manera, la roda es va retroalimentant i tot el territori obté guanys. La pregunta és clara, fins a quin punt el Port té la oportunitat d'incidir en aquest aspecte i de quina manera. És evident, que tota aquesta economia circular no només depèn del port ja que a la ciutat i a l'entorn hi ha molts altres agents i factors implicats; ara bé, això

no vol dir que el Port, d'alguna manera, no hi pugui col·laborar. Una eina clau en tot aquest procés serien les clàusules de contractació. És una opció complicada ja que s'ha de seguir la legislació vigent que és molt precisa en aquest aspecte i impedeix tractes de favor per evitar la prevaricació i/o el tràfic d'influències. Per tant, per poder afavorir a les empreses la solució no és tan senzilla com l'aplicació d'una clàusula que limiti l'accés al concurs a les empreses del territori. Ara bé, una possible solució per evitar aquest topall, podrien ser alternatives que impliquin inversió en el territori de manera directa; per exemple, es podria exigir que l'empresa que opti a un concurs o licitació disposi d'uns equipaments i infraestructures mínimes (magatzems, naus industrials, oficines, etc.) en un espai proper al territori. Per exemple, si una Empresa francesa guanya la plaça, hauria de llogar una nau en alguna zona propera (s'hauria de marcar la proximitat en els requisits del concurs) i per tant, algun propietari del territori ja se'n veuria beneficiat i aquesta empresa deixaria certs guanys a l'economia local.

6 – Borsa de sol·licituds i ofertes d'ajuts. En l'entrevista realitzada a la Sra. Marta Virgili, cap del departament de Presidència i Relacions Institucionals del port, es presenta la idea del model ideal de Responsabilitat Social Corporativa. Ella fa referència a l'exemple de la Fundació Obra Social La Caixa com a model òptim d'aquestes polítiques. Tot i això creu inassolible aquest nivell ja que el Port, com s'ha explicat en varies entrevistes realitzades, es veu limitat en qüestió de recursos pels pressupostos i requisits exigits des de Puertos del Estado. Tot i això, per tal d'aprofitar aquesta idea i aprofitant el teixit empresarial tarragoní, crec que es podria coordinar una eina semblant que col·laborés amb les empreses que tenen aquestes polítiques d'ajuts més desenvolupades com serien les empreses del sector petroquímic tarragoní. La proposta és crear una eina que posi en contacte les necessitats dels ciutadans i entitats amb aquestes empreses que presten ajudes, subvencions i col·laboracions de manera que es puguin repartir equitativament aquestes accions i s'arribin a cobrir més aspectes sense dependre de contactes existents. La idea és crear una fundació o plataforma que funcionés com una borsa de treball, on hi ha ofertes i demandes i es reparteixen segons les possibilitats i recursos de les empreses, analitzant també l'encaix que tinguin en els seus programes individuals. És una model de repartiment equitatiu que permet arribar a cobrir més àmpliament les necessitats territorials i que podria permetre treure a la llum entitats que històricament han pogut estar menys representades en aquests tipus d'ajuts i han tingut més dificultats.

7 – Millores en accessibilitat. Un altre aspecte important, que ja s'ha vist en l'anterior apartat sobre l'estudi d'altres ports nacionals, és el d'accessibilitat. Com hem vist, moltes

accions queden limitades al que és exigit per llei i per tant, és important poder anar una mica més enllà per tenir un espai i ciutat adaptada a tots els ciutadans que faciliti l'accés i la lliure mobilitat a tothom. En aquest sentit podem agafar la idea del Port d'Algeciras que té una empresa que s'encarrega de la mobilitat d'aquest col·lectiu en els creuers que ofereix però també podem ampliar la implicació del Port en aquest sentit i anar un pas més enllà. Es podria fer un treball coordinat amb els diversos clubs nàutics de la zona per poder oferir activitats aquàtiques adaptades a aquests col·lectius que es patrocinessin des del Port per a ciutadans i turistes. Es crearia d'aquesta manera, una connexió entre dues propostes de millora comportant una sinergia com a conseqüència d'aquesta unió; es tractaria d'abordar conjuntament la idea d'una major implicació per part del Port amb l'activitat nàutica esportiva i per altra banda, l'assoliment de noves fites pel que fa a l'àmbit de l'accessibilitat i oferta d'activitats. Per altra banda i centrant-nos en infraestructures i ciutadania, es podria crear una nova zona de jocs infantils en aquest cas, inclusius. Hauria de ser un parc infantil amb un disseny que tingui en compte les necessitats d'infants amb qualsevol tipus de discapacitat física ja sigui criatures amb cadires de rodes, invidències o qualsevol altre discapacitat sensorial. D'aquesta manera es creen espais accessibles per a ells sense que comportin una separació dels parcs infantils "convencionals" i per tant, poden compartir estones amb la resta de persones de la seva edat sense cap tipus de diferència. És una manera de crear un valor afegit a la zona del Moll de Costa i un element més per vendre el port com a dinamitzador social i integrador.

8- Dotar de més importància a Apportt. Per últim, en diverses entrevistes es parla de les limitacions que suposa formar part de Puertos del Estado a nivell pressupostari i de llibertat de gestió de recursos i preses de decisions. En aquest sentit, és evident que no hi ha cap possibilitat de reforma, millora o incisió que estigui en mans del Port de Tarragona a nivell individual però sí que hi ha una manca de rendiment de l'Agrupació per a la Promoció del Port de Tarragona (Apportt) que en certa manera, podria cobrir i compensar aquestes dificultats. Aquesta entitat persegueix la gestió i promoció dels interessos comuns de les empreses del Port amb el treball conjunt de tots els sectors econòmic de la ciutat que estiguin relacionats amb l'activitat marítima així com la col·laboració amb institucions locals. Tal i com es detalla en l'entrevista amb el Sr. Joaquim Sendra, és una agrupació poc aprofitada que a nivell funcional i pràctic acaba resultant gairebé inoperativa. Reactivar l'activitat d'aquest col·lectiu seria una bona oportunitat per fomentar les relacions amb institucions i poder realitzar conjuntament algunes de les accions proposades en aquest apartat així com d'altres que puguin sorgir a partir d'aquesta sinergia. Tenir aquesta relació directa amb les institucions permet un

treball permanent amb projecció de futur que no variï amb els canvis de govern ja que aquest treball s'articula a partir de tècnics, treballadors, que no tenen posicionaments polítics en l'exercici del seu càrrec i per tant, això dona continuïtat als projectes i iniciatives. Aquesta relació i treball permanent es podria articular amb Apport i permetria l'adequació de més infraestructures i l'adaptació de les necessites de la ciutat a les capacitats del Port de Tarragona a més, permetria als altres agents econòmics participar d'aquestes iniciatives cosa que suposa una sinergia molt interessant que encara està per explotar i incentivar.

B. APLICACIÓ PRÀCTICA I METODOLOGIA

1. Hipòtesis inicial

La part pràctica d'aquest treball es centrarà en la resolució d'una hipòtesis definida a la introducció del treball:

- Les polítiques de RSC del Port de Tarragona no són conegudes per bona part de la ciutadania ja que molts dels habitants de la ciutat no arriben a saber que moltes de les infraestructures són finançades pel Port.

Aquesta afirmació neix d'una prèvia revisió bibliogràfica sobre les polítiques de RSC en les diferents entitats portuàries espanyoles mencionades anteriorment per tal de poder oferir una visió panoràmica i comparativa amb la del Port de Tarragona que permeti una valoració més extensa i acurada al nivell de desenvolupament actual.

2. Metodologia

Per tal de desenvolupar la pràctica de l'estudi i poder resoldre la qüestió plantejada en la hipòtesis inicial s'han dut a terme dues investigacions que es desenvolupen a continuació.

2.1 Investigació quantitativa

En primer lloc, s'ha desenvolupat una investigació quantitativa a partir de la difusió d'una enquesta en suport informàtic²⁶. D'aquesta manera es pretén analitzar el coneixement de la ciutadania tarragonina en relació a les polítiques de RSC del Port de Tarragona per poder valorar en sentit afirmatiu o negatiu la primera hipòtesis plantejada.

²⁶ Veure model d'enquesta a Annex III.

S'opta per aquest mètode perquè l'objectiu és poder arribar al màxim de respostes possibles i obtenir una mostra prou gran com per extreure'n conclusions. A banda, permet fer-ne una difusió ràpida i sense cost a la vegada que facilita la quantificació i unificació de respostes. La interpretació dels resultats serà objectiva ja que les dades són sòlides.

Per a fer-ho s'ha utilitzat l'aplicatiu que ofereix Google ja que no es necessita un grau elevat de coneixements per a fer-lo servir i és molt intuïtiu i fàcil per als enquestats. En aquest cas, la població objecte del present estudi és la ciutadania de Tarragona (incloent-hi també les persones que tot i no viure-hi, treballin a aquesta ciutat). La mostra final ha sigut de 206 respostes distribuïdes en 112 dones i 91 homes²⁷.

2.2 Investigació qualitativa

Per altra banda, per dur a terme la investigació qualitativa s'han dut a terme diverses entrevistes al sector empresarial tarragoní, a membres del Port de Tarragona implicats en l'exercici i desenvolupament de les polítiques de RSC²⁸ i a una representant institucional²⁹. S'ha pogut parlar amb: el Sr. Josep Maria Cruset (president del Port de Tarragona), la Sra. Marta Virgili (cap de presidència i relacions institucionals del Port de Tarragona), la Sra. Montse Adán (directora de Port-Ciutat), la Sra. Trinitat Castro (Directora dels Serveis Territorials del departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya al Camp de Tarragona), el Sr. Carlos Arola (expresident de l'associació Apport i vicepresident tercer de la Cambra de Comerç Tarragonina), el Sr. Joaquim Sendra (expresident de PIMEC Tarragona) i el Sr. Florenci Nieto (president de PIMEC Comerç Tarragona). Totes aquestes persones estan relacionades amb el Port a nivell empresarial, institucional o laboral i d'aquesta manera s'ha pogut obtenir informació relativa al context en que fluctua l'activitat del port. Aquesta mostra és representativa de l'univers ja que engloba el sector d'interès però no estadísticament ja que es tracta d'una mostra reduïda, doncs les entrevistes no permeten arribar un nombre tan elevat de persones com si que ho fan les enquestes.

S'ha optat per aquest mètode directe (on tots els entrevistats sabien el propòsit de l'entrevista) ja que permet aprofundir en la informació que es vol obtenir personalitzant cada entrevista per a cada personatge. Totes les entrevistes estaven prèviament

²⁷ A l'apartat "3. Investigació quantitativa – Resultat enquestes" es detalla les edats de la mostra i les altres característiques. A l'annex IV es poden veure tots els resultats.

²⁸ Veure transcripció entrevistes a Annex I

²⁹ L'objectiu era poder parlar també amb algun representant de l'ajuntament de Tarragona però no ha sigut possible ja que no s'han obtingut respostes per part de les persones contactades.

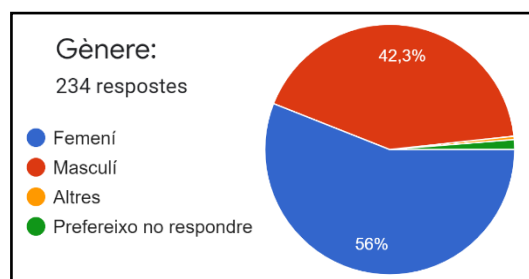
preparades i eren semi-estructurades per tal de tenir unes pautes a seguir i assegurar cobrir els temes d'interès però permetent adaptar la conversa segons les respostes de cada individu i així poder obtenir dades riques i profundes. Aquesta eina té un component més subjectiu ja que la interpretació es basa en la comprensió i valoració de la informació cosa que suposa conclusions més inductives.

3. Investigació quantitativa – Resultat enquestes

S'han obtingut 234 respostes de les quals es passen a analitzar a continuació els resultats.

En primer lloc, es concretarà el perfil dels enquestats per tal de poder contextualitzar les respostes i poder concloure els resultats en base a diverses orientacions.

Pel que fa al gènere, un 56% de les respostes són per part de persones del gènere femení mentre que un 42,3% del masculí, i sent el percentatge restant correspon a persones que han marcat la opció altres o han preferit no respondre a la pregunta. En aquest sentit, s'aconsegueixen resultats bastant igualats.



Gràfic 6: Gènere dels enquestats. Font: Elaboració pròpia.

Les edats són variades i tot i que no s'ha aconseguit una mostra igual en les diverses franges, el resum de la distribució és el següent:

Franges d'edat	Número de respostes
Entre 16 i 20 anys	27 respostes
Entre 21 i 25 anys	83 respostes
Entre 26 i 40 anys	40 respostes
Entre 41 i 65 anys	70 respostes
66 anys o més	14 respostes
TOTAL	234 respostes

Taula 4: Edats dels enquestats. Font: elaboració pròpia.

A continuació es preguntava si la persona enquestada vivia o treballava a Tarragona per tal de descartar tota aquella resposta que vingués d'individus no relacionats amb la ciutat. En els casos en que la resposta era negativa, l'enquesta s'acabava en aquell punt; pel contrari, per tots aquells que marcaven la opció afirmativa, hi havia un seguit de preguntes que s'analitzaran més endavant i que responien a l'objecte de l'estudi. En

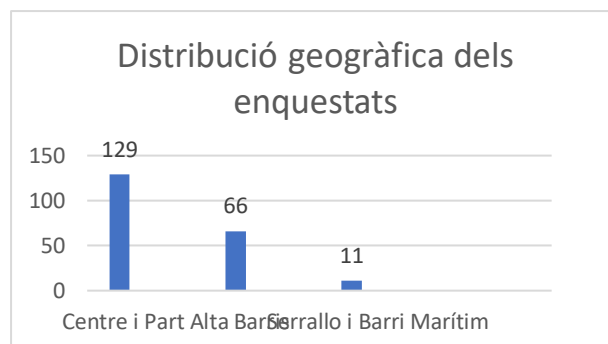
aquest cas doncs, el 88% dels individus enquestats viuen o treballen a Tarragona i per tant, aquests són els que acaben formant part de la mostra estudiada. Les 206 respostes afirmatives corresponen a 112 dones, 91 homes i la diferència són individus que prefereixen no identificar el gènere.

Les seves edats es distribueixen de la següent manera:

Franges d'edat	Número de respostes
Entre 16 i 20 anys	23 respostes
Entre 21 i 25 anys	75 respostes
Entre 26 i 40 anys	31 respostes
Entre 41 i 65 anys	64 respostes
66 anys o més	13 respostes
TOTAL	206 respostes

Taula 5: Edats enquestats de Tarragona. Font: Elaboració pròpia.

Una altra dada que es considera rellevant a l'hora de fer l'estudi és el barri o zona de la ciutat on es viu o treballa per poder analitzar amb posterioritat si existeix una diferència en els resultats depenent de la zona indicada o si pel contrari, hi ha una generalitat en les respostes. La distribució obtinguda és la que es mostra al gràfic de la dreta on es pot observar que la majoria de



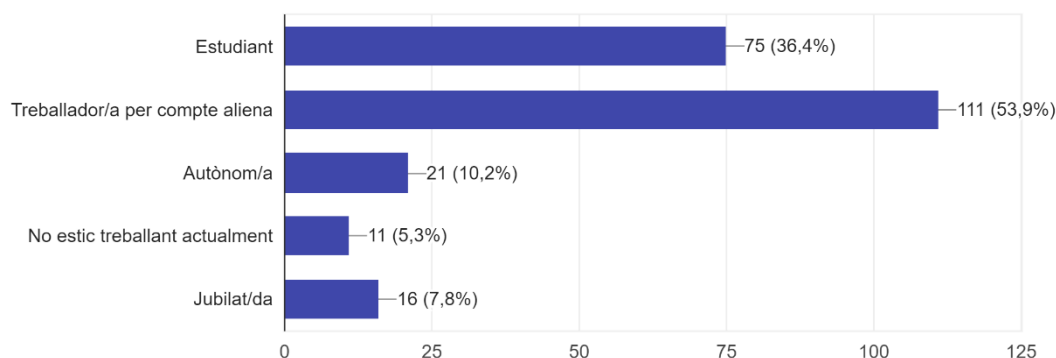
Gràfic 7: Distribució geogràfica dels enquestats. Font: Elaboració pròpia.

respostes obtingudes són de persones que viuen o treballen al Centre i Part Alta mentre que s'aconsegueixen molt poques respostes del barri del Serrallo i Barri Marítim. És un fet que té certa lògica ja que la quantitat i densitat de la població és major en les zones on més respostes s'extreuen.

Per últim, en aquest bloc introductori, es pregunta per la posició socioeconòmica obtenint les respostes a sota detallades i d'on es destaca una forta presència de respostes de treballadors per compte aliena i d'estudiants.

Quin és el seu estat?

206 respostes



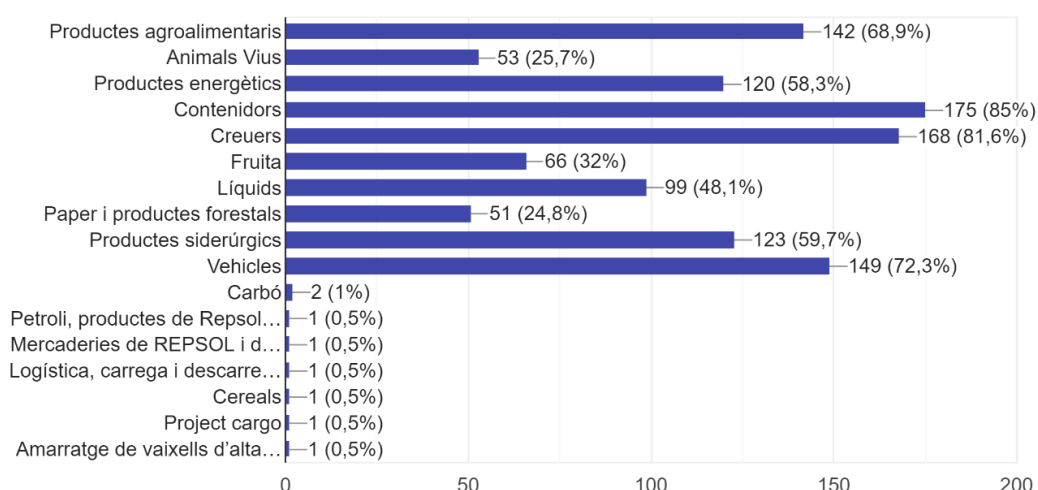
Gràfic 8: Situació laboral/activa dels enquestats. Font: elaboració pròpia.

Un cop tancat aquest bloc de preguntes, s'inicien les preguntes referents al Port de Tarragona que segueixen un ordre inductiu de manera que es comença amb preguntes més generals referents a l'activitat del Port i s'acaba amb preguntes concretes sobre el coneixement en certes accions de RSC que duu a terme aquesta institució.

En primer lloc i pel que fa al coneixement general del Port, el 97% dels individus afirmen conèixer el Port de Tarragona. A continuació, se'ls pregunta per quines activitats creuen que són pròpies del Port de Tarragona i s'ofereix un llistat amb totes les activitats que el Port du a terme i així detalla en la presentació de la seva web. Tal i com es mostra a continuació, els resultats són molt variats:

Quines activitats creu que són pròpies del Port de Tarragona?

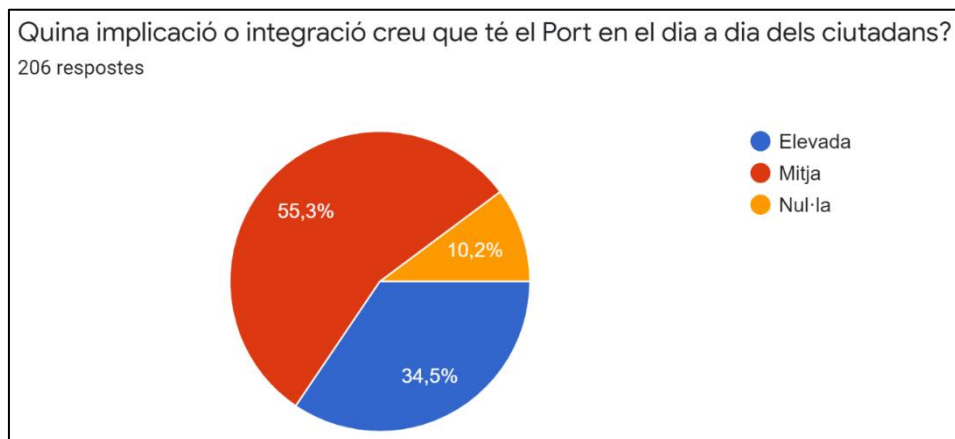
206 respostes



Gràfic 9: Respostes enquesta. Font: Elaboració pròpia.

Deixant enrere els aspectes més tècnics de l'activitat portuària, s'analitza la vessant més relacionada i implicada amb la ciutat, primer en termes generals i després amb

preguntes sobre les accions concretes desenvolupades al llarg dels darrers anys. Així doncs, en aquest sentit, el 98% dels enquestats valoren el Port com a institució rellevant dins de la ciutat i a la vegada, el 90% creuen que la seva activitat acaba repercutint positivament en els negocis de la ciutat mentre que el 7,8% afirmen no saber-ho. Quan es pregunta pel grau d'implicació o integració del Port en el dia a dia dels ciutadans, les respostes estan més diversificades tal i com es pot observar en el següent gràfic:

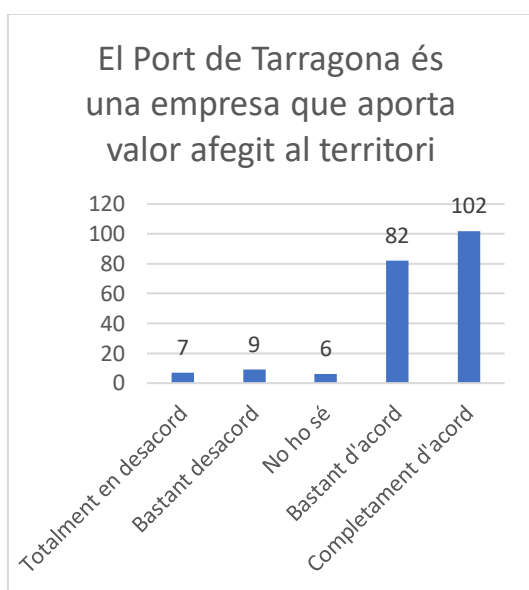


Gràfic 10: Respostes enquesta. Font: Elaboració pròpia.

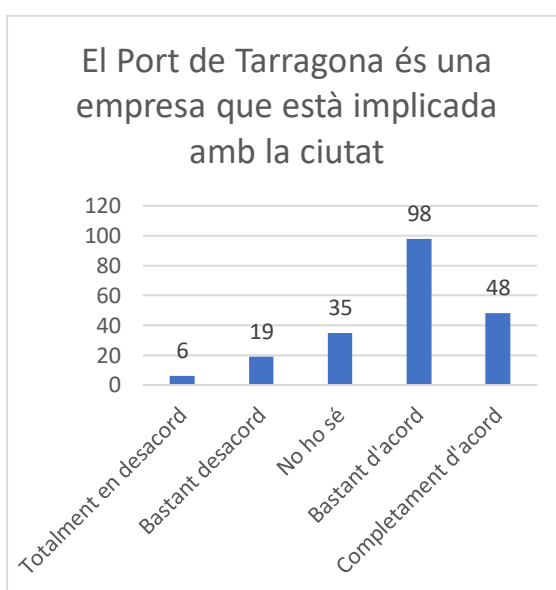
En aquest sentit, es deixa un espai obert per a que els enquestats lliurement puguin escriure quins elements creuen que aporta aquesta institució i la immensa majoria coincideix: llocs de treball, moviment comercial, beneficis i desenvolupament econòmic, turisme i prestigi. En algunes ocasions i en menor mesura també es mencionen algunes de les accions que s'analitzen més endavant i formen part del projecte Port Ciutat, com ara l'aportació de dinamisme, vida, infraestructures, espais públics i oferta i retorn cultural.

En definitiva, d'aquestes preguntes podem concloure dient que el **grau de coneixement de l'existència del Port és elevadíssim** i que en general, la **percepció de la seva activitat és positiva en quant a repercussió econòmica en els diversos negocis de la ciutat**. Això demostra la presència que té a la ciutat com a agent econòmic. Tot i que la població no acaba de tenir clar quins són els principals negocis propis d'aquesta institució tal i com es pot veure al gràfic referent a les diverses activitats i com s'explica també en vàries de les entrevistes realitzades, sí que el perceben principalment com a generador de riquesa i llocs de treball encara que no hi ha tanta unanimitat en quant a la implicació en el dia a dia de la ciutadania cosa que concorda amb les respostes de la pregunta oberta sobre les aportacions que creuen que fa a la ciutat on la gran majoria de respostes es basen amb criteris i fets econòmics i no socials i/o culturals (que serien els propis del dia a dia de la ciutadania).

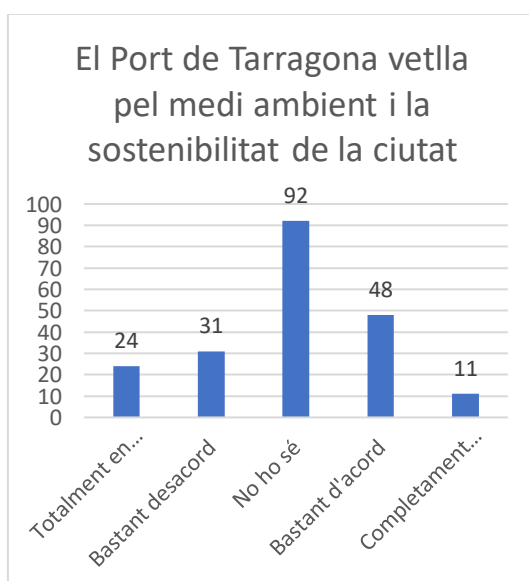
Per tal de seguir estudiant la percepció de la ciutadania respecte del Port es va seguir amb un nou bloc de preguntes. En aquest cas es presentaven unes afirmacions i l'individu havia de mostrar el seu grau de desacord o acord en una escala de l'1 al 5. Aquestes afirmacions eren totes referents a línies estratègiques que treballa el Port des de la Responsabilitat Social Corporativa i per tant, a partir dels resultats obtinguts en aquest bloc, podem extreure conclusions envers la imatge que projecta en relació a aquestes àrees. A continuació es mostren els gràfics que resumeixen tota la informació obtinguda.



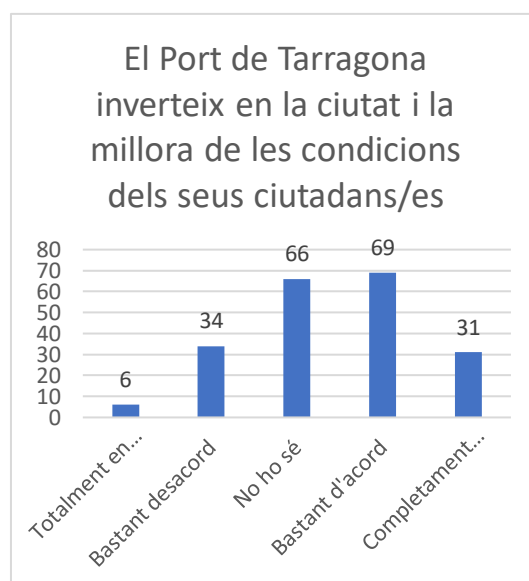
Gràfic 11: Respostes enquesta. Font: Elaboració pròpia.



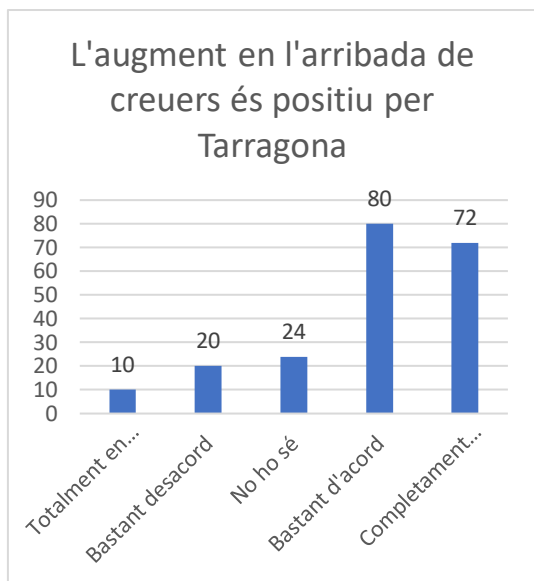
Gràfic 12: Respostes enquesta. Font: Elaboració pròpia.



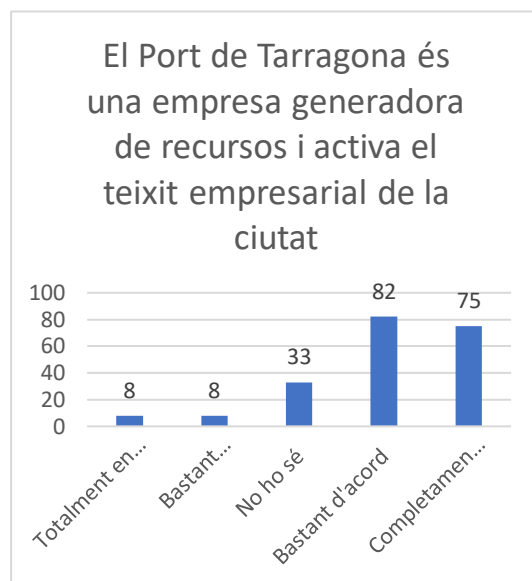
Gràfic 13: Respostes enquesta. Font: Elaboració pròpia.



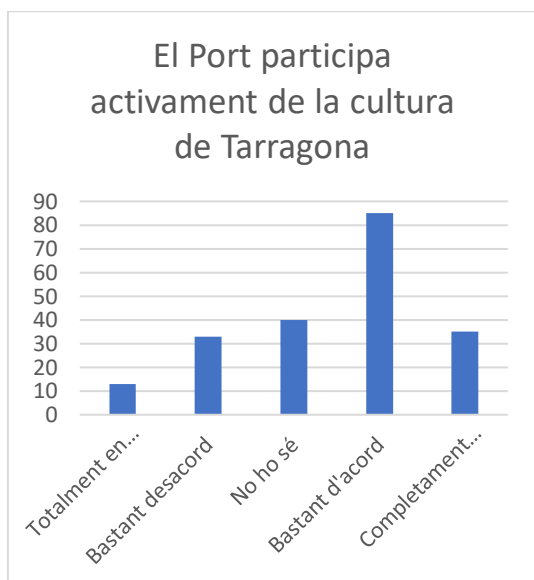
Gràfic 14: Respostes enquesta. Font: Elaboració pròpia.



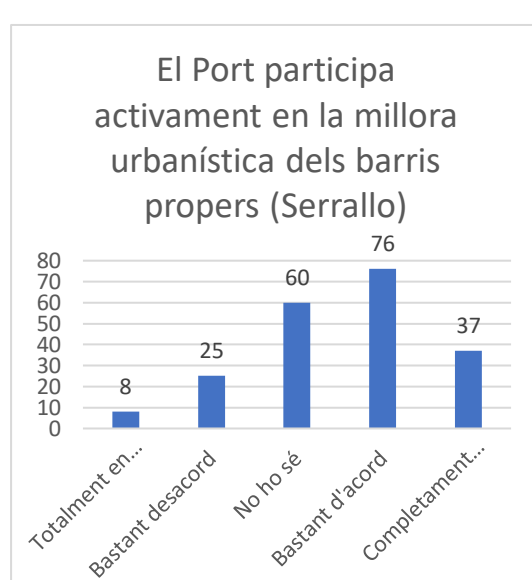
Gràfic 15: Respostes enquesta. Font: Elaboració pròpia.



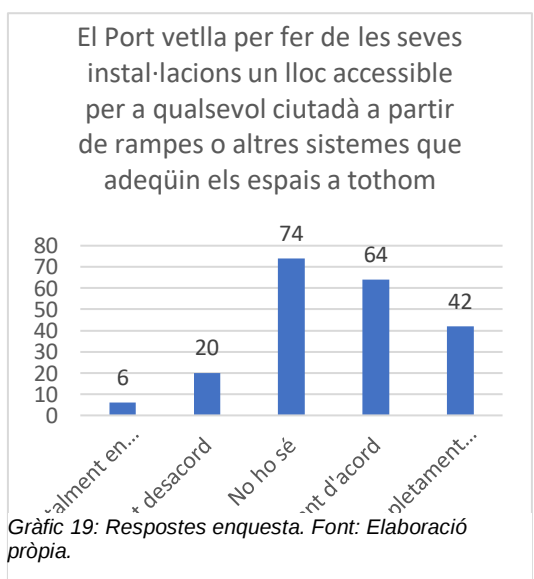
Gràfic 16: Respostes enquesta. Font: Elaboració pròpia.



Gràfic 17: Respostes enquesta. Font: Elaboració pròpia.



Gràfic 18: Respostes enquesta. Font: Elaboració pròpia.



Gràfic 19: Respostes enquesta. Font: Elaboració pròpia.

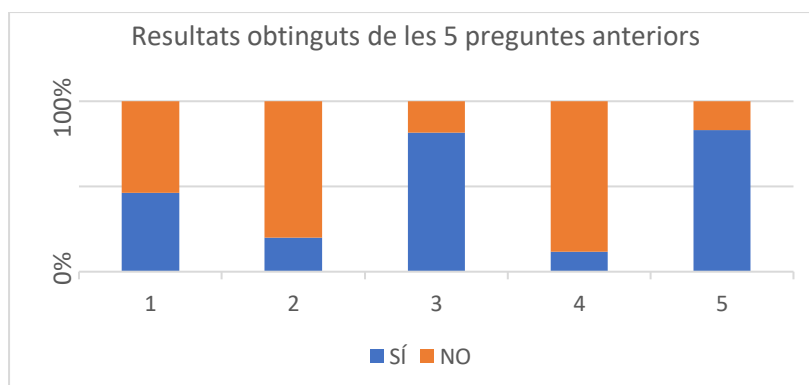
De l'anàlisi d'aquestes dades es pot corroborar el que ja es podia observar amb les primeres preguntes de l'enquesta. Quan es relaciona el Port amb el factor econòmic, la percepció majoritària és clara: el Port és un actiu important a nivell empresarial en el territori. Ara bé, quan s'entra en els temes més socials (com pot ser la inversió urbanística) i/o culturals, la situació quasi bé unànime anterior canvia per més disparitat d'opinions i un major grau de

desconeixement. És evident doncs, que la ciutadania coneix l'activitat que suposa el port – no les activitats concretes però sí el fet que generi una quantitat important de moviments i transaccions – i que per tant, el relacionen i situen com a factor econòmic potent. Tot i això, la percepció i coneixement del grau d'implicació del port amb la ciutadania és menor i per tant, en aquest sentit, el Port hauria d'invertir més recursos per capgirar la situació i aconseguir que les seves accions arribin més a la ciutadania ja que, amb aquest propòsit de fer un retorn a l'entorn hi ha la intenció d'oferir beneficis a la ciutadania però també la voluntat de millorar la seva imatge que en alguns altres sentits es pot veure perjudicada i si aquestes accions no són percebudes per la societat, no aconsegueixen aquest benefici en la imatge.

L'últim bloc de preguntes de l'enquesta perseguia l'objectiu d'estudiar el coneixement, deixant de banda la percepció, en les diverses polítiques de RSC i accions que se'n deriven i que el Port de Tarragona ha desenvolupat al llarg dels darrers anys. Per fer-ho, simplement havien de respondre “sí” o “no” a les preguntes que es mostren a continuació:

1. Sabia que el Port va finançar la remodelació del passeig marítim del Miracle i la passarel·la que uneix el final de la Rambla Nova amb la platja del Miracle?
2. Sabia que des del Port es col·labora amb campanyes de recollida d'aliments entre els treballadors?
3. Sabia que anualment el Port organitza centenars d'exposicions culturals en les seves instal·lacions?
4. Sabia que dins del port existeix una comissió social (Port Solidari) que es dedica a canalitzar les iniciatives solidàries dels treballadors de l'empresa?
5. Sabia que el Port compta amb l'existència d'un Museu i un Arxiu on es pot trobar informació i elements històrics referents al món portuari?

Els resultats van ser els següents:



Gràfic 20: Resultats enquestes. Font: Elaboració pròpia.

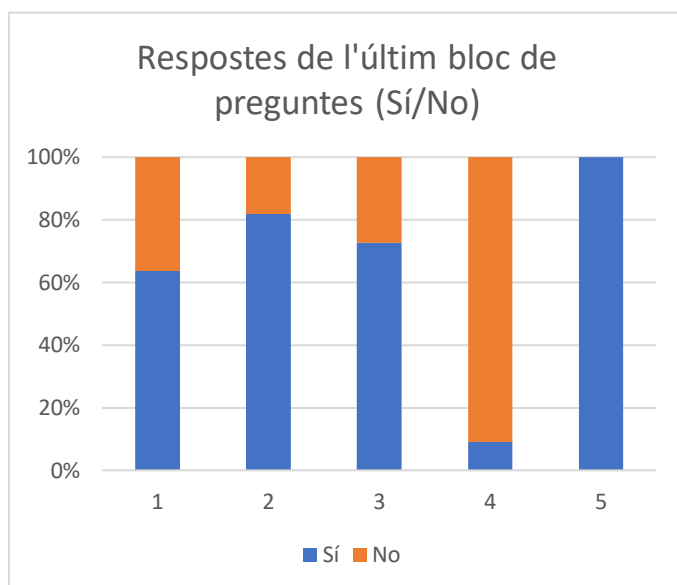
Només en la tercera i la última pregunta el “sí” supera a la opció negativa i coincideix que són les dues accions referents en cultura. Queda evidenciat doncs, que les activitats culturals organitzades pel Port arriben a la població i tenen èxit, tal i com es mostrava en el primer apartat del treball amb el nombre de visitants d'aquest tipus d'instal·lacions.

La diferència amb les altres preguntes és enorme i això, sota el meu punt de vista es deu a dos factors. En primer lloc, molts dels individus enquestats són població jove que han pogut assistir durant els seus anys d'escolarització al Museu del Port i a les diverses activitats que s'organitzen pels col·legis de la ciutat. Per altra banda, és probable, que de les 5 accions preguntades, les culturals són les que tinguin més relació amb la participació ciutadana i no només en el gaudi (com passaria en el cas de la passarel·la). A més, s'hi suma el factor que quan una persona assisteix a un acte acostuma a saber qui l'organitza i més quan ha d'accedir a les seves instal·lacions.

En aquest sentit, sobre la primera pregunta al voltant del coneixement del finançament de la passarel·la, resulta si més no curiós que més del 50% desconegui que ha sigut una aportació del Port de Tarragona ja que podria semblar que el més normal seria que el Port se n'hagués fet molta propaganda per tal de millorar la seva imatge. Per últim, el resultat de la segona i la quarta pregunta, on el “no” obté uns resultats molt per damunt de la opció afirmativa; és un resultat comprensible ja que no són accions que tinguin un abast tan general sinó que afecten als treballadors del Port i per tant, el seu desenvolupament no traspasa tant a la ciutadania a no ser que es tingui algun tipus de connexió amb el Port o bé es tracti amb alguna de les entitats beneficiades.

Un cop finalitzat aquest anàlisi general, passem a estudiar les respostes centrant-nos en els que afirmen viure o treballar al Barri del Port per veure si hi ha alguna diferència clara que ens permeti extreure alguna conclusió.

De les respostes obtingudes d'aquest col·lectiu podem veure com el 100% opina que és una institució rellevant dins de la ciutat i que la seva activitat acaba repercutint positivament en els negocis de la ciutat cosa que implica que tots opinen que té una implicació elevada – mitja. A la pregunta oberta sobre les aportacions que fa el port hi destaquen respostes que indiquen la presència de cultura al territori i les infraestructures pels veïns de la zona.



Gràfic 21: Resultat enquestes. Font: Elaboració pròpia.

En el bloc de les preguntes referents a si s'està d'acord o no amb les afirmacions indicades, en totes les preguntes està tothom d'acord amb el que s'indica exceptuant algun cas on es marca l'opció "no ho sé". Per tant, hi ha molta unanimitat amb compartir el que s'afirma (tot i que hi ha diferències entre completament d'acord i bastant d'acord) i en cap cas es marca una opció de desacord. De totes aquestes

preguntes, enumerades anteriorment, cal destacar la que és referent al medi ambient i sostenibilitat on, al contrari que en les altres, la opció majoritària és la del desconeixement cosa que pot ser deguda a un grau de tecnicisme superior que no afecta tan directament (en fets concrets) al dia a dia de la ciutadania.

Pel que fa a l'últim bloc de preguntes, veiem que les respostes afirmatives són molt superiors que quan no s'ha fet l'estudi per barris de manera que es podria afirmar que la ciutadania del barri del Port enquestada té més coneixement d'aquestes accions que es duen a terme que no pas la ciutadania general de la ciutat. Tot i això segueix destacant el desconeixement de "Port Solidari".

No s'ha observat cap diferència significativa entre les respostes dels barris del centre i les dels barris perifèrics de la ciutat.

Per tant, del resultat de l'anàlisi de les respostes als enquestats podem concloure amb varies idees:

- La idea principal que té la ciutadania de Tarragona quan es pregunta pel port és al voltant de la seva activitat i repercussió econòmica, valorant-lo com a un agent econòmic important en el territori encara que no es tingui un coneixement clar de la activitat concreta que s'hi desenvolupa.

- La part de Responsabilitat Social Corporativa no és tan coneguda i en general, no és el que la gent associa amb la imatge del Port o no consideren que sigui el que més aporta a la ciutat.
- Dins de les accions desenvolupades sota el marc de responsabilitat social, la part cultural és la més coneguda.
- Per contra, les accions d'infraestructures, adaptació urbana i/o iniciatives internes del Port són més desconegudes.
- Pel que fa als ciutadans del barri del Port tenen més coneixement i més bona percepció del port que si es compara amb la generalitat de respostes, sense diferenciar entre barris.

4. Investigació qualitativa – Resultat entrevistes

Amb la realització de les entrevistes es poden extreure varies conclusions al voltant del tema plantejat a l'inici: el coneixement o no de la ciutadania tarragonina envers les polítiques de RSC del Port de Tarragona.

En primer lloc cal apuntar que les opinions dels entrevistats són dispars en quant al grau de coneixement de tals polítiques però tots ells coincideixen en una idea: la ciutadania coneix l'existència del port, el perceben com un motor econòmic i generador de riquesa però sense saber exactament quines activitats s'hi desenvolupen en el dia a dia; cosa que coincideix amb els resultats de l'enquesta realitzada en la investigació quantitativa. Alguns d'ells – Josep Maria Cruset, Montse Adan i Carlos Arola – ho atribueixen al fet de ser un espai tancat, la zona aduanera no és de lliure accés per a tothom i això crea una esfera paral·lela que no permet veure la realitat diària de les seves actuacions ni moviments. Tot i això, des del Port de Tarragona i tal i com explica en la seva entrevista la Sra. Montse Adan, es duen a terme activitats per a que la ciutadania conegui l'activitat diària del Port a través de les rutes amb golondrina. D'aquesta manera cada cop estan arribant a més persones de diversos llocs del territori català i per tant, aquesta tendència poc a poc va canviant.

Deixant de banda el coneixement de l'activitat econòmica i centrant-nos a la percepció i coneixement de les accions de RSC del port per part de la ciutadania, ja no trobem aquesta unanimitat en les respostes dels altres entrevistats.

Si ens centrem en la opinió donada pels representats del port entrevistats observem que la visió és compartida i per tant, podríem generalitzar aquesta idea com a que guia e les decisions que es prenen a l'Autoritat Portuària referents a aquest àmbit. Així doncs

consideren que part de la població sí que coneix les actuacions referents a RSC que es fan des de la institució però també accepten que hi ha una part de ciutadans que no n'és coneixedora cosa que tampoc consideren que sigui un aspecte negatiu.

El president indica que allò que realment és important i orienta la presa de decisions és el fet que la ciutadania pugui gaudir d'aquesta oferta i no és tant rellevant que sàpiguen que darrere de les diverses accions hi ha el port com a actor principal. Per altra banda, la cap de presidència i relacions institucionals també apunta, en aquest sentit, que no és important que tothom sàpiga l'existència d'aquestes accions ja que sinó, rebrien moltes més sol·licituds d'ajudes que no podrien cobrir.

Una altra idea extreta d'aquestes entrevistes als membres del Port de Tarragona i que coincideix amb el resultat de les enquestes, és l'existència d'un major grau de coneixement per part d'aquells ciutadans que viuen al Serrallo encara que també ens indiquen que és una tendència canviant a partir de la construcció de la passarel·la que uneix el passeig marítim amb la ciutat ja que ha permès un punt de connexió del Port amb la ciutat.

Per tant, des de l'autoritat portuària es considera que les accions que desenvolupen no arriben a tota la ciutadania però no és un punt que es percebi com a negatiu encara que, segons el que ens explica la Sa. Montse Adan, es destinen esforços en al comunicació i divulgació de les activitats.

Des de l'àmbit institucional i empresarial de la ciutat s'obtenen respostes menys concretes al respecte de la Responsabilitat Social Corporativa i es percep un cert desconeixement d'aquestes persones entrevistades envers el tema tractat cosa que no fa més que corroborar la idea que venim desenvolupant tant en la investigació quantitativa com en la qualitativa: les polítiques de RSC del Port poden arribar a tota la ciutadania però aquesta, en ocasions, no és coneixedora de qui és l'òrgan que hi ha darrera portant la iniciativa.

En aquest sentit, cal destacar la indicació que realitza la Sra. Trinitat Castro respecte la diferència de coneixement segons la zona de la ciutat apuntant que els ciutadans del centre són més coneixedors que els de la perifèria cosa que no coincideix amb el resultat de les enquestes on es trobava diferència entre barris marítims i la resta de la ciutat però no es detectava una diferència significativa entre centre i perifèria.

Dins dels entrevistats, el Sr. Joaquim Sendra és el que ofereix una opinió més clara al voltant de la hipòtesis que ens ocupa aquest estudi. Segons ell, la ciutadania gaudeix

de les activitats que es fan des de Port Ciutat i per tant, fruit d'aquesta participació, en tenen una visió positiva i coneixen que és el que fa el Port i que és el que no en relació a les polítiques urbanes i de responsabilitat social. Són part activa i membres implicats en les accions referides i per tant, són coneixedors.

Els darrers entrevistats, Carlos Arola i Florenci Nieto, comparteixen la idea que es comentava a l'inici d'aquest apartat sobre el desconeixement de l'activitat portuària i també el desconeixement respecte el grau de percepció de la ciutadania envers la RSC del port.

En definitiva, de la investigació qualitativa també podem extreure'n varies conclusions:

- Les respostes són més disperses, fruit de la personalització de les entrevistes i la capacitat de emfatitzar i puntualitzar aspectes concrets que en les enquestes no és possible.
- Tots els membres entrevistats del Port de Tarragona tenen una opinió encarada en la mateixa línia i visió cosa que no deixa de remarcar que treballen sota la mateixa institució i comparteixen objectius, línies estratègiques i visió. Els permet una unitat d'actuació i coherència empresarial.
- La ciutadania no té un coneixement clar del que es fa dins del Port, de la seva activitat econòmica en sí. Coneixen l'existència de la institució sense saber-ne detalls ni procediments.
- Tot i que les accions de responsabilitat social corporativa afecten i arriben a tota la ciutadania (doncs els ciutadans poden gaudir de les zones del Moll de Costa i les seves instal·lacions), els individus – sovint – no són conscient de que el responsable directe d'aquests fets és el Port de Tarragona.
- Per altra banda, des del Port no és considera imprescindible que bona part de la ciutadania tarragonina conegui l'existència d'aquestes actuacions cosa que sorprèn i no era una hipòtesi que es contemplés a l'inici del treball.
- Pel que fa a la relació de grau de coneixement d'aquestes polítiques en vers la zona de la ciutat on es fa vida, hi ha certa diversitat d'opinions tot i que la simplificació acaba sent la mateixa, com més a prop del Port et situes, més coneixement hi ha envers a la seva activitat i les seves polítiques.

V. CONCLUSIONS

1 – Importància del Port de Tarragona. El Port de Tarragona és un agent econòmic importantíssim tant en la ciutat de Tarragona com en el territori més proper a aquest municipi i degut a la seva activitat econòmica es genera un impacte en l'entorn que intenta pal·liar amb les polítiques de RSC desplegades.

2- RSC desenvolupada i transversal. Després de les entrevistes realitzades als membres del Port de Tarragona i en base a la investigació teòrica duta a terme podem concloure dient que, la Responsabilitat Social Corporativa és un àmbit molt treballat i desenvolupat dins de la institució. Es troba integrada de manera transversal en el dia a dia de l'activitat portuària. Prova d'això és la inexistència d'un departament com a tal de RSC ja que es treballa directament des de 4 departaments (Control de gestió i relacions institucionals, desenvolupament corporatiu i sostenibilitat, comunicació i imatge i, Port-Ciutat i SAC) i de manera indirecta des de tots els altres.

3 – Evolució positiva. Per altra banda, també cal indicar que és una branca que ha anat agafant pes i importància amb els darrers anys i això denota l'interès dels directius per fer créixer la implicació del Port amb la ciutadania i l'entorn. L'evolució de l'assistència als diversos actes organitzats pel Port³⁰ mostra els resultats d'aquests esforços i inversions en potenciar el retorn no només als veïns de la ciutat sinó també a les entitats, associacions, empreses i altres agents receptors de les seves actuacions.

4 – Polítiques centrades en la ciutadania. Seguint amb la idea de que és una àrea molt desenvolupada i posant l'enfocament als altres Ports estudiats, afirmem que encara que sigui un port més petit i que per tant, té menys tràfic, menys beneficis i menys nivell pressupostari, el desplegament de les seves actuacions i polítiques envers el tema tractat en el treball és en alguns casos molt superior als ports més importants nacionals ja que a Tarragona es centren els esforços en el retorn al ciutadà i no comercialitzen tant els espais ni els donen usos privats que explotin massivament la zona. La mida mitjana del Port els permet tenir i destinar els recursos suficients en aquesta implicació sense tenir un volum de negocis tan elevat que els faci perdre de vista la importància del factor local. Aquesta combinació deriva en un model arrelat, implicat i present.

5 – Necessitat de flexibilitat i dinamisme. Tot i això, sempre hi ha espai pel progrés i la transformació. És imprescindible l'evolució i millora continua en un món líquid que canvia dia a dia i no ens permet estancar-nos ja que el que avui funciona, pot deixar de fer-ho demà. Aquesta idea també està present en la filosofia de la institució i així ho

³⁰ Veure taula 2.

explica el seu president en l'entrevista realitzada³¹ quan se li pregunta pels reptes del Port. Afirmar que ha de ser una institució dinàmica que s'adapti a les noves necessitats. Per això, les propostes que s'indiquen en el treball pretenen seguir amb les línies directives marcades per l'autoritat portuària (ja que queda demostrat que tenen un bon model) però incidint en alguns sectors poc treballats – com la proposta de l'activitat nàutica – o ampliant les actuacions que ja es duen a terme com per exemple, en l'àmbit de l'accessibilitat o obertura d'espais portuaris a la ciutadania.

6 – Desconeixença de l'activitat portuària. Centrant-nos en la resolució de la hipòtesis inicial plantejada com a objecte d'estudi del treball i després de dur a terme les investigacions prèviament detallades, es pot afirmar que la ciutadania no té coneixement del que passa dins de la zona portuària, de la pròpia activitat del Port de Tarragona encara que concep aquesta institució com a motor econòmic important en el territori i és el que majoritàriament destaquen quan se'ls pregunta pel port. Per tant, la imatge que projecta el Port, el que veu la gent en un primer moment, és una empresa i no una institució implicada en la ciutat. No és una conclusió que sorprengui ja que al cap i a la fi, el Port de Tarragona és una institució de caràcter públic que funciona com a empresa i té per objectiu principal el desenvolupament de la seva activitat econòmica i no pas les polítiques de RSC. Encara que tinguin una gran importància en el seu dia a dia cal tenir en compte que no són la seva raó de ser.

7 – Diferència de coneixement pel que fa a les accions en matèria de RSC. Tot i que no hi hagi un elevat grau de coneixement de la ciutadania respecte de les actuacions que fa el Port de Tarragona en RSC podem afirmar que la proximitat geogràfica al Port dona un major coneixement als individus i que de totes les iniciatives desenvolupades, les culturals i lúdiques són les més conegudes cosa lògica ja que el més habitual quan assisteixes a un acte és saber qui és la part organitzadora. En canvi, quan gaudeixes d'una infraestructura o espai, no tens perquè preguntar-te qui l'ha finançat o qui la gestiona. Per últim, els aspectes de RSC que es centren en els treballadors són els menys coneguts ja que la ciutadania general no hi té accés. El fet de que des de la institució no es detecti com a aspecte negatiu que la ciutadania no conegui part d'aquests esforços ha resultat sorprenent però s'entén que així s'eviten més demandes d'ajuts i a la vegada, no es crea precedent. És a dir, la ciutadania no acaba sentint que el Port té la obligació de fer aquestes accions i per tant, no li exigeix. D'aquesta manera, els tarragonins poden gaudir de tots aquests aspectes i agraeixen aquesta implicació sense donar per fet o assumir que hagi de ser una responsabilitat del port.

³¹ Vegis entrevista (Annex I, I).

8 – Ampliació de l'estudi. Per concloure el treball i arrel de la investigació efectuada, crec que seria interessant ampliar l'estudi en base a noves línies i enfocaments. Es podria fer un estudi distingint el grau de coneixement de la ciutadania respecte de l'àmbit econòmic en el que treballin per tal de poder establir una relació directa o no amb aquests dos factors. Permetria afirmar o desmentir que la proximitat laboral respecte del sector portuari aporta un major coneixement de les seves actuacions en relació a RSC. Seria útil per l'autoritat portuària conèixer aquesta dada per saber a quins sectors arriben més, veure si estan relacionats amb els de la seva activitat econòmica o bé, si estan més relacionats amb l'àmbit cultural i lúdic. D'aquesta manera, podrien enfocar els esforços comunicatius amb les concrecions que creguin oportunes sabent aquesta informació que els permetria centrar-se molt més amb el seu públic objectiu o potencial i oferir a la ciutadania el que realment necessita.

VI. BIBLIOGRAFIA

Bilbao Port.. Recuperat 3 de març de 2021, de <https://www.bilbaoport.eus/>

Espinosa, Roberto (2013). Cómo definir misión, visión y valores en la empresa. Recuperat 2 de febrer de 2021, de <https://robertoespinosa.es/2012/10/14/como-definir-mision-vision-y-valores-en-la-empresa>

Gosálbez, Carles. (2020, juliol 27). Les captures de peix baixen un 70% amb relació al 2019 a Tarragona. *Diari més DIGITAL*. Recuperat 22 de març de 2021, de https://www.diarimes.com/noticies/tarragona/2020/07/28/les_captures_peix_baixen_a_mb_relacio_2019_tarragona_86467_1091.html?

Observatorio de responsabilidad social corporativa. (2019). Qué es RSC. Recuperat 12 de febrer de 2021, de <https://observatoriorsc.org/la-rsc-que-es/>

Port de Barcelona. Recuperat 3 de març de 2021, de <https://www.portdebarcelona.cat>

Port de la Bahía de Algeciras. Recuperat 3 de març de 2021, de <https://www.apba.es/>

Port de Tarragona. Recuperat 2 de febrer de 2021, de <https://www.porttarragona.cat/es/>

Port de Valencia. Recuperat 3 de març de 2021, de <https://www.valenciaport.com/>



FACULTAT D'ECONOMIA i EMPRESA
Universitat Rovira i Virgili

Neus Vendrell Briansó

RETORN A L'ENTORN

ESTUDI DE LA RESPONSABILITAT SOCIAL CORPORATIVA DEL
PORT DE TARRAGONA

ANNEXOS Treball de Fi de Grau

Doble Grau d'Administració i Direcció d'Empreses i Dret.

Reus

Curs 2020-2021

Juny

ÍNDEX

ANNEX I TRANSCRIPCIÓ ENTREVISTES	3
I. Josep Maria Cruset Domènech	4
II. Marta Virgili	8
III. Montse Adan	19
IV. Trinitat Castro	31
V. Carlos Arola	36
VI. Joaquim Sendra	41
VII. Florenci Nieto	52
ANNEX II AUTORITZACIONS ENTREVISTES	64
I. Josep Maria Cruset Domènech	65
II. Marta Virgili	66
III. Montse Adan	67
IV. Trinitat Castro	68
V. Carlos Arola	69
VI. Joaquim Sendra	70
VII. Florenci Nieto	71
ANEX III MODEL ENQUESTA	72
ANNEX IV RESULTATS ENQUESTES.....	80

ANNEX I

TRANSCRIPCIÓ

ENTREVISTES

I. Josep Maria Cruset Domènech

A continuació es mostra la transcripció de l'entrevista realitzada el passat 28 de maig al Sr. Josep Maria Cruset Domènech en qualitat de President del Port de Tarragona.

Bon dia i gràcies per accedir a l'entrevista que duc a terme en base al meu treball de fi de grau d'ADE que estudio conjuntament amb dret. Simplement, explicar el que ja has firmat al full d'autorització: gravaré l'entrevista per facilitar la feina i després potser es publica el treball al repositori de treballs de final de grau de la universitat. El contingut de l'entrevista serà únicament d'aplicació al treball que és un estudi de la RSC del port de Tarragona per analitzar l'impacte que té aquesta institució a la ciutat i el retorn que en reben els ciutadans a partir de les seves accions.

En primer lloc voldria parlar de la seva trajectòria professional per fer una petita presentació de la seva figura en quant a membre del Port de Tarragona.

Molt bé, doncs, des del punt de vista formatiu soc enginyer químic i també tinc un màster en Administració i Direcció d'Empreses. Professionalment, soc tècnic de qualitat en una administració pública tot i que estic en excedència. Després al cap d'uns anys em vaig incorporar en la responsabilitat pública i vaig fer d'alcalde de Riudoms durant 11 anys i ara fa 2 anys i mig em vaig incorporar com a president del Port de Tarragona.

Com a president, quines funcions desenvolupa?

Ens toca tocar moltes tecles. Essencialment em toca coordinar l'activitat que fa una organització com aquesta. Marcar l'estratègia, posar l'horitzó a on hem d'anar i després coordinar perquè cada una de les direccions alineï el que fa al dia a dia per caminar cap aquest horitzó marcat amb l'estratègia. Aquest és l'objectiu principal amb totes les seves derivades. A vegades estem massa en la zona de les idees però també m'agrada molt (segurament em ve de la època d'alcalde on m'agradava seguir les coses des de la curta distància) doncs en el port també m'agrada baixar a la curta distància, escapar-me de les idees i anar viure el detall de com es fan les coses que s'havien pensat.

A banda d'aquestes funcions, quin paper té la seva figura en la fixació d'objectius estratègics del port?

La raó de ser del port és ser un node logístic el màxim eficient possible. Ser corretja de transmissió del moviment de mercaderies que arriben al territori o surten o el nostre territori fa de lloc de pas, no es consumeixen directament al camp de Tarragona. El nostre àmbit d'influència s'escapa del camp de Tarragona passant per Lleida i Aragó.

Aquesta és la línia, ser el màxim eficients possible perquè l'eficiència és el que dona que la cadena logística sigui competitiva. Tindrem més possibilitats. Aquesta és la part de definició però després hi ha moltes altres que ho complementen. La part de sostenibilitat és fonamental. En els temps actuals ho hem introduït en totes les nostres activitats. La societat actual demana que totes les organitzacions no només siguin generadores de riquesa sinó que a més ho facin de manera respectuosa amb l'entorn. Una altra línia molt estratègica és el pla de sostenibilitat. Després hi ha una altra part que jo li dic l'ànima del port, la que el Port es relaciona amb la ciutat i el seu territori. Hi ha totes aquelles activitats que no estan al diccionari d'activitat portuària però que fem de manera transversal pensant amb el ciutadà del territori. hi torbem port ciutat, moll de costa, col·laboracions de RSC i tot aquest retorn en la nostra ciutat de la oportunitat que ens dona de ser node logístic. Ho fem perquè la llei ens permet un cert joc amb això i perquè és la manera de retornar a la ciutat el fet que en aquest espai nosaltres puguem operar

Creu que el Port és un port de referencia en algun àmbit?

Nosaltres tenim una sort que és que tenim una mida dins del grup dels ports grans (som el sisè molt a prop del cinquè) però a la vegada tenim una dimensió que ens permet ser molt versàtils. Això ens dona avantatge competitiva respecte altres ports com el de Algeciras que és una bèstia però també es queda encrostada dins d'aquesta gran dimensió que té el port. Nosaltres som observats amb certa enveja i referència en la capacitat d'adaptar-nos ràpidament a les noves necessitats.

Per exemple, quan va arribar el COVID, vam ser el port que vam reaccionar més ràpid fins a l'extrem que Puertos del Estado va agafar el nostre protocol i el va elevar a tot el sistema portuari. Ho va utilitzar com a referent. Ho vam poder fer perquè la nostre dimensió ens permet tenir múscul tècnic i ser prou petits com per adaptar-nos ràpidament i seguir fent canvis.

Pel que fa a RSC, creu que sou referents?

En aquest àmbit, a l'eix Port-Ciutat quan ens reunim amb altres Ports, si els comparem costa molt trobar un port que tingui aquest eix que té el de Tarragona. Des de la confraria de Pescadors del Serrallo on hi ha l'Observatori Blau i veus la llotja i venint cap aquí, veus el teatret del Serrallo per la promoció cultural associativa de la ciutat. Si seguim, trobem el Museu del Port que ara està en reformes per posar-lo en interès i també torbem el museu nacional d'arqueologia de Catalunya. També trobem el centre d'art i exposicions. Seguint la façana de la ciutat trobem la remodelació del passeig marítim i

la passarel·la. És un retorn cap a la ciutat. Si mirem aquest eix, no hi és en cap altre port. Els ports ho tenen comercialitzat. Per exemple a Barcelona amb el Mare Magnum que utilitza per fer diners. Hi tenen centre d'oci, cinemes, botigues, restaurants... per obtenir diners. Nosaltres prioritzem posar-ho a disposició de la ciutat abans que comercialitzar-ho.

Així doncs, el port genera un valor afegit a la ciutadania?

Estic convençut que sí i la ciutadania ho dona per suposat. Si tinguéssim una bola de vidre per veure el valor real del que fa el port per veure que passaria si no hi fos tot l'eix, que ens perdríem. Perdríem museus, exposicions, espais per entitats... un munt de coses. Tota la reflexió del que ens perdríem ajuda a veure el valor que té per la ciutadania.

Per exemple, el museu - fins i tot abans de la remodelació – hi passen anualment més de 30.000 persones: escoles, famílies, etc. és una ocupació altíssima i només és el museu del port ja no et dic el museu arqueològic o les exposicions.

Creu que la ciutadania ho percep? És conscient de les accions que es duen a terme des del port?

Jo crec que més del que ens pensem perquè jo que tinc una certa activitat a xarxes es nota ràpid que la gent té molt identificat que és port i que no ho és. Quan algú posa de manifest que hi ha una pintada no se on, ningú li diu al port que arregli una pintada a la plaça dels carros o diu que dins de l'espai portuari algo de la Guàrdia Urbana... tothom sap que hi ha la policia portuària. Tothom ho té bastant identificat crec. També t'he de dir que no és necessari que el receptor del benefici sigui conscient que l'emissor és el port. Lo important és que hi sigui i que estigui a disposició de la ciutat. El Port ho fa amb aquesta mirada de col·laboració amb la ciutat. Si després resulta que un 20% dels ciutadans no son capaços d'identificar que ho ha fet el port no és l'important, lo important és que està a disposició de la ciutadania.

Com es pot potenciar aquest compromís amb la ciutat?

Nosaltres volem que cada vegada la col·laboració amb la ciutat sigui més tangible. Quan les entitats ens ofereixen projectes, ens agrada que tinguin el màxim retorn cap als seus associats i ciutat. Per tant, som molt curiosos observant el tipus de peticions que se'n fan. Als col·lectius desfavorits, famílies necessitades, que són incrementals. Aquestes característiques són al centre. Hem fet unes bases que es mostren els criteris d'assignació per ser transparents i les entitats coneguin com orientes les activitats que van en aquesta línia. Que siguin activitats que guanyin i consolidin nous projectes.

Quins creus que són els reptes pendents del port en termes generals i en RSC?

El repte és gairebé diari. Jo sempre explico que vivim en un entorn, que a diferència de fa 5 anys, és un món absolutament líquid que canvia d'un semestre a l'altre. Coses que ara no ens podem imaginar, d'aquí sis mesos ens les torbem damunt de la taula. El repte és que la meua organització sigui dinàmica i adaptable. No em serveix una organització super competent amb el que avui fa el port perquè va abocada de quedar-se fora del que es necessita. Treballem molt amb projectes, creant equips ad hoc per projectes concrets. El repte futur és potenciar l'adaptació del port a les noves necessitats.

El mateix passa amb la RSC, no és el mateix el que necessita la ciutadania ara que fa 5 anys enrere. La ciutadania emana transparència, ser partícips, conèixer perquè es fa. Per això, nosaltres el que hem fet és potenciar la comunicació i transparència del que fa el port cap a la ciutat.

Perfecte, doncs per part meua això és tot. Agrair-li el seu temps i si creu que pot afegir alguna cosa més a la qual jo no li hagi fet referència no tingui cap dubte en fer-ho.

Jo crec que com a llaç que ho relliga tot, crec que el Port hem aconseguit una situació molt interessant a diferència d'altres Ports (València i Barcelona) que estan en conflictivitat amb les seves ciutats i territoris. Nosaltres a través d'aquest pensament transversal de la RSC, que és aquesta manera de pensar, ens ha permès tenir una relació amb la ciutat de respecte mutu, entendres mútuament en el dia a dia. Això és un enorme benefici per la ciutat i el port. Quan observes els 2 exemples que et deia, veus que es perjudica a l'entorn. I aquí això és un valor molt important per la ciutat i el port, mèrit de les dues parts. És l'element que relliga tot el que hem estat parlant.

Encantada i moltes gràcies per l'atenció.

II. Marta Virgili

A continuació es mostra la transcripció de l'entrevista realitzada el passat 29 d'abril a la Sra. Marta Virgili en qualitat de Relacions Institucionals i Presidència del Port de Tarragona i com a cap de Relacions Institucionals i Presidència i polítiques de RSC del Port de Tarragona.

Bon dia Marta. En primer lloc, moltes gràcies per accedir a l'entrevista. La duc a terme en base al meu treball de fi de grau corresponent a la carrera d'ADE que estic cursant conjuntament amb dret i el contingut de l'entrevista serà únicament d'aplicació en aquest treball tal i com explico en el full d'autorització enviat on també es demana l'autorització per publicar-ho al repositori de treballs de fi de grau de la universitat.

El treball consisteix en un estudi de la RSC del Port de Tarragona per analitzar quin impacte té aquesta institució en la ciutat i el retorn que en reben ciutadans i empreses així com el coneixement que en tenen al voltant d'aquestes actuacions del Port.

Si no hi ha cap inconvenient, començaríem ja amb l'entrevista on en primer lloc m'agradaria parlar una mica, a nivell introductori, de la teva trajectòria professional: quant temps portes al Port, que vas fer prèviament, que vas estudiar...

Jo de formació soc periodista, llicenciada en periodisme. He treballat sempre en departaments de comunicació d'organitzacions d'empreses. No he treballat mai com a periodista de mitjans. Vaig començar a una organització empresarial on feia la comunicació interna i externa. Després vaig estar al ganivet de comunicació de diversos departaments de la generalitat i també d'una conselleria del govern balear. Al 2015 vaig tornar cap aquí i en un procés selectiu vaig veure aquesta oferta perquè en aquell moment no tenia feina i era de cap de relacions institucionals i residència. Jo no havia fet mai aquesta feina pròpiament però precisament buscaven un perfil en aquest lloc que tingués aquesta experiència i vessant de comunicació per la importància de comunicar ja que la final tot és comunicar. Al final al 2016 vaig entrar aquí en aquest càrrec i és on estic des de llavors.

Actualment, dins del port, en que consisteix la teva feina?

La meua feina concreta és cap de relacions institucionals i presidència. Per una banda, tot el que es refereix a presidència és com si fos un cap de ganivet: gestionar l'agenda

del president, preparar temes per reunions que té el president, avaluar a quins actes ha de participar i de quina manera, etc. La part de relacions institucionals entraria tan el que és el contacte amb la resta d'institucions i organitzacions del territori que com a Port tenim relació, ja sigui per un tema d'activitat econòmica o per un tema de veïnatge, com la relació amb Puertos del Estado que és de qui depenem orgànicament. No la porto jo la relació amb Puertos del Estado perquè és una cosa que tothom hi té relació per les seves pròpies àrees de treball. Dins d'aquesta faceta de relacions institucionals hi entra tot el que serien col·laboracions amb entitats i col·laboracions externes que facin coses que com a port ens interessa participar. No hi ha una àrea pròpia de RSC perquè el port de Tarragona ho entén com una cosa transversal a tota la organització, no és una àrea estanca i que tingui una política pròpia sinó que la filosofia de la RSC és una cosa transversal que totes les àrees (des de infraestructures, medi ambient, etc.) toquen. Està intrínsec a tota la casa. Es materialitza en diverses accions, algunes d'elles es porten des de l'àrea de relacions institucionals i altres des de comunicació o Port ciutat o també des de l'àrea de medi ambient.

Quines són les accions que es porten des de la teva àrea?

Les que jo gestiono són, per una banda, tot el tema de patrocinis. Tenim un paquet pressupostari per patrocinis que els tenim dividits en tres grans blocs: el que són patrocinis d'accions que pròpiament tenen a veure amb l'activitat portuària com ara congressos, convencions o fires de logística, transport marítim, etc.; els patrocinis d'accions o entitats de caire social tan si és de la zona de Tarragona com de tot el camp de Tarragona; i també d'àmbit esportiu en menys mesura, s'han anat reduint molt. Per altra banda, també hi ha un programa que es diu Programa d'ajuts de RSC i que malgrat que porti el nom de RSC – que és un tema que ja t'he dit que és transversal – si que aquesta partida d'ajuts són sobretot per donar ajuts directes a projectes d'entitats socials que tinguin com a objectiu millorar la qualitat de vida de col·lectius que estiguin en risc o amb dificultats pel motiu que sigui.

Nosaltres som administració pública i malgrat que funcionem amb criteris d'una empresa, és a dir a final s'han de presentar uns comptes i s'han de quadrar, no deixem de ser administració pública. Això vol dir que depenem del que abans era ministeri de foment que ara és ministeri de transport, mobilitat i agenda urbana. Sempre ha estat així a través de l'organisme públic Puertos del Estado. A nosaltres ens audita la intervenció general de l'estat, passem comptes amb la intervenció general de l'estat que té uns criteris que responen als criteris que marqui el ministeri d'hisenda en el moment que sigui. Això vol dir que administrem diners públics i hem de justificar, acreditar i auditar

molt bé tot allò que sigui invertir diners en qualsevol activitat que no sigui la pròpia que ens pertoca com a port. Això ens marca molt la línia i de quina manera treballem. No podem ser una empresa privada que pugui fer el que vulgui sinó que cada euro que invertim l'hem de justificar.

Quin pes diries que té la RSC dins del port? Tu em parlaves de la transversalitat, però quin encaix té en tota la organització i els objectius generals d'aquesta?

Està plenament integrada en el sentit que qualsevol acció que fa el port, des d'una petita obra fins a un gran moll o entaular un conveni amb una institució, es fa seguint criteris de RSC en el sentit de no mirar el benefici propi de la organització sinó el benefici pel territori. Tenir la doble visió de dir sí, això ens beneficia a nosaltres però tot el que s'hagi de desenvolupar o totes les accions que derivin de cada acord o projecte han de tenir en compte una sèrie de criteris que responguin a RSC entesa com a tenir cura amb el medi ambient no només del que és obligat per llei sinó d'anar més enllà, de tenir un retorn a l'entorn de l'acció que es fa i de que qualsevol acció tingui un benefici pel territori i les persones que hi viuen.

A nivell pressupostari és molt difícil de quantificar. El percentatge que suposen les accions no està calculat, potser estaria bé que algú un dia reflexionés i intentés agafar de tot com es pot quantificar. Però ja et dic, a nivell d'organització és totalment integrat.

En relació als 3 eixos que em comentaves abans, quines són les principals accions que heu dut a terme els últims anys?

M'he deixat dir-te l'eix cultural. No el porto jo directament. El desenvolupa la política de port ciutat amb la Montse Adan. Les accions per afavorir la riquesa cultural de la ciutat i territori es vehiculen a través d'aquests espais que tenim al moll de costa que es posen a la disposició de la cultura per difondre l'obra d'artistes, per ser espais de creació artística.

Els darrers anys, per una banda, l'acció cultural la podem centrar en moll de costa, museu, creació de l'observatori blau, etc. després hi hagut altres patrocinis culturals d'esdeveniments que no estan creats directament per nosaltres sinó que donem suport a accions que fan tercers. En els últims anys s'ha donat suport, per exemple, al 2017 que Reus va ser capital de la cultura Catalana, el port va ser un dels principals partners. Després, coincidint amb els Jocs del Mediterrani, hi va haver una programació cultural on el port va aportar econòmicament uns 200.000€, no recordo del tot bé ara els imports. Diguéssim que són accions culturals que segons surten es valora si pertoqueu o no i si es poden encaixar dins del pressupost, es fan. De manera més periòdica el port és patró

de l'Auditori Josep Carreras de Vila Seca, també som patrons de la fundació teatre Fortuny de Reus, a Tarragona som patrons de la fundació Smart City (tot i que ara la fundació no està activa). En l'àmbit cultural bàsicament serien aquests eixos.

En l'àmbit esportiu, és un dels que més reduïts i qüestionats s'ha vist. És a dir, si tenim una partida de diners limitada, en que ho destinem? L'esport és el que més ha vist la reducció dels últims anys. Ara mateix es manté un patrocini amb el Nàstic com a club històric on el port sempre ha sigut patrocinador i de moment es pot anar mantenint i després fem tot un paquet de petites col·laboracions amb els clubs esportius o federacions esportives del territori que els donem petits cops de mà per la seva organització de competicions o tornejos amb la sessió de trofeus com fa també la diputació. Podem col·laborar amb això, és una petita ajuda que al final tampoc és una gran acció però serveix d'alguna manera. Per altra banda, el que nosaltres fem per l'esport és la cessió d'espais com el refugi. Aquest any ja no s'ha pogut cedir perquè hi havia les obres del museu però el CBT tenien el seu espai o el col·legi del Carme podien portar als nanos a fer gimnàstica al refugi perquè no disposaven d'instal·lacions pròpies. Tot el que és carril bici, moll de costa o escullera que també estan posats a l'abast de la ciutadania per poder-hi practicar esport.

Després, en l'àmbit social, amb les associacions de veïns que tenim més properes intentem (sobretot el Serrallo i barri del port) de cobrir si tenen alguna necessitat o projecte. Com que estan dins del domini públic portuari tenim més marge per donar-los un cop de mà. El que és la confraria del Serrallo hi ha un espai que és l'espai d'entitats que el va fer el port de Tarragona per posar-lo a disposició de les entitats del barri. Pràcticament totes les entitats del barri tenen un local allà i és una manera d'ajudar a l'entorn més immediat del port de Tarragona.

Pel que fa a la reducció que em comentaves dels patrocinis d'esports, respon a algun motiu estratègic concret?

No, al final la intervenció general de l'estat ha anat restringit l'àmbit de maniobra del tipus d'accions que no siguin invertir en el que és la pròpia activitat del port. Antigament s'havia arribat a patrocinar clubs esportius i en certa manera era una divergència de patrocinar coses llunyanes quan hi havia necessitats més urgents d'atendre. Llavors al final s'ha anat reconduint més que reduint, enlloc de fer patrocini a un club, doncs contribuïm en tornejos o competicions però de manera més limitada ja que el panorama de clubs i entitats esportives és immens. Surten clubs per tot arreu i arriba un punt que si la partida és limitada, no es pot arribar a tot arreu encara que es vulgui.

Consideres que aquestes accions gener valor i competitivitat a l'activitat portuària? Un valor afegit a la part més comercial del port.

Evidentment que ajuden a traslladar la imatge del port com un port compromès i això es pot considerar que ajuda però directament no tenen una correlació directa. Al final la direcció comercial, quan presenta o ven el port, no explica aquestes accions. Això fa entendre que quan vas a vendre el port, la part social és un actiu més però ni molt menys el principal o protagonista.

Quina seria l'evolució de la RSC al llarg dels últims anys?

S'ha anat mantenint tot i les restriccions més dures de la intervenció general de l'estat. És cert que aquest any 2020, amb el tema de la pandèmia... mira, una de les potes que no t'he acabat d'explicar és el tema de les ajudes solidàries que van dirigides exclusivament a entitats que duguin a terme projectes de caire social per ajudar a millorar la vida de col·lectius en risc. Hi ha una comissió que es reuneix 4 cops l'any i avalua les diferents proposicions. L'any passat les peticions d'ajuda es van duplicar com a mínim sobre tot entitats de barris que ajuden a veïns amb recollida d'aliments. Si abans ens arribaven 50 sol·licituds es podien respondre totes amb respostes més o menys acord amb les seves necessitats. Ara s'ha hagut de repartir per poder arribar més en altres associacions que també ho demanaven i que s'ha entès que s'havia de fer un esforç malgrat que el pressupost és el mateix des del 2016 que s'ha mantingut. Cada any intentem augmentar, ho demanem, però ja et dic la intervenció ens té molt marcats els pressupostos.

En aquest sentit, es va notar la diferència amb el canvi de presidència?

Sí bé és que al final el tema de pressupost com que depèn de Puertos del Estado... nosaltres demanem el que necessitem i ells donen fins a un punt. En aquest sentit no hi ha hagut canvis i en la línia de RSC, el canvi que hi pot haver hagut respecte de l'anterior presidència: el tipus d'accions i la manera de materialitzar-les són les mateixes i la filosofia de que la RSC és un tema transversal que s'ha mantingut. El canvi ha estat en la comunicació o del que es fa. S'ha intensificat més la comunicació a molts nivells. El president és un animal comunicatiu i això ho ha traslladat a tota la organització. Coses que no interessava comunicar per evitar l'efecte crida ara sí. Si estem fent això perquè no ho hem d'explicar, perquè ho hem d'amagar si ho estem fent. Més aviat el canvi ha sigut aquest, intensificar la transparència i la comunicació d'aquestes accions.

Quin creus que seria el model ideal de RSC i que li falta al port per arribar a aquest punt?

El model ideal crec que seria disposar d'un pressupost molt més elevat per poder fer coses que puguem arribar a que es produeixi un canvi real a la societat.

I quines serien aquestes coses?

A mi m'agradaria ser la caixa i tenir una fundació com Obra Social per impulsar els nostres propis projectes de RSC. Això seria l'ideal però és tan ideal com irreal. Les autoritats portuàries, al contrari d'anar cap aquí van cap a l'altre costat. Això és una opinió purament personal, al final acabarem actuant amb criteris purament mercantilistes i més enllà del que sigui complir amb l'expedient perquè no sigui dit, costarà que existeixi. Però si que és veritat que en tot el que fa referència al medi ambient i aposta de canviar coses que fins fa poc era impensable de pensar que es podien canviar, no ha sigut un tema de diners sinó un canvi de filosofia. El tema de ODS de la ONU ha ajudat a que moltes organitzacions tinguessin una agenda, es marquessin uns objectius i ho fessin amb una certa convicció. No per complir amb l'expedient sinó perquè hi ha consciència real. Al final no és només això, és poder anar molt més enllà perquè el retorn de l'impacte que la teva activitat pugui tenir en la societat el puguem compensar d'una manera justa, faria falta poder arribar molt més enllà.

En relació a altres ports nacionals i internacionals, creus que les accions que es duen a terme en RSC és o pot ser referent o pioner?

En el tema del pla de sostenibilitat hem estat pioners. Hem estat la primera autoritat portuària que ha elaborat un pla i una agenda 2030. Amb això la veritat és que si hem estat referència i fins i tot amb unes accions puntuals que altres ports no han tingut per exemple, la instal·lació de bio tops o algunes accions en medi ambient. Hem estat referència. Ara mateix també tenim entre mans el projecte Calypolis Next Generation que ve impulsat per les convocatòries que hi haurà d'ajuts de fons europeus de recuperació després del coronavirus. Hem articulat aquest projecte junt amb Repsol i l'ajuntament de Vilaseca. És una referència a nivell de sostenibilitat, de la transformació que es farà del litoral de Vila Seca i de la dotació d'usos públics d'un contra dic que anirà més enllà del que tenim a Tarragona. Independentment de tenir ajuts europeus o no tenir-ne, es farà i serà una referència mediambiental per moltes zones portuàries, no només costaneres. L'aposta que fem és referència.

A nivell internacional, m'enganxes de ple perquè poc et puc dir. Conec alguns casos d'èxit que t'emmirallen però no et puc dir que siguem referència. Ho desconec.

Deixant de banda, l'àmbit portuari, creus que altres empreses (d'àmbits diferents) poden seguir el vostre model? O a l'inrevés, vosaltres us fixeu amb alguna altra empresa que tingui polítiques en aquest sentit per agafar idees?

Cadascú té la seva estratègia pròpia. Nosaltres no som una empresa com a REPSOL que té més llibertat per decidir com intervenir en el territori. Tampoc som la diputació perquè la nostra funció no és donar suport a l'activitat social o cultural de la zona. Però si que en aquest sentit, les diferents empreses i institucions que en certa manera fem una acció de RSC, tenim contacte entre nosaltres, ens coneixem i quan sabem que hi ha una associació amb una necessitat concreta i tu no hi pots arribar, saps que pots trucar a DOW, BASF, REPSOL... o al revés, ells et truquen a tu. Per veure si un o altre hi pot arribar. Si tu ajudes allà, jo ja ajudaré aquí i veure si entre tots es pot donar cobertura a les necessitats que hi ha al territori. No s'arriba a tot arreu, és evident. Però si que fem xarxa.

Ara bé, seguir un model? La veritat és que no ens hem plantejat de seguir model sinó que fem la nostra pròpia estratègia i la anem desenvolupant en funció del nostre dia a dia.

Com es podria potenciar el compromís amb la ciutat?

Jo aniria més enllà de la ciutat perquè el port, si que està a Tarragona, però al final anem més enllà. També Vila Seca, la Canonja, que molt directament tenen relació i estan afectades pel port.

Com es pot intensificar? A nivell de RSC estem molt lligats a el que la llei ens deixa fer. Tot el que sigui fora del domini portuari, tot el que fem costa molt de justificar a nivell d'invertit en coses que no son pròpiament de casa nostra. Nosaltres, tot el que podem fer ho explorem i tirem endavant. Per exemple, la passarel·la és una manera de fer un enllaç amb la ciutat. Tota la oferta de moll de costa és un enllaç amb la ciutat i el territori. intensificar-ho? Jo crec que més que intensificar és poder anar mantenint i potenciant perquè hi ha molts ports que tot el que és port **ciutat ho han externalitzat. Barcelona per exemple, ha externalitzat** molt del seu patrimoni. Llavors això acaba implicant que no està a les teves mans decidir que es fa amb els equipaments, si són d'ús públic o si tenen usos privatis d'espais portuaris. Nosaltres hem mantingut la forma de port ciutat i no hi ha gaires ports que la mantinguin. Això ens costa de defensar-ho a vegades davant de Puertos del Estado. Una manera de potenciar-ho, és mantenir-ho i seguir-li donant contingut de qualitat com s'ha anat fent.

Amb aquest compromís amb el territori, com creus que s'hauria de fer que perquè la ciutadania percebés aquest compromís?

És cert. La comunicació és clau i malgrat que s'ha intensificat molt és un punt que s'ha de seguir reforçant. No només XXSS o mitjans de comunicació sinó que una manera que es percebés és anar-ho a explicar directament a la gent. En aquest sentit, el que si que hem intensificat aquests anys és obrir el port a través de la golondrina, que la gent vingui i conegui el port a través de la golondrina o visites a les nostres instal·lacions. Explicar el que és pròpiament la RSC no ens ha interessat, no s'ha cregut necessari invertir esforços en això.

Entenc que amb la RSC es pretén fer un retorn a la ciutadania i per tant, és important que ho percebi i sigui conscient. Creus que això passa? La ciutadania és conscient de tot el que fa el port en aquest aspecte?

Una part la sap perquè s'explica a través dels mitjans de comunicació però hi ha una part que no és interès prioritari. S'ha intensificat la comunicació però tampoc és un interès prioritari perquè al final nosaltres no tenim un departament de RSC que es pugui dedicar a impulsar projectes. És un tema que està integrat transversalment i a l'hora de poder iniciar projectes nous, estem molt limitats de manera que anar-ho a explicar pot crear l'efecte crida que després no podràs donar una resposta perquè no tens els recursos per fer-ho. Per aquest motiu, la comunicació en aquest sentit també està en contenció.

A nivell de col·laboració amb institucions, hi ha comunicació amb vies permanents o puntuals quan hi ha projectes damunt de la taula?

Depèn. Nosaltres amb la EQT (associació empresarial química) tenim un fòrum conjunt que ofereix un intercanvi de diverses coses. Amb la URV també hi ha una comissió tècnica de relació entre la universitat i el port la qual la formen varis vicerectors i diversos directius de l'equip directiu del port i s'encarreguen de recollir les iniciatives i propostes de col·laboració i propostes d'accions. A la comissió es posen en comú per tirar endavant alguns projectes. Aquests son alguns dels òrgans, en tenim més. Hi ha molta relació directa i propera amb moltes altres institucions. Potser no hi ha mecanismes establerts amb institucions però si que hi ha una comunicació molt fluida amb tothom. El president obra la porta a qualsevol que es vulgui reunir.

Hem creat un espai d'opinió que és una mena de panell social com tenen les químiques que en diuen panell de les químiques. És una via més per aquesta RSC per captar la informació de diferents líders d'opinió de diferents sectors de la societat i del teixit

socioeconòmic del territori i poder traslladar la filosofia i poder explicar el port en aquests fòrums. És una manera d'estar en contacte amb molts sectors a la vegada. L'espai d'opinió port de Tarragona el formen 14 o 15 membres del sectors de la societat civil: sector sanitari, cultural, esportiu, entitats socials ... hi ha diverses persones que no triem nosaltres sinó que hi ha una consultora especialitzada en aquest tipus de panells que fa una proposta d'una sèrie de persones i es configura el panell i el gestiona la consultora. Nosaltres no intervenim perquè sigui el màxim objectiu i pur possible.

D'altra banda, hi ha un panell econòmic que és un panell telefònic. Hi ha una sèrie de persones que són totes de l'àmbit econòmic i industrial, del teixit socioeconòmic del territori (entenent camp de Tarragona) i són enquestes telefòniques que ens permeten obtenir informació de manera més unidireccional. Obtenim informació més que la compartim.

Creus que s'aprofita suficientment el factor diferencial que té Tarragona al ser una ciutat amb port en relació a una altra ciutat que no tingui port?

Jo crec que Tarragona en concret ha viscut molt d'esquena al port i al mar per un efecte de barrera arquitectònica que és el traçat ferroviari. Això ha fet que s'hagi viscut molt de temps sense tenir en compte que aquí a baix hi havia el port. El port tampoc ha fet cap esforç per anar a buscar la ciutat més enllà de portar-li camions pel mig per poder fer l'activitat.

Actualment, se li treu suc però se li podria treure més. És un actiu molt important que quan Tarragona es va a vendre ven moll de costa, Serrallo, platja... crec que hi ha una interacció i intercanvi d'actius importants. Nosaltres quan ens venem com a port també venem la ciutat. Si una empresa ha de venir i ha d'instal·lar gent aquí, vens tot l'actiu que hi ha al territori, el llegat patrimonial i la riquesa cultural. Crec que mútuament ens complementem. Jo trobo a faltar que no s'hagi sabut desenvolupar un port esportiu com tenen altres ciutats que han aconseguit crear un pou de riquesa que aquí, ja sigui per la barrera arquitectònica o per altres motius, no s'ha aconseguit arrancar. Jo no m'ho explico perquè pobles més petits amb ports més petits tenen activitat i vida en port esportiu brutal. Aquí no acaba d'arrancar. Per una banda, la Marina Port Tarraco llueix, però el port esportiu queda allà que no acaba d'arrancar. Però no depèn de l'activitat portuària el port esportiu.

Comentaves que si que es podria treure més suc, en quin sentit o quines activitats podria fer el port?

Crec que si aconseguíssim treure les vies d'aquí es podria crear una rambla de la cultura connectada amb la rambla. Des de la baixada del toro, passant per la plaça dels carros i fins aquí, podria ser un lloc mol potent per fer-hi moltes coses. Tenim el palau de congressos, tenim una sèrie d'equipaments desconnectats entre ells i que arquitectònicament (i altres dificultats) generen una barrera. Es podria treure més partit, no només l'àmbit cultural. Hi podria haver més restauració i àmbits de tot tipus aquí a primera línia de mar.

Per anar concloent ja amb l'entrevista voldria parlar de la visió de la ciutadania que ja hem incidit en algun moment. Quina visió creus que té la ciutadania respecte del port?

Depèn de qui preguntis les respostes són molt diverses. Jo no soc de Tarragona soc de l'Espluga de Francolí i quan vaig fer el procés selectiu per entrar aquí no sabia a quina organització em presentava. Fins que no has passat una sèrie de fases no ho saps. Quan em van dir que era el port, em vaig adonar que no sabia res del port. Sabia que hi havia el port allà però no sabia que hi hagués una autoritat portuària, ni com funcionava, ni quines funcions tenia. No era un cas estrany el meu. És desconegut. Sabia que hi havia port però no sabia quins tràfics hi havia, per exemple. Ara mateix m'agradaria fer aquesta pregunta a gent d'allà per veure si ha canviat una mica la percepció. Si preguntes a gent de Tarragona, jo crec que està clar que perceben el port com a motor econòmic que **genera activitat indirecta i directa** de moltes maneres i que és una organització amb múscul, potent. Després hi ha una altra cosa que és totes les empreses que treballen dins del port, que jo crec que la percepció que es pot tenir és que hi ha desconeixement del que hi ha a dins. Al ser un recinte duaner on no hi ha accés lliure a qualsevol persona. Per molt que tu vulguis explicar el port, hi ha una activitat diària que sinó tens una targeta no pots veure ni conèixer, no pots passar. És una activitat que en bona part encara és desconeguda per la ciutadania i fins i tot, de la més propera.

Creus que seria important i necessari que fos més conegut? I si és així, com s'hauria de fer?

Al final és com la petroquímica. Sabem que hi és però qui va a veure com funciona? Jo crec que no estaria de més. Hi ha una organització que és Apportt que està formada per totes les empreses o la majoria d'empreses que treballen dins del port. Aquesta organització existeix amb altres noms, dins d'altres autoritats portuàries on son molt actives a l'hora d'organitzar cursos o jornades en fer diferents accions que apropen d'una manera o altra a la ciutadania i sector empresarial al que és el port. Aquí falta

donar-li un impuls a l'organització, té molta potencialitat de ser un altaveu del que és el port i un aparador per poder atreure a la ciutadania a conèixer l'activitat portuària no només de l'àmbit comercial sinó arribar a tots els estaments: col·legis, instituts, associacions de veïns ... per poder fer aquest tipus d'aproximació.

Per part meva aquestes són totes les preguntes. Si vols afegir qualsevol cosa que creguis oportuna, és el teu torn.

Jo, com t'he dit, em vaig posar aquí sense haver treballat mai d'això i al final el que he vist és que el tema de la RSC sinó és un tema transversal en una organització no té cap sentit. Que una organització tingui una àrea de RSC però que no estigui integrada en cada acció que fas com a organització no té cap sentit. Això de la filosofia es transmet a través de moltes coses. No és fer un paper a principi d'any i dir que la gent s'ho estudii i s'ho aprengui. No és això. Ha de ser un conjunt d'accions que facin que la gent integri una sèrie de valors i apliqui al seu dia a dia i a la presa de decisions. No és un tema de pressupost sinó d'anar més enllà. Que en cada una de les accions hi hagi una consciència darrera de que siguem conscients que cada acció té un impacte i mirar de quina manera es pot fer perquè aquest impacte sigui menor o sigui més positiu.

Perfecte. Moltes gràcies.

III. Montse Adan

A continuació es mostra la transcripció de l'entrevista realitzada el passat 9 d'abril a la Sra. Montse Adan en qualitat de directora de Port Ciutat del Port de Tarragona i com a representant de les polítiques de RSC del Port de Tarragona.

Bon dia Montse. En primer lloc, moltes gràcies per accedir a l'entrevista. La duc a terme en base al meu treball de fi de grau corresponent a la carrera d'ADE que estic cursant conjuntament amb dret i el contingut de l'entrevista serà únicament d'aplicació en aquest treball tal i com explico en el full d'autorització enviat on també es demana l'autorització per publicar-ho al repositori de treballs de fi de grau de la universitat.

El treball consisteix en un estudi de la RSC del Port de Tarragona per analitzar quin impacte té aquesta institució en la ciutat i el retorn que en reben ciutadans i empreses així com el coneixement que en tenen al voltant d'aquestes actuacions del Port.

Si no hi ha cap inconvenient, començaríem ja amb l'entrevista on en primer lloc m'agradaria parlar una mica, a nivell introductori, de la teva trajectòria professional: quant temps portes al Port, que vas fer prèviament, que vas estudiar...

Bon dia, doncs jo realment vinc d'una branca que no té res a veure, o gairebé res a veure amb la comunicació o relacions que estem portant ara mateix. Vaig començar a estudiar dret. Si que és cert que després em vaig introduir en el món de la comunicació i el periodisme treballant a la televisió de Tarragona i amb alguna col·laboració a nivell de Catalunya. Va ser aquí que em vaig introduir en aquest àmbit. Després vaig tenir una empresa de comunicació on gestionava publicitat i tot el tema de ganivet de premsa de diferents entitats. Des d'allí, em van cridar del port perquè hi havia una plaça per si em volia presentar de directora de relacions institucionals i comunicació. Vaig optar-hi i ara ja fa 11 anys que estic al port. Dins del port he anat canviant ja que les àrees es van adaptant depenent del moment. Primer era relacions institucionals i comunicació, després va ser comunicació i imatge i, ara actualment porto la branca de Port Ciutat que és la branca més de RSC o de implicació amb la ciutadania. Ara ja farà uns 2 anys que estic al capdavant d'aquesta àrea, quan es va jubilar l'anterior director i vaig optar a la plaça que quedava vacant. És un canvi a la meua trajectòria ja que sempre m'havia dedicat plenament a l'àmbit de la comunicació i vaig veure una oportunitat per conèixer altres opcions ja que en el fons no deixa de ser una branca més de comunicar-te; vincle

amb la ciutadania, conèixer que pot aportar al territori... vaig pensar que era una oportunitat d'ampliar coneixements i adaptar-se als nous moments.

Ara, centrant-nos més en el port i el departament, m'agradaria parlar de les línies més generals referents a objectius i organització. Quins són els objectius i estratègies del departament?

No hem de perdre mai de vista que el Port de Tarragona és un port comercial i industrial, dins del Port d'interès general que hi ha a l'estat (que són uns 27). El port de Tarragona, normalment està posicionat entre el 5è i el 6è. Realment és un valor afegit de que el Port hagi volgut apostar, des de fa 20 anys, per aquest apartat de Port Ciutat que no tots els ports fan (molts sí però molts no) ja que l'objectiu principal és, evidentment, ser un motor econòmic dels territoris on estan ubicats i el port ciutat pot ser una aposta o no de cada port. El de Tarragona, va decidir ara ja fa més de 20 anys, apostar per aquesta vinculació amb la ciutadania i el que va fer va ser agafar els espais comercials/industrials que havien anat perdent la seva finalitat industrial per la proximitat a la ciutat o perquè el port es va ampliar, per adaptar-los a la finalitat social i cultural. Estem parlant del moll de costa on hi ha els tinglados i refugis que eren antics magatzems de mercaderies que també es van anar millorant dins del Port. Fa uns anys eren espais on no es podia accedir ja que era un espai aduaner. En el moment en que perden l'ús comercial es decideix obrir-ho a la ciutadania. Com? Les primeres apostes van ser el museu del Port i després l'adaptació per exposicions. Tot això ha anat creixent. A l'actualitat volem fer un retorn a la ciutadania. El port és un motor econòmic però també volem la part més propera, social i cultural, volem ser la rambla de la cultura. Pensem que la ciutadania s'ho mereix. Està molt bé ser el motor econòmic però la nostra RSC vol anar més enllà i tenir aquest apartat de retorn. Els nostres objectius són intentar conèixer les necessitats socials i culturals del territori i poder-ne oferir respostes. Nosaltres, ho volem fer ja sigui per programació pròpia - que pot aportar valor afegit - o acollint propostes d'entitats i particulars que necessiten espais expositius o per desenvolupar les seves activitats.

Com ens organitzem? Port ciutat és un departament molt ampli amb diversos espais. Les primeres accions dutes a terme pel Port van ser el museu del Port, també tenim l'arxiu (l'arxiu viu i l'arxiu històric), també hi ha el servei de publicacions que aposta per publicar publicacions i estudis vinculats al port que recuperen l'estudi del territori, també hem anat adquirint nous elements com els tinglados i refugis com a espais d'exposicions on intentem especialitzar-nos en exposicions pròpies o de tercers. També hi ha espais públics: el Serrallo, el passeig marítim, el km0... anar adaptant els espais que abans

eren portuaris per a la ciutadania ja sigui per la pràctica d'esport, la pràctica d'activitats socials o culturals. De les últimes incorporacions també tenim el teatret del Serrallo que era d'una entitat del Serrallo que es va anar perdent i el Port va adquirir la seu, tenim part de les oficines de port ciutat allà i també tenim un element més cultural per oferir. Després hi ha el fons d'art de tots aquells autors que han exposat al port van deixant com a donació una obra de les que mostren. Aquests són els grans trets i com ens organitzem dins de l'àrea que és un arbre amb moltes branques.

Com creus que es relaciona o s'enllacen tots aquestes objectius/estratègies amb les línies generals del Port que com tu comentaves té una funció principal comercial?

A vegades et diuen que som els estranys però no, ens estimen molt. Però si que és veritat que és una àrea molt diferenciada en qüestió d'activitat de les altres. Però el port, com a principals objectius estratègics té el creixement, aquesta acció econòmica, l'aposta per creuers però una de les línies estratègiques és la sostenibilitat. Ens agrada pensar que dins d'aquesta sostenibilitat, òbviament hi ha el creixement sostenible (ha de ser un port que creixi respectant el medi ambient i sent un actiu important en la sostenibilitat), també hi ha aquesta branca de RSC on nosaltres tenim l'encaix. Les accions que es fan de caire cultural o social no es fan per fer sinó que sempre responen a un objectiu, ja sigui la recuperació del patrimoni històric que té el territori vinculat al port, des de l'arxiu, des del museu amb tots els alumnes a conèixer el port... És aquest l'encaix que des de port ciutat tenim, dins de la sostenibilitat concebuda amb àmbit mixt, ampli, òbviament el mediambiental però també enfocat a la ciutadania i fent aquesta aposta pel territori.

A nivell d'organització del departament, com es divideixen les tasques?

Dins del departament estic jo com a cap de direcció i llavors, és un arbre on intento agafar les arrels però després té bifurcacions i branques. Dins del departament hi ha aquests diferents espais on cadascun té el seu responsable. El museu té la seva directora, l'arxiu té la seva directora, etc. hi ha un pressupost a aplicar cada any. Cada any marquem unes línies estratègiques de cap a on volem anar. Per exemple, aquest any volem potenciar més les escoles o volem potenciar més la recuperació històrica d'algun element. Marquem uns paràmetres i objectius i cada àrea estableix una programació, amb una activitat a fer i amb el seu pressupost. Aquí ve la meua feina que ja no és tan bonica de recollir-ho tot i prioritzar quins són els que més encaixen i tindran més repercussió a la ciutadania. S'estableix el pressupost final i cada àrea sap quines activitats podrà realitzar i amb quin pressupost podrà disposar. Durant tot l'any es fa el

seguiment i les activitats. Tot i que està molt planificat a final/principi d'any tot el que serà l'acció a desenvolupar durant l'exercici vigent sempre poden sorgir imprevistos o causes sobrevingudes (que es valoren si hi ha interès per fer o no).

A nivell de pressupost, no se si en pots parlar o no, hi ha facilitats o més aviat restriccions des de la direcció general?

És cert que a vegades t'has d'ajustar més però també és cert que la programació ve iniciada. Tenim un pressupost que dona per fer, com sempre en voldríem més per poder fer més coses, però s'ha anat mantenint la aposta pressupostaria dels darrers anys que ens dona opció a cobrir la majoria d'accions que plantegem tot i que si en tinguéssim més, en faríem més. Ens dona bastant a cobrir. Lo que és el moll de costa, la marca cultura que aplega els espais d'arxiu, museu, tinglados, al cap de l'any (sense tenir en compte la pandèmia) agafant el 2019, passen 200.000 visitants. Les exposicions passen uns 50/60.000 persones. A les activitats al carrer, nostres o propostes de tercers, passen més de 80.000 persones. Al museu passen sobre uns 40.000 estudiants al llarg de l'any que ajuden a l'aposta pel patrimoni històric que tenim amb la vinculació i desenvolupament amb el territori. Podria dir-te'n més però aquestes són les xifres més grans que tenim.

Objectius? Anar incrementant, donar-nos més a conèixer i crear una oferta que cada cop s'adapti més a les peticions i necessitats del territori que és el que intentem un cop finalitza l'any fent la valoració de quines activitats han tingut més èxit i quines no, inputs positius o no. Això també ens ajuda molt en tema de comunicació, XXSS, fent el seguiment de quines accions tenen més èxit. Potser algunes que no esperaves que tinguessin tan èxit al final en tenen i saps que l'hauràs de repetir a l'any següent. Quan finalitza l'any es fa una memòria per valorar i establir quins han de ser els objectius pel proper exercici.

Dins de tot aquest arbre que em comentaves, les teves funcions quines són?

La meva feina és la coordinació i l'establiment d'aquestes línies estratègiques. M'agrada portar però s'ha de confiar molt amb la responsable d'àrea. Lo important és coordinar, primer establir objectiu. Anem cap aquí, hem de potenciar això. La valoració i anàlisis que em pertoca a mi. Em pertoca quins objectius s'han d'assolir al proper exercici. Amb això jo parlo amb els responsables i anem coordinant. També em pertoca el seguiment de que es compleixin s'assoleixin les xifres mantingudes i també el seguiment pressupostari. Per altra banda, anar aportant si veig que alguna de les actuacions no té l'èxit que volíem, valorar si és per l'activitat o a nivell de comunicació es pot millorar i anar adaptant-nos.

Som un personal molt dispers, uns estan al museu altres els tinc a l'arxiu, i intento fer reunions setmanals amb el seguiment i aportacions. Si veiem que ens desviem fem el seguiment i coordinació.

Per altra banda, també m'agradaria parlar una mica de l'evolució del departament, tot i que al principi ens has dit que portes 2 anys. Al llarg dels últims anys com ha evolucionat el departament en el sentit de millores, més actuacions o mitjans, pressupost... ?

Si que només porto 2 anys al capdavant de port ciutat però portava 8 anterior a comunicació i com que la comunicació final és molt transversal, tens coneixement de tot. I després, no ens enganyem, a Tarragona ens coneixem tots i per la meva professió havia tingut molt de contacte per entrevistes a nivell d'informatius coneixia ja el port i una de les accions que portava a la televisió de Tarragona era el programa econòmic i havia entrevistat 1000 vegades els que eren presidents del port. Estava a l'altre banda i ara soc dins. Això em dona a conèixer.

Abans aquest departament es deia projecció exterior i ho aglutinava tot: la comunicació, al vinculació amb la ciutat i accions culturals i fins i tot, amb accions col·laborava amb el departament comercial. Era un departament molt més ampli que òbviament aglutinava a més gent i després es va anar especificant. La comunicació per una banda. Les relacions institucionals i presidència assumia unes altres. Lo que és acció cultural i social amb Port ciutat per una altra banda. Jo quan vaig entrar ja estava definit així. Els anys anterior, quan jo estava a comunicació es va anar ampliant.

Ara veiem que hi ha hagut una aposta continua i creixent per aquesta relació amb la ciutat. Només cal donar un tomb pel passeig marítim. No només es l'acció cultural sinó que també a nivell d'infraestructures. Fa uns anys va començar amb el passeig del Serrallo, després s'ha anat millorat el Serrallo amb les fonts lluminoses, la incorporació de l'antiga confraria amb el teatret que el port va adquirir per obrir a la ciutadania, el moll de costa ha anat millorant recuperant espais, més recentment el km0 (que és tot el passeig de l'escullera que s'ha habilitat per la pràctica de l'esport de famílies, esportistes amaterus i professionals...), també s'ha fet la passarel·la que connecta la ciutat amb el mar... tots els tarragonins veiem el mar però tardàvem 30 min en accedir-hi i ara mb 5 minuts ja hi ets. La última remodelació va ser el passeig marítim i ara estem també arreglant el que és l'antic edifici de l'autoritat portuària que serà la seu institucional que també s'ha recuperat. La inversió del Port per recuperar els espais amb ús públic parla per si sola. Cada any incorporem un espai nou o arreglem aquests espais perquè la ciutadania els pugui gaudir.

A nivell cultural i social, també. Primer teníem l'arxiu i museu. Després serveis de publicacions. Després espais expositius. Ara també tenim el teatret. Cada vegada anem fent.

El personal pràcticament som els mateixos tot i que s'ha anat reubicant. Cada espai té el seu equip que van treballant. Jo he de posar en valor la feina, la tasca, dels meus companys perquè es reinventen. Sempre dic que l'arxiu, jo quan vaig entrar aquí pensava que (que em perdonin tots els arxivers) era un treball més estable. Tenim una directora de l'arxiu que es reinventa. Tenim documentació històrica que han volgut cedir al fons de l'arxiu. No la tenim només per custodiar-la. La volem donar a conèixer a la gent. Com? Doncs, fent visites guiades, visites teatralitzades pels nens perquè coneguin com es conserva un document o aquella documentació que és important que explica la història del senyor castell Arnau... volem donar-li vida a aquesta documentació. Per això et dic que realment, el pressupost és important i la inversió i l'aposta és vital, però també és vital les persones que hi ha al capdavant. Els directors estan molt implicats i volen més i ja ho fan venir per dir escolta el pressupost és aquest però si podem fer això, aprofitar aquesta activitat... posem en valor que òbviament inversió i aposta pel port n'hi ha i també, el valor afegit del personal del port que té moltes ganes de seguir treballant i reinventar-se perquè això vagi in crescendo.

Ens quedem amb la idea d'aposta creixent. Des del 2018, que és quan hi va haver el canvi de president (tot i que tu encara no hi devies ser en el departament), coneixes si hi hagut algun canvi d'estratègia en aquest sentit?

A veure... jo he viscut al port 2 presidents. L'anterior, l'Andreu, ja va apostar fermament per l'aposta de port ciutat i del tema de creuers. I ara el Josep Maria Crusset que ha continuat i ha apostat de valent per aquesta aposta port ciutat. Jo em vaig engrescar amb aquest canvi de comunicació a port ciutat perquè vaig veure que ell tenia moltes ganes d'apostar per aquesta línia, d'apostar per aquesta RSC i com deia, vaig veure una oportunitat a nivell professional per ampliar coneixement i perquè veia que era una àrea que es volia continuar impulsant. Jo estic molt agraïda que en l'actual presidència es veu com un valor, un pilar fonamental tota aquesta aportació i vincle del port amb el territori. Crec que cada vegada es va veient, mai hi ha hagut una parada. Amb la darrera presidència s'està apostant de valent i les últimes inauguracions que tenim són el passeig marítim, que ja el Crusset va donar el tret de sortida, l'antic edifici que molta gent deia que era un dels edificis emblemàtics de la ciutat que estava en desús. La ciutadania preguntava i properament estarà obert. I una de les apostes que jo he d'agrair a l'actual presidència és el nou museu del port, ara mateix està en obres i al juliol podrem

inaugurar un projecte completament nou en el mateix lloc, que és un dels refugis, i que serà un referent a nivell museístic i ens ho creiem. Serà un referent a nivell internacional. Una clau més que quan vinguin els turistes, dins del llistat d'imprescindibles per visitar, estarà el museu del port. Per tant, hi ha una aposta ferma in crescendo i continua amb aquesta línia i els resultats parlen per si sols.

Doncs per seguir parlant del model de Port Ciutat ara encetem un bloc de preguntes més relacionades amb la particularitat que pot generar el fet de ser un port i no una empresa convencional i com afecta això dins de la RSC.

Consideres que les polítiques d'integració de Port Ciutat generen valor i competitivitat al desenvolupament de l'activitat portuària en si? L'activitat comercial que comentàvem abans.

Sí, sense cap mena de dubte. Tot el que sigui sostenibilitat aporta valor afegit al port. El client actual o el futur client del port jo crec que aposta per un port i ho veuen com un tot. Que sigui un port de creixement sostenible i ben integrat al territori per tant, si jo fos un client, això seria un valor afegit i un punt més a l'hora d'escollir si és la infraestructura per la que passo o no. Jo crec que la sostenibilitat no s'ha de veure com... abans la sostenibilitat era un adjectiu que no sabíem que era. Ara ha de ser innat, ha d'anar a la par, és un valor afegit més en la infraestructura que sigui però en aquest cas, en el port.

En aquest sentit, creus que el port de Tarragona, en relació a altres ports nacionals i/o internacionals, és referent en relació a projectes d'integració port ciutat?

Sí, sempre ha sigut, històricament, pioner. Només cal anar a altres ports (sempre hi ha ports que ho fan bé) per veure que vam ser pioners. Dels primers en apostar per port ciutat, per un museu propi, per un arxiu històric obert a la ciutadania, per espais expositius, espais socials on entitats i la ciutadania pot formar-ne part. Va ser pioner en el seu dia, ha continuat en aquesta línia i cada vegada s'aposta més per aquí.

I en relació a altres empreses no portuàries? Creus que poden prendre'n exemple?

A veure, sí, suposo que sí. A nosaltres ens agrada col·laborar amb empreses i entitats. Dins del que és el port de Tarragona, la proximitat la tenim amb associacions de veïns (Serrallo i port) i ens agrada a l'hora de programar, comptar amb elles i que hi hagi aquesta col·laboració conjunta. Altres empreses, que tenen la concessió d'algun espai (com la marina port Tarraco) ells també intenten i treballen per fer aportacions culturals o d'accions. Intentem treballar conjuntament. Ara, per exemple, podríem dir de fer un festival i parlem amb ells si considerem que poden aportar o ells també tenen iniciatives pròpies.

Jo crec que si, la nostra tasca és ser un referent cultural i si podem contagiar a tots o col·laborar, la farem més grossa.

Més endavant tornarem a parlar de la col·laboració amb entitats i ara m'agradaria parlar de si hi ha un tractament amb certes particularitats a l'hora de treballar la RSC des d'un port.

Jo et parlo des de la part de port ciutat ja que RSC és molt ampli i també tracta el medi ambient que té un departament únic. Des de la meva àrea, hi ha particularitats. No deixem de ser un port industrial però és cert que la llei de ports permet aquesta relació port ciutat. No se si està molt ben definida però jo crec que ho estem fent bé perquè des de ports de l'estat s'ha d'aprovar una mica el nivell pressupostari, el pla d'empresa... i aquesta aposta que fem està reflectida al pla d'empresa i es va adaptant. Jo no he treballat en l'àmbit cultural en una empresa privada i no se com funcionaria però nosaltres tenim unes certes particularitats i això incideix però ja les tenim incloses dins de la nostra dinàmica i això fa que ens anem adaptant i reinventant.

Quins creus que seria el model ideal de Port Ciutat?

Crec que ja el tenim, les bases ja les tenim. Que ens agradaria? Home doncs, si pots disposar de encara més pressupost o... a mi el que més m'agrada des de que estic al capdavant, és la col·laboració amb el territori. A mi m'agrada dir que estem al servei de la ciutadania i llavors, el que oferim m'agrada que cobreixi les necessitats que hi ha a nivell social i cultural al territori. Per mi lo ideal seria això. Les bases estan ben assentades però m'agrada que cada vegada hi hagi més vinculació. No m'agrada pensar que programem i venen o no venen. El que programem, si pot estar coordinat amb les diferents entitats o les diferents associacions que hi ha al territori per a que la oferta cultural i social doni més resposta al que la gent espera, és el que jo crec que hem de treballar en aquesta línia sense perdre de vista que nosaltres som un port i que el que hem de potenciar és aquesta aposta pel patrimoni que fem.

Per exemple, amb les publicacions, la barrera que va ser un èxit, l'atles il·lustrat del port que explica la història del port al llarg de tota la seva història vinculada a l'evolució de la ciutat: quins vaixells arribaven, quins tipus de mercaderies entraven i sortien en època romana, com estava la ciutat... sense perdre de vista que som un port i que el que millor podem aportar és el coneixement portuària i que a més, és part de la història de la ciutat amb el museu i l'arxiu. Si podem anar de la mà amb la col·laboració continua i coneixent més les inquietuds i el que espera de nosaltres la ciutadania doncs això ens fa créixer i créixer millor. Tots els espais i infraestructures (passarel·la, passeig, km0) responen una mica a peticions i necessitats de la ciutadania. Hi havia la necessitat de connectar la

ciutat, d'un espai de pràctica de l'esport... doncs si el port pot, aquí hi ha la feina que hem de potenciar. Anar de la mà del territori i ciutadania.

Agafant la idea que ara explicaves de la col·laboració, entrarem a un nou bloc de preguntes de la relació del port amb les entitats, ciutat, empreses, institucions... El port col·labora activament amb l'ajuntament? Hi ha projectes conjunts?

Sempre hi ha projectes conjunts, a vegades ja sigui perquè necessiten espais o perquè hi ha projectes que podem col·laborar. Et posaré exemples, aquest any amb el tema de la pandèmia, la cavalcada de reis no podia sortir i des de la comissió dels reis mags es va dir que s'havia de fer alguna cosa pels nens perquè els reis estiguessin presents. L'ajuntament va proposar fer el magatzem reial, van parlar amb nosaltres perquè teníem l'espai i vam col·laborar. Va ser un èxit. Es van esgotar les entrades de seguida i va ser un projecte cultural i social que vam treballar conjuntament. També la darrera exposició del carnaval, va passar el mateix, amb pandèmia no es podia realitzar i vam acollir una exposició organitzada per l'ajuntament. La vam acollir als nostres espais perquè almenys, les disfresses i elements veiessin la llum.

A nosaltres com a port també ens agrada col·laborar amb les festes majors, amb Santa Tecla, Sant Magí, que hi ha una programació estable de l'ajuntament, ens agrada aportar el nostre granet de sorra de les activitats que poden enriquir aquest programa. Per tant, és una col·laboració i treball conjunt i continu.

Hi ha algun equip de treball permanent o és puntual quan sorgeix cada proposta?

Va sorgint. Normalment, des de l'àrea de cultura i nosaltres des del departament de port ciutat. Quan hi ha projectes que veiem que hi ha l'encaix, es van treballant.

Hi ha col·laboracions de caire semblant amb altres agents de la ciutat com ara bé empresaris o entitats?

Els nostres espais estan més en exposicions. En les èpoques normals, els refugis també es deixaven per campionats, marató... i s'habilitava. Hi ha col·laboracions puntuals que moltes es van repetint. Hi ha col·laboracions amb diferents entitats esportives, associacions culturals que es repeteixen any rere any i després, potser la vinculació més estreta la tenim amb les associacions de veïns del voltant. La del Serrallo per les festes de la verge del Carme o la confraria de pescadors o Sant Pere. Entre tots contribuïm a una sèrie d'activitats. És cert, que amb les associacions del voltant, les més properes, hi ha una col·laboració continua. Hi ha un lligam i les converses són continues per anar elaborant aquestes accions que enriqueixen a ambdues parts, culturalment.

Per últim, m'agradaria saber quina opinió creu que té la ciutadania del port? I si hi ha diferència per barris?

El port té un handicap: està tancat. És un recinte duaner i la gent no acaba de conèixer el que realment es fa. Aquí és on intentem, ja sigui per part de comunicació, vendre el que es fa a nivell de port comercial i la importància que té. També en l'àmbit de port ciutat intentem que hi hagi activitats que no només siguin lúdiques sinó que serveixin per mostrar el que fem. Partint d'aquest handicap que veiem, pensem que el port està en diferents municipis, la seva extensió és Tarragona, la Canonja, Vilaseca i fins a Salou. Això fa que la gent no ho pugui conèixer i nosaltres intentem compensar.

És una de les mancances que treballem amb les visites en golondrina. Hem llançat 3 campanyes de 900 places cada una i s'esgoten amb 24 hores les entrades. Expliquem el port. Entrem a la gent dins de la golondrina i entren dins del port i des de mar poden veure l'acció i l'extensió i activitat que té el port. És una de les accions més ben rebudes que no sabíem si tindria tan d'èxit i que establirem com un fixe perquè veiem que la gent té la necessitat de conèixer que fa el port i quina millor manera que mostrar-ho directament amb la realitat. No se si realment és conegut el que fa el port. El que volem és aportar però realment, volem que ens vegin com a part activa. Com dèiem, som un port comercial i un motor econòmic però també volem que ens concedeixin com a motor cultural, dèiem aquesta rambla de la cultura. Hem de treballar i continuar més.

Insisteixo, és un handicap molt gran que el port està tancat i només hi ha aquestes parts obertes a la ciutadania i és aquí on hem de donar un enfoc gran. A nivell de comunicació hem de mostrar un port transparent, molt proper, que expliqui el dia a dia a la ciutadania i que sàpiguen que tenim un dels principals i més importants ports a nivell europeu que això és molt important. Que és un motor econòmic i alhora volem ser un motor cultural. És això el que treballem i hem d'anar millorant. Cada vegada veure quines accions són les que ens poden donar més visibilitat i accessibilitat a la ciutadania.

Creus que aquesta visibilitat i impacte, queda reduït als barris més propers del port o realment hi ha un traspàs?

A vegades hem fet enquestes per veure qui ens coneix més, quines accions són més ben rebudes. És cert que els que estan més propers ens coneixen més, sense cap mena de dubte. Però també és veritat que hi ha hagut un gir. Tot el que és la obertura del passeig, la passarel·la, el moll de costa, les millores, el km0... fa que la gent ens tingui presents per venir a passar el dia. Ens agrada dir que som una petita ciutat per venir a fer turisme. Cada vegada veiem que ve més gent de fora.

L'acció de la golondrina, ens vam quedar parats perquè ens trucava un matrimoni d'Igualada. Pensàvem que era una acció del camp de Tarragona, òbviament, però ha anat més enllà. Està bé que vinguin a veure que és el port. És això. Òbviament els més propers ens coneixen mes. Però en els darrers anys s'està treballant i s'està fent aquests canvi. És aquesta concepció.

Tot el que és el Serrallo és una petita ciutat per fer turisme perquè ho tenim tot: gastronomia a primera línia del mar amb restaurant que potencien el peix de Tarragona, tenim cultura, tenim exposicions, tenim zones de lleure de parcs infantils per practicar esport. Amb l'acció comunicativa i l'activitat pròpia. És aquest comentari de la gent que va cridant a més gent i cada vegada veiem que aquest coneixement o hi ha arribades de gent que ve de més enllà. És en aquesta línia que hem de seguir treballant.

Com creus que es podria potenciar encara més el compromís del port amb la ciutat?

A mi m'agrada escoltar. Interpretar les accions, que veus, sense perdre de vista la sostenibilitat. Hem de ser un port sostenible que això ja hi estem treballant i amb aquesta RSC pensant que nosaltres podem aportar molt a la ciutadania. Podem aportar aquesta part de patrimoni, història que sempre ha d'estar present perquè és part del nostre patrimoni. Hi hem d'apostar i és la nostra feina fer-ho atractiu.

Per exemple, des del museu vam treure una sèrie de contes que explica tots els elements d'un barri mariner. Des de la història d'un pescador, la història d'una arremendadora, les dones que arreglaven les xarxes, una altra d'un cuiner d'un vaixell que després té un restaurant... això és part de la nostra història i no volem que es perdi. És la nostra obligació anar inculcant i ensenyant de manera atractiva perquè formi part del nostre dia a dia. Després, escoltar.

Els temps van canviant i ara ho tenim més fàcil. Amb temes de XXSS ho tenim més fàcil, quan promociones una acció, quines interaccions i comentaris hi ha. Anar adaptant-nos, escoltant al ciutadà i que aquesta acció social i cultural vagi cada vegada treballant per mai perdre aquesta vinculació amb ells.

A nivell de XXSS, entenc que és igual d'important estar present com que la gent tingui aquesta percepció. Com es treballa això?

De XXSS, en tenim un munt. Tenim els comptes del port de Tarragona que son per promocionar tot el que és el port a nivell industrial i comercial. També a nivell de ciutadania si considerem que hi ha alguna aposta important també es promociona i les accions culturals importants. Però després tenim les XXSS, que portem directament des

de Port Ciutat, i són les de moll de costa (marca cultural) que és la genèrica que ho aglutina tot i després cada espai té el seu compte. Vam valorar si era bo o no. Vam considerar que si perquè l'arxiu té el seu públic fidel que realment li interessa només que li expliquis allò de l'arxiu. Ja farem que aquell seguidor que li interessa lo que està parlant l'arxiu estigui també al moll de costa, que tindrà una visió més amplia. A vegades però, si renuncio a l'arxiu, potser perdrem un seguidor perquè ell només vol el tema de serveis de publicacions, conèixer les xerrades a nivell més tècnic i no li interessa lo altre. Intentem potenciar molt les xarxes. La pandèmia en ha donat una part positiva que realment veiem i ens està ajudant a tenir una visió més enllà del territori. Jugar amb xarxes.

Motles de les accions que es feien a l'arxiu, hi havia conferències tècniques, podíem rebre 40 70 persones depenent del lloc. Quedàvem limitats a allò. Com que no es podia fer presencial vam començar a fer-les virtuals i ara veiem que la solució serà fer-les de les dues maners, presencials i virtuals. L'altre dia fèiem una des del museu, hi va haver unes 70/80 persones. A lo millor, no totes eren de Tarragona. Hi havia gent de fora. També al museu vam parlar de com fer un documental històric i s'està apuntant gent de fora del camp de Tarragona perquè una part serà presencial i l'altre Online. Per tant, ens ajuden. És un extra d'estar sempre present. S'ha de donar producte interessant però ens ajuda a donar-nos a conèixer. És un aparador que abans no teníem. Havies d'anar al port per conèixer-lo ara tens un aparador obert a un territori molt més ampli.

Per part meva ja hem acabat amb les preguntes. Si vols pots afegir qualsevol cosa que et vingui de gust dir.

Agraïments pel meu equip del qual n'estic orgullosa. És una feina que com deia, és important el pressupost, però sense una aposta per part del president per aquesta aposta de port ciutat i per aquesta feina de tots els responsables de les diferents àrees que formen part del port. Sense ells seria inviable. Intenten reinventar-se i mai en tenen prou. Això ens fa que aquestes xifres vagin creixent. És el que intentem. Escoltar a la ciutadania i al territori i estar a la seva alçada.

Molt bé doncs, molta sort i moltes gràcies.

IV. Trinitat Castro

A continuació es mostra la transcripció de l'entrevista realitzada el passat 11 de maig a la Sra. Trinitat Castro en qualitat de Directora dels Serveis Territorials del departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya al Camp de Tarragona i com a representant institucional del territori.

Bon dia i gràcies per rebrem. Informar-li que estic gravant l'entrevista tal i com vostè em va autoritzar amb el full de consentiment que li vaig enviar prèviament. L'entrevisto dins del meu treball de fi de grau. Actualment estic estudiant Dret i ADE i dins del treball final d'Ade estic fent un estudi de la RSC del Port de Tarragona. M'interessava parlar amb vostè per veure la vessant més institucional en relació al Port de Tarragona i les activitats que se'n desprenen.

En primer lloc, li demanaria una mica sobre el seu perfil i la seva feina actual en el departament de la Generalitat per poder contextualitzar la seva figura dins del treball.

Bon dia. Bé, jo soc Trinitat Castro Salomó, directora del Serveis Territorials del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya al Camp de Tarragona (Tarragona està dividit en Camp de Tarragona i Terres de l'Ebre). Bé, des del 2016.

És un departament molt gran perquè recull dos conselleries històriques que són les de Política Territorial i Obres Públiques i la de Medi Ambient. Per tant, avui, aquest departament integra en el Camp de Tarragona un equip de entre 150 i 200 persones que van des de la vessant de l'urbanisme, carreteres, infraestructures, tema tramviari, biodiversitat, protecció dels animals, medi ambient, etc. un departament molt gran. Estructures importants que depenen del departament són: l'agència catalana de l'aigua, l'agència de residus, l'agència de la natura (de recent creació) i el Port, tot i que depèn de Puertos del Estado, està molt relacionat ja que el president del Port el proposa el meu propi conseller, el de territori.

Quines són les seves funcions dins del departament?

Principalment la meva funció es representar el conseller en el territori. Tinc la representació del conseller i per tant, si el conseller no hi és, ocupo el lloc que ocuparia ell. Per tant, he de dir que parlar amb mi és parlar amb el conseller, és el que es diu habitualment, soc el fil transmissor.

Entre les meves funcions està coordinar un equip humà d'unes 200 persones, vetllar per fer les infraestructures com han de ser, vetllar per les millores en qualsevol carretera o infraestructura territorial, tramitar el planejament del territori, en matèria de medi ambient curar la biodiversitat i al autorització ambiental de les químiques. Soc la directora del PLASEQCAT. Tramito expedients sancionadors. Etc. Al final és controlar i coordinar tot el que és la matèria del meu departament.

Després d'aquesta petita introducció, passarem a les preguntes relacionades amb el Port de Tarragona. Quina creu que és la repercussió econòmica, social i cultural del Port a la ciutat?

No et puc donar dades, potser les pots extreure del port, però el Port aquí a Tarragona s'ha configurat com el motor principal de l'activitat econòmica de la ciutat. És un motor important no només per la pròpia activitat del port sinó perquè dins del port hi ha moltes empreses del territori. És un ventre logístic important que ara s'ha d'ampliar amb Vila Seca.

Una ciutat amb Port té el motor principal en el mar. Hi ha inversions importants del Port en el territori, per exemple, la passarel·la de la via del tren o millores en el front marítim i el Moll de Costa.

A nivell social i cultural crec que també té influència. El Port de Tarragona està present en la major part d'actes institucionals. Curiosament, el president del Port se'n diu l'alcalde del Serrallo perquè el paper del Port és dinamitzador cultural del territori. El Serrallo es configura com un poble i el Port actua com a dinamitzador (cavalcades dels reis, activitats socioculturals, etc.). El president és molt visible en Tarragona, és una personalitat.

Creu que les activitats de RSC, generen un valor afegit a la ciutat?

Indiscutiblement. És més, en els darrers anys, les principals inversions fetes a Tarragona estan fetes pel Port. En tots els aspectes: inversió, cultural, etc. No dic que Tarragona en sí no tingui una altra inversió cultural. Parlo més per la part baixa del Port. Però si que genera un valor afegit, sí.

Es podria o s'hauria d'implicar més? En quin sentit?

Bé, el port depèn de Puertos del Estado. Està subjecte a la pròpia activitat del sector públic i les seves limitacions. El Port voldria fer moltes coses que no pot fer. Fora dels espais portuaris no pot fer inversió. Mitjançant fundacions o altres accions pot fer petites aportacions a la Festa Major, per exemple, però son quantitats molt simbòliques.

Legalment és molt difícil que el Port pugui, fora dels seus espais, invertir i participar més del que està fent ara.

En aquest sentit, cap a on creu que s'hauria d'encarar més dins del que és permès per Puertos del Estado?

Jo et parlo des d'un punt de vista molt personal ara. Jo crec que el Port s'ha de dedicar al que s'ha de dedicar. El que està clar és un dels principals motors econòmics que hi ha a Tarragona i possiblement ho sigui encara molt més en els darrers anys perquè hi ha inversions fetes importants: el tema de la ZAL, el contradic dels prats, la intermodalitat amb Puerto Llano... hi ha molts projectes damunt de la taula que són iniciativa del Port. Després hi ha la part més lúdica, el tema dels creuers, que estan potenciant per un cop acabi la crisi COVID. Però jo crec que el Port s'ha de cenyir al que li toca, motor de l'activitat econòmica i de mercaderies i la seva part logística. Limitar-se als propis entorns portuaris quan s'integren dins de la ciutat. A la resta de la ciutat ha de tenir participació institucional i simbòlica, més enllà crec que no li pertoca.

Agafant el fil d'aquesta relació amb institucions, creu que hi ha una interacció activa amb institucions?

El Port està present a tot arreu. Amb la Generalitat la relació és molt fluida, no només amb el meu departament. Tenim converses diàries perquè el Port té molts projectes que tenen a veure amb el departament i ens reunim pràcticament diàriament, també passa el mateix amb el departament d'empresa, amb cultura també hi ha molta relació. Però no només amb la Generalitat, amb l'ajuntament hi ha reunions periòdiques, em consta que amb la Diputació també hi ha moltes reunions periòdiques. De tota la representativitat que hi ha de l'Administració al territori, el Port en forma part i està present a tot arreu. A totes les comissions, a la universitat, etc.

Quines iniciatives podria dur a terme el Port per millorar el teixit empresarial de la ciutat?

El port és un membre més del teixit empresarial, si que és del sector públic però és un element del teixit empresarial de la ciutat i entenc que interrelaciona amb tot ell. És un gran empresari de la ciutat i es relaciona amb els grans empresaris. Moltes de les empreses representatives formen part del seu propi consell d'administració (Repsol, agroalimentàries, etc) i per tant, les preses de decisions són allà. Jo crec que interrelaciona amb tot el sector empresarial. És potent. Té un futur important a nivell empresarial. Generarà molts llocs de treball quan es desenvolupi la ZAL. Generarà molts llocs de treball i s'implementaran empreses innovadores en el territori.

A nivell de sostenibilitat i medi ambient, creu que és un àmbit ben treballat i desenvolupat per part del port?

El Port de Tarragona té una àrea de medi ambient amb la que ens relacionem amb bastanta freqüència. Hi ha un espai de xarxa natura al costat de la ZAL que permetrà recuperar espais molt deteriorats per qüestions d'edificació de la costa en l'època del boom turístic dels anys 60. Jo crec que com aquest projecte hi ha molts projectes damunt de la taula que són importants. Fa uns anys una gavina va venir al Port i s'hi va trobar a gust, enlloc de trencar el projecte, el Port va col·laborar per preservar l'espècie i pacificar les costes. Hem fet un treball important perquè es pugui implantar en les zones del nostre espai. Ara cada any venen a criar aquí. Qualsevol projecte de recuperació d'espais protegits els fem amb el Port. Participa de tot allò que pot. Està apostant molt per la sostenibilitat, forma part de les seves línies estratègiques.

Ens quedem doncs amb aquesta evolució positiva constant. I passem a parlar sobre la ciutadania. Quina visió creu que té la ciutadania respecte del Port?

Tarragona crec que és una ciutat amb molta burocràcia, molt institucional. El port és una més. A la gent de Tarragona no se li escapa que és un gran dinamitzador. Tothom està content de tenir el Port a Tarragona. A qualsevol acte del caire que sigui, el president del Port sempre hi és present com a representant. És una autoritat i la gent de la ciutat li reconeix molt.

Creu que la gent coneix tot el que fa el Port?

Crec que sí perquè durant molts anys molta inversió feta a Tarragona és de part del Port. Pot ser que a algun barri no arribi directament la influència del Port però la part més central crec que sí que és coneixedora.

Que milloraries?

Nosaltres com a departament, el que tenim molt clar és que qualsevol activitat que causa impacte ha de tenir compensació en el medi ambient. Les mesures compensatòries són importants i hi apostem. Amb el Port avaluem un impacte concret (del ZAL) i el port s'ha ofert i restaurarà un espai important que patirà més del que hauria per la pròpia activitat de la zona logística i recuperem un gran espai. Si que és cert que l'activitat del Port afecta a una zona més gran. Amb els anys el Port haurà de fer més mesures compensatòries per recuperar espais o mirar les emissions. Estan treballant molt amb les noves tecnologies, renovables, ho estan fent i van cap aquí (almenys pel que jo conec).

Quina creu que és la part del port que li falta més projectes, inversions, recursos i idees?

Avui per avui, els projectes que conec són molt importants. Serà una primera potència pel desenvolupament i la millora del camp de Tarragona i segurament també pot ser que el port ajudi a la reconversió empresarial. S'està treballant amb temes de sostenibilitat com a prioritat a ser el propi desenvolupament.

Em quedo amb aquesta conclusió i balanç positiu, si vol pot afegir qualsevol cosa i en cas contrari, donem per acabada l'entrevista.

Una ciutat amb port és una ciutat de futur. A Tarragona el Port és el motor. Potser un ajuntament o altra institució diuen que no però jo, visualitzant des del departament, ho veig així.

Perfecte, moltes gràcies per rebrem.

V. Carlos Arola

A continuació es mostra la transcripció de l'entrevista realitzada el passat 29 d'abril al Sr. Carlos Arola en qualitat de president de l'associació per a la Promoció del Port de Tarragona (Apportt), vicepresident tercer de la Cambra de Comerç, Industrial i navegació de Tarragona i com a representant del teixit empresarial tarragoní.

Bon dia i gràcies per accedir a l'entrevista que duc a terme en base al meu treball de fi de grau d'ADE que estudio conjuntament amb dret. Simplement, explicar el que ja has firmat al full d'autorització: gravaré l'entrevista per facilitar la feina i després potser es publica el treball al repositori de treballs de final de grau de la universitat. El contingut de l'entrevista serà únicament d'aplicació al treball que és un estudi de la RSC del port de Tarragona per analitzar l'impacte que té aquesta institució a la ciutat i el retorn que en reben els ciutadans a partir de les seves accions.

Volia entrevistar-lo en qualitat d'expresident (de la setmana passada) d'Apportt i vicepresident 3r de la cambra de comerç de Tarragona.

Em podria parlar una mica de la seva trajectòria professional?

Jo soc agent de duanes i vaig començar a treballar amb temes portuaris al 1989 a Tarragona a la agència de duanes que tenia el meu pare i que la va començar l'any 53. A part d'altres oficines que hem desenvolupat a altres parts del territori espanyol, la oficina de Tarragona segueix sent una oficina molt important per nosaltres. Actualment, tot i que no visc a Tarragona, segueixo molt vinculat al Port. Al despatx, a part dels temes de duanes, també fem la consignació de vaixells o la part de transport internacional de mercaderies.

Quines eren les teves funcions dins d'Apportt?

Apportt és una associació que va néixer l'any 1993 com a associació que té com a cim principal un doble objectiu: promocionar el port de Tarragona a nivell nacional i internacional; i promoure el networking entre els associats que no només són membres de l'autoritat portuària sinó que també són altres empreses i institucions de la província de Tarragona que veuen amb el port el principal motor econòmic del territori. Aprofita les oportunitats de negoci que pot comportar l'activitat portuària. Dins d'això, l'associació per estatuts té un president i en aquest cas, jo era el president en representació de la cambra de comerç i el que feia era intentar desenvolupar totes les activitats que per aquesta finalitat Apportt ha anat implementant o tenia implementades. El cert és que

l'últim any poca cosa s'ha pogut fer perquè totes aquestes activitats es basaven en fets presencials i evidentment no hem pogut fer res.

Dins de la cambra de comerç, quin paper tens?

Jo estic al plenari i al comitè executiu i actualment soc vicepresident 3r de la cambra i conseller d'internacionalització.

Un cop contextualitzat el teu perfil comencem les preguntes relacionades amb el port. Quina repercussió econòmica, social i cultural creus que el port aporta a la ciutat?

Aporta molt. Les xifres no les tinc, no te les puc dir. Segur que tu les pots treure sinó les tens ja. A Tarragona sempre s'ha dit que quan el Port funciona la ciutat funciona. La incidència d'un port del rang que té el de Tarragona, està entre el quart i el sisè depenent de l'any, és molt important. No només pels llocs de treballs directes que dona sinó també per les solucions logístiques dona a les empreses que ho utilitzen. No només per la part petroquímica, que representa gran part del comerç, que per aquestes empreses tenir un port com el de Tarragona és vital per entrar matèries primeres i sortides de productes acabats sinó que també és el principal port espanyol de productes de consum animal (la part de pinso) i és un port que està desenvolupant de manera excel·lent tot el tema de càrrega general. Aporta molt i no només això sinó que a més, ha desenvolupat connexions ferroviàries que permeten a les empreses anar més enllà del que seria l'intercanvi terrestre marítim. Jo penso que la contribució del port a la economia de Tarragona és fonamental i serà fonamental en els pròxims anys.

Des del punt de vista cultural i social, no hi ha dubte que la figura del port pesa molt amb lo que és la ciutat. No només perquè és una estructura molt visible des del punt de vista d'imatge i paisatge sinó que també perquè el port fa moltes contribucions a la part cultural de la ciutat. A la part del Serrallo, barri marítim, és on és més visual però fa pocs anys es va fer la passarel·la per creuar les vies del tren i fa multituds d'activitats culturals i exposicions que ajuden a aquesta part que també és molt important que la ciutat pugui gaudir d'aquesta riquesa cultural.

Pel que fa a negocis de la ciutat relacionats amb el turisme, la restauració o el comerç, també es beneficien de l'activitat que genera el port?

Sens dubte. El port genera moltes visites, negocis. Normalment, aquestes visites de negocis, si trèiem aquest any de pandèmia, comporten pernoctacions, comporten dinars, comporten una activitat de la qual la ciutat es beneficia. Això és un tema que sempre ha sigut així, un tema continu tot l'any. En els últims 3 o 4 anys el port ha

desenvolupat tota la part de creuers que és més estacional i té una incidència directa a l'economia de la ciutat. No només hi ha la part de la despesa que el creuerista pot fer durant les hores que és a Tarragona sinó del boca orella de donar a conèixer una ciutat com la nostra i un entorn com el nostre que és molt positiu perquè altres persones puguin venir el dia de demà com a turistes.

És una de les coses més difícils que jo crec que un port com Tarragona té perquè no és un port de l'estructura de Barcelona on tenen una estructura per creuers molt preparada des de fa temps. Tarragona ha lluitat, està a punt d'inaugurar un moll especial per creuers, i ha aconseguit portar a Tarragona aquest tràfic que és difícil de fer compatible amb un port industrial com ha sigut el de Tarragona tradicionalment.

En relació a tot el que fa en RSC, el que em comentaves abans d'exposicions, museu, passarel·la, etc., creus que són actuacions suficients o hi podria haver una major implicació?

Jo crec que són suficients. Em costa molt opinar sobre el tema perquè no conec totes les coses que el port pot haver arribat a fer però de les que jo soc conscient crec que aporta molt des d'aquest punt de vista. Al final, el port és una institució pública que té el seu compte de resultats, la seva contribució a l'estat i l'estat fa la distribució amb els ingressos que té el port de la manera que consideri. Crec que aquesta part, aquesta integració (del que jo recordo quan he estat a l'autoritat portuària) ha sigut des de sempre amb una excel·lent relació port ciutat amb representats, com és lògic, de la ciutat al consell d'administració del port i també representació del port a la cambra de comerç de Tarragona i altres institucions. Jo penso que és una tema que és força positiu. Sempre es poden fer més coses però jo crec que n'hi ha moltes i ben fetes.

Agafant una mica el fil amb això que comentes de les relacions amb les institucions, és evident que el port és un agent important de la ciutat, les relacions amb les institucions públiques són fluides i freqüents o faltaria algun mecanisme que facilités una relació més estreta i directa?

Per la informació que jo tinc i pel que he vist són relacions fluides i lògiques pel que representa el port per la ciutat de Tarragona i l'entorn perquè no és només a la ciutat de Tarragona. Hi ha municipis en que el port està dins del seu territori i crec que aquesta comunicació és fluida i necessària. Fonamental perquè el port pugui evolucionar amb les necessitats que té.

I des de la cambra de comerç, com és la relació?

La relació és excel·lent. El president de l'APT és membre del ple de la cambra de comerç. La presidenta de la cambra de comerç és membre del consell d'administració del port. Sempre hi ha hagut una excel·lent relació. La cambra de comerç per definició és una entitat que se sent totalment integrada al port de Tarragona i el Port de Tarragona sap que té amb la cambra un recolzament permanent amb qualsevol actuació que vulgui fer.

Hi ha algun exemple d'activitat o iniciativa conjunta entre port i cambra de comerç?

En tema de creuers per exemple. Estan tots dos a la taula de creuers i hi ha una col·laboració des del principi pel desenvolupament dels projectes.

Quina visió creus que té el teixit empresarial de la presència del port i les seves actuacions?

Jo crec que el port en si és un gran desconegut per les empreses i ciutadania. En primer lloc perquè teòricament els accessos del port no estan permesos per les persones alienes a l'activitat encara que tenim la golondrina per passejar. Jo aconsellaria a la gent que ho fes perquè se n'adornarien del que tenim a Tarragona i de la magnitud de la infraestructura però les empreses que tenen o que utilitzen el port des del punt de vista d'entrada i sortida de les seves mercaderies, si que evidentment el coneixen i tenen relació directa o indirectament amb l'autoritat portuària bé a través d'intermediaris o bé directament. Però les empreses que pel que sigui no utilitzen la infraestructura del port per les seves mercaderies jo crec que no arriben a conèixer el potencial i les opcions que té el port de Tarragona. Amb això ens trobem que molts cops s'estan utilitzant ports com poden ser el de Barcelona o València quan les mercaderies podrien sortir o entrar a través de de Tarragona. Això és una desavantatge perquè potser si utilitzés el Port de Tarragona m'estalvio portar les mercaderies a través de Barcelona i València i tindria més avantatges competitives. No sempre és així perquè, evidentment, has de tenir connexions als ports de destí que permetin connexions. No és el nostre fort les connexions amb contenidor però és un tema que mica en mica va creixent.

Quina seria la via per fer-ho conèixer i que els empresaris de la zona sàpiguin que hi ha aquesta alternativa?

Jo crec que hi ha una activitat comercial molt important per part de l'activitat portuària i la prova per exemple és aquesta nova línia roro, que va començar a principis de febrer d'aquest any amb Turquia. El port ha fet un gran esforç i treball perquè aquesta línia fos una realitat a Tarragona i després durant la implementació de la mateixa però ara durant

aquests mesos ha fet una gran difusió i estic segur que avui tothom coneix que hi ha aquesta opció per anar o venir de Turquia des de Tarragona. Aquesta part jo crec que és una funció de tots. L'autoritat portuària per suposat però totes les empreses que estem al Port després divulguem les opcions que dona el port i les posem com una opció si considerem que és una bona alternativa pels tràfics que ens confien els clients.

A nivell ciutadà, creus que passa el mateix? La gent no és conscient del que es fa a al port i de les accions de RSC?

No t'ho puc dir perquè jo penso que si que la gent és conscient que el port de Tarragona contribueix a moltes coses de la ciutat. No puc definir el que la gent pensa en aquest sentit. En el meu cercle més proper si vols que et digui la veritat, no he tingut una feedback de si el port fa això o fa lo altre. Però jo penso que si que hi és aquest acostament entre les dues parts, la gent si que n'és coneixedora.

Per acabar, com milloraries aquest coneixement – tan a nivell ciutadà com empresarial – de obertura del port a la ciutat? A nivell de coneixement i divulgació.

Jo convidaria a la gent que visités el port en la mesura que pugui i que el port donés a conèixer l'impacte econòmic que té sobre el territori. Que aquestes xifres poguessin arribar a la gent perquè valores la seva magnitud. El port com totes les infraestructures té coses bones i dolentes. Potser hi ha gent que quan veu la imatge del port des del balcó del mediterrani preferiria veure només la part del port esportiu. Jo penso que si es posa en valor l'impacte que té una infraestructura com el Port de Tarragona, estic convençut que la gent encara apreciaria més el que suposa per tots el tenir el Port i aquest port en una ciutat com la nostra.

Moltes gràcies. Fins aquí les meves preguntes, si vols afegir qualsevol cosa que creguis que seria d'interès, et pots sentir en total llibertat.

Lo únic que puc afegir és que me n'alegro molt que des de la universitat feu treballs com aquest. Crec que és una oportunitat per a que es doni a conèixer el port, el seu impacte i des del punt de vista d'una carrera i un grau com el que fas tu, crec que és molt positiu que aquestes coses es valorin.

Perfecte, doncs moltes gràcies Carlos.

VI. Joaquim Sendra

A continuació es mostra la transcripció de l'entrevista realitzada el passat 15 d'abril al Sr. Joaquim Sendra en qualitat d'expresident de PIMEC Tarragona i com a representant del teixit empresarial tarragoní.

Bon dia i gràcies per accedir a l'entrevista que duc a terme en base al meu treball de fi de grau d'ADE que estudio conjuntament amb dret. Simplement, explicar el que ja has firmat al full d'autorització: gravaré l'entrevista per facilitar la feina i després potser es publica el treball al repositori de treballs de final de grau de la universitat. El contingut de l'entrevista serà únicament d'aplicació al treball que és un estudi de la RSC del port de Tarragona per analitzar l'impacte que té aquesta institució a la ciutat i el retorn que en reben els ciutadans a partir de les seves accions.

Volia entrevistar-lo en qualitat d'expresident de PIMEC Tarragona i per tant, persona vinculada al món empresarial, i com a membre d'Apportt. En primer lloc m'agradaria a nivell introductori parlar una mica de la teva trajectòria professional.

Jo vaig estudiar enginyeria agrària a Lleida, a l'inici era universitat política de Catalunya i després va ser universitat de Lleida. A l'acabar vaig començar a treballar a una empresa familiar molt petita on pràcticament hi havia una activitat molt minsa que es dedicava a la desinfecció i desratització i vaig treballar un temps per veure que passava. Aquesta empresa que ara es diu Sahicasa, ara fa moltes més coses com tractament d'aigües i controls ambientals, ara hi porto més de 20 anys. 25 aproximadament. Entre tant també vaig estudiar ADE. Vaig fer dues carreres, una sense treballar i una treballant. També he fet altres cursos i post graus al IESE. Això m'ha portat a estar molt actiu empresarialment. Un dels puntals de l'empresa és estar molt actiu, tenir bons contactes. Quan tu aprens això a ADE, de seguida pensem que vol dir obtenir beneficis de forma il·lícita. No. Els contactes vol dir que has d'estar ben connectat per aprendre, tenir proveïdors, idees, stakeholders que hi ha a l'empresa i ajuden a tirar endavant projectes futurs. Això m'ha portat sempre a estar relacionat. Sempre he cregut molt amb l'associacionisme. Les persones i les empreses hem d'estar associats perquè permet aprendre, lluitar i treballar pels drets i la millora del sector i entorns en els que estàs. Això fa que com a persona hagi estat sempre en associacions i com a empresa també. Com a empresa estem associats a fins a 5 associacions diferents de diferents àmbits, funcionals i territorials, per poder tenir feedbacks, actualitzacions, informacions. Has d'estar sempre, anar a conferències, congressos per poder escoltar i aprendre sempre. Aquesta introducció tan llarga ve perquè una de les associacions va ser PIMEC, és la

patronal de la petita i mitjana empresa de Catalunya. Nosaltres som una PIME i Catalunya es nodreix de les PIMES però només es dona veu a les empreses grans i això em va fer entrar amb més força a PIMEC perquè tinguessin veu totes aquestes pimes, que són la majoria. PIMEC fa una funció molt important. És un model que a Espanya no existeix, no hi ha una patronal de petita i mitjana empresa. Només n'hi ha una de grans empreses. En canvi, a Catalunya hi ha de petita i de gran, com a Europa. A Espanya, com sempre, és un cas a part on no hi és. La defensa empresarial a Espanya es centra amb la gran empresa, les de l'Ibex 35 i el centenar d'empreses del voltant. Aquí arribo a PIMEC.

Com a president de PIMEC vaig estar a la junta directiva de Apportt, associació de promoció del port de Tarragona i com a empresa també som membres de Apportt perquè creiem que el port és un dinamitzador econòmic del territori i per tant, com a PIMEC com a Sahicasa, creiem que al port se li ha de donar suport. És una infraestructura logística molt important. No és una empresa més, és necessari i aporta riquesa. S'han de promocionar, acompanyar i donar-li suport perquè repercuteix positivament en el nostre entorn.

Quin va ser el teu paper dins de Apport?

Apportt és una associació de promoció del port. És un model que ja hi ha en altres ports de l'estat. El port pertany a *puertos del Estado*, al Ministerio de Fomento. És una administració pública i funciona com a tal. Tot i que tenen certa autonomia en alguns aspectes, al final hi ha *Puertos del Estado* que és qui mana i els beneficis d'un port poden anar a altres ports que són deficitaris, etc. Aquestes associacions de promoció, amb aquesta petita autonomia, fan que alguns ports tinguin aquesta associació amb moltes funcions. L'hagin dotat de molta capacitat. Per exemple en el port de Bilbao, aquesta associació s'encarrega de màrqueting i vendes i fa totes les accions de comercialització. En canvi, el port de Tarragona té integrada la comercialització dins del port. Apportt a Tarragona té una funció molt més reduïda, una implicació reduïda, una presència sinó testimonial poc executiva i funcional. Jo a Apportt, com a president de PIMEC estava present dins del port d'alguna manera.

El port es regeix per la llei de ports de l'estat i per tant, el seu consell d'administració està limitat a una sèrie de càrrecs i persones, institucions (advocat de l'estat, ajuntament, ministeri, etc.) i no hi pot cabre tothom. Aquesta representació de la resta del territori i societat civil, no només la econòmica, té cabuda a Apportt ja que hi entren més persones (duaners, associacions empresarials, etc). Des d'allà es dona la opinió de com es veu des de fora com evoluciona el port però des d'una influència molt petita. Hi ha el

president del port en l'associació però té influència relativa. És més un lloc de trobada per expressar opinions que no pas amb capacitat d'influència real. Serveix també perquè el port pugui dir que té una interlocució.

Com a president de PIMEC quines funcions tenies?

PIMEC és una associació empresarial i per tant, ha de defensar els interessos de petites i mitjanes empreses. El primer objectiu és fer entendre a totes les pimes la necessitat d'estar a PIMEC. PIMEC té un model diferent a la patronal de les grans empreses i diferent als sindicats. L'apartat de subvencions de pimes és molt petit (10/15%) per tant, PIMEC s'ha de nodrir d'ingressos provinents de les quotes dels socis (això seria 30/35%), l'altre 40/45% ve de serveis que pimec ofereix als seus socis (formació, assessoria, etc.). la meua funció era la de representació institucional i donar suport institucional a la persona que dins de Tarragona fa les accions de gerència. PIMEC també té la funció d'empresa i té l'apartat de gerència i el president dona suport a l'apartat més executiu i representa a l'entitat a totes les institucions del territori. Fa reunions amb socis per entendre necessitats i preocupacions i poder-ho traspasar a la direcció general de pimes a nivell de Catalunya i també a les autoritats polítiques del territori perquè atenguin aquestes peticions.

Un cop finalitzades aquestes preguntes introductòries que ens han servit per conèixer una mica més la teua figura, seguirem l'entrevista centrant-nos amb el port i la seva activitat amb preguntes relacionades amb la institució i la relació que té amb la ciutat a nivell social i empresarial.

Quina repercussió econòmica, social i cultural aporta el port a la ciutat?

La repercussió econòmica és gran, és un impacte gran de manera directa i indirecta. És un impacte insuficient, amb això vull dir que una part se'n va del territori i això és una crítica perquè el port pertany a Puertos del Estado que com a organisme central situat a Madrid té la potestat de prendre els romanents o sobrants del port i destinar-los a altres coses. Això és un problema que com a territori s'ha de dir. Hauríem d'aspirar a tenir un port on les decisions estratègiques quedessin limitades al territori i que la seva riquesa quedés delimitada en el territori igual que ho fa les seves repercussions negatives. El port, com qualsevol activitat econòmica, té un impacte al medi ambient, sobre les persones, sobre la salut. Tot i que el port fa molts esforços per minimitzar l'impacte i no són importants, existeix l'impacte. Aquest no es pren cap a altres llocs, no es pot, els components volàtils que són contaminants o al·lèrgics no van cap a Madrid o cap a Algeciras o Bilbao. Però els diners sí que es poden posar a un altre lloc.

He parlat de l'impacte econòmic i mediambiental i de salut però després hi ha l'impacte social i cultural. És molt important també. El port fa molts esforços per ser un pol d'integració social i hem de dir que durant els últims anys això ha sigut molt positiu. Només cal veure la transformació que ha patit el barri del Serrallo, el moll de costa, el moll dels Prats tocant a Vilaseca i la Pineda, el tracte de la cantera de la Pineda a Salou. El port s'ha preocupat molt de retornar al seu territori, sobretot a la ciutat de Tarragona, tornar amb transformacions. La passarel·la també és un exemple. El port sempre ha estat allà recolzant aquestes activitats. El que he dit a l'inici no treu això però si la creació de riquesa es quedés aquí, això podria haver-se multiplicat avui. Podríem tenir infraestructures molt més importants. L'impacte cultural és molt gran també. El port fa molts esforços, té el museu, les exposicions, els refugis i tinglados, conferències, etc. la seva activitat, no només en estudi i investigació de temes marins i portuaris, sinó a vegades amb altres (com exposicions de pintures que no tenen res a veure). El port fa la tasca molt important amb una orientació de retorn a l'entorn molt important i positiu. Cal valorar-ho molt positivament.

I pel que fa a la repercussió econòmica amb les altres empreses del territori?

Sí, directa i indirectament. Directa i totes les empreses que indirectament treballen pel port fent-hi serveis, reparacions... qualsevol altre feina de forma indirecta. Totes les persones que hi treballen directament, tot el personal i la part indirecta, que té molta activitat. Segons com, crec que té més activitat indirecta que directa.

Perdona, que ara hi penso. **Trobo a faltar en el port**, quan parlàvem de l'àmbit cultural, en els últims anys un **recolzament del port en l'activitat nàutica** no comercial, esportiva. Altres ports, com el de Barcelona si que dona de forma molt important. El port de Tarragona viu una mica d'esquena a l'activitat nàutica no comercial. No entro en la pesquera perquè no ho conec. Els presidents de confraries o sectors pesquers haurien de dir-ho. Però l'activitat nàutica esportiva que si que conec bé, el port no s'hi ha implicat. Tenim estacions nàutiques com la de Cambrils, Torredembarra o Vilanova que donen 10 voltes a Tarragona. Sent el que és Tarragona, no té una activitat nàutica esportiva de lleure, d'oci, rellevant i si la comparem amb altres poblacions properes com Vilanova o Cambrils (que són molt més petits) és realment lamentable.

Altres negocis vinculats al port com el turisme, comerç i restauració es veuen afectats per la seva activitat?

Sí, molt. El turisme hem vist com ha augmentat el trànsit de creuers. Això és molt important. Una aposta ferma i arriscada perquè sempre són arriscades les apostes. Hem vist com el turisme de creuers ha augmentat. Era evident, el port de Barcelona no pot

créixer indefinidament, arriba un punt de saturació. No té més capacitat productiva. Una empresa pot ampliar màquines i planta, el port de Barcelona es limita a un espai. Pot anar guanyant terreny al mar però és molt complicat amb lo qual al final, Tarragona va fer una aposta molt positiva perquè molts d'aquests creuers han vingut cap aquí. La pandèmia ho va aturar tot però és una aposta que anava creixent fins al punt que molts creuers estan interessats i estaven preparant el seu aterratge físic amb terminal pròpia al port. Hem de pensar que el port ofereix moltes prestacions que el de Barcelona no ofereix. Preu més adequat. Oferta turística pròpia, cultural, patrimonial, d'interès. Qui vol té Barcelona al costat i si hem fet algun cop un creuer, els creuers et deixen a un lloc i després has de fer una hora amb autobús per arribar a un lloc. Qui vulgui pot venir a Tarragona i després desplaçar-se a Barcelona, Montserrat, quedar-se a Tarragona amb el seu patrimoni propi, anar al delta de l'Ebre, anar al Priorat... i això ho han acabat veient les navilieres. Amb aquestes avantatges han apostat per Tarragona.

Deixant la vessant més empresarial, a nivell de RSC amb moltes de les coses que ja m'has explicat i hem anat comentant, creu que són accions valorades per la ciutadania? La ciutadania percep aquest retorn?

En general sí que el port és una entitat que mira de minimitzar els inconvenients i que potencia les avantatges. Crec que la ciutadania en general ho percep perquè passeja molt per l'entorn i ho veu. La ciutadania també gaudeix d'aquesta oferta cultural i com sempre no tothom se n'assabenta però en general la ciutadania ho percep.

Relacionat amb un tema que has introduït abans, creus que com a port podrien participar més activament en polítiques per millorar la ciutat? Em comentaves el tema de l'activitat nàutica... No se si podria dir-ne alguna altra idea.

Sí, ja he explicat lo de l'activitat nàutica. Aquesta és una millora.

Recolzar l'activitat pesquera n'és una altra. La flota de Tarragona és molt important i és un sector molt delicat per totes les restriccions, tota la contaminació marítima, perquè el peix va desapareixent si s'explota massa. Recolzar el sector pesquer és molt important.

En tercer lloc ... el port és una administració pública i per tant, no pot participar dels governs locals. Hi ha altres països amb models de gestió de ports molt locals, França per exemple on els ajuntaments participen molt amb la gestió del port, amb una visió molt directa i localista. El port de Marsella està molt més lligat i això fa que pugui fer polítiques enfocades al benefici de Marsella i la seva àrea d'influència, al territori en general. Aquí no. La tercera manera que permetria que el port s'impliqués més, no depèn tan del port com si que dels polítics que ens governen que haurien de modificar

la llei de ports de l'estat. Haurien de modificar el model de ports a Espanya. Se n'ha parlat moltes vegades. S'ha estat apunt de fer modificacions però mai canvia. Per exemple, el model d'Aena, el model aeroportuari es va privatitzar. Una bona part es va privatitzar de manera que va entrar el sector privat especialista en gestió aeroportuària. Sens dubte això va fer que millorés moltíssim la gestió, les prestacions, rendiments, efectivitat, benefici... Aena va passar de tenir pèrdues durant molts anys a tenir beneficis, per aquesta gestió privada. He de dir això perquè soc creient que la gestió privada és molt millor que la pública. No dic que tot s'hagi de gestionar de manera privada sinó que la privada és molt millor i eficient que la pública. Estic dient que hi ha coses que s'han de gestionar públicament i algunes privadament. No és bo ni que tot sigui públic ni que tot sigui privat. Hi ha d'haver equilibri. Jo crec que el port, igual que els aeroports, són una activitat econòmica que haurien de tenir un bon component de gestió privada. És el gestor privat el que és especialista, el que té aquests contactes, aquesta innovació i actualització tecnològica, té capacitat de sinergies amb altres ports i llocs. Pot haver-hi sinergies. La gestió pública d'un port no ho podrà fer mai. Hi ha una competència ferotge entre els ports d'Espanya i ens trobem amb situacions rocambolesques com per exemple, que la inspecció sanitària d'acord a una institució pública formada per funcionaris, a les 15h pleguen. És inaudít. No podem tenir un port competitiu si a les 15 no es pot fer cap inspecció sanitària i per tant, no podem rebre més vaixells o no poden marxar perquè no hi ha inspecció. Hi ha 50 de casos com aquests. El fet de ser públic limita el port de Tarragona a ser més competitiu, a tenir més volum, a tenir més trànsit i tràfic, a créixer. A tot. Això és una cosa que no depèn del port de Tarragona.

En la meua etapa a Apportt i com a PIMEC, em consta que ja els agradaria al Port de Tarragona. Ja haguessin volgut que això canviés de forma que hi hagués una gestió més privada però evidentment, hi ha moltes reticències també.

Una altra millora que podria fer... Hi ha el màster de logística. La URV i el port, conjuntament fan el màster de logística. Una cosa que es podria fer més és facilitar més aquestes formacions i especialitzacions en temes portuaris. Perquè només fem logística? Perquè no també trenquem lobbies com el d'estibadors i fem una formació o un curs/grau d'estibadors. Un certificat de professionalitat, algun tipus de formació, i permetem que més gent pugui accedir a la professió d'estibador i no sigui el lobby tancat dedicat i exclusivament als amics i parents dels actuals estibadors. Perquè no participem més? Això implica que sigui més privat, mentre sigui públic, aquests lobbies hi seran i no hi podrà entrar ningú. Hi ha lobbies com els de enginyers de camins que també s'han fet allà un racó i no deixen que hi entri ningú. Això no és positiu, va en contra de la llei de mercat. És un xiringuito en molts aspectes, no en tots. Hi ha d'haver més capacitat

de competència, de que hi puguin accedir tots els actors econòmics a competir i entrar a treballar sinó no serà efectiu. Si a les 3 pleguem, si no pots entrar en aquella professió si no ets filla de. Això és inaudit. És un dels defectes i inconvenients que té el port de Tarragona. No perquè sigui el port de Tarragona, ni hi sigui el seu president, és en general el model de ports. Estem a una zona industrial i ens hem espavilat a tenir graus d'enginyeria química i de química i instrumentistes, etc. per donar suport i recolzar al sector, perquè no marxi i amplii i per donar sortida professional a tots els que volen treballar. Hi ha molt bona entesa entre indústria química i universitat. Hi ha centres d'investigació fins i tot. En canvi, el port amb això es queda coix. És un defecte i punts debils que té i que també és culpa de tot aquest entramat. Falta d'autonomia.

La interacció amb les institucions a nivell local, tot i que ja n'hem parlat una mica, creus que s'hauria de potenciar més/menys? Entenc que anaves pel camí de promocionar-ho més, oi?

Clar. Tot el que sigui donar més autonomia al port i que el port s'integri més amb les decisions del territori i el territori amb les del port, és afavorir. Les empreses tenim un impacte, és impossible que les empreses no tinguin un impacte. De tot tipus. Però és que les persones també tenim impacte, una vaca també, qualsevol cosa té impacte. No hi ha res sense impacte. Hem de viure amb l'impacte mirant que sigui el menys negatiu possible i el més positiu. Les empreses tenim una responsabilitat social, no podem fer el que ens doni la gana ni fiar-ho tot al benefici. Hem de ser mediambientalment responsables. Socialment responsables. El port està a un territori proper a la ciutat, dins de la ciutat, per qüestions històriques. Això és positiu perquè s'ha transformat el Serrallo, el moll de costa, el miracle. Si no hi hagués estat el port no hagués sigut possible la transformació. A l'estar tocant a la ciutat el port ha de ser molt sensible i socialment responsable amb l'entorn en el que viu perquè té aquest impacte ambiental... sorolls, contaminacions, etc. contaminació marina que encara que estigui regulada per lleis és molt important estar-hi a sobre amb la prevenció de la contaminació del mar perquè repercuteix sobre la pesca, el turisme, la salut, la contaminació aèria... això s'hauria de tractar molt més a nivell local (amb les institucions) perquè no ho pots tractar individualment. Si la Pineda viu del turisme, el port ha d'estar a prop de les direccions polítiques de Vilaseca i a l'inrevés perquè hi ha l'impacte. Ara hi ha un projecte del port, l'ajuntament de Vilaseca i Repsol que transformen la mono boia i el dic dels prats. És una manera d'actualitzar la operativa del port en la part de carrega i descarrega de carburant dels vaixells a la vegada que contribueix al territori a que no hi hagi impacte visual i ambiental i a que Vilaseca, a través de la platja de la pineda pugui realitzar una

activitat turística molt més saludable i de tot tipus. És un exemple de treball conjunt. Això hi és, i molt però hauria de ser-hi encara més.

A nivell de PIMEC, abans explicaves que participava amb el Port a través d'Apportt, hi ha algun altre vincle o tipus de relació?

No. Vam demanar ser membres del consell d'administració perquè la llei deia que hi podien haver representants empresarials però com que érem dues associacions empresarials no hi cabíem (PIMEC i CEPTA). La CEPTA és la delegació territorial de l'associació de grans empreses. En aquell moment, el president del port era el Burgassé, abans de Josep Andreu, i ho vam demanar amb els dos presidents però al final es va restringir el consell d'administració.

El consell d'administració és on es prenen les decisions del port i hi ha una sèrie d'entitats (advocat de l'estat, hisenda, aduanes...) i tots són funcionaris de l'estat. També hi ha l'associació de transportistes, etc. La majoria eren funcionaris de l'estat però és que el port ja és l'estat. Perquè hi ha de ser el d'hisenda? D'hisenda n'hi havia 3, d'aduanes 1, l'advocat de l'estat. Això ja són 5. Més el president del Port, que és ministeri. I hi havia només 10 o 11 places. Hi havia d'haver l'ajuntament de Tarragona i el de Reus. Que no li pertocava a l'Ajuntament de Reus perquè la llei diu que hi ha d'haver un representant del municipi on estigui el port. I el port està a Tarragona i en tot cas Vila Seca. Per tant, hi havia l'ajuntament de Tarragona, Vilaseca i Reus. Amb això ja són 9. Només quedaven 2 o 3 places. Van col·locar els transportistes i els transitaris. També hi aniria el representant dels treballadors (CCOO i UGT). Però clar si poses el representant dels treballadors també has de posar el de les patronals. Érem 4 s'havia de fer fora a algú perquè hi cabéssim i al final ens vam quedar fora les dues patronals. Una solució era augmentar el consell d'administració, si només hi caben 12, posa'n 20. Que hi pugui haver representants del teixit econòmic del territori perquè aquell serraller de Vilallonga del camp també es veu afectat, molt indirectament però li afecta.

Hem parlat una mica de les millores que podria fer a nivell social. Pel que fa a millores en el teixit empresarial, creus que podria afavorir d'alguna manera a potenciar el territori?

Podria prioritzar les empreses del territori però la llei de contractes del sector públic ho impedeix. Impedeix posar condicions a la contractació que pugin afavorir unes empreses i no unes altres. Això té un nom legalment i fa que no es pugui posar. El port no pot afavorir les empreses locals de cap manera directament. Amb imaginació si que es pot fer. Si tu per exemple, com a clàusula en el plec tècnic requereixes que tinguin un magatzem situat a menys de 20km del port per efectes de poder estar a prop i atendre

qualsevol incidència, doncs ja estàs afavorint que una empresa de Burgos hagi de tenir un magatzem aquí i com a mínim estaran pagant un lloguer al territori. Pots donar punts per que la contractació de persones sigui de persones del territori per afavorir la contractació de gent del territori. Si l'empresa és de Burgos, que almenys contracti a gent d'aquí i no porti a gent de Burgos. Coses que si que es podrien fer.

És una decisió política que ha de traspasar cap a baix en tots els contractes i concursos. El port té funcionaris que a vegades no tenen interioritzades aquestes funcions perquè estan en un altre esquema mental. Hauria de venir de presidència i tothom s'hauria d'empapar d'aquest localisme. El port de Bilbao estan empapats d'aquest valor. Si fessis un estudi, segur que no contracten a ningú que no sigui de Bilbao perquè estan amarats de que han de contractar local perquè han de fer aquest retorn en el local. Perquè els propis treballadors del port viuen allà i són els seus veïns, amics, companys els que treballaran amb ell. Afavorir empreses d'aquí vol dir preparar bé els plecs i contractes perquè de manera directa o indirecta pugui afavorir la contractació d'empreses d'aquí.

Això s'ha proposat?

Sí però va quedar en proposta. Això és aplicable al port i a qualsevol administració pública. L'ajuntament de Tarragona igual. Hi ha molts exemples d'adjudicacions que es fan empreses de fora de la ciutat i després ens omplim la boca de que volem local. Si vols donar suport a la ciutat dona-li també al seu teixit, social, productiu i cultural. Afavorir directa i indirectament, com pugués, a empreses d'aquí. Després com a ciutat en rebràs el retorn amb el creixement.

Deixant enrere la part empresarial i centrant-nos amb la ciutadania, també ho hem comentat una mica abans, quina visió creus que té la ciutadania respecte del port?

La ciutadania té una visió molt positiva. Encara que no hi tingui relacions directa de forma laboral o econòmica, veu aquest retorn amb infraestructures amb cultura, amb exposicions, amb el museu, amb el tinglado, la transformació del teatre, les activitats... això ho veu la ciutadania i en gaudeix. La millor manera de veure-ho és quan ho gaudim, és quan ho valorem millor i per tant, crec que en general, fora d'aspectes concrets i puntuals, la ciutadania ho valora molt positivament.

Creus que la ciutadania sap que totes aquestes transformacions es fan per part del port i no de l'ajuntament?

Crec que sí, en general en són conscients. Segur que si fessis una enquesta trobaríem gent que no ho sap. Però crec que serien pocs, la majoria ho sap. Si més no, ho saben els que ho han de saber que són els que estan més propers. La gent del Serrallo tothom ho sabrà perquè ells han viscut durant molts anys el pas dels camions i altres exemples.

A nivell empresarial, la visió també és bona?

Sí, sí. És bona, amb aquests petits peròs però és bona.

Com creus que es podria fomentar el coneixement de les iniciatives que fa el port per part de la ciutadania? De traspasar fronterers a les parts més internes de la ciutat, fora de barris com el Serrallo, per exemple.

El port fa un gran esforç comunicatiu. Surt a molts llocs: premsa, ràdio, actes, festes i promoció de festes de Santa Tecla, a Reus també fins i tot. És un dilema que tenen tots els representants polítics i que el port també els té. El president del port és un càrrec polític i és un director polític. Després hi ha el director del port que és tècnic. Més inversió comunicativa, el com. Quina és la millor manera de fer-ho? Crec que la millor manera de fer arribar a la gent que està fent coses és fer-les, explotar-les i fer coses útils. Si fas una cosa que després no tindrà ús... ha passat molt amb instal·lacions esportives quan s'han fet jocs olímpics o jocs del mediterrani. Després això queda allà. Amb PIMEC érem molt incisius amb això, dèiem escolta'm no feu coses que després es quedin allà buides. Coses que es puguin desmuntar. En el cas de la piscina, dèiem, llogueu-la i que després es desmunti. Per tant, fer coses que s'utilitzen és el millor. El millor que fa el port és fer coses com el Serrallo, la passarel·la, el moll de costa, les exposicions... hi haurà gent que no haurà anat mai a una exposició del port, es clar que sí.

Fent més esforç comunicatiu aconseguiràs que vagin alguns més però no aconseguiràs mai que hi vagi tothom. Quanta gent és conscient de que hi ha teatres a Tarragona? Hi ha gent que no hi anirà mai al teatre de Tarragona o al camp del Nàstic. És una activitat i un actiu molt important per la ciutat. El port ho està fent bé i el millor que pot fer és fer coses útils. Que despertin l'interès de la ciutadania. El port en general, crec que no ha fet coses d'esquena a la ciutadania ni coses que no interessin a la ciutadania. Quan ha fet la passarel·la ha tingut un èxit rotund. Quan ha fet la remodelació del moll de costa ha tingut un èxit rotund. Quan remodela els tinglados per fer més exposicions i conferències té un èxit rotund. Quan ha remodelat el Serrallo ha quedat espectacular. Pot seguir treballant amb això. Té marge. Tenim el riu tot i que hi ha altres administracions implicades. Té la capacitat del pàrquing del Serrallo perquè la zona d'aparcar del Serrallo és complicada. Seria un element que el port podria participar, que no tingués tan cost aparcar o que hi hagués més aparcament per facilitar que la gent

vingués. Clar, una persona que ve de Vilallonga del Camp ha de poder aparcar o tenir un transport públic que li permeti venir a Tarragona a gaudir d'aquestes exposicions. Si no té alguna d'aquestes dues coses no vindrà. Que pot fer el port? Això. Sol no, amb ajuda d'altres administracions perquè per exemple, el transport públic no depèn d'ell. Fer un pàrquing si que depèn d'ell, a lo millor adequar el que hi ha ara. Fer un de nou o fer-ne més o implicar-se amb altres coses on podria haver-hi un aparcament.

Perfecte. Per part meva ja hem acabat. Reiterar el meu agraïment i si vol afegir alguna cosa que no haguem comentat sentís totalment lliure.

Moltes gràcies a tu. Si passats els dies ho escoltes i tens algun dubte m'ho dius i ho comentem.

VII. Florenci Nieto

A continuació es mostra la transcripció de l'entrevista realitzada el passat 15 d'abril al Sr. Florenci Nieto en qualitat de president de PIMEC Comerç Tarragona i com a representat del teixit empresarial tarragoní.

Bon dia i gràcies per accedir a l'entrevista que duc a terme en base al meu treball de fi de grau d'ADE que estudio conjuntament amb dret. Simplement, explicar el que ja has firmat al full d'autorització: gravaré l'entrevista per facilitar la feina i després potser es publica el treball al repositori de treballs de final de grau de la universitat. El contingut de l'entrevista serà únicament d'aplicació al treball que és un estudi de la RSC del port de Tarragona i per analitzar l'impacte que té aquesta institució a la ciutat i el retorn que en reben els ciutadans a partir de les seves accions.

A nivell introductori m'agradaria parlar una mica de la teva trajectòria professional per contextualitzar una mica el meu interès en la teva figura pel treball. Podries explicar el teu recorregut professional fins a dia d'avui? Com arribes a PIMEC Comerç Tarragona?

Jo soc llicenciat en filosofia per la Universitat de Barcelona. M'he dedicat a la docència durant un temps. He sigut empresari i vaig deixar la docència. Em vaig equivocar i em vaig dedicar a l'empresa. Després me n'he arrepentit perquè el que més m'agrada és la docència però ja no tinc temps perquè per preparar-me ja me n'aniria als 70 anys i això és impossible. Dins del món de l'empresa em van contactar des de PIMEC. Vaig tenir la sort de conèixer al president Josep González, president de PIMEC Catalunya i vaig conèixer a Alejandro Goñi, el meu president. Amb Alex Goñi immediatament vam sintonitzar la mateixa freqüència, vam estar parlant, va haver una manera d'entendre'ns molt natural i propera i em va demanar portar la presidència de Tarragona província de la patronal PIMEC comerç. Perquè PIMEC comerç és patronal pròpia encara que estigui dins de la patronal PIMEC. Vaig començar fa uns anys al món empresarial i el món empresarial i del comerç a Tarragona estava molt minvat, és a dir, hi havia molt poques coses fetes a nivell empresarial, patronal. Quan vaig venir vaig intentar aplicar-ho al món del comerç que és un món complex i apassionant, ple de sorpreses i història.

La història del comerç a Catalunya es remunta a segles i té més de 1000 anys d'història reflectits a un llibre publicat per l'ajuntament de valls. Avui quan parlem de comerç, no parlem només de comerç, és un conjunt de moltes coses i experiències. Avui quan parlem de comerç parlem de cultura, tradicions, festes, història.... un comerç ja no s'està

darrere del mostrador esperant a que arribi algú conegut i li digui “hola, com estàs?”. No. Això ja ha passat a la història i evidentment, les situacions obliguen a que cada empresari s’auto reinventi, pugui pujar la persiana, pagar els impostos i pagar les nòmines als seus treballadors.

Diguem que el comerç contracta entre 1 i 5 persones en cada un dels comerços del nostre territori i evidentment, com a clau de contractació laboral és un punt molt fort. Per tant, quan parlem de comerç, és el gran engrescador i titular de la riquesa de l’economia circular. L’economia circular en una població és summament important perquè genera riquesa activa constantment i cada dia. Té la resumeixo amb un exemple. Un empresari lloga un hotel pels seus treballadors. Paga anticipadament 12.000€. El senyor de l’hostal agafa els diners i paga al Carnicer. Aquest pot pagar a la bugaderia la neteja de bates dels seus treballadors. Des de la bugaderia pagarà uns rellotges que havia comprat per la maquinària. I així un llarg etc. Estem parlant de pagaments de deutes de tot el comerç de la ciutat, fem un cercle i la economia torna a reviure. Dona vida als nostres pobles i ciutats. Traslladat a la realitat, és el mateix. El comerç dona el batec de la vida dels carrers. Un comerç aporta la vida i la convivència social dins d’un barri, aporta seguretat a la població ajuntament. Un comerç té llum a la nit, no està apagat al carrer per tant, no convida a delinqüència. Hi ha anar i venir de famílies passejant per aquells carrers on hi ha comerç. A més, el comerç de proximitat dona vida al turisme perquè l’un sense l’altre no subsistiria. El turista arriba i busca els comerços mes llampants de la ciutat junt amb la restauració. El turista és molt exigent el que vol quan arriba a una població. Passeja per la ciutat gaudint de tot el que aporta vida, cultura, tradició i un gran nom a la nostra ciutat.

Un exemple molt pràctic. La senyora Angela Merkel és una persona molt culta, filla d’un pastor protestant de l’Alemanya de l’Est. Ser pastor a l’Alemanya de l’Est (país comunista) era molt arriscat, mig suïcidi, persecució constant. Per tant, Angela Merkel té una experiència, cultura i preparació profunda. Coneix molt els valors. Jo no he vist en cap polític d’àmbit nacional que vagi a comprar a botigues del comerç perquè es converteixen en grans senyors que han de rebre el servei de les persones que li vagin a comprar i els portin queviures i compres perquè sinó ells es poden embrutar. Jo et dic el contrari. Anar a comprar a una botiga és senyal de proximitat amb el poble, bona gent, és conèixer a les persones que son companys de la ciutat i de la vida en àmbits diferents de la societat. Per tant, tot el que és col·laborar, conviure i compartir inquietuds és enriquir el teu coneixement. La senyora Angela Merkel va a comprar a totes les botigues d’Alemanya, ella amb el seu marit, i va a comprar amb la cistella. Compra paga i se’n va a casa seva. Ella valora molt el comerç de la seva ciutat. Un tal Zapatero, expresident

d'Espanya, se li va preguntar quan valia un cafè i va dir la bajanada més salvatge que un polític pot dir, si no ho saps calla i quedaràs millor. Denota un desconeixement i passotisme absolut i total de la realitat del comerç de les viles i ciutats. Si tenim un president que passa i no sap el que ha de dir davant d'una entrevista és una radiografia perfecte de la situació dels polítics del nostre país.

Per tant, el comerç, torno a dir, és la riquesa del país. Si li afegim comerç de proximitat, restauració, autònoms, micro petita i mitjana empresa, representen més del 35% de la riquesa del país. L'altre 35 ho fan les fabriques i l'altre part tot el tema de polítics, etc. Això vol dir que el 98,9% de la contractació laboral del país està feta per la micro, petita, mitjana, empresa autònoms i comerç. El 95% de la micro empresa d'Espanya i Catalunya és l'altra vesant de la contractació laboral del país. Només el 1,2% de la contractació laboral del país és de la gran empresa. La gran diferència entre grans empreses i pimes és una, que tenen les portes giratòries que tan agraden als polítics. Immediatament són contractats per aquestes empreses i per això hi ha aquesta fal·lera per voler afavorir a la gran empresa del nostre país en detriment de la petita i mitjana empresa. Nosaltres hem demostrat, i ens dediquem a denunciar aquells greuges comparatius que a més toquen la il·legalitat com és l'abús de les grans empreses en els pagaments.

Hi ha una llei a Espanya que diu que s'ha de pagar amb un màxim de temps de 30/45 dies ells paguen a 300 dies però cobren a 30. Amb aquest diferencial ho camuflen i ho declaren com a benefici, això és denunciable. Ho hem denunciat a Brussel·les, ho seguirem fent. Si aquesta gent pagués dins dels termes de la llei, s'hauria generat més de 58 mil milions d'euros que si es destinen a les pimes, les coses anirien molt millor. Si això li afegim que nosaltres hem demanat a Brussel·les i a Espanya, 100 mil milions d'euros per estabilitzar la situació de l'economia. Els 58 mil milions significarien que només caldrien 42. Baixarem realment el gran problema en que ens trobem. Així podríem anar afegint molts exemples. Hem denunciat constantment que ens trobem al mig de l'oceà perduts, aguantant-nos com podem però ja ens estem quedant sense forces. Molts empresaris ja s'han ofegat posant en perill tot el patrimoni fins i tot havent de deixar d'estudiar els seus fills perquè no poden res.

El govern d'Espanya es creu les seves pròpies promeses i ens tracten de subnormals i es creuen que nosaltres també ens ho creiem. Nosaltres no ens ho creiem. El polític és el mentider més gran de la terra. Aquests senyors estan prometent que arriba el gran transatlàntic i nosaltres els hi hem dit que volem una llanxa zodíac ja per salvar vides. Deixeu-vos de tonteries, d'invents. Volem una llanxa ja per salvar persones. Aiò és al

que ens dediquem cada dia a demanar. Igual que demanem al govern de la generalitat de Catalunya que abandonin totes aquelles mesures de pressió i confinaments absurds que no porten a res. El major confinament i la major seguretat dins de les nostres ciutats la fan les persones amb la seva responsabilitat i portant i complint les normes de la OMS i experts en pandèmia. El que no es pot fer és, amb una insensibilitat absoluta, culpar de la situació de pandèmia amb el comerç de proximitat, la restauració i la Hosteleria com s'està fent cada dia. Els primers que confinen i els primers que castiguen son a aquests. Jo veig a moltes persones pel carrer amb la mascareta baixada i al veure un policia se la pugen. Això és una falta de responsabilitat. Les forces d'ordre públic no denuncien. Jo els vaig dir als consellers que perquè no els posaven multes i em van dir que no tenien diners. És igual, que els posin la multa i se'ls emportin detinguts i que no surtin de comissaria si no venen a pagar els seus pares. Garanteixo que s'han acabat les tonteries perquè a la que una persona pagui 350€ o 600€ si és reincidència ja veuràs el que li diuen els seus pares. Parlem molt i no fem res i la culpa resulta que la tenen el comerç i la restauració. Resulta que el comerç i la restauració que aporten tants diners al turisme - perquè nosaltres som un país turístic 100%, resulta que estem perdent el 2n lloc del món que teníem fa 3 anys. Ens l'estan prenent països com Turquia i altres perquè estem a punt de declarar la quebra del nostre teixit empresarial turístic, català i espanyol. Per tant, una mica més de rigor i serietat.

Si t'hi pots fixar, la nostra feina és la de demanar constantment ajudes, oferir formació i serveis, jornades formatives... donar suport a les associacions empresarials productives i així estem fent noves associacions dins del territori per exemple el comerç de cel obert del baix Gaià. Fins i tot en pandèmia, la gent segueix treballant per autoreinventar-se cada dia i fer bullir l'olla. Degut a aquestes mesures nosaltres vam presentar una proposta d'acte reivindicatiu dient Prou a la Generalitat. El dia 10 de març a la seu de la patronal de Tarragona vam fer roda de premsa per denunciar la pressió que s'estava fent absolutament injustificada cap al comerç de proximitat no deixant obrir als caps de setmana. Per tant, nosaltres vam dir prou, aquest cap de setmana obrirà tot el comerç com a mesura reivindicativa. Complint la llei evidentment però obrirem tots els comerços de la província. Vaig dir que se'ns havia sumat tot el comerç de tot Catalunya. Això va ser dimecres. El dijous, inesperadament i no sabem per quin motiu, va sortir el procicat anunciant que s'aixecaven les mesures de caps de setmana i que podien obrir el comerç sense problema. Els periodistes em van trucar preguntant si cancel·laven l'acte reivindicatiu jo vaig dir que no. No me'ls crec. Divendres la generalitat va dir que donava suport al procicat i que s'obria el comerç. Jo vaig dir que ho tiràvem endavant que no em fio dels polítics. Fins que no sortís al DOGC no m'ho creia i com que surt el DOGC

al dilluns i ja haurà passat el cap de setmana, el cap de setmana fem l'acte reivindicatiu. Inesperadament el DOGC surt el divendres publicant les noves mesures d'aixecament de restriccions. Això et dona a conèixer la gran mentida que és la classe política que davant de mesures de pressió s'espanten i aixequen i fan tot el que és. Ho aixequen perquè saben perfectament que el comerç de proximitat, la restauració i la Hosteleria no tenen res a veure amb aquestes mesures ni amb l'increment de casos de contagiats.

Per altra banda, en aquests mesos i any que portem d'experiència ens ha posat en guàrdia davant de moltes accions injustes i abusives per part de grans comerços i marques. Hem descobert i denunciat i fins i tot hem tancat alguns grans comerços, un d'ells dedicat a l'esport a les gavarres. Abusava deixant obert tot el centre comercial. Vam presentar i vam trucar als mossos i els van precintar. També hem comprovat que molts grans comerços o superfícies, rebien la gent que anaven a recollir les compres de web i els clients que hi anaven no existien. No havien fet comandes per web. Quan arribaven al centre comercial, sortia la gent i els deixaven fer la comanda web ràpid per poder-ho vendre. Barbaritats mentre el petit comerç es quedava tancat. **S'estan perdent comerços locals i patrimoni.** Això no s'havia vist mai. La situació és crítica. Jo no se on viuen els nostres polítics, no se n'adonen i estem molt preocupats.

Últimament hem vist un canvi per part de molts polítics del país. Estem rebent visites de molts partits polítics que governen a Catalunya i a Espanya. Ens ha visitat el Sr. Pablo Casado, ha estat reunit més de 3hores reunit. Al marge de les ideologies polítiques respectables, el meu partit polític és el comerç perquè ja estic escarmentat i decebut perquè els polítics son vividors i embaucadors. A mi m'és igual que vingui a veurem. Ha vingut també els de Cs i PSC, m'ha demanat venir a veurem gairebé tots els partits de Catalunya i Espanya. Això vol dir que alguna cosa està canviant. Encara que trigarem anys en posicionar-nos al lloc on ens pertanyia al final veurem la llum al final del túnel. En aquest impàs de temps hem vist com el 30% del comerç de la província ha tancat i no tornarà a obrir. Costarà tornar a aixecar la situació. Un 40% d'autònoms no podran seguir amb la seva professió. Empresaris amb tradició històrica que han vist com tancaven generacions demanant perdó als seus avantpassats amb llàgrimes als ulls. Aquesta situació, el que no les viu, es pensa que és una pel·lícula sense importància però realment la situació és molt compromesa. Per altra banda, també tenim partits anta sistema, anti tot, anti progrés, anti economia, anti benestar social, etc. que no ens porten a cap lloc. En canvi, la població està d'acord amb ells perquè els vota cada vegada més. Tenim tot el que ens mereixem perquè si els votem doncs és el que tenim. Realment, espero i desitjo que els polítics portin la vacuna i ens donin l'alegria de tenir tot el que

necessitem i tornem a pujar el país que es regeix amb la riquesa que generen els nostres ciutadans.

Un cop contextualitzada la situació del comerç, centrant-nos amb la teva figura de president, quines són les teves funcions?

La meva feina, responsabilitat a Tarragona i província, és treballar al servei del comerç. Oferir els meus coneixements i experiència en l'àmbit del comerç a tot el teixit productiu empresarial del comerç i restauració. Representant-los i sent la veu de tot el comerç a tots els estaments oficials de la generalitat de Catalunya i govern d'Espanya.

Hem emprès activitats que hem estat al capdavant del comerç d'Espanya amb accions que han creuat totes les fronteres. Per exemple, vam començar fa uns 4 anys amb la creació d'una taula de treball activa per la defensa del comerç legal de les marques i treballar en contra de l'economia submergida i el top manta. Dins d'aquesta taula hi ha el sector del top manta. Els manters són una raça humana que enganya constantment a la ciutadania. Nosaltres a través de PIMEC vam oferir a 926 manters un contracte laboral de 6 mesos amb possibilitat de renovació per treballar al Merca Barna. Els pagaven 920 euros i van dir que era una misèria i que guanyaven molt més amb la manta. Vam preguntar perquè deien davant dels mitjans que guanyaven només 70, 80, 100 i 300€. "Perquè volem trencar el cor de la gent que ens escolta i els volem fer nostres". El top manta fa tancar comerços, no paga impostos, enganya a la gent, crea malalties a les persones, ven ulleres sense control que ataquen a la còrnia, a través de les bambes que es compren els generen peus d'atleta, intoxicacions, problemes a la pell, amb la roba que es compren provoquen erupcions cutànies ...aquesta gent tanca comerços que porten molts anys i els diners que aconsegueixen els envien al seu país. És a dir que parlant de economia, és perdre diners. No guanyen diners amb aquesta gent.

Vam constituir aquesta taula aquí a Tarragona i tenim dos actors principals. Un, el permanent que forma part de manera permanent de la taula en la qual hi ha dos exconsellers de la generalitat, dos jutges, diversos advocats, tots els cossos i forces de seguretat de l'estat, policies locals, etc. patents i marques de l'estat, patents intel·lectuals, defensa de les marques intel·lectuals, comerç de proximitat, està convidada la ministra Maroto d'Espanya, està convidada la Generalitat de Catalunya i els mitjans de comunicació. Ha tingut un impacte tan fort que el govern del País Basc, el de València i el de Balears ens han demanat poder participar i veure que s'està fent. La senyora ministra va dir que també té la intenció de fer una taula permanent amb

diferents protagonistes d'Espanya amb varis apartats. Em va dir que li agradaria que jo formés part de la taula a Madrid.

Nosaltres, a Tarragona que també existim al mapa i som la segona potència més important a Catalunya, tenim un prestigi que ens hem guanyat a través del president de pimes comerç. Jo a Tarragona i província represento a Alejandro Goñi, per tant, el Sr. Goñi el porto a tot el territori i qualsevol raconet de la província. Represento i soc la veu del comerç de proximitat a totes les institucions oficials: ajuntaments, consells comarcals, Diputació, Generalitat, Estat... també formem part de la plataforma PIME d'Espanya. També formo part de la permanent de presidents de Catalunya i de la comissió executiva de PIMEC Tarragona. Dono suport constant a tot aquell neguit que sorgeix davant d'una situació compromesa en qualsevol poble. Constantment estic a tots els pobles. Se'm pot trucar a qualsevol hora, tinc l'experiència més definida entrant a una reunió a les 9h de la nit i sortint a les 2 del matí. Fem el que s'ha de fer per ajudar al comerç amb la implicació directa i compromisos dels alcaldes del territori.

Últimament es parla de la desertització rural del territori. Quan en un poble desapareix el comerç, aquest no té vida perquè tots els habitants han d'anar a un altre poble. Aquell poble a la llarga desapareix i només es queden les persones més arrelades. Acaba convertint-se en una urbanització d'un altre poble que té riquesa. Hem de lluitar perquè el comerç tingui presència a tot arreu perquè això genera riquesa. Aquesta és la meva obligació. Treballar i donar suport a tots aquells empresaris del món del comerç, restauració i Hosteleria.

Després d'aquestes preguntes introductòries m'agradaria centrar-nos en el port de Tarragona i la seva activitat. Començarem una sèrie de preguntes relacionades amb aquesta institució i el seu impacte a nivell social i empresarial. Quina repercussió econòmica, social i cultural creus que el port aporta a la ciutat de Tarragona?

És molt important la trajectòria històrica del port que està lligada al dia a dia de la nostra ciutat. El port de Tarragona ha sigut una de les primeres entrades massives de la riquesa del país i del territori. Jo recordo que a mi se m'ha explicat que la vida més important de la ciutat passava per la zona més propera al port perquè tot el producte arribava al port i allà es distribuïa a empreses, comerços. Per exemple els vins muller, pells, roba, productes químics, etc. la riquesa més important d'una població radica als voltants d'un port. Avui en dia ja no és així perquè tot el que envolta a un port no és gaire ben vist però si que històricament ha sigut molt important.

El port de Tarragona és molt important perquè té molta veure amb la nostra economia. Ha format part de l'increment turístic de la nostra ciutat, és a dir, l'arribada de vaixells amb turistes. Ha participat activament a través del president, que no fa pas gaire teníem, que ha visitat i ha viatjat moltíssim per portar grans marques de vaixells i creuers a la nostra vila, signant convenis de col·laboració per tal de que vinguessin molts turistes amb aquests creuers.

El port és una autoritat dins de la ciutat i forma part de la vida real de la ciutat perquè es preocupa molt i guarda un cert equilibri entre diverses riqueses de la ciutat i territori. Som la ciutat amb més riquesa petroquímica del sud d'Europa. Tot això passa pel nostre port. Forma part de la riquesa de la societat i territori a més molt estimat i amb la qual nosaltres mantenim unes relacions extraordinàries entre presidència i PIMEC Tarragona. Indubtablement, igual que a Barcelona, on la relació és quasi amigable, a Tarragona passa exactament el mateix. Som una gran potencia que aporta moltíssimes coses que sumen per poder multiplicar i això és el més important.

Participa, forma part, és part del comerç i forma part de la riquesa del nostre territori i de la ciutat, indubtablement.

Si ens centrem en relació a la RSC del port, es duen a terme accions des del Museu, el Teatret, la remodelació del passeig, el moll de costa, la passarel·la.... generen valor per la ciutadania?

Indubtablement, és posar a l'abast de la població riqueses que el port es preocupa de descobrir i que la gent les pugui conèixer. Nosaltres formem part de la taula del Apport i vivim activament la riquesa del port que tenim la sort de tenir. Avui parlar de Tarragona sense parlar del port és com parlar de qualsevol altre cosa sense lo més primordial i essencial. És una realitat i nosaltres estem molt contents de tenir aquest port i les autoritats que governen aquest port.

Considera que el port podria participar encara més activament implicant-se amb polítiques per millorar la ciutat, la zona comercial i el benestar de la ciutadania? I de quina manera?

Tot és millorable però soc partidari de reconèixer la gran labor que està fent el port per la nostra ciutat i territori i si t'hi fixes, la situació natural del port (que a més és un port natural per calat natural que permet l'arribada de vaixells de gran calat cosa que en altres llocs no és possible) fa que sigui millorable i es pugui ampliar. Però sincerament crec amb la fantàstica labor que fa el port dia a dia i crec que indubtablement podria créixer encara més però no hem de desmerèixer sinó agrair tot el que fan per la ciutat i

territori i per tant, indubtablement el port és una eina, institució i realitat que no crec que se li hagi de recordar el que ha de fer perquè és autosuficient i ben preparat per saber sempre i en tot moment cap a on poden avançar i cap a on poden cridar l'atenció de la ciutadania en el seu moment. Per tant, jo crec que el que hagin de fer ho faran en el seu moment perquè el port està fent una tasca increïble.

Partint de la base de que fan una feina molt bona però que sempre es pot millorar, cap a on creus que podrien millorar?

La ciutat de Tarragona té una gran avantatge i és que la gent viu molt de cara al mar, cosa que no passa a Barcelona. La prova és que el balcó és un indret molt visitat amb centenars de persones diàries. És una ciutat que gaudeix molt del mar, la platja i el port. No tinguis cap dubte que avui aniran moltes persones a visitar el vaixell enorme que avui ens visita i és gràcies a les gestions que ha fet el port, que haurà fet els contactes necessaris per a que atraqui a la ciutat. Tot això enriqueix a la ciutat. Però per créixer podrien arribar més encara a la ciutadania amb accions o activitats que estiguin relacionades amb persones i famílies per tal de que canalla i família tinguessin la intenció d'anar a conèixer encara més el port. Ensenyar encara que sigui des de la distància el descarregar el vaixell, veure activitats que es fan dins del port que són desconegudes. És a dir, ja que som una part de la població important de diferencia amb les altres localitzacions i vivim la realitat del port, potser fer participar a la ciutadania amb coses que desconeixen a lo millor cridaria la atenció de la gent i valorarien molt més tot el que el port fa al dia a dia. És un punt molt important, de la mateixa manera que a tu et pot cridar molt com es fa una galeta fins que arriba a la caixa, això és possible perquè es pot anar a veure, seria interessant veure allò que és tan desconegut com la descarrega d'un producte específic i a lo millor la gent valoraria molt més el dia a dia del port ja no només amb tasques institucionals, socials, de coneixement, cultura i tradició sinó amb tasca real de la feina del dia a dia. No només amb exposicions de fotos (que també és molt atractiu), sinó també ensenyar i obrir més les entranyes del port a la ciutadania. En aquest camp crec que seria ben vist per part de la ciutat.

A nivell institucional, sap si el port té el suport suficient amb les institucions?

A través de l'Apport i relacions institucionals del port, i sense oblidar la imatge del president, se que les relacions amb tot tipus de institució política i social de la ciutat són molt properes. La participació activa és una realitat, constant, un dia a dia. Participen activament a qualsevol tipus d'activitat social, industrial, política, econòmica, cultural del dia a dia.

Ara et volia preguntar si hi havia algun enllaç directe entre PIMEC i el Port, ja m'has comentat la taula existent d'Apportt.

En tenim moltes. Una és la col·laboració activa tren Tramp, de l'ajuntament de Tarragona i el govern de Brussel·les amb l'estudi i desenvolupament de treballs actius que aportin al dia de demà una seguretat i estabilitat i una ciutat de futur que convisqui amb l'ecologia. Estem immersos en molts projectes.

Un altre és el projecte via que és un projecte amb hidrogen verd de la generalitat de Catalunya i del govern de Brussel·les. Si parlem del tercer fil, afecta al port i tot això que fem és de manera activa en benefici al teixit empresarial petroquímic de Tarragona i d'altres tipus de productes que treballen amb el port: cereals, silos, cabró, etc.

Tenim moltíssimes portes obertes amb la col·laboració activa del dia a dia, tenim programes oberts amb mitjans de comunicació de manera mensual a part del que tenim setmanalment i a més, amb el port tenim relacions extraordinàries amb molts temes, no només institucionals sinó també en representació del teixit productiu que ens demana la possibilitat de poder aportar altres tipus de vaixells per reduir costos que generen el transport de mercaderies en altres ports que per la distància encareixen. Amb moltes altres coses. Nosaltres tenim molta relació amb el port en tots els sentits.

Enllaçant això amb la idea anterior de participació del port en la millora ciutadana, pel que fa a la millora comercial, com entra el paper del port?

Hi ha punts que desconec com per poder criticar o valorar la tasca que fa el port. Pel que jo conec i l'esforç que veig, veig que és un port obert a la ciutadania que està fent moltíssimes coses.

Crec que el port podria fer arribar vaixells que poden transportar mercaderies que enriqueixen el teixit productiu de la nostra ciutat, diguem que això seria un punt molt important. Per altra banda, no podem oblidar que tenim el port de Barcelona a prop i es vol emportar totes les medalles i èxit i que vol ser el número 1 del món. Tot lo que vulguin ells serà per ells i el que no vulguin, serà pels altres. Per tant, no autoritzaran o tindran oposició forta al port de Trragona amb tot allò que vol tenir la iniciativa de tenir aquí sempre que el port de Barcelona perdi la oportunitat. El port de Barcelona serà el primer obstacle per a que el port de Tarragona s'enriqueixi. Dit això, jo crec que a nivell comercial el port podria intentar fer varies coses alhora perquè si una d'elles fructifica, el nostre comerç es vegi realment beneficiat per aquesta proximitat d'arribada o sortida de productes que redueixen els costos d'encariment en el preu final del producte tan d'importació com d'exportació. Si has de portar un producte a valls (via Barcelona o via

Valencia), si arriba a Tarragona el preu de cost de desplaçament serà molt més proper i econòmic. Per tant, si es pogués dur a terme podríem beneficiar tot el teixit productiu tarragoní.

Per altra banda, el port de Tarragona és el que és, al dia a dia està demostrant que està creixent i s'està consolidant. És un dels ports més importants d'Espanya en certs productes. Es pot lluitar per aquest creixement i crec que algun dia es farà.

Deixant enrere la part institucional, quina visió creus que té la ciutadania respecte el port?

Crec que el port de Tarragona és una institució i element desconegut per part de la ciutat. La gent si que sap que està aquí però el veu llunyà, no es veu proper. Crec que és la branca que intentaria treballar per poder derivar aquestes barreres i la gent conegui, contacti i sintonitzi amb el port.

Em pregunto si a nivell empresarial la situació és la mateixa o ells tenen més coneixement?

Jo crec que molta gent no saben el que fa el port. Saben que les mercaderies arriben o surten per altres ports d'Espanya i que el de Tarragona no ho fa. El conèixer el que fa el port de Tarragona, crec que molta part del teixit empresarial no ho sap. Hi ha una part important que no ho coneix. Hi ha molta gent que coneix la situació però hi ha molta gent que no ho coneix. Saben que és l'autoritat que controla l'entrada i sortida de vaixells, mercaderies, passatgers, etc. però no saben que també es fan altres coses molt importants amb la ciutat com cultura, coneixement, tradició, màrqueting, etc. però per exemple, això que el port va de Tarragona a Vila Seca la gent no ho sap, o quan es parlava que la terminal de passatgers aniria a prop de Vilaseca, la gent no ho sap. Denota un desconeixement brutal. La gent sap lo que és un moll d'inflamables però no saben que hi ha, saben que hi ha una part on preparen vaixells però no saben quina part del port és i que és el que es fa. Saben que a una part es descarrega gra però no saben que es fa amb el gra i cap a on va. La gent sap que hi ha una part que és el cru, on arriba el petroli, però no saben que es fa amb la descàrrega. És el que jo comunicaria, perquè la gent conegués més la riquesa i eina que dona riquesa a la nostra població perquè és el que falta des del meu punt de vista per a que arribés més a la ciutadania.

Agafant la idea de que molts empresaris no saben que és el que fa el port, ho relaciones amb algun tipus d'empresa en concret? Per exemple, les més petites no ho saben però les grans sí, o al revés; o depenent del sector de l'activitat; o bé és una fenomen aleatori.

Jo crec que és un tema aleatori perquè hi ha grans empreses que no saben que fa el dia a dia del port. Jo crec que la gent quan mira el port i veu que hi ha un pont que s'aixeca quan venen vaixells miren i diuen "que maco", però es fa per alguna cosa no perquè sigui maco. Això és el que vull dir. Hi ha molta gent que no saben moltes coses i per conèixer realment les coses que hi ha a la ciutat, l'esforç ha de ser per ambdues parts: port i ciutadania. Faria més activitats des del port que arribessin a la ciutadania perquè coneguessin les grans meravelles que fa el port per la nostra ciutat i territori.

Quin tipus d'activitats creus que haurien de ser?

Arribar o fer arribar algun vaixell conegut o d'alguna àrea específica, perquè n'hi ha barbaritats, perquè la nostra ciutadania el pugues visitar i veure perquè coneguim que pot fer el vaixell i conèixer dins del moll on atraca el vaixell veure altre tipus d'activitats del dia a dia que fa el moll amb l'arribada del vaixell o altres vaixells. Ensenyar a la ciutadania, dins del que es pugui, que és i que fa. Invertir en passejos pel port, ensenyant els diferents molls i la diferent activitat de cada un. Ensenyar el moll d'inflamables, que és el que hi ha. Ensenyar el moll on es reparen els vaixells, que és, que es fa, perquè és necessari.

És una mica el que es fa amb la golondrina, oi? Potser el problema està en comunicar l'existència de la golondrina?

Creus que hi ha aflluència suficient? Jo crec que falta comunicació, potenciar aquests serveis diferents i ensenyar més el port de Tarragona. Sentir-nos orgullosos del que tenim, que quan surtin diguin que és increïble. Quina meravella. Això és el que agrada. Que la gent surti fent comentaris positius. Crec que avui en dia és possible i davant de la situació actual i si se'ns permet, gaudir del port i conèixer les entranyes. Crec que és productiu, engrescador i cultural perquè enriqueix el coneixement de tota la ciutadania.

Per part meva jo ja he acabat, si vols afegir alguna cosa que creus que t'hagi faltat de comentar.

No, només agrair-te que hakis pensat en mi i donar-te les gràcies i molta sort i benvinguda al món de la realitat.

Moltes gràcies a tu per rebrem.

ANNEX II

AUTORITZACIONS

ENTREVISTES

I. Josep Maria Cruset Domènech



AUTORITZACIÓ DE GRAVACIÓ DE L'ENTREVISTA

Jo Josep Maria Cruset i Domènech amb DNI 39895116Y, autoritzo a que Neus Vendrell Briansó gravi aquesta entrevista.

Aquesta gravació només persegueix finalitats relacionades amb l'elaboració del treball universitari i per tant, només serà reproduïda per l'estudiant que du a terme l'anàlisi, la tutora encarregada del treball i el corresponent tribunal d'avaluació. Per tant, la informació serà tractada amb rigorositat i confidencialitat.

Per tal de que vostè pugui respondre amb sinceritat i comoditat, se li ofereix la possibilitat de que triï si vol que els continguts i resultats d'aquesta entrevista siguin o no anònims:

- ☐ Anònim
- ☒ No anònim

Per altra banda, es sol·licita l'autorització per a la publicació del contingut d'aquesta entrevista al repositori de Treballs de Final de Grau de la Universitat Rovira i Virgili.

- ☒ Autoritzo la publicació al repositori.
- ☐ No autoritzo dita publicació.

Moltes gràcies,

Signatura,

Firmado digitalmente por
39895116Y JOSEP MARIA CRUSET
(R: Q43671318)
Fecha: 2021.05.18 11:59:44 +02'00'

Tarragona, maig de 2021

II. Marta Virgili



AUTORITZACIÓ DE GRAVACIÓ DE L'ENTREVISTA

Jo Marta Virgili Lidel amb DNI 39725664L, autoritzo a que Neus Vendrell Briansó gravi aquesta entrevista.

Aquesta gravació només persegueix finalitats relacionades amb l'elaboració del treball universitari i per tant, només serà reproduïda per l'estudiant que du a terme l'anàlisi, la tutora encarregada del treball i el corresponent tribunal d'avaluació. Per tant, la informació serà tractada amb rigorositat i confidencialitat.

Per tal de que vostè pugui respondre amb sinceritat i comoditat, se li ofereix la possibilitat de que triï si vol que els continguts i resultats d'aquesta entrevista siguin o no anònims:

☐ Anònim

☒ No anònim

Per altra banda, es sol·licita l'autorització per a la publicació del contingut d'aquesta entrevista al repositori de Treballs de Final de Grau de la Universitat Rovira i Virgili.

☒ Autoritzo la publicació al repositori.

☐ No autoritzo dita publicació.

Moltes gràcies,

Signatura,

Tarragona, 29 d'abril de 2021

III. Montse Adan



AUTORITZACIÓ DE GRAVACIÓ DE L'ENTREVISTA

Jo MONTSE ADAN DOMÈNECH amb DNI 39738200L, autoritzo a que Neus Vendrell Briansó gravi aquesta entrevista.

Aquesta gravació només persegueix finalitats relacionades amb l'elaboració del treball universitari i per tant, només serà reproduïda per l'estudiant que du a terme l'anàlisi, la tutora encarregada del treball i el corresponent tribunal d'avaluació. Per t ant, la informació serà tractada amb rigorositat i confidencialitat.

Per tal de que vostè pugui respondre amb sinceritat i comoditat, se li ofereix la possibilitat de que triï si vol que els continguts i resultats d'aquesta entrevista siguin o no anònims:

- ☐ Anònim
- ☒ No anònim

Per altra banda, es sol·licita l'autorització per a la publicació del contingut d'aquesta entrevista al repositori de Treballs de Final de Grau de la Universitat Rovira i Virgili.

- ☒ Autoritzo la publicació al repositori.
- ☐ No autoritzo dita publicació.

Moltes gràcies,

Signatura,

Tarragona, 9 d'abril de 2021

IV. Trinitat Castro



UNIVERSITAT
ROVIRA I VIRGILI

AUTORITZACIÓ DE GRAVACIÓ DE L'ENTREVISTA

Jo TRINIDAD CASTRO SALOMÓ amb DNI 39863885D, autoritzo a que Neus Vendrell Briansó gravi aquesta entrevista.

Aquesta gravació només persegueix finalitats relacionades amb l'elaboració del treball universitari i per tant, només serà reproduïda per l'estudiant que du a terme l'anàlisi, la tutora encarregada del treball i el corresponent tribunal d'avaluació. Per tant, la informació serà tractada amb rigorositat i confidencialitat.

Per tal de que vostè pugui respondre amb sinceritat i comoditat, se li ofereix la possibilitat de que triï si vol que els continguts i resultats d'aquesta entrevista siguin o no anònims:

☐ Anònim

☒ No anònim

Per altra banda, es sol·licita l'autorització per a la publicació del contingut d'aquesta entrevista al repositori de Treballs de Final de Grau de la Universitat Rovira i Virgili.

☒ Autoritzo la publicació al repositori.

☐ No autoritzo dita publicació.

Moltes gràcies,

Signatura,

Trinidad Castro
Salomó - DNI
39863885D (AUT)

Signat digitalment per
Trinidad Castro Salomó
- DNI(39863885D (AUT))
Data: 2021.05.10
13:27:44 +02'00'

Tarragona, 11 de maig de 2021

V. Carlos Arola



AUTORITZACIÓ DE GRAVACIÓ DE L'ENTREVISTA

Jo CARLOS AROLA GARCIA amb DNI 39664562-G, autoritzo a que Neus Vendrell Briansó gravi aquesta entrevista.

Aquesta gravació només persegueix finalitats relacionades amb l'elaboració del treball universitari i per tant, només serà reproduïda per l'estudiant que du a terme l'anàlisi, la tutora encarregada del treball i el corresponent tribunal d'avaluació. Per tant, la informació serà tractada amb rigorositat i confidencialitat.

Per tal de que vostè pugui respondre amb sinceritat i comoditat, se li ofereix la possibilitat de que triï si vol que els continguts i resultats d'aquesta entrevista siguin o no anònims:

- ☐ Anònim
☒ No anònim

Per altra banda, es sol·licita l'autorització per a la publicació del contingut d'aquesta entrevista al repositori de Treballs de Final de Grau de la Universitat Rovira i Virgili.

- ☒ Autoritzo la publicació al repositori.
☐ No autoritzo dita publicació.

Moltes gràcies,

Signatura,

Tarragona, 29 d'abril de 2021

VI. Joaquim Sendra



AUTORITZACIÓ DE GRAVACIÓ DE L'ENTREVISTA

Jo JOSEP JOAQUIM SENDRA VELLER amb DNI 39679405N, autoritzo a que Neus Vendrell Briansó gravi aquesta entrevista.

Aquesta gravació només persegueix finalitats relacionades amb l'elaboració del treball universitari i per tant, només serà reproduïda per l'estudiant que du a terme l'anàlisi, la tutora encarregada del treball i el corresponent tribunal d'avaluació. Per tant, la informació serà tractada amb rigorositat i confidencialitat.

Per tal de que vostè pugui respondre amb sinceritat i comoditat, se li ofereix la possibilitat de que triï si vol que els continguts i resultats d'aquesta entrevista siguin o no anònims:

- ☐ Anònim
☒ No anònim

Per altra banda, es sol·licita l'autorització per a la publicació del contingut d'aquesta entrevista al repositori de Treballs de Final de Grau de la Universitat Rovira i Virgili.

- ☒ Autoritzo la publicació al repositori.
☐ No autoritzo dita publicació.

Moltes gràcies,

Signatura,

Tarragona, 15 d'abril de 2021

VII. Florenci Nieto



UNIVERSITAT
ROVIRA I VIRGILI

AUTORITZACIÓ DE GRAVACIÓ DE L'ENTREVISTA

Jo Florenci Nieto i Silvestre amb DNI 39612922W, autoritzo a que Neus Vendrell Briansó gravi aquesta entrevista.

Aquesta gravació només persegueix finalitats relacionades amb l'elaboració del treball universitari i per tant, només serà reproduïda per l'estudiant que du a terme l'anàlisi, la tutora encarregada del treball i el corresponent tribunal d'avaluació. Per tant, la informació serà tractada amb rigorositat i confidencialitat.

Per tal de que vostè pugui respondre amb sinceritat i comoditat, se li ofereix la possibilitat de que triï si vol que els continguts i resultats d'aquesta entrevista siguin o no anònims:

☐ Anònim

☒ No anònim

Per altra banda, es sol·licita l'autorització per a la publicació del contingut d'aquesta entrevista al repositori de Treballs de Final de Grau de la Universitat Rovira i Virgili.

☒ Autoritzo la publicació al repositori.

☐ No autoritzo dita publicació.

Moltes gràcies,

Signatura,

Tarragona, 15 d'abril de 2021

ANEX III

MODEL ENQUESTA



Port Tarragona

El Port de Tarragona

A continuació se li faran una sèrie de preguntes per a que les seves respostes formin part del treball de fi de grau que estic realitzant. Les seves respostes seran tractades de manera anònima i confidencial amb la única finalitat de fer el corresponent anàlisi per a aquest treball.

Següent

Preguntes introductòries

Gènere: *

- ☐ Femení
- ☐ Masculí
- ☐ Altres
- ☐ Prefereixo no respondre

Edat: *

La vostra resposta

Viu o treballa a Tarragona? *

- ☐ Sí
- ☐ No

Enrere

Següent

Preguntes introductòries

En quina zona? Pot marcar més d'una opció en el cas de que treballi i visqui a la ciutat però en zones diferents. *

- ☐ Centre
- ☐ Part Alta
- ☐ Barris de Ponent (Riu Clar, Torreforta, Bonavista, Campclar, Icomar, la Granja i la Floresta)
- ☐ Barris del Nord (Sant Salvador, Sant Pere i Sant Pau, Sant Ramon, l'Oliva, els Quatre Garrofers, Tarragona 2)
- ☐ Barris de Llevant (el Miracle, els Músics, els Cossis, Vall de l'Arrabassada, la Savinosa, Cala Romana, Boscos, Platja Llarga i la Móra)
- ☐ Barris marítims

Quin és el seu estat? *

- ☐ Estudiant
- ☐ Treballador/a per compte aliena
- ☐ Autònom/a
- ☐ No estic treballant actualment
- ☐ Jubilat/da

Enrere

Següent

Activitat portuària

Coneix el Port de Tarragona? *

- ☐ Sí
- ☐ No

Quines activitats creu que són pròpies del Port de Tarragona? *

- ☐ Productes agroalimentaris
- ☐ Animals Vius
- ☐ Productes energètics
- ☐ Contenidors
- ☐ Creuers
- ☐ Fruita
- ☐ Líquids
- ☐ Paper i productes forestals
- ☐ Productes siderúrgics
- ☐ Vehicles
- ☐ Altres: _____

Creu que el Port és una institució rellevant dins de la ciutat de Tarragona? *

- ☐ Sí
- ☐ No
- ☐ No ho sé

Creu que la seva activitat acaba repercutint positivament en els negocis de la ciutat? *

- ☐ Sí
- ☐ No
- ☐ No ho sé

Quina implicació o integració creu que té el Port en el dia a dia dels ciutadans? *

- ☐ Elevada
- ☐ Mitja
- ☐ Nul·la

Què creu que aporta a la ciutat?

La vostra resposta

Marqui el grau d'acord o desacord referent a les següents afirmacions *

	Totalment en desacord	Bastant desacord	No ho sé	Bastant d'acord	Completament d'acord
El port de Tarragona és una empresa que aporta un valor afegit a Tarragona	☐	☐	☐	☐	☐
El port de Tarragona és una empresa que està implicada amb la ciutat	☐	☐	☐	☐	☐
El port de Tarragona vetlla pel medi ambient i la sostenibilitat de la ciutat	☐	☐	☐	☐	☐
El port de Tarragona inverteix en la ciutat i la millora de les condicions dels seus ciutadants/es	☐	☐	☐	☐	☐

L'augment en
l'arribada de
creuers a la
ciutat és
positiu per a
Tarragona

☐☐☐☐☐

El port de
Tarragona és
una empresa
generadora de
recursos i
activa el teixit
empresarial de
la ciutat

☐☐☐☐☐

El port
participa
activament de
la cultura de
Tarragona

☐☐☐☐☐

El port
participa
activament en
la millora
urbanística
dels barris
propers
(Serrallo)

☐☐☐☐☐

El Port vetlla
per fer de les
seves
instal·lacions
un lloc
accessible per
a qualsevol
ciutadà a partir
de rampes o
altres sistemes
que adequin els
espais a
tothom

☐☐☐☐☐

Enrere

Següent

Sabia que... ?

Sabia que el Port va finançar la remodelació del passeig marítim del Miracle i la passarel·la que uneix el final de la Rambla Nova amb la platja del Miracle? *

- ☐ Sí
- ☐ No

Sabia que des del Port es col·labora amb campanyes de recollida d'aliments entre els treballadors? *

- ☐ Sí
- ☐ No

Sabia que anualment el Port organitza centenars d'exposicions culturals en les seves instal·lacions? *

- ☐ Sí
- ☐ No

Sabia que dins del port existeix una comissió social (Port Solidari) que es dedica a canalitzar les iniciatives solidàries dels treballadors de l'empresa? *

- ☐ Sí
- ☐ No

Sabia que el Port compta amb l'existència d'un Museu i un Arxiu on es pot trobar informació i elements històrics referents al món portuari? *

☐ Sí

☐ No

Enrere

Següent

Moltes gràcies per la seva participació

Enrere

Envia

ANNEX IV

RESULTATS

ENQUESTES

Marca de temps	Gènere:	Edat:	Viu o treba	En quina zona?	Pot marca	Quin és el seu estat?	Coneix el Port de Tarragona
4/19/2021 23:06:42	Femení	16	Sí	Barris del Nord (Sant Salvà)	Estudiant		Sí
4/19/2021 22:12:47	Prefereixo no respondre	17	No				
4/19/2021 22:46:23	Masculí	17	Sí	Barris del Nord (Sant Salvà)	Estudiant		Sí
4/19/2021 22:05:03	Masculí	18	Sí	Barris del Nord (Sant Salvà)	Estudiant		Sí
4/19/2021 22:11:07	Masculí	18	Sí	Barris del Nord (Sant Salvà)	Estudiant		Sí
4/19/2021 22:15:27	Femení	18	Sí	Centre	Estudiant		Sí
4/19/2021 22:17:54	Femení	18	No				
4/19/2021 22:30:57	Femení	18	Sí	Centre	Estudiant		Sí
4/20/2021 6:12:09	Masculí	18	Sí	Part Alta	Estudiant		Sí
4/21/2021 22:37:05	Femení	18	Sí	Barris de Llevant (el Mirador)	Estudiant, Treballador/a per		Sí
4/22/2021 6:51:00	Femení	18	Sí	Barris de Llevant (el Mirador)	Estudiant, Treballador/a per		Sí
4/19/2021 21:58:34	Femení	19	Sí	Barris de Llevant (el Mirador)	Estudiant		Sí
4/19/2021 21:58:56	Femení	19	Sí	Centre	Estudiant		Sí
4/19/2021 22:01:36	Femení	19	Sí	Centre	Treballador/a per compte		Sí
4/19/2021 22:40:29	Femení	19	Sí	Centre, Part Alta	Estudiant		Sí
4/19/2021 22:58:22	Femení	19	Sí	Centre	Treballador/a per compte		Sí
4/19/2021 23:36:06	Femení	19	No				
4/19/2021 23:51:54	Femení	19	Sí	Centre	Treballador/a per compte		Sí
4/20/2021 13:22:03	Femení	19	Sí	Centre	Treballador/a per compte		Sí
4/19/2021 21:53:38	Masculí	20	Sí	Barris del Nord (Sant Salvà)	Estudiant, Treballador/a per		Sí
4/19/2021 21:53:54	Femení	20	No				
4/19/2021 21:55:40	Masculí	20	Sí	Barris del Nord (Sant Salvà)	Estudiant		Sí
4/19/2021 21:58:10	Femení	20	Sí	Centre, Barris de Llevant (el Mirador)	Estudiant, Treballador/a per		Sí
4/19/2021 22:24:18	Femení	20	Sí	Centre, Barris de Llevant (el Mirador)	Estudiant		Sí
4/19/2021 22:42:14	Femení	20	Sí	Centre	Estudiant		No
4/19/2021 22:49:07	Femení	20	Sí	Centre, Barris de Llevant (el Mirador)	Estudiant, Treballador/a per		Sí
4/20/2021 11:41:12	Femení	20	Sí	Centre, Part Alta	Estudiant, No estic treballant		Sí
4/19/2021 21:55:45	Femení	21	Sí	Part Alta	Estudiant		Sí
4/19/2021 21:56:38	Femení	21	Sí	Centre	Estudiant		Sí
4/19/2021 22:04:37	Masculí	21	Sí	Centre	Estudiant		Sí
4/19/2021 22:06:14	Femení	21	Sí	Centre	Estudiant, Treballador/a per		Sí

4/19/2021 22:07:57 Femení	21 Sí	Centre	Estudiant	Sí
4/19/2021 22:17:30 Masculí	21 Sí	Centre	Estudiant	No
4/19/2021 22:39:04 Femení	21 Sí	Centre, Barris de Ponent (l	Estudiant	Sí
4/20/2021 11:38:40 Femení	21 Sí	Centre	Estudiant, Treballador/a p	Sí
4/19/2021 21:52:52 Masculí	22 No			
4/19/2021 21:56:21 Masculí	22 Sí	Centre	Estudiant	Sí
4/19/2021 22:00:51 Femení	22 Sí	Centre	Estudiant	Sí
4/19/2021 22:01:24 Masculí	22 Sí	Centre	Treballador/a per compte	Sí
4/19/2021 22:07:52 Femení	22 Sí	Barris de Ponent (Riu Clar	Estudiant	Sí
4/19/2021 22:08:32 Femení	22 Sí	Part Alta	Estudiant, No estic treballa	No
4/19/2021 22:11:34 Masculí	22 Sí	Barris del Nord (Sant Salv	Treballador/a per compte	Sí
4/19/2021 22:14:33 Femení	22 Sí	Barris de Ponent (Riu Clar	Estudiant	Sí
4/19/2021 22:17:32 Masculí	22 No			
4/19/2021 22:23:46 Masculí	22 Sí	Centre	Estudiant	Sí
4/19/2021 22:29:12 Femení	22 Sí	Barris de Llevant (el Miracl	Estudiant	Sí
4/19/2021 22:35:28 Femení	22 Sí	Barris de Llevant (el Miracl	Treballador/a per compte	Sí
4/19/2021 22:44:46 Femení	22 Sí	Centre, Barris del Nord (S	Estudiant	Sí
4/19/2021 22:45:54 Masculí	22 Sí	Centre	Estudiant, Treballador/a p	Sí
4/19/2021 22:56:13 Masculí	22 Sí	Centre	Estudiant	Sí
4/19/2021 23:00:59 Femení	22 Sí	Centre, Barris del Nord (S	Estudiant	Sí
4/19/2021 23:12:48 Masculí	22 Sí	Centre	Estudiant	Sí
4/19/2021 23:21:10 Masculí	22 Sí	Centre	Estudiant	Sí
4/19/2021 23:26:11 Femení	22 No			
4/19/2021 23:34:24 Masculí	22 Sí	Centre	Estudiant	Sí
4/19/2021 23:57:45 Masculí	22 Sí	Centre	Estudiant, Treballador/a p	Sí
4/20/2021 0:10:06 Masculí	22 No			
4/20/2021 3:06:58 Femení	22 No			
4/20/2021 6:56:59 Femení	22 Sí	Centre	Estudiant, Treballador/a p	Sí
4/20/2021 8:03:53 Prefereixo no respondre	22 Sí	Barris de Llevant (el Miracl	Estudiant, Treballador/a p	Sí
4/20/2021 10:41:20 Femení	22 No			
4/20/2021 11:08:27 Masculí	22 Sí	Centre	Estudiant	Sí
4/20/2021 11:54:01 Femení	22 Sí	Barris de Llevant (el Miracl	Estudiant, Treballador/a p	Sí
4/20/2021 13:02:18 Masculí	22 Sí	Barris de Ponent (Riu Clar	Estudiant	Sí
4/20/2021 16:33:23 Femení	22 Sí	Part Alta	Estudiant, No estic treballa	No
4/26/2021 23:40:11 Masculí	22 Sí	Centre	Estudiant	Sí
4/19/2021 21:55:58 Masculí	23 Sí	Barris del Nord (Sant Salv	Estudiant, Treballador/a p	Sí
4/19/2021 21:56:03 Femení	23 Sí	Barris de Ponent (Riu Clar	Estudiant	Sí
4/19/2021 21:56:46 Femení	23 Sí	Barris de Ponent (Riu Clar	Estudiant, Treballador/a p	Sí
4/19/2021 21:59:41 Femení	23 Sí	Barris de Ponent (Riu Clar	Estudiant	Sí

4/19/2021 22:04:25 Femení	23 Sí	Centre	Estudiant	Sí
4/19/2021 22:07:44 Femení	23 Sí	Centre	Treballador/a per compte ¿	Sí
4/19/2021 22:15:34 Masculí	23 Sí	Barris marítims	Treballador/a per compte ¿	Sí
4/19/2021 22:31:27 Masculí	23 Sí	Barris marítims	Estudiant	Sí
4/19/2021 22:36:34 Masculí	23 Sí	Centre	Estudiant	Sí
4/19/2021 22:39:35 Masculí	23 Sí	Barris de Llevant (el Mirac	Treballador/a per compte ¿	Sí
4/19/2021 23:05:19 Femení	23 Sí	Centre	Estudiant, Treballador/a p¿	Sí
4/19/2021 23:06:05 Masculí	23 Sí	Barris de Llevant (el Mirac	Treballador/a per compte ¿	Sí
4/20/2021 8:29:48 Femení	23 No			
4/20/2021 8:55:56 Masculí	23 Sí	Centre	Estudiant	Sí
4/20/2021 9:11:06 Femení	23 Sí	Barris de Ponent (Riu Clar	Treballador/a per compte ¿	Sí
4/20/2021 9:39:21 Femení	23 Sí	Barris de Ponent (Riu Clar	Treballador/a per compte ¿	Sí
4/20/2021 14:36:37 Femení	23 Sí	Centre	Estudiant, Treballador/a p¿	Sí
4/20/2021 21:02:17 Femení	23 Sí	Centre	Estudiant	Sí
4/21/2021 16:27:19 Femení	23 Sí	Centre	Estudiant	Sí
4/19/2021 21:53:09 Masculí	24 Sí	Part Alta, Barris del Nord (	Estudiant, Treballador/a p¿	Sí
4/19/2021 22:00:38 Masculí	24 Sí	Barris de Llevant (el Mirac	Treballador/a per compte ¿	Sí
4/19/2021 22:11:33 Femení	24 Sí	Centre	Estudiant	Sí
4/19/2021 22:27:06 Masculí	24 Sí	Centre	Estudiant	Sí
4/19/2021 22:28:12 Masculí	24 Sí	Centre	Estudiant	Sí
4/19/2021 22:28:20 Femení	24 Sí	Centre	Estudiant, Autònom/a	Sí
4/19/2021 22:43:48 Femení	24 Sí	Centre	Estudiant	Sí
4/19/2021 23:38:05 Femení	24 Sí	Barris de Llevant (el Mirac	Treballador/a per compte ¿	Sí
4/20/2021 0:42:28 Masculí	24 Sí	Barris de Llevant (el Mirac	Treballador/a per compte ¿	Sí
4/20/2021 7:03:49 Femení	24 Sí	Barris de Ponent (Riu Clar	Treballador/a per compte ¿	Sí
4/20/2021 8:00:09 Femení	24 Sí	Centre, Barris de Ponent (l	Autònom/a	No
4/20/2021 10:41:24 Femení	24 Sí	Centre, Barris de Ponent (l	Autònom/a	No
4/20/2021 16:07:10 Femení	24 Sí	Centre	Estudiant, Autònom/a	Sí
4/29/2021 8:24:24 Femení	24 Sí	Centre	Estudiant	Sí
4/19/2021 21:57:39 Femení	25 Sí	Centre	Estudiant	Sí
4/19/2021 22:05:01 Masculí	25 Sí	Centre	Treballador/a per compte ¿	Sí
4/19/2021 22:18:52 Masculí	25 Sí	Part Alta, Barris del Nord (	Treballador/a per compte ¿	Sí
4/19/2021 22:20:52 Masculí	25 Sí	Centre, Barris del Nord (S¿	Estudiant, Treballador/a p¿	Sí
4/19/2021 22:33:06 Femení	25 Sí	Part Alta	Treballador/a per compte ¿	Sí
4/19/2021 22:46:55 Femení	25 Sí	Centre	Treballador/a per compte ¿	Sí
4/19/2021 23:12:16 Femení	25 Sí	Barris de Llevant (el Mirac	Treballador/a per compte ¿	Sí
4/20/2021 8:05:12 Femení	25 Sí	Centre	Estudiant	Sí
4/20/2021 9:08:43 Femení	25 Sí	Part Alta	Treballador/a per compte ¿	Sí
4/23/2021 11:14:53 Femení	25 Sí	Barris de Llevant (el Mirac	Treballador/a per compte ¿	Sí

4/19/2021 22:05:34 Femení	26 No	
4/19/2021 22:38:53 Femení	26 Sí	Barris de Llevant (el Mirac
4/19/2021 23:12:10 Masculí	26 Sí	Centre Treballador/a per compte ¿ Sí
4/20/2021 6:42:49 Femení	26 Sí	Barris de Llevant (el Mirac
4/20/2021 10:14:21 Femení	26 Sí	Centre No estic treballant actualm
4/21/2021 9:15:26 Masculí	26 Sí	Barris de Llevant (el Mirac
4/21/2021 9:19:16 Masculí	26 Sí	Barris de Llevant (el Mirac
4/21/2021 9:43:03 Masculí	26 Sí	Barris de Llevant (el Mirac
4/19/2021 22:01:54 Masculí	27 Sí	Part Alta Treballador/a per compte ¿ Sí
4/19/2021 22:16:55 Masculí	27 Sí	Centre Estudiant, Treballador/a p
4/21/2021 9:41:53 Masculí	27 No	
4/21/2021 14:14:37 Masculí	27 No	
4/20/2021 10:39:05 Masculí	29 Sí	Barris del Nord (Sant Salv
4/19/2021 21:57:37 Masculí	30 Sí	Part Alta Treballador/a per compte ¿ Sí
4/20/2021 10:25:12 Femení	30 Sí	Centre Treballador/a per compte ¿ Sí
4/19/2021 22:59:06 Femení	31 Sí	Barris de Llevant (el Mirac
4/20/2021 9:09:47 Femení	33 Sí	Centre Treballador/a per compte ¿ Sí
4/19/2021 22:09:39 Femení	34 Sí	Centre Treballador/a per compte ¿ Sí
4/20/2021 8:04:26 Femení	34 No	
4/20/2021 8:24:52 Femení	34 Sí	Barris de Ponent (Riu Clar
4/20/2021 8:37:06 Femení	34 Sí	Barris de Ponent (Riu Clar
4/20/2021 8:37:09 Femení	34 No	
4/19/2021 22:02:52 Femení	35 No	
4/19/2021 22:35:33 Prefereixo no respondre	35 Sí	Centre Treballador/a per compte ¿ Sí
4/23/2021 12:43:08 Femení	35 No	
4/20/2021 11:36:49 Femení	36 Sí	Barris de Llevant (el Mirac
4/21/2021 13:10:35 Femení	36 Sí	Barris de Ponent (Riu Clar
4/19/2021 22:28:42 Femení	37 Sí	Barris marítims Treballador/a per compte ¿ Sí
4/19/2021 21:55:18 Altres	38 Sí	Centre Treballador/a per compte ¿ Sí
4/19/2021 22:17:02 Femení	38 No	
4/20/2021 14:06:39 Femení	38 Sí	Centre Treballador/a per compte ¿ Sí
4/20/2021 14:21:38 Femení	38 Sí	Centre Treballador/a per compte ¿ Sí
4/19/2021 21:58:56 Masculí	39 Sí	Centre Treballador/a per compte ¿ Sí
4/19/2021 23:31:41 Femení	39 No	
4/19/2021 22:01:32 Masculí	40 Sí	Centre, Barris de Ponent (l Autònom/a
4/20/2021 8:43:28 Femení	40 Sí	Barris del Nord (Sant Salv
4/20/2021 10:21:26 Masculí	40 Sí	Barris del Nord (Sant Salv
4/20/2021 15:34:54 Masculí	40 Sí	Barris del Nord (Sant Salv
4/20/2021 20:45:32 Femení	40 Sí	Barris del Nord (Sant Salv

4/20/2021 23:57:07 Masculí	40 Sí	Barris del Nord (Sant Salvat)	Treballador/a per compte ¿ Sí
4/19/2021 22:27:54 Masculí	41 Sí	Barris de Ponent (Riu Clar)	Treballador/a per compte ¿ Sí
4/20/2021 9:51:43 Masculí	41 Sí	Barris de Llevant (el Mirador)	Treballador/a per compte ¿ Sí
4/19/2021 22:20:05 Masculí	42 Sí	Barris marítims	Treballador/a per compte ¿ Sí
4/19/2021 23:24:50 Femení	42 Sí	Part Alta	Treballador/a per compte ¿ Sí
4/20/2021 14:53:39 Femení	42 Sí	Barris marítims	Treballador/a per compte ¿ Sí
4/19/2021 23:12:06 Masculí	43 Sí	Part Alta	Treballador/a per compte ¿ Sí
4/19/2021 22:37:37 Femení	44 Sí	Barris marítims	Treballador/a per compte ¿ Sí
4/20/2021 8:06:27 Masculí	44 Sí	Centre	Autònom/a Sí
4/20/2021 8:33:22 Masculí	44 No		
4/20/2021 9:14:34 Masculí	44 No		
4/20/2021 10:03:58 Masculí	44 Sí	Centre	Autònom/a Sí
4/20/2021 22:33:25 Masculí	44 Sí	Centre	Autònom/a Sí
4/19/2021 22:16:23 Femení	45 Sí	Barris marítims	Treballador/a per compte ¿ Sí
4/20/2021 8:10:29 Femení	45 Sí	Barris marítims	Treballador/a per compte ¿ Sí
4/19/2021 22:29:41 Femení	46 No		
4/19/2021 23:09:03 Femení	46 Sí	Centre	Treballador/a per compte ¿ Sí
4/20/2021 9:57:01 Femení	46 Sí	Centre	Treballador/a per compte ¿ Sí
4/23/2021 22:33:47 Femení	46 Sí	Centre	Treballador/a per compte ¿ Sí
4/19/2021 22:29:47 Masculí	47 No		
4/20/2021 8:20:31 Masculí	47 Sí	Centre	Treballador/a per compte ¿ Sí
4/19/2021 22:18:13 Femení	48 Sí	Barris de Ponent (Riu Clar)	Treballador/a per compte ¿ Sí
4/19/2021 22:20:23 Masculí	48 Sí	Barris del Nord (Sant Salvat)	Treballador/a per compte ¿ Sí
4/19/2021 22:37:41 Masculí	48 Sí	Barris de Ponent (Riu Clar)	No estic treballant actualment Sí
4/19/2021 22:46:25 Femení	48 Sí	Centre	No estic treballant actualment Sí
4/20/2021 11:38:54 Masculí	48 Sí	Centre	Treballador/a per compte ¿ Sí
4/19/2021 22:19:30 Femení	49 Sí	Barris del Nord (Sant Salvat)	Treballador/a per compte ¿ Sí
4/20/2021 6:59:48 Femení	49 Sí	Barris del Nord (Sant Salvat)	Treballador/a per compte ¿ Sí
4/20/2021 9:29:10 Masculí	49 Sí	Centre	Autònom/a Sí
4/19/2021 22:11:25 Femení	50 Sí	Barris de Llevant (el Mirador)	Treballador/a per compte ¿ Sí
4/19/2021 22:20:19 Femení	50 No		
4/19/2021 22:11:55 Femení	51 Sí	Centre	Treballador/a per compte ¿ Sí
4/19/2021 22:16:51 Femení	51 Sí	Barris de Llevant (el Mirador)	Treballador/a per compte ¿ Sí
4/20/2021 6:51:54 Masculí	51 Sí	Centre	Treballador/a per compte ¿ Sí
4/20/2021 16:41:53 Femení	51 Sí	Centre	Treballador/a per compte ¿ Sí
4/20/2021 22:11:52 Femení	51 Sí	Centre	Treballador/a per compte ¿ Sí
4/19/2021 22:22:28 Femení	52 Sí	Centre	Treballador/a per compte ¿ Sí
4/19/2021 22:38:16 Femení	52 No		
4/19/2021 22:40:05 Femení	52 Sí	Centre	Treballador/a per compte ¿ Sí

4/19/2021 21:58:31 Femení	53 Sí	Centre	Treballador/a per compte ¿ Sí
4/19/2021 22:04:48 Masculí	53 Sí	Barris de Ponent (Riu Clar Autònom/a	Sí
4/19/2021 22:38:05 Masculí	53 Sí	Centre	Treballador/a per compte ¿ Sí
4/19/2021 22:13:42 Masculí	54 Sí	Centre	Autònom/a Sí
4/20/2021 6:45:09 Masculí	54 Sí	Centre	Autònom/a Sí
4/19/2021 22:06:26 Femení	55 No		
4/19/2021 22:15:11 Femení	55 Sí	Barris del Nord (Sant Salv¿	No estic treballant actualm Sí
4/19/2021 22:46:39 Masculí	55 Sí	Barris marítims	Treballador/a per compte ¿ Sí
4/19/2021 23:32:33 Femení	55 Sí	Barris de Llevant (el Miracl	Treballador/a per compte ¿ Sí
4/20/2021 8:41:32 Masculí	55 Sí	Centre	Treballador/a per compte ¿ Sí
4/20/2021 17:32:42 Masculí	55 Sí	Barris marítims	Treballador/a per compte ¿ Sí
4/19/2021 22:10:27 Masculí	56 Sí	Barris de Llevant (el Miracl	Autònom/a Sí
4/19/2021 22:17:55 Femení	56 Sí	Centre	Treballador/a per compte ¿ Sí
4/20/2021 15:39:11 Femení	56 Sí	Centre	Autònom/a Sí
4/19/2021 22:10:40 Masculí	57 Sí	Barris del Nord (Sant Salv¿	Autònom/a Sí
4/19/2021 22:13:08 Masculí	57 Sí	Centre	Autònom/a Sí
4/19/2021 23:35:04 Femení	57 Sí	Centre	Treballador/a per compte ¿ Sí
4/19/2021 22:29:37 Masculí	58 Sí	Centre	Autònom/a Sí
4/19/2021 23:49:34 Masculí	58 Sí	Centre	No estic treballant actualm Sí
4/20/2021 10:08:14 Masculí	59 Sí	Centre	Treballador/a per compte ¿ Sí
4/19/2021 22:10:25 Femení	61 Sí	Centre	No estic treballant actualm Sí
4/20/2021 8:24:39 Masculí	61 Sí	Centre	Treballador/a per compte ¿ Sí
4/20/2021 8:31:14 Masculí	61 Sí	Centre	Treballador/a per compte ¿ Sí
4/21/2021 12:13:01 Femení	61 Sí	Centre	Treballador/a per compte ¿ Sí
4/21/2021 18:55:13 Femení	61 Sí	Centre	Treballador/a per compte ¿ Sí
5/5/2021 14:20:23 Femení	61 Sí	Centre	No estic treballant actualm Sí
4/20/2021 8:35:58 Masculí	62 Sí	Centre	Treballador/a per compte ¿ Sí
4/20/2021 9:44:26 Femení	63 Sí	Barris de Llevant (el Miracl	Treballador/a per compte ¿ Sí
4/27/2021 11:27:48 Masculí	63 Sí	Barris marítims	Autònom/a Sí
5/5/2021 23:39:10 Masculí	63 Sí	Centre	Jubilat/da Sí
4/19/2021 22:36:00 Masculí	64 Sí	Centre	Treballador/a per compte ¿ Sí
4/20/2021 11:23:29 Masculí	64 Sí	Barris de Llevant (el Miracl	Jubilat/da Sí
4/20/2021 17:12:08 Femení	64 Sí	Barris de Llevant (el Miracl	Jubilat/da Sí
5/5/2021 15:20:13 Masculí	67 Sí	Centre	Jubilat/da Sí
4/19/2021 22:02:01 Masculí	68 Sí	Centre	Jubilat/da Sí
5/5/2021 14:31:43 Masculí	68 Sí	Centre	Jubilat/da Sí
5/5/2021 19:22:48 Femení	68 No		
4/19/2021 22:11:01 Masculí	69 Sí	Centre	Jubilat/da Sí
4/20/2021 11:48:52 Masculí	72 Sí	Barris del Nord (Sant Salv¿	Jubilat/da Sí

5/5/2021 14:05:49 Masculí	72 Sí	Centre	Jubilat/da	Sí
4/22/2021 15:37:06 Femení	74 Sí	Centre	Jubilat/da	Sí
4/19/2021 22:15:49 Masculí	79 Sí	Centre	Jubilat/da	Sí
4/20/2021 9:19:22 Masculí	79 Sí	Centre	Jubilat/da	Sí
4/21/2021 9:44:02 Femení	86 Sí	Centre	Jubilat/da	Sí
4/21/2021 22:11:24 Femení	70 Sí	Centre	Jubilat/da	Sí
4/19/2021 22:48:16 Masculí	72 Sí	Barris del Nord (Sant Salvat)	Jubilat/da	Sí
4/19/2021 22:04:28 Femení	77 Sí	Centre	Jubilat/da	Sí

Quines activitats creu que	Creu que el Port és una in:	Creu que la seva activitat é	Quina implicació o integrac	Què creu que aporta a la c	Marqui el grau d'acord o di
Productes agroalimentaris Sí	Sí	Elevada		Internacionalitza el comerç	Completament d'acord
Productes energètics, Con Sí	Sí	Mitja		Recursos, augment de l'ac	Bastant d'acord
Productes agroalimentaris Sí	Sí	Mitja		Punt de referència per al c	Completament d'acord
Productes agroalimentaris Sí	Sí	Mitja		Ser un punt de referència i	Completament d'acord
Productes agroalimentaris Sí	Sí	Elevada			Bastant desacord
Productes agroalimentaris Sí	Sí	Elevada			Completament d'acord
Productes agroalimentaris Sí	Sí	Mitja			Totalment en desacord
Productes agroalimentaris Sí	No ho sé	Nul·la		mercaderies	Bastant d'acord
Productes agroalimentaris Sí	No ho sé	Nul·la		mercaderies	Bastant d'acord
Productes agroalimentaris Sí	Sí	Elevada		Negocios	Bastant d'acord
Productes agroalimentaris No ho sé	Sí	Elevada		Agilitat de mercaderies, el	Bastant desacord
Productes agroalimentaris Sí	Sí	Elevada		Turisme i riquesa	Completament d'acord
Productes agroalimentaris Sí	No ho sé	Mitja		Una gran quantitat de nou	No ho sé
Productes agroalimentaris Sí	Sí	Elevada		Turisme i riquesa	Completament d'acord
Productes agroalimentaris Sí	Sí	Elevada		Turisme i riquesa	Completament d'acord
Productes agroalimentaris Sí	Sí	Elevada		Turisme i riquesa	Completament d'acord
Productes agroalimentaris Sí	Sí	Mitja			Completament d'acord
Productes agroalimentaris Sí	Sí	Elevada		Llocs de treball i beneficis	Bastant desacord
Productes agroalimentaris Sí	Sí	Mitja		Aporta molts llocs de treba	Completament d'acord
Contenidors, Creuers, Líq Sí	Sí	Nul·la		Prestigi i capital	Completament d'acord
Productes agroalimentaris Sí	Sí	Mitja		recursos i material, feina, c	Completament d'acord
Productes agroalimentaris Sí	Sí	Mitja		Aporta molts llocs de treba	Completament d'acord
Contenidors, Creuers Sí	Sí	Mitja			Bastant d'acord
Productes energètics, Con Sí	No ho sé	Mitja		Diners a l'ajuntament, treb	Bastant d'acord
Contenidors, Creuers, Pro Sí	Sí	Elevada			Bastant d'acord
Animals Vius, Productes e Sí	Sí	Mitja			Bastant d'acord
Productes agroalimentaris Sí	Sí	Mitja		Turismo local y de otras ci	Bastant d'acord

Productes agroalimentaris	Sí	Mitja		Bastant desacord
Productes agroalimentaris	Sí	Elevada	Estibadores	Bastant desacord
Productes agroalimentaris	No ho sé	Mitja		Bastant desacord
Productes agroalimentaris	Sí	Mitja	Turismo local y de otras ci	Bastant d'acord
Productes agroalimentaris	Sí	Nul·la	Comerç marítim ràpid. Mé	Completament d'acord
Productes agroalimentaris	Sí	Mitja		Bastant d'acord
Productes agroalimentaris	Sí	Mitja	Lloc de treball	Bastant d'acord
Productes agroalimentaris	Sí	Elevada	Diners	Completament d'acord
Productes agroalimentaris	Sí	Mitja		Bastant d'acord
Productes agroalimentaris	Sí	Mitja		Bastant d'acord
Contenidors, Creuers	Sí	Mitja		Bastant d'acord
Contenidors, Creuers	No ho sé	Mitja		Completament d'acord
Productes agroalimentaris	Sí	Mitja	Aporta diners, mercaderies	Completament d'acord
Productes energètics, Con	Sí	Elevada		Completament d'acord
Productes agroalimentaris	Sí	Elevada	Mercat	Completament d'acord
Productes agroalimentaris	Sí	Nul·la		Bastant desacord
Productes energètics, Con	Sí	Mitja		Bastant d'acord
Productes agroalimentaris	Sí	Elevada	Mercat	Completament d'acord
Animals Vius, Contenidors	Sí	Mitja	Comerç	Bastant d'acord
Productes agroalimentaris	Sí	Mitja	diners i turisme	Bastant d'acord
Productes agroalimentaris	Sí	Mitja	Entrada de mercaderies, p	Completament d'acord
Contenidors, Fruita, Produ	Sí	Mitja	Activitat empresarial i iden	Totalment en desacord
Productes energètics, Con	Sí	Elevada	Es una gran font d'ingress	Completament d'acord
Productes agroalimentaris	Sí	Mitja		Completament d'acord
Productes agroalimentaris	Sí	Mitja	Entrada de mercaderies, p	Completament d'acord
Productes agroalimentaris	Sí	Elevada	Activitat econòmica, conne	Completament d'acord
Productes energètics	Sí	Elevada	Treball	No ho sé
Productes agroalimentaris	Sí	Mitja		Bastant d'acord
Productes agroalimentaris	Sí	Mitja	diners i turisme	Bastant d'acord
Productes agroalimentaris	Sí	Elevada		Bastant d'acord
Productes agroalimentaris	Sí	Mitja		Bastant d'acord
Productes agroalimentaris	Sí	Elevada	Molts llocs de feina i diner	Completament d'acord
Productes agroalimentaris	Sí	Mitja		Bastant d'acord

Productes agroalimentaris Sí	Sí	Nul·la	Prestigi i reconeixement.	Completament d'acord
Productes energètics, Pro	Sí	Mitja		Bastant d'acord
Contenidors, Creuers, Veh	Sí	Mitja		Bastant d'acord
Productes agroalimentaris Sí	Sí	Mitja	Treball de forma directa i	Bastant d'acord
Productes energètics, Con No ho sé	No ho sé	Nul·la		Bastant d'acord
Productes agroalimentaris Sí	Sí	Elevada	Activitat econòmica, espai	Completament d'acord
Contenidors, Creuers, Pro	Sí	Mitja		Bastant d'acord
Productes agroalimentaris Sí	Sí	Mitja	Diners, turisme, comerç i	No ho sé
Animals Vius, Contenidors Sí	Sí	Mitja		Completament d'acord
Productes agroalimentaris Sí	Sí	Elevada		Bastant d'acord
Productes agroalimentaris Sí	Sí	Elevada		Bastant d'acord
Contenidors, Creuers, Pro	Sí	Mitja		Bastant d'acord
Productes agroalimentaris Sí	Sí	Mitja	Una economia rica i perme	Completament d'acord
Contenidors, Creuers, Pro	Sí	Elevada		Bastant d'acord
Productes energètics, Con	Sí	Mitja		Bastant d'acord
Productes agroalimentaris Sí	Sí	Mitja		Totalment en desacord
Productes energètics, Con	Sí	Mitja	Riquesa, llocs de treball, é	Completament d'acord
Productes agroalimentaris Sí	Sí	Mitja	Dinamisme econòmic i lloc	Completament d'acord
Productes agroalimentaris Sí	Sí	Elevada	Una zona de lujo	Completament d'acord
Productes agroalimentaris Sí	Sí	Nul·la	Reconeixement i indústria,	Bastant d'acord
Productes agroalimentaris Sí	No	Nul·la		Bastant d'acord
Productes energètics, Con	Sí	Elevada		Completament d'acord
Productes agroalimentaris Sí	Sí	Mitja	Un dinamitzador comercial	Bastant d'acord
Productes agroalimentaris Sí	No	Nul·la		No ho sé
Productes agroalimentaris Sí	Sí	Mitja	Diners	Completament d'acord
Productes agroalimentaris Sí	Sí	Mitja	Diners	Completament d'acord
Productes agroalimentaris Sí	Sí	Nul·la	Reconeixement i indústria,	Bastant d'acord
Productes agroalimentaris Sí	No	Nul·la		Bastant d'acord
Productes energètics, Con	Sí	Elevada	Prestigi, connexió, dinamit	Completament d'acord
Productes agroalimentaris Sí	Sí	Elevada		Completament d'acord
Productes agroalimentaris Sí	Sí	Elevada	Riquesa i aportacions culti	Completament d'acord
Productes agroalimentaris Sí	Sí	Mitja	Economia, mercat ampli, ll	Completament d'acord
Productes agroalimentaris Sí	No ho sé	Mitja	Llocs de treball i ingrés ec	Bastant d'acord
Contenidors, Creuers Sí	No ho sé	Mitja		Bastant d'acord
Productes agroalimentaris Sí	Sí	Nul·la		Bastant d'acord
Productes agroalimentaris Sí	Sí	Elevada	Independenment de la sev	Completament d'acord
Productes agroalimentaris Sí	No ho sé	Mitja	Llocs de treball i ingrés ec	Bastant d'acord
Productes agroalimentaris Sí	Sí	Nul·la		Bastant d'acord

Productes agroalimentaris Sí	Sí	Elevada		Bastant d'acord
Contenidors, Creuers, Líq Sí	No ho sé	Nul·la		No ho sé
Productes agroalimentaris Sí	Sí	Mitja		Bastant d'acord
Productes agroalimentaris Sí	Sí	Elevada		Completament d'acord
Contenidors, Creuers, Líq Sí	Sí	Elevada	Negoci, Fama internaciona	Completament d'acord
Productes energètics, Con Sí	Sí	Mitja		Completament d'acord
Productes energètics, Con Sí	Sí	Mitja	Turisme i accessibilitat d'e	Completament d'acord
Contenidors, Creuers, Pap Sí	Sí	Mitja	feina de qualitat, projecció	Completament d'acord
Productes agroalimentaris Sí	No ho sé	Mitja	Atractiu per a moltes indús	Completament d'acord
Productes agroalimentaris Sí	Sí	Mitja	Economia a Tarragona. Tè	Completament d'acord
Productes agroalimentaris Sí	Sí	Mitja	Una façana marítima mod	Completament d'acord
Productes agroalimentaris Sí	Sí	Mitja		Bastant d'acord
Productes agroalimentaris Sí	Sí	Mitja		Completament d'acord
Productes agroalimentaris Sí	Sí	Mitja		Bastant d'acord
Contenidors, Creuers, Veh Sí	No ho sé	Mitja		Bastant d'acord
Productes energètics, Con Sí	Sí	Elevada	Feina, inversió, potser algu	Bastant d'acord
Productes energètics, Con Sí	Sí	Elevada	Feina, inversió, potser algu	Bastant d'acord
Productes agroalimentaris Sí	Sí	Elevada		Completament d'acord
Productes energètics, Con Sí	Sí	Elevada	Economia	Completament d'acord
Productes agroalimentaris Sí	Sí	Mitja	Activitat econòmica	Bastant d'acord
Contenidors, Creuers, Veh Sí	Sí	Elevada	Aporta turisme, genera act	Completament d'acord
Productes agroalimentaris Sí	Sí	Nul·la		Bastant d'acord
Contenidors, Creuers, Pro Sí	Sí	Elevada	Negoci	Bastant d'acord
Contenidors, Creuers, Pro Sí	Sí	Elevada	Negoci	Bastant d'acord
Productes agroalimentaris Sí	Sí	Mitja		Bastant d'acord
Productes agroalimentaris Sí	Sí	Elevada	Diners i feina	Completament d'acord
Productes energètics, Con Sí	Sí	Mitja		Totalment en desacord
Productes agroalimentaris Sí	Sí	Elevada		Bastant d'acord
Productes agroalimentaris Sí	Sí	Elevada		Bastant d'acord
Productes agroalimentaris Sí	Sí	Mitja	Economia	Completament d'acord

Productes agroalimentaris	Sí	Elevada		Bastant d'acord
Productes agroalimentaris	Sí	Mitja	Productes de 1a necessitat	Completament d'acord
Productes energètics, Con	Sí	Mitja	Aporta aspectes socials, e	Bastant d'acord
Productes agroalimentaris	Sí	Mitja		Completament d'acord
Productes energètics	Sí	Mitja	Negocis	Bastant d'acord
Productes agroalimentaris	Sí	Mitja		Totalment en desacord
Productes agroalimentaris	Sí	Mitja	Diners; turisme; prestigi; c	Completament d'acord
Productes agroalimentaris	Sí	Elevada	Economia, cultura, treball,	Completament d'acord
Productes agroalimentaris	Sí	Elevada	Si, naturalment	Bastant d'acord
Productes agroalimentaris	Sí	Elevada	Si, naturalment	Bastant d'acord
Productes agroalimentaris	Sí	Elevada	Si, naturalment	Bastant d'acord
Productes agroalimentaris	No ho sé	Mitja	.	Bastant d'acord
Contenidors, Creuers, Veh	Sí	Mitja		Completament d'acord
Productes agroalimentaris	Sí	Elevada	Creixement a nivell interna	Bastant d'acord
Contenidors, Creuers, Pro	Sí	Mitja	Volum de negoci	Completament d'acord
Contenidors, Creuers, Pro	Sí	Mitja	Volum de negoci	Completament d'acord
Productes agroalimentaris	Sí	Mitja	Diners	Completament d'acord
Productes agroalimentaris	Sí	Mitja		Completament d'acord
Productes energètics, Con	Sí	Mitja		Bastant d'acord
Productes agroalimentaris	Sí	Mitja	Nom, i activitat econòmica	Completament d'acord
Productes agroalimentaris	Sí	Mitja		Bastant d'acord
Productes agroalimentaris	Sí	Mitja	PIB	Completament d'acord
Productes agroalimentaris	Sí	Nul·la	Feina	Completament d'acord
Productes energètics, Con	Sí	Mitja	Competitivitat econòmica	Completament d'acord
Productes agroalimentaris	Sí	Mitja		Bastant d'acord
Contenidors, Vehicles	Sí	Mitja	Economia	Completament d'acord
Productes energètics, Con	Sí	Elevada		Completament d'acord
Productes agroalimentaris	Sí	Mitja	Riquesa econòmica	Completament d'acord
Productes agroalimentaris	Sí	Elevada	Ingressos econòmics. Pre	Completament d'acord
Productes agroalimentaris	Sí	Mitja		Bastant d'acord
Productes energètics, Con	Sí	Elevada		Completament d'acord
Productes agroalimentaris	Sí	Mitja	Diners, comerç, feina	Completament d'acord
Animals Vius, Productes e	Sí	Mitja	Negoci	Completament d'acord

Productes agroalimentaris Sí	Sí	Nul·la	Visibilitat i negoci	Completament d'acord
Productes agroalimentaris Sí	Sí	Elevada	dinamització.	Bastant d'acord
Productes energètics, Con Sí	Sí	Mitja	Desenvolupament econòmic	Completament d'acord
Productes agroalimentaris Sí	Sí	Elevada	Lideratge i musculatura en	Completament d'acord
Productes agroalimentaris Sí	Sí	Elevada	Economia	Bastant d'acord
Productes agroalimentaris Sí	Sí	Mitja	Treball	Bastant d'acord
Productes agroalimentaris Sí	Sí	Mitja	Un dels motors econòmics	Completament d'acord
Productes agroalimentaris Sí	Sí	Elevada	Economia, presència inter	Completament d'acord
Productes agroalimentaris Sí	Sí	Elevada	Treball, comunicacions, ne	Bastant d'acord
Productes agroalimentaris Sí	Sí	Mitja	Un dels motors econòmics	Completament d'acord
Productes agroalimentaris Sí	Sí	Mitja	Negocis, feina	Bastant d'acord
Contenidors, Creuers Sí	Sí	Mitja	comunicacio	Completament d'acord
Productes agroalimentaris Sí	Sí	Mitja	Activitat econòmica	Bastant d'acord
Productes agroalimentaris Sí	Sí	Elevada	Beneficis	Completament d'acord
Productes agroalimentaris Sí	No ho sé	Mitja	Feina, activat econòmica, i	Completament d'acord
Contenidors, Creuers, Líq Sí	Sí	Mitja	Quan atraquen vaixells al i	Completament d'acord
Productes agroalimentaris Sí	Sí	Elevada	Negosi	Bastant desacord
Productes agroalimentaris Sí	Sí	Mitja		Completament d'acord
Productes agroalimentaris Sí	Sí	Mitja	Dinamisme econòmic i, en	Completament d'acord
Productes energètics, Con Sí	Sí	Mitja	Treball, economia	Bastant d'acord
Productes agroalimentaris Sí	Sí	Mitja	Poc	Bastant d'acord
Productes agroalimentaris Sí	Sí	Mitja	Poc	Bastant d'acord
Productes agroalimentaris Sí	Sí	Elevada	Activitat económica i socia	Completament d'acord
Productes agroalimentaris Sí	Sí	Elevada	Activitat económica i socia	Completament d'acord
Productes agroalimentaris Sí	Sí	Nul·la		Bastant d'acord
Productes energètics, Con Sí	Sí	Elevada		Completament d'acord
Productes energètics, Con Sí	Sí	Elevada	Molt de comerç	Completament d'acord
Productes agroalimentaris Sí	Sí	Elevada	Retorn cultural i a nivell d'ii	Completament d'acord
Productes agroalimentaris Sí	Sí	Elevada	Prosperitat, alimentació, ei	Totalment en desacord
Productes agroalimentaris Sí	Sí	Elevada		Completament d'acord
Productes agroalimentaris Sí	Sí	Mitja	Economía	Bastant d'acord
Contenidors, Creuers, Pro Sí	Sí	Mitja	Diners que repercuteix en	Completament d'acord
Productes agroalimentaris Sí	Sí	Mitja	Fer les coses ben fetes an	Completament d'acord
Animals Vius, Productes e Sí	Sí	Mitja		Bastant d'acord
Productes agroalimentaris Sí	Sí	Mitja	Manteniment de la façana	Completament d'acord
Contenidors Sí	Sí	Elevada	Economia, turisme	Completament d'acord
Productes agroalimentaris Sí	Sí	Mitja	Desarrollo comercial y eco	Completament d'acord

Productes agroalimentaris	Sí	Elevada	Feina	Completament d'acord
Productes agroalimentaris	Sí	Nul·la	Desenvolupament econòmic	Completament d'acord
Contenidors, Vehicles	Sí	Elevada	Feina	Totalment en desacord
Productes energètics, Con	Sí	Elevada	Dinamisme econòmic	Completament d'acord
Productes energètics, Con	Sí	Mitja	Riquesa	Completament d'acord
Productes agroalimentaris	Sí	Mitja	Museus, Hosteleria, Activitat	Bastant d'acord
Creuers	Sí	Mitja	Activitat	Bastant desacord
Productes energètics, Con	Sí	Nul·la		No ho sé

Marqui el grau d'acord o di	Marqui el grau d'acord o di	Marqui el grau d'acord o di	Marqui el grau d'acord o di	Marqui el grau d'acord o di	Marqui el grau d'acord o di
Bastant d'acord	No ho sé	Bastant d'acord	Bastant d'acord	Bastant d'acord	Completament d'acord
No ho sé	No ho sé	No ho sé	Bastant desacord	Completament d'acord	Bastant desacord
Bastant d'acord	Bastant d'acord	Completament d'acord	No ho sé	Completament d'acord	Bastant desacord
Bastant d'acord	Bastant d'acord	Completament d'acord	No ho sé	Completament d'acord	Bastant desacord
Bastant desacord	Totalment en desacord	Bastant desacord	No ho sé	Bastant desacord	Bastant desacord
Completament d'acord	No ho sé	No ho sé	Bastant d'acord	Bastant d'acord	Completament d'acord
Totalment en desacord	Totalment en desacord	Bastant desacord	Totalment en desacord	Totalment en desacord	Totalment en desacord
Bastant d'acord	No ho sé	No ho sé	No ho sé	No ho sé	No ho sé
Bastant d'acord	No ho sé	No ho sé	No ho sé	No ho sé	No ho sé
No ho sé	No ho sé	Bastant d'acord	Completament d'acord	No ho sé	Bastant desacord
No ho sé	No ho sé	Bastant desacord	Bastant desacord	Totalment en desacord	Bastant desacord
Completament d'acord	No ho sé	Bastant d'acord	Bastant d'acord	Completament d'acord	No ho sé
Bastant d'acord	Bastant desacord	Bastant desacord	Completament d'acord	No ho sé	Bastant d'acord
Completament d'acord	No ho sé	Bastant d'acord	Bastant d'acord	Completament d'acord	No ho sé
Completament d'acord	No ho sé	Bastant d'acord	Bastant d'acord	Completament d'acord	No ho sé
Completament d'acord	No ho sé	Bastant d'acord	Bastant d'acord	Completament d'acord	No ho sé
No ho sé	No ho sé	No ho sé	Completament d'acord	No ho sé	Completament d'acord
Totalment en desacord	No ho sé	Bastant desacord	Bastant desacord	Totalment en desacord	Bastant desacord
Bastant d'acord	No ho sé	Bastant d'acord	Bastant d'acord	Bastant d'acord	Bastant d'acord
Completament d'acord	No ho sé	Bastant d'acord	Completament d'acord	Completament d'acord	Bastant d'acord
Completament d'acord	Bastant desacord	Bastant d'acord	No ho sé	Completament d'acord	Bastant d'acord
Bastant d'acord	No ho sé	Bastant d'acord	Bastant d'acord	Bastant d'acord	Bastant d'acord
Completament d'acord	Bastant d'acord	Bastant d'acord	Bastant d'acord	No ho sé	Completament d'acord
No ho sé	Bastant desacord	Bastant d'acord	Completament d'acord	Completament d'acord	No ho sé
Bastant d'acord	Bastant desacord	No ho sé	Bastant d'acord	Bastant d'acord	Bastant desacord
Bastant d'acord	No ho sé	Bastant d'acord	No ho sé	Bastant d'acord	Completament d'acord
Completament d'acord	No ho sé	No ho sé	Bastant d'acord	Completament d'acord	Bastant d'acord

Bastant desacord	Totalment en desacord	Totalment en desacord	Totalment en desacord	Bastant d'acord	Bastant desacord
Bastant desacord	No ho sé	Bastant desacord	Bastant desacord	Bastant desacord	Bastant desacord
Totalment en desacord	Totalment en desacord	Bastant desacord	No ho sé	Bastant desacord	Bastant desacord
Completament d'acord	No ho sé	No ho sé	Bastant d'acord	Completament d'acord	Bastant d'acord
Bastant d'acord	No ho sé	No ho sé	Completament d'acord	No ho sé	Totalment en desacord
	No ho sé	Bastant d'acord	Bastant desacord	Bastant d'acord	No ho sé
	Totalment en desacord	Bastant desacord	Totalment en desacord	Bastant d'acord	Completament d'acord
	No ho sé	No ho sé	Completament d'acord	Bastant d'acord	No ho sé
	No ho sé	No ho sé	Completament d'acord	No ho sé	Bastant d'acord
	No ho sé	Bastant d'acord	Bastant d'acord	Bastant d'acord	Bastant d'acord
	Bastant desacord	No ho sé	Bastant d'acord	Bastant d'acord	Bastant d'acord
No ho sé	Bastant desacord	No ho sé	No ho sé	Bastant d'acord	Totalment en desacord
Bastant d'acord	Bastant d'acord	Completament d'acord	No ho sé	Completament d'acord	Bastant d'acord
Bastant d'acord	No ho sé	Bastant d'acord	Completament d'acord	Bastant d'acord	Bastant d'acord
Bastant d'acord	Totalment en desacord	No ho sé	No ho sé	Bastant d'acord	No ho sé
No ho sé	Bastant desacord	No ho sé	Bastant d'acord	No ho sé	Bastant desacord
No ho sé	Totalment en desacord	Bastant desacord	No ho sé	Bastant d'acord	Bastant desacord
Bastant d'acord	Totalment en desacord	No ho sé	No ho sé	Bastant d'acord	No ho sé
Bastant d'acord	No ho sé	Bastant d'acord	No ho sé	Bastant d'acord	No ho sé
No ho sé	Bastant d'acord	No ho sé	Completament d'acord	Bastant desacord	Bastant d'acord
Bastant d'acord	No ho sé	No ho sé	Completament d'acord	Completament d'acord	No ho sé
	No ho sé	Totalment en desacord	Totalment en desacord	Totalment en desacord	No ho sé
Bastant d'acord	Bastant d'acord	Bastant d'acord	Completament d'acord	Completament d'acord	Bastant d'acord
	No ho sé	Bastant d'acord	Bastant d'acord	Bastant d'acord	Bastant d'acord
Bastant d'acord	No ho sé	No ho sé	Completament d'acord	Completament d'acord	No ho sé
	Bastant d'acord	Completament d'acord	No ho sé	Bastant d'acord	Bastant d'acord
	Totalment en desacord	Totalment en desacord	Bastant desacord	No ho sé	Totalment en desacord
	No ho sé	No ho sé	Completament d'acord	No ho sé	Bastant d'acord
	Bastant d'acord	No ho sé	Completament d'acord	Bastant desacord	Bastant d'acord
	Totalment en desacord	Bastant desacord	No ho sé	No ho sé	Bastant desacord
	No ho sé	No ho sé	Bastant d'acord	Bastant d'acord	No ho sé
	No ho sé	No ho sé	Bastant d'acord	Completament d'acord	Bastant d'acord

Bastant d'acord	Bastant d'acord	Bastant d'acord	Completament d'acord	Completament d'acord	Completament d'acord
No ho sé	No ho sé	No ho sé	Bastant d'acord	Bastant d'acord	Bastant d'acord
Bastant d'acord	Bastant d'acord	No ho sé	Bastant d'acord	Bastant d'acord	Bastant desacord
Bastant d'acord	No ho sé	Bastant d'acord	Completament d'acord	No ho sé	Bastant d'acord
No ho sé	Totalment en desacord	No ho sé	Totalment en desacord	No ho sé	Totalment en desacord
Completament d'acord	Bastant desacord	Bastant d'acord	Totalment en desacord	Bastant d'acord	Bastant d'acord
Bastant d'acord	No ho sé	No ho sé	Completament d'acord	Completament d'acord	No ho sé
Completament d'acord	Completament d'acord	Bastant d'acord	Completament d'acord	Completament d'acord	Bastant d'acord

[illegible]

[illegible]

[illegible]

Completament d'acord	Bastant d'acord	Bastant d'acord	Completament d'acord	Completament d'acord	Bastant d'acord
No ho sé	Bastant d'acord	Bastant d'acord	Bastant d'acord	Completament d'acord	Bastant d'acord
Totalment en desacord	Bastant desacord	Bastant desacord	Totalment en desacord	Totalment en desacord	Totalment en desacord
Bastant d'acord	Bastant desacord	Completament d'acord	Bastant d'acord	Bastant d'acord	Bastant d'acord
Bastant d'acord	No ho sé	Bastant d'acord	Bastant d'acord	Bastant d'acord	Bastant d'acord
Bastant d'acord	Bastant d'acord	Bastant d'acord	Bastant d'acord	Bastant d'acord	Bastant d'acord
No ho sé	Bastant desacord	No ho sé	Bastant desacord	No ho sé	Bastant desacord
No ho sé	Bastant desacord	No ho sé	Bastant desacord	Bastant desacord	Bastant desacord

Marqui el grau d'acord o di	Marqui el grau d'acord o di	Sabia que el Port va finanç	Sabia que des del Port es	Sabia que anualment el Pc	Sabia que dins del port exi
Bastant d'acord	No ho sé	No	Sí	No	No
Bastant d'acord	Bastant d'acord	No	No	Sí	No
Bastant d'acord	Completament d'acord	Sí	No	Sí	No
Completament d'acord	Completament d'acord	Sí	No	Sí	No
No ho sé	No ho sé	No	No	Sí	No
No ho sé	No ho sé	No	No	No	No
Totalment en desacord	Totalment en desacord	No	Sí	Sí	Sí
Bastant d'acord	Completament d'acord	Sí	No	No	No
Bastant d'acord	Completament d'acord	Sí	No	No	No
No ho sé	Bastant desacord	No	No	Sí	No
Bastant desacord	No ho sé	No	No	Sí	No
Completament d'acord	Bastant d'acord	Sí	No	Sí	No
Bastant d'acord	Bastant d'acord	No	Sí	Sí	No
Completament d'acord	Bastant d'acord	Sí	No	Sí	No
Completament d'acord	Bastant d'acord	Sí	No	Sí	No
Completament d'acord	Bastant d'acord	Sí	No	Sí	No
Completament d'acord	Bastant d'acord	No	No	Sí	No
Totalment en desacord	Bastant desacord	No	No	Sí	No
No ho sé	Bastant desacord	No	No	Sí	No
Bastant d'acord	Completament d'acord	Sí	No	Sí	No
No ho sé	No ho sé	No	No	No	No
No ho sé	Bastant desacord	No	No	Sí	No
No ho sé	Bastant d'acord	Sí	No	Sí	No
Bastant d'acord	Bastant d'acord	No	No	Sí	No
No ho sé	Bastant desacord	No	No	Sí	No
No ho sé	Bastant d'acord	Sí	No	Sí	No
Bastant d'acord	Completament d'acord	No	No	Sí	No

No ho sé	No ho sé	No	No	No	No
Bastant desacord	Bastant desacord	No	Sí	Sí	Sí
Totalment en desacord	Bastant desacord	No	No	No	No
Bastant d'acord	Completament d'acord	No	No	Sí	No
Bastant desacord	No ho sé	No	No	No	No
No ho sé	Bastant d'acord	Sí	No	Sí	No
Bastant desacord	Completament d'acord	No	No	Sí	Sí
No ho sé	No ho sé	No	No	Sí	No
Bastant d'acord	Bastant d'acord	No	No	No	No
No ho sé	No ho sé	No	No	Sí	No
No ho sé	No ho sé	No	No	Sí	No
Totalment en desacord	No ho sé	No	No	Sí	No
Bastant d'acord	No ho sé	No	No	Sí	No
Bastant d'acord	Bastant d'acord	No	No	Sí	No
No ho sé	Bastant desacord	No	No	Sí	No
Bastant desacord	Bastant d'acord	No	No	Sí	No
Completament d'acord	Bastant d'acord	No	No	Sí	No
No ho sé	Bastant desacord	No	No	Sí	No
Bastant d'acord	No ho sé	No	No	No	No
Bastant d'acord	Completament d'acord	No	Sí	Sí	No
Bastant d'acord	No ho sé	No	No	Sí	No
No ho sé	No ho sé	No	No	Sí	No
No ho sé	Completament d'acord	No	No	Sí	No
Bastant d'acord	No ho sé	No	No	Sí	No
Bastant d'acord	Bastant d'acord	No	No	Sí	No
No ho sé	No ho sé	No	No	No	No
Bastant d'acord	Bastant d'acord	No	No	No	No
Bastant d'acord	Completament d'acord	No	Sí	Sí	No
Bastant desacord	No ho sé	No	No	Sí	No
Bastant d'acord	No ho sé	No	No	Sí	No
No ho sé	No ho sé	Sí	No	Sí	No
Bastant d'acord	No ho sé	No	No	Sí	No

Completament d'acord	Bastant d'acord	Sí	No	Sí	No
Bastant d'acord	Bastant d'acord	No	Sí	Sí	No
No ho sé	Bastant d'acord	No	No	No	No
Bastant d'acord	Bastant d'acord	Sí	No	Sí	No
No ho sé	No ho sé	No	No	No	No
Completament d'acord	No ho sé	Sí	No	Sí	No
Bastant desacord	No ho sé	No	No	No	No
Completament d'acord	No ho sé	Sí	No	Sí	Sí

Bastant d'acord	Bastant d'acord	No	Sí	Sí	No
Bastant desacord	No ho sé	Sí	Sí	Sí	No
Bastant desacord	No ho sé	Sí	Sí	Sí	No
Bastant desacord	No ho sé	No	No	No	No
Bastant desacord	Bastant d'acord	No	No	Sí	No
No ho sé	Bastant d'acord	No	No	Sí	No
Totalment en desacord	Totalment en desacord	No	No	Sí	No
Totalment en desacord	Totalment en desacord	Sí	Sí	Sí	No
Bastant d'acord	No ho sé	No	No	No	No
Completament d'acord	Completament d'acord	Sí	No	Sí	No
Completament d'acord	Completament d'acord	Sí	Sí	Sí	Sí
No ho sé	No ho sé	No	No	Sí	No
Bastant d'acord	No ho sé	Sí	No	Sí	No
No ho sé	No ho sé	Sí	No	No	No
Completament d'acord	No ho sé	Sí	Sí	Sí	No
Completament d'acord	Completament d'acord	Sí	Sí	Sí	Sí
Bastant d'acord	No ho sé	No	Sí	Sí	No
Bastant d'acord	No ho sé	No	Sí	Sí	No
No ho sé	No ho sé	No	No	Sí	No
Bastant d'acord	No ho sé	Sí	No	Sí	No
Completament d'acord	Completament d'acord	Sí	No	Sí	No
Bastant desacord	Bastant desacord	Sí	No	Sí	No
Completament d'acord	Completament d'acord	Sí	No	Sí	No
No ho sé	Bastant desacord	No	No	Sí	No
No ho sé	No ho sé	Sí	No	Sí	No
Bastant d'acord	Completament d'acord	No	No	Sí	No
No ho sé	No ho sé	No	Sí	Sí	No
Bastant d'acord	Completament d'acord	Sí	No	Sí	No
No ho sé	No ho sé	Sí	No	Sí	No
No ho sé	No ho sé	No	Sí	Sí	No

Bastant d'acord	Bastant d'acord	Sí	No	No	No
Bastant desacord	Bastant d'acord	No	No	No	No
Bastant desacord	No ho sé	No	No	No	No
No ho sé	No ho sé	Sí	No	Sí	No
No ho sé	No ho sé	No	No	Sí	No
Bastant d'acord	Bastant d'acord	No	Sí	Sí	No
Bastant d'acord	Bastant d'acord	No	No	No	No
Completament d'acord	Completament d'acord	Sí	Sí	Sí	No
Completament d'acord	Completament d'acord	Sí	No	No	No

No ho sé	No ho sé	No	No	Sí	Sí
Completament d'acord	Completament d'acord	Sí	Sí	Sí	Sí
No ho sé	Bastant d'acord	Sí	Sí	Sí	No
Bastant d'acord	Completament d'acord	Sí	No	Sí	No
Completament d'acord	Completament d'acord	Sí	No	Sí	Sí
Bastant d'acord	Bastant d'acord	No	No	Sí	No

No ho sé	Bastant d'acord	No	No	No	No
No ho sé	Bastant d'acord	No	No	No	No

No ho sé	Bastant d'acord	Sí	No	Sí	No
----------	-----------------	----	----	----	----

Bastant d'acord	Bastant d'acord	Sí	No	Sí	No
No ho sé	No ho sé	No	No	Sí	No
Bastant desacord	Bastant desacord	No	No	Sí	No
No ho sé	No ho sé	No	No	Sí	No

Bastant d'acord	Bastant d'acord	No	No	Sí	No
Bastant d'acord	Bastant d'acord	No	No	Sí	No
No ho sé	Bastant d'acord	No	No	Sí	No

Completament d'acord	Completament d'acord	Sí	No	Sí	No
Bastant desacord	Bastant desacord	No	No	Sí	No
Bastant d'acord	No ho sé	No	No	Sí	No
Bastant d'acord	No ho sé	No	No	Sí	No
No ho sé	Bastant d'acord	No	Sí	Sí	Sí

Bastant d'acord	No ho sé	No	No	Sí	No
Completament d'acord	Completament d'acord	Sí	No	Sí	No
Bastant desacord	Bastant desacord	No	No	Sí	No
No ho sé	Completament d'acord	No	No	Sí	No
Bastant d'acord	Bastant d'acord	No	No	No	No
Bastant desacord	Bastant desacord	Sí	No	Sí	No
No ho sé	No ho sé	No	No	Sí	No
Completament d'acord	Completament d'acord	Sí	Sí	Sí	No
Bastant d'acord	Bastant d'acord	Sí	Sí	Sí	Sí

Bastant d'acord	Bastant d'acord	Sí	Sí	Sí	Sí
Bastant d'acord	Bastant d'acord	Sí	Sí	Sí	Sí
Bastant d'acord	Bastant d'acord	Sí	No	Sí	No
Completament d'acord	Completament d'acord	No	No	Sí	No

Bastant d'acord	Completament d'acord	No	No	Sí	No
Bastant d'acord	No ho sé	Sí	No	Sí	No
Bastant d'acord	No ho sé	Sí	No	Sí	No

Totalment en desacord	Bastant desacord	Sí	No	No	No
Completament d'acord	Bastant d'acord	Sí	No	Sí	No
Bastant desacord	No ho sé	No	No	No	No
No ho sé	No ho sé	No	No	Sí	No
No ho sé	No ho sé	No	No	Sí	No
Completament d'acord	No ho sé	Sí	Sí	Sí	No
No ho sé	Bastant d'acord	No	No	Sí	No
No ho sé	No ho sé	No	No	Sí	Sí
Bastant d'acord	No ho sé	No	No	No	No
Completament d'acord	Completament d'acord	No	No	Sí	Sí

Completament d'acord	Completament d'acord	Sí	Sí	Sí	Sí
Completament d'acord	Completament d'acord	Sí	No	Sí	No
Bastant d'acord	Bastant d'acord	Sí	Sí	Sí	Sí
Bastant d'acord	Bastant d'acord	No	No	Sí	No
Completament d'acord	Completament d'acord	Sí	Sí	Sí	Sí
Totalment en desacord	Totalment en desacord	Sí	No	Sí	No

Completament d'acord	Bastant d'acord	Sí	No	Sí	No
----------------------	-----------------	----	----	----	----

Completament d'acord	No ho sé	No	No	Sí	No
No ho sé	Bastant d'acord	Sí	Sí	Sí	No
Bastant d'acord	Bastant d'acord	Sí	Sí	Sí	Sí
Bastant d'acord	Bastant d'acord	Sí	No	Sí	No
No ho sé	No ho sé	Sí	Sí	Sí	No
No ho sé	Bastant desacord	No	No	No	No
Bastant d'acord	Completament d'acord	Sí	No	No	No
Bastant d'acord	Bastant d'acord	Sí	Sí	Sí	No
No ho sé	No ho sé	Sí	No	No	No
Bastant d'acord	Completament d'acord	Sí	No	No	No
Bastant d'acord	Bastant d'acord	Sí	No	Sí	No
No ho sé	Bastant d'acord	No	No	Sí	No
Bastant d'acord	Bastant d'acord	No	No	Sí	Sí
Bastant d'acord	Bastant d'acord	No	No	No	No
Bastant d'acord	Bastant d'acord	Sí	No	Sí	No
Completament d'acord	Bastant d'acord	Sí	No	Sí	No
Bastant desacord	Bastant desacord	No	No	Sí	No
Bastant desacord	No ho sé	Sí	No	Sí	No
Bastant d'acord	No ho sé	Sí	No	Sí	No
No ho sé	No ho sé	No	No	Sí	No
Completament d'acord	Completament d'acord	No	No	Sí	No
Completament d'acord	Completament d'acord	No	No	Sí	No
Bastant d'acord	No ho sé	Sí	No	Sí	No
Bastant d'acord	No ho sé	Sí	No	Sí	No
No ho sé	No ho sé	Sí	No	Sí	No
No ho sé	Bastant d'acord	Sí	No	Sí	No
Bastant d'acord	Bastant d'acord	Sí	Sí	Sí	Sí
Completament d'acord	Completament d'acord	Sí	Sí	Sí	Sí
Bastant desacord	Bastant desacord	Sí	No	No	No
Completament d'acord	Completament d'acord	Sí	No	Sí	No
Bastant desacord	Bastant d'acord	No	No	No	No
Completament d'acord	Completament d'acord	Sí	No	Sí	No
No ho sé	No ho sé	Sí	No	Sí	No
No ho sé	No ho sé	Sí	No	Sí	No
Bastant d'acord	Bastant d'acord	Sí	No	Sí	No
Bastant d'acord	Completament d'acord	Sí	Sí	Sí	No
Bastant d'acord	Bastant d'acord	Sí	No	No	No

Bastant d'acord	Bastant d'acord	Sí	Sí	Sí	No
Bastant d'acord	No ho sé	Sí	No	Sí	No
Bastant desacord	Totalment en desacord	Sí	No	Sí	No
No ho sé	Bastant d'acord	Sí	Sí	Sí	Sí
Bastant d'acord	No ho sé	Sí	Sí	Sí	No
Bastant desacord	Bastant desacord	No	No	Sí	No
No ho sé	Totalment en desacord	No	No	No	Sí
Bastant d'acord	No ho sé	No	No	Sí	No

Sabia que el Port compta amb l'existència d'un Museu i un Arxiu on es pot trobar informació i elements històrics referents al món portuari?

Sí

Sí

Sí

Sí

Sí

Sí

No

No

No

No

Sí

Sí

Sí

Sí

Sí

Sí

Sí

Sí

Sí

No

No

Sí

Sí

Sí

Sí

Sí

No
Sí
No
Sí

Sí
Sí
Sí
Sí
No
Sí
Sí

No
Sí
Sí
Sí
Sí
Sí
Sí
No
Sí

No
Sí

No
Sí

No
Sí
No
No
Sí
Sí
Sí
Sí
Sí

Sí
Sí
Sí
Sí
No
Sí
Sí
Sí

[illegible]

No
Sí
No
Sí
Sí
Sí
Sí
Sí
Sí

Sí
Sí
Sí
Sí
No
Sí

No
No

Sí

No
Sí
Sí
Sí

Sí
Sí
Sí

Sí
No
Sí
Sí
Sí

Sí
Sí
Sí
Sí
Sí
Sí
Sí
Sí
Sí

Sí
Sí
Sí
Sí

Sí
Sí
Sí

No
Sí
Sí
Sí
Sí
Sí
Sí
Sí
No
No
Sí

Sí
Sí
Sí
Sí
Sí
Sí

Sí

Sí
Sí
Sí
Sí
Sí

No
Sí
Sí
Sí
Sí
Sí
Sí
Sí
Sí
No
Sí
Sí
Sí
No
Sí
Sí
Sí
Sí
Sí
Sí
Sí
No
Sí
Sí
Sí
Sí
No
Sí
Sí
Sí
Sí
Sí
Sí
Sí

Sí
No

Sí
Sí
Sí
Sí
Sí
Sí
Sí
No