

"El crucero es cada vez más un atractivo turístico en sí mismo, independientemente de sus escalas"

Ha sido una figura política de primera fila de las cuatro primeras legislaturas de la autonomía balear: candidato del PSOE de las Islas a la presidencia del Govern, fue diputado autonómico y al mismo tiempo conseller de Mallorca desde 1983 hasta 1999, y presidente y portavoz del grupo socialista en la Cámara balear. Entre 1991 y 1995 ostentó la vicepresidencia de ésta, y entre 1995 y 1999 la vicepresidencia del Consell de Mallorca. Anteriormente, entre los últimos años setenta y los primeros ochenta, prácticamente en plena Transición, formó parte del Congreso de los Diputados en Madrid, de la institución preautonómica Consell General Interinsular y del Consell Insular de Menorca, en su etapa incipiente. De hecho, Francesc Triay Llopis nació en Ciutadella, en el año 1944. Finaliza en Madrid los estudios de ingeniero de Caminos, Canales y Puertos en 1971 y se especializa en el planeamiento urbano y sus servicios. De 1999 a 2001, con el primer Govern de centro-izquierda, desempeñó la presidencia de la Autoritat Portuària de Balears. Ahora, con el regreso de esos colores políticos, ha vuelto a este cargo, que le proporciona la responsabilidad de los puertos de Palma, Alcúdia, Maó, Ibiza y La Savina, en Formentera.

¿Cuál podemos decir que es la situación de los puertos del Estado en Baleares ahora mismo, a grandes rasgos?

-Los puertos aumentan sus tráficos de mercadería en todos los capítulos y hay un crecimiento de pasajeros de crucero, una demanda muy fuerte de amarres y áreas de reparación para embarcaciones de recreo y una cierta estabilización, o un cierto crecimiento, de los pasajeros de línea regular. Todo eso, en unas infraestructuras que en los últimos veinte años no han tenido el crecimiento adecuado a este incremento constante de tráficos. Por lo tanto, existe un déficit de superficies anexas a los muelles y de puestos de atraque. Tenemos que realizar un conjunto de actuaciones para resolver los déficits y adelantarnos un poco al futuro.

-Lógicamente, el protagonismo se lo lleva el Port de Palma.

-Naturalmente, por su volumen, es el Port de Palma el que se lleva la parte principal. De todas formas, en cuestión de puertos hay que remitirse a cada Isla. El puerto de Mallorca no da servicio a Menorca, Ibiza o Formentera. Para cada Isla, su puerto resulta insustituible. En el caso de Palma y Alcúdia, se complementan.

-El Port de Palma dispone de un Plan Director que contempla sus previsiones de futuro. ¿En qué estado se encuentra ese plan?

-Es un borrador que no ha dado ningún paso administrativo. Lo estamos estudiando para ver si el nuevo equipo lo hacemos nuestro íntegra o parcialmente. En grandes líneas estoy de acuerdo pero, naturalmente, es un instrumento de tal envergadura que sólo con el consenso total de las instituciones puede salir adelante. Nos encontramos en un periodo de reflexión interna antes de llevar a cabo las conversaciones correspondientes con el Ayuntamiento, el Govern, el Consell de Mallorca y Puertos del Estado.

-¿Qué es lo que puede adelantarse, como lo más significativo de esas previsiones iniciales?

-Lo más importante es que, primero, reconoce el déficit y se plantea un crecimiento. No es pequeño o asimilable, que se pueda producir en aguas interiores del Dique del Oeste. Existe un salto al exterior, un nuevo dique, equivalente a lo que hace unos cincuenta años significó el Dique del Oeste. Lógicamente es una obra cara. El Dique del Oeste fue una actuación colosal, ahora los medios son más poderosos. Técnicamente no tiene problema, es un problema económico, de inversión, y, por supuesto, de minimización de los impactos medioambientales. Esa nueva dársena recibiría el pasaje de línea regular, la mercadería en general, incluso graneles, y la reparación de embarcaciones deportivas. Se tendría que desarrollar gradualmente. Una de las cuestiones es cómo abordar el proyecto para que se realice por fases y sean útiles, se puedan poner en servicio en cada caso.

-Resulta evidente que eso supone una reestructuración de las ubicaciones actuales de los distintos servicios.

-Hay que dar flexibilidad a los distintos usos. Las mercancías que ahora entran por el Moll Vell ampliado y por Peraires irían a la nueva dársena, que, lógicamente, necesitaría unos accesos potentes, relacionados con la red de autovías. El esquema es sencillo. El Port no puede crecer por La Seu, están el casco histórico y la marca de lo que es la ciudad. Y tampoco los calados son adecuados. Hay que crecer hacia Poniente. Lo estamos estudiando y está claro que se ha de

hacer cuando tengamos garantizado el apoyo de las cuatro administraciones que nos afectan.

-Dentro de todo este conjunto de actuaciones, desde su punto de vista. ¿cuál debe ser el destino del Moll Vell? ¿Esa zona de ocio que se ha sugerido en bastantes ocasiones?

-Éste sí que es un tema muy urbanístico. Y no es una actuación a corto ni medio plazo. En este momento se encuentra ampliado hace poco y a plena ocupación, son instalaciones que son necesarias. ¿Cuándo dejarán de serlo? Cuando al menos una primera fase importante de la nueva dársena se encuentre realizada. Cabe plantearse los usos de tipo complementario. Pero el principal carácter que ha de tener es portuario. Que se dé servicio a los yates de gran eslora, que Palma se afirme como una base para megayates, y que haya los servicios que necesitan este tipo de barcos, menos la reparación, que iría a esa nueva dársena. El proyecto no está definido y significará una importante participación de arquitectos y urbanistas. Ha de ser una actuación de primera categoría. No se trata de imitar a Barcelona ni a ningún otro gran puerto, sino de hacer algo lo más contemporáneo posible al momento en que se decida hacer.

-El Moll Vell también se ha sugerido como una puerta de entrada a los cruceros turísticos, para que sus pasajeros desembarcaran ya directamente en la zona monumental de Palma.

-Eso es así sobre el papel. Pero los cruceros llevan una tendencia a crecer, hay una competencia entre las grandes navieras para ver quién los construye con más eslora, más servicios interiores. La idea es la del pasajero que esté próximo al centro comercial e histórico, pero el gran crucero necesariamente cada vez está más alejado, por sus dimensiones. En el puerto de Barcelona, que es el número uno del Mediterráneo en cruceros, están situados en un muelle alejado del centro, tienen que utilizarse jardineras o un servicio de taxis. Aparte de que una parte importante de los cruceristas van a una excursión organizada, y a pie de barco tienen el autobús que les espera. Sí que en la zona del Moll Vell o aledaños han de poder venir cruceros de un tamaño adecuado y que tengan esta opción de acceso al centro de la ciudad sus pasajeros. Pero no ha de ser el muelle de los cruceros, éste ha de ser el de Peraires, con una renovación total de las actuales estaciones en su día, además de las mejoras sustanciales que ya se han hecho en las de línea regular.

-El crecimiento del turismo de cruceros, en los últimos años, ha resultado espectacular.

-En todo el mundo. Es un producto turístico nuevo, y competitivo. No es para millonarios. No es que no haya cruceros de alta calidad y precio. Pero lo que se está extendiendo es el turismo equivalente a tres o cuatro estrellas nuevas, buenas, con la ventaja de que supone un itinerario turístico en el que el hotel se desplaza y no es exclusivamente de habitaciones, sino con toda clase de alicientes a bordo. Eso nos hace pensar en el futuro: cada vez más el crucero se convierte en un atractivo turístico en sí mismo, independientemente de los puertos de escala.

-Eso, ¿nos beneficia? ¿nos lleva a espabilarnos, para no perder cuota de mercado?

-Se ha de tener en cuenta que existe este producto. Nos beneficia, aquí recibimos escalas, pero nunca será la industria turística básica. Sí que será un complemento. Los hoteleros no creo que noten esta presión, pero se ha de saber que existe este competidor.

-Otro factor que parece muy atractivo, como generador de ingresos para Baleares, es la náutica recreativa.

-Palma en particular, y las Islas Baleares en general, contamos con unas ventajas objetivas para atraer a los yates de gran eslora. Por lo que es la ciudad, su imagen y prestigio, las Islas en su conjunto, puedes desplazarte a muchos sitios con base en Palma, se puede dejar el barco en invierno. Eso se ha de incentivar, siempre que se vaya de la mano de los gestores náuticos, que saben de esta cuestión. Respecto a la náutica de recreo en general, la parte de amarres de los puertos de la Autoritat Portuària no se puede ampliar mucho más. No es uno de nuestros objetivos, no lo puede ser, dar satisfacción a la falta de amarres. Eso se ha de plantear a otro nivel y contrapesar las consecuencias medioambientales. Probablemente las embarcaciones pequeñas se tendría que tender a que no estuvieran en flotación, sino en marinas secas.

-Si le parece, comente brevemente algunas de las principales actuaciones, en su caso, en los restantes puertos de la Autoritat Portuària. Por ejemplo, Ibiza.

-La zona de pasajeros era muy conflictiva y defectuosa. La actuación, pendiente de la valoración de efectos ambientales, consiste en la construcción de una plataforma y dos espigones en las aguas abrigadas de Botafoc. Esta obra, aparte de lo que supondrá de calidad para los pasajeros, también representará un cambio histórico para el barrio de La Marina.

-¿Y en Menorca?.

-Cala Figuera dejará de servir para la descarga de combustibles, que se irá a la base naval. El puerto de Maó dejará de tener el tráfico de combustibles que tiene ahora, porque todo eso irá canalizado a la zona del aeropuerto. Otro proyecto es que los barcos de pasajeros y la mercadería vayan al área del Cos Nou y la base: se ha de construir una

nueva estación marítima, que requiere unos terrenos y un acceso propio.

-¿Y las demás instalaciones?

-La Savina está bien. Los problemas son de aparcamiento, estamos hablando con el Ayuntamiento para encontrar una solución. En Alcúdia se ha acabado una gran obra, la creación de un nuevo muelle de atraque. Y en Palma el convenio de carreteras, ya aprobado por el Consejo de Ministros, incluye un paso de nivel entre el acceso del Dique del Oeste y la autovía de Calvià. También contemplamos un pequeño paseo en la parte inferior del Dique, pero de momento es sólo una idea.

-¿Qué tal es la relación de la Autoritat Portuària con la CAEB?

-La relación es intensa. La CAEB forma parte del consejo de administración, en el que se toman todas las decisiones: el presidente le presenta todas las propuestas que no sean simplemente del funcionamiento diario. Y la CAEB, y otras organizaciones empresariales, está representada en el consejo, y es muy tenida en cuenta su opinión a la hora de tomar decisiones. La relación es de comunicación directa y fluida.