

Les instal·lacions nàutico-esportives als 580 km de la costa catalana.

25.000 amarradors per a l'any 2000.

Ramon Pous i Argila

DOCTOR ENGINYER DE CAMINS, CANALS I PORTS
DIRECTOR GENERAL DE PORTS I COSTES

D'un temps ençà s'ha palesat la necessitat d'adequar les instal·lacions nàutico-esportives a una demanda que, en aquest àmbit, ha crescut progressivament.

El 29 de març de 1984, el Consell Executiu de la Generalitat de Catalunya va aprovar el Pla de Ports Esportius amb la finalitat de trobar solucions per a aquest sector a partir d'una definició dels problemes de compatibilitat d'usos dels 580 km de la costa catalana i dels efectes que aquest tipus d'obres produeixen en el medi natural.

L'ordenació que estableix el Pla opta pel turisme nàutic com a component de la qualitat de vida i té per objectiu la promoció de la navegació, tan esportiva com d'esbarjo, i l'apropament de les coses del mar a tots els nivells socials.

El 1981, l'oferta d'amarradors era de 10.800. Actualment disposem de 12.994 punts. Cal construir-ne dotze mil de nous per a assolir els 25.000 per a l'any 2000.

No ha passat inadvertida a ningú la gran difusió que la nàutica ha tingut durant les dues últimes dècades. La causa n'ha estat el clar desenvolupament econòmic que aquest sector, juntament amb alguns altres, va tenir durant el dit període. Alhora, l'efecte multiplicador de l'economia ha fet que aquesta difusió afecti més activitats que, d'alguna manera, es relacionen amb el mercat nàutic. No és gens estrany, doncs, que als anys seixanta es manifestés als ports comercials i pesquers la insuficiència que pateixen les àrees destinades a la navegació esportiva.



El Masnou disposa de 483 amarradors.

Es feia necessària la creació d'un tipus d'instal·lacions que, adequades a la demanda existent, responguessin amb eficàcia a un repte econòmic i social tan definit. Des d'aquesta perspectiva es va començar a legislar amb l'objectiu de facilitar la construcció d'instal·lacions dedicades exclusivament a la nàutica esportiva. La Llei de Ports Esportius de 1969 i el seu Reglament de 1980 en són una prova.

Les instal·lacions nàutico-esportives de Catalunya es troben distribuïdes de cap a cap dels 580 km de la costa, dels quals 20 són d'ús portuari, 337 d'ús turístic i recreatiu, 24 d'ús industrial i la resta, 199 quilòmetres, no tenen cap ús definit.

El 29 de març de 1984, el Consell Executiu de la Generalitat va aprovar el Pla de Ports Esportius que planifica i ordena el sector i n'analitza en profunditat els principals problemes per tal de trobar-hi solucions adients.

Aquestes darreres xifres evidencien el dèficit d'amarradors existents davant el gran creixement de la demanda, i la necessitat de fer compatible aquest creixement progressiu amb tots els altres usos de la costa. Això sense deixar de banda la recuperació i protecció del medi natural del litoral.

Política de protecció i recuperació

El dret ambiental ha anat sempre a remolc dels fets humans. La presència de les obres marítimes modifica les condicions i els processos físics, químics i biològics. Cal analitzar els efectes negatius amb una avaluació d'impacte ambiental en cada projecte determinat, tal com recomanen els Organismes Internacionals, i singularment pel PNUMA, OCDE i CEE que el reconeixen com una eina eficaç.

El Pla de Ports Esportius comprèn un ampli estudi ecològic i ambiental dels trams de costa i, en particular, del lloc on hi ha prevista la creació d'un port esportiu



Els 575 amarradors de l'Hospitalet del Infant.



Sant Carles de la Ràpita.



El port i la dàrsena esportiva de Cambrils.



Dàrsena esportiva d'Arenys de Mar

o bé d'on ja n'hi ha algun de construït.

Atenent a conceptes de vulnerabilitat física i biològica dels trams delimitats, s'hi defineixen quatre nivells tipològics de protecció. Així, els trams de nivell P-1 no permeten la construcció de cap tipus d'instal·lació que representi obra marítima. Aquests trams coincideixen amb les zones que formen part del sistema de parcs naturals. Per als trams de nivell P-2, encara que són susceptibles d'utilització, és recomanat que, abans de qualsevol projecte per a la implantació d'un port, s'estudiï la possibilitat d'emprar zones qualificades de P-4, distribuint-les segons les demandes que hi hagi i, si de cas no fos possible, que es justifiqui amb un estudi d'impacte ecològic. En el nivell P-3, els problemes que es plantegen són els de la salvaguarda de les platges. És aconsellable la localització d'aquests ports a les zones extremes i que el projecte s'adeqüi a l'estudi de la dinàmica litoral. Pel que fa al nivell P-4, la implantació d'un port normalment no hi presenta problemes especials.

Aquests nivells de protecció definits, en relació amb els trams de la costa catalana, abasten proporcionalment les longituds següents:

Nivells de protecció	Longitud en km	%
P-1	205	38
P-2	85	14
P-3	115	19
P-4	175	29
	580	100

El parc nàutic l'any 1992

Encara que havent de superar de vegades crisis importants, la indústria nàutica experimenta un avenç progressiu. Si més no, així ho reflectia el Saló Nàutic celebrat el gener d'enguany a Barcelona.

La Generalitat de Catalunya, assumint aquesta realitat, conté en els seus programes les directrius que en permeten la promoció, alhora que un dels objectius que persegueix és acostar les coses del mar a tots els nivells socials.

El parc d'embarcacions esportives el 1981 era d'unes 23.000 i la previsió per a l'any 2000 és de 50.000. Aquesta xifra està avalada pel Pla de Ports Esportius, mitjançant uns càlculs amb onze models matemàtics en els quals van intervenir divuit variables. Tot seguit, donem els percentatges d'embarcacions classificats per les mides en relació amb les eslores més grans, el preu equivalent i la capacitat d'una hectàrea de mirall d'aigua. D'aquestes dades es desprèn que el col·lectiu que practica la nàutica, majoritàriament, són uns afeccionats al mar que cerquen l'entreteniment i el descans.

Emb. ha	Preu en MPTA
275 (85%) menys de 6 m	d'1 a 2,5
100 (12%) de 6 a 10 m	de 4,6 a 10
44 (3%) de 10 a 15 m	de 16 a 23

El quadre següent mostra el percentatge del parc existent a cada comarca, excloent-ne les que no arriben al 5%.

COMARCA	% TOTAL DE CATALUNYA
Alt i Baix Empordà	50,00
Maresme	15,00
Garraf	7,50
Selva	6,80
Tarragonès	5,50
La resta	15,20

Al marge d'una determinada clientela amb més poder adquisitiu, que és un mercat reduït, els esports nàutics comprenen un sector més nombrós en el qual s'integren totes les persones que gaudeixen d'una llanxa pneumàtica, de patins de vela, de taula de surf, d'una embarcació lleugera de vela, o d'una barca per a sortir a pescar.

Qui no pot practicar cap d'aquests esports o simplement descansar o relaxar-se com el més elemental dret d'esbarjo? El món ha de ser de tots.

La nàutica, en totes les seves variants, és un plaer perquè en gaudeixi tothom.

El dinamisme més puixant

Els ports de la Generalitat de Catalunya concentren el 96,7% de l'oferta total d'amarradors. El sector nàutic és el que ha mostrat darrerament un dinamisme més puixant en el conjunt dels sectors portuaris. Així com el període de creixement de demanda de les embarcacions s'inicia el 1960, l'increment més significatiu de les instal·lacions nàutiques es produeix deu anys més tard. L'oferta del litoral català, que el 1981 era de 10.800 amarradors, disposa actualment d'un total de 12.994 punts.

S'han dut a terme tot un seguit d'actuacions concretes que es fan ressò de les necessitats i dels objectius suara esmentats. Han estat ampliades les dàrsenes del port de Blanes i del Port de la Selva. Ha estat construïda la dàrsena del port de Sant Carles de la Ràpita amb 377 amarradors, i enguany serà acabada la del port de Vilanova i la Geltrú amb 740 amarradors, a més a més dels 300 que la Comissió de Ports de Catalunya construeix per a embarcacions inferiors a set metres d'eslora. El port de Vilanova i la Geltrú passarà a tenir l'oferta més gran d'amarradors del litoral.

Cal construir 12.006 nous amarradors

L'augment del nombre de ports esportius ha anat paral·lel al de les dàrsenes esportives. El port de l'Hospitalet de l'Infant-Vandellòs fou inaugurat pel Molt Honorable President de la Generalitat de Catalunya el dia 22 de juny de 1985 i té una capacitat per a 575 amarradors. En el port de Vallbona, ubicat en el T.M. de Sitges, que té una capacitat per a 1.011 amarradors, ha estat enllestida la infraestructura portuària i es troba en un estat avançat la construcció del complex turístic-comercial.

A més, enguany acabaran les obres de construcció del port esportiu de Calafat en el T.M. de l'Ametlla de Mar que comptarà amb 387 amarradors. La dàrsena esportiva del port pesquer i esportiu de Llançà, a hores d'ara en construcció, tindrà una capacitat per a 450 amarradors. Hi ha en tramitació l'ampliació de la dàrsena del port de l'Escala i la Marina de Port d'Aro, Port d'Arc de Barà, Port de Mataró, Port el Balís, Port del Masnou i alguns més i també l'avantprojecte del port pesquer i esportiu de Torredembarra.

En definitiva, si volem assolir els 25.000 amarradors que els estudis adients aconsellen per a l'any 2000, cal construir-ne 12.006 de nous, (4.800 a la província de Girona, 4.000 a la de Barcelona i 3.206 més distribuïts a la de Tarragona).

Alhora, per tal de facilitar la navegació i abaratir-ne els preus, cal reglamentar i normalitzar determinats elements dels ports esportius, com els blocs de serveis, els molls surants, els aparells d'elevació, els dispositius contra incendis i algunes altres instal·lacions peculiars més, mitjançant uns models que permetin d'establir-hi una tipologia determinada.

Ajuts de finançament

Durant els anys 1984-1985 no hi va haver cap sol·licitud per invertir en la construcció de ports esportius per part de la iniciativa privada. Per tal d'impulsar aquest sector adormit, el 25 d'abril de 1985, el Consell Executiu de la Generalitat va aprovar el Decret 156/85 (DOGC núm. 552) en el qual es regulen els ajuts per a la construcció, l'ampliació i la millora dels ports, les dàrsenes i les instal·lacions nàutico-esportives.

Els ajuts es destinen a cobrir una part del cost dels amarradors públics preceptius segons la legislació vigent; en els ports d'hivernada han de ser del 25 per cent. En el cas dels ports esportius, la quantia de la subvenció que es pot atorgar no ha de ser superior a vint mil

pessetes per superfície d'amarratge destinat a l'ús públic, i a deu mil pessetes en les dàrsenes esportives. En la construcció d'instal·lacions i millores de serveis, la subvenció no ha de ser superior al 15 per cent del cost total de les obres.

Des de la publicació d'aquest Decret han estat tramitades vuit peticions per un import total de 370 milions de pessetes, dels quals han estat atorgats 85 milions.

La Direcció General de Ports i Costes aconsella de recollir en els projectes de ports esportius, els problemes de les Confraries de Pescadors que no disposen d'un port base al municipi, per trobar-ne una solució. Per tal de resoldre'ls-ho, l'esmentat Decret estableix el finançament del port esportiu amb una dàrsena pesquera amb uns ajuts fins al 75 per cent del cost de la part pesquera. El port pesquer i esportiu de Llançà, ja citat, n'és el primer beneficiari i el seguiran els de Mataró i Torredembarra.

Mitjançant aquest Pla, la Generalitat assenyalà la voluntat d'assolir totes aquestes fites per a l'any 2000 i opta pel turisme nàutic com a component de la qualitat de vida.

R.P. □