

Abans de qualsevol projecte de regeneració de platges, cal l'ordenació de la costa mitjançant el pla corresponent

Una realitat del Maresme: ports esportius i regeneració de platges

Gerard Gelonch

ENGINYER DE CAMINS, CANALS I PORTS
CAP DEL SERVEI DE COSTES

Des de la seva aprovació l'any 1984, el Pla de Ports Esportius de Catalunya ha contribuït a la planificació i ordenació de l'espai marítime-terrestre, el seu aprofitament racional i el foment dels esports nàutics i del turisme, tot cercant la preservació i la millora del medi litoral alhora que el desenvolupament de les instal·lacions.

Els criteris d'ubicació dels ports esportius estan presidits per dos principis fonamentals: minimitzar l'impacte ambiental i aprofitar l'economia d'escala, de cara a la gestió i explotació. Cap port esportiu autoritzat per la Generalitat no ha afectat la dinàmica litoral ni l'estabilitat de les platges.

La Generalitat ha optat, prioritàriament, per ordenar la costa abans de fer qualsevol projecte de regeneració de platges. Més del 80% dels municipis costaners compten a hores d'ara amb un pla d'ordenació de platges redactat i es preveu completar l'esmentada ordenació en un futur immediat.

El primer Pla de Ports Esportius

Catalunya és la primera Comunitat Autònoma dins l'Estat espanyol que té un Pla de Ports Esportius.

La Llei estatal sobre ports esportius és de l'any 1969 i, encara que les seves disposicions finals preveïen l'elaboració del seu Reglament en el termini de sis mesos i d'un Pla de ports esportius en el termini d'un any, el Reglament fou aprovat l'any 1980 i el Pla mai no va arribar a ésser redactat.

Efectuats els traspassos dels serveis de l'Estat a la Generalitat de Catalunya en matèria de ports, aquesta elaborà el Pla de Ports Esportius per tal de dur a terme una política de protecció i recuperació del litoral garantint-hi el manteniment del turisme i de les activitats de lleure i també com a resposta a la Proposició no de llei de la Comissió de Política Territorial del Parlament de Catalunya de 15 de maig de 1981. El citat Pla de Ports Esportius fou aprovat el 29 de març de 1984 pel Consell Executiu, després d'haver efectuat una consulta institucional a 110 organismes durant un període hàbil de dos mesos.

Consecució d'objectius diversos

El Pla de Ports Esportius ha con-

tribuït a la consecució d'objectius diversos, que han anat més enllà de la sola qüestió de programar unes accions concretes entorn de les instal·lacions nàutiques esportives i d'esbarjo. Els lligams i les intenses relacions de tot tipus entre les activitats que es desenvolupen al litoral de Catalunya abasten diversos sectors, més amplis que no pas els de la nàutica recreativa. Aquests sectors i activitats es van tenir en compte en la mesura que es relacionaven amb la programació de les instal·lacions nàutiques. Els objectius generals que el Pla de Ports Esportius ha pretès de cobrir, són:

a) Planificació i ordenació. L'espai de domini públic marítime-terrestre havia de ser planificat i ordenat pel que fa a les instal·lacions nàutiques a fi d'obtenir-ne un aprofitament òptim.

Tant la Constitució espanyola de 1978 com l'Estatut d'Autonomia de Catalunya de 1979 reconeixen la necessitat de preservar el medi ambient i d'utilitzar racionalment els recursos naturals per protegir i millorar la qualitat de vida. Òbviament, el litoral és un recurs natural i la seva utilització correcta pot incidir directament i indirectament en la qualitat de vida dels ciutadans.

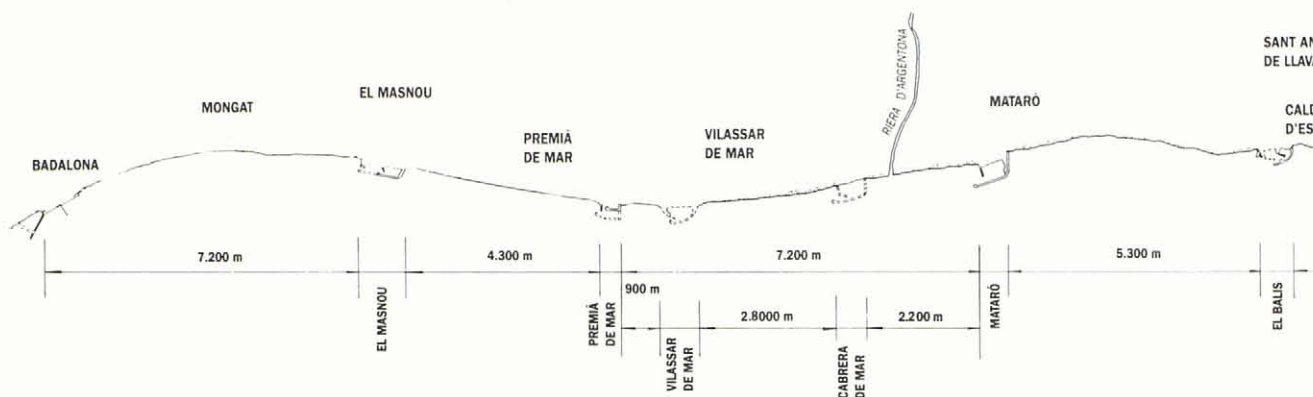
A més a més, a les propostes de planificació del Pla de Ports

Esportius, s'hi determina el marc d'acció en què l'Administració de la Generalitat de Catalunya ha d'orientar la política i les accions entorn de les instal·lacions nàutiques i la preservació de la costa.

b) Aprofitament òptim i racional de l'espai costaner. El Pla de Ports Esportius vol ser un element més per a la compaginació de les diverses activitats que es desenvolupen al litoral, tenint en compte els diversos sectors i programant, de forma àmplia i flexible, les instal·lacions nàutiques. Aquestes constitueixen, sens dubte, un element important per a l'aprofitament econòmic i social de la costa, atès que contribueixen al desenvolupament del turisme, creen ocupació directa i indirecta, faciliten la pràctica dels esports nàutics i són un equipament recreatiu per a la població. En aquest sentit, s'han de desenvolupar les possibilitats en aquest sector, tenint en compte els altres i buscant-ne l'aprofitament òptim global.

c) Foment dels esports nàutics i del turisme. Les instal·lacions nàutiques es poden convertir en un instrument de promoció turística important, com s'ha demostrat a molts altres països. El Pla de Ports Esportius ha estudiat la incidència de les instal·lacions nàutiques en l'atracció del turisme. Encara que aquesta és relativament important, es pot incrementar sens dubte en el futur. D'una altra banda, les instal·lacions són el suport indispensable per a la pràctica dels esports nàutics.

d) Preservació de l'espai costaner. Els anteriors objectius, especialment els que es refereixen al creixement de les instal·lacions, tenen com a límit la defensa del medi natural i la preservació de l'espai costaner. Amb la planificació és possible una política que



comбини tots dos objectius, és a dir, que s'orienti cap al desenvolupament de les instal·lacions pels efectes positius que pot tenir, i que busqui alhora la preservació i la millora del medi litoral.

El principi bàsic que es defensa en el Pla de Ports Esportius, pel que fa a la preservació de l'espai costaner, és que a aquest se l'ha de defensar i, en la mesura que sigui possible, millorar-ne el conjunt.

Estudi ecològic-ambiental

El Pla conté un ampli estudi ecològic-ambiental dels trams de costa, amb especial referència a les zones a les quals ja existien projectes de construcció de ports esportius.

Els factors més importants per a valorar l'impacte de les obres portuàries sobre el litoral són de dos tipus: variacions per la dinàmica dels sediments i variacions dels sistemes ecològics.

L'estudi d'impacte ambiental ens demostra que, generalment, els ports esportius incideixen directament sobre un medi molt limitat que es redueix a l'extensió del port i als seus voltants més immediats. Els que sí que són més importants són els efectes indirectes que es produeixen a les zones d'influència, encara que fer-ne l'avaluació en termes causa-efecte sigui força més complex. Aquesta complexitat és donada pel fet que el factor de degradació és la població humana i les seves activitats tant d'esbar-

jo, nàutiques i esportives com de contaminació per abocaments de tota mena, entre els quals es troben els de residus no degradables.

Per evitar els efectes negatius sobre el medi de les instal·lacions nàutiques esportives es van plantejar seriosament tres grans qüestions. La primera preveia la protecció i, en la mesura que fos possible, la recuperació del litoral i especialment d'alguns trams de costa que per les seves característiques es mantenen en uns elevats nivells de qualitat; després es demanava l'elaboració dels estudis necessaris per garantir que l'impacte directe de les noves construccions portuàries, tant pel que fa a la dinàmica litoral com als sistemes ecològics, fos mínim i no afectés sensiblement el medi natural; i finalment el control, en la mesura que sigui possible, dels efectes indirectes negatius.

Per a la determinació dels trams de costa a protegir, es van realitzar les actuacions següents: una anàlisi, discussió i definició del concepte de protecció i de zones a protegir, amb descripció de les mesures legals actuals sobre protecció d'espais costaners; un estudi i una descripció dels diferents criteris d'avaluació de les característiques de la costa catalana; un estudi i una descripció dels diferents criteris d'avaluació dels ports esportius; un quadre d'avaluacions, un mapa-diagnòstic de la costa i unes recomanacions, unes propostes i uns suggeriments.

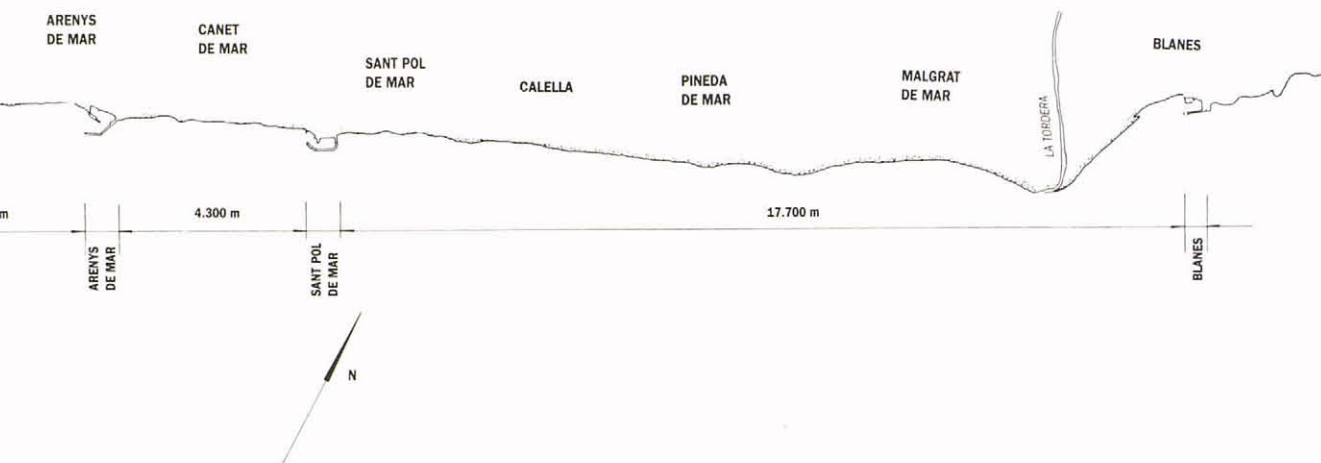
Mapa de protecció

A més a més del nivell de protecció PE (protecció especial) que estableix el Pla de Ports Esportius i que correspon a vuit sectors a protegir pel seu valor científic, amb els estudis geològics i biològics efectuats, es va elaborar un Mapa de Protecció de la costa catalana en el qual es delimiten uns altres quatre graus de protecció, de la informació del qual ja s'ha fet esment en els números 6 (pàgina 6) i 12 (pàgina 8) d'ESPAIS, a la qual ens remetem. S'hi inclou, però, el mapa de Catalunya que il·lustra les corresponents zones de protecció de la costa.

Garantir la no afectació a les platges

Des de l'aprovació del Pla l'any 1984, en aquests cinc anys transcorreguts, les autoritzacions atorgades per la Generalitat de Catalunya per a l'ampliació de ports o dàrsenes, construcció de ports nous, palanques i petits embarcadors s'han ajustat escrupolosament al que estableix l'esmentat Pla. No hi ha cap port esportiu autoritzat per la Generalitat de Catalunya que hagi afectat la dinàmica litoral i l'estabilitat de les platges.

D'acord amb la Llei de Ports Esportius i el seu Reglament, abans de la tramitació de l'expedient d'un port s'exigeix la presentació d'un estudi sobre l'impacte ambiental que pot produir, d'acord amb el Decret 114/1988, de 7 d'abril, de la Presidència de la Generalitat, i un estudi de dinà-



La realitat dels ports del Maresme

Pel que fa al Maresme, d'acord amb els darrers estudis de demanda efectuats com a actualització del Pla de Ports Esportius vigent, s'arriba als resultats següents:

Necessitat d'amarradors per a l'any 2000: 6.087

Amarradors existents:

Port esportiu el Balís.....	400
Dàrsena esportiva d'Arenys de Mar	329
Embarcador de Premià de Mar	247
Port esportiu del Masnou	483
	1.486

Amarradors en construcció:

Port esportiu pesquer de Mataró.....	1.008
--------------------------------------	-------

Dèficit d'amarradors el 1990 fins al 2000

(acabat Mataró): 6.087-2.494	3.593
------------------------------------	-------

Ampliació de ports en tramitació:

Port esportiu el Balís.....	312
Port esportiu de Premià de Mar	485
Port esportiu del Masnou	593
	1.390

Ampliació de ports a nivell de Pla especial:

Dàrsena esportiva d'Arenys de Mar	700
---	-----

Dèficit d'amarradors tenint en compte l'execució de les quatre ampliacions abans esmentades: 3.593-1.390-700 = 1.503

Ports nous en tramitació:

Port esportiu de Sant Pol de Mar	1.129
Port esportiu de Vilassar de Mar	832
	1.961

Port nou en fase d'avantprojecte:

Port esportiu de Cabrera de Mar	907
---------------------------------------	-----

Per tot plegat podem dir que, a tota la comarca del Maresme, les úniques noves instal·lacions sol·licitades i en tramitació són dues, Sant Pol de Mar i Vilassar de Mar, i que n'hi ha una tercera en situació d'avantprojecte, que és Cabrera de Mar.

mica litoral, elaborat per un centre oficial que, amb caràcter complementari als estudis continguts en el projecte mateix, acreditat de manera objectiva la no afectació de platges. En el tràmit d'informació oficial, l'expedient d'un port es trameta a informe, a diversos organismes, com ara l'Ajuntament i el Ministeri d'Obres Públiques i Urbanisme, els quals poden formular les observacions pertinents en aquesta etapa procedimental.

En relació amb l'informe del MOPU, cal remarcar que no tan sols és preceptiu, sinó vinculant quant a dinàmica litoral, i que el referit organisme disposa de sis mesos per a emetre'l.

Criteris de selecció

Els criteris que es tenen en compte en la selecció d'alternatives d'ubicació de ports esportius són els següents:

a) Respectar la zonificació establerta en el mapa de protecció del Pla de Ports Esportius.

b) Evitar la ubicació de ports al bell mig de les platges, evitant barreres i aprofitant els extrems dels caps rocosos.

c) En cas de necessitat, preveure les instal·lacions del *bypassing* de sorres.

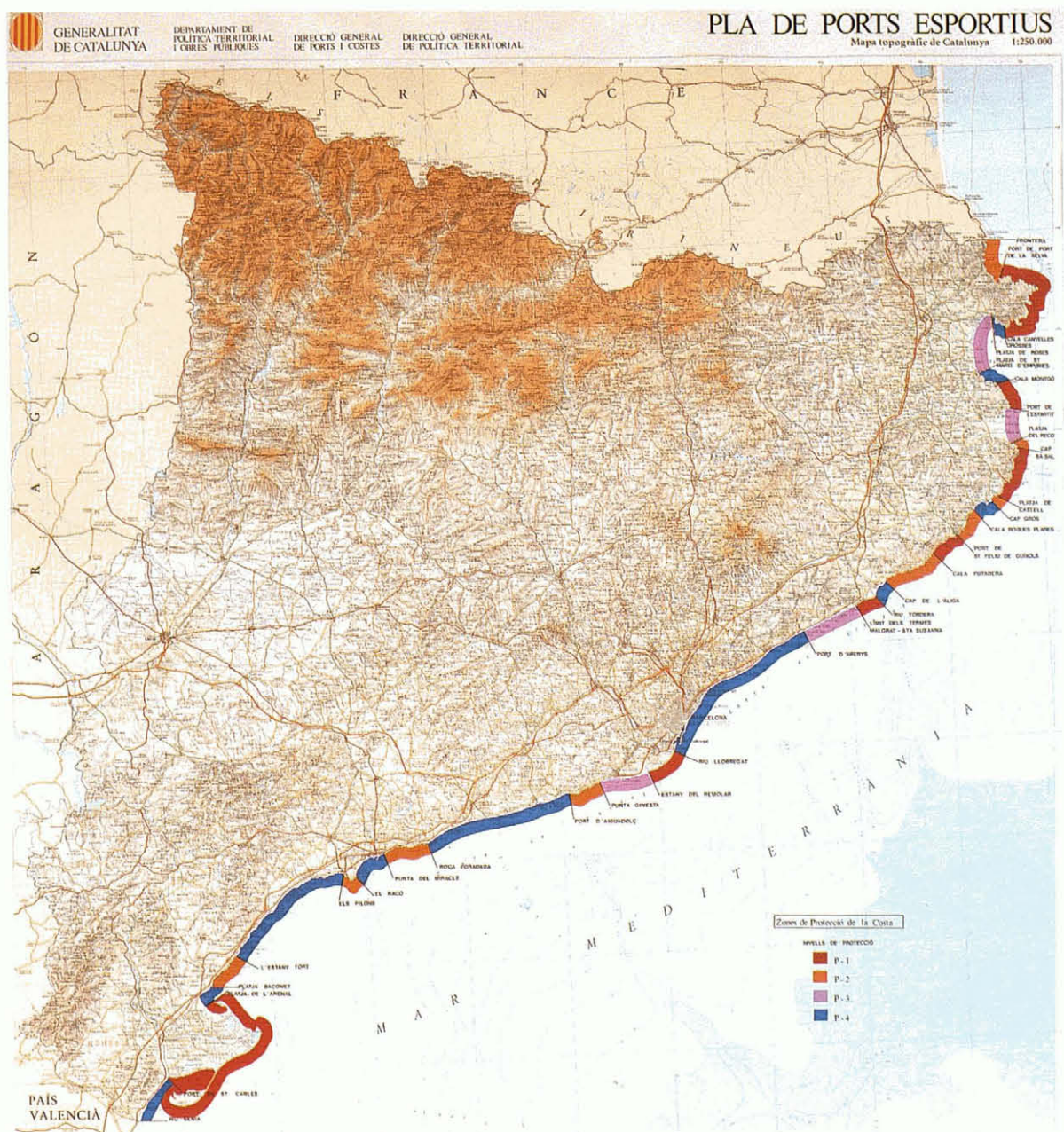
d) Donar prioritat a les ampliacions dels ports existents sobre la construcció de ports de nova planta.

e) Donar prioritat a un port de gran capacitat més que no pas a un conjunt de ports.

Aquests criteris es resumeixen en dos propòsits: minimitzar l'impacte ambiental i aprofitar l'economia d'escala, de cara a la gestió i explotació.

L'ordenació de les platges s'ha convertit en una eina fonamental per a una distribució racional dels diferents usos i serveis que s'hi han d'establir. La Direcció General de Ports i Costes va iniciar l'any 1982 un conjunt d'actua-

Molts d'aquests Plans d'ordenació de platges comprenen obres de regeneració: Portbou,



Llançà, Roses, Calonge, Santa Susanna, Sant Pol de Mar, Arenys de Mar, Caldes d'Estrac, Sant Vicenç de Montalt, Mataró, Premià de Mar, el Masnou, Montgat, Badalona, Sant Adrià de Besòs, Barcelona, Vilanova i la Geltrú, Cubelles, Cunit, Altafulla, Cambrils, Mont-roig del Camp, l'Ametlla de Mar i Alcanar.

A més a més, la major part d'aquests plans tenen incorporat un estudi de dinàmica redactat per un centre oficial.

En relació amb la regeneració de les platges del Maresme, la Direcció General de Ports i Costes mai no ha qüestionat la necessitat de la regeneració, però sí que es tenen seriosos dubtes pels mètodes emprats, perquè no poden assegurar l'estabilitat de les platges regenerades i, per tant, la inversió. La Direcció General de Ports i Costes, amb els Plans d'ordenació esmentats anteriorment, tenia previstes unes obres complementàries per a estabilitzar les platges, avalades pels informes del "Centro de Estudios y Experimentación de Puertos y Costas Ramón Iribarren". Aquesta solució no fou estimada favorable pel MOPU, el qual es va decidir per l'abocament de sorra sense cap tipus d'obra de contenció.

Les obres portades a terme pel MOPU fins avui al Maresme són les corresponents a la regeneració de dos trams de costa: espigó de Montgat-embarcador de Premià de Mar, amb una aportació de 2.000.000 de m³ de sorra, i sector de ponent del terme municipal de Malgrat de Mar, amb una aportació d'1.100.000 m³ de sorra.

Aquestes obres no asseguruen l'estabilitat de les platges. La Direcció General de Ports i Costes ha efectuat un seguiment de l'evolució de les mateixes: i s'ha comprovat, a títol d'exemple, que en el tram Montgat-Premià de Mar la superfície útil de platja seca regenerada va arribar a reduir-se a una tercera part des de l'acabament de la regeneració fins al 25 de febrer de 1988, i que quan es va apropar l'estiu, es recuperà

una mica, com és lògic, però situant-se les pèrdues sempre per sobre del 57%.

De tota manera, s'ha de precisar que el fet més greu no són les reduccions de més del 57% esmentades, sinó que la major part de la sorra retinguda s'ha situat recolzada sobre les obres marítimes existents, com ara l'espigó de Montgat, el port del Masnou, uns petits espigons a Premià de Mar i al seu embarcador; això ha produït, en els casos del port del Masnou i de l'embarcador de Premià de Mar, uns grans aterraments, els quals mai no havien aparegut al port del Masnou, i que al de Premià de Mar han contribuït a agreujar-ne el problema. No és lògic, doncs, atesos els resultats obtinguts, entestar-se a regenerar amb la mateixa metodologia un tercer tram de costa, comprès entre l'embarcador de Premià de Mar i el terme municipal de Sant Andreu de Llavaneres, amb una aportació de 5.000.000 de m³ de sorra.

En aquest darrer projecte, el càlcul que es fa del transport sòlid és idèntic al que consta en el del tram Montgat-Premià de Mar. Així doncs, es continua assignant a la capacitat de transport longitudinal net cap al SW un valor de 88.000 m³ cada any. Això es contradiu amb el fet que el Ministeri d'Obres Públiques i Urbanisme va haver d'abocar, entre gener de 1987 i setembre de 1988, un volum complementari de sorra d'aproximadament 500.000 m³ per retornar al tram Montgat-Premià de Mar l'aspecte que tenia a l'acabament de la regeneració.

La capacitat de transport estimada s'ha subvalorat, s'ha emprat una formulació poc acurada per a estimar-la no s'han fet servir les dades de reconeixement periòdic dels trams ja regenerats per calibrar un model de transport i d'evolució costanera adient.

Com a conseqüència lògica de l'exposició anterior ens fem les preguntes següents:

Si en el tram Montgat-Premià de Mar, de 8 km de longitud, on inicialment mancaven platges a la

major part de la seva llargària, es van aportar 2.000.000 de m³, ¿per què en el tram Premià de Mar-Mataró, de 12 km de longitud i que inicialment té platges en bona part del seu tram, s'hi aporten 5.000.000 de m³?

¿Oï que aquesta dotació representa, atesos els estats inicials de la costa dels trams referits, quasi triplicar la dotació de sorra per km?

¿Com es pot mantenir en un projecte una capacitat de transport longitudinal de 88.000 m³ per any, un cop la pràctica ha demostrat que és molt superior?

¿Quants anys passaran fins que es decideixi fer obres complementàries de contenció de la sorra, anàlogues o semblants a les que va proposar de fer-hi la Generalitat i que no van ser considerades pel MOPU?

Sense entrar en el tema de la rendibilitat, ¿quants metres de reserva de sorres de qualitat queden davant del litoral del Maresme per a fer aquestes operacions de regeneració i per a quant temps?

Atès que l'Estat s'ha reservat els recursos per a la regeneració de les platges, la Generalitat ha optat de forma prioritària per ordenar la costa i facilitar la política inversionista de regeneració, ja que primer és ordenar i després projectar i executar.

D'una forma objectiva i amb caràcter previ a la redacció de qualsevol projecte de regeneració de platges i execució de les obres que hi són compreses, és necessària l'ordenació mitjançant el pla d'ordenació corresponent.

G.G. □