



Club Nàutic l'Escola

Entrevista a Pere Macias, conseller de Política Territorial i Obres Públiques

“Abans de construir nous ports cal optimitzar els que tenim”

Un nou Pla en marxa, una Llei aprovada recentment, un programa d'actuacions molt important a Ports de la Generalitat i les ambicioses ampliacions dels ports de Tarragona i Barcelona, amb l'objectiu de convertir Catalunya en el Portal del sud d'Europa ens han portat a parlar amb el conseller Pere Macias sobre el que aquestes instal·lacions signifiquen per al present i per al futur del país.

Fa pocs mesos el Govern va aprovar el Pla de ports de Catalunya. Com afecta aquesta normativa els ports existents?

Suposa la plasmació d'una política portuària que aposta per donar un salt qualitatiu del conjunt del sistema portuari. El sol fet que es prioritzi l'optimització i millora de les infraestructures i dels serveis existents per sobre de la creació de noves instal·lacions, sense descartar-les, és una premissa bàsica per a encarar la modernització del conjunt del sistema portuari. L'estat actual dels nostres ports encara pateix alguns dels vicis del moment en què es van aprovar els projectes i es van executar les obres: instal·lacions amb poc grau d'especialització, serveis portuaris molt limitats, àrees tècniques susceptibles de modernitzacions considerables, i, molt important, els déficits propis d'un moment en què el tema mediambiental no era prioritari ni especialment preocupant. És per això que podem afirmar que, pel que fa als ports actualment existents, el Pla de ports crea el marc idoni perquè tots plegats, administració i agents portuaris, fem una autoanàlisi i avancem en la millora de la funcionalitat dels ports, en l'adopció progressiva de mesures ambientals i en una major integració en l'entorn, tant en el marítim, com en el terrestre.

Aquest Pla ha obert moltes especulacions sobre quins projectes poden tirar endavant durant els anys vinents. El nostre litoral té capacitat per a absorbir tot aquest ciment?

El Pla de ports ha catalogat tot el litoral català d'acord amb una sèrie de criteris, entre els quals, evidentment, es troben els de caràcter mediambiental. Això ha comportat quatre tipus de classificació al llarg de la costa, que van des del grau 1, que no permet pràcticament cap mena d'actuació, fins al grau 4, on hi ha més possibilitats d'intervenció. Ara bé, que a una zona en concret pertoqui el grau 3 o el 4 no vol dir que s'hi acabarà fent una nova infraestructura portuària. El Pla de ports deixa molt clara la nostra política portuària: abans de construir nous ports cal optimitzar els que tenim. D'altra banda, cal tenir present que és el Pla de ports mateix el que estableix les diferents alternatives a l'hora de donar resposta a la demanda de nous amarradors, com ara la reordenació o remodelació d'instal·lacions existents o la creació d'espais destinats a marines seques. Les marines seques, si bé som conscients que requeriran algun que altre canvi de mentalitat per part d'alguns usuaris, estan destinades a absorbir bona part de la demanda que es generi, especialment pel que fa a embarcacions de fins a sis metres d'eslora. Dit això, és evident que l'indicador del creixement portuari no pot ja ser únicament l'evolució de la demanda, sinó, com bé deies, la capacitat d'absorbir ciment o, en altres paraules, la capacitat de càrrega del litoral. Per això, sempre diem que el Pla de ports de Catalunya és un pla protector, una garantia més per a arribar al desenvolupament sostenible.

Són compatibles els ports i el medi ambient?

La resposta és clara: sí. D'entrada, qualsevol actuació en matèria de ports, ja sigui una actuació nova o una intervenció sobre la xarxa existent, s'ha de fer d'acord amb els condicionants del medi. Però és que, a més, n'estem tan convençuts que, amb independència de campanyes com ara la de “Ports nets”, que impulsem en coordinació amb els governs de les illes Balears i del Languedoc-Rosselló; de la promoció de les Banderes Blaves Europees com a distintiu de qualitat o de les prò-

pies disposicions de l'Agenda 21 del Departament, que ja estem aplicant, o de l'Agenda 21 de Catalunya, actualment en redacció, estem incloent, en els plecs de condicions i prescripcions que regeixen les concessions, clàusules que afecten directament aquesta mútua interrelació, fent que, per exemple, les noves concessions estiguin obligades a adoptar un sistema de gestió ambiental homologat amb els criteris europeus. En un altre ordre de coses, em sembla convenient destacar que els ports, per la seva naturalesa, no deixen de ser elements d'ordenació de les flotes esportives i pesqueres que alleugen bona part de l'impacte paisatgístic i ambiental que, sense necessitat de ciment, provoquen els fondejos lliures, massius i incontrolats, que trobem arreu de la costa, i que perjudiquen greument el fons marí.

Això no obstant, els ports s'apunten com els principals culpables que determinats municipis s'estiguin quedant sense platges. Quin és el paper que tenen els ports respecte de la regressió del litoral? Hi ha solució?

Els ports poden representar, certament, un impacte sobre el medi. Ara bé, tampoc és l'únic element que causa déficits de sorra. De fet, podríem parlar, d'una banda, de factors prou importants que queden fora de l'àmbit d'actuació i control dels gestors costaners, com és el cas de la disminució de l'aportació d'àrids per part dels rius i rieres, i, de l'altra, de fenòmens erosius provocats per un déficit de transport longitudinal de sorra, aquest sí, a causa de les instal·lacions existents (ports, espigons, o altres estructures costaneres). El que sovint no es diu és que aquestes infraestructures, i també els ports, serveixen per a estabilitzar moltes de les platges existents.

Dit això, s'entendrà que es fa molt difícil parlar de solucions radicals i definitives. Ara bé, sí que es pot resoldre part de la problemàtica exigint als ports que portin a



terme les tasques de transvasament de sorres que, en alguns casos, ja tenen obligació de fer. El raonament sembla simple, però el cert és que es fa difícil poder exigir el compliment d'una obligació quan no es tenen a l'abast eines fiables que en garanteixin el bon resultat. I aquest és el cas. I tampoc no podem obviar que estem parlant d'una part de territori on conflueixen competències de diferents administracions i on qualsevol actuació és lenta i complexa. La solució en què nosaltres treballam mira de donar compliment a la previsió de la Llei de ports de Catalunya i d'habilitar un instrument que, sota el control de l'Administració, s'encarregui de realitzar les tasques de by-passing, repercutint-ne el cost als ports de manera proporcional a l'impacte que originen. Aquesta eina permetrà també mantenir la funcionalitat dels ports a preus competitiu, mitjançant el dragat de les bocanes, dels canals d'accés i de les dàrsenes interiors dels ports. Al final de la primavera vinent disposarem d'un estudi exhaustiu sobre la viabilitat del projecte, que ens permetrà posar finalment fil a l'agulla.

Any rere any sembla que hi hagi més embarcacions i menys espais on encabir-les. Els fondejos proliferen fins i tot a costa dels banyistes i, probablement, també a costa del medi ambient. Hi ha alguna solució possible?

La Llei de ports de Catalunya estableix que hi són subjectes tant els ports artificials com els naturals destinats a l'ancoratge de temporada d'embarcacions. La situació, però, no és tan clara com pot semblar i com ens agradaria, atès que en aquests moments, és l'Estat qui en té encara la competència. Així, qualsevol particular pot demanar una autorització a les capitanies marítimes de la zona que correspongui al lloc del seu interès i col·locar una boia o un mort per a amarrar-hi la seva embarcació, i un municipi només intervé davant de supòsits de fondeig massiu i habitual, els anomenats camps de boies, introduint-ho com a mesura d'ordenació en els

seus plans d'usos de temporada, però tenint sempre en compte que l'autorització és de l'Estat.

Som conscients que aquestes situacions produeixen confusió entre l'administrat i és per això que aquesta és una reivindicació competencial d'aquest Govern. Fins que l'administració marítima única no sigui una realitat, continuarem col·laborant, en la mesura de les nostres possibilitats, per a evitar situacions de col·lapse o caos. Però això no serà del tot possible fins que l'administració catalana no tingui el ple control sobre aquesta activitat.

Es cert és que l'administració marítima resulta d'una complexitat sovint difícil d'entendre. Per a quan una administració marítima única?

Actualment, malgrat que la Generalitat tenia competències exclusives en matèria portuària i d'ordenació del litoral, i en qüestions del transport marítim i de les aigües continentals, el cert és que l'estat continua reservant-se funcions intimament relacionades amb tots aquests aspectes per mitjà del Ministeri de Medi Ambient i, més especialment, del Ministeri de Foment. Es tracta de competències que en aquests moments són exercides per les capitanies marítimes i que per la seva naturalesa són susceptibles de ser transferides a les comunitats autònomes. Estem parlant d'aspectes que afecten molt directament l'usuari dels serveis portuaris, com poden ser l'ordenació i el control de la flota civil, incloent-hi els temes de registre i matriculació d'embarcacions; la inspecció tècnica i operativa de les embarcacions, que inclou tot allò que fa referència a les titulacions nàutiques; la seguretat marítima, la seguretat en la navegació i la seguretat de la vida humana en la mar, que inclou també aspectes tan habituals i coneguts pels navegants com els certificats de navegabilitat o el despatx de rols; les mesures de seguretat per als vaixells de passatgers; els temes referents al salvament marítim i a la inspecció de naus; la prevenció de la contaminació marítima, incloent-hi les funcions de neteja i sanejament del medi marí,

o l'ordenació del tràfic marítim. L'objectiu que perseguim és simplificar l'administració marítima. Aconseguir la finestreta única per a l'usuari dels serveis, però no únicament per a la realització dels tràmits administratius, que també ens interessen, sinó, i això és molt important, per a l'assumpció de responsabilitats.

Per acabar, com definiria el paper dels ports en l'actual marc socioeconòmic?

Agraeixo aquesta pregunta, atès que determinats sectors parlen dels ports com del dolent de la pel·lícula, el que sempre té la culpa de tot, els privatitzadors del litoral. I això no és així. Si més no, no des de ja fa temps. D'una banda, hem de parlar dels ports com a motor econòmic, tant per al municipi on s'ubiquen, com per a la seva àrea d'influència i, de retruc, per al nostre país. Són focus d'atracció d'un turisme determinat, habitualment sensibilitzat amb el seu entorn i respectuós amb el medi. Són font de creació de llocs de treball, tant pel que fa a la prestació de serveis portuaris relacionats amb les activitats nàutiques, com a serveis complementaris, com la restauració, el comerç, etc. D'altra banda, hem de parlar dels ports com a alternativa d'oci per a tots nosaltres. Estem apostant per popularitzar al màxim la pràctica dels esports nàutics. En aquests moments ja no cal tenir un nivell econòmic elevat per a gaudir del mar. La iniciació dels infants en els esports nàutics per mitjà de tallers és cada vegada més important. També trobem una oferta d'oci per a qui no vol gaudir tant directament del mar: des d'una bona passejada pels dics i molls, fins una bona oferta de restauració i de serveis comercials. Estem treballant igualment en la millora de l'accessibilitat a les zones portuàries, per tal d'aconseguir, de nou per als vianants, una perfecta integració amb el municipi. Per tant, no hi ha dubte que els ports són un element clau en l'actual marc socioeconòmic.

