

Creuer turístic Cadaqués-Illes Medes. ACAM

Josep Ros i Pijoan

Els creuers turístics a Catalunya

El sector del transport marítim de passatgers, que bàsicament es du a terme amb finalitats turístiques, és especialment rellevant a Catalunya amb els seus gairebé 600 quilòmetres de costa i un sistema portuari del voltant d'una cinquantena d'instal·lacions. Així mateix, les seves implicacions, tant des del punt de vista turístic i econòmic com des del seu vessant cultural i ludicoesportiu, fan necessària la configuració d'una oferta de serveis en consonància amb el volum de tràfic i de negoci d'aquest sector.

Hem de tenir en compte, però, que al seu voltant, i sens dubte motivat per l'espectacular augment que ha tingut la demanda d'aquest servei els darrers anys, s'han anat creant unes situacions que per les seves característiques requereixen una intervenció administrativa que garanteixi el desenvolupament sostenible d'aquestes activitats i en reguli l'ordenació, en benefici tant del sector empresarial, possibilitant-ne la plena realització de les funcions amb el màxim rigor, com de l'usuari, garantint una bona qualitat del servei que en rep. És un fet inqüestionable que avui dia el turisme associat al transport marítim i a l'activitat nàutica en general està esdevenint gairebé sinònim de turisme de qualitat; és a dir, que també suposa una important font de recursos amb la presència cada vegada més nombrosa de creuers que opten pels nostres ports i ciutats com a punts de destinació o escala i que els obre a un coneixement més gran del nostre país.



ACAM

Així mateix, no hem d'oblidar que la realitat social i econòmica del país ha evolucionat de manera notòria en aquesta darrera dècada, fet que també ha repercutit en benefici del sector, convertint el que inicialment era una activitat eventual en una demanda habitual d'un segment cada vegada més gran de població i que, segons totes les previsions, continuarà en expansió.

El Govern de la Generalitat, tenint en compte l'exposat i en virtut de les seves atribucions i competències atorgades per l'Estatut, va impulsar la promulgació d'una llei específica que garantís el correcte desenvolupament de les activitats i agents que intervenen en l'àmbit del transport marítim. Així, des del Departament de Política Territorial i Obres Públiques es va elaborar el projecte de llei que finalment va ser aprovat pel Govern com a Llei 10/2000, de 7 de juliol, d'ordenació del transport en aigües marítimes i continentals. Aquesta llei afecta, d'una part, el transport de passatgers –i també de mercaderies– que té lloc entre ports i punts del litoral de Catalunya, el que es realitza entre punts situats a les riberes dels rius que transcorren íntegrament en territori català i el que es realitza als llacs, llacunes i embassaments de l'interior; i de l'altra, les embarcacions propulsades mecànicament, amb independència de la seva finalitat i del seu caràcter directe o indirecte de la contraprestació econòmica.

La Llei faculta el Govern per a regular per reglament els requisits necessaris per a obtenir la titulació de patró en aigües continentals o fluvials i també l'ordenació dels serveis que es presten en rius navegables –com en el cas de l'Ebre–. Es preveu una titulació específica per a aquells casos en què no s'estigui en possessió de la titulació establerta amb caràcter general per a la navegació en aigües marítimes i s'estableix la necessitat que les empreses de transport marítim imparteixin als seus usuaris un curs de formació mínima sobre aquesta activitat.

L'Administració de la Generalitat és, per tant, l'encarregada de regular tot aquest sistema, el qual es basa en l'aprofundiment d'un règim d'autoritzacions prèvies per a les empreses que es dediquen a aquesta activitat, sistema que ja anteriorment havia demostrat abastament els seus bons resultats i la seva eficàcia.

Amb l'actual legislació, el fet de disposar d'una autorització de transport implica que l'empresa prestatària també compleix tots els requisits de seguretat establerts per les capitanies marítimes en exercici de les competències que té atribuïdes, i que tanmateix compta amb el vistiplau dels ajuntaments corresponents i amb l'informe vinculant dels organismes de conca, com és el cas de la Confederació Hidrogràfica de l'Ebre pel que fa al transport fluvial. Per tant, la tramitació corresponent a l'atorgament d'aquestes autorit-



Creuer entrant a port. ACAM

zacions es veu considerablement agilitada en simplificar-se i concentrar-se l'acció administrativa.

Destaca en la normativa actual l'especial incidència a vetllar per la seguretat de l'usuari. Així, s'exigeix la contractació d'assegurances obligatòries de responsabilitat civil a totes les embarcacions que prestin qualsevol tipus de servei de transport marítim. També, i com una altra novetat remarcable, cal dir que ara les autoritzacions es poden atorgar per un període de fins a tres anys –prorrogables–. D'aquesta manera, i amb independència de la major agilitat en la tramitació ja esmentada, l'empresa també es beneficia directament, perquè en conèixer prèviament la disposició de l'autorització necessària que l'acredita per al compliment de tots els requisits per a exercir l'activitat, pot afrontar amb major planificació i confiança les inversions que, per exemple, hagi de dur a terme per a l'adquisició de noves embarcacions, la qual cosa s'ha d'entendre com una mesura de suport i foment per a la renovació de la flota i que repercuteix, sens dubte, en el benefici final de l'usuari.

En aquest sentit, i en aplicació de la nova normativa, la Direcció General de Ports i Transports va autoritzar l'any 2000 la prestació de serveis de transport marítim de passatgers al litoral de Catalunya a un total de 58 empreses, les quals es concentren majoritàriament a la zona neuràlgica del sector (la Costa Brava), tot i que l'oferta del servei cobreix la totalitat del territori.

Pel que fa al transport en aigües continentals, la navegabilitat fluvial del riu Ebre és, atès el volum i importància del gran nombre d'activitats i serveis que genera, el principal receptor de l'ordenament en aquest àmbit. La Llei ofereix una major eficàcia i seguretat per a tots aquells que fan de la navegació fluvial l'element bàsic de les seves activitats, ja siguin professionals –empreses de transport– o bé d'oci –embarcacions d'esbarjo–. És preveu també la creació d'una figura específica que podríem anomenar *patró fluvial*, que haurà de ser el destinatari d'una titulació pensada i adaptada a les condicions i característiques que requereix navegar per aquest riu, molt diferents a les exigides per a la navegació marítima que es demana actualment. És indubtable que les condicions de navegació en un o altre medi divergeixen substancialment, per això la Llei preveu un desenvolupament reglamentari específic que doni resposta a les necessitats i demandes del sector corresponent al turisme fluvial.

En relació amb aquesta qüestió, val a dir que les obres que s'estan fent de recuperació de l'Ebre com a via navegable s'executen en cinc trams al llarg de 128 km: des de la desembocadura a Amposta; des d'Amposta a Tortosa; des de Tortosa fins a Benifallet; des de Benifallet fins a Móra d'Ebre (aquest tram s'executa en dues fases, des de Benifallet fins a Miravet i des de Miravet a Móra d'Ebre) i des de Móra d'Ebre fins a Riba-roja d'Ebre.

La navegabilitat del riu va suposar l'any 2000 un increment del 10,7% respecte l'any anterior del nombre d'embarcacions de transport que s'hi dediquen (de 28 a 31). Convé recordar que l'any 1994 eren tan sols sis les embarcacions que prestaven aquest servei. També s'ha incrementat el nombre de passatgers, que ha passat de 107.441 a 124.819, és a dir, un 16,2% d'increment en relació amb l'exercici anterior. L'impacte econòmic que suposa la navegabilitat de l'Ebre per part de les empreses que treballen al sector ha estat valorat en l'exercici 2000 en 556,1 MPTA, dels quals 357,5 són d'impacte directe i 198,6 d'impacte indirecte. Navegar per l'Ebre, doncs, continua perfilant-se com un producte turístic de primer ordre.

Una altra qüestió relacionada amb el món del transport marítim, i respecte de la qual el Govern de la Generalitat ha manifestat en diverses ocasions la seva voluntat de potenciar-la al màxim, és el nou corrent turístic que representen els creuers de luxe, complement idoni dels creuers de cabotatge que operen al litoral a casa nostra. Molt relacionat amb aquest fet hi ha la necessitat d'adaptar el sistema portuari –almenys aquells ports que compten amb una infraestructura bàsica susceptible de donar servei a aquest tipus d'embarcacions– perquè puguin acollir aquest nou sector



Turistes navegant a la Costa Brava. ACAM

econòmic que, tot i ser encara emergent al nostre país, es presenta amb una clara projecció de futur, alhora que és força beneficiós, tant per als municipis implicats com per al conjunt del territori. Un bon exemple d'aplicació d'aquesta política és el projecte de construcció d'una terminal per a creuers de grans dimensions al port de Palamós, projecte que figura com una de les actuacions previstes per l'ens públic Ports de la Generalitat en el seu Pla d'inversions per al període 2001-2004, i que és conseqüent amb un dels objectius estratègics de l'empresa, com ara l'assoliment de quotes més importants de tràfic de viatgers de creuers a la Mediterrània.

Certament, els grans vaixells dedicats a aquesta activitat recalen sovint en altres indrets de la Mediterrània, com ara les illes Balears, Sardenya o bé la Costa Blava francesa. I així ha estat tradicionalment. Ara, però, des de Catalunya s'ofereix un ventall d'opcions cada vegada més atractives per a aquest sector, la resposta de la qual s'ha notat darrerament amb un increment lleuger però progressiu del nombre de creuers que trien els nostres ports i ciutats com a punts d'escala o, fins i tot, com a base d'estada a l'hora de dissenyar les seves rutes marítimes.

Per aquesta raó, un dels elements fonamentals de la competitivitat dels ports de Catalunya en la captació d'aquest tràfic és la dotació d'infraestructures adients, per la qual cosa la seva planificació i optimització són fonamentals tant per a una bona gestió portuària, en general, com per a aquest objectiu, en concret. Un bon equipament portuari resulta, per tant, indispensable per al desenvolupament del transport marítim. No podem oblidar que són els ports els que representen la porta natural d'aquest turisme que ens arriba per mar i que, al marge de poder ser capaços d'oferir aquests serveis, cal implementar les relacions del conjunt del sistema portuari amb la interconnexió amb la xarxa d'infraestructures de transport i comunicacions que faciliti als usuaris –i mercaderies– que utilitzen aquest mode de transport l'accessibilitat al rerepaís.

En qualsevol cas, és evident que les demandes d'aquest sector emergent poden condicionar bona part de les futures inversions que en matèria de serveis portuaris –i amb un grau de qualitat de serveis al millor nivell europeu– caldrà afrontar per part d'aquells que optin per acollir aquests creuers. No obstant això, la susdita inversió redundarà amb escreix en un benefici futur de majors repercussions.

És per això que des del Departament de Política Territorial i Obres Públiques també s'està fent un important esforç en la creació i millora de la xarxa d'infraestructures, la importància de la qual ja hem ressaltat, perquè no hem de conformar-nos, en tant que administració portuària, només a rebre creuers que puntualment poden haver triat Catalunya com a destinació, sense solució de continuïtat, sinó que els seus passatgers també han de poder gaudir d'una bona fluïdesa en l'arribada i d'un fàcil repartiment –en el cas de mercaderies– vers la destinació triada, que consolidin la tendència actual favorable als interessos catalans de captació de tràfic marítim. Així doncs, cal continuar avançant i buscant col·laboracions en la creació i gestió de les infraestructures portuàries necessàries i posar-les al servei dels operadors portuaris perquè contribueixin al desenvolupament econòmic i a l'impuls i equilibri territorials.

Pel que fa a dades concretes relacionades amb el creixement de l'activitat del transport marítim de passatgers, tenim que, per exemple, el port de Barcelona, que concentra bona part de l'oferta d'aquest tipus de servei, ha evidenciat durant el període 1999-2000 un moderat increment de l'1'35% en el tràfic de ferris de línies regulars, amb una recuperació gradual del cabotatge comunitari. I encara és més evident l'augment de l'evolució positiva del segment dels creuers turístics, amb un increment del 6'47%, que han



Catamarà amb visió submarina. ACAM



Catamarà a la Foradada. ACAM

donat servei a un nombre d'1.424.621 passatgers. Aquesta repercussió es manifesta també en altres sectors econòmics del nucli urbà triat per aquests passatgers com a punt de destinació o estada en trànsit, la qual cosa no es reflecteix en aquestes dades però representa una injecció econòmica per al teixit urbà, la qual cosa resulta un exemple molt clar d'allò que sovint anomenen *integració port-municipi*. Malgrat que enguany l'increment des del gener fins al mes de juliol se situava al voltant del 6'12%, amb un total de 324.790 passatgers, cal preveure que les actuals circumstàncies derivades dels fets del setembre d'enguany als EUA passaran factura. De fet ja s'estan detectant els primers símptomes d'una certa davallada del mercat d'aquest sector, per bé que no sigui només el món del transport el que s'ha vist o es veurà afectat d'una manera o altra.

Cal continuar sent optimista, però, i treballar en la línia d'oferir bones condicions de servei que atreguin la confiança i l'atenció de les principals companyies i empreses que es dediquen al transport marítim per trobar-nos ben preparats i a punt per al futur més immediat.

Volem destacar, finalment, la gran importància que té per al sector una entitat que aglutina les inquietuds de les empreses de transport marítim de casa nostra, com és el cas de l'Associació Catalana d'Activitats Marítimes (ACAM), amb seu a l'Escala. La constitució d'aquesta associació, en tradició amb la cultura de l'associacionisme tant arrelada a la societat catalana, va tenir lloc l'any 1984 quan es va constituir primer com a Associació Gironina d'Activitats Marítimes (AGAM), atès que estava integrada inicialment per 14 empreses gironines, tot i que ben aviat arribaren a ser-ne 32. Disposaven d'una flota conjunta de 49 vaixells que s'encarregaven de donar cos i presència a la nova entitat al llarg de la Costa Brava. Va ser l'any 1988 quan varen entrar a formar part de l'associació altres empreses ubicades a la resta del litoral català, reconstituint-se aleshores en l'Associació Catalana d'Activitats Marítimes (ACAM), que és com la coneixem avui.

Actualment, l'ACAM la integren 52 empreses que ofereixen un total de gairebé una centena (95) d'embarcacions i que amb un equip de 600 treballadors dóna servei anualment a prop d'1'5 milions de passatgers. Si bé és cert que no representa la totalitat dels professionals del sector, sí que agrupa la major part de les empreses de transport marítim de passatgers, i, en aquest sentit, suposa l'òrgan d'interlocució més important en les relacions entre el sector i l'Administració. Així mateix, l'ACAM va ser un dels membres constituents l'any 1999 de la Federación Española de Excursiones Marítimas (FEDEM), de la qual també formen part representants del sector de les illes Balears, les illes Canàries, Andalusia i Galícia.

L'Associació, neix, com hem dit, en representació i defensa dels interessos dels seus associats, empreses relacionades amb el transport de passatgers, submarinistes i lloguers d'embarcacions a tot el territori català, i com a òrgan d'informació i assessorament en l'ordre professional, econòmic i social. Actualment contribueix al desenvolupament i promoció de l'activitat professional de les empreses de transport marítim. Aquest impuls i els esforços dels seus associats han contribuït en gran mesura a la modernització de la flota de cabotatge del país, esdevenint alhora una molt important oferta complementària del sector turístic. Com és conegut, i l'associació ho ha manifestat públicament d'aquesta manera en nombroses ocasions, és voluntat de l'ACAM continuar treballant juntament amb aquesta administració en tot allò que contribueixi a donar la millor imatge i el millor servei possibles de transport de passatgers arreu de la costa catalana als actuals i futurs usuaris d'aquest mode de transport.

Josep Ros i Pijoan

president de l'Associació Catalana d'Activitats Marítimes