

Campanya Ports nets. Departament de Medi Ambient

Rosa Busquets i Vall

Els ports de Catalunya i el medi ambient

Garantir que el desenvolupament econòmic i social és compatible amb una política portuària respectuosa amb el medi ambient és l'objectiu perseguit quan parlem d'un desenvolupament portuari sostenible. Fa temps que la Direcció General de Ports i Transports, més enllà d'impulsar una política portuària basada en l'optimització i modernització dels ports, dàrsenes, instal·lacions marítimes i marines interiors, ha optat per l'adopció de mesures encaminades a garantir la sostenibilitat del medi ambient. Prioritzant l'ambientalització dels ports estem introduint, a la pràctica, conceptes que, malauradament, han estat històricament dissociats de l'obra pública, especialment en el cas d'infraestructures de gran impacte, i és camí obligat per a aconseguir el tant pregonat equilibri entre el desenvolupament socioeconòmic i antròpic i la preservació del medi.



Vaixell pelicà netejant el port de Sant Feliu de Guíxols. Agència Catalana de l'Aigua

És per això que s'estan centrant els esforços en dos àmbits diferents. D'una banda, prenent totes les mesures a l'abast per a garantir que les noves infraestructures compleixen tots els requisits ambientals i de qualitat que els són exigibles. D'altra banda, treballant per tal d'aconseguir que les instal·lacions que configuren l'actual sistema portuari s'adeqüin al màxim als requeriments actuals de qualitat en la gestió. Pel que fa al primer aspecte, i una vegada assumit que és innegable l'impacte que un nou port implica en el tram litoral on se situa, el paper de l'administració portuària se centra, bàsicament, en assegurar-se que el projecte constructiu incorpora les mesures de correcció mediambiental necessàries, tant pel que fa a l'impacte sobre la costa, la platja, el fons marí i la biodiversitat marina, com a l'impacte visual, estètic i paisatgístic. Així mateix, s'incorporen mesures que garanteixin una correcta i acurada gestió ambiental durant tot el termini de concessió. En aquest sentit, la recent adopció de mesures legals a la Llei de ports de Catalunya, que faciliten la continuïtat dels concessionaris que demostren una bona gestió de la instal·lació portuària atorgada en règim de concessió administrativa, demostra el seu interès a adoptar les novetats i millores que van sorgint, més allà del seu caràcter obligatori o vinculant. Cal remarcar, no obstant, la importància de disposar dels suficients instruments normatius que permetin implantar les mesures necessàries i que, al mateix temps, incorporin indicadors que permetin comprovar-ne la idoneïtat per a aconseguir els objectius proposats.

Val a dir que seria del tot erroni pretendre que la protecció del medi comportés una prohibició total i absoluta de noves construccions, atès que hi ha una demanda, no només social, sinó també fortament lligada al desenvolupament econòmic. I a hores d'ara ningú no gosaria dir que la millora de la qualitat de vida experimentada en moltes de les zones litorals hauria estat possible, o podria mantenir-se, sense l'oferta que es deriva, precisament, dels ports i instal·lacions marítimes existents.

Altra cosa és que, com sigui que les previsions de creixement de la demanda d'amarradors prevista a curt termini (horitzó 2005) queden ja cobertes amb els projectes que actualment estan en marxa, des del Departament s'hagi optat per ampliar fins al començament de l'any 2005 la moratòria que per a la construcció de nous ports esportius i marines interiors es va establir en aprovar-se l'any 1998 la Llei de ports de Catalunya. Aquesta mesura està previst que permeti centrar bona part dels esforços en les tasques de modernització, millora i adaptació de les actuals infraestructures portuàries segons els requeriments actuals tant de tipus mediambiental com funcionals.

L'adaptació de les actuals instal·lacions portuàries a mesures mediambientals és complexa ja que bona part dels actuals ports, dàrsenes, instal·lacions marítimes i marines interiors són anteriors a l'existència de la Generalitat mateixa. L'estat, sovint de deixadesa, en què es trobaven moltes d'aquestes instal·lacions en el moment de ser traspassades a la comunitat autònoma, no en facilità en absolut la tasca de millora.

Introdueixo aquí una referència a l'Agenda 21 del Departament de Política Territorial i Obres Públiques, que, en el marc de l'Agenda 21 de Catalunya (document que recull el programa d'actuacions previstes per a assolir el desenvolupament sostenible, d'acord amb allò que es va consensuar a la Cimera de la Terra celebrada l'any 1992 a Rio de Janeiro), concreta les directrius i línies bàsiques d'actuació específiques en l'àmbit departamental. Concretament, i pel que fa al sistema nàutic i portuari, es plantegen un conjunt d'ini-



Vaixell netejador de les aigües del port de Barcelona

ciatives concebudes i dissenyades per a compatibilizar el creixement econòmic amb el respecte al medi ambient.

Així, entre aquests objectius, destaquen les mesures encaminades a la modernització i millora funcional dels ports, dàrsenes, instal·lacions marítimes i marines interiors; a la seva integració en l'entorn social i municipal en el qual s'ubiquen; al desenvolupament dels serveis portuaris en condicions de màxima eficàcia, eficiència, economia, productivitat, salubritat, seguretat i respecte al medi ambient.

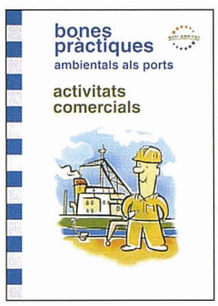
Però difícilment es podrà aconseguir aquest objectiu si no se'n trasllada part de la responsabilitat als gestors portuaris. Moltes d'aquestes actuacions no poden concretar-se sense el suport econòmic compartit, i d'aquí la necessitat de preveure pressupostàriament els recursos suficients per a fomentar la implantació d'energies alternatives en els ports, potenciant la instal·lació d'estacions ecològiques de tractament de residus i de recollida d'olis d'embarcacions, i fomentant l'obtenció de certificacions de normes de qualitat per a la gestió de les infraestructures, amb el doble objectiu d'oferir, d'una banda, una excel·lent qualitat en la prestació dels serveis i, de l'altra, una millora de la competitivitat i la projecció exterior de les instal·lacions catalanes respecte de la resta de ports europeus i mediterranis.

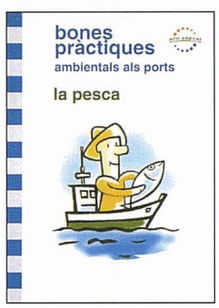
Ens enganyaríem també si pensèssim que només amb l'esforç coordinat de concessionaris i gestors portuaris, d'una banda, i administracions implicades, de l'altra, es pot aconseguir el salt qualitatiu que es pretén. En això té una especial importància la tasca de sensibilització, formació i educació ambiental de l'usuari final dels serveis portuaris. Per això cal valorar en la justa mesura com s'avança any rere any en la difusió de campanyes i programes relatius al medi ambient per a sensibilitzar cada vegada més els col·lectius que utilitzen les instal·lacions portuàries. Dins d'aquesta línia programàtica, s'han establert contactes amb l'Agència de l'Aigua, per a estudiar i racionalitzar-ne l'ús; amb l'Institut Català de l'Energia, per tal de reduir l'impacte ambiental i promocionar energies ecològicament més adequades, com per exemple l'ús del gas natural per a la creació d'energia elèctrica, o amb la Junta de Residus per a la recollida i tractament d'olis usats dels motors d'embarcacions.

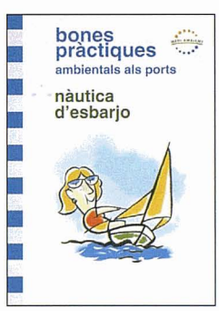
Aquesta necessitat de sensibilitzar i educar l'usuari final es materialitza també en campanyes en què col·laboren diversos departaments de la Generalitat, i que serveixen també com a nexe per a integrar els ports catalans en la vida social i econòmica dels municipis on s'emplacen i les seves àrees d'influència, amb programes de difusió de les activitats portuàries. Destaca, en aquest sentit, la campanya que ja fa uns quants estius que s'organitza en diferents ports del nostre litoral i que, mitjançant exposicions itinerants, intenta educar, sensibilitzar i informar sobre l'impacte i la importància de les actuacions personals i individuals en la conservació del medi ambient, incidint en l'especial sensibilitat del medi marí en l'impacte de les activitats nàutiques en general i en la transcendència de determinats costums i usos a l'hora de preservar amb efectivitat l'entorn. Val a dir que aquestes campanyes, encaminades també a estudiants, tenen un impacte molt positiu entre els ciutadans, si bé és cert que encara posen de manifest importants mancances.

En aquesta mateixa línia comptem també amb el suport de la Unió Europea, preocupada per aconseguir mesures reals que limitin la contaminació marítima. És amb aquest punt de mira que en aquests moments Catalunya, conjuntament amb les Balears, Cantàbria i el Languedoc-Roussillon, estem treballant en la preparació del programa Ports nets, en el marc del programa Interreg IIIB del sud-oest europeu. La importància d'aquest programa rau, pel que fa als nostres ports, en l'estudi exhaustiu de l'actual sistema portuari, que permet obtenir una radiografia de la situació existent i de les mancances constatades, facilitant la concreció de les mesures i solucions més idònies per a limitar de manera significativa la contaminació marítima derivada de les activitats portuàries i la degradació de l'entorn, i, de retruc, evitar la pèrdua de qualitat del servei que s'ofereix.

Cal destacar que en aquests moments ja s'estan portant a terme, amb independència del resultat del projecte Ports nets davant la Unió Europea, projectes pilot en alguns ports, que inclouen la diagnosi, la implantació de sistemes d'absorció i la gestió dels residus líquids de les embarcacions (olis, aigües negres, sentines), la recollida d'aigües de l'àrea tècnica, la senyalització i campanyes d'educació ambiental per als usuaris.









Model de vaixell netejador d'aigües portuàries. R. Moreno

El convenciment ja exposat que la sola actuació dels poders públics no és suficient per a assolir els objectius de qualitat ambiental que es pretenen fa que es consideri prioritari crear sinergies entre les actuacions públiques i les privades, establint, una vegada identificats els problemes bàsics i proposades les solucions aparentment més idònies, uns indicadors que permetin avaluar el grau de compliment dels objectius proposats i la idoneïtat de les mesures endegades. Això permetra que cada agent portuari adopti mesures minimitzadores de la quantitat de residus produïts, d'energia consumida o de limitació de la contaminació marítima en general.

Per tal d'avaluar el grau de compliment d'aquests punts cal establir una sèrie d'indicadors encaminats a constatar l'estat del medi ambient portuari; es tracta d'observar el grau de qualitat de l'aigua interior del port, la qualitat dels sediments, la biodiversitat en el medi aquàtic, la qualitat de l'aire, la qualitat acústica i la qualitat lumínica. Els objectius perseguits són, respectivament, aconseguir una contaminació nul·la, una no-toxicitat dels sediments, una biodiversitat màxima i, en la resta dels casos, que no se superin els límits establerts.

Pel que fa a la gestió ambiental del port, els indicadors tenen a veure amb el grau d'implantació del sistema de gestió mediambiental, l'eficiència energètica, la gestió de residus, el consum d'aigua i la formació ambiental, amb els objectius d'aconseguir una implantació completa del sistema de gestió, un alt percentatge d'energies renovables, una gestió completa de residus, una reducció del consum d'aigua i un alt grau de formació ambiental, respectivament.

Pel que fa a l'origen de la contaminació, els indicadors es basen en l'observació de les àrees nàutica, tècnica i comercial, en els accidents i, finalment, en els impactes externs, amb l'objectiu de minimitzar-los en tots els casos o eliminar-los totalment.

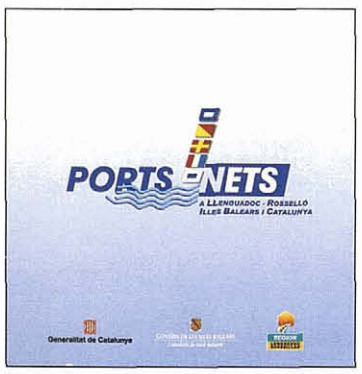
I, finalment, s'estableixen uns indicadors de control: la transparència de l'aigua, la quantitat de residus sòlids i líquids flotants i la percepció dels usuaris, amb l'objectiu que sigui màxima, mínima i bona, respectivament.

D'aquesta manera s'obté fàcilment un diagnòstic continu de cada port que possibilita l'adopció de mesures correctores quan es demostren necessàries.

Ara bé, abans comentàvem que no n'hi ha prou d'optimitzar les actuals instal·lacions per a donar resposta a les necessitats de creixement del sector nàutic. És per tant necessari cercar alternatives d'expansió i potenciació dels ports actuals, vetllant al mateix temps per la protecció de les zones encara no urbanitzades del litoral català. O, en altres paraules, buscar solucions amb el mínim impacte ambiental possible per a les necessitats de desenvolupament i consolidació sectorials.

I és en aquest aspecte on darrerament s'ha donat un pas molt important amb l'aprovació, el mes de maig d'enguany, del Pla de ports de Catalunya per part del Govern de la Generalitat i amb el desenvolupament de la Llei de ports de Catalunya. El Pla de ports estableix els criteris per a una utilització portuària adequada i racional de la costa catalana, posant atenció preferent envers la conservació del litoral i la gestió correcta del medi ambient. Per a assolir aquest objectiu, el Pla de ports identifica la problemàtica existent, incloent-hi l'estudi de les característiques del litoral de Catalunya, l'anàlisi indicativa de la demanda d'embarcacions i punts d'amarratge i les previsions d'evolució, i, després d'analitzar els diferents trams de la costa catalana, n'estableix una zonificació en diferents graus de protecció, amb l'objecte de protegir el litoral, des d'un punt de vista ecològic i ambiental, del creixement incontrolat, alhora que estableix criteris de millora per a la xarxa actual i per a les futures instal·lacions.

Sense entrar a analitzar en detall el Pla de ports de Catalunya, exposaré breument els principis i eines de què es val en el seu propòsit d'aconseguir un desenvolupament sostenible del nostre litoral. El Pla de ports estableix fins a quatre graus de protecció diferents, a banda del sistema portuari existent (que inclou el litoral ja ocupat en aquests moments per ports, dàrsenes, instal·lacions marítimes i marines interiors). Aquests graus de protecció es fixen atenent l'estat actual de la costa catalana, i són determinants pel que fa a les diferents actuacions que s'hi poden permetre.





Nou sistema de neteja de vaixells. R. Moreno

A les zones a les quals s'ha atribuït un grau de protecció 1 (un 47% del litoral català) no s'admet cap tipus d'actuació, llevat de les que, si és el cas, quedin recollides expressament en la pròpia normativa que justifica l'especial protecció de la zona. Han rebut aquesta qualificació els espais naturals integrats en el PEIN, els espais protegits per llei però no inclosos en el PEIN, les zones humides inventariades, i altres zones la conservació de les quals es considera de prioritat màxima per raons de tipus ambiental.

A les zones qualificades amb un grau de protecció 2 només es permeten instal·lacions lleugeres: zones d'avarada, pantalans flotants, plataformes estacionals, boies amb mort i, fora del domini públic, marines seques per a embarcacions de menys de 6 m d'eslora. Formen part d'aquest àmbit de protecció les platges que presenten una important taxa de transport longitudinal de sediments, on un obstacle artificial suposaria un important problema per al seu equilibri; les platges regenerades amb un alt grau d'ocupació; els espais pròxims a herbams de fanerògams marins, protegits per llei; les zones classificades com a rústiques i ubicades entre dos espais naturals inclosos en el PEIN i els hàbitats d'interès comunitari prioritari. Representen el 45'16% del total del litoral català.

A les zones amb un grau de protecció 3 es permet la construcció d'instal·lacions portuàries i marítimes, ja siguin actuacions d'ampliació o noves construccions, si bé es prioritza les marines seques quan es tracta d'embarcacions de fins a 6 m d'eslora. Ara bé, per a ocupar aquesta zona, que constitueix un 5'86 % del litoral català, caldrà un estudi d'alternatives que justifiqui que l'actuació prevista no es pot executar en una zona qualificada amb grau de protecció 4. S'aplica aquest grau a les zones que no tenen un tipus de protecció o d'interès mediambiental específic, situades en àrees amb un grau d'urbanització mitjà o baix, i també els trams finals de platges llargues en zones urbanitzades on una barrera artificial no significaria una alteració substancial de la dinàmica del transport de sediments.

Finalment, el grau de protecció 4 correspon a trams de costa que confronten amb instal·lacions portuàries ja existents susceptibles d'ampliació, que corresponen a zones amb una alta densitat urbana, o zones que es troben fins i tot un tant degradades a causa dels usos a què estan o han estat sotmeses i que són susceptibles de ser millorades amb una actuació d'aquest tipus. Es tracta de trams de costa amb una demostrada capacitat per a absorbir la futura oferta de punts d'amarratge, en les quals una instal·lació portuària no només no empitjoraria la situació ambiental, paisatgística i urbanística, sinó que contribuiria a dignificar la zona i a integrar l'espai en l'àmbit municipal. Només un 1'98% del territori litoral ha rebut aquesta classificació.

D'altra banda, el Pla de ports endureix els estudis previs que s'han de realitzar per tal d'iniciar la tramitació d'un expedient i garanteix l'adopció del màxim de mesures correctores una vegada realitzada, si és el cas, l'actuació. Així, els estudis que amb caràcter general i en tots els casos es requeriran per a endegar aquestes actuacions seran els següents: estudi de justificació de la demanda; anàlisis de conformitat urbanística amb el planejament general; estudi d'impacte ambiental que inclogui l'estudi del fons marí, amb especial interès en les zones properes als herbams de fanerògams; estudi de dinàmica litoral, especialment important en les zones properes a platges contínues; estudi hidràulic, sobretot en el cas de zones properes a sortides de rius i rieres i en el cas de marines interiors; i estudi econòmic financer que justifiqui la viabilitat de la inversió.

Aquests graus de protecció es modifiquen de manera automàtica si varia la normativa sectorial determinant per a obtenir un grau de protecció determinat. Així mateix, en el cas que un municipi vulgui incrementar el grau de protecció del seu litoral, pot fer-ho mitjançant el planejament municipal, restringint els usos admesos en la zona que confronta amb el front marí.

Amb la definició del mapa de protecció de la costa catalana, el Pla de ports promou un desenvolupament ordenat de les instal·lacions nàutiques i permet un creixement sostenible del sector. Segons el que hem exposat, els graus de protecció assignats a cada tram litoral seran determinants a l'hora de possibilitar una actuació determinada. Ara bé, en cada



Dipòsit per a la recollida d'olis. R. Moreno

cas caldrà també, prèviament, justificar la impossibilitat de resoldre la problemàtica concreta que genera la demanda mitjançant actuacions menys agressives ambientalment.

Finalment, fer esment, en un altre àmbit d'actuació, però directament relacionat amb el sistema portuari i el seu impacte ambiental, de l'esforç que s'està fent per tal de promoure la recerca aplicada en matèria de disseny dels ports, amb l'objecte de trobar solucions al seu efecte de barrera sobre la dinàmica marina litoral. És evident que en aquest punt entrem directament en un tema de gran complexitat no només tècnic sinó fins i tot competencial. Es tracta de buscar solucions que minimitzin l'impacte dels ports i altres instal·lacions marítimes en relació amb la dinàmica litoral de la seva zona d'influència, alhora que es busquen mesures que garanteixin una estabilització del litoral en el seu conjunt, sense minimitzar la biodiversitat de l'ecosistema marí.





Contenidors per a la recollida d'escombraries. DG de Ports i Transports

Hi ha un problema que poc a poc adquireix més importància, consistent en la desaparició de zones de platja per la interrupció del transport litoral que les infrastructures en general (entre elles les portuàries) suposen. Si bé pel que fa als ports, en molts dels plecs de condicions que regulen les concessions administratives per a la seva construcció i explotació, es preveuen clàusules d'obligat compliment consistents a realitzar operacions de transvasament de sorres que garanteixin el manteniment de la línia de costa, d'acord amb els criteris que fixa el Ministeri de Medi Ambient com a titular del domini públic portuari, el fet que el propi Ministeri havia concretat aquesta obligació en la instal·lació de by-pass fixos, n'ha propiciat l'incompliment, atès que no existeix en tot l'Estat espanyol cap by-pass d'aquestes característiques. El motiu és l'elevat impacte visual i les importants deficiències de funcionament i un rendiment baix, juntament amb un manteniment molt costós a causa de l'elevada abrasió i oxidació a què es veuen sotmesos els seus elements integrants.

Davant d'aquesta realitat, i amb la cobertura que al respecte suposa la Llei de ports de Catalunya, s'està treballant des de la Direcció General de Ports i Transports en l'estudi de viabilitat d'un Servei de Dragatges, que en realitat consisteix a habilitar una eina que l'Administració pugui controlar i que s'encarregui de realitzar les tasques de transvasament de sorres per tal de pal·liar els impactes costaners de les infraestructures portuàries, a la vegada que ajudi a mantenir la funcionalitat dels ports catalans mitjançant el dragatge dels canals d'accés, bocanes i dàrsenes interiors quan sigui necessari. Evidentment, es preveu repercutir econòmicament en cada port l'import dels treballs que es realitzin en la seva àrea d'influència.

L'existència d'aquest servei de dragatges, que permetrà dur a terme operacions puntuals de transvasament per via marítima o terrestre de volums importants de sediment a preus competitius, es preveu com un servei públic en el sentit ampli de la paraula, atès que si bé és l'Administració qui el controlarà, la gestió pròpiament dita, es planteja en forma de concessió administrativa, gestió interessada o altra forma legalment possible.

Per tal de definir, dimensionar i organitzar amb precisió el que ha de ser aquest Servei, s'ha convocat un concurs amb l'objecte de concretar-ne els objectius, dimensionar el futur mercat, determinar els valors del transport longitudinal de sediments per cada tram del litoral català i calcular el grau d'intercepció que cal repercutir a cada port abans de posar en marxa el Servei.

Finalment, m'agradaria expressar un desig: que totes aquestes actuacions serveixin per a esborrar la mala imatge que les infraestructures portuàries han tingut històricament en relació amb el medi ambient. Creiem que anem pel bon camí per a fer desaparèixer el tòpic que un port no és compatible amb un desenvolupament sostenible. I, en definitiva, no hem d'oblidar que preservar el medi ambient és feina i responsabilitat de tots.

Rosa Busquets i Vall

cap del Servei de Ports del Departament de Política Territorial i Obres Públiques