

Els ports esportius de Catalunya a l'horitzó de l'any 2000

M. Josep Coral

Periodista



Port de Llança

El punt d'arrencada de la política portuària a Catalunya i la protecció del litoral va ser el Pla de ports esportius de 1983. L'oferta dels punts d'amarratge ha passat de 10.830 el 1981 a 20.500 el 1992, amb 2.282 en construcció. Cal destacar la importància del paper desenvolupat pels plans especials, els estudis d'impacte ambiental i la creació de les comissions mixtes constituïdes per representants de la Generalitat i dels ajuntaments, que han afavorit el consens en la majoria dels plans redactats.

Molts dels ajuntaments que fins el 1985 no havien demostrat un especial interès per la nàutica esportiva, s'han convertit el 1992 en els capdavaners dels ports, en considerar la rendibilitat social i la millora del turisme de qualitat.

La política portuària i la protecció del litoral s'inicia amb l'aprovació del Pla de ports esportius aprovat el 29 de març de 1984, que va ordenar el sector de forma que es garantís la demanda de les instal·lacions esportives fent-la compatible amb la política de protecció i recuperació del litoral.

Quan la iniciativa privada els anys 1983-1984-1985 va desentendre's dels ports, el Govern de la Generalitat va promulgar un Decret de 25 d'abril de 1985 que regulava les ajudes per a la construcció, ampliació i millora dels ports, darsenes esportives i instal·lacions nàutico-esportives.

Aquestes ajudes representaven un percentatge inferior al 10% del cost de les obres i amb un límit de 150 milions de pessetes.

A més a més, la Direcció General de Ports i Costes des de 1981 ha mantingut una estreta col.laboració amb els ajuntaments i els administrats, portant a terme una tasca tant de col.laboració com de formació per aproximar posicions. Actualment, aquesta tasca pedagògica s'ha consolidat amb una convergència sobre el marc econòmic-administratiu que configuren els ports esportius.

Increment de l'oferta d'amarradors

L'oferta de punts d'amarratge ha passat de 10.830 el 1981 a 20.500 el 1992, amb 2.282 places en construcció. Els anys 1991-1992 marquen una important fita per la millora del sistema esportiu català en ésser operatius els ports de Llançà, Mataró, Garraf, Marina Palamós, el Port Vell, l'Ampolla i el Port Olímpic,

que totalitzen una oferta de 4.015 places.

Pel fet de ser una eina valuosa pel consens, es comenten els plans especials dels ports, els estudis d'impacte i la creació de les comissions mixtes constituïdes per representants de la Generalitat i de l'Ajuntament, que han afavorit aproximar postures. Els ajuntaments, que fins el 1985 no eren partidaris de la nàutica esportiva, el 1992 s'han convertit en els capdavanters dels ports, perquè n'han considerat la rendibilitat social i la millora que aporta al turisme de qualitat. Actualment la majoria de les peticions dels ports són impulsades pels ajuntaments: Torredembarra, Roda de Barà, Sant Adrià de Besòs, Badalona, Sant Feliu de Guíxols, Roses, Portbou, etc., amb unes previsions de l'oferta a l'horitzó de l'any 2000, de 35.000 punts d'amarratges.

Ateses les poques possibilitats de la costa catalana de trobar llocs apropiats per a la ubicació de ports

esportius, obliga l'Administració a concentrar els seus esforços en les ampliacions dels ports existents, que s'ha traduït en la redacció dels projectes d'ampliació dels ports de: Roses, Sant Feliu de Guíxols, Arenys de Mar, Vilanova i la Geltrú, Cambrils i Portbou, que representa unes 3.780 places.

En relació amb el finançament, es tracta a part la gestió tradicional en la qual un club o una societat redacten el projecte i sol.liciten la concessió, dels altres sistemes.

Si bé els ports secundaris tenen poca incidència pel seu volum de tràfic en el transport marítim, ajuden però a reequilibrar el territori i són centres generadors de turisme de qualitat, la qual cosa incideix en la qualitat de vida i en el context social.

Finalment, Catalunya vol iniciar-se en la navegació fluvial del riu Ebre que actuarà com a esperó per a la promoció de les terres de l'Ebre.

L'horitzó 2000

Actualment hi ha quatre ports en construcció, que seran operatius en els anys 1993 i 1996 i inclouran 2.538 amarradors més. Es tracta dels ports del Masnou, Premià de Mar, Torredembarra i Roda de Barà.

En tramitació hi ha nou peticions de les quals cinc disposen de l'informe favorable del MOPTMA, que representa una oferta complementària de 4.121 p.a. Les peticions són les següents: Portbou, Roses, ampliació Port Ginesta-Sitges, Marina Golf de Pals, Port Begur, Cala Futadera-Tossa de Mar i Port Esportiu-Pesquer de Deltebre.

L'actual recessió en què es troba l'economia repercuteix en la nàutica esportiva tant en el vessant de punts d'amarratge, com d'adquisició d'embarcacions, que segons ADIN - Associació de Industrias Náuticas - les vendes durant l'any 1991 foren inferiors en un 40% a l'any anterior.

Port esportiu del Balís



Mentre als ports de Mataró i el Balís -Sant Andreu de Llavaneres- no resten places per vendre, als ports del Masnou, Premià de Mar i la Marina del Port Vell -al port de Barcelona- el mercat està adormit i hi queden per cobrir unes 800 places.

Aquesta atonia es pot deure al desfasament d'un any en l'atorgament de les concessions dels ports del Masnou i de Premià de Mar (2 d'abril de 1991) respecte al del Balís (2 d'abril de 1990), la qual cosa va fer que la crisi que patim afectés plenament els ports del Masnou i Premià de Mar. Una altra causa pot ser el vessant imposable pel que fa a l'IVA, que amb l'impost de matriculació del 13% resulta un gravamen del 28%, que afecta el 20% de les embarcacions superiors a 7 m d'eslora, mentre que abans el 8% de les embarcacions -les superiors a 9 m a- tenien un IVA del 33%. I, si hi afegim l'IBI i l'IAE la nàutica no es belluga i es troba en una profunda crisi. L'activitat econòmica que s'hi generava es manté en una línia horitzontal.

Concentració de l'oferta

La concentració de l'oferta en un curt període de tres anys que passà de 1.145 places a 3.811 p.a., va fer que el 39% de l'oferta quedés sense cobrir. Aquesta raó, potser no és del tot fonamentada ja que l'oferta, en aquesta zona del Maresme, si no s'haguessin arxivat els projectes dels ports de Vilassar de Mar (832 p.a.), Cabrera de Mar (907 p.a.) i Sant Pol de Mar (1.129 p.a.), s'hauria incrementat en unes 2.900 places més. És poc probable, que la iniciativa privada en els seus estudis d'oferta-demanda fos tan poc afinada. A més a més, estan en redacció els projectes del Port de Sant Adrià de Besòs amb 2.000 places i del de Badalona amb 760 p.a.

Pertant, la crisi de la nàutica esportiva no sembla que sigui per la saturació de l'oferta, sinó per uns altres motius, alguns dels quals ja s'han apuntat. Es pot albirar el futur amb optimisme



Port esportiu de Mataró

Quadre 1. Ports en construcció

Serán operatius en els anys 1993 i 1996.

Poblacions	Nous/p.a.	Total/p.a.
El Masnou	581	1.064
Premià de Mar	701	975
Torredembarra	706	706
Roda de Barà	550	550
Total	2.538	3.295

Quadre 2. Ports en tramitació

Hi ha 9 peticions, de les quals 5 disposen de l'informe favorable del MOPT, que representa una oferta complementària de 4.121 p.a.

Poblacions	p.a.
Portobou	344
Roses	680
Ampliació Port Ginesta-Sitges	394
Marina Golf de Pals	1.008
Port Begur	715
Cala Futadera-Tossa de Mar	729
Port esportiu-pesquer de Deltebre	251
Total	4.121

i el 1994 serà l'any de la recuperació. Ateses les poques possibilitats de la costa per a trobar llocs apropiats per a la ubicació dels ports esportius, l'Administració es veu obligada a concentrar els seus esforços en les ampliacions dels ports ja existents. Aquesta alternativa, tampoc resulta fàcil.

Els estudis d'impacte, els plans especials i la creació de les comissions mixtes Ajuntament-Generalitat, s'han convertit en uns instruments per a negociar i aconseguir el consens que ha permès redactar els següents projectes per la Direcció General de Ports i Costes: a la dàrsena esportiva de Sant Feliu de Guíxols per a la construcció de 804 punts d'amarratge; a la d'Arenys de Mar, 720; a la de Vilanova i la Geltrú (2ª fase), 347 i a la de Cambrils, per a 830. És a dir, en total es preveu la construcció de 2.701 punts d'amarratge.

L'import de la inversió d'aquests quatre ports amb les obres complementàries, molls per a creuers, instal·lacions per a la pesca, passeigs marítims i aparcaments subterranis, és aproximadament d'uns 9.000 milions de pessetes.

Els ports comercials

Cal analitzar l'evolució del tràfic en els ports comercials sense oblidar que el seu volum al servei d'uns tràfics específics els fa més sensibles a la conjuntura. En alguns ports les condicions infraestructurals no els ha permès adaptar-se a les exigències dels tràfics.

Han deixat de realitzar tràfic comercial els ports de Roses (1973), Blanes (1978), i el port de Sant Feliu de Guíxols, que mou un sol producte -caolí-, que té un futur incert com a port comercial. El port de Palamós va patir en els anys 1981-82 una forta disminució del tràfic, deguda a la pèrdua del tràfic de contenidors de la companyia Merzario, tot i que des de 1990 es recupera. El port de Vilanova i la Geltrú, que havia arribat a moure unes 180.000 t, actualment amb la importació de ciment manté un moviment d'unes 100.000 t. Al de Sant Carles de la Ràpita en els últims quatre exercicis pràcticament no hi va haver tràfic comercial. Per tant es confirma la tendència mundial en el sentit d'afavorir la concentració dels tràfics en els grans ports com el cas del port de Barcelona i del port de Tarragona.

La protecció del litoral

Per compatibilitzar la demanda d'instal·lacions esportives amb la política de protecció i recuperació del litoral ha estat necessari estudiar les característiques ecològiques de la costa per valorar l'impacte de les obres portuàries tant per dinàmica litoral com des del punt de vista dels ecosistemes. El Pla de ports esportius va elaborar un ampli estudi ecològic-ambiental dels trams de costa, estudiant on es podia preveure la ubicació d'un port esportiu.

Partint dels conceptes de vulnerabilitat física i biològica es van definir quatre nivells de protecció. En els trams de nivell P-1 no es permet cap tipus d'instal·lació amb obra marítima i coincideixen amb les zones que formen part del sistema de parcs naturals. En els nivells P-2 es recomana que abans d'ubicar un port se'n derivi la demanda cap a d'altres zones qualificades de P-4, i si no fos possible es justifiqui amb un estudi d'impacte. En el nivell P-3 s'aconsella la ubicació dels ports a les zones extremes de les platges. Quant al nivell P-4 la localització d'un port normalment no presenta problemes especials.

Quadre 3. **Previsió de l'oferta**

Zona turística	1994		1996		2000	
	D.E.	P.E.	D.E.	P.E.	D.E.	P.E.
Costa Brava	—	—	680	344	1.430	—
Maresme	581	—	701	—	720	—
Barcelona-Garraf	—	—	347	—	394	—
Costa Daurada	—	—	830	1.256	1.500	—
Total	581	—	2.558	1.600	4.044	—
Total global	581(*)		4.158 (*)		4.044(*)	
Ports fluvials i marins riu Ebre	—		251		600	
Total	581(*)		4.409(*)		4.644(*)	

D'acord amb les previsions, el creixement de l'oferta de punts d'amarratge serà el següent: per al 1994, 21.010 punts; per al 1996, 25.419 fins als 30.033 previstos per a l'any 2000.

(*) p.a. - P.A. Punts d'amarratge - D.E. Dàrsena esportiva - P.E. Port esportiu