

## COMPAREIXENÇA PARLAMENT PER LA LLEI D'ORDENACIÓ DEL LITORAL

*Albert Bertran, President Associació Catalana de Ports Esportius i Turístics (ACPET).  
17-Juliol-2019*

Des de l'Associació Catalana de Ports Esportius i Turístics els volem agrair aquesta oportunitat de comparèixer al Parlament per donar la nostre opinió sobre el Projecte de Llei d'Ordenació del Litoral, i a la vegada poder explicar qui som i com ens afecta als ports esportius catalans algunes decisions que es puguin prendre en l'àmbit que ens ocupa i que tanmateix, una part del qual les nostres infraestructures també ocupen. El litoral.

El territori català té 780 quilòmetres de costa des de Portbou a Les Cases d'Alcanar. En aquests 780 km de costa trobarem els 47 ports i dàrsenes del sistema portuari català. 42 d'aquests 47 ports són els que formen part de l'Associació Catalana de Ports Esportius i Turístics (ACPET). És a dir, quasi la totalitat dels ports catalans estem associats i treballem dia a dia per ser cada cop millors i defensar l'interès comú. Tant clubs nàutics, com consorcis i societats mercantils formem part d'aquest col·lectiu. A Catalunya treballem tots plegats, amb independència de la personalitat jurídica del Concessionari, cosa que no passa en cap altre de les diferents comunitats autònomes, on els clubs van per una banda i la resta per un altre. Aquesta singularitat catalana ha fet que la gran tasca social i esportiva que són pròpies dels clubs nàutics hagin arrelat també en les societats mercantils que gestionen ports. Al mateix temps aquestes han fet que els clubs poguessin incorporar en la seva gestió una professionalitat que és pròpia del món empresarial. Aquest intercanvi que es produeix a diari des de l'Associació Catalana de Ports, on estem gairebé tots els que gestionem una Concessió portuària al litoral català, ens ha fet més savis i ha esdevingut en que el sistema portuari català sigui capdavanter.

També els ports catalans érem capdavanter en altres àmbits. Catalunya va ser la primera Autonomia que va tenir una Llei de Ports pròpia, més enllà de la Estatal. Va ser una Llei de l'any 1998 i des deleshores han passat més de vint anys, i no hem estat capaços d'aprovar una nova Llei de Ports millorada i que donés respostes als reptes del segle XXI, malgrat que des de fa més de 8 anys l'Associació Catalana de Ports la ve demanant i prestant la seva col·laboració perquè la nova Llei de Ports sigui una realitat.

Deia que érem capdavanter i ara ens hem quedat els últims, perquè tots els nostres competidors tenen la seva Llei aprovada. Mentres nosaltres parlem

i parlem, els competidors directes han anat per feina i gaudeixen d'una seguretat jurídica que nosaltres no tenim. Volem continuar sent el que sempre hem estat, ports de referència. Que el litoral català sigui una vegada més el litoral on trobar els millors ports esportius. Per això necessitem que s'aprovi, sense més demores, la Llei de Ports que està finalitzant la seva tramitació en aquest Parlament, i per això els demano, com a representants que són dels diferents partits polítics, que, amb independència de la tramitació de la Llei del Litoral, facin el que estigui en les seves mans per aconseguir l'aprovació definitiva de la Llei de Ports, que té que situar els nostres ports i per tant el nostre litoral, una vegada més, en un lloc preferent del Mediterrani.

En una compareixença anterior vam poder escoltar alguna veu que plantejava la possibilitat d'unificar la Llei d'Ordenació del Litoral amb la Llei de Ports. Des de l'Associació Catalana de Ports estem absolutament en contra d'aquesta possibilitat. A part de que això novament seria un escull per la immediata aprovació tan demandada i necessària de la Llei de Ports, creiem que la singularitat i característiques de les infraestructures portuàries necessiten una Llei pròpia, de la mateixa manera que l'ordenació del litoral, platges, edificacions i la planificació de les activitats costaneres, necessiten també una Llei que articuli aquestes qüestions. Des de l'Associació Catalana de Ports entenem com un element positiu el poder mantenir la diferència entre la normativa de protecció del litoral i la normativa portuària.

Si mirem la legislació estatal, veiem que aquesta ja estableix dos Lleis diferenciades, la Llei de Costes (Ley 22/1988) i la Llei de Ports de l'Estat (Real Decreto Legislativo 2/2011). La pròpia entitat dels ports, amb els seus serveis, grans espais, obres de infraestructura, accessos, inversions, contribució impositiva, integració en el municipi, llocs de treball, esport, cultura, punt de trobada i potenciador de múltiples activitats econòmiques dins el seu àmbit, fan necessari un tractament específic, i per tant una Llei de Ports.

Hem pogut observar amb la lectura del Projecte de Llei per l'Ordenació del Litoral, que està previst crear un Consell Rector del Pla d'Ordenació del Litoral i uns Consells Rectors dels Plans d'Ús del Litoral i les Platges. El primer està adscrit al Departament competent i el segon als Ajuntaments. Es contempla la participació en aquest organismes d'associacions que representin interessos socials i econòmics en l'àmbit territorial dels respectius plans.

Des de l'Associació Catalana de Ports Esportius i Turístics ens oferim per col·laborar estretament tant amb l'Administració com amb els Ajuntaments, per tal d'aportar la nostra experiència en la ordenació i gestió, si s'escau, d'aquest litoral català, del qual formem part. Som 42 ports, més de 20.000 embarcacions, quasi 11000 llocs de treball directes, i pels nostres ports, entre mar i terra, es mouen més de 5 milions de persones cada any. Tenim una experiència en la gestió de l'àmbit portuari, de la nàutica i del turisme que pensem pot ser valuosa per compartir en aquests Consells Rectors.

També voldríem dir, ja parlant d'un tema concret de litoral, que és important regular de quina manera es fan els abalisament de les platges. Tots estem d'acord en que es necessari protegir el banyista, però també és imprescindible que els vaixells dels ports puguin gaudir del seu litoral, navegar per la seva costa i fondejar en indrets als que tan sols es possible arribar per mar. Ens trobem que moltes vegades l'excés de proteccionisme del banyista i de la costa fa inviable el poder gaudir del vaixell ja sigui a vela o a motor. Hi ha que trobar un punt d'equilibri que permeti gaudir del mar i la costa sense perill pel banyista, i sense malmetre el litoral i el fons marí. Els ports estem absolutament conscienciats sobre la necessitat de protegir el mar perquè és la nostra raó de ser. Igual que estem realitzant una exhaustiva campanya contra el plàstic d'un sol ús, i informant als nostres navegants de que tot el plàstic que surti al mar té que ser retornat a terra i depositat en els punts adients de recollida, també tenim previst engegar una campanya per advertir sobre la necessitat de que el navegant sàpiga on pot fer estades de fondeig i on no. Els ports podem fer una gran tasca en la protecció d'aquest tresor tan nostre que són les prades de posidònia. Pel que fa referència a la protecció dels banyistes també hi ha que trobar l'equilibri. No és necessari situar un límit perimetral de boies a 200 metres de la costa, impedint que els vaixells es puguin apropar, quan amb tota probabilitat si el perímetre exclusiu per banyistes es situa a 60 o 70 metres és suficient perquè tothom pugui gaudir sense perill. També és necessari que totes les platges tinguin un canal abalisat d'entrada i sortida per les petites embarcacions, que doni el dret a tothom a gaudir de la platja des del mar, o a l'inrevés.

Un altre punt en que aquesta ordenació del litoral afecta directament la gestió portuària són els camps de boies, o camps de fondeig. Som partidaris de que si en el terme municipal on es situen un o més camps de fondeig, hi ha un port esportiu, l'Ajuntament atorgui la prioritat de gestionar les boies al gestor portuari. La vigilància, posicionament i manteniment d'aquestes boies es té que fer des d'un servei d'embarcacions. Aquestes embarcacions necessiten un port per amarrar i repostar. A més, la majoria dels iots i

vaixells que poden fer servir aquestes boies per passar el dia són ja amarristes del propi port. La lògica diu que es el port qui té que donar-li aquest servei de fondeig, que amb tota seguretat serà més professional, més econòmic i amb més serveis que els que pugui rebre d'algú que gestiona boies en temporada. El cas és diferent si en el terme municipal on s'ubica el camp de boies per fondeig no hi ha cap port esportiu.

Finalment volem fer referència als Clubs Nàutics de Platja. L'Associació Catalana de Ports, tal com hem dit abans, té un bon nombre de ports concessionats a Clubs Nàutics, però en aquest cas ens volem solidaritzar amb la problemàtica que estan patint els Clubs Nàutics de Platja. Molts d'ells estan destinats a desaparèixer per la normativa estatal de la Llei de Costes. L'Associació Catalana de Ports va recolzar a la Federació Catalana de Vela en les alegacions presentades en defensa de aquests Clubs. Pensem que la Llei d'Ordenació del Litoral té que donar als Clubs Nàutics de Platja la cobertura legal per poder sobreviure. La gran tasca social i esportiva que han realitzat al llarg dels anys bé ho mereix.

Acabo ja, tot desitjant que aquesta Llei d'Ordenació del Litoral tingui més sort que la Llei de Ports i pugui assolir una tramitació ràpida i efectiva. Mentrestant moltes gràcies per la seva atenció.