



HONORABLE SR. CONSELLER DE POLÍTICA  
TERRITORIAL I OBRES PÚBLIQUES DE LA  
GENERALITAT DE CATALUNYA.

Juan López de Uralde Garmendia, Director Executiu de Greenpeace España, amb DNI 396.208 X, en nom i representació de l'entitat Greenpeace España, inscrita amb el número 54.070 en el registre d'associacions, i amb domicili a efectes de notificació en el carrer San Bernardo 107, districte postal 28015 de la localitat de Madrid, compareixo i

## **EXPOSO**

Que en nom de l'entitat que represento comparec en el termini d'exposició pública del Pla de Ports de Catalunya (2006-2015) i ens oposem a l'aprovació d'aquest projecte perquè conté unes previsions absolutament contràries als criteris de sostenibilitat i de protecció ambiental que han de regir l'actuació de l'Administració Pública pels motius següents:

1. Tot el projecte parteix del principi erroni de que el territori apte per a la implantació d'instal·lacions portuàries i altres per l'amarrament d'embarcacions no està saturat i, per tant, es tracta d'ampliar, amb una altre excusa, la major part dels ports existents, quan en realitat la major part del litoral català està ja hipotecat amb parts ja existents i el resultat dels efectes secundaris a la costa són evidents.

2. Des d'un punt de vista ambiental, aquest Pla correspon a un model totalment desferrat, en tant que es centra exclusivament en la planificació de l'oferta, deixant de banda tot esforç de planificar la demanda. Només cal veure que, mentre els nous amarratges en ports i instal·lacions marítimes, tant temporals com fixes, estan ben quantificats, no existeix cap pla estratègic i molt menys cap objectiu numèric per a potenciar el xarter d'embarcacions – tot i que es reconeix, genèricament, que és una eina poderosa per a augmentar la població que pot fruit de les embarcacions amb poca pressió sobre els amarratges.
  
3. El projecte es redacta sobre la base d'obtenir l'ampliació del nombre d'amarradors actuals sense tenir en compte que el major creixement d'aquests comporta automàticament un increment de la demanda i de les expectatives directament o indirectament lligades a aquestes instal·lacions, quan el projecte hauria de partir de l'anàlisi dels efectes que comporta qualsevol nova instal·lació, ampliació i/o increment del moviment d'embarcacions tant sobre la costa com sobre els fons marins. De fet, en projectar un major augment de l'oferta a Tarragona per assolir un millor "equilibri territorial", el Pla reconeix implícitament que els ports constitueixen atractors d'activitat econòmica – una activitat que, alhora, crearà noves pressions sobre el medi costaner, que no es tenen en compte.

En aquest sentit, és especialment qüestionable que es vulgui afegir un ús esportiu als ports de Vallcarca i Illa de Mar.

4. - El projecte és contrari a la llei de Costes que prescriu l'eliminació de barreres en el front costaner.
  
5. - Cadascuna de les noves instal·lacions o les ampliacions de les existents comporta un fort impacte ambiental i uns efectes sobre els moviments de sorres. La regeneració de platges i els trasllats de sorra per tal de pal·liar els efectes negatius tenen unes despeses econòmiques que acaba havent de pagar, parcialment o total, l'erari

públic i, en definitiva, el ciutadà que, en la seva majoria, no gaudeix de les instal·lacions portuàries i en canvi en pateix les conseqüències de tot tipus.

6. - Es preveu una concentració excessiva d'embarcacions en algunes zones, especialment en els dos extrems de Catalunya: delta de l'Ebre i golf de Roses, en projectar-se l'ampliació de ports i amarradors sense tenir en compte que es tracta de llocs especialment protegits ni els efectes que aquesta concentració comporta sobre aquest territori sensible.
  
7. - Amb l'excusa de pal·liar uns suposats problemes d'agitació interior o aterraments d'alguns ports i de millora del seu aprofitament, el que es fa és preveure ampliacions cap al mar o la construcció de recreixement de dàrsenes exteriors darrera les quals es preveu l'amarrament de noves embarcacions sobre espais fins ara oberts. És a dir, el que s'està projectant són en realitat unes ampliacions encobertes encara que emparades per un suposat problema (ports de Les Cases d'Alcanar, Illa de Mar, Sant Jordi d'Alfama, Torredembarra, Garraf, Blanes, l'Estartit, l'Escala i Roses).

Una prova de la inexistència del problema és la negativa de l'Ajuntament de Torroella de Montgrí a acceptar la proposta en aquest sentit del Pla de Ports.

8. - Amb l'excusa de millorar la integració port-ciutat, es procedeix a ampliar zones portuàries i a instal·lar-hi zones d'usos lúdics i comercials més orientades a la creació d'una demanda d'oci que a la satisfacció de les necessitats de les ciutats afectades.
  
9. - En l'anàlisi de la situació dels ports es presenten necessitats que justifiquen decisions ja preses, com és el cas del port de Vilanova i la Geltrú, l'ampliació del qual ja es troba en tràmit.

- 10.- No té cap justificació la construcció de nous ports, com el que es preveu al Cap de Salou. De fet, aquest Pla de Ports posa fi de fet a la moratòria sobre nous ports en vigor fins a final del 2004, però que encara es mantenia. Cal afegir que no hi ha hagut cap millora en les condicions mediambientals que van resultar en la incorporació de la moratòria sobre ports esportius en la Llei de Ports de Catalunya. Una vegada més s'està projectant una instal·lació sense tenir en compte el territori i els impactes negatius pel conjunt dels ciutadans i partint únicament de l'interès privat d'unes quantes empreses i usuaris. L'ampliació dels usos dels ports de la tèrmica del Foix i Illa de Mar, així com l'adequació de l'Estany Gras, també contravenen l'esperit de la moratòria.
- 11.- Un Pla de Ports no pot ser un publireportatge per una opció concreta d'instal·lació marítima – en aquest cas, les marines seques – presentada gairebé com una panacea, per bé en un primer nivell d'anàlisi puguin presentar avantatges sobre altres tipus d'amarratges.

Per tal d'evitar els efectes en molts casos irreversibles del projecte comentat proposem:

**1er.-** Substituir-lo per un que parteixi de criteris de sostenibilitat, tendent únicament a la reparació dels desperfectes de les instal·lacions existents, evitant qualsevol ampliació i concentració, especialment en àrees sensibles com son la Costa Brava i el Delta de l'Ebre.

**2n.-** Eliminar les instal·lacions obsoletes i les que s'enfonsen enlloc de reparar-les i ampliar-les.

**3r.-** Potenciar la gestió sostenible de les instal·lacions existents, afavorint la utilització d'una mateixa embarcació al llarg de l'any, instant als ports existents a la creació, potenciació i administració de lloguers d'embarcacions amarrades als mateixos, evitant així l'increment de la flota nàutica de l'esbarjo. Si els ports donessin facilitats els propietaris

d'embarcacions per facilitar-los els lloguers en condicions no caldrien ampliacions perquè es tractaria de donar més ús a les actuals.

**PER AIXÒ,**

US DEMANEM que retireu el projecte de Pla de Ports exposat al públic i, modificant totalment els criteris, desenvolueu un Pla de Ports basat en la gestió de la demanda, que limiti la proposta a les actuacions mínimes imprescindibles, evitant qualsevol nova implantació i ampliació, i els efectes especialment en àrees protegides i sensibles.

Barcelona, 26 de juliol de 2006.



Juan López de Uralde  
Director Ejecutivo

**GREENPEACE**